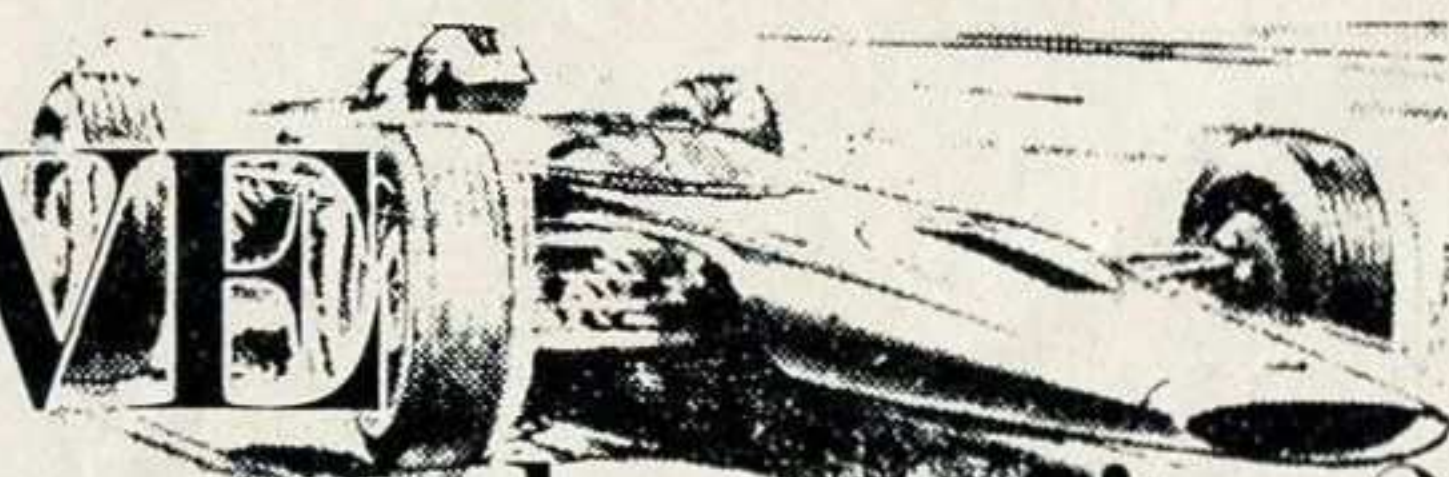
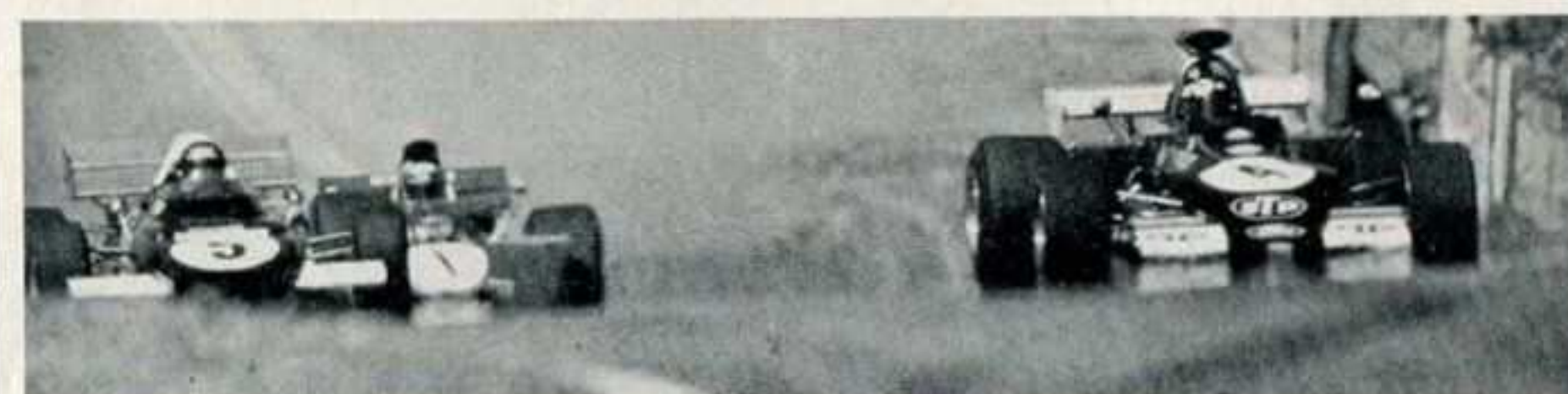


DOVE corriamo domenica?



Come vi avevamo anticipato nell'ultimo numero del 1972, per bilanciare le conseguenze degli scioperi che ancora continuano nell'azienda grafica stampatrice di AUTOSPRINT e ci costringono anche stavolta a uscire in veste ridotta, vi REGALEREMO nel prossimo numero questo primo MANIFESTO (promesso) del nostro programma editoriale 1973.



PRENOTATE nella vostra edicola il n. 2 dell'8 gennaio 1973

Le corse in calendario dal 4-1-73 al 28-2-73 in Italia e all'estero

GENNAIO

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
4-6	Rally Janner	Austria			●●●	Rally	
6	Gara di Pukekohe	Nuova Zelanda	Circuito di Pukekohe km 2,816		●●● Tasmania	Velocità in circuito	Gardner (Lola) 57'16"5, media 179. Giro più veloce: Gardner 56"9, media 187,088. Record: Matich 56"7 (1970)
6	Ronde Hivernale	Francia			●●●	Corsa su ghiaccio	Andruet (Alpine)
13	Corsa di Levin NUOVA ZELANDA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	McRae (Leda) 48'34"3, media 147,120. Nuovo record: McRae 43"9, media 155,27			
13-14	Rally Infernal FRANCIA	●	Rally	Thierier (Alpine)			
19-27	Rally di Montecarlo MONACO	●●● Camp. int. rallies marche	Rally	Munari-Mannucci (Fulvia)			
20	Lady Wigram Trophy NUOVA ZELANDA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	McRae (Leda) 53'11"6, media 181,700. Nuovo record: McRae 1'06", media 185,252			
20-21	Rally Kristall AUSTRIA	●	Rally				
21	Riverside 500 STATI UNITI	●●● Stock cars	Velocità in circuito	Petty (Plymouth) media 167,396			
27-28	Rally Fallas SPAGNA	●●●	Rally	Pavon-Adell (Alpine)			
28	G.P. Argentina ARGENTINA	●●● Camp. mond. piloti F. 1	Velocità in circuito	Stewart (Tyrrell) 1.57'58"83, media 161,483 nuovo record. Giro più veloce: Stewart 1'13"66, media 163,463			
28	Corsa a Teretonga NUOVA ZELANDA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	Bartlett (McLaren) 1.07'46", media 141,664. Giro più veloce: Pilette 1'05", media 152. Record: Allen (McLaren), media 168 (1970)			
28	Rallycross a Croft INGHILTERRA	●	Rallycross				

FEBBRAIO

1-4	Gara d'inverno STATI UNITI	●●● Dragsters	Velocità in circuito				
2-4	Rally Artico FINLANDIA	●●● Camp. int. rallies piloti	Rally	Kinnunen (Porsche)			
3-4	Ronde Invernale Chamonix FRANCIA	●●●	Corsa su ghiaccio				
3-4	Rally Club 600 SPAGNA	●●●	Rally				
4	24 Ore di Daytona STATI UNITI	●●● Camp. mond. marche	Velocità in circuito	(6 Ore). Andretti-Ickx (Ferrari), media 200,710. Giro più veloce: Wisell (Lola), media 205,902. Record: Siffert, media 206,103 (1971)			
4	Surfers Paradise AUSTRALIA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	McRae (Leda) 58'14"9, media 163,619. Giro più veloce: Matich (STP) 1'08", media 170,380			
4	Hautes Vosges FRANCIA	●●●	Velocità in salita	Pozet (Martini) 2'11"7, nuovo record			
9-11	Rally d'inverno NORVEGIA	●●●	Rally				
9-11	Rally di Galway IRLANDA	●●●	Rally				
9-11	Rally d'inverno CANADA	●●●	Rally				
10	Autosciatoria Roccaraso AC Bari	●	Autosciatoria	Di Capua-Gambardelli (Fulvia)			
10-11	Boucles di Spa BELGIO	●●●	Rally	Andreassens (BMW)			
10-12	Rally Costa Brava SPAGNA	●●● Camp. int. rallies piloti	Rally	Pinto-Macaluso (Fiat 124)			
11	G.P. del Brasile BRASILE	●●● Camp. mond. piloti F. 1	Velocità in circuito				
11	Warwick Farm AUSTRALIA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	Matich (Matich) 1.04'05"4, media 152,645. Nuovo record: Gardner (Lola) 1'24"			
11	Circuito di apertura MOZAMBICO	●●●	Velocità in circuito				
15-18	Rally di Svezia SVEZIA	●●● Camp. int. rallies marche	Rally	Blomqvist-Hertz (Saab)			
16	Citrus 200 STATI UNITI	●●● Stock cars	Velocità in circuito				
16-18	Rally Winterfahrt GERMANIA	●●●	Rally				
17-18	Coppa della Favera AC Padova	● Trofeo rallies naz.	Rally	Pittoni (Porsche)			
18	Sandown Park AUSTRALIA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	McRae (Leda) 54'59"4, media 173,546. Nuovo record: McRae 1'02"4, media 178,969			
18	Daytona 500 STATI UNITI	●●● Stock cars	Velocità in circuito	Foyt (Mercury) 3.05'46", media 259,673			
18	Rally dell'Inferno BELGIO	●●●	Rally				
24	Rally Russelheim GERMANIA	●●●	Rally				
24-25	Trofeo VAR AC FERRARA	● Trofeo rallies naz.	Rally				
24-25	Neige et Glace FRANCIA	●●●	Rally	Darniche-Mahé (Alpine)			
24-25	Basco Navarrese SPAGNA	●●●	Rally	Doncel (Porsche)			
25	Corsa di Adelaide AUSTRALIA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	Hobbs (McLaren) 1.02'40"5, media 161,477. Giro più veloce: Matich (STP) media 172			
25	Corsa a Varelunga Gentlemen's MC	●	Velocità in circuito				
25	Coppa KNA OLANDA	●	Velocità in circuito				

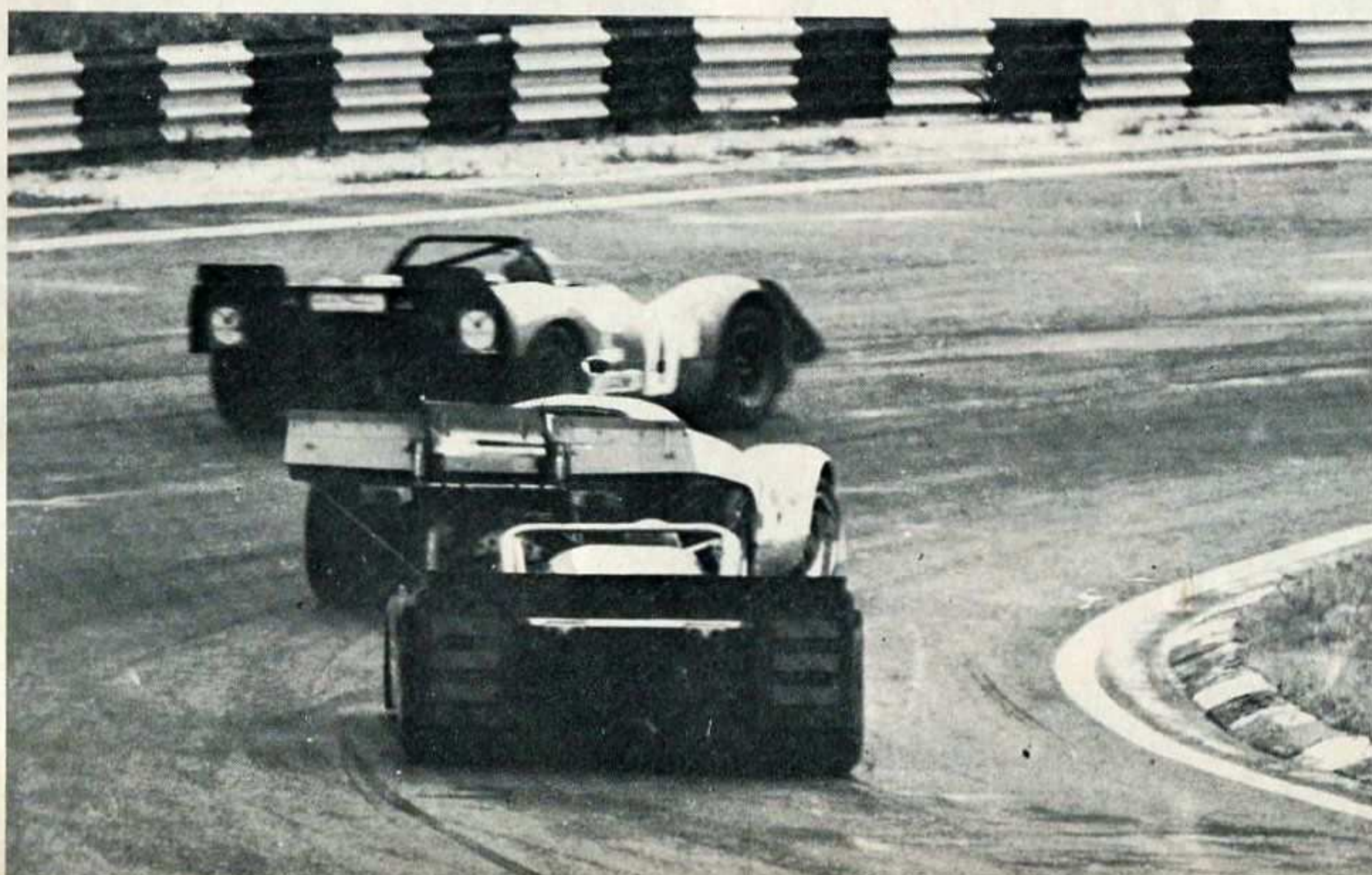
LEGENDA: ●●● = internazionale; ●● = nazionale a part. str.; ● = naz.; □ = « chiusa »



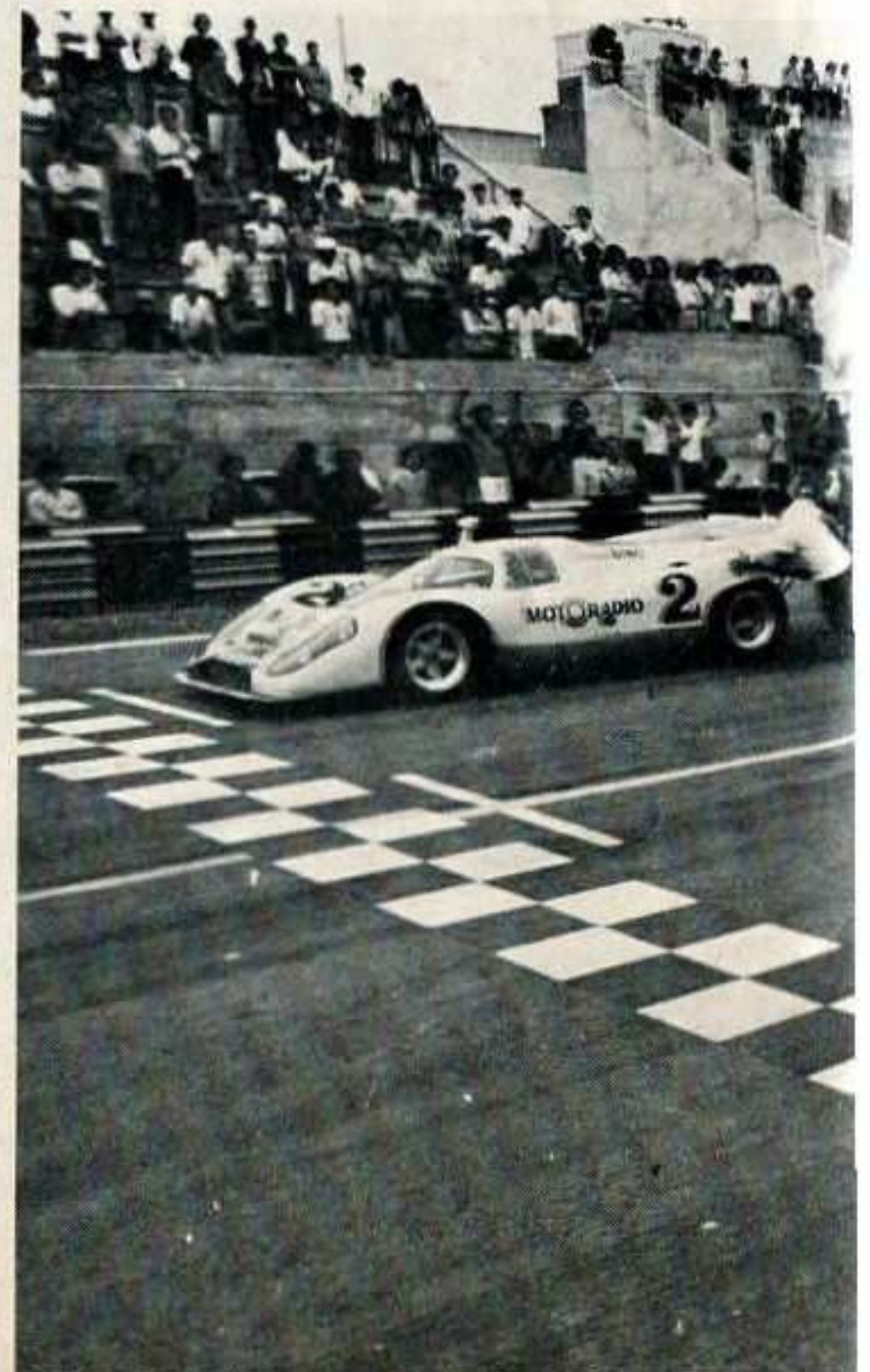
CONCLUSO L'ANNO A D

SAN PAOLO - Con la terza delle cinque corse per vetture Sport e Corsa biposto che avrebbero dovuto essere disputate all'autodromo di Interlagos, si è chiusa la «temporada» e, a tutti gli effetti, anche la stagione agonistica 1972. E' stata una chiusura che ha sollevato molti risentimenti e che avrà sicuramente qualche strascico in sede internazionale, ma che di fronte alla presa di posizione della CSI, che sembrava mettere in stato d'accusa e organizzatori e piloti partecipanti, non poteva avere altra soluzione (anche perché la partecipazione di spettatori non è stata buona, mancando molte macchine). Nessuno desidera fare la parte del fuorilegge, e tanto meno i piloti che gareg-

Con queste corse l'addio a



A sinistra, un'altra fase del duello fra l'Alfa di de Adamich e la Porsche di Fittipaldi senior. I due stanno per doppiare la 908 di Pful. Accanto, Wilson Fittipaldi e Willy Kauhsen al via della seconda corsa. A destra, la McLaren di George Loos



Life[®]
l'additivo delle vittorie

Nella foto grande a sinistra, Andrea de Adamich (che per correre in Brasile ha rinunciato al Natale a casa) insegue la Porsche 917 di Wilson Fittipaldi, vincitore di questa «temporada» in tono minore. A sinistra, Interlagos è stato teatro negli ultimi giorni dell'anno anche delle prove Goodyear della Tyrrell e della Lotus. Nella foto, Ronnie Peterson con la Lotus 72. Qui sotto, ancora lo svedese che ha debuttato al volante della sua nuova vettura, che non si è dimostrata molto a suo agio con le Goodyear. A destra, Stewart, che ha fatto da mossiere in pista, si è dimostrato già a suo agio ad Interlagos con la Tyrrell, che montava un nuovo Cosworth 8 V



TERLAGOS CON UNA POLEMICA BUROCRATICO-SPORTIVA (E SENZA GRAN SPETTACOLO AGONISTICO)

giano in ogni parte del mondo e gli organizzatori brasiliani consci della loro buona fede; tuttavia la CSI prima di emanare simili «diktat» dovrebbe almeno tenere presenti le ragioni delle controparti. Se lo avesse fatto e, magari, si fosse peritata di chiedere qualche delucidazione agli interessati, avrebbe scoperto che Avallone e soci avevano consegnato la loro richiesta ufficiale nelle mani del sig. Treu, ma che evidentemente questi, al momento della sua defenestrazione da segretario CSI, aveva dimenticato di consegnare la pratica a chi doveva.

Ad ogni modo la «temporada» è finita il 17 dicembre e si è conclusa con la tranquilla vittoria di Wilson Fit-

tibaldi (della quale non abbiamo potuto dare notizia nell'ultimo giorno dell'anno per difficoltà di trasmissione tempestiva del servizio n.d.r.).

Come la seconda prova, svoltasi domenica 10 dicembre, anche il terzo round si è disputato sulla distanza di 10 giri, per permettere alle non molte vetture di rimanere il più possibile competitive per le gare restanti. La vittoria di Wilson è stata in forse solo nei primi giri, quando, dopo lo scatto in partenza dell'Alfa 33tt3 dell'italiano, la potenza della Porsche di Fittipaldi si è fatta sentire ed egli ha potuto progressivamente distanziare l'avversario, fino ad un massimo di circa 13".

Nello schieramento di partenza, la pole position era del-

la Porsche di Wilson Fittipaldi, alla sua destra c'era de Adamich mentre Kauhsen, che aveva ancora i problemi di pistoncini della settimana precedente, era in terza posizio-

2. COPPA BRASILE - Gara internazionale di velocità in circuito per vetture gruppi 5 e 7 e prototipi brasiliani - Interlagos (San Paolo), 17 dicembre 1972 - Terza prova.

LA CLASSIFICA

1. Wilson Fittipaldi (Porsche 917), 10 giri in 27'53"0; 2. de Adamich (Alfa Romeo 33tt3) 28'02"3; 3. Loos (McLaren-Chevrolet) 29'36"1; 4. Balder (Avallone-Chrysler) 30'38"6; 5. Riedel (McLaren-Chevy) a 1 giro; 6. Pful (Porsche 908-3) a 1 giro; 7. Kauhsen (Porsche 917-10) a 9 giri.

Giro più veloce: il 2. di Wilson Fittipaldi in 2'43"07, alla media di 175,050 kmh. Classifica della Coppa Brasil (dopo tre prove)

1. Wilson Fittipaldi punti 21; 2. George Loos 16; 3. Andrea de Adamich 10; 4. Willy Kauhsen 9; 5. Albert Pful 8; 6. Siegfried Riedel 5; 7. Jan Balder 4; 8. Franz Pesch 3.

ne con la sua Porsche 917-10.

Come detto, in partenza era de Adamich a prendere la testa, seguito da Wilson da Kauhsen e da Loos. Nella sua rincorsa, al secondo giro Wilson stabiliva il miglior tempo della giornata, quindi andava in testa.

Tranquilla anche la posizione di de Adamich, in quanto Kauhsen aveva anche problemi alla scatola del cambio e si è subito ritirato. Per quanto riguarda gli altri, si può ribadire l'impressione che siano venuti in Brasile in vacanza, dato il loro impegno molto relativo. Così Loos, che si è accontentato della sua terza piazza, senza mostrare nessuna reazione, dando l'impressione di voler economizzare gli HP del suo Chevrolet

che se ne tornerà in Europa senza aver dimostrato nulla.

Al quarto posto il pilota brasiliano Jan Balder, che con l'eccezione di Wilson, de Adamich e Kauhsen è stato l'unico a cercare di movimentare un po' le cose. Con la sua Avallone-Chrysler è riuscito a stare davanti alla McLaren rosa di Siegfried Riedel, mentre l'altro pilota tedesco, Pesch, è rimasto in questa occasione a prendere il sole locale, avendo lasciato la sua Porsche nel camion con non meglio identificabili «problemi di motore».

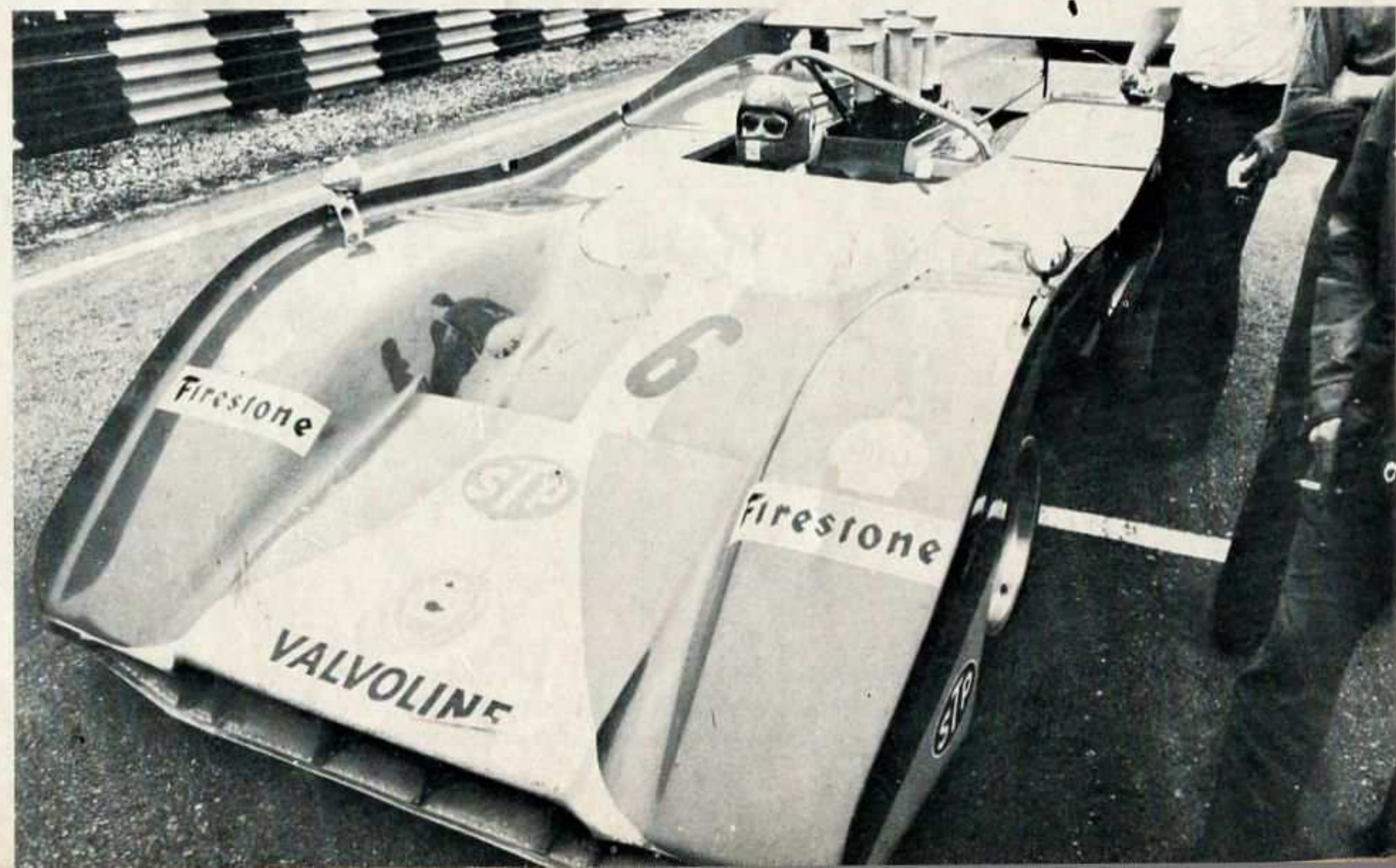
Dopo questa terza prova, Wilson Fittipaldi guida la classifica generale davanti al regolare Georg Loos, a de Adamich ed a Kauhsen.

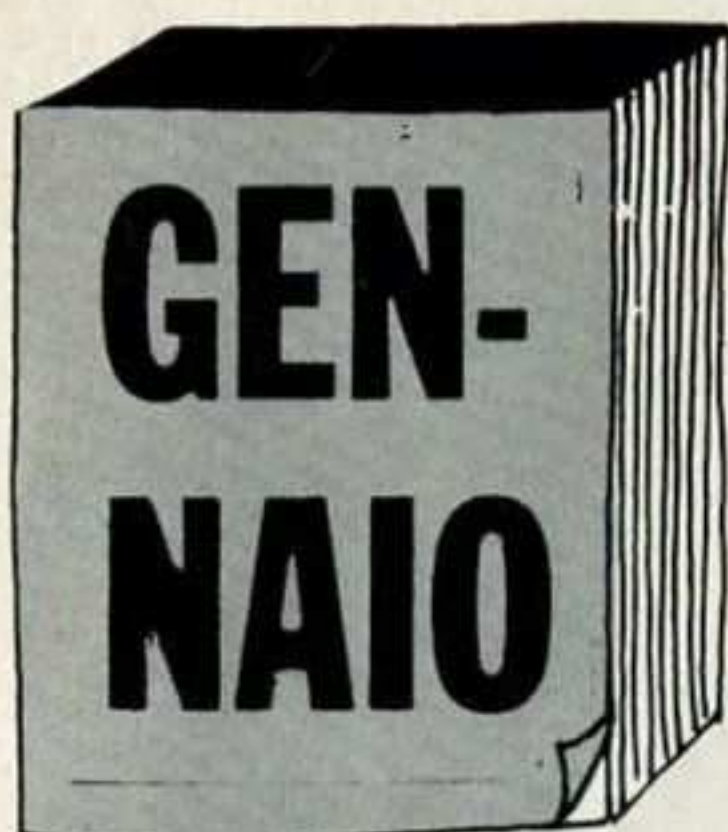
Roberto Coimbra Affonso

il giornale di mezzanotte per telefono e per telex

AUTO SPRINT

le domeniche SPRINT '72

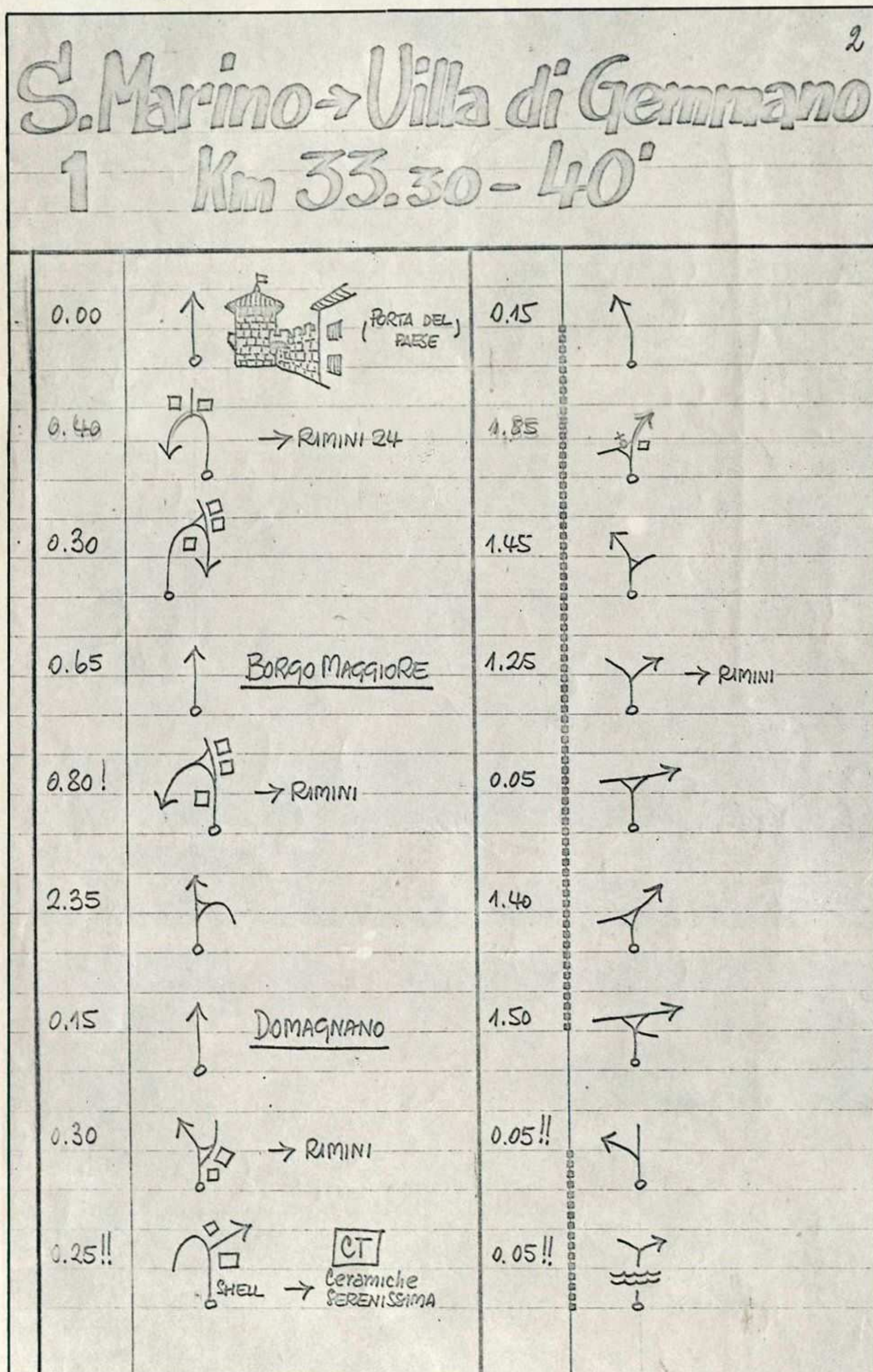




LEZIONE DI RALLY

Tra meno di venti giorni, e per la prima volta anche da Roma, partirà una nuova edizione del più famoso rally del mondo, quello di Montecarlo. L'importanza di questa corsa non la si scopre di certo oggi e più avanti vi offriamo già una prima panoramica sulle più importanti iscrizioni di questa quarantaduesima edizione assieme alle prime impressioni che il rinnovato percorso di quest'anno ha offerto ai piloti che già l'hanno provato. Ma in questa occasione AUTOSPRINT ha pensato di offrirvi qualcosa di più: l'occasione di capire finalmente il significato di tutti quei segni che da caratteristica esclusiva dei soli esperti rallymen possono diventare facilmente vostro bagaglio conoscitivo.

Come si legge un «RADAR»



Tra i tanti modi di affrontare un rally, c'è anche quello di iscriversi all'ultimo momento con la vettura che si usa normalmente nel traffico cittadino e di presentarsi alla partenza chiedendo a destra e a sinistra la strada da prendere arrivati al primo bivio. Non è certo un modo per sperare di arrivare molto lontano, ma è pur sempre il limite opposto alla meticolosa preparazione dei più conosciuti rallymen in attività.

Tra questi due estremi ci sono diversi stadi di preparazione che possono variare da equipaggio ad equipaggio ma che tendono adesso ad uno standard comune che assegna alla preparazione ante-gara un valore importantissimo intendendo con questo la messa a punto meccanica della vettura da impiegare in corsa, l'equipaggiamento e la dotazione di accessori della stessa, e, soprattutto, la ricognizione del percorso di gara che servirà per avere utili indicazioni per la scelta del tipo di pneumatici da impiegare, la organizzazione delle assistenze e la loro dislocazione logistica e tutte quelle informazioni all'apparenza poco importanti ma al contrario di estremo interesse come l'individuazione dei distributori aperti nelle ore di corsa o altre dello stesso tipo.

Ma la ricognizione serve soprattutto per un controllo del «radar» (o alla sua formulazione se questo manca completamente) e per la raccolta delle «note» in quei tratti estremamente impegnativi, come prove speciali o controlli orari, in cui non è possibile rispettare il tempo imposto dagli organizzatori.

Trattandosi di due operazioni («radar» e «note») decisamente sconosciute, se non in maniera molto superficiale, dalla maggioranza degli appassionati, abbiamo pensato di offrirvi una guida anche fotografica il più possibile chiara sul come si deve operare per prendere questi appunti o per interpretarli.

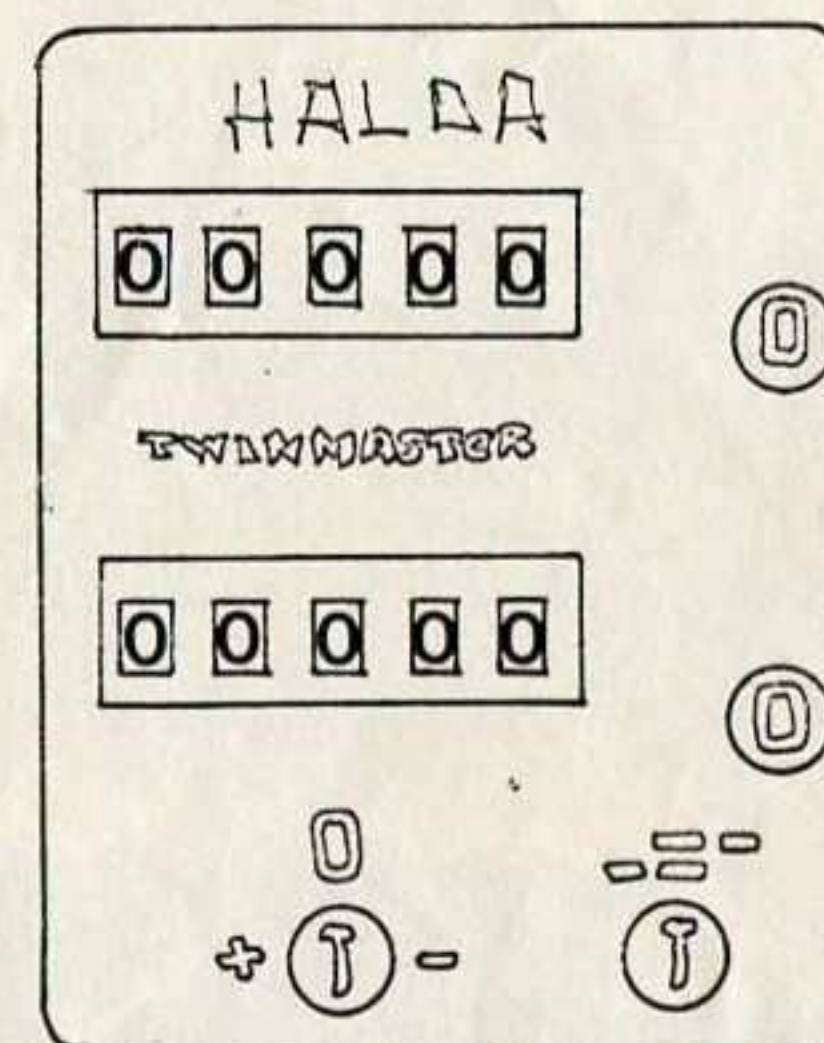
Il «radar» non è altro che un quaderno in cui sono segnati tutti i bivi che si incontrano lungo il percorso di gara, la loro forma e le distanze (in decine di metri) che li separano.

Questa che vi presentiamo a fianco è la prima pagina del

«radar» del Rally di S. Marino, ultima prova di campionato del '72, che è stato consegnato dagli organizzatori a tutti gli iscritti e che è stato compilato da Mario Mannucci il noto copilota di Sandro Munari.

Prima di passare alla spiegazione di ciascun simbolo, solo dei primi ovviamente, è importante che introduciamo uno strumento di uso «quotidiano» per i rallisti: il Twinmaster.

Questo strumento non è altro che un precisissimo contachilometri sdoppiato, di cui più avanti vedremo le applicazioni pratiche, che si può schematizzare come segue:



Come si vede esistono due serie di finestrelle in cui compaiono le decine e le centinaia dei metri, le unità, le decine e le centinaia dei km; a fianco di ciascun settore di finestrelle c'è un pulsante che permette l'azzeramento della cifra, segnata.

Più in basso ci sono altri due pulsanti: quello a sinistra comanda il senso di marcia dei due contachilometri e cioè la sottrazione o la somma degli stessi; quello a destra mette in funzione o tutti e due i settori oppure uno solo dei due.

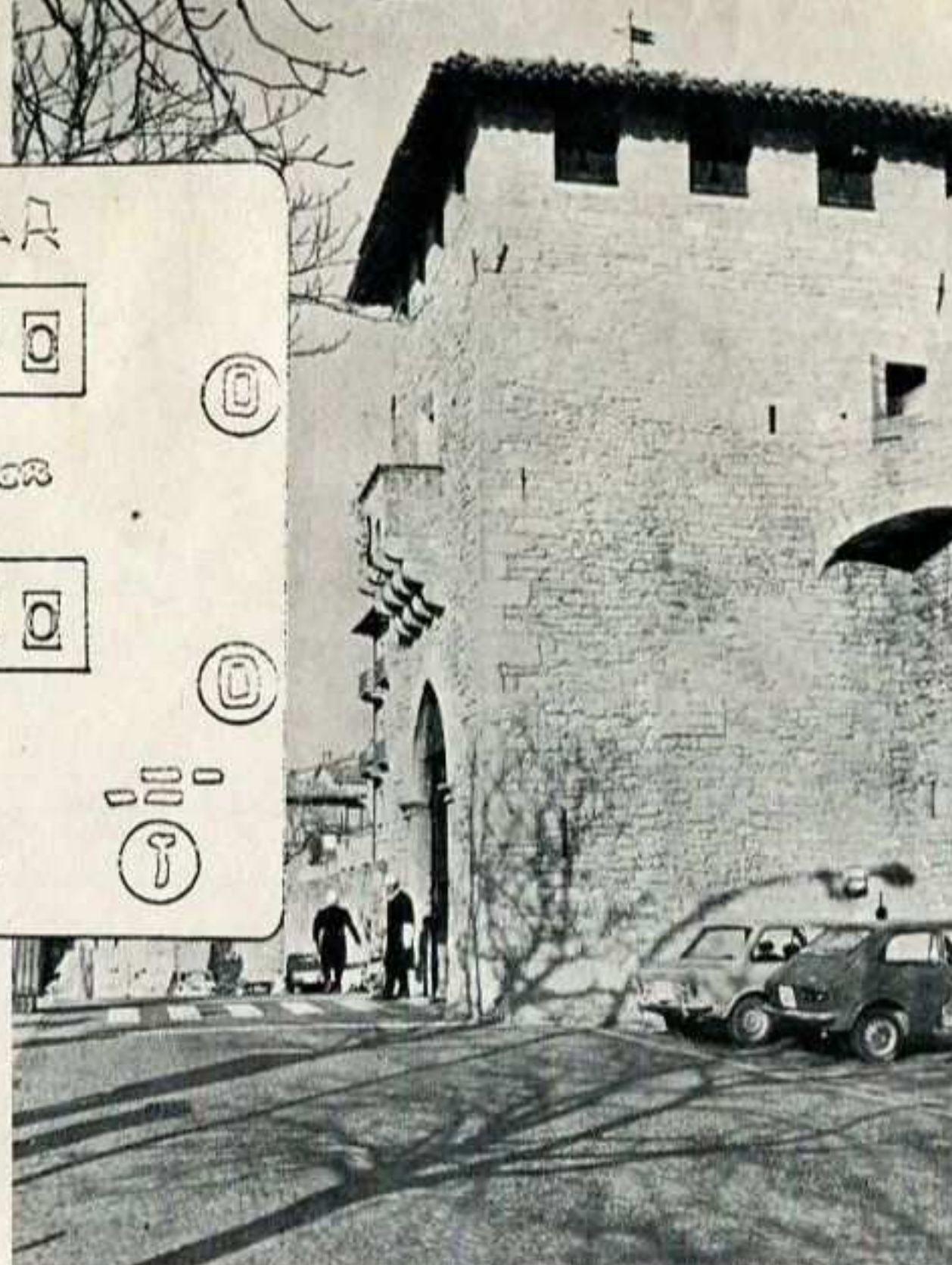
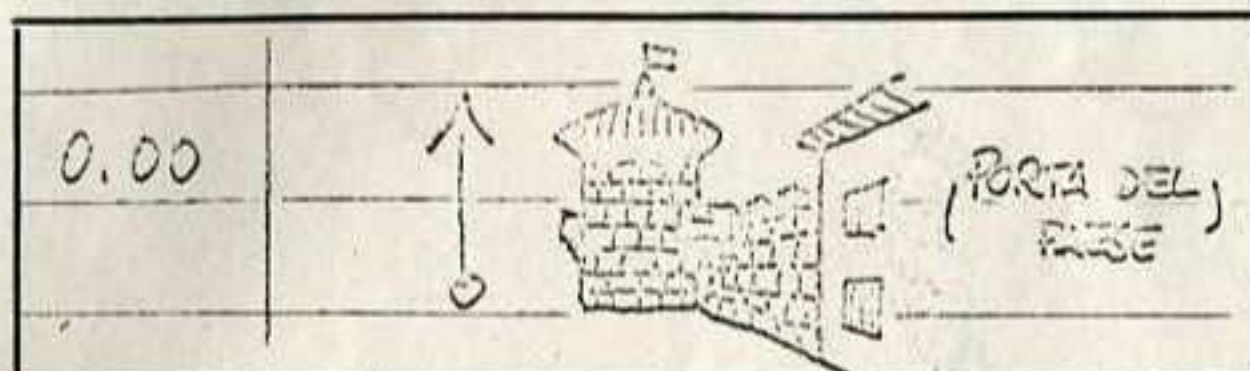
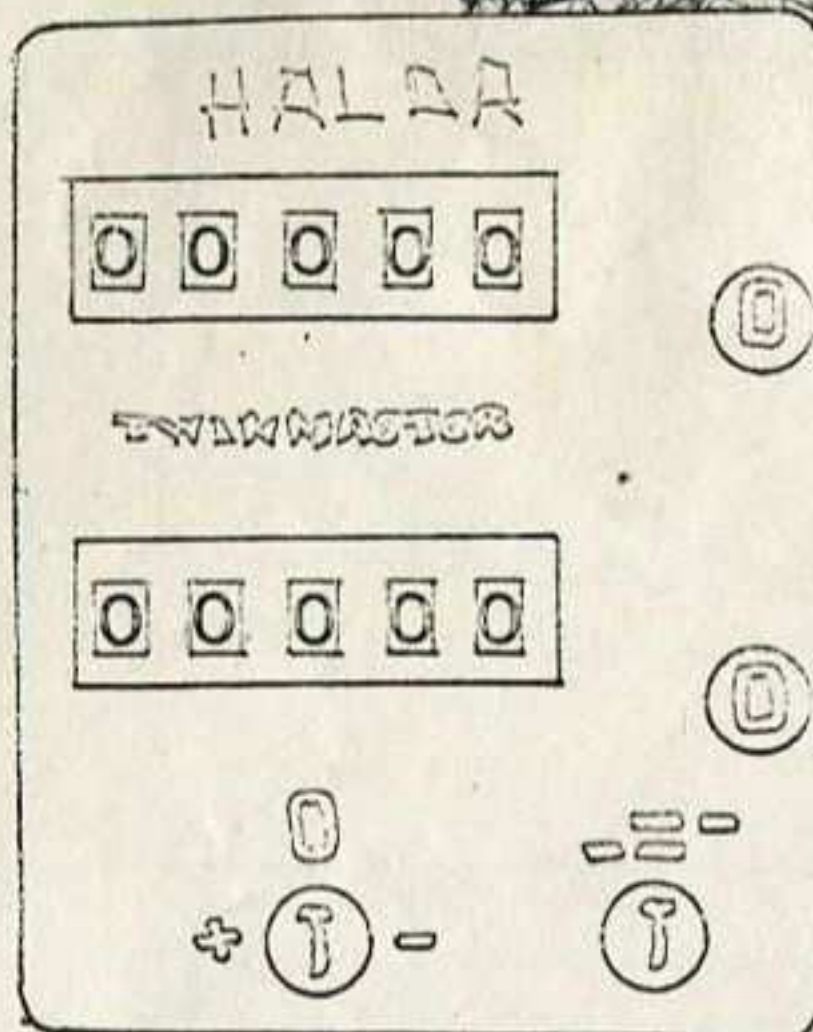
Tornando alla pagina del «radar», noterete come le cifre (che saranno quelle che verranno lette sul twinmaster, sono affiancate o da una linea continua o da un tratto tratteggiato, sono questi, due grafismi che stanno ad indicare se si sta procedendo su strada asfaltata o su terra.

Questa è la prima pagina del «radar» relativo all'ultimo Rally Internazionale di S. Marino, compilato da Mario Mannucci per conto degli organizzatori, cui ci si riferisce nel testo che ne spiega la «lettura»

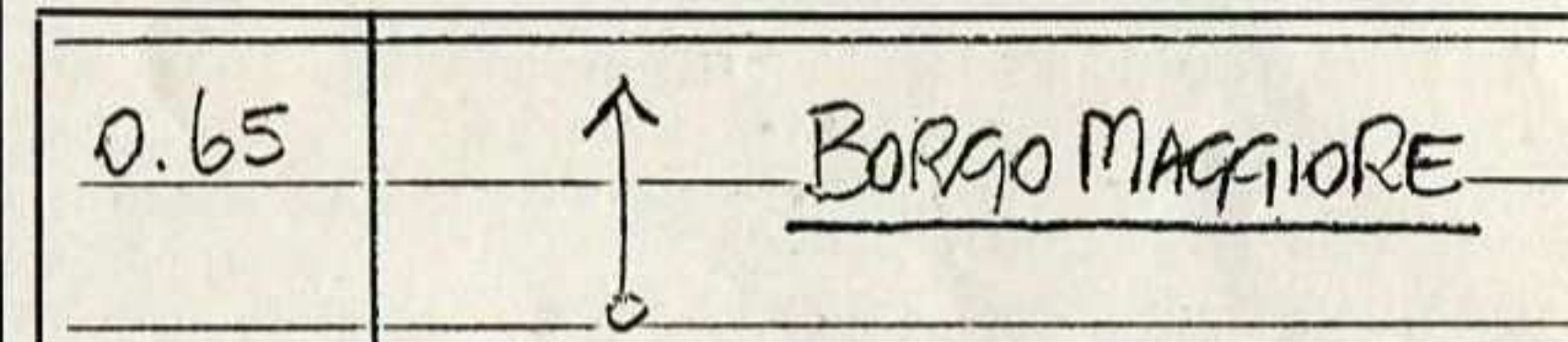
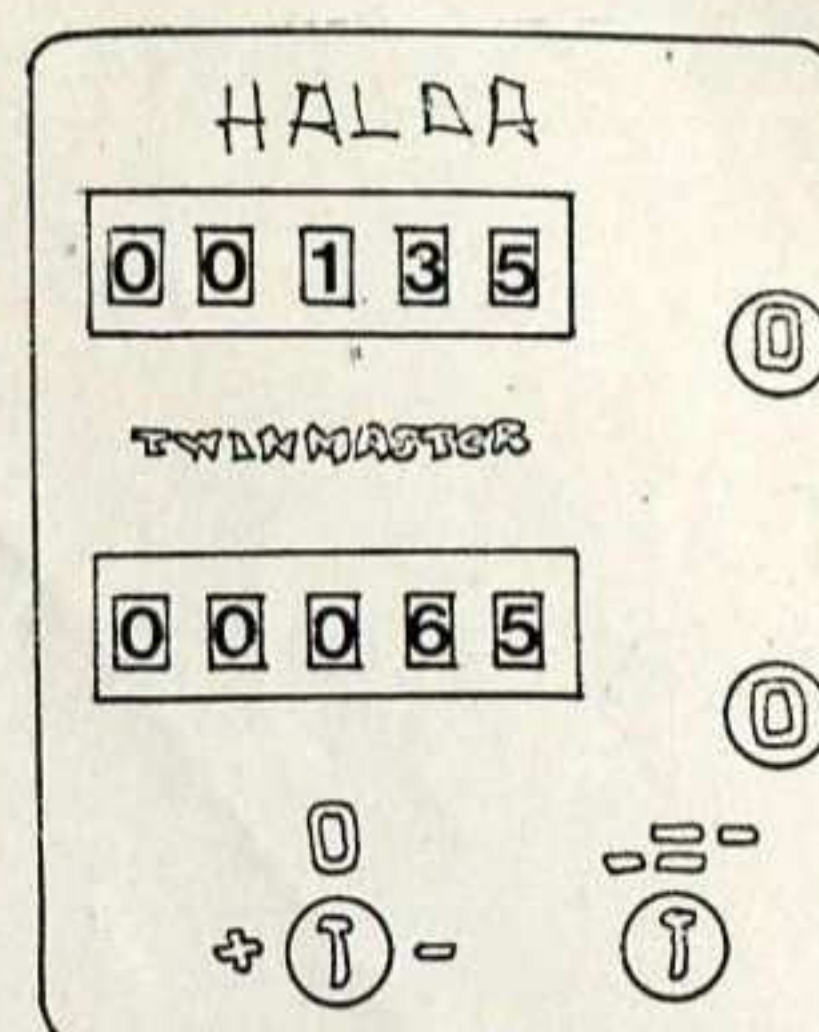
Vediamo adesso assieme come si debbono leggere i primi cinque simboli

Siamo allora sulla linea di partenza, il twinmaster segna tutti zeri sia nel settore superiore (che per convenzione terremo valido come contachilometri totale) che in quello inferiore che sarà il nostro parziale.

Sul radar leggiamo 0,00 (twinmaster tutti zeri), direzione dritto in avanti (e la foto ci fa vedere che non esistono strade laterali) riferimento la « porta » del Paese (che vediamo nella foto a destra).

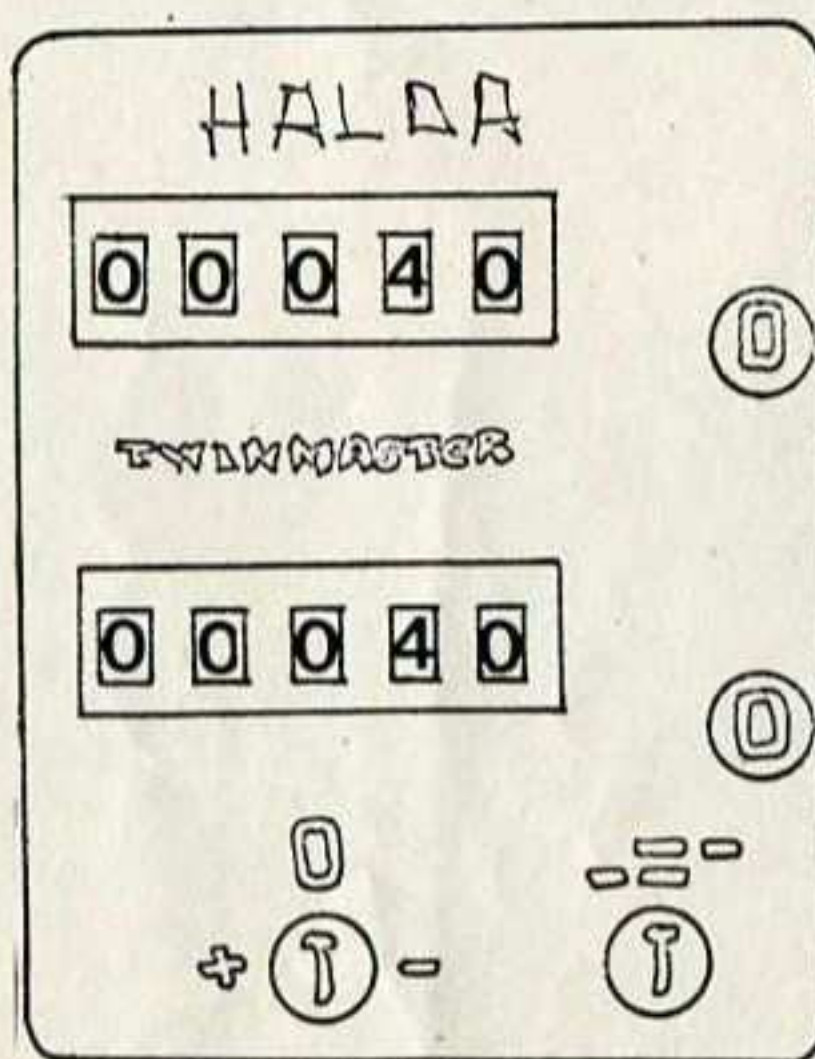
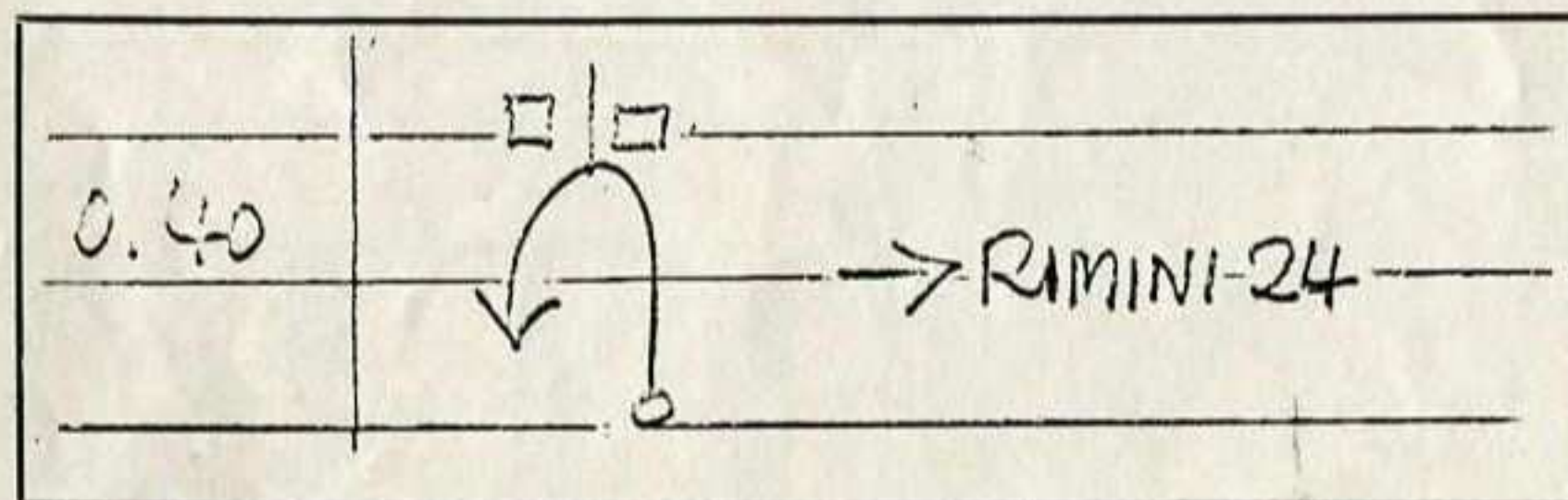


Non solo i bivi sono segnati sul radar, ma anche evidenti riferimenti come quello che si incontra 650 m. dopo aver azzerato il settore inferiore del twinmaster (0,65 sul piazzale, 1,35 sopra). La strada infatti procede senza deviazioni ma si incontra il cartello del paese di Borgo Maggiore. Sdoppieremo quindi (così si dice nel « gergo » intendendo con questo l'operazione di azzeramento) il settore inferiore proprio sotto il cartello del Paese.



Partiti, la prima indicazione che ci arriva è dopo 400 m. (0,40 perché sul Twinmaster compaiono solo le decine), a questo punto leggeremo 0,40 sia nel settore superiore che in quello inferiore e la situazione che ci apparirà è quella

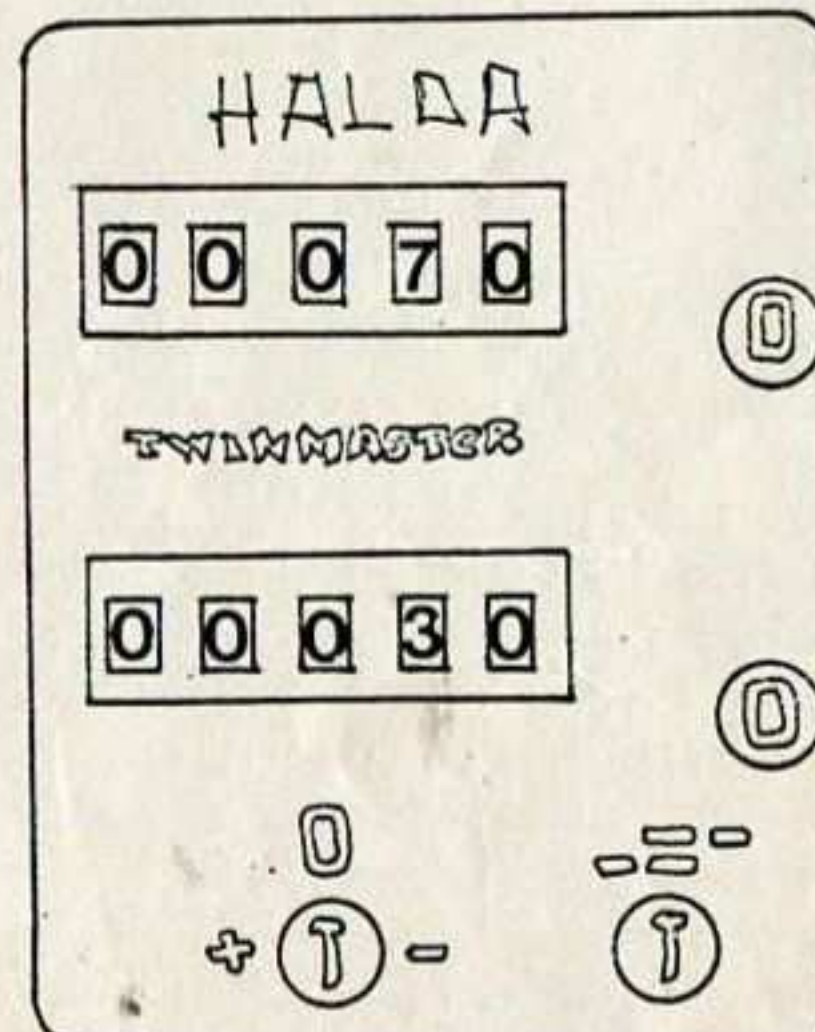
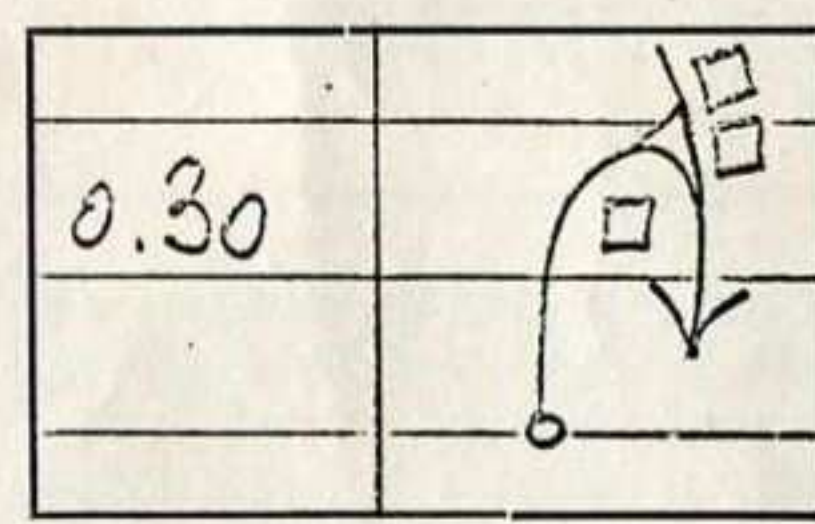
della foto che altro non è che quella schematizzata nel disegno. L'indicazione Rimini 24 sta ad indicare che nel verso del cartello portante questa scritta e che si trova nella foto all'inizio del parapetto in muratura.



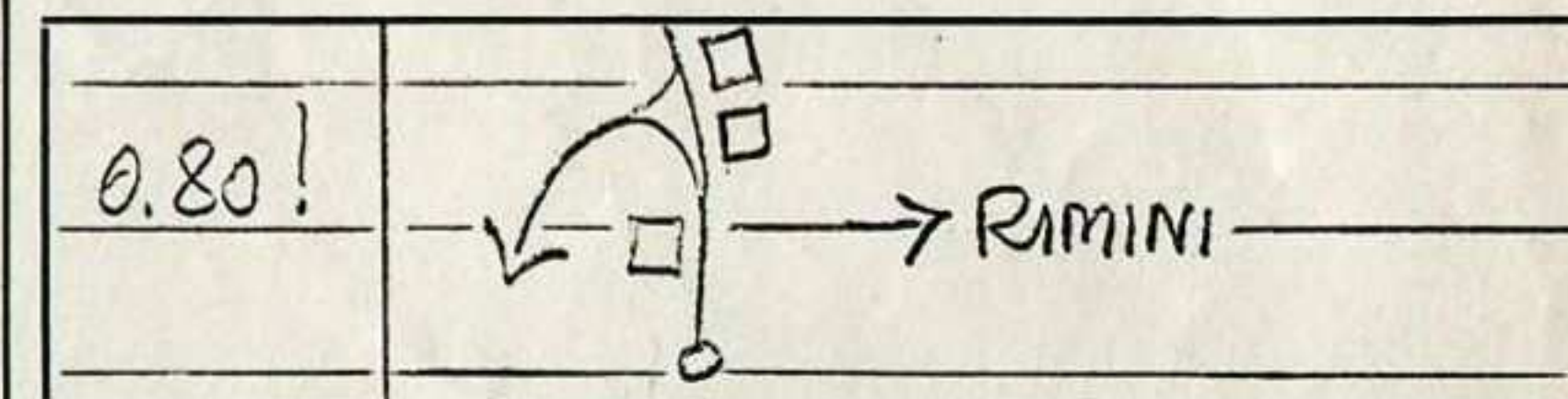
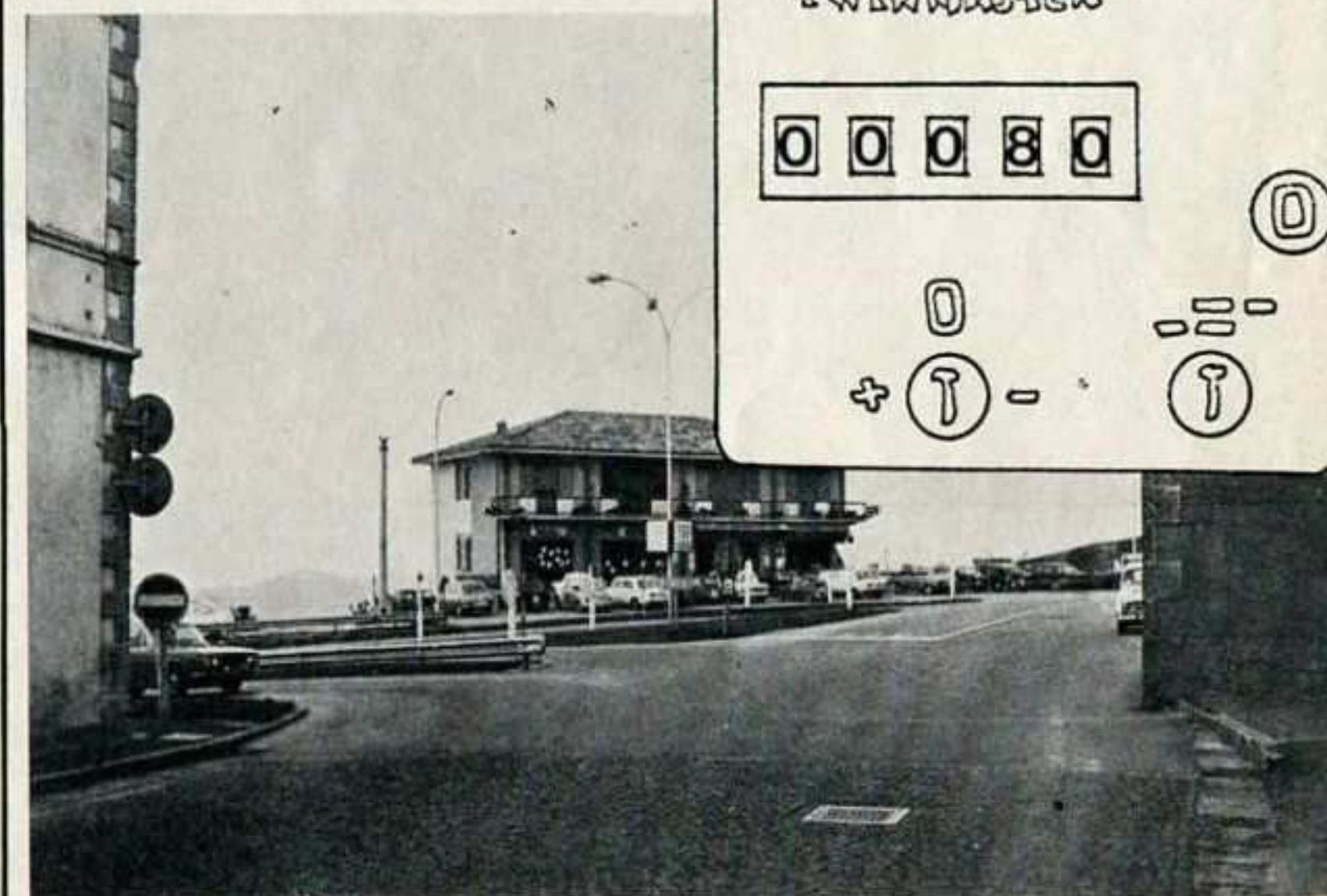
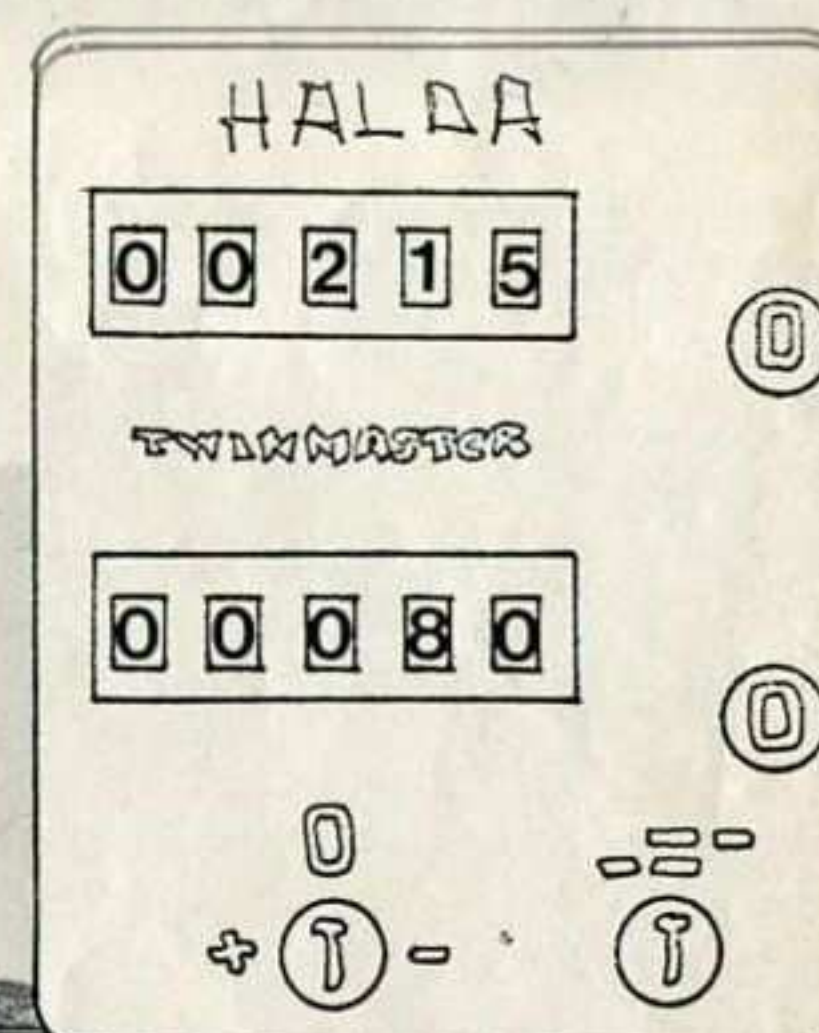
Appena passato questo bivio azzeriamo il settore inferiore dello strumento, ma non tocchiamo quello superiore. Leggiamo la prossima indicazione che ci rappresenta la situazione 300 m. dopo il bivio di cui sopra (0,30 leggere-

mo quindi sotto e 0,70 sopra dove le due distanze parziali sono sommate).

Lo schemino ci indica che dobbiamo girare attorno alla casa a destra all'interno della curva lasciandoci, come si vede dalla foto, l'aiuola a sinistra.



Ancora 800 m. (0,80 sotto, e 2,15 sopra) e ci troviamo in una situazione simile, anche se inversa, a quella già vista in precedenza. Dovremo allora voltare a sinistra tendendoci l'aiuola al centro.



A questo punto potreste anche chiedervi perché si tengano anche le distanze sommate (quelle nella parte superiore per intenderci) ma la spiegazione è presto detta: di tanto in tanto è opportuno segnarsi a penna, a fianco delle notazioni parziali, quelle complessive per potersi ritrovare al primo riferimento anche se per caso ci si è dimenticati di azzerare il parziale. Non bisogna poi dimenticarsi di apportare al radar

anche le eventuali correzioni nel caso che si riscontri che una distanza segnata non corrisponda con quella reale registrata dallo strumento (ma è bene sincerarsene più volte) o che un bivio sia disegnato in maniera sbagliata. Sono proprio queste personalizzazioni (quando esatte) quelle che possono contribuire in maniera fondamentale a correre con quella sicurezza che è indispensabile per poter sperare in qualche risultato di un certo valore.



Ma il radar non è tutto perché da solo non potrebbe essere sufficiente a permettere quella guida così sicura e veloce che caratterizza di giorno e di notte, su asfalto o sui più impervi sterrati, lo stile dei più noti campioni.

Ecco allora che a dar loro una mano sono venute le note, un'invenzione, ma non poteva essere diversamente, dei piloti nordici.

Ma queste note che cosa sono? Nient'altro che una descrizione curva per curva dei settori più impegnativi. Con un codice che può variare da pilota a pilota ogni riferimento e ogni curva vengono segnati su di un quaderno e durante la gara vengono urlate dal copilota al guidatore che può venire così a conoscenza in anticipo dell'andamento della strada che sta per affrontare.

Prima di vederne una, pur breve, applicazione vediamo di spiegare almeno i simboli comuni adottati da quasi tutti gli equipaggi italiani: le curve vengono divise in

DV o SV (destra veloce o sinistra veloce) - sono quelle da prendere alla massima velocità relativamente alla marcia che si sta usando.

D++ o S++ (destra più più o sinistra più più) curve da affrontare forte ma meno velocemente delle precedenti.

D+ o S+ (destra più o sinistra più) curve da compiere abbastanza velocemente ma con una certa attenzione.

D o S (destra media o sinistra media) sono curve abbastanza impegnative.

D- a S- (destra meno o sinistra meno) sono curve molto impegnative e che richiedono anche brusche scalate di marce.

D-- o S-- (destra meno meno o sinistra meno meno) sono le curve da affrontare più lentamente e con la massima accortezza.

Dsec o Ssec (destra secca o sinistra secca) indicano repentini cambi di direzione della strada.

DT o ST (tornante destro o tornante sinistro) tornanti abbastanza veloci o larghi.

DTino o STino (tornantino destro o tornantino sinistro) tornanti molto stretti in cui si rischia, affrontandoli troppo velocemente, di dover compiere più manovre per superarli.

! (attenzione) str (stringe) ed altri simboli vengono poi usati per perfezionare ancor di più le note di cui sopra.

50 W D_{+}^{STR}

PAGLIAI

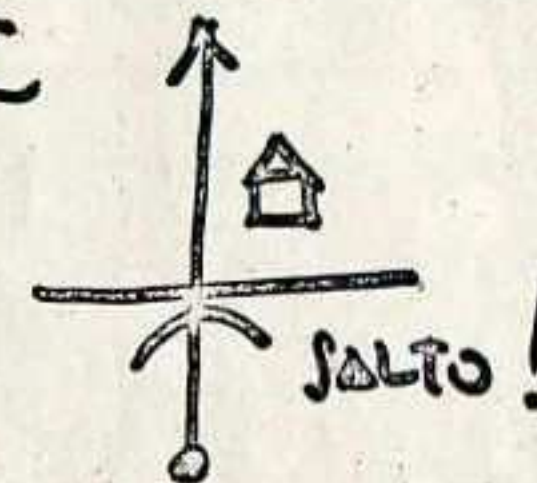
50 DISCESA S!^{STR} e D_{+}

50 W $S!$

80 W $\frac{D_{+}}{P}$ e D!!

GUADO

80 W



50 W S_{+} e P

...e come

si scrivono le «NOTE»

Vediamo adesso assieme come Bisulli e Zanuccoli, l'equipaggio che ha vinto il Rally di S. Marino, hanno «messo le note» di un breve tratto di strada precedente e susseguente il passaggio sul guado di cui avete visto una foto in una recente copertina di AUTOSPRINT. Quella che appare in alto è la pagina che ci interessa e che prenderemo fotograficamente in esame; aggiungiamo che si tratta di

un breve settore della prova che portava a S. Marino partendo dall'Abbazia di S. Leo, una prova dal fondo sterrato caratterizzata da continui saliscendi con tratti molto tortuosi ed altri piuttosto veloci.

Le note che seguono si leggono: «Allungo 50 m. con una curva a vista (W) cui segue una Destra più che stringe in uscita.» (Pagliai è un riferimento che serve per ritrovar-

si in caso di momentanea perdita delle stesse). Se osservate la foto potrete notare come la curva non ispiri tanta sicurezza (provate ad immaginarvela di notte, con i fari che puntano diritto verso il pagliaio) ma la nota rassicura il guidatore invitandolo ad affrontarla con un certo ritmo (e tanta fiducia).

La nota a fianco dice: «Allungo 50 m. in discesa, attenzione (così si legge il segno di



50 W D_{+}^{STR} PAGLIAI



sottolineatura) in fondo Sinistra media attenzione stringe e subito dopo al dosso una destra più».

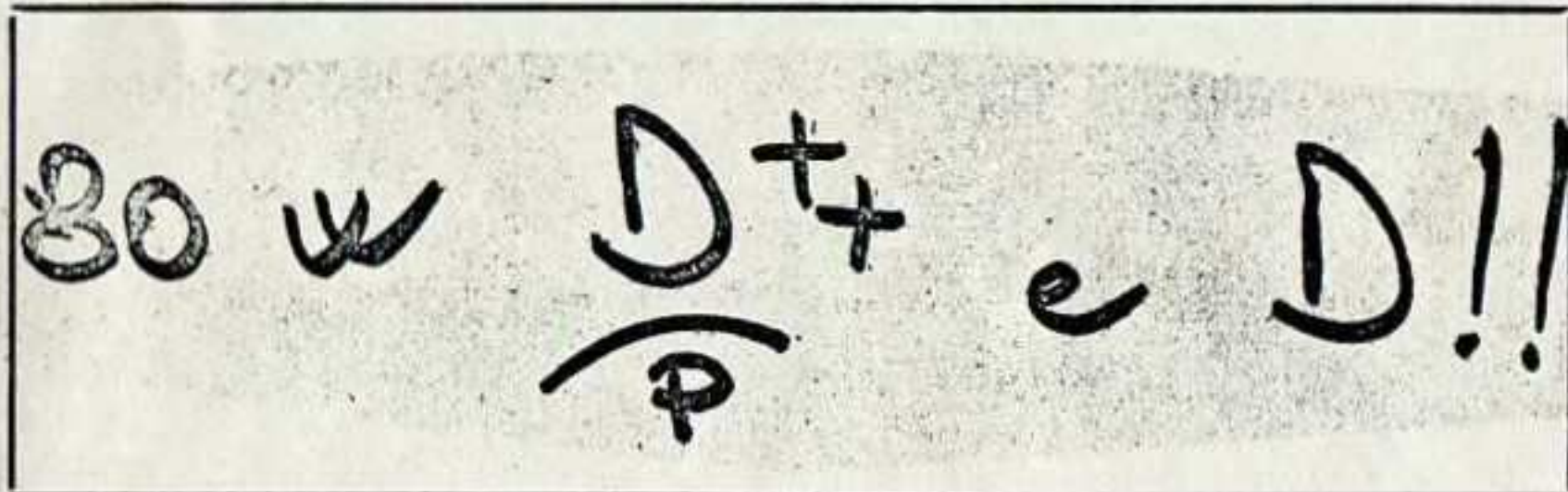
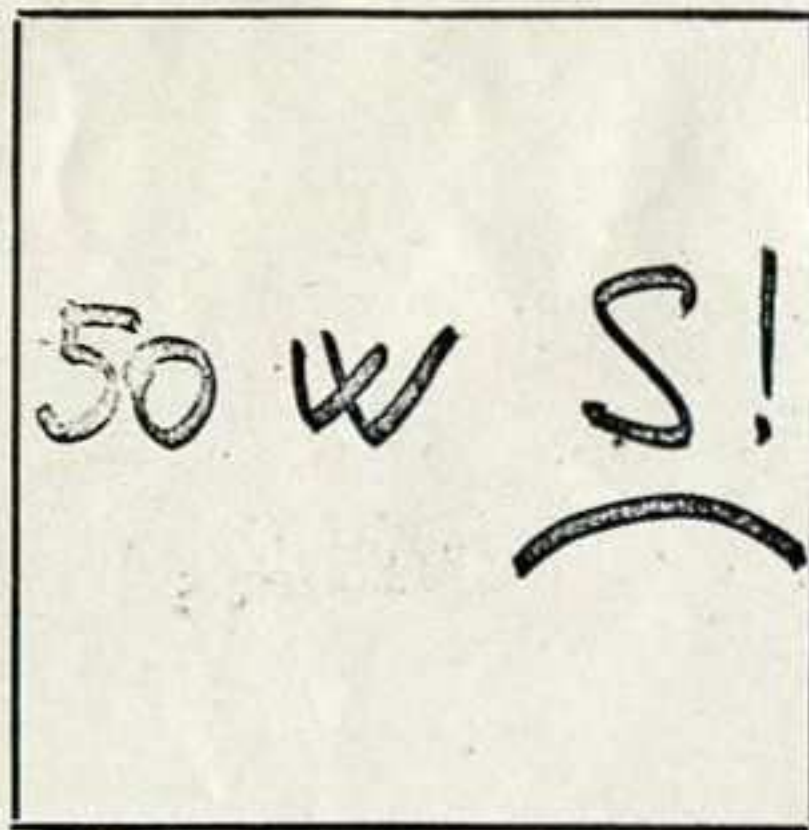
Nella foto a sinistra potete vedere l'andamento della prima curva a sinistra al termine della discesa, mentre in quella a destra (scattata dalla curva a sinistra) potete vedere come si presenta la subito seguente curva a destra. La notazione di dosso è estremamente importante di notte perché sta a significare che nel punto in cui il fascio di luce formerà un cono buio (e questo succederà perché le luci non possono seguire l'andamento di un dosso) bisogna sterzare a destra che c'è una curva, (in questo caso più), da affrontare.

50 DISCESA S!^{STR} e D_{+}



Suggerisce la nota a fianco: «Allungo 50 m. con una leggera curva a vista (W) ed in fondo sul dosso una sinistra media attenzione».

Come potete ben vedere dalla foto, è tutt'altro che chiaro quello che sarà l'andamento della curva, tantopiù che in questo caso il dosso appare piuttosto pronunciato e tale quindi da nascondere di notte tutto il resto della strada.



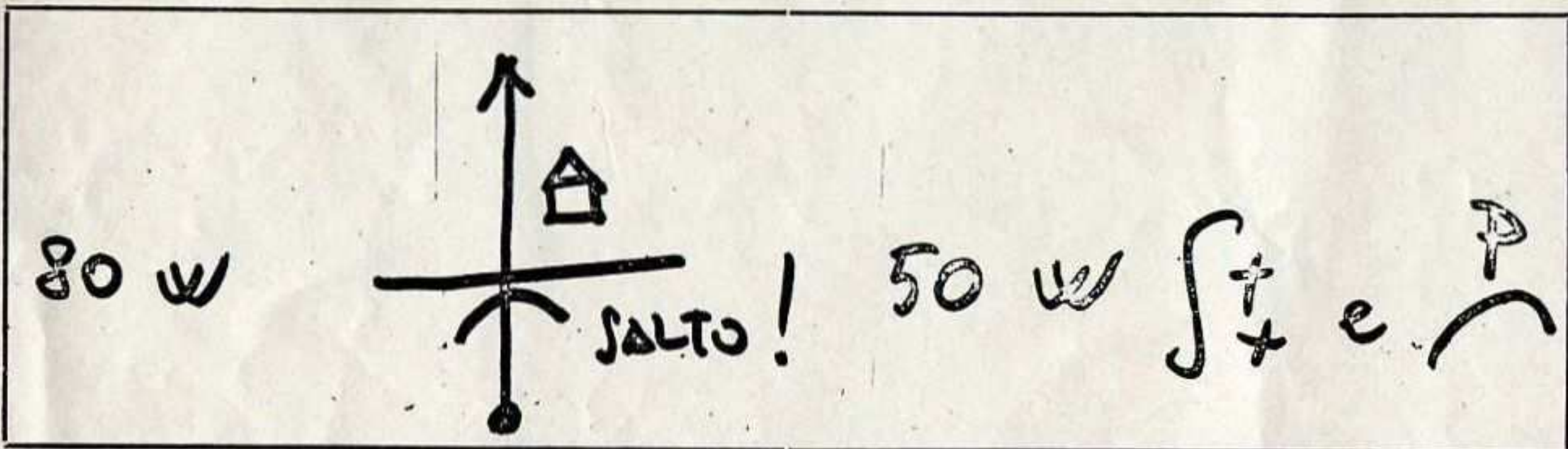
Si legge la nota sopra: «Allungo 80 m. con una curva a vista che finisce con una destra più più sul dosso pieno e subito una destra media attenzione».

La prima foto a destra vi mostra la parte finale dell'allungo con la strada che sparisce: è questo il dosso da compiere in pieno svoltando peraltro a destra molto velocemente. Come vedete indicato dalla freccia, quell'alberino che appare dietro non è altro che quello a sinistra nella seconda foto a destra (scattata dal dosso), appare quindi chiaro che alla curva veloce segue questa destra quantomai «sibillina».



Estremamente chiara è la nota a fianco: «Guado». Come vedete la curva a sinistra dopo il guado non è indicata sia perché è aperta e la si può vedere sia perché non è molto rilevante essendo la velocità d'uscita dal guado abbastanza limitata.

Piuttosto occorre notare che i piloti con numeri di partenza piuttosto alti dovrebbero notarsi in uscita dal guado che il fondo è viscido onde evitare toccate in conseguenza di violente accelerate subito fuori dall'acqua.



Questa la nota sopra: «Allungo 80 m. a vista, incrocio attenzione al salto, diritto tra le case».

La foto è più che esplicita sul tipo di salto che intende dire la nota, di per sé comunque esauriente.

e continua: «Allungo 50 con leggera curva a vista che finisce in una curva sinistra più più e subito dopo in un dosso da affrontare in pieno.»

Dosso pieno è ancora una dicitura molto utile la notte quando saremmo portati a togliere il piede dall'acceleratore ogni volta che ci vediamo la strada mancare davanti.



Con questo abbiamo finito, adesso tocca a voi provare e soprattutto imparare a valutare i vari tipi di curva.

Non è certamente un'operazione facile perché tanti fattori debbono intervenire, come ad esempio la velocità al momento in cui si arriverà nei pressi della curva, lo stato del fondo, la larghezza della strada, ecc. Adesso però avete i primi rudimenti per procedere ad una buona ricognizione del percorso di un rally, manca allora la sola iscrizione, ma per questo non c'è che l'imbarazzo della scelta: nel '73 in Italia tra internazionali, nazionali e gare sprint si correranno quasi cinquanta gare: possibile che non ce ne sia una per voi?

Carlo Cavicchi



KALLSTROM in Svezia (con l'HF) e... sfuma ANDRUET?

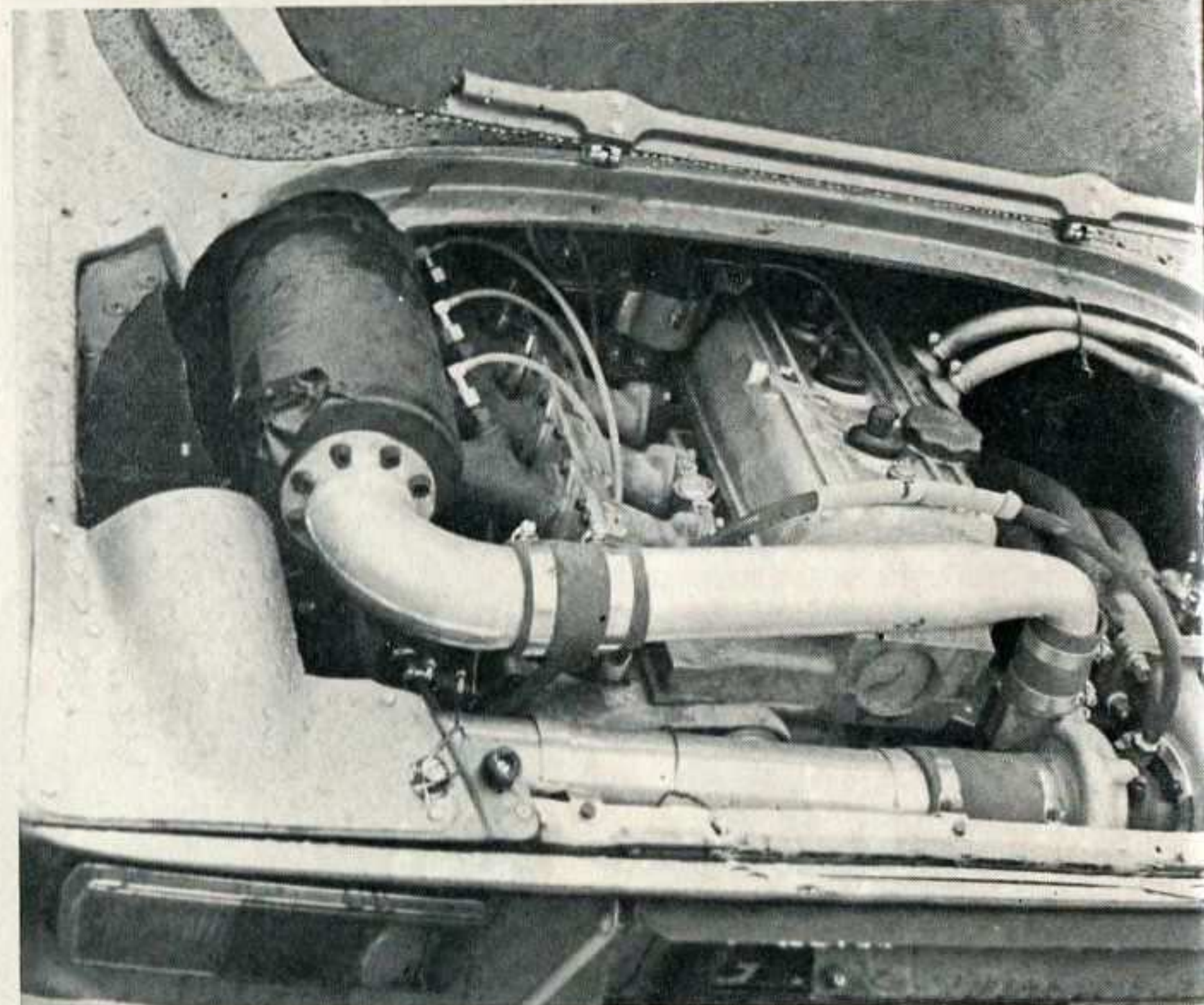
● La LANCIA ha già definito quelli che saranno i suoi piloti, sulle HF 1600, che correranno nel prossimo RALLY DI SVEZIA. Si tratta di Harry Källstrom e Ove Andersson. La scelta di quest'ultimo è stata favorita dal fatto che questo pilota, che in passato aveva già condotto vetture della casa torinese, non era impegnato con l'Alpine e la sua conoscenza del rally è delle migliori. Si è ricorsi a lui per sostituire SIMO LAMPINEN impossibilitato a partecipare perché impegnato in un'esposizione a Monaco di Baviera (lui infatti ha una fabbrica di sci da fondo a Porvoo in Finlandia).

● Le trattative tra la LANCIA e ANDRUET sono sempre in corso, ma le possibilità che il pilota francese entri a far parte dell'equipe italiana diventano sempre più scarse perché quest'ultimo non è molto disposto a rinunciare ad alcune corse alla guida della Ferrari Daytona (con cui recentemente ha vinto il Tour de Francia) di F. 2 in salita o con l'Alpine di F. 3. Cesare Fiorio pretenderebbe da lui un impegno molto più assiduo di quello che lui potrebbe o vorrebbe dedicare alla Lancia pertanto non è da escludere che proprio a Montecarlo vengano presi contatti con altri piloti di grido.

flash



ultimi rally '72



Il «turbo» ALPINE

Questo è il motore Alpine-Renault 1800 sovralimentato mediante un turbocompressore. I gas di scarico azionano una turbina che porta l'aria sovralimentata al cassoncino di aspirazione che si vede a sinistra: l'alimentazione è ad iniezione. Il motore acquista una ventina di CV, non moltissimi, ma ottiene una coppia eccezionale

Munari e Mannucci (foto sopra) hanno appena iniziato la prova di Nijar, già con la sospensione posteriore rotta. Nelle foto sotto, si vedono i meccanici intenti ad una saldatura nel portamozzo

Qualche eco ancora sul rally inglese

Occhio al pubblico!

LONDRA - Riparlando dello scorso Rally inglese del RAC, è giusto accennare a Liz Crellin, navigatrice di Eeva Heinoen, che è coraggiosamente partita per gareggiare con un piede rotto dal calcio di un cavallo, quattro giorni prima del via. (« Per fortuna » ha detto « non tocca a me pilotare nei momenti difficili »).

Come si ricorderà, Blomqvist ha avuto una disavventura con un gregge di pecore e nutriamo piena comprensione, nei suoi riguardi. Supponiamo che la differenza fra un pilota da rally di primo piano e un umile giornalista consista nel fatto che lui ha urtato le pecore, mentre noi siamo finiti in un fosso, con la nostra Cortina, per cercare di evitare quegli stupidi animali!

Il team Lancia si è dimostrato efficientissimo, in piena calma come si addice ai campioni, e si vedeva l'accurata preparazione, per esempio, nell'uso di un cortile di un garage Esso per i lavori necessari a Machynlleth, la prima notte, mentre le altre squadre, nella maggioranza, lottavano in mezzo al fango del parco macchine ufficiale. Meccanici e piloti godevano

del vantaggio di un furgone Marlboro, fornito di cibo e bibite, e merita una parola di elogio l'ignoto eroe che ha condotto il furgone attraverso le montagne del Galles, in mezzo al tempaccio, arrivando in tempo per accogliere le vetture della squadra.

Il pubblico era molto numeroso, in certi tratti speciali abbastanza numeroso per indurre probabilmente certi organizzatori di gare, preoccupati per il numero calante di spettatori, a chiedersi se non abbiano scelto un tipo di gara sbagliata! Il primo tratto speciale, e non si può certo dire che fosse spettacolare, aveva attirato più spettatori di quanto attirasse una gara nazionale in circuito di media importanza. Nei tratti speciali della domenica, poi, la folla era fittissima sulle curve, con l'unica protezione di una corda e di qualche balla di paglia. (Chissà che cosa direbbe la GPDA!). Perfino in piena notte, in una foresta del Galles, sotto il diluvio, era difficile per gli spettatori trovare posto per parcheggiare, tale era il numero delle vetture...

d. h.



Pubblico inglese assiepato accanto ad una staccionata su una delle stradine di campagna che fanno tradizionalmente da teatro al RAC



Life

l'additivo delle vittorie

PILOTI, CORSE
COSTRUTTORI..

ecco i programmi
che si preparano

L'anno comincia con questi «botti»



Già rottura tra AMON e MARCH

LONDRA - Piccola bomba di capodanno: la March ha diffuso un comunicato stampa annunciando che « il pilota Chris Amon non fa più parte della squadra ». Comunicato laconico, abbastanza esplicito, ma che è per lo meno singolare.

Dice, in sostanza che Amon non farà il pilota March 1973, senza però spiegare i motivi. E già abbastanza strano il fatto che una squadra si liberi di un pilota... prima ancora di aver cominciato ad utilizzarlo, come in questo caso. Infatti Amon era passato alla March in ottobre, dopo che era diventato chiaro che la Matra non avrebbe continuato le gare di F. 1. Ed alla fine di novembre, alla conferenza stampa della Goodyear, tra tutte le squadre presentate c'era anche la March con Amon come unico pilota. Il che presuppone che in precedenza tra Amon e la March fossero stati chiariti tutti i punti dell'accordo.

Adesso viene questo comunicato piuttosto sorprendente, e si apprende che a pilotare la March sarà un altro. La cosa, convenitene, non è normale. Perché è accaduta?

Abbiamo effettuato una nostra inchiesta, tentando di avere dai protagonisti delle indicazioni che ci permettessero di chiarire le idee.

Impossibile prendere contatto con Amon, che è in Nuova Zelanda da una decina di giorni, per passarvi le feste di capodanno. Quando, dopo molta attesa, abbiamo potuto ottenere una comunicazione telefonica, all'altro capo non rispondeva nessuno, forse perché c'era il capodanno da festeggiare.

A casa sua, vicino a Northampton, abbiamo però rintracciato Robin Herd capo della March, al quale abbiamo chiesto lumi. Ecco la sua risposta:

« Non siamo riusciti a metterci d'accordo su certi punti del contratto, e quindi non possiamo continuare i nostri rapporti, che parevano essere buoni. Peccato. Adesso stiamo cercando di concludere con un altro pilota, tra quelli con cui siamo in rapporti, e fra una settimana circa potremo annunciare chi sarà il nostro uomo ».

Alla nostra domanda precisa Robin Herd risponde, inoltre: « Non si tratta di disaccordo su questioni finanziarie, ma di altro » senza tuttavia volerci dire di che.

Più tardi, sempre da Londra, si è avuta la versione di Max Mosley, factotum della March so-

prattutto per le questioni contrattuali. E le cose sono diventate nebulose, perché secondo Mosley la rottura è stata provocata da una lettera di Amon, lettera scritta il giorno in cui Amon è partito per la Nuova Zelanda, nella quale il pilota ha fatto una precisa richiesta di modifica delle condizioni finanziarie. Secondo Mosley quindi, la rottura è dovuta alle esorbitanti richieste di Amon in fatto di quattrini. Chi ha ragione? E dove sta la verità? Difficile dirlo, in fondo... sono fatti loro. Quel che è certo è che Amon, per il momento, appare senza macchina per la F. 1, cosa piuttosto curiosa perché, nonostante la sua persistente sfortuna, Amon è uno dei pochi piloti da mettere nella lista dei « grandi » delle monoposto.

Ha il suo contratto con la BMW per correre nel Campionato Europeo Turismo, ma ciò non basta, ovviamente. Vedrete che troverà una macchina di certo. Per esempio poteva diventare d'interesse della Tecno-Martini, che ora è in contatto con Redman, e la cosa sarebbe da considerare se non ci fosse di mezzo la grande cifra che Amon sembra richiedere, cifra che non pare sia nelle dimensioni previste dalla Martini.

Registriamo, intanto, una notizia circolata a Londra: la March sarebbe in trattativa con Graham Hill. Ve la diamo come l'abbiamo avuta, senza considerarla molto.

Se in Formula 1 per la March il problema del pilota è apertissimo, in Formula 2 il « ricambio » per il neozelandese è già pronto. Dovrebbe essere infatti Hans Stuck junior ad affiancare Jarier e Lauda e forse Hill con la 732 che dovrebbe essere presentata al Racing Car Show, in programma all'Olimpia del 3 al 13 gennaio.

La March ha un vastissimo programma per il '73. Oltre alle 30 e passa ordinazioni per la sua 2 litri Sport 73-S, l'attesa per le F. 2 ed il successo della Formula 3 733, la Casa di Bicester avrà un team quasi ufficiale in F. 5000, diretto dalla Gene Mason Racing, però con meccanici della Casa che si occuperanno delle vetture. E' prevista soprattutto la partecipazione a gare americane, ma sarà disputata anche qualche corsa in Europa. La March ha ricevuto molti ordini per la sua F. 5000 ed anche per un notevole numero di F. Ford.

Franco Lini



ANDRETTI anti - FERRARI con la MIRAGE

LONDRA - La Gulf Oil Corporation continuerà, nel 1973, il suo impegno con due costruttori, la **Mirage** e la **McLaren**. Per quanto riguarda la 3 litri Sport di John Wyer, la squadra Gulf-Mirage per il Mondiale Marche ha già tre piloti sicuri, cioè **Bell, Ganley e Watson**, mentre pare ormai certo che l'accordo con la Firestone porti **Mario Andretti** quale quarto pilota. In prove comparative la Mirage con motore Weslake V 12 pare comportarsi sempre meglio nei confronti di quella dotata di motore Cosworth.

Per quanto riguarda l'altro « fronte », cioè le gare F. 1 e americane, la Gulf ha rinnovato il suo accordo con la McLaren, ma con una grossa novità: infatti, non si parla più di Cam-Am anche se alla McLaren hanno lavorato molto sul Chevrolet con il compressore, ma di corse USAC. Quindi, niente McLaren gruppo 7, bensì monoposto tipo **Indy** modello **M 16 C** per **Revson e Rutherford**. In Formula 1, nessuna novità con **Hulme e Revson** confermati.

REDMAN con la TECNO (che prepara il 3008)

Gara aperta in casa Tecno fra il ds. Yorke patrocinato dalla Martini e il boss di Borgo Panigale Luciano Pederzani, per vedere chi riesce per primo ad allestire la monoscocca per la F. 1 - Tecno Martini: una è in via di realizzazione in Inghilterra, l'altra a Borgo Panigale.

David Yorke è stato in questi giorni a Bologna con il suo disegnatore So-well, per avere qualche misura del motore da montare sul nuovo telaio. Da notare che da alcune notizie giunte dalla Germania, l'aerodinamica di questa nuova F. 1 sarebbe addirittura opera dello stesso ingegner della Porsche che studiò l'aerodinamica del 917 Campione del Mondo.

Come sarà la nuova Tecno-Martini made in England?

Innanzi tutto il muso, « a scivolo » come quello della Lotus, il posteriore è molto piatto, come il prototipo della Ferrari per dare una idea. Dove è alloggiato il motore la carrozzeria è

tutta chiusa. Praticamente il motore non si vede; si notano solamente i cornetti d'aspirazione dell'aria, che viene convogliata da una presa molto grande, posta alle spalle del pilota. I radiatori dell'olio sono stati alloggiati dietro le sospensioni posteriori. Un grande alettone è posto sul pianotone del muso della macchina, come era il March prima maniera.

Questa è la monoscocca che verrà fatta in Inghilterra, ma chi guiderà questa nuova Tecno-Martini?

I candidati erano parecchi ma chi per una ragione e chi per un'altra nessuno ha concluso accordi. L'ultimo serio candidato in ordine di tempo è stato **BELTOISE**, ma chiedeva troppo e allora ci si è rivolti ad un pilota che è spesso in Italia per fare dei collaudi, principalmente a Fiorano con il prototipo tre litri della Ferrari. Parliamo di **REDMAN** che è ormai sicuro al 95 per cento sulla monoposto bolognese-torinese a partire

dal prossimo Gran Premio di Spagna.

Lo stesso Redman sarebbe anche candidato come quarto pilota della squadra Abarth-Osella per l'Europeo due litri. Il contratto tra la Martini e il pilota inglese sarebbe già quasi fatto. Le pretese economiche hanno avuto un peso determinante nella scelta, in quanto Redman ha chiesto 27 milioni una-tantum per tutta l'annata e si paga le spese di trasferta di tasca propria in Europa.

Della monoscocca invece che si sta studiando a Bologna per ora non si sa ancora nulla, se non che i due tecnici ingaggiati da Luciano Pederzani in persona, McAll e Wiss, stanno lavorando alacremente per fare una « vettura onesta, molto ben costruita ed aerodinamica ». E' possibile che quando sarà pronta questa monoposto corra con un motore Tecno 3000 8 cilindri boxer. In questi casi il pilota potrebbe essere addirittura Andretti. La Martini correrebbe

con il 12 cilindri boxer che continuerà ad essere fornito da Pederzani. Ciò significa che la nuova monoposto con il motore 8 cilindri boxer correrebbe solo con il nome di Tecno!

A questo punto bisogna fare un passo indietro per spiegare come si è arrivati a pensare una cosa del genere. Del nuovo motore Tecno 2000 8 cilindri ve ne abbiamo dato notizia nell'altro numero. Il motore al banco ha dato ottimi risultati, alcuni giorni prima di Natale è venuto a Bologna l'ex pilota della Lotus Walker che corre con la GRD, e alcuni responsabili della Chevron, hanno assistito alle prove al banco del motore (che ha dato questa volta 306 CV) e ne sono rimasti entusiasti. Tanto entusiasti che il 29 dicembre è arrivato a Bologna un telaio nuovo di zecca della Chevron sul quale verrà montato in settimana il motore bolognese e verrà provata la nuova realizzazione a Misano da Chris Craft.

In continue prove al banco il motore si è sempre comportato molto bene e da qui l'antica voglia di farne un tremila 8 cilindri boxer (come Auto-sprint vi aveva annunciato alcuni mesi fa) per correre in F. 1 è ancora una volta prepotentemente venuto alla luce.

Il disegno sull'otto boxer era ormai fatto da tempo, Pederzani e l'ing. Bocchi hanno dato il via nei giorni natalizi alla nuova realizzazione. Lo si sta trasformando proprio in questi giorni, con l'arrivo di nuove macchine utensili per la lavorazione del nuovo motore 2000 8 cilindri che verrà commercializzato quanto prima.

Se le prove andranno bene, è possibile che verso la metà della prossima stagione di F. 1 possano esserci addirittura due Tecno in pista ma appartenenti a due scuderie diverse in concorrenza fra di loro!

g. c.

Quadro-sintesi delle squadre da corsa



Case e Teams	Dir. tec.	Dir. sp.	Sponsor	Carburante	Pneumatici	MONDIALE F. 1	EUROPEO F. 2	MONDIALE MARCHE	EUROPEO 2 LITRI
ALFA ROMEO	C. Chiti	G. Marelli	IRI	Shell	Goodyear	Motore 12 cilindri per la Surtees di de Adamich?	Rinviato per l'handicap di peso. Mantenuto il programma col 2000 Montreal	Vettura: 33TT12 Piloti: De Adamich - Regazzoni - Revson - Stommelen - Wisell? - Facetti - Piccoli - Zeccoli	
BRABHAM Motor Racing Dev.	—	F.1: Ecclestone F.2: E. Blash	—	YPF Esso	Goodyear	Vettura: BT 42 monoscocca Piloti: Reutemann - W. Fittipaldi	Vettura: BT 40 monoscocca Piloti: Reutemann - Watson - W. Fittipaldi		
BRM	M. Pillbeam	T. Parnell	Marlboro	BP	Firestone	Vettura: P 160 Piloti: Regazzoni, Schuppan - Beltoise?			
FERRARI	F.1: G. Ferrari SP: G. Caliri	G. Rosani (in prova)	Fiat	Shell	Goodyear	Vettura: 312 B. 3 Piloti: Ickx - Merzario		Vettura: 312 P traliccio pannellato Piloti: Ickx - Redman - Merzario - Pace	
LOLA	E. Broadley	—	—	Shell	Goodyear			Vettura: T.282 Piloti: ?	Vettura: T.292 monosc. Piloti: ?
LOTUS-JPS	C. Chapman	P. Warr	J. Player	Texaco	Goodyear	Vettura: JPS 75 monoscocca Piloti: E. Fittipaldi - R. Peterson	Vettura: JPS motore Lotus - Healey squadra Texaco Special Piloti: E. Fittipaldi - R. Peterson		
MARCH	R. Herd	P. Briggs	STP	—	Goodyear	Vettura: 731 monoscocca Piloti: ? e «clienti» Hill - Beuttler	Vettura: 732-BMW Piloti: Jarier - Lauda - Hill - Stuck	Vettura: ? Piloti (eventuali): Amon - Reutemann	Vettura: 73-S BMW monoscocca, in vendita a privati
MATRA-SIMCA	G. Martin	G. Martin	—	Shell	Goodyear			Vettura: 660 monoscocca Piloti: Beltoise - Cevert - Larrousse - Pescarolo	
MCLAREN	P. Kerr	T. Mayer	Yardley?	Gulf	Goodyear	Vettura: M 19 Piloti: Hulme - Revson - Scheckter			
MIRAGE-GULF	L. Terry	J. Wyr	Gulf	Gulf	Firestone			Vettura: FM 6 monoscocca - mot. V.8 o V. 12 Piloti: Andretti - Ganley - Bell - Watson	
MOTUL-RONDEL	R. Jessop (F. 1)	R. Bray (F. 2)	Motul	Motul	Goodyear	Vettura: in costruzione; debutterà dopo il G.P. d'Inghilterra Piloti: Schenken	Vettura: M 1 Piloti: (ufficiali) Schenken - Scheckter - Gerber (squadra francese) Pescarolo - Wollek - Jaus		
Parnelli Jones	M. Philippe	P. Jones	Viceroy	—	Goodyear	Vettura: Viceroy Piloti: Andretti			
POLITOYS	L. Bayley	F. Williams	Marlboro	Motul	Firestone	Vettura: FX3 b Piloti: Galli - Ganley			
SURTEES	J. Surtees	J. Surtees	Broke-Bond Oxo	BP	Firestone	Vettura: TS 14 Piloti: Hailwood - Pace - Surtees	Vettura: TS 15 Piloti: Hailwood - Pace - Mass - Surtees		
Surtees-Pagnossin	J. Surtees	J. Surtees	Pagnossin (F.1) Fina (F. 2)	Fina	Firestone	Vettura: TS 14 Pilota: De Adamich	Vettura: TS 15 Pilota: De Adamich		
TECNO-MARTINI	L. Pederzani	D. Yorke	Martini	Shell	Firestone	Vettura: monoscocca inglese Pilota: Redman			motori Pederzani in vendita a L. 8.500.000 cilindrata 2000 - 8 cil. boxer
TYRRELL	D. Gardner	K. Tyrrell	Elf	Elf	Goodyear	Vettura: 007 monoscocca Piloti: Stewart - Cevert			
UOP-SHADOW	T. Southgate	A. Rees	Uop	Uop	Goodyear	Vettura: Shadow monoscocca Piloti: Follmer - Oliver			
ENSIGN	M. Nunn	—	—	—	—	Vettura: monoscocca Pilota: Von Opel			
LEDA-GRANATELLI	G. McRae	G. McRae	STP	—	Goodyear	Vettura: Leda - McRae m.s. Pilota: McRae			
ABARTH-OSELLA	A. Tomaini	A. Truffo	Fiat Motul	Motul?	Goodyear				Vettura: Abarth-Osella Piloti: Merzario - Galli - Redman - L. Pinto
ALPINE	J. Redelé	J. Cheinisse	—	Elf	Michelin				Vettura: Alpine-Renault Piloti: Darniche - Therrier - Depailler - Jabouille
AMS	T. Simonetti	R. Arcozzi	—	Shell	Firestone			Vettura: 273 motore Lotus traliccio pannellato Piloti: Finotto - Mohr	Vettura: 273 mot. Tecno Pilota: Mohr Vettura: 273 mot. BDG Pilota: Cerulli
CHEVRON	D. Bennet	—	—	—	—		Vettura: B.25? monoscocca Pilota: Gethin		Vettura: B.24 monoscocca - motore Tecno Piloti: Burton - Hine
ELF	De Cortanze	De Cortanze	Elf	Elf	Goodyear		Vettura: ELF 2 tub. Piloti: Jabouille - Depailler		
Filipinetti	M. Parkes	V. Elford	Antar	—	—		Vettura: March 732 Pilota: Coulon		Vettura: Lola T.292 Pilota: Lafosse
G.R.D.	J. Marquart	D. Wild (F.2) D. Dobies (S)	—	—	—		Vettura: 273 monoscocca Piloti: Walker - Sutcliffe		Vettura: 773 monoscocca motore Tecno Piloti: Miles - Walker
PYGMÉE	M. Dal Bo	M. Dal Bo	—	—	—		Vettura: MDB 18 Pilota: P. Dal Bo		
Team Newman	H. Ganley	H. Ganley	Newman	—	—		Vettura: Ganley Pilota: Ganley		
Team Nippon	—	—	—	—	—		Vettura: G.R.D. 273 monoscocca Piloti: Kazato - Ikuzawa		
TUI	A. McCall	A. McCall	—	—	—		Vettura: monoscocca Pilota: Morgan		

Molte novità anche tra i campioni USA » ECCOLE:

NEW YORK - La stagione agonistica 1973 si avvicina e i «quadri» per la futura attività cominciano a delinearsi. Molti i movimenti di piloti da un gruppo all'altro, parecchie le novità che, tuttavia, vengono tenute celate alle indiscrezioni. Ad ogni modo AUTOSPRINT è in grado di anticipare qualche notizia, soprattutto per ciò che attiene alle due categorie che più interessano.

USAC tipo INDY: Johnny Rutherford entra nella Scuderia McLaren per rimpiazzare Gordon Johncock che è stato ingaggiato dalla Patrik-Petroleum assieme a Swede Savage. La «Patrik» si è arricchita, altresì della presenza nei quadri direttivi del «mago» Giorgio Bignotti che ha divorziato qualche mese fa da Parnelli Jones e dal suo superteam.

Mike Hiss «debuttante 1972» ad Indianapolis, ha lasciato la Page Racing passando alla Don Gerhardt Eagle. Anche David Hobbs piloterà una Eagle, quella acquistata da Roy Woods dalla scuderia di Dan Gurney.

Il «superteam» resta compatto: Mario Andretti, Joe Leonard e Al Unser. Peter Revson resta alla McLaren, così come Bobby Unser ha riconfermato la sua lealtà al «supercostruttore del momento» Dan Gurney il quale ha completato le modifiche della nuova Eagle che ha provato a fine d'anno.

Quanto ad Andretti e al suo desiderio di pilotare qualche vettura di Maranello nulla da fare: il pilota legato alla Firestone da un solido e ricco contratto si vede preclusa ogni possibilità per il passaggio di Ferrari alla Goodyear. Comunque Mario non resterà certamente inattivo: il 1973 potrebbe essere il suo grande anno con il mezzo che Maurice Philippe ha appena terminato.

NASCAR-stock car: A. J. Foyt lascia la coppia di meccanici più famosa nel mondo, quei fratelli Woods che, fra l'altro, sono capaci di cambiare quattro ruote in sedici secondi netti, e passa alla «Banjo Matthews Chevrolet». Nella scorsa stagione, su Mercury, Foyt ha vinto 94.000 dollari (oltre 54 milioni e mezzo di lire), ma l'ingaggio offertogli è stato troppo allettante ed il texano ha detto addio (seppure a malincuore) ai fratelli Woods. Bobby Isaac, dal canto suo, ha lasciato la K. & K. Dodger per pilotare la Ford di Bud Moore e Bobby Allison guiderà una sua Chevrolet sponsorizzata dalla Coca Cola, mentre spera di trovare un altro patrocinatore che possa offrire una vettura al fratello Donnie. Ad ogni modo, e AUTOSPRINT ne ha già dato notizia, la cosa più interessante per Bobby Allison sarà il suo passaggio alla Roger Penske che gli affiderà una McLaren per le gare del campionato USAC.

I. m.

Questi i voti dei CAMPIONI dei GRAN PREMI '72	UFFICIALI DI GARA	SERVIZIO ANTINCENDIO	SICUREZZA PILOTI	CONDIZ. DEL CIRCUITO	PRECISIONE CRONOMETR.	GIUDIZIO ORGANIZZATIVO	PROVE QUALIFICAZIONE	BOX	AMBULANZA E SERVIZIO MEDICO	SICUREZZA SPECT.	TOTALE	PIAZZAMENTO
Argentina	6	7	8	6	9	7	8	8	5	9	73	3
Sud Africa	9*	5	8	7	5	9	9	6	5	8	71	4
Spagna	5	4	8	7	9	7	4	8	6	5	63	7
Monaco	2	6	5	6	9	0	5	4	5	5	47	11
Belgio	7	6	8	8	5	8	8	7	4	8	69	5
Francia	3	5	6	1	9	3	3	1	5	7	43	12
G. Bretagna	9*	6	4	0	7	7	7	1	6	7	54	9
Germania	4	5	7	7	2	7	6	6	7	6	57	8
Austria	5	7	6	6	9	7	9	7	6	6	68	6
Italia	8	6	8	7	7	8	9	7	5	9	74	2
Canada	7	5	3	1	6	8	7	4	5	8	54	9
USA	7	6	8	7	9	7	9	7	7	9	76	1

* Vincitore trofeo GPDA ai migliori ufficiali di gara.

Una turbo PORSCHE anche per LOOS

RAGNOTTI per la F.3 niente STRATOS

TUTTI gli uomini MALBORO a Ginevra

COLONIA - George Loos ci ha preso gusto: dopo avere vinto una delle tre gare della temporada-sport brasiliana, si è evidentemente convinto che con una vettura competitiva i risultati si possono raggiungere. Ecco, quindi, che per la stagione 1973 ha rivisto i programmi del «Gelo Racing Team» del quale, oltre che conduttore, è anche proprietario, decidendo di abbandonare le McLaren e di affrontare il prossimo campionato Interserie con una Porsche 917/10, motore 5 litri sovralimentato e una Porsche 917, motore 5,4 litri; inoltre parteciperà all'Euro GT e al mondiale marche con una Porsche Carrera 2.9. Loos sarà alla guida del 917/10, mentre ancora non è stato stabilito chi sarà il secondo pilota della scuderia.

● LAFOSSE è diventato importatore esclusivo delle Fiat 128 Stradale preparate da Filipinetti.

● I piloti delle formule minori francesi cominciano a tremare: per iniziativa della PETER STUYVESANT infatti, 30 giovani donne hanno cominciato a frequentare i corsi di pilotaggio della scuola Bugatti e le migliori di esse passeranno allo sport attivo partecipando a corse della Formula Renault.

MARSIGLIA - IL RALLY DI MONTECARLO, nel quale è iscritto con una Renault Gordini preparata dall'Alpine Renault - sempre in coppia con il nostro collaboratore Jacques Jaubert - sarà l'ultimo rally al quale parteciperà JEAN RAGNOTTI. Lo si rivedrà certamente al Giro di Francia e in qualche prova su strada alla fine della stagione, ma nel 1973 il pilota francese si dedicherà soprattutto alla F. 3, nonostante le interessanti proposte avute, specialmente quella della Lancia, che gli metteva a disposizione una Stratos per un certo numero di gare francesi, e della BMW che gli proponeva una 2002 con motore a sedici valvole per disputare le gare valide per il campionato francese dei rallies.

A seguito di una selezione, svolta fra Lacarran, Duchamp, de Henning, Dieudonné e lo stesso Ragnotti, questi, essendosi dimostrato il più veloce, ha firmato un contratto con la Scuderia Antar-Filipinetti, il cui calendario prevede venticinque corse di F. 3. Il programma sarà completato da qualche gara su prototipo due litri.

Jean Ragnotti, il cui stile molto pulito, decisamente anti-spettacolare, ha meravigliato tutti, specialmente tenendo conto che si trattava della sua prima presa di contatto con una monoposto, affronta dunque una importante svolta nella sua carriera ed ha pieno diritto di nutrire ottime speranze. Infatti figurava fra i piloti chiamati a completare la squadra della Matra nei prototipi, ma poi uno dei responsabili si è opposto, ritenendo che un pilota, per quanto dotato, deve farsi le ossa in monoposto prima di passare ad un livello così alto nel campo delle competizioni. E così, il seguito alla prossima puntata del 1974: Ragnotti alla Matra...

J. R. J.

La presentazione ufficiale delle squadre che correranno coi colori della Marlboro nel 1973 avverrà a Ginevra il 9 gennaio.

Vi saranno i piloti della Lancia, che interromperanno quindi per un paio di giorni gli allenamenti del Rally di Montecarlo, e vi saranno quelli della BRM, vale a dire Clay Regazzoni e Jean-Pierre Beltoise, che ha già annunciato ufficialmente il... rientro alla BRM, cosa da noi già annunciata ai primi di dicembre.

E' probabile che per la BRM sia previsto anche il giovane Schuppan, anche se soltanto per qualche gara.

Insieme con le squadre ufficiali Lancia e BRM vi saranno altri piloti che con la Marlboro hanno concluso accordi personali, come è stato il caso di Andrea de Adamich.

● Siamo probabilmente giunti agli sgoccioli per la definitiva realizzazione dell'AUTODROMO ligure di CARRODANO, già in avanzata fase di costruzione: pare che degli ultimi lavori se ne voglia occupare un appassionato imprenditore locale, Piras, che oltre a correre (ha acquistato una AMS 1000) è un po' il mecenate dei piloti locali. Piras si è già «sbilanciato» in questa direzione, almeno verbalmente, con diverse persone.

Recentemente alla presenza del dott. Farina, vicepresidente dell'AC La Spezia e del ragioniere Vallebona dell'AC Genova si è parlato a lungo di questa definitiva realizzazione e pare appunto che Piras sia entusiasta del nuovo autodromo.

BRUXELLES - Ovvio che Jacky Ickx rimane il campione del Belgio. Le sue prestazioni del 1972 sono state abbastanza numerose perché se ne riparli. Continua a essere il più bravo, fra i piloti belgi... e lo

Lo segue, al secondo posto, Teddy Pilette il quale ha pure avuto una stagione ammirevole al volante della sua McLaren. Su piano più nazionale, sono poi stati attribuiti molti altri titoli di campione. Quello per i circuiti è andato a Claude Bourgoignie per la Turismo speciale e a Chris Tuerlinx per la Turismo di serie; il primo con una Ford Capri, l'altro con una Camaro.

Il titolo «monoposto» fino a 1600 è andato a Lucien Reyners con una Formula VW. Quello per le conduttrici è stato appannaggio di «Christine», che ha fatto la stagione dei rallies con una Renault Alpine, quella sui circuiti e nelle gare in salita con un'Alfa Romeo.

E' una monoposto, con motore Porsche di 2400 cc, che ha permesso a Thierry Carpent di ottenere il titolo di campione delle corse in salita. Nei rallies troviamo invece Herwing Andriassens che con la sua BMW 2002 TI aveva già vinto il titolo nel 1970. Rimane lo slalom ove, per la quarta volta, si è imposto senza discussioni Alain Semoulin, con una Lotus Elano.

Philippe Deleener ha vinto il Criterium, un campionato per debuttanti mentre Goldstein rimane campione del karting.

Come si tassano i piloti «big»

Il bollettino di dicembre della GRAND PRIX DRIVERS ASSOCIATION, se letto bene, contiene molte notizie interessanti. Una è quella ufficiale della sostituzione del direttore generale Nick Syrett, dimissionario, con ANDREW FERGUSON, fino a ieri segretario di tante associazioni, ma che ha dovuto lasciare quella della F. 1 (costruttori). E questa non è nuova perché i nostri lettori la conoscono già.

L'altra è quella di una innovazione curiosa, una specie di tassa sul reddito, cui saranno sottoposti i piloti della F. 1 per finanziare la vita della loro associazione. Secondo la proposta avanzata durante la riunione di dicembre ogni pilota dovrebbe versare alle casse della GPDA delle somme variabili, a seconda della posizione ottenuta in ogni Gran Premio. Come esempio è stato indicato che il vincitore dovrà versare 150 sterline, cioè circa 210.000 lire, ed il ventesimo 10 sterline (14.000 lire), con gli altri «tassati» di somme progressivamente discendenti.

Un'altra notizia molto interessante è che, contrariamente a quanto pareva che la GPDA volesse fare, l'associazione come membri effettivi sarà ancora ristretta ai piloti che effettivamente corrono in F. 1. Cadrebbe così il progetto di allargare la associazione a tutti coloro che posseggono una licenza sportiva, cosa che era stata proposta con molto calore dal presidente Jackie Stewart durante il mese di novembre, e dichiarata ufficialmente durante la conferenza stampa che la GPDA ha tenuto a Londra ai primi di novembre. Questa revisione delle posizioni deve essere stata determinata, crediamo, dal senso della realtà, che ha prevalso su certe ambizioni, anche perché oltre ai problemi generali si deve essere presentato proprio quello finanziario del funzionamento di una associazione che raggruppa tutti i piloti del mondo (non esageriamo, perché le intenzioni erano proprio quelle). Lo scozzese Stewart deve aver fatto i suoi conti...

Infine il bollettino GPDA annuncia che il Trofeo annuale della associazione, attribuito alla miglior organizzazione di un Gran Premio, è andato a Watkins Glen, con 76 punti, davanti a Monza con 74 ed al G.P. d'Argentina con 73. Le votazioni ottenute da ogni Gran Premio sulle singole voci sono piuttosto curiose, come potete vedere dalla tabella qui accanto. E talune sono senz'altro discutibili.

Per esempio le valutazioni sul servizio dei commissari di percorso, che riguardano il Gran Premio del Sud Africa, che è stato premiato a pari merito con lo speciale Trofeo, insieme

con il G.P. di Gran Bretagna. Dare gli stessi punti ai magnifici sbandieratori di Brands Hatch, che sono senza dubbio i migliori del mondo, ed a quelli di Kyalami è perlomeno sorprendente, perché proprio a Kyalami abbiamo dovuto intervenire noi personalmente per far «svegliare» dei commissari che non si accorgevano di certe ostruzioni compiute per esempio da Marko e Lauda, sia pure involontariamente. Comunque in questa colonna troverete 8 punti per Monza, e ciò può compensare l'ottimo lavoro che i commissari del Gran Premio d'Italia hanno svolto, come sempre.

Nella colonna che riguarda l'accuratezza nel rilevamento dei tempi, poi, troviamo altre incongruenze, come i 2 miseri punti offerti alla Germania ed i 5 al Sud Africa. In Germania non sono stati i cronometristi a sbagliare, ma il servizio stampa, assolutamente inadeguato nella diffusione, mentre in Sud Africa i cronometristi hanno svolto un eccellente lavoro, tanto è vero che mezzora dopo la fine della gara essi hanno fornito i tempi giro per giro di ognuno dei concorrenti, cosa che nessuno ha finora fatto con tanta celerità.

Se è spiegabile lo zero attribuito a Brands Hatch per quanto riguarda le condizioni del circuito, non è spiegabile invece quello assegnato a Montecarlo all'atteggiamento degli organizzatori, che sono stati fin troppo buoni nell'accedere alle discutibilissime richieste dei piloti e della CSI sullo spostamento dei box, ed al vero e proprio ricatto perpetrato due giorni prima della gara dalle squadre della F. 1 che hanno preteso l'allargamento a 25 del numero dei partenti e un notevole aumento delle somme a disposizione. Così come non si spiegano i 5 punti attribuiti a Monza ed a Buenos Aires per i servizi di ambulanza e sanitari, rispetto ai 7 dati a Germania e USA, perché a Monza le cose vanno abbastanza bene (anche se sono da perfezionare) ed in Argentina era stato costruito un veramente eccellente centro ospedaliero, con attrezzature che nessun circuito possiede, mentre in Germania, anche per la conformazione del circuito, le cose erano sicuramente non allo stesso livello.

Comunque se il Trofeo GPDA per la miglior organizzazione non è andato a Monza è stato per la lentezza (e qualche imprecisione) del servizio di cronometraggio e per quella valutazione discutibile sul servizio sanitario. Su tutti gli altri punti la gara italiana è stata uguale o superiore a quella degli Stati Uniti. Il che è consolante.

CHI SONO
(a parte)
ICKX
i migliori
del Belgio



La RONDEL F.1 a metà stagione

LONDRA - I piani 1973 della Rondel sono stati annunciati. Dopo tutto, verrà completata una F. 1 che correrà nella stagione, anche se soltanto nella seconda metà. Scopo principale è di ottenere una vettura competitiva per i Grandi Premi italiano e nord americani. Se costruzione e prove preliminari saranno fedeli al programma, la vettura potrebbe già essere vista al G.P. d'Inghilterra. Comunque lo sforzo principale del team si rivolgerà alla F. 2, nelle cui gare la Rondel iscriverà due teams di tre vetture. Il primo sarà tutto francese, patrocinato dalla Motul, piloti Pescarolo, Wollek e Jaussaud. Non si sa ancora chi sia il patrocinatore della seconda squadra, ma i piloti saranno Schenken, Scheckter e Gerber, che passa così direttamente dalla F. F. alla F. 2. Le due squadre saranno completamente a se stanti, al punto da avere ognuna la propria officina (in tal modo la Rondel spera di evitare la confusione e i contrasti che si sono sempre verificati nel 1972, nelle squadre di F. 1 con molte vetture) però ci sarà un unico « coordinatore », Richie Bray. Non è stata presa ancora nessuna decisione per i motori delle Motul F. 2.

Durante il 1973 la vettura di F. 1 porterà a sua volta il nome Motul, perché la Motul SA pagherà parte delle spese per la messa a punto. Dando un quadro del programma Ron Dennis ha detto: « Abbiamo studiato a lungo e attentamente ogni possibile strada per entrare in F. 1 e abbiamo deciso che dovremo imbarcarci in un programma progressivo. Stiamo dunque costruendo una vettura che durante l'anno verrà provata e messa a punto; se risponderà alle previsioni, verso la fine della stagione parteciperà ad alcuni Grandi Premi. Riteniamo essenziale che sia tecnicamente all'avanguardia. Il progettista, Ray Jessop, ha molte idee che vuole applicare ».

La possibilità di modificare semplicemente una F. 2 montando un motore DFV, è stata scartata già quando il progetto era nella fase preliminare. Si ha intenzione di usare un Cosworth DFV, anche se correvano voci che lo negavano. Pilota sarà Schenken, che ha un contratto di tre anni con la Rondel.

d. h.

Una MATRA con tre piloti alla 24 ORE di DAYTONA

DAYTONA - Tre stelle francesi dei Grandi Premi internazionali, hanno fatto pervenire la prima iscrizione per la « 24 Ore di Daytona » in programma per i giorni sabato 3 e domenica 4 febbraio all'International Speedway. Henri Pescarolo, François Cevert e Jean-Pierre Beltoise saranno alla guida di una Matra gruppo 5 ufficiale della casa.

La 24 Ore di Daytona è una delle uniche due corse da « due giri dell'orologio » che si facciano nell'ambito del campionato marche del quale è appunto la prima tappa. Gli organizzatori attendono ora di conoscere quali saranno gli altri iscritti; moduli d'iscrizione sono stati da essi inviati ai piloti statunitensi e a quelli di 18 paesi esteri.

La stagione dell'autodromo internazionale comincia proprio con la 24 Ore e se questa

è una gara di importanza mondiale, le altre competizioni che si svolgeranno sul circuito lo sono forse altrettanto (almeno per gli americani). Subito il 10 febbraio vi saranno le prove di qualificazione per la Royal Triton 300 e le prove indicative per la « pole position » della Daytona 500; il giorno dopo si svolgerà la Triton 300. Il 15 febbraio avranno luogo due serie di qualificazione, ciascuna di 125 miglia, per la Daytona 500 che verrà poi disputata domenica 18 febbraio. Nell'intervallo fra l'11 e il 18 verrà disputata la Florida Citrus 200 e la Daytona Permatex 300.

L'attività dell'autodromo verrà completata da una gara motociclistica in programma per giorni dal 5 all'11 marzo, dal Paul Reverse 250 corsa stradale e, infine, dal Firecraker 400 una gara del campionato NASCAR.

Durante il test natalizio con ICKX e le FERRARI a VALLELUNGA

MERZARIO pensa già a 6 ore di « sportellate » (e di pericolo 2000)

CAMPAGNANO - « Rendez-vous » di fine anno della Ferrari all'autodromo romano di Vallelunga. Una visita forse di commiato che (suo malgrado?) Ferrari ha voluto fare entro l'anno « di contestazione » 1972, così tanto per chiudere con i fatti e non con le parole quell'antipatica parentesi... ai ferri corti scaturita in occasione del G.P. Roma di F. 1: acqua passata!

Abbiamo ipotizzato « suo malgrado » perché magari nei programmi della Ferrari la trasferta a Vallelunga era in calendario per metà gennaio, una volta archiviati i test di Varano Melegari, Misano Adriatico e Torino-Autostrada Fiat. Invece, il maltempo ha imposto giocoforza l'anticipo del turno romano e per due terzi il collaudo delle 312 B e P può dirsi riuscito.

Il team Ferrari era sceso in campo, mercoledì mattina, in questa formazione: ing. Alessandro Colombo (responsabile tecnico del settore corse); ing. Giacomo Caliri (Prototipi) e Giorgio Ferrari (F. 1); Guido Rosani (sempre più D.S. e meno F.F.); Jacky Ickx e Arturo Merzario; i capimeccanici Borsari e Bellentani, con relative equipages. Da sottoporre al vaglio tecnico c'erano il 312 P (ex Kyalami, il n. 1 di Ickx-Redman) e le monoposto 312 B 2 e 312 B 3.

Ickx, che è sceso in un albergo di riguardo della capitale, e Merzario (« Dormo almeno mezz'ora in più al Motel di Vallelunga... ») sono di buon'ora già all'erta. Al belga viene affidato il Prototipo, all'italiano la Formula.

« Sai, Jacky si fida molto del mio lavoro... » così Arturo giustifica la decisione.

Dice subito l'ing. Colombo: « Niente prova di durata con le 312 P sulla distanza delle 6 ore. Siamo qui per la messa a punto delle macchine, in rapporto soprattutto ai nuovi (per noi) pneumatici Goodyear ».

Ickx fa in tutto 70 giri, fermandosi ogni 25 km per le necessarie tarature e per la specifica personale del comandi. E' evidente che le prove vanno comunque messe in relazione con la disputa della 6 ore di Vallelunga (25 marzo) che per la Ferrari potrebbe essere l'esordio nel Mondiale Marche, essendo in forse la partecipazione alla 24 ore di Daytona (4 febbraio) per motivi tecnici e finanziari.

La prima guida della Ferrari gira costantemente sull'1'13", fissando il suo miglior tempo della giornata in 1'12". Più frazionata e quindi più breve la presenza in pista di Merzario: una trentina di giri in tutto, fra B 3 e B 2. La versione meno recente della monoposto di Maranello è tutt'ora la più competitiva, quella che dà maggiore affidamento. Quella sperimentale (« Il nostro laboratorio mobile », come la definisce l'ing. Giorgio Ferrari) adotta soluzioni d'avanguardia che debbono ancora essere... promosse. E siccome c'è tempo per lavorarci sopra, Merzario viene fatto subito scendere dalla B 3 per salire al volante della B 2. Dice l'ing. Colombo:

« E' la macchina con la quale cominceremo il Campionato Mondiale, in attesa della monoscocca (entro gennaio John Thompson spedisce a Maranello il primo esemplare che solo dopo maggio potrà essere impiegato in corsa - n.d.r.). Prima del G.P. d'Argentina del 28 gennaio, ci recheremo in Sudafrica per un supplemento estivo del test-gomme di Vallelunga ».

A Kyalami ed a Baires andranno Jacky Ickx e Arturo Merzario, e così per tutta la stagione laddove saranno impegnate le F. 1 di Maranello. In Argentina Merzario avrà l'opportunità di cogliere i primi (polemici) punti tricolori per il campionato assoluto '73, ma l'occasione è legata alla disponibilità della seconda macchina, che spetta a Ickx per contratto.

« Sarebbe un magnifico fuori-programma — confessa Arturo — tanto più che io non so ancora nulla di ufficiale. Il commendatore mi ha promesso, in un certo senso, soltanto la partecipazione al G.P. europei... ». Con

la B 3, con quel profilo più a spazzaneve che a cuneo, Merzario ottiene al meglio un 1'13"9, poi con la B 2 realizza tempi addirittura sensazionali: il giro più veloce lo fa in 1'10"9! La sera a cena, di buona ora per non far tardi, scambiamo quattro chiacchiere con Arturo Merzario, in completo relax. Sulla 6 ore mondiale di Vallelunga dice:

« Secondo me sarà una corsa... di cassetta, come quei films il cui successo è a scatola chiusa. Sarà pure un carosello, con tanto di sportellate e toccatine, ma il pubblico avrà lo spettacolo garantito. Circa la validità tecnica posso essere d'accordo con chi sostiene l'inadattabilità del circuito romano per i tre litri. E' un percorso lento che li farà soffrire. Specie se in pista ci saranno le Sport 2000, che se in prove isolate girano 1'5 sopra i tempi del tre litri, in gara saranno assolutamente competitive. Un po' per il minore ingombro, un po' per lo sfruttamento delle scie, un po' infine

● Durante le festività pre-natalizie in Inghilterra, Emerson Fittipaldi ha allegramente girato con una John Player Special sui terreni della fabbrica di sigarette (c'era una fitta nebbia e Fittipaldi, tanto per stare nel sicuro, ha fatto un bel testacoda). Ha anche ricevuto la Stella d'oro del British Racing Driver Club ed è stato fatto membro onorario di quel Club.

● E' ormai chiaro che la Lotus F. 2 non sarà una John Player Special, ma dato che sarà patrocinata dalla Texaco, è più probabile che si chiami Texaco Special, o forse Havoline Special (Havoline è una delle marche della Texaco). Una delle vecchie F. 3 viene modificata e un'altra è in costruzione; questa avrà una monoscocca più corta, dato che il motore messo a punto dalla Novamotor è più lungo di quello usato sulle F. 3 e c'è l'intenzione di conservare le dimensioni del passo della vettura di F. 3. Le due vetture saranno sottoposte a prove comparative, prima che venga costruita una seconda macchina nuova.

per quel rifornimento in meno che potrebbe risultare determinante... ».

L'allusione alle sue prestazioni, romane e non, con l'Abarth-Osella è piuttosto evidente. La Sport due litri campione d'Europa (e con Merzario quattro volte vittoriosa in prove titolate) è già da adesso una delle più attese protagoniste della 6 ore di Vallelunga, magari con Galli e Pinto. Richiesto di un commento sulla assegnazione del titolo italiano '72 a Andrea de Adamich, Arturo così si esprime:

« Ha partecipato a più corse, ha ottenuto più punti ed in classifica mi ha preceduto. Il risultato però non mi convince: non accuso nessuno. Me la prendo con me stesso. Ho imparato molte cose. E' proprio vero quell'adagio che dice: dagli amici (quelli della CSAI? - n.d.r.) mi guardi Iddio, che dai nemici mi guardo io! ».

Giovedì mattina la pista di Vallelunga si presenta chiazata di umido per una pseudo-gelata notturna. La temperatura si mantiene più bassa, per tutta la giornata, rispetto alle 24 ore precedenti, e così saltano le prove comparative dei pneumatici. Il ritardo con cui le « slicks » vanno in temperatura compromette le indicazioni definitive circa il migliore impiego di certe mescole. Ciò nonostante Jacky Ickx completa il test con la 312 P che monta per la prima volta un nuovo muso aerodinamico.

Bisognerà però attendere — prima del benessere tecnico — l'esito delle prove di velocità per trovare il giusto compromesso con la « deportanza » dell'alettone posteriore ingrandito (così come era stato presentato a Kyalami, per la 9 ore). Ickx gira per poco meno di 250 km con frequenti soste ai boxes. Scende a 1'11"6 e poi... avviene il cambio della guardia. Merzario sale sul Prototipo, dopo essersi ripetuto sullo 1'10"9 con la B 2 (la B 3 è rimasta inutilizzata) su un diagramma di 40 giri.

Il pilota comasco cerca il miglior assetto sul 312 P e quando decide di fare i tempi il motore lo... appiada alla curva dei Cimini. Evidentemente il 12 cilindri boxer era già maturo per il cambio! Nel frattempo Jacky Ickx si mette alla caccia del « limite » con la Monoposto B 2 e lo ottiene con un significativo 1'10" e 1.

Venerdì mattina, puntualmente come aveva previsto il « Bernacca » della situazione, cioè l'ing. Colombo, sull'autodromo romano si abbatte una treghenda-meteo. Jacky telefona da Roma e rimedia un provvedimento « nulla osta » per Bruxelles. Mentre il belga guadagna l'aerostazione di Fiumicino con una Fiat 132 presa a noleggio, Arturo Merzario è già ai boxes in tuta, dai soliti coloriti « francobolli » pubblicitari, e scarpette argentee da acrobata. Il tempo di rendersi conto dell'impraticabilità della pista e poi la decisione dell'ing. Colombo di fare i bagagli.

Lino Ceccarelli



Lento al Castellet il 33tt12

LE CASTELLET - Poiché i continui scioperi all'Alfa hanno impedito la messa a punto del nuovo prototipo equipaggiato col boxer dodici cilindri, una sola vettura, con un unico motore di ricambio, ha partecipato alle recenti prove svolte sul circuito Paul Ricard.

Il telaio e la carrozzeria, con un voluminoso alettone che sovrasta la coda, non hanno subito evoluzioni: il complesso pesa kg 665. Un eccesso di sovrasterzo ha ostacolato lo svolgimento delle prove; dopo avere irrigidito gli ammortizzatori anteriori, la tenuta nelle curve veloci è notevolmente migliorata, mentre il comportamento della vettura nelle curve strette è rimasto un poco impegnativo.

Inoltre, poiché Stommelen aveva avuto ordine di non superare i 10.500 giri-min. (il regime massimo è di 11.000, con potenza di 460 HP e zona di utilizzazione con inizio a 8000 giri-min.) non si è potuto attribuire molto peso ai tempi segnati: 1'16"-1'17" sul circuito di m 3300, contro l'1'13"4 di Beltoise con la Matra MS 670. L'Autodelta deve comunque tornare fra non molto sul circuito, per svolgere altre prove. (Nella foto): Stommelen durante il test

Al prossimo Rally di Montecarlo, in programma dal 19 al 27 gennaio, parteciperà anche una Fiat 126, che farà così il suo debutto agonistico. La vettura, iscritta in gruppo 2, sarà guidata da Giovanni Ligobbi e da un «copilota» ancora da designare. La 126 preparata di fratelli Fontana di Terni è come quella che avete visto nel n. 51-52 di Autosprint, anche se non avrà i parafanghi larghi perché non omologati.

Ci sarà anche una FIAT 126 nel rally di MONTECARLO

MONTECARLO EDIZIONE QUARANTADUE, sicuramente la più bella stando ai giornali francesi che già dedicano molto spazio al rally per eccellenza. Un'edizione monstre, col record degli iscritti ancora una volta battuto (sono 321 gli equipaggi che potrebbero partire), 35 marche rappresentate (e la sua validità per il primo vero campionato mondiale marche è pienamente giustificata), piloti in rappresentanza di ventisei nazioni (compresi un sudafricano e un giapponese), la nuova partenza italiana (da Roma e sono 78 i concorrenti che l'hanno scelta per avviarsi verso Montecarlo, più che da tutte le altre città facendo oltretutto restare quasi a bocca asciutta Atene tradizionalmente sempre ricca di macchine al via) e lo squadrone Alfa Romeo.

Provata a MISANO da Mario CASONI

La PANTERA col carter secco

MISANO ADRIATICO - Nonostante la brutta giornata di pioggia, la PANTERA DE TOMASO condotta da Casoni, (Mike PARKES è stato impegnato al Castellet con le 128 Filipinetti) ha compiuto, prima di Natale, una intensa giornata di prove all'Autodromo Santa Monica di Misano in vista dei prossimi impegni sia nell'europeo GT che in qualche gara del mondiale marche.

Sotto la direzione del Dott. Bussinello, Casoni ha compiuto una cinquantina di giri intervallati da tutta una serie di soste ai box per cambiare dapprima i pneumatici (la vettura montava gomme da asciutto Good-Year anteriori da 4,50x11,50x15 con canali da 10" e posteriori 5,50x15,30x15 con canali da 14" e sono stati montati pneumatici sempre Good-Year ma da bagnato anteriori 4,50x10,70x15 con ca-

pe dei fili delle candele (alette normalmente montate di serie ma di cui era priva la vettura per queste prove). Nonostante tutto la macchina ha fatto registrare degli ottimi tempi specie con la pista molto bagnata dove un 1'38" ha soddisfatto decisamente tutti specie se raffrontato al record delle GT che al S. Monica è di 1'33"6. Col fondo umido Casoni nei giri di riscaldamento aveva fatto fermare i cronometri su di un eloquente 1'31"6, che parla da solo anche se alla De Tomaso si pensa di poter girare sull'ordine di 1'26"-1'27".

Piuttosto contento Casoni delle modifiche apportate negli ultimi tempi alla macchina che adesso è molto migliorata anche sul bagnato.

Tecnicamente la Pantera, che dovrebbe correre alla 300 Km. del Nurburgring presentava le novità dei car-



Anche se non c'era molta neve, Bjorn Waldegaard ha ugualmente preso confidenza, sulle strade del Rally di Montecarlo, con la Fiat 124 spider 1800. Si è lamentato solo della sua poca potenza

Gli scioperi impediranno il debutto dell'ALFA?

Ecco quello dell'ALFA ROMEO è decisamente il fatto più interessante di questo già di per sé interessantissimo rally; la casa italiana al «Monte» negli ultimi anni è stata sempre presente grazie ad alcuni piloti privati (privati in certi casi anche di lusso) oltretutto ottenendo ottimi risultati nel proprio gruppo, di regola quello del turismo di serie, ma quest'anno è parso che abbia voluto saltare il fosso e puntare un pochettino più in su, senonché la sua presenza non è passata inosservata, anzi è stata il motivo di maggior interesse di questa vigilia e tutti i giornali non hanno mancato di parlarne tanto che adesso all'Alfa è venuta la grande paura di fare un buco nell'acqua e ci si è affrettati a spiegare che le due GTV destinate nientemeno che a LARROUSE (che forse ricorderete sorprendente terzo alla guida di questa vettura alla Charbonnieres di quest'anno alle spalle degli scatenati Andruet e Darniche con le Alpine ufficiali) e LAIGNIEZ (con questa vettura al Tour assieme a Fiorentino e Lefevre), sono della SOFAR (la società francese che importa l'Alfa Romeo) e che quella iscritta dal JOLLY CLUB per TROMBOTTO (una GTam) probabilmente non sarà nemmeno al via per il persistere degli scioperi all'Autodelta.

Ora il fatto che sia esattamente così, e cioè che le vetture siano della SOFAR o affidate al Jolly, non vuol dire niente perché è chiaro che anche BALLESTRIERI corre a Montecarlo con una vettura LANCIA del Jolly o che ANDERSSON avrà un'ALPINE preparata dalla Casa ma non ufficiale, senza che per questo non sia risaputo anche che Ballestrieri ha il contratto con la Lancia o che Ove ANDERSSON ha firmato quest'anno per farsi otto corse con l'ALPINE.

Ma al Montecarlo non ci sarà solo l'Alfa, nel qual caso questi problemi non sussisterebbero, ma ci saranno anche gli squadroni di sempre ad iniziare dalla LANCIA che dovrà difendere con onore il prestigioso successo dello scorso anno. Tre sono le vetture ufficiali: MUNARI-MANNUCCI, LAMPINEN-SODANO e KALLSTROM-BILLSTAM più una privata speciale per BALLESTRIERI-MAIGA

cercheranno di ripetere l'impresa dell'edizione passata, ma quest'anno dovranno vedersela oltre che con le rivali abituali del Monte anche con la FIAT (41 sono in tutto le vetture iscritte di questa marca) che avrà quattro spider 1800 per WALDEGAARD, THORZELIUS, PAGANELLI-RUSSO, BARBASIO-MACALUSO e PINTO-BERNACCHINI.

L'ALPINE ovviamente non mancherà, anzi la sua partecipazione diventa di anno in anno sempre più massiccia e qualificata. Su queste vetture correranno ufficialmente DARNICHE, THERIER, ANDRUET e NICOLAS in più ci saranno con vetture semiufficiali (ma ufficiali a tutti gli effetti se non altro per quello che riguarda le assistenze) ANDERSSON e PIOT che fa così il suo ritorno dopo il Montecarlo del 1968 (quando stava conducendo proprio con questa vettura il rally e fu costretto al ritiro) alla guida di una Alpine. Agli effetti statistici occorre notare come l'Alpine è la marca più rappresentata quest'anno con 42 macchine al via, una sola in più della Fiat e Opel.

Per la prima volta, ma ci riferiamo ovviamente alle ultime edizioni, non ci saranno PORSCHE ufficiali o semiufficiali al via, al compenso ci saranno le ormai abituali due ESCORT, affidate quest'anno a MIKKOLA ed a MAKINEN, e le due DATSUN di AALTONEN e FALL. A proposito di questa marca sembra che in Inghilterra siano stati tentati degli approcci, anche abbastanza insistenti, con Kallstrom per averlo nelle gare in cui la Lancia non intenderà utilizzarlo.

Ci saranno poi 4 OPEL, due svedesi per NASENIUS e OSTEMBERG, e due francesi per GREDER e la BEAU-

MONT, una GORDINI R 12 preparata semiufficialmente alla stessa maniera di quella che fu inviata in Marocco con Jacquemin e Jaubert, affidata ad uno degli abituali protagonisti del Monte, JEAN RAGNOTTI, e due POLSKI FIAT per TOIVONEN e MUCHO.

Di nuovo ci sarà poi anche il percorso comune MONACO-VAL LES BAINS-URIAGE-MONACO che tutti gli ufficiali stanno provando da tempo e che potrebbe rivelarsi più selettivo del previsto.

Come forse saprete diverse prove anche famose non si sono potute effettuare quest'anno perché la locale gendarmeria ha posto dei divieti in quanto si svolgeranno su strade abbastanza importanti, se non altro nei collegamenti, pertanto gli organizzatori hanno ripiegato su alcune prove dei classici rallies francesi, dalle Cevennes, alla Coppe des Alpes alla Charbonnieres. Sono prove queste che in caso specialmente di poca neve potrebbero favorire soprattutto le vetture con molta potenza e quindi non di certo le vetture italiane. Tra l'altro in questi ultimi giorni di neve non ce n'era neanche un filo tanto che a Bourzet (dove normalmente si è sempre passati tra due muri di neve) sembrava primavera.

In particolare pochissimo adatte alle nostre vetture italiane dovrebbero essere le prove del COL DE LA PORTE (prova della Lyon-Charbonnieres) e quella di S. BARTHELEMY, ambedue decisamente veloci, mentre le cose potrebbero mettersi meglio (ci riferiamo sempre alle prove nuove inserite quest'anno) nella prova del COL DE L'ORME (già alla Coupe des Alpes) dove l'unico handicap è rappresentato dalla strada larga.

Già assegnati i numeri di gara

Sono già stabiliti anche i NUMERI DI GARA degli iscritti; il criterio usato è stato il seguente: ① la notorietà del pilota, ② la qualità della vettura (ed è la prima volta che avviene questo) e ③ la fama nazionale dei vari piloti. All'interno poi dei vari gruppi si è tirato a sorte e questi sono i numeri dei primi: 1 Darniche; 2 Waldegaard; 3 Makinen; 4 Therier; 5 Pinto; 6 Lampinen; 7 Ragnotti; 8 Paganelli; 10 Aaltonen; 11 Munari; 15 Andersson; 16 Kallstrom; 17 Fall; 18 Andruet; 20 Mikkola; 21 Nicolas; 23 Piot e 24 Larrousse.



Sopra, Mario Casoni a Misano mentre prova la De Tomaso Pantera gruppo 4 in edizione rinnovata. Sotto, l'8 cilindri Ford è dotato di carter secco. Diversi anche i carburatori e ritoccato il cambio



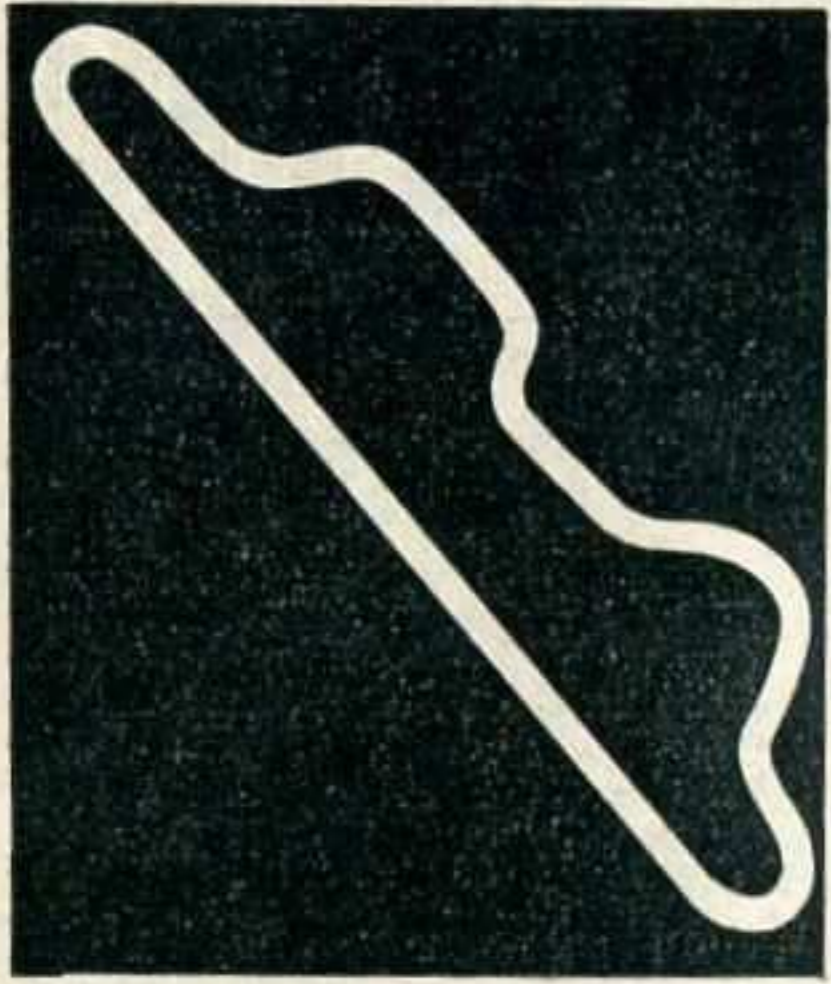
nali da 9" e posteriori 6,00x13,9x15 con canali da 13") poi per chiudere le prese d'aria anteriori per i radiatori dell'acqua e dell'olio, per diminuire la barra cercando di contenere il sovrasterzo molto accentuato sul bagnato (a causa della coppia piuttosto alta del motore che era montato sulla macchina e che costringeva Casoni ad una guida molto attenta in uscita di curva al momento di dare l'accelerata specie nei tratti più lenti del circuito), per mettere l'antiappannante (operazione rivelatasi abbastanza inutile perché il pilota ha lamentato fino alla fine una certa difficoltà di «visuale») e per mettere delle paratie a protezio-

buratori, del cambio e relativo supporto, dei freni e soprattutto l'adozione del carter secco.

Con Bussinello si è poi parlato anche del futuro rallistico di questa vettura (di cui si vociferava da più parti) e ci è stato confermato che in Francia, adesso che la vettura è stata omologata nel gran turismo di serie G. 3, sono già una cinquantina i piloti che l'hanno prenotata mentre da noi l'ha provata nei dintorni di Modena, Trenti che avrebbe assicurato di aver fatto segnare dei tempi, in una prova in cui è passato il mini-rally dello scorso anno, tempi decisamente inferiori a quelli delle Alpine.

Arriva la BEFANA per lo sport auto torinese

UN MILIARDO per l'autodromo a Lombardore



TORINO - L'Autodromo di Torino si farà! E al 99,99% a Lombardore. Gli studi effettuati dall'AC Torino presso numerosi comuni della cintura torinese hanno indicato con quasi totale certezza che il luogo più adatto per costruire un impianto delle dimensioni previste è senz'altro Lombardore: per questioni di costo del terreno, e per altre condizioni contingenti favorevoli (appoggio dell'opinione pubblica e del comune, ecc.).

Da parte sua l'AC Torino ha assicurato un appoggio per metà della cifra necessaria (2 miliardi in totale) preventivata. Colloqui dei dirigenti dell'AC Torino con il Presidente dell'ACI Carpi de' Resmini hanno incontrato una favorevole attenzione per l'iniziativa dell'AC Torino che dimostra una insperata vitalità decisionale. Merito forse della sferzata innovatrice di Taormina.

Certo è che i Dirigenti dell'AC Torino, sempre nella prospettiva di agire con la massima serietà e prudenza in quanto responsabili di amministrare denaro pubblico, hanno accelerato i tempi prendendo contatti con la Regione e con alcune Banche, in particolare la Cassa

di Risparmio, ed Enti vari. Contatti fattivi sembra. Anche il Comune di Torino si interessa al progetto e pare stanzierà anche lui dei fondi (100.000.000?).

L'operazione finanziaria quindi è iniziata, ed è buon segno che si discuta con il progetto sul tavolo e i terreni già quasi del tutto acquistati dalla Società Autodromo Lombardore di cui è «animatore» l'infaticabile geom. Cosentino. Si tratta ora di accelerare i tempi burocratici e a questo proposito il geom. Cosentino ha intenzione entro marzo al massimo di iniziare i lavori tracciando la pista e costruendo il Centro Direzionale.

Nel corso della medesima riunione dell'AC Torino, il 18 dicembre, in cui si è dato praticamente il via all'iniziativa per l'Autodromo, si è discusso anche del «Giro d'Italia» automobilistico iscritto a calendario il 14-21 ottobre sotto la denominazione di «Trofeo delle Regioni». In relazione alla sua affinità con il Tour de France Automobile, si è pensato ad una sorta di «gemellaggio» fra le due competizioni, con creazione di un trofeo comune.

g. r.

Alla premiazione della VESUVIO solenni promesse dei dirigenti l'AC campano

Sveglia anche a NAPOLI: lavori dalla fine '73?

NAPOLI - Ai primi di dicembre si è svolta a Napoli, nella sede del Circolo della Stampa, la premiazione dei piloti napoletani dell'AC Napoli e della Scuderia VESUVIO. La manifestazione è stata particolarmente gradita dai piloti, considerando l'anno di «magra» '71 e la magnifica riuscita della serata, nel corso della quale non solo si è dato il giusto riconoscimento ai meriti sportivi dei corridori, ma si è anche solidificato, in maniera speriamo definitiva, quel rapporto di collaborazione tra la Scuderia VESUVIO, rappresentata dalla gran parte delle forze sportive locali, e i dirigenti dell'AC Napoli, finalmente vicini — e quanto pare dopo il chiarimento di tanti «equivoci», ai problemi dello sport automobilistico. Alla manifestazione ha partecipato anche il presidente della CSAR, la neocostituita Commissione Sportiva Automobilistica Regionale, avv. Massimo Caiafa, che è oggi, in effetti, la personalità di maggior spicco dell'automobilismo sportivo campano. Nel corso di un breve intervento Caiafa ha assicurato tutti gli sportivi sull'impegno che profonderà nella realizzazione dell'ambizioso programma dell'autodromo. «Entro la fine del '73 — ha concluso Caiafa tra gli applausi — specie se troveremo tra noi collaborazione concreta, potremo, con molta probabilità, dare inizio ai lavori». Anche il «rendito» Direttore dell'AC Napoli, avv. Amalfitano, si è dilungato sulla necessità ormai improrogabile della realizzazione dell'impianto fisso: «E' l'unica possibilità per consentire una sana e continuativa attività ai piloti della Campania, considerando gli ostacoli che le Commissioni di Vigilanza frappongono all'organizzazione di gare su strada (non è però del tutto impossibile ottenere ancora un permesso, e Avellino ne è testimonianza n.d.r.) e anche gli attuali orientamenti della CSAI». Il Presidente dell'AC Napoli, avv. De Luca Tamajo, oscuro protagonista della riappacificazione tra AC Napoli e Scuderia VESUVIO, aveva, da parte sua, dato il benvenuto e formulato i rituali auguri, complimentandosi per le attività dei piloti napoletani, e in particolare per gli impegni organizzativi e direttivi di Cusani, scherzosamente chiamato DAKUSI (è lo «sentonimo» al quale di tanto in tanto il direttore della Vesuvio ricorre per motivi militari). Cusani, dopo il Presidente Nappi, che pure ha parlato in termini ottimistici e beneauguranti, accennando all'avvicinamento delle ditte-sponsor (al momento Veedol Motor Oil, Pastificio Amato, Ford SVAI e Arezia Oro) e alla nuova politica dell'AC Napoli, Cusani, dicevamo, ha tenuto un discorso piuttosto grave, dove qualcuno ha intravisto una venatura polemica lì dove invece c'era, palesemente, una punta d'amaro ed un giustificato senso della misura e della realtà. A-

marezza per le difficoltà incontrate nel «lancio» della Scuderia, realismo, nei confronti delle difficoltà che si prospettano per il futuro. Il Direttore della VESUVIO, e forse sarebbe meglio dire il braccio, la forza, la voce e la mente della Scuderia partenopea, ha parlato dello scetticismo dell'ambiente, che — ha detto — «ci ha spesso costretti ad agire come tra le paludi, nell'incertezza di far bene o far male, fare comunque qualcosa, cioè produrre con l'unico scopo di creare vantaggi per i nostri piloti. Anche da loro sono giunte le critiche; è giusto che le critiche ci siano state, perché in un anno di attività così densa e costante, e comunque estremamente produttiva per l'esperienza accumulata, non potevano non esserci sbagli. Mi rammarico solo di una cosa: del fatto che raramente la critica è riuscita ad assolvere la sua funzione principale e cioè la costruttività». Riguardo al futuro, Cusani, smentendo chi ne fa un megalomane arrivista, ha detto molto semplicemente: «Faccio atto di fede ma anche di umiltà: da soli il compito è molto arduo. Oggi abbiamo lo AC Napoli che ci affianca: in questo nuovo spirito di intesa noi desideriamo che prenda il via una costante e

proficua collaborazione per la risoluzione di quei problemi che ci stanno tanto a cuore: incremento dell'attività agonistica locale, aiuti economici, autodromo». Noi — da parte nostra — diremmo che la VESUVIO, a parte la riuscita del piano di rilancio dei piloti napoletani, ha ottenuto, in campo «politico», il miglior successo proprio in virtù dell'impostazione polemica e critica data alle attività iniziali. Comunque, come ha detto Cusani, riguardo ai «trascorsi» «è tutta acqua passata», e bene poi ha fatto anche l'avv. Amalfitano ad indirizzare l'interesse di tutti sul futuro. Dopo i discorsi, in verità molto interessanti (è stata l'occasione per un mini-convegno dello sport-auto, questa premiazione, a quanto s'è sentito), si è passati alla premiazione dei piloti. Magnifica l'atmosfera: nel giardino, in esposizione, alcune auto VESUVIO, la CHEVRON BT 16 di Nappi, il 1000 ABARTH Sport di Cusani, il 128 Gr. 2 di Squillace e l'ESCORT MEXICO della FORD SVAI, dato in dotazione alla Scuderia napoletana per il Ford DAY e per la stagione sportiva '73. Primo premio a Cosimo Turizio, l'unico napoletano fregiatosi di un titolo nazionale. A Turizio è stato consegnato dal dr. Viola della CHAMPION il Trofeo



NAPOLI - Questa foto è un po' il simbolo della nuova collaborazione che sembra voglia animare i dirigenti dello sport automobilistico campano. Sullo sfondo dello stemma VESUVIO, a sinistra il direttore dell'AC Napoli, avv. Amalfitano, in piedi al microfono l'avv. Caiafa, presidente della CSAR, poi il Presidente dell'AC Napoli, avv. De Luca Tamajo, e i due «pupilli» Ciro Nappi e Dario Cusani, Presidente e Direttore della VESUVIO (47 anni in due!)

CHAMPION messo in palio dalla nota marca di candele per il migliore pilota campano. Trofeo VEEDOL MOTOR OIL a Paolo Squillace, Campione Sociale della Scuderia VESUVIO. Squillace ha fallito l'obiettivo del Trofeo della Montagna, ma ha vinto con 236 punti (contro i 222 di Cusani) l'ambizioso titolo «vesuvino». E' la seconda volta che il bravo Paolo si aggiudica un Campionato Sociale, il primo lo vinse con la SQUADRA CORSE AC Napoli. Ha trionfato con una 128 berlina 1150 Gr. 2 preparata da Alvino, concessionario di Trivellato per la Campania. La ditta AMATO ha offerto da parte sua a Pinardi, 3. classificato nel Campionato Sociale, una magnifica Coppa d'argento, che l'interessato purtroppo non ha potuto ritirare perché trattenuto all'estero. Gli altri piloti piazzati nel Campionato Vesuvio e premiati, sono stati: Cusani (2.), Serrentino (4.), Nappi (5.) e via via gli altri con Goscé, Di Giovanni, Iannarone, Zagari, Milano, Giuliani, Casillo, Grispello e «Pad». Altre coppe sono andate a Bocchetti, Capasso, Cuccaro, Fragola, Giachetta, Mendia, Napolitano, Padrone, Ricciulli, Salzano, Signorini, Stinchi, Sangiuolo e Troise. Originale e meritissimo il premio andato ai preparatori: Alvino, Cannella, Garzia, Ranieri e Vitiello. Cannella, tra l'altro, è anche socio-fondatore della VESUVIO, con Nappi e Cusani, ed è lui che ha consentito a Cusani, e ad inizio stagione a Nappi, di correre con i prototipi ABARTH 1000 e 1300, grazie ad un particolare accordo con Osella, che rappresenta per il Centro-Sud. Tra i soci-piloti dell'AC Napoli sono stati premiati i due porchisti Arfé e Malone (a quest'ultimo l'avv. Caiafa ha portato personalmente una Coppa dell'AC Salerno), Nino Fasano, Carafa, Lobello, Grilli (il pilota dell'ARMAN ha toccato il vertice di 35 corse in soli 2 anni di attività), che si sono particolarmente distinti. Altre coppe sono state assegnate a Boscotrecase, De Luca, Casillo, Tisci, De La

Feld e Porcelli, i quali, pur limitando gli impegni, per motivi diversi, hanno contribuito comunque al successo dell'annata '72. L'AC ha distribuito a sorpresa anche molti buoni di benzina.

Tra i premi «particolari» ci piace ricordare la Coppa al pilota più anziano, Serrentino, al più promettente, Giuliani, ed — ex-aequo, — a Milano e Boscotrecase per l'oscar della sfortuna. Una targa ricordo è stata offerta ai dirigenti della FORD SVAI, della VEEDOL e del Pastificio AMATO; una anche al nostro direttore, Sabbatini, «per i suoi meriti di giornalista sempre attento e vicino ai problemi sportivi e morali dei piloti e delle organizzazioni sportive». Infine un bracciale d'argento è stato offerto alle gentili ospiti, dalla AREZIA ORO, nuovo graditissimo sponsor della VESUVIO per il '73, a cominciare da Montecarlo, dove — tappezzati... d'oro — andranno 7 equipaggi.

Tra le partecipazioni di maggiore prestigio dei piloti napoletani, ricordiamo la 500 KM di Imola, il Rally di S. Martino di Castrozza, quello di Montecarlo, di Sicilia, il Grand Prix Turismo del Nurburgring e Brno. Per quanto concerne la VESUVIO: 14 vittorie (2 assolute), 18 secondi, 12 terzi. Totale presenze: 206, senza contare — come ha ricordato Cusani — le 30 mancate della Amalfi-Agerola...

Sergio Troise

● In occasione della premiazione dei piloti napoletani, al Circolo della Stampa di Napoli, è stato presentato il n. 1 di RACING PRESS. E' un nuovo mensile di automobilismo sportivo, senza grosse ambizioni, «dedicato» ai piloti della Campania. Per la precisione si chiama RACING PRESS, MENSILE NAPOLETANO DI AUTOMOBILISMO SPORTIVO. Costa 250 L. L'abbonamento annuo 2.500. E' un'iniziativa che rientra nel piano di rilancio dello sport-auto partenopeo.

Caserta si ripresenta con una regolarità

CASERTA - Lo sport automobilistico, per lungo tempo caduto in letargo in Campania, è risorto dalle ceneri. Principalmente per opera dell'attivissima Scuderia Vesuvio, ma anche per quella altamente meritoria e coraggiosa della «Caserta Corse» (ex scuderia Lotus) che superando le numerose difficoltà frapposte dai burocrati memori del luttuoso 17 giugno 1967, è riuscita con i soli propri mezzi, avendo l'AC ignorato la cosa, e l'appoggio della Veedol S.p.A. ad organizzare il «2. Trofeo Città di Caserta» composto da due gare, una di regolarità e una di ginkana-sprint.

Nella regolarità si è imposto Gino Papale che, al volante della sua Innocenti, ha concluso la fatica totalizzando soltanto 7 penalità e mezzo, mentre i suoi più accaniti antagonisti Cirella, Ferraresi e Sartori lo hanno seguito raggruppati in un fazzoletto, ma staccati di cinque punti.

La Caserta Corse si darà anche nel '73 all'attività organizzativa e nel suo programma figurano: l'autosciatoria a Bocca della Selva, il Trofeo Coppola

Pineta-mare di regolarità nazionale e, in settembre, il 2. Trofeo Colli di regolarità sprint con la speranza che per quel giorno le avversità per lo sport automobilistico siano cadute.

II TROFEO CITTA' DI CASERTA CLASSIFICA PROVA DI REGOLARITA'

1. Gino Papale (Innocenti J4) pen. 7,5;
2. Cirella (Mini Minor) 12,4;
3. Ferraresi (Fulvia GTE) 12,5;
4. Sartori (Fiat 850 sport) 12,9;
5. Letizia (Fiat 127) 14;
6. Cimmino (Simca Rally) 15,7;
7. Lombardi (A 112) 23;
8. Carafa (Renault) 27,5;
9. Scuncio (Fiat 128 coupé) 32,9;
10. Rega (Diane 4) 37,2;
11. Zizza (Cooper 1300) 40,2;
12. Bernardi (Fiat 124) 41,7;
13. Barca (A 112) 46;
14. Muzzo (Simca 1000) 46,2.

CLASSIFICA GIMKANE SPRINT

- Classe fino a 1000 cc: 1. Giuseppe Jemma (Fiat 500) pen. 49,02; 2. Cirella Classe oltre 1000 cc: 1. Antonio Zizza (Mini Cooper 1300) 49,13; 2. Cimmino (Simca Rally 1) 50,07; 3. Papale (Inno-



La scommessa (denaro a parte)

non si farà per il momento

Dan GURNEY ridimensiona la sfida da centomila \$

Una monoposto che



si legge... FIRESTONE

Questo è l'aspetto della nuova F. Indy della squadra Parnelli Jones per il 1973. La vettura, come per la stagione scorsa, è patrocinata dalla Samsonite, la fabbrica di valigie controllata dalla Firestone

ROAD ATLANTA non si vende più ma il suo proprietario, confermando la rinuncia alla prova mondiale sport, dice:

Sarà un carnevale la SEI ORE a Vallelunga!

ATLANTA (Georgia) - L'autodromo « Road Atlanta » non si vende più. Il contratto che doveva essere stipulato dopo il primo dell'anno è stato accantonato e mister Arthur Montgomery, « chairman » della pista, ha ripreso in mano le redini. In una intervista esclusiva, mister Montgomery ha rivelato alcuni particolari ad « AUTOSPRINT ».

« Vendevamo l'autodromo per la somma irrisoria di 650 mila dollari (378 milioni di lire), pur sapendo che l'impianto vale almeno tre volte di più. Vi erano troppi malcontenti tra gli azionisti, qualcuno pretendeva maggiori interessi, i due incaricati alla direzione — Welke e Froid — non riscuotevano le simpatie dei patrocinatori ecc. Pertanto pensai bene di vendere e di lavarmene le mani ».

Mister Montgomery è anche il presidente dello « stadium » di Atlanta, della squadra di baseball, vice presidente della Coca Cola e possiede una tonnellata di azioni di diverse attività sportive dello stadio della Georgia, ed è un appassionato dell'automobilismo.

« Ho pilotato anche io, al mio tempo, macchine da corsa. Certo non erano i bolidi moderni, ma ho provato anch'io il brivido della velocità. »

— Dunque, lei ora dirigerà tutto l'apparato?

« Non proprio così. Ho acquistato tutte le azioni e dovrò pertanto provvedere a nominare i due 'managers' della pista, due persone simpatiche, esperte e che conoscano il 'business' alla perfezione. Poi provvederò ad organizzare gare ad alto livello. »

— Per cui la 6 ore di Sebring-Atlanta è sfumata?

« Sì! Sarebbe troppo tardi per organizzare una gara di durata il cui lavoro di preparazione è veramente complesso. »

— Non so se è a conoscenza, ma sembra che la medesima corsa avrà luogo in Italia, a Vallelunga. Vuol dirmi qualcosa in merito?

« Credo che qualcuno sia 'uscito fuori pista'. Evidentemente a Roma non conoscono la complessità dell'organizzazione di una Sei Ore che non può essere paragonata ad alcuna altra gara di velocità. Se veramente allestiranno la Sei Ore, gli italiani assisteranno ad un vero carnevale rombante che potrebbe risolversi anche con incidenti luttuosi. Basti pensare — continua Montgomery — che le prime gare di durata in USA furono disastrose sotto tutti i punti di vista. Comunque, buona fortuna... »

Il chairman del « Road Atlanta » ci ha fatto capire che il suo rifiuto ad organizzare una Sei Ore — in un circuito ormai provato e ben delineato — va attribuito appunto all'impossi-

bilità di preparare la gara in ogni suo piccolo dettaglio. Inutile dire che la gara Can-Am avrà luogo regolarmente anche perché mister Montgomery sta cercando due elementi capaci di dirigere le operazioni e la scelta non dovrebbe tardare.

Da quanto abbiamo potuto comprendere, della pista della Georgia erano interessati anche Dan Gurney, Andy Granatelli ed altri. Il « patron » della STP, che ha spostato tutti i suoi impianti ed uffici a Fort Lauderdale, in Florida, aveva senza dubbio intravisto un affare in quella vendita, come del resto lo aveva compreso John Greenwood il quale, però, ha dovuto rinunciare per innumerevoli difficoltà tecniche e non finanziarie come è stato pubblicato da qualche giornale.

Un'altra pista in vendita è quella di Milwaukee nel Wisconsin, dove hanno luogo la 100 miglia USAC tipo Indy e varie gare di stock car; l'asta (la pista era in deficit) vedrà Andy Granatelli, Dan Gurney, Parnelli Jones ed altri in lizza per acquistare quel veloce circuito che potrebbe servire anche e soprattutto per i « test » delle vetture di Indy, essendo la California divenuta tabù con la chiusura dell'ovale di Ontario.

NEW YORK - Il discorso di Dan Gurney sulla sfida America-Europa non l'hanno capito neppure i giornalisti inglesi che lo stavano intervistando, proprio perché erano troppo intenti a raccogliere l'eventuale « bomba » giornalistica. Bastò che il flemmatico Dan dicesse che a lui — come del resto ad Andretti, agli Unser e ad altri — interesserebbe molto unificare la F. 1 con la vettura USAC tipo Indy onde dar vita ad un « vero campionato mondiale », che gli altrettanto flemmatici inglesi lanciassero la « sfida Gurney ». In effetti, Gurney disse che gli piacerebbe vedere competere un « bolide americano contro uno europeo », ma disse anche — e a Gurney si deve far credito di non essere un analfabeta in fatto d'automobilismo — che attualmente ciò non sarebbe stato possibile per svariati motivi tecnici.

Ma gli interlocutori ignorarono le sue precisazioni e decisero di « lanciare » la grande sfida che qualche giornale italiano (tra questi anche il Corriere della Sera) ha raccolto, cercando di sfruttare il « caso », anche se di « casi » non ve ne sono. E per la differenza in peso, lunghezza e formato delle vetture, e per il « baricentro » spostato a sinistra nelle vetture americane che girano su catini con curve sopraelevate tipo Indy, Ontario e Pocono, e per i motori che nelle vetture USAC tipo Indy sono sovralimentati con turbocompressore, sono più ingombranti, hanno una maggiore cilindrata e anche con i loro 950 HP contro i 470 delle F. 1 si troverebbero particolarmente a disagio sui circuiti europei, principalmente sul Nurburgring che il fantasioso redattore del quotidiano milanese ha detto dovrebbe essere il teatro della sfida.

« Ho parlato di sfida — ha confermato Dan Gurney — ma non ho detto che allo stato attuale si potrebbero fare simili cose. Fra i due mezzi v'è troppa diversità e questo lo sa anche un dilettante. »

— Ma se tu costruirai una monoposto F. 1 come hai annunciato questa estate a Watkins Glen (a proposito a che punto è?), allora questa sfida si potrà fare?

« Senza dubbio. Ma soltanto se il mezzo e il motore costruito da Offenhauser risponderanno ai requisiti e alle mie aspettative. In ogni caso, la sfida avrà luogo nel corso delle normali competizioni. »

— Perché hai scelto proprio la Ferrari? Non vi sono macchine superiori, specialmente oggi, in formula uno?

« Non ho detto specificamente che intendevo misurarmi con la Ferrari; è noto che la sfida si rivolge sempre al migliore e non al secondo. Qualcuno poi ha detto che avrei personalmente guidato la vettura: è un grosso errore, ho superato i 40 anni ed ho moglie e figli. »

Chi invece intenderebbe sfidare Dan Gurney è qualche casa italiana ad Indianapolis. E pur non menzionando il nome di Ferrari, l'ex pilota ora costruttore ha lasciato capire che la casa di Maranello è attesissima sul catino dell'Indiana. Speranza destinata ad andare delusa perché il « Drake » ha detto chiaramente che non è pronto, che non ha il

mezzo adatto e che sarebbe da presuntuosi pretendere che Ferrari, in un anno appena di studi, fosse capace di sfornare un modello « anti-Indy ».

Le corse americane sono di tutt'altro tipo e concetto, difficile a capirsi a 8 mila chilometri di distanza. Falliscono anche coloro che sono sul luogo, figurarsi, pertanto, se Ferrari, soltanto per il fatto che invid due suoi « tecnici » ad Indy, avrebbe potuto creare in poco tempo il mostro da mandare in USA. Con tutto il rispetto dovutogli, debbo dire che per vedere la Ferrari trionfare negli Stati Uniti (formula USAC, intendiamoci) ci vorrà tempo e immancabili delusioni, perché nessuno è superuomo in questo campo.

Ma torniamo alla « sfida Gurney » che in fondo è soltanto fantasia di giornalisti inglesi. Qui negli Stati Uniti dicono che una sfida tra Europa e America c'è già stata. Ad Ontario, presenti tutti i più grandi assi del momento, compreso Jackie Stewart che fu battuto proprio da Mario Andretti nella corsa che noi definiamo il « Gran Prix dei Grand Prix », ma che, confessiamolo, non era tale in quanto gli americani pur avendo schierato i loro migliori piloti, si presentarono con vetture F. 5000 inferiori per moltissime caratteristiche ai « cunei » mondiali. Allora, ad Ontario, vinsero Andretti e la Ferrari dimostrando che la classe del... triestino e la potenza del mezzo del « cavallino » avevano ancora molto da dire.

Ma quella sfida appartiene al passato. Ora i piloti americani con Andretti, Gurney e Unser in testa, stanno lottando per « unificare » la formula uno con quella USAC-Indy. E' una fusione difficile, soprattutto per il fatto finanziario. Gli ingaggi europei sono « mollicelle per passerli » nei confronti di quelli pagati per le gare USAC. Quindi sanare questo immenso dislivello è il primo punto del problema.

« Vede — mi diceva un tecnico di Los Angeles — agli europei non piace il compressore perché non vogliono costruirlo e ciò sempre per quella maledetta questione finanziaria. Anche le McLaren dovranno abbandonare il Can-Am perché non ce la fanno a realizzare un turbocompressore economico e credo sia così anche per le F. 1. »

Questa, dunque, in sintesi, la situazione che del resto noi di AUTOSPRINT abbiamo trattato da mesi e che spiega, appunto, il divario esistente in questi due settori agonistici. Quanto a Dan Gurney « rien à faire » in quanto Dan è occupatissimo a mettere a punto la sua bianca Eagle per il campionato USAC e sta elaborando il bolide F. 1 che dovrebbe entrare in lizza entro il 1973. Soltanto allora si potrà parlare di sfida tra la Eagle-Offenhauser di Gurney e le macchine europee. Fino a quel giorno Jacky Prix dei Grand Prix ». Ma, confessiamolo, essa non era tale la uno con quella USAC-Indy. Ickx o mr. Ecclestone che sia, e i fantasiosi cronisti inglesi, dovranno aspettare...

Lino Manocchia

I. M.



Esaltanti TESTS con le due n

Conquisterà i giovani la nuova X 1/9; il nostro LINI se ne è convinto sul circuito delle MADONIE

Le FIAT m



Siamo in Sicilia, sulle Madonie, sul percorso reso celebre dalla Targa Florio. L'ideale per apprezzare le doti della Fiat X 1/9, che qui sotto vediamo fotografata dalle parti di Cerda; dove la Targa Florio ha il traguardo



L'IDENTI-KIT Fiat X 1/9

Vettura: carrozzeria trasformabile, due porte due posti, autoportante in acciaio. **Motore** posteriore centrale, 4 cilindri in linea, trasversale, alesaggio-corsa 86 x 55,5, cilindrata 1290 cc. **Potenza** 75 CV a 6000 giri, coppia massima 9,9 kgm a 3400 giri. **Alimentazione:** un carburatore doppio corpo Weber 32 DMTR. **Distribuzione:** monoalbero con cinghia dentata. **Dimensioni:** carreggiata ant. 1335, post. 1343, passo 2202, peso 880 kg, velocità massima oltre 170 kmh

La Fiat X 1/9

La sorpresa di uno «spoiler»

CERDA - Scegliere il circuito classico della Targa Florio, per la prova su strada della nuovissima Fiat X1/9, è stata certo un'idea felice. Per i «patiti» di questa corsa favolosa era un'occasione per ritrovare nel tardo autunno uno scenario conosciuto sotto aspetti nuovi; per chi non era mai stato in Sicilia è stata la scoperta di cosa sia il percorso di 72 chilometri che ha reso famosi tanti piloti e tante macchine.

Per noi una scoperta duplice: negli ultimi anni non avevamo mai potuto ripercorrere il circuito delle Madonie, e lo abbiamo trovato molto cambiato, in molto meglio, con tante curve allargate o raddrizzate, con un fondo migliorato in molti punti. Ed è stata la prima scoperta piacevole.

L'altra, piacevolissima, è stata la immediata confidenza che abbiamo preso con la macchina che la Fiat ci aveva fatta trovare a Santa Flavia, in quell'Hotel Zagarella che di solito è il feudo della squadra Lancia, per la Targa Florio, e che adesso è diventato vicinissimo a Cerda per via della autostrada.

Immediata confidenza, dicevamo, per la spontaneità delle reazioni reciproche tra guidatore e macchina. E in sintesi questo è il miglior elogio che si possa fare ad una automobile, ed ovviamente ai suoi progettisti, in ogni caso ma particolarmente quando si tratti di una macchina che per destinazione deve essere usata proprio per il piacere

di guidare, non soltanto come mezzo di trasporto.

Ciò significa, in altre parole, che nel progetto e nella fase di collaudo, sono state minuziosamente valutate e realizzate proprio quelle caratteristiche che si riassumono nel linguaggio normale in «macchina sportiva», pur se si parla di un veicolo destinato ad impieghi non agonistici.

Di guida sportiva, a proposito della X 1/9, si deve parlare davvero, nel senso che proporzionalmente alle sue dimensioni ed alla cilindrata del motore questo spider è davvero molto divertente. Effetto delle doti meccaniche, ma soprattutto della strutturazione generale, adottata per la prima volta dalla Fiat e per la prima volta su una macchina da grande serie. Qui infatti non si tratta di una vettura di caratteristiche particolari e costose, ma di una macchina che è destinata ad un mercato molto ampio, ad una categoria di utenti giovani; e intendo giovani di atteggiamenti e di spirito, non di età, anche se saranno davvero i giovani a sceglierla in prevalenza.

Questa X 1/9 infatti è stata concepita per quella fascia di clienti che fino a ieri aveva entusiasticamente accolto lo spider 850 e che oggi, seguendo la normale evoluzione in corso in linea generale, tende ad avere qualcosa di più. In modo particolare è il mercato americano che è stato tenuto in conto, come obiettivo da raggiungere, e non facciamo fatica ad immaginare con quanto entusiasmo sarà accolta la nuova Fiat, per esempio, in California.

Ottenuta con la meccanica della 128, la X 1/9 ha caratteristiche tutte sue, date dalla posizione centro-posteriore del motore. Innanzi tutto ciò ha fatto ottenere una distribuzione ottimale dei pesi, che essendo al massimo vicini al centro della macchina hanno caratterizzato quella che è la dote principale della vettura:

la eccezionale maneggevolezza e la eccezionale stabilità. Nel gergo tecnico si può dire che il comportamento della vettura è neutro in ogni condizione, il che significa che praticamente non vi sono reazioni da correggere qualunque sia la manovra cui il guidatore la sottopone. Cosa significhi ai fini della guida lo si è potuto constatare appunto sulle strade della Targa Florio, che hanno caratteristiche conoscitissime da tutti per il tanto parlare che se ne fa ogni anno. La guida è assolutamente positiva in ogni circostanza, sia che il motore sia «in tiro» sia che non. C'è un piccolissimo senso di sovrasterzo, cioè una leggerissima tendenza ad avvertire lo spostamento del treno posteriore, ed è una qualità supplementare perché è proprio con un assetto di questo genere che la macchina è controllabile al massimo, rispondendo senza alcuna sorpresa alla volontà del guidatore. Da questo lato la X 1/9 è davvero una macchina d'eccezione, nella sua categoria.

Funzionalità aerodinamica

La posizione del motore ha poi permesso al carrozziere Bertone ed ai tecnici della Fiat di ottenere una linea che non soltanto è piacevolissima, ma che ha una precisa ed apprezzabile funzione aerodinamica. Intesa come fautrice di prestazioni rilevanti, data la cilindrata, e come elemento originario della stabilità.

Siamo capitati, durante la nostra breve prova, in una giornata ventosa, coda di un violento temporale che la sera precedente aveva allagato le strade palermitane. Ed è grazie a quelle condizioni (ma che la Fiat avesse organizzato... anche questo?) che abbiamo potuto constatare proprio questa qualità supplementare. Senza tanto rendercene

conto direttamente, perché appunto la macchina non ha mai avuto reazioni impreviste, ma osservando con un certo stupore il comportamento delle altre macchine che via via abbiamo sorpassate sulla autostrada che taglia in due il percorso della Targa Florio, itinerario utilizzato per il ritorno. Proprio non riuscivamo a capire come mai tutti viaggiassero con strani ondeggiamenti, dato che la nostra marcia era perfettamente rettilinea; ma poi abbiamo visto la cima degli alberi piuttosto inclinata, ed abbiamo capito le ragioni del comportamento altrui, apprezzando quindi questa qualità della X 1/9. Qualità che oltre al piacere della guida è ovviamente un fattore di sicurezza.

A questo proposito diremo che lo «spoiler» anteriore, che vedete sulle foto e che dà a questa macchina una fisionomia aggressiva non è stato adottato, come potrebbe sembrare, per ottenere un effetto deportante sul treno anteriore, e quindi la aderenza delle ruote direttrici alla strada. Parrebbe che sia così, ma la forma aerodinamica della macchina bastava allo scopo. Solo che, appunto perché quanto a penetrazione nell'aria la forma scelta (dopo lunghe prove al tunnel) era molto buona, e quindi l'aria «scivolava» via attorno al corpo macchina, il radiatore non riceveva abbastanza flusso per assicurare il raffreddamento del motore nelle condizioni di impiego più gravose, nelle lunghe tirate con temperature calde. Lo spoiler ha risolto il problema in maniera eccellente, convogliando aria alla bocca del radiatore, ma agli effetti velocistici e direzionali la sua importanza è stata pressoché nulla. Il che non toglie che la soluzione aggiunga esteticamente un ulteriore pizzico di «sportività» alla X 1/9.

Il motore, a parte la sistemazione di taluni particolari resa necessaria dalla disposizione po-

steriore, è quello conosciuto della 128 ed è uno dei motori più avanzati che esistano oggi, nel campo delle grandi serie. I suoi 75 cavalli DIN (quelli più robusti) ma soprattutto la grande elasticità, perché i valori di coppia motrice massima sono pressoché costanti per un arco molto grande (da 2200 a 5800 giri) sono l'altra piacevole sorpresa che attende chi guiderà la X 1/9. Col coefficiente di penetrazione della macchina, con il peso ridotto, questi valori hanno il potere di dare alla vettura delle doti di scatto e di velocità che sono veramente notevoli.

Strutturalmente la X 1/9 è uno spider, perché il tettuccio di materiale plastico rigido, che si toglie e si può mettere nel bagagliaio anteriore, lascia scoperto il cielo. Tuttavia è uno spider con caratteristiche avanzate, senza cioè le flessioni che sono un poco il tallone d'Achille di questo tipo di vettura. Riprendendo un tema sviluppato con la Porsche Targa e con la Dino Ferrari spider, tanto per citare due esempi, Bertone ha dotato la X 1/9 di una armatura rigida posteriore che ha funzione di roll-bar ma che serve anche all'irrigidimento generale; altro elemento di sicurezza, attiva per la stabilità, e passiva per la robustezza dell'insieme. Il tettuccio rigido, una volta tolto, occupa un certo spazio nel bagagliaio, per cui è già previsto che per chi debba usare la macchina in climi non rigidi esso possa essere sostituito da uno in tela, ovviamente meno ingombrante.

Il problema dello spazio è infatti quello che ha maggiormente assillato i costruttori ed il carrozziere, che tuttavia lo hanno risolto al meglio. Il bagagliaio è stato ottenuto con due vani, uno anteriore e l'altro posteriore, e vedrete che sarete sorpresi dalla capacità di magazzinaggio di questi vani. Restava quello dell'abitacolo, che naturalmente era ridotto a due posti secchi, senza nessuna pretesa di

ove sportive torinesi

La 124 ABARTH rally ha anche qualcosa in più di quel che dicono le schede

miagolanti

L'IDENTI-KIT

Fiat-Abarth 124 Rally

Vettura: carrozzeria spider trasformabile due porte due posti + 2, autoportante in acciaio. **Motore,** anteriore, 4 cilindri in linea, longitudinale, alesaggio-corsa 84 x 79,2, cilindrata 1756 cc. **Potenza** 128 CV a 6200 giri, coppia 16,2 kgm a 5200 giri. **Alimentazione:** 2 Weber 44 IDF. **Distribuzione:** bialbero con comando a cinghia dentata. **Dimensioni:** carreggiata anteriore 1413, posteriore 1400, passo 2280, peso 938 kg, velocità massima oltre 190 kmh



La 124 Abarth-1800, invece, l'abbiamo provata lungo i tornanti del passo del Bracco. Sopra, due esemplari della nuova spider fotografati in vetta al passo. Sotto, la 124 Rally in curva in piena velocità lungo le tortuose rampe ormai deserte del famoso passo ligure

altro. Due posti che sono comodi, anche per persone alte, perché tutte le soluzioni della macchina hanno concorso ad un allargamento, rispetto per esempio allo spazio disponibile sullo spider 850. La posizione di guida è molto buona, con l'unico piccolo neo rappresentato dal fatto che il pedale della frizione, necessariamente a comando idraulico, deve essere schiacciato a fondo per evitare «grattate», e ciò richiederà un certo adattamento da parte delle persone di taglia inferiore alla media, o di gambe corte. Comunque ciò richiederà soltanto l'assuefazione del guidatore.

dobbiamo alla prova della nuova Fiat 124 spider che ufficialmente si chiama Abarth Rally e che è quella che molti considerano l'arma temibilissima della Fiat per le corse del 1973.

Una prova, diciamo subito, entusiasmante. Compiuta, poi, nelle condizioni che vi abbiamo descritte sopra, cioè su una strada che pur essendo liscia (non ripetendo cioè le condizioni di impiego delle gare stradali) era abbastanza difficile e sinuosa per almeno farci capire di cosa questa macchina sia capace.

Le caratteristiche tecniche della 124 Rally, con le innovazioni rispetto alla sorella di grande serie, sono conosciute. Il motore 1800 cc è passato dai 118 ai 128 cavalli DIN; le sospensioni posteriori sono a ruote indipendenti; la carrozzeria è stata notevolmente alleggerita (75 chili di meno), con l'adozione anche di un tettuccio fisso e del roll-bar interno. Con queste innovazioni, e l'allargamento della carreggiata, dovuto anche alle ruote di maggior sezione, il comportamento della nuova macchina è veramente ammirevole, in tutte le condizioni.

Assicurata la tenuta di strada anche nelle curve medio veloci più impegnative, controllabilissima nel suo sovrasterzo grazie alla dovizia di potenza di cui dispone, e che è assecondata in modo straordinario dalle nuove gomme CN 36 della Pirelli (probabilmente il miglior pneumatico da guida veloce che esista oggi), questa macchina ha anche ricevuto da Pininfarina una linea modificata, che la rende anche esteticamente più aggressiva. Davvero un piccolo piacevolissimo bolide, fatto per la gioia di chi vuol provare sensazioni veramente sportive.

E' una macchina per privilegiati, anche perché ovviamente costerà di più di quella di serie, ma il prezzo di 3.100.000, date le prestazioni e le caratteristiche generali, è da considerare attraente.

Dirvi di questa vettura è semplice e complesso allo stesso tempo. Dovremmo analizzarne ogni

aspetto, ed occorrerebbero pagine e pagine, perché ogni particolare merita attenzione. Perciò ci limiteremo alle caratteristiche più immediate. Che sono quelle della sensazione effettiva di una potenza controllabile in modo agevole, avendo un minimo di esperienza, di una agilità impressionante e di doti di sicurezza spinte veramente molto in alto.

E' appena stata omologata in Gran Turismo speciale, e come tale sarà la macchina che avranno a disposizione i piloti della Fiat per le gare del 1973, a cominciare da Montecarlo. Se si pensa ai successi ottenuti con le macchine del 1972, che non avevano ancora le innovazioni di questa 1800 rally, è facile prevedere che Barbasio, Paganelli, Pinto e C. avranno a disposizione un mezzo davvero temibile (per gli avversari).

Quinta troppo corta

La macchina da noi provata era quella «normale», cioè come esce dalla Abarth, mentre quelle che correranno saranno ancor più potenti. Immaginiamo quindi quali possano essere le loro prestazioni.

Noi abbiamo rilevato, in salita, partendo da fermi prima di un tornante, che i cavalli a disposizione sono tanti che anche innestando la terza velocità le ruote posteriori hanno avuto il caratteristico miagolio della «slittata»; e in curve a medio raggio, sempre in salita, abbiamo potuto viaggiare velocissimi senza che la macchina prendesse la mano, sempre sotto controllo. Il voler volontariamente farla sbandare è una impresa non facile. E questo basti a dirne tutte le doti. Con l'assuefazione, con la conoscenza approfondita di tutte le risorse del mezzo, se ne trarranno prestazioni esaltanti, che faranno felici i privilegiati che le avranno. La macchina sarà infatti pro-

dotta in serie limitata. Inizialmente doveva essere soltanto di 500 esemplari, ma le richieste sono già tante che è molto probabile che si arrivi vicino al migliaio, il che resta comunque numero ristretto per i fortunati che potranno entrare in possesso di questa macchina.

Dalle impressioni di guida su strada normale cui abbiamo accennato, la più rilevante è quella della immediatezza delle reazioni, siano quelle di accelerazione o di frenata. Poi colpisce la stabilità e precisione dello sterzo, anche se è un poco duro e richiede forza. Il motore è prontissimo, e la adozione di due carburatori Weber doppio corpo differenziati, un tipo per i cilindri anteriori ed un'altro per quelli posteriori ha permesso una alimentazione progressiva e senza «buchi» molto apprezzabile.

Sulla macchina di serie così come abbiamo potuto provarla c'è da fare soltanto una piccola riserva per quanto riguarda i rapporti al cambio, che pur essendo ben scaglionati potrebbero essere differenti. La quinta velocità, che sulla 124 Abarth Rally è montata in serie, potrebbe essere un poco più «lunga», dato che il motore dimostra di voler andare sempre più in alto. In quinta, ad un certo punto della prova, sulla autostrada che ci riportava verso Rapallo, è stato superato allegramente il limite dei 6800 giri indicati come massimo regime di sicurezza. Passati anche i 7000 abbiamo preferito alleggerire la pressione del piede, per quel rispetto della macchina che crediamo sia sempre necessario, anche quando non si tratti della nostra. Fatti i conti la Abarth 124 Rally così com'è supera non i 190 orari come indica la Fiat, ma i 200; o almeno li sfiora. Cosa di cui hanno potuto rendersi conto in molti, in modo particolare quel guidatore di un coupé 2000 che, forse non rendendosi conto di aver vicina una macchina non prettamente turistica, ha tentato di ingaggiare una lot-

ta con la nostra macchina e quella di un collega che ci seguiva. Col risultato di... dover desistere all'approssimarsi di una serie di grandi curve, sulle quali la Fiat si è iscritta in modo esemplare.

La presentazione e le finiture della macchina sono quelle necessarie per la specifica destinazione sportiva del mezzo. Aboliti i paraurti che sono stati sostituiti con rostri in gomma; ad allargare i passaggi ruota sono stati aggiunti dei «codolini» di plastica, data la maggior dimensione delle gomme utilizzate; cofano anteriore e posteriore sono stati verniciati in nero opaco. L'interno è anch'esso più semplificato, rispetto alla macchina di gran serie, soprattutto ai fini dell'alleggerimento sono montate d'origine ruote in lega leggera, con disegno speciale a croce. Buono il volante e la sua posizione, ed anche la strumentazione, nella quale tuttavia manca un termometro per il controllo della temperatura dell'olio, strumento che riteniamo molto importante, certo più dell'orologio elettrico che è sopra il termometro acqua. Un altro neo, tipico di tutte le vetture Fiat, è dato dalla posizione del pulsante dell'avvisatore acustico, che è in posizione centrale. Posizione anacronistica comunque, ma specialmente su una macchina come questa, per la quale è perlomeno inutile dover staccare la mano dal volante per azionare le trombe.

Franco Lini

Life
l'additivo delle vittorie

Fiat 124 Abarth-Rally

La vogliono già in MILLE!

RAPALLO - Quanti siano gli italiani che conoscono davvero il Passo del Bracco non lo so. Fino a qualche anno fa il Bracco era un incubo, un posto da evitare al massimo, perché le colonne di chilometri di veicoli, coi camions che salivano a passo d'uomo, con qualche rischiosissimo tentativo di sorpasso, erano una torturante guerra dei nervi, troppo spesso cruenta. Poi venne l'autostrada, ed il Bracco è diventato deserto. Non vi passa più nessuno, tranne i locali, che sono pochi, perché agli altri non viene più in mente di salirci. Una strada, lo scopriamo adesso, che è magnifica, che ha un buon fondo, che ha un panorama splendido tutt'attorno; e sulla quale l'automobile la si guida.

La nostra scoperta del Bracco, che pure avevamo percorso diecine di volte negli anni terribili, la