



La lista prefabbricata nel clan Jolly per il rinnovo delle cariche direttive in seno all'ANCAI si è trovata l'altra domenica — al momento della immissione delle schede nelle urne — di fronte a un gruppo di «franchi tiratori». Solo così è spiegabile il risultato delle votazioni che hanno dato quegli eletti non tutti facenti parte della lista preordinata dal duo Facetti-Angiolini. E' saltata fuori una composizione di consiglio che crea ora dei problemi per la nomina del presidente.

In una organizzazione davvero democratica (e senza le cattive abitudini tipo Parlamento italiano) il massimo esponente dovrebbe essere quello che ha riscosso maggiori voti: nel nostro caso l'attivissimo sindacalista-pilota Giorgio Pianta. Ma si sa che, in Italia, sono i giochi di corrente a creare situazioni ben diverse. Perciò la funzionalità del nuovo C.D. dell'ANCAI, anche per un blocco di voti sul presidente da eleggere nel proprio seno, è abbastanza incerta.

Proviamo a contare: su undici componenti quattro sono del gruppo Jolly (De Leonibus, Salvay, Facetti e Angiolini), 6 di un gruppo chiamiamolo milan-bolognese (Pianta, Maffezzoli,

Toto-Presidente all'ANCAI (e 2 piloti «mancanti»)

Tavoni, Nanni Galli, Restelli e Moruzzi). Più c'è l'ing. CEARD, il presidente uscente. Su di lui potrebbero convergere dei voti di equilibrio ma, ovviamente, ciascun gruppo pretenderebbe un condizionamento. E poi Ceard, in questo momento, è l'uomo dell'accordo globale con la CSAI e in fondo la maggioranza dei piloti se non osteggia perlomeno critica questa situazione. Non fosse altro perché l'ANCAI non è detto debba «giocare al Governo dello sport auto», ma semplicemente garantirsi con la CSAI che essa rispetti l'interesse dei piloti e di questa disciplina agonistica.

Inoltre, a complicare la situazione, c'è un altro particolare. Cioè che tra gli 11 eletti per il C.D. figurano solo tre piloti in attività (Pianta, Galli e De Leonibus). Ammesso che De Leonibus sia ancora un «praticante», occorrerebbero altri due consiglieri-piloti per rispettare la norma statutaria dell'ANCAI, che prevede appunto la necessità di far figurare nel C.D. eletto 5 piloti su undici consiglieri. Il che significa che dovrebbero essere almeno cooptati i primi due «conduttori con licenza» non eletti tra gli altri votati. Questi sarebbero PIAZZI e il figlio dell'ex ministro siciliano RESTIVO. Essi avrebbero diritto a subentrare al posto di due consiglieri-non-piloti, cioè gli ultimi due con minor voti.

Come si vede, il problema è abbastanza delicato e le grandi manovre elettorali sono in pieno svolgimento, anche perché si cerca di arrivare ad una soluzione che non rompa l'Associazione ma ne assicuri il miglioramento funzionale. Il che, in questo paese di Guelfi e Ghibellini per vocazione, è sempre difficile. Questa settimana dovrebbe comunque essere decisiva.

L'Alfetta tutta rally

Il successo di Larrousse con l'Alfa definita «privata», ma in realtà della SOFAR francese, la filiazione d'Oltralpe della Casa del biscione, ha dato la spinta decisiva all'Operazione Alfa Rally. Scioperi permettendo, i programmi saranno avviati nei prossimi mesi per sfociare, nel '74, in una partecipazione e in un impegno adeguato in questo settore al limite di quanto avveniva per l'ormai rinunciato Campionato Europeo Turismo. L'Alfa si è accorta del grave errore fatto in questi ultimi tempi nel non dedicarsi ad un impegno agonistico che tanta eco riscuote presso la clientela (non solo giovane) agli effetti pubblicitari. I vantaggi guadagnati dalla Lancia, Fiat, Ford, Opel, BMW nel settore, hanno svegliato anche quei dirigenti dell'industria di Stato automobilistica i quali, peraltro, troppo spesso debbono fare i conti anche con gruppi interni che preferiscono la facile routine del minimo impegno per avere meno problemi.

Se non fosse stato per gli scioperi, il programma inizialmente timido dell'Autodelta avrebbe preso già un minimo di consistenza con il Rally di Montecarlo, ma la preparazione della 2000 GTAM per Trombotto, da far correre mimetizzata sotto i colori della Jolly, è stata ritardata appunto dalle agitazioni dei metalmeccanici, che già impegneranno all'Alfa di far debuttare a Vallelunga la 3 litri 12 cilindri sport.

Nel frattempo ci si è accorti, che rispetto alla GT anche se 2 litri, probabilmente un'altra vettura Alfa Romeo di serie appare migliorata a offrire prestazioni superiori per il tipo di agonismo nei rallyes. Si tratta dell'Alfetta 1800, che già tanto favore ha incontrato presso la clientela, anche se molti accusano (nelle consegne in corso) preoccupanti carenze meccaniche ad alcune parti della vettura (vedi termostato e circolazione olio) le quali, più che a difetti di progettazione, sono da riferire al singhiozzante modo di portare avanti la produzione oggi nelle catene di montaggio.

Non a caso, per esempio, altrettanti problemi vengono accusati persino dalla clientela sportiva Fiat: alcuni piloti si sono visti consegnare delle 124 rally che, dopo 1000-1500 km, accusano preoccupanti sintomi di cedimento della trasmissione.

Chiusa questa parentesi, torniamo alle prospettive Alfa per i rallyes. Operazione Alfetta, dunque, lasciando da parte la stessa Alfa Sud, un cui esemplare era stato dato segretamente ad Arnaldo Cavallari per un primo assaggio evidentemente non risultato molto aper-

to a prospettive concrete. Il dr. Luraghi, presidente dell'Alfa Romeo, in occasione del Salone di Torino, fu molto cauto nel rispondere a domande sul possibile impegno dell'Alfa nei rallyes. Ma il dr. Luraghi è sempre molto cauto. Lo vedete con quale contagocce mostra di mandare avanti il programma Sport-Prototipi, non facendo balenare troppe concrete previsioni sulla data del debutto dello squadrone Quadrifoglio 1973.

Magari ci riserva una sorpresa, con show della nuova vettura rossa e dei nuovi programmi in occasione della annuale premiazione dei campioni Alfa, che si avrà quest'anno a Milano lunedì 5 marzo. In ogni modo è certo che, per quanto riguarda i rallyes, il progetto ormai ha preso un volto preciso. Si pensa persino di organizzare un settore specifico con un responsabile adeguato. Qualche grosso pilota è stato persino contattato.

Se l'Alfa ci permette un consiglio, vorremmo suggerire che una iniziativa simile, come ha dimostrato la Lancia, può avere concretezza di risultati solo se nella Casa del quadrifoglio si riuscirà a superare quegli «impasse» e quelle abitudini che hanno frenato persino la preparazione e i risultati dell'attività nel settore prototipi Sport. Scomporre le responsabilità in troppe persone, alimentando così gelosie di settori e di reparto oltre che di progettisti, non serve a nulla. Anche se la dialettica del collettivismo democratico moderno può indurre a pensarla in questo modo.

Troppe Case, anche importanti, hanno pagato questo scotto nel passato. Ne sa qualcosa la Ford; ne ha scoperto qualcosa la Fiat ancora recentemente; ne paga tuttora le conseguenze la Ferrari, da quando è passata sotto l'egida della grande «mamma» torinese! Soprattutto nel settore rally vi è necessità di affrontare e risolvere problemi improvvisi con immediatezza, con estro, con estemporaneità, essendo pronti anche a cambiare idea rapidamente con soluzioni che non debbono passare per vari tavoli direzionali burocratici e senza l'assillo di inquinanti interventi di personaggi che sentono messo in discussione il proprio prestigio con suscettibile faciloneria.

Per le grandi Case la possibilità di un positivo impegno sportivo resta sempre e soltanto quella di riuscire a realizzare un reparto corse snello, di pochi ma efficaci operatori e tecnici, senza inutili contrappesi burocratici.

carature. E si dà il caso che siano soci sanmarinesi. Intanto, auspice Remo Cattini che «fuma» molte speranze, c'è qualcosa di grosso in ballo per l'autodromo di Santamonica: una gestione sportiva extra che potrebbe anche significare molto.

● Molto presto verrà a Modena il presidente dell'ACI Carpi per «scambiare» ufficialmente la convenzione, con il Comune di Modena e la Provincia, quella firmata due anni fa per la realizzazione dell'autodromo, e appena confermata dal Consiglio esecutivo dell'ACI. Non si sa ancora se Ferrari rimarrà nel giro operativo di attuazione della nuova pista, anche perché pare che l'ACI centrale preveda nel «patto di Modena» il nome vincolante di un certo ingegnere come supervisore ai lavori.

● Il giovane Vanni Tacchini, il rallyista di grande speranza della «Tre GAZZELLE», sarebbe rimasto molto male perché alla Lancia non si erano quasi accorti che aveva vinto la Coppa CSAI gr. 3 con una HF. Tanto male da decidersi di passare alla Fiat 1800 per le corse '73! Ma c'è qualcuno che forse ha interposto i suoi buoni uffici per un ripensamento.

● Auspice il neo-consigliere CSAI avv. Aleffi, la Scuderia Lloyd Adriatico spende e spende nei rallyes! Offre ingaggi a tutti ed ora marcia «su Fiat» e non più «su Porsche». Accade così che al prossimo rally nazionale «Della Favera» ci saranno vetture della Casa torinese, praticamente con piloti ufficiali, in tutti i gruppi. Cesarino Fiorio è stato talmente colpito dalla cosa che manderà, in contropartita, addirittura una Lancia-Marlboro HF ufficiale con Ballestrieri!

● La «mediazione» di Enzo Ferrari tra G.P.I. e Associazione Costruttori F. 1 pare abbia sortito il suo effetto. La preoccupazione dell'arrivo in Europa di monoposto tipo Indianapolis ha scosso anche i «duri» inglesi Chapman e Tyrrell. Risultato: adesso dovrebbe esserci una riunione dell'Associazione Costruttori F. 1, per decidere la cifra «di incontro» con le offerte degli organizzatori per i G.P. '73. La riunione, per la prima volta pare si svolgerà in Italia. E magari a Bologna, così potrà intervenire anche Enzo Ferrari!

Marcellino

perata quella offerta di vendita della pista di Varano, apparsa sulle nostre colonne due settimane fa. Un «bravo» al presidente Rogano! Una decisione del genere dimostra come si può e si deve agire nell'interesse dello sport. AUTOSPRINT non canta vittoria per questo. Gli basta sapere solo che a Varano adesso sono tutti più tranquilli. Come si vede ci vuole poco (buonsenso) a svolgere il proprio mandato...

● Dove non sono riuscite le nostre critiche è riuscita l'Inglese. Cioè la malattia influenzale croce e delizia (si fa per dire) dell'Europa '73. Nei giorni scorsi la sede romana della CSAI era spopolata: tutti a letto!

● Pare che a Misano sia stato aumentato il capitale sociale, portato a 600 milioni. C'è qualche nuovo socio anche in più, sia pure con non grandi

Il malvezzo (degli autodromi gemellati) non demorde...

● Nell'ultima riunione della Sottocommissione Circuiti e Sicurezza della CSAI, oltre alla conferma di un «si» (sottovoce) all'anello «Indy» di Modena ma con variante, è stato visionato un progetto per un autodromo a Spoleto (il malvezzo dilaga, con quel Magione a pochi passi!) e per la pista palermitana che i relatori della commissione, anche se si parla di sede per la futura Targa Florio, hanno consigliato di ridimensionare da 10 a 6 chilometri come lunghezza del percorso. (Il progetto sarebbe di costruirlo per il '74!!!)

● L'amico Bettoja e il funzionario Giacchini della CSAI pare siano rimasti molto male per le critiche apparse su AUTOSPRINT a proposito della avventurosa organizzazione della partenza del Rally di Montecarlo da Roma. Ma, in fondo, perché se la prendono? In TV abbiamo visto ben altri personaggi apparire come compiaciuti «chaperon»! E allora chi, se non loro, deve ritenersi vero responsabile delle disfunzioni che ci sono state? (E, per carità, non ci riferiamo a Salvay, terzo mobilitato in extremis per l'occasione).

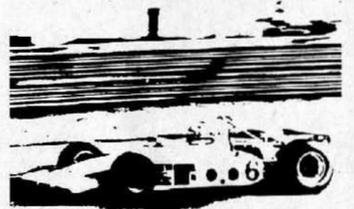
● Anche in seno alla Federazione Scuderie, sempre più governata dai due Dioscuri Milanesi (Zagato e la sua «ombra» Dragoni), governata si intende in grande comunione di intenti (adesso) con la CSAI, c'è qualcuno che non è d'accordo con questa politica. Anche se essa frutta qualche milione di contributi in più, magari quell'uno e mezzo come quest'anno, che ha permesso di chiudere in attivo il bilancio della segreteria FISA...

● A proposito di erogazioni. Al sindaco di Varano de' Melegari è arrivato, ormai imprevisto, un sostanzioso assegno di 3.500.000 «a fondo perduto» da parte della CSAI, per l'attività sportiva svolta nel mini-autodromo parmense nel 1972. E' stata una iniezione salutare, con certe scadenze che erano in vista! Vedete che qualche volta la polemica (costruttiva) di AUTOSPRINT serve ad aprire gli occhi? Perlomeno adesso diventa su-

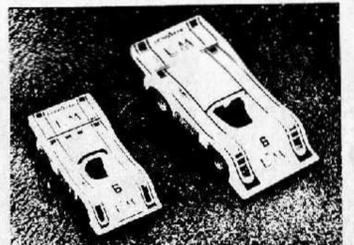


nelle pagine che seguono

TUTTO AMERICA



Sarebbe piaciuta a PUCCINI la Formula 1



Le super novità dei modellini

il pallottoliere delle rubriche

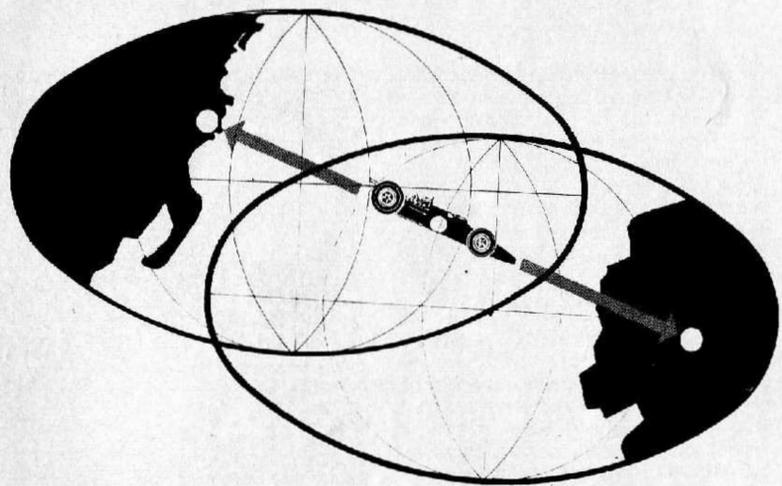
domenica SPRINT

il giornale delle corse

a pagina

- 2 Dove corriamo domenica?
- 26 LA ZANZARA
- 30 GIORNALE delle SCUDERIE
- 45 KARTING
- 46 MOTORAMA TUTTESPRINT
- 48 SCRIVETECI rimarremo amici
- 50 COMPRAVENDITA





Tecnicamente, un confronto immediato tra la monoposto di Indianapolis e la nostra «Formula 1» è alquanto azzardato, se non assurdo. Ma se qualche accorgimento potrà venire attuato, ecco prospettati fin d'ora un punto d'incontro interessantissimo ed ecco soprattutto trasformarsi in palpitante realtà quella trentennale utopia dello scambio tecnico U.S.A.-Europa al vertice dello sport automobilistico, con una data prefissata, il 1976, per una regolamentazione unificata.

L'argomento, perciò, va scisso

nei suoi due aspetti salienti, quello tecnico e quello politico-agonistico, il primo ovviamente subordinato al secondo, essendo legato alla volontà autentica di giungere ad un accordo tanto auspicato.

Adesso la spinta ci viene da Binford, che non è soltanto il presidente della Grand Prix International, ma anche il presidente onorario di Indianapolis ed il vice presidente della CSI, presso cui riveste un po' il ruolo di rappresentante degli interessi americani. E si conceda che il punto di partenza avven-

ga per merito d'una associazione di organizzatori, ovvero gli impresari dello spettacolo. Si conceda anche che il riaffiorare delle proposte capiti in un momento così delicato, per le moti diatribe fra costruttori, concorrenti e organizzatori sul problema degli ingaggi e dei costi della «F. 1». Il fatto importante è che in questa azione vengano coinvolte responsabilmente tutte le altre forze, la C.S.I. per parte europea, l'U.S.A.C. per parte americana e tutti i maggiori costruttori. Perché se l'ultima grossa occasione d'una «liaison»

DODICI ANNI DOPO

è tornato d'attualità il confronto se non l'unificazione tra **MONOPOSTO INDY e F.1**

Gli europei, per arrivare a qualcosa di concreto, dovranno decidersi a regolamenti ispirati alla praticità senza pretesti troppo tecnici

Il prezzo

1

La stabilità della FORMULA

Dai **FATTI** sopraddetti e dalla loro **GENESI**, si può facilmente comprendere come da parte americana non si sia mai più voluto riprendere un dialogo così malamente concluso. E, potere sportivo a parte (i litigi con l'American Association o lo Sport Car Club ci porterebbero lontani), all'U.S.A.C. si hanno criteri di regolamentazione delle macchine, le Championship di Indianapolis e delle altre maggiori competizioni sotto la propria egida, diametralmente opposti a quelli europei della CSI.

Anzitutto, all'United States Auto Club ci si è liberati da anni dei pretesti di ricerca e di progresso per ogni impostazione di nuove categorie di

vetture: si fanno regolamenti con spirito di praticità e di aderenza ai nostri tempi, nel pieno rispetto delle esigenze contingenti di spettacolo e di equità sportiva. Perciò, non ci si sognerebbe mai di cambiare una formula di punto in bianco: oggi due litri e mezzo, domani un litro e mezzo e dopodomani tre litri, come se nulla fosse. E a questa stabilità di formula, con piccoli ritocchi per variare un rapporto fra soluzioni diverse, al procedere delle singole evoluzioni, s'è giunti anche in seguito ad un altro fatto determinante: la scomparsa, ormai da decenni, delle vere e proprie case costruttrici. Le macchine sono assemblate da piccole officine, servendosi di motori e di altri elementi prodotti da uno solo o da pochissimi costruttori specializzati.

Scaduta l'immagine del costruttore, è subentrata quella del concorrente, che è anche «sponsor» nel più dei casi (divertente il nome dato a una macchina nell'ultima «500 Miglia»: Unsponsored o macchina non sponsorizzata!), secondo indirizzi che si stanno sempre più seguendo anche da noi; ed è intuibile come l'USAC, formato in gran parte

da questi concorrenti-sponsor, non possa proporre a brevi scadenze rivoluzioni di temi tecnici o di formule ai proprietari di macchine, nel nome del progresso o della ricerca pura.

C'è un materiale tecnico prezioso (una ventina di milioni per il solo motore) da difendere e il progresso, inteso nello stretto ambito sportivo, procede per altre vie, con l'affinamento dei mezzi impiegati e con altre risorse, di pneumatici, motori, eccetera. Con lunghi periodi di ristagno, che facevano parlare come negli anni cinquanta, di esasperazione di formula, alternati ad altri di dinamica sorprendente, se negli ultimi anni s'è passati dai 270 ai 315 km all'ora nelle qualificazioni di Indianapolis e dai 240 agli oltre 260 km orari nella media generale della «500 Miglia».

In linea teorica, noi europei, ricchi di tradizioni e ancora troppo romantici, detestiamo le strutture e l'organizzazione americana, pur essendoci ridotti nella «F. 1» ad un solo vero costruttore, in senso arcaico, di autentica Casa costruttrice, la Ferrari. Nella pratica, tuttavia, dobbiamo convenire che l'impostazione

USA ha i suoi pregi; quel che resta discutibile è se convenga, al vertice del Grand Prix, una dilatazione a molte vetture, tutte similari, con gli stessi motori (la prevalenza Ford-Cosworth equivale a quella Offenhauser), ciò che comporta movimenti economici e pubblicitari di tali proporzioni, oppure se non convenga tornare ad una concentrazione su poche macchine, più sostanzialmente differenziate.

Ognuna delle due soluzioni ha il suo prezzo; tanto vale fare una scelta completa e definitiva. Sulla strada della «sponsorizzazione» già siamo fin troppo avanti; ed anche in fatto di regolamentazione, quasi senza avvedercene, ci comportiamo come gli americani: la «F. 1», alla sua scadenza del 1970, è stata più volte prolungata, fino al 1975, ed il concetto di formula, espressione breve e precisa che contenga un tema tecnico da sviluppare, ha lasciato il posto a continue norme, di dimensioni, di numero dei cilindri, eccetera, che legano sempre più le mani al progettista, sulla via della ricerca pura.

Alla resa dei conti, dunque, possiamo concludere che il

problema di ordine politico-sportivo, dopo la frattura USA-Europa d'una dozzina di anni fa, può essere oggi risolto nel migliore dei modi, visto l'interesse d'oltre Atlantico e vista l'azione della G.P.I., a seguito d'una semplice lettera del presidente della CSI, che ne sollecitava l'orientamento. Né il fatto che il costruttore della Lotus, Chapman, al quale si sono uniti, con un peso minore, Tyrrell e Kerr, si sia espresso negativamente può essere determinante. Tra l'altro sembra adesso che il deterrente abbia funzionato e si prospetta un accordo per gli ingaggi F. 1.

2

Per un confronto immediato l'HANDICAP

C'è, però, un altro **PUNTO ESSENZIALE**, che ci è stato



U.S.A.-Europa, quella che si stava attuando nel periodo 1958-1960, andò fallita, la colpa, si badi bene, fu prevalentemente dei costruttori, i quali, al momento di decidere l'allora Formula Intercontinentale, non se la sentirono appieno e fecero una bella marcia indietro. Storicamente, difatti, la vicenda è assai complessa e intricata: sarebbe troppo lungo e un po' fuori luogo rammentare tutti gli sviluppi, a cui eravamo tanto interessati una quindicina d'anni fa. Basti, però, fissare questi punti essenziali:

1 Da quando s'è operata la netta frattura tra Indianapolis e il potere sportivo internazionale, detenuto dalla F.I.A., il desiderio d'un riaccostamento da parte europea è sempre stato vivissimo, aumentando in questi ultimi anni. Del resto, per la grande corsa dell'Indiana s'è continuato ad impiegare la formula internazionale dell'anteguerra, cioè il motore aspirato di quattro litri e mezzo e quello sovralimentato di tre litri, con rapporto fra le due cilindrata pari a 1,5, per operare una lieve correzione alle cilindrata, di 4.200 e 2.800 cc, sulla base dello stesso rapporto di 1,3 dell'« handicap ».

2 E' stata la Federazione internazionale a staccarsi sempre più decisamente dagli schemi originari, stabilendo, per la « F. 1 », dal 1947, valori di 4.500 e 1.500 cc rispettivamente per aspirato e sovralimentato, con rapporto pari a 3, poi di

2.000-500 cc, rapporto 4, nel 1952-53, con la « F. 2 » di ripiego all'interruzione del '51, dopo il clamoroso confronto Ferrari-Alfa Romeo, quindi 2.500-750 cc, rapporto 3,33, con la « F. 1 » 1954-1960, fino al 1.500 cc aspirato per la ridottissima « F. 1 » 1961-1965, e 3.000-1.500 cc, rapporto 2, per la formula attualmente in vigore.

3 Anche gli americani hanno approvato ulteriori ritocchi alla comparazione dei motori, secondo l'evolversi della sovralimentazione, riducendo a 2.650 cc, nel 1969, il limite per quest'ultimo tipo di motore, con rapporto di 1,58, mentre dall'anno scorso è stato necessario alzare a 4.500 cc il valore della cilindrata del motore aspirato, con un rapporto conclusivo di 1,69; tuttavia con squilibri assai meno sensibili.

4 La forte volontà d'uno scambio agonistico America-Europa ha trovato l'Italia all'avanguardia, con l'organizzazione di quelle indimenticabili « 500 Miglia » di Monza, sul « catino », del 1957 e 1958, per merito della m.o. Luigi Bertetti e dell'ing. Bacciagaluppi. Un'impresa coraggiosa e coronata dal migliore successo; ma che non ha potuto svilupparsi solo per deficienze tecniche: mancavano le macchine da contrapporre validamente agli americani. L'industria inglese di questo settore doveva ancora svilupparsi; quella tedesca aveva già esaurito la breve esperienza della Mercedes; buio completo dalla Francia; e in Italia, ancora lontani dal « boom » economico, si aveva una Ferrari di modeste proporzioni, già operata da altri programmi, ed una Maserati che si stava ritirando.

5 Sullo slancio di questo rimarchevole tentativo, prima attestazione d'una volontà e d'un interesse autentici, sia americani che europei, era il momento di concludere un accordo, una specie di trattato tecnico di libero scambio. Imminente era la scadenza della « F. 1 »-2.500 (1960) e l'occasione era propizia: l'USAC, irremovibile sulle grosse cilindrata, avrebbe ceduto per qualche riduzione dai 4.200 cc, a limiti di 3.800-3.700 cc, forse anche ai tre litri e mezzo; ma la C.S. della FIA non ha potuto proseguire le trattative sulla via degli aumenti di cilindrata ed ha fatto un vistoso « dietro-front », eccedendo in senso inverso, con il limite tremendamente basso del litro e mezzo. Gli organizzatori, ancora sotto lo « choc » dei gravissimi incidenti di Le Mans e della Mille Miglia, oltre a quelli di Francorchamps, Nurburgring, Reims, eccetera, temendo forti restrizioni, preferivano macchine più lente e meno pericolose; i costruttori, in una Europa ancora troppo povera, non potevano assolutamente affrontare una formula onerosa e non avevano alcuna prospettiva di successo contro i superiori mezzi tecnici americani. Così, la Formula Intercontinentale, proposta di 3.800 cc per il 1960 e di 3.300 cc per il 1962, con peso minimo di 700 chili e 2,438 m di passo, naufragava miseramente, anche dopo l'intervento inglese, sulla base dei 3.600 cc, con buoni progetti per Silverstone.



dello scambio

precisato dallo stesso Thomas Binford, qualche settimana fa, durante un breve colloquio: gli americani sono lieti di riprendere le trattative per uno scambio tecnico con l'Europa, ma non lo vogliono attuare negli stretti limiti di una stagione soltanto. Difatti, ora che c'è un po' di braccio di ferro, sul terreno economico, tra organizzazioni e costruttori o pseudo-costruttori di « F. 1 », può far comodo la scappatoia delle monoposto Championship. Invece, l'impegno che l'USAC richiede è a più lunga scadenza, per giungere a quella unificazione regolamentare con la « F. 1 », da tanti anni vagheggiata e poi trasformata in vera utopia.

Perciò, il traguardo del '76, per la nuova « F. 1 », può rappresentare l'occasione più propizia, forse con un punto di incontro sulla cilindrata dei tre litri e mezzo, accessibile ad entrambe le strutture tecniche esistenti. Qui, ovviamente, spetta alla CSI impegnarsi come si conviene; con l'appoggio e la volontà dei costruttori, Ferrari in primo luogo, giacché, a detta dello stesso Binford, il costruttore italiano rappresenta per gli ameri-

cani un po' tutto l'automobilismo europeo.

Ed eccoci al secondo problema, quello squisitamente tecnico. Con questo interrogativo iniziale: si possono far correre già quest'anno delle vetture Indy assieme alle « F. 1 », come si è pensato per qualche Grande Premio o per un esperimento magari a Imola? Beninteso, si parla di vetture di Indianapolis con assetto stradale, cioè nell'adattamento che si fa per circuiti diversi dalle velocissime piste ovali. Senza « handicap », la risposta è negativa: le Championship saranno meno maneggevoli e meno agili delle nostre monoposto, in una parola meno nervose e meno stabili su tracciati tortuosi o spezzati da « chicanes »; ma sono decisamente favorite nel rapporto tra peso e potenza.

Infatti, gli ultimi motori Offy e Ford 2.650 cc sovralimentati danno potenze superiori ai 900 cavalli, qualcosa come 340 cavalli-litro, e sono montati su vetture il cui peso minimo regolamentare, di 611,55 chili, senza benzina, acqua e olio, salirà ora a 680 chili, ed il cui peso corrente era del-

l'ordine dei 650 chili. Ora, oltre alla più ridotta manovrabilità si può aggiungere anche la minore utilizzazione di questi motori, che, a causa del compressore centrifugo sullo scarico, hanno una risposta ritardata ed una concentrazione di potenza progressiva in cima alla curva. Cionondimeno, si hanno pur sempre rapporti peso-potenza a secco di circa 0,7 kg/CV, contro valori medi di 1,3 kg/CV delle odierne monoposto europee, a parità di gommatura, di sezione frontale e di altre caratteristiche.

Si richiede, allora, un « handicap »: impossibile la via del peso, resta il solo sbocco del consumo, sia studiando una distanza di gara tale da consentire alla « F. 1 » di giungere al traguardo finale con la benzina caricata alla partenza e da imporre alle Championship uno o più rifornimenti, sia (preferibilmente) dosando i quantitativi di carburante fin dall'inizio. Tutte operazioni abbastanza ardue, attuabili soltanto sulla scorta di molte esperienze pratiche, sotto l'influenza della conformazione dei circuiti.

3

IL MOTORE per l'accordo nel 1976

E per l'avvenire, PER IL 1976? E' chiaro che l'unificazione della « F. 1 » alla vettura Championship dovrà basarsi prevalentemente sul motore: per le altre limitazioni (il regolamento USAC è molto complesso: lunghezza massima, sporgenza dell'alettone, altezza massima, larghezza massima, limite di passo, metalli per sospensioni e sterzo, larghezza ruote, eccetera), si potrà disporre una differenziazione tra impiego su piste tipo Indy o su autodromi di concezione europea.

A questo punto, constatata la prevalenza del motore sovralimentato ad Indianapolis, s'era proposto di aumentare a 5000 cc la cilindrata dell'aspirato, già quest'anno, portando

il rapporto da 1,49 a 1,88; anzi, la Ferrari attendeva questa decisione per tentare la sua avventura nell'Indiana, vista l'impossibilità di competere con la sovralimentazione. Ma questa correzione dell'« handicap » non è avvenuta e non sembra possibile nemmeno per il futuro, pur essendo fatta strada addirittura l'idea d'una « F. 1 »-'76 di cinque litri.

Tramontata, sembra, anche questa proposta, si spera soltanto nell'accondiscendenza degli americani a scendere fino a limiti di 3700-3800 cc., livello accettabile anche per i costruttori europei; naturalmente per motori aspirati, tutt'al più con equiparazione riveduta per il compressore, sulla base di cilindrata prossima ai due litri. Tuttavia, fino a che non si conoscerà con esattezza la vera proposta americana per una cilindrata unificabile, ogni discorso resta ozioso. Ed è assolutamente necessario che l'USAC comunichi ufficialmente nei prossimi mesi alla CSI le proprie intenzioni; altrimenti anche l'obiettivo del '76 finirebbe col fallire.

Enrico Benzing



a cura di
**LINO
MANOCCHIA**

Tornata d'attualità la possibile unificazione di formule con lo sportauto americano, vi proponiamo questo CIRCORAMA sui programmi agonistici americani 1973

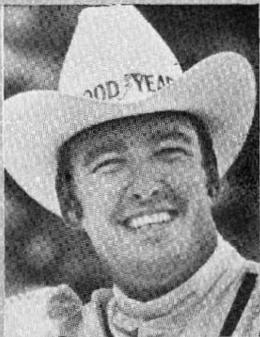
Cominciamo dalle monoposto INDY il cui primo appuntamento è per il 17 marzo a PHOENIX

La NAZIONALE

Se fosse una squadra di calcio sarebbe praticamente imbattibile. Questi sono, infatti, gli undici migliori piloti americani della formula Indy-USAC il cui campione 1972 è Joe Leonard



Gary BETTENHAUSEN



Johnny RUTHERFORD



Lloyd RUBY



Gordon JONCOCK



Al UNSER



Peter REVSON



Mark DONOHUE



A.J. FOYT



Joe LEONARD



Bobby UNSER



ICEROY
Mario ANDRETTI

USA dei piloti

INDIANAPOLIS - Il 1973 sarà l'anno dei « mostri di Indy ». Non è questa una frase fatta, come apparentemente potrebbe sembrare, ma la risultante di una lunga inchiesta svolta dalla costa atlantica a quella del Pacifico, tra costruttori di bolidi che nella prossima primavera entreranno nel grande « serraglio » motoristico più fantastico, più ricco e spettacolare del mondo.

Se andate a chiedere ai « creatori » di questi « mostri » quanto hanno speso, ad unanimità vi sentirete rispondere « Pochissimo, quasi nulla, qualche diecina di migliaia di dollari. » La verità è che per le dieci gare in programma — la prima ha luogo a Phoenix in Arizona il 17 marzo — complessivamente sono stati spesi circa 5 milioni di dollari (2 miliardi e 900 milioni di lire). Parte di questa somma è stata usata per costruire le nuove macchine, il resto per rimodernare, perfezionare, ricostruire i modelli « vecchi », ma non troppo...

Da quanto si è potuto apprendere chi ha versato più dollari nell'impresa, sono stati Parnelli Jones e Dan Gur-

ney. Quest'ultimo è divenuto, in breve, il « mago » americano dell'industria automobilistica da corsa, un Ferrari sui generis che conosce le esigenze dei piloti, la necessità di avere un mezzo superlativo e sa di investire cento, sicuro di ricavare mille. E la con-

orarie (quasi 338 kmh.).

Le 22 macchine sono state acquistate da diversi « sponsor » ed assegnate già ai vari piloti (come potrete leggere nell'apposita tabellina).

Queste vetture che superficialmente definiamo « vecchie », sono state consegnate

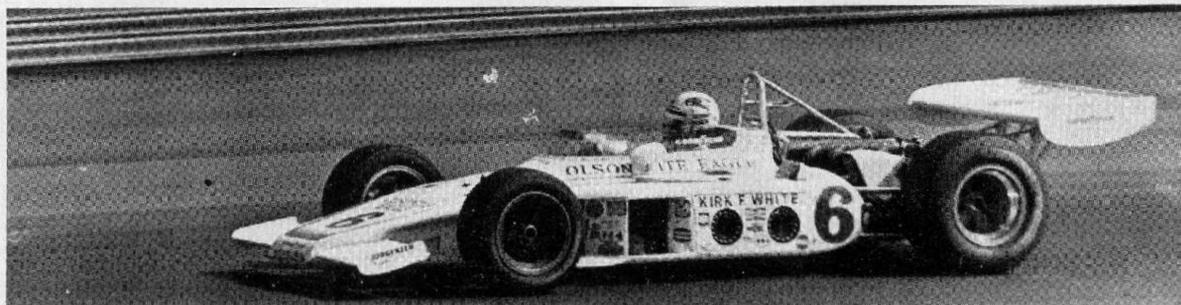
senza alcuno sforzo. Il motore Offenhauser dalle tre nuovissime (1972) Eagle acquistate da Gurney, è stato rinforzato al punto di essere capace di sviluppare 950 HP senza pericolo di « esplosioni ». Abbiamo provato a Phoenix, in Arizona, insieme a Bobby Unser, e Swe-

bocompressore» per non incorrere nei contrattempi occorsi nelle scorse manifestazioni. Sette volte su dieci Unser ha dovuto abbandonare le gare, dopo aver conquistato la posizione di partenza e saldamente tenuto la testa per svariati giri, proprio per noie al turbocompressore.

« A Phoenix — ci conferma Gurney — non abbiamo avuto noie del genere, malgrado la temperatura alquanto elevata ed il pulviscolo sempre esistente proveniente dal deserto circostante. »

Dunque, ho chiesto all'ex pilota californiano, quest'anno 15 su 33 partenti saranno su vetture Gurney. Non ci sarà più soddisfazione perché la vittoria morale sarà sempre la tua...

« Apparentemente è così, ma in realtà è tutta un'altra cosa. Le tre vetture di Parnelli Jones, con Andretti, Unser e Leonard, le Coyote-Foyt di A. J. Foyt, le McLaren, e le Lola-Ford non saranno affatto vetture d'attesa. Comunque mi piace il complimento e te ne ringrazio. »



In azione a Pocono la « vecchia » Eagle '72 costruita da Dan Gurney. Ventidue modelli migliorati e modificati sono stati venduti ad altrettanti clienti che scenderanno in gara per battere la Eagle '73

ferma di ciò la si è avuta allorché dalle officine di Costa Mesa in California, Dan Gurney ha sfornato ben 22 bolidi simili a quello col quale Bobby Unser, durante la stagione passata, ha battuto otto record di velocità, ha vinto a Trenton ed ha stabilito il massimo record mai raggiunto da una vettura USAC: 210 miglia

in tempo ai meccanici dei vari « teams », i quali hanno apportato modifiche radicali sia nel motore che al telaio. Per esempio, ci diceva Giorgio Bignotti: « Nella nostra nuovissima officina (situata lungo la Industrial Boulevard in Indianapolis) possiamo vivisezionare qualsiasi macchina e costruire quello che ci occorre

de Savage ha girato sul difficile ovale qualche miglio al di sotto del limite stabilito da Unser, a bordo della Eagle 1973. »

La nuova vettura bianca di Gurney, che l'ex pilota ha curato meticolosamente, ha il muso molto più profilato, più basso ed ha subito operazioni delicatissime nel settore «tur-

CONTINUA A PAGINA 9



Campionato USAC-INDY

Marzo 17	150 Miglia di Phoenix
Aprile 15	200 Miglia di Trenton
Maggio 28	500 Miglia di Indianapolis
Giugno 3	150 Miglia di Milwaukee
Luglio 1	500 Miglia di Pocono
Luglio 15	200 Miglia di Cambridge
Agosto 12	200 Miglia di Milwaukee
Settembre 2	500 Miglia di Ontario
Settembre 23	300 Miglia di Trenton
Novembre 3	150 Miglia di Phoenix

L&M Championship 5000

Aprile 29	Riverside International Raceway
Maggio 6	Laguna Seca Raceway, Monterey
Maggio 20	Michigan International Speedway
Giugno 3	Mid-Ohio Sports Car Course
Giugno 17	Watkins Glen GP Course
Luglio 29	Road America, Elkhart Lake
Agosto 5	Dallas International Speedway
Agosto 19	Road Atlanta, Gainesville
Settembre 3	Pocono International Raceway

CAN-AM Challenge Cup

Giugno 10	Mosport Park, Bowmanville
Giugno 24	Donnybrooke, Brainerd
Luglio 8	Road Atlanta, Gainesville
Luglio 22	Watkins Glen GP Course
Agosto 12	Mid-Ohio Sport Car Course
Agosto 26	Road America, Elkhart Lake
Settembre 16	Michigan International Speedway
Settembre 30	Edmonton International Speedway
Ottobre 14	Laguna Seca Raceway, Monterey
Ottobre 28	Riverside International Raceway

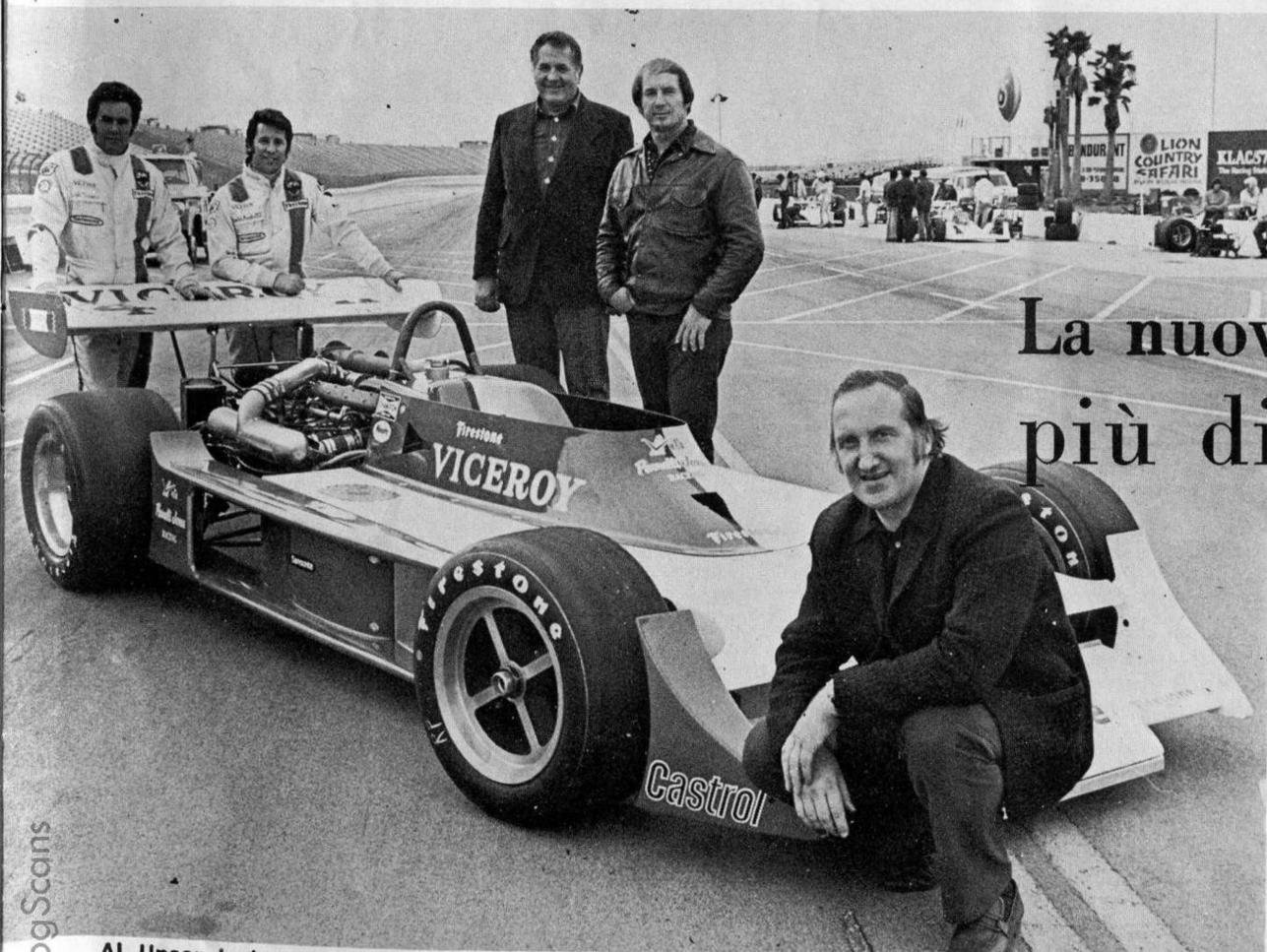
TRANS-AM Championship

Aprile 15	Road Atlanta, Gainesville
Maggio 5	Lime Rock Park, Lime Rock
Maggio 20	Bryar Motorsport Park, London
Maggio 27	Donnybrooke, Brainerd
Giugno 16	Watkins Glen GP Course
Luglio 15	Sanair International, Montreal
Luglio 28	Road America, Elkhart Lake
Agosto 19	Edmonton International Speedway

SQUADRE, MACCHINE e PILOTI del campionato USAC '73

SQUADRE	PILOTI	VEETTURA	MOTORE	PNEUM.	CARBUR.
A.J. WATSON	Mike MOSLEY - Oklahoma City	Agajanian	Offenhauser	Goodyear	Valvoline
DAYTON STEEL	Salt WALTER - Dayton Ohio	McLaren	McLaren	Goodyear	Shell
DON GERHARDT	Mike HISS - Tustin California	Eagle	Offenhauser	Goodyear	Valvoline
GENE WHITE	Lloyd RUBY - Wichita Texas Cale YARBOROUGH - Timmonsville S.C	Wynn Eagle	Ford Offenhauser	Firestone Firestone	Valvoline Valvoline
GRANT KING	George SNIDER - Bakersfield California	Lola	Offenhauser	Firestone	Valvoline
GURNEY	Jerry GRANT - Seattle Washing.	Eagle-Gurney	Offenhauser	Goodyear	Valvoline
ITT THOMPSON	A.J. FOYT - Houston Texas	Coyote-Foyt	Foyt	Goodyear	Valvoline
LINDSEY HOPKINS	Roger McKLUSKEY - Tucson Arizona Mel KENYON - Lebanon Indiana Lee KUNZMAN - Gutterberg Iowa	Eagle Eagle Eagle	Offenhauser Ford Offenhauser	Goodyear Goodyear Firestone	Valvoline Valvoline Valvoline
McLAREN	Peter REVSON - New York Johnny RUTHERFORD - Fort Worth Tex.	McLaren McLaren	McLaren McLaren	Goodyear Goodyear	Valvoline Valvoline
MICHNER-PATRICK	Gordon JOHNCOCK - Mt. Pleasant Mich. Dave (Swede) SAVAGE - St. Ana Calif.	Eagle Eagle	Offenhauser Offenhauser	Goodyear Goodyear	Castrol Castrol
MILLER HIGH LIFE	Jim HURTUBISE - Tonowanda N.Y.	Coyote-Foyt	Offenhauser	Firestone	Valvoline
MINNESOTA INV.	Larry DICKSON - Marietta Ohio	Lola	Ford	Firestone	Valvoline
M.V. INDUSTRIES	Sam SESSION - Nashville Mich.	McLaren	McLaren	Firestone	Valvoline
M.V.S.	Jim McELREATH - Arlington Texas	Coyote-Foyt	Foyt	Goodyear	Valvoline
O' CONNELL	Billy VUKOVICH - Fresno California	Eagle	Offenhauser	Goodyear	Valvoline
OLSONITE	Bobby UNSER - Albuquerque N.M.	Eagle-Gurney	Offenhauser	Goodyear	Valvoline
QUINT BROWNER	Jimmy CARUTHERS - Anaheim Calif.	Lola	Foyt	Goodyear	Valvoline
R.A.C.	Steve KRISOLOFF - Parsippany N.J.	Kingfish	Offenhauser	Firestone	Valvoline
SAMSONITE	Joe LEONARD - San Jose Calif.	Parnelli Jones	Offenhauser	Firestone	Castrol
STP	Wally DALLENBACH - Brunswick N.J. Art POLLARD - Medfer Oregon	Lola-Foyt Lola	Foyt Foyt	Firestone Firestone	Valvoline Shell
SUNOCO PENSKE	Bobby ALLISON - South Carolina Gary BETTENHAUSER - Tinley Park Ill. Mark DONOHUE - Media Pennsylvania	McLaren McLaren McLaren	McLaren McLaren McLaren	Goodyear Goodyear Goodyear	Sunoco Sunoco Sunoco
TRAVELDODGER	Dick SIMON - Seattle Washing.	Eagle	Offenhauser	Firestone	Castrol
TWO JACK SP.	Rich MUNTHER - Laguna Beach Calif.	Eagle	Offenhauser	Firestone	Valvoline
VICEROY	Mario ANDRETTI - Montona (Trieste) Al UNSER - Albuquerque N.M.	Parnelli Jones Parnelli Jones	Offenhauser Offenhauser	Firestone Firestone	Shell Castrol
WYNN'S	Bill SIMON - Los Angeles	Coyote-Foyt	Offenhauser	Goodyear	Shell

L'anno dei «mostri»



La nuova «PARNELLI» è costata più di centomila dollari

ONTARIO - Questo è il nuovo bolide della Parnelli Jones che Mario Andretti, Al Unser e Joe Leonard guideranno nel prossimo campionato USAC. La « creatura » di Maurice Phillippe ha un concetto aerodinamico completamente nuovo ed è tra le monoposto americane quella che più si riallaccia a concetti europei.

E Phillippe spiega: « Nella nuova edizione ho cercato di portare le ruote integranti nella scocca, avvicinandole il più possibile alla carrozzeria senza uscir fuori dai regolamenti stabiliti dalla USAC. Abbiamo usato ogni piccolo spazio disponibile per rendere omogenee le ruote che, in apparenza, rendono la macchina un pochino 'conglobata', ma abbiamo dovuto far ciò per ottenere un coefficiente di spinta superiore ».

— A prima vista la carrozzeria sembra quella della Lola o della nuova Eagle di Dan Gurney. Non le pare?

« Non sono d'accordo. Semmai la macchina di Parnelli si avvicina un po' alla Eagle soltanto nei radiatori che sono stati portati molto più avanti di quelli dell'edizione passata. Ma soltanto in questo. Per il resto ho usato un concetto del tutto particolare. La vecchia macchina di Parnelli aveva bocche dell'aria del tipo NACA che però non risultavano troppo efficaci nel nostro caso. »

Il naso a cucchiaio, con alettone anteriore mobile del resto, non è eccessivamente una novità ma rende la linea diritta della carrozzeria un po' diversa. Il motore Offenhauser, capace di sviluppare circa 920 HP, è stato riveduto unitamente al turbocompressore.

Mel Miletich, proprietario insieme a Parnelli Jones ha detto: « In Italia si è scritto che la macchina è costata 100 mila dollari. In verità la somma non la conosce nessuno. E se aggiungiamo tutte le spese sostenute sino ad ora, quella somma arrossisce. Comunque l'abbiamo costruita per tener testa quest'anno alla grande produzione USAC che sarà spettacolare ».

Mario Andretti, prima di recarsi nelle Isole Bahamas, provò la macchina (che AUTOSPRINT presenta ora in esclusiva) e fece registrare una media di 197,8 miglia orarie sul circuito di Ontario superando di cinque miglia il suo record della passata stagione. Su quell'ovale soltanto la Eagle di Gurney è riuscita a superare la barriera delle 200 miglia.

Al Unser insieme a Mario Andretti tra una prova e l'altra sull'ovale di Ontario. Sono con essi Mel Miletich e Parnelli Jones. In primo piano il disegnatore Maurice Phillippe della Parnelli-Jones



Per le «nozze d'argento» della NASCAR (con le corse) intanto domenica 18 febbraio una **500 MIGLIA** di fuoco apertura STOCK-CARS a DAYTONA

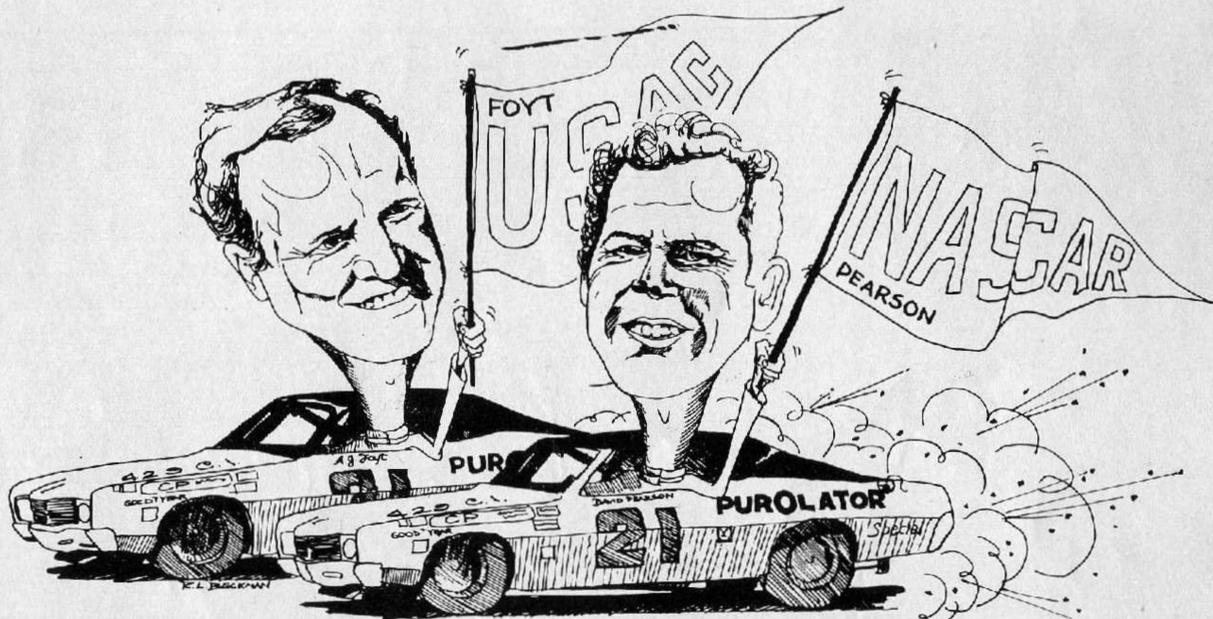


La «decal» emanata quest'anno per celebrare il 25. anniversario della NASCAR

150 milioni (e più) i premi

DAYTONA - L'importante schieramento di «stock car» che prenderà il via il 18 febbraio prossimo sul circuito misto-veloce di Daytona, supera già il numero di 80. Sarà il primo atto del campionato Stock-car e la ragione di questa massiccia partecipazione alla 500 miglia più spettacolare, più prestigiosa di tutto il campionato NASCAR, è soprattutto sul monte premi che supera i 240 mila dollari (quasi 150 milioni), senza contare i vari premi supplementari delle ditte interessate.

La lista, che sarebbe troppo lunga a pubblicarsi, vede in prima fila l'asso di Indy A.J. FOYT che difende la vittoria ottenuta l'anno scorso su questo circuito non più a bordo della Mercury dei fratelli Wood, ma al volante di una Chevrolet superalimentata, gli altri, presi così dal gruppo, sono BOBBY ALLISON, campione dell'anno della Martini e Rossi, CALE YARBOROUGH, GORDON JOHNCOCK, BENNY PARSON, DAVID PEARSON il capo della squadra Mercury con i gregari JAMES HILTON e RAMO SCOTT, poi RICHARD PETTY e BUDDY BAKER. Il team canadese è capeggiato da EARL ROSS ed ha per sponsor una ditta di birra canadese.



La sfida tra la USAC e la NASCAR fa vertice su due grandi piloti, A.J. Foyt, della USAC e Pearson, della NASCAR. Alcuni piloti USAC gareggiano nel campionato NASCAR per l'incentivo dei premi

GRANATELLI starter

DAYTONA - La 500 miglia stock car di Daytona avrà uno «starter» famoso: Andy Granatelli, che guiderà il «pace car» aprendo così la classica gara con 240 mila dollari in palio. Granatelli non è nuovo di Daytona. Infatti nel 1961 ottenne una velocità record — per quel tempo — di 172.166 miglia orarie, successivamente però, abbandonata l'attività, veniva eletto Chairman della NASCAR del comitato tecnico. Granatelli piloterà una Pontiac d'argento 1973.

«Sono orgoglioso di dare il via a questa 500 miglia, specie in occasione del 25.mo anniversario della NASCAR. Voglio sperare che la mia macchina, guidata da Richard Petty, possa trionfare.» Petty ha vinto tre volte, durante le precedenti 500 miglia, mentre l'anziano padre Lee Petty, fu il vincitore della prima 500 miglia di Daytona, 25 anni or sono.

Le berline radiocomandate

Quest'anno molti piloti hanno cambiato macchine e sponsor, altri sono rimasti fedeli ai «patron» ricevendo in cambio ingaggi favolosi. Buddy BAKER, che tra l'altro è stato assunto quale direttore delle relazioni pubbliche dell'International Speedway del Texas sia pure a prestazione intercalata, è il primo pilota delle stock car che abbia oltrepassato la barriera delle 200 miglia su circuito. Infatti lo scorso anno sull'ovale del Texas World Speedway il pilota sfiorava le 203 miglia orarie (oltre 320 kmh.), e vinceva la corsa. Baker anche quest'anno



Donnie Allison



Richard Petty (a sinistra) e Bobby Allison saranno come al solito protagonisti della serie NASCAR



Buddy Baker

avrà quale sponsor della sua Dodge rossa, la K & K Insurance, una compagnia di assicurazioni di Charlotte della Carolina del Nord, e spera di raddoppiare i 200 mila dollari vinti in appena due anni di competizioni.

Cale YARBOROUGH, vincitore qui a Daytona nel 1967 e '68 e per quattro volte partente dalla prima posizione guiderà la Chevrolet preparata dalla Junior Johnson ed avrà la Coca Cola patrocinatrice dell'intero campionato nazionale. Il rosso americano del sud detiene il record delle qualificazioni con 194.015 miglia orarie, ma tecnici e piloti sono del parere che la media delle prove di qualifica, quest'anno dovrebbe superare le 200 miglia.

«Dovrete guardarvi da Benny PARSON», ammoniscono i tecnici delle squadre avversarie. Il giovane pilota

di Detroit è al quarto anno di competizioni e tutta l'invernata l'ha dedicata alla sua Chevrolet 1972, assistito dalla «crew» (cioè la squadra di meccanici) più giovane di tutta la NASCAR, guidata dal 23enne Travis Carter. Nella 500 miglia di Daytona dello scorso anno Parson si piazzò quarto dopo aver perduto un parafango che gli fece sfumare il sogno di vittoria.

Inutile dire che A. J. FOYT è il grande favorito specie ora che guida la fiammante Chevrolet preparata dall'esperto meccanico «Banjo» Matthews del North Carolina e sovvenzionata dalla «Purolator filter». La nuova Chevrolet Laguna sarà dipinta tutta in oro per celebrare il 50.mo anniversario della «Purolator». Lo scorso anno, lo sfortunato asso di Indy, vinse la 500 miglia di Daytona

e la Miller High Life 500 di Ontario (stock car) incassando complessivamente 95 mila dollari, senza contare la borsa ricevuta per il piazzamento al secondo posto nella 500 miglia di Atlanta e nella 500 miglia del Texas.

La «Purolator» sarà altresì lo sponsor della Mercury 1972 dei fratelli Wood — che lo scorso anno vinsero 8 gare NASCAR, — ma quest'anno, al volante della Mercury ci sarà David PEARSON. In sette anni di corse, l'asso della Carolina del Sud ha vinto complessivamente 826.735 dollari, (mezzo miliardo di lire) secondo, per vicine, soltanto a Richard Petty.

Naturalmente non va dimenticato che la STP sarà presente con la famosa Chevrolet rosso-blu di Richard PETTY che l'anno scorso vinse per la quarta volta l'ambito titolo di campione nazionale per stock car e tutto

lascia credere che l'allampanato pilota della Carolina darà battaglia a fondo per iniziare il campionato NASCAR in prima posizione di classifica.

La sfida alle sport

Se per la 24 Ore di Daytona una quarantina di migliaia di spettatori affollano il circuito per la 500 miglia stock car questa ridente spiaggia della Florida esplosa, rigurgita di folla proveniente da tutti gli Stati Uniti, perché le stock car hanno un potere d'attrazione dieci volte superiore alle gare per il titolo mondiale marche.

Questa constatazione trova la conferma nel monte premi che gli organizzatori offrono senza esitazioni, sicuri di riprendersi tutto con un'affluenza spettacolare. Aggiungete poi che la 500 miglia di Daytona rappresenta, la corsa più entusiasmante e prestigiosa dell'intero campionato ed avrete l'esatto quadro della situazione. Tempo fa, gli organizzatori del Daytona Speedway avevano inviato lettere d'invito ad alcuni piloti di grido delle stock car sperando che questi potessero trovare uno sponsor ed una vettura onde gareggiare alla 24 Ore di Daytona. Mo-

tivo? Perché con due o tre nomi famosi della NASCAR alla gara di durata, il «pienone» non sarebbe mancato, con o senza le Ferrari, le Matra o Mirage.

Questo campionato mondiale marche, in America non interessa. Per svariati motivi. Innanzitutto non vi sono case costruttrici come la Ferrari, Alfa, Porsche ecc. interessate a conquistare il titolo di campione. Mancano le ditte coinvolte con materiale da competizione usato nelle vetture, mancano gli sponsor interessati a reclamizzare i loro prodotti, manca l'interesse del pubblico perché esso pensa che, tutto al più, in America si svolgono due corse (Daytona e Watkins Glen) le quali, complessivamente richiamano sì e no 90 mila spettatori. Una volta erano le Ferrari, le Alfa Romeo e le Porsche in gara ad atti-

E' cambiato (ecco come) il regolamento delle «stock»

La National Association Stock Car Auto Racing (NASCAR) ha annunciato le modifiche per il 1973 apportate al regolamento di gara. Oltre 65 tipi di macchine, divise in due categorie, potranno competere nelle 19 gare per stock car. La prima categoria comprende vetture, aventi il «wheel-base» (cioè il passo) di 120 inches circa 3 metri, comprende vetture del tipo Buick, Ford, Le Sabre, Chevrolet, Impala, Chrysler, Dodge, Mercury, Oldsmobile Delta, Toronado, Plymouth, Pontiac. Nella seconda categoria, invece, figurano tutte le «compatte», tra le quali Matador, Malibu, Charger, Gran Torino Ford, Chevrolet Montecarlo ecc.

Anche i carburatori saranno ridotti drasticamente. Questo per non concedere ad un certo tipo di macchine di applicare carburatori con diametri superiori ad altre che giustamente partirebbero handicappate. La decisione è stata presa dal presidente della NASCAR, William France jr., figlio del pioniere della federazione per le stock car William «Bill» France che il 21 febbraio 1948 teneva a battesimo la NASCAR e la dirigeva sino a che l'età e gli impegni non lo forzavano a cedere le redini all'attivissimo figlio.

Dunque la NASCAR compie quest'anno 25 anni: «Happy Birthday, NASCAR»!... Potrà sembrare una esagerazione dicendo che questa categoria dopo la formula USAC è la più seguita negli USA. Basti pensare che nel 1972 ben 6 milioni e mezzo di spettatori hanno assistito alle varie gare in tutti gli Stati Uniti, mentre il monte premi totale ha raggiunto i 3 milioni e mezzo di dollari, anche qui seconda solo alla USAC.

Naturalmente, in questi 25 anni, moltissime innovazioni sono state ap-

portate e nel regolamento e nelle macchine. Ultima quella della radio ad onde corte che tiene in contatto continuo il pilota col capo meccanico al box.

Buddy Baker spiega: «Con questo mezzo di comunicazione lo scorso anno, potei vincere facilmente la 500 miglia del Texas. Tallonavo comodamente il capo gruppo ed il risucchio fece salire la temperatura del radiatore dell'acqua a 240 gradi Fahrenheit, quando il capo meccanico Sarry Syde mi ordinò di staccarmi. Immediatamente la temperatura scese sui 200 gradi e quando mi fermai per il rifornimento, egli inserì un liquido raffreddante che mi fece ottenere la temperatura normale e riprese la corsa finii in prima posizione.»

Senza la radio, spiega Baker, il capo meccanico non potrà mai sapere della temperatura e al mio arrivo al box dovrà iniziare a fare prove e «test» perdendo secondi preziosissimi. «Oggi la radio non è un lusso, ma una necessità.» Per la cronaca bisogna dire che la prima radio comunicante fu applicata da Jack Smith nel 1960, ma le radioline moderne sono più sofisticate, precise, non subiscono interferenze perché usano lo stesso sistema delle radio di bordo degli aerei, ed aiutano i meccanici nel lavoro dei box.

Ultimissima novità, qui a Daytona è il «foto finish», il finale fotografato. Ci vollero tre giorni per decidere chi aveva vinto la prima 500 miglia di Daytona nel 1959, mentre quest'anno, in caso di arrivo serrato, impiegheranno soltanto 20 minuti per sviluppare e stampare la foto dell'arrivo. Il sistema usato da Daytona è stato ceduto dalla Redlake Locam High speed Motion Picture, una compagnia che lavora per la vicina Capo Kennedy. La nuova macchina può scattare 300 fotogrammi in un secondo. La linea di demarcazione per l'arrivo a Daytona è larga 45 centimetri. Concesso che l'arrivo avvenga a 190 miglia orarie, la macchina fotograferà 300 fotogrammi per centi-

metro, di conseguenza di potranno ottenere tre gradi foto dell'arrivo esatte e precise che occhio umano altrimenti non potrebbe vedere.

E' stato compiuto un esperimento gettando un grosso blocco di cemento su una bottiglia e fotografato con la macchina Locam. Prima che la bottiglia si rompesse, la «supercamera» ha ripreso 75 fotogrammi. Questa, in altre parole la si può chiamare altissima velocità fotografica! Tuttavia i dirigenti dello speedway non credono che quest'anno l'arrivo sarà al «foto finish». La competizione è troppo grande, troppo accanita, e sicuramente qualcuno riuscirà a staccare il gruppo dei partenti che arriverà allo scadere della quarta ora assottigliato di molto. Per concludere, il 18 febbraio a Daytona ci sarà il fuoco pirotecnico spettacolare E chi ne godrà immensamente sarà il pubblico, il grande pubblico delle grandi corse.

Lino Manocchia

● Trentaquattro vetture sono già iscritte alla 500 MIGLIA D'INDIANAPOLIS e si sa che oltre venti sono delle Eagle, di cui quindici coppie esatte della monoposto che stabilì un nuovo record dei quattro giri del circuito il maggio scorso, pilotata da Bobby Unser.

● Le F. 5000, come si sa, quest'anno potranno partecipare alle gare USAC, purché in accordo con i regolamenti. Si prevede che al campionato verranno aggiunte almeno altre cinque gare, allo scopo di attirare alcuni dei piloti della SCCA.

● Il californiano FRANK SCURRIA ha comprato la Ensign F. 3 di McInerney, che monta un motore Vegantune. Scurria, che correva in Formula B in America (ove ha vinto la sua prima gara) e già conosciuto in Inghilterra ove partecipava a corse motociclistiche negli anni 1966-67.



Bobby Isaac



Cale Yarborough



Fred Lorenzen



Dave Marcis



Benny Parsons



David Pearson

rare il grosso pubblico, ma ora, mancando le dive, viene meno l'interesse per questo tipo di competizione destinata a scomparire col tempo.

«Se continueremo di questo passo, l'anno prossimo organizzeremo una gara sprint sull'ovale sicuri di richiamare più pubblico delle 24 Ore — commentava Jim Foster, addetto stampa dello speedway — Se non avessimo organizzato la 'Daytona week', ovvero la settimana di corse di Daytona — prosegue Foster — ci avremmo rimesso la pelle e le ossa.»

Ma la «Daytona week» che durerà quasi un mese ininterrotto, con la 24 Ore, la 300 miglia del 17 per vetture sport, con la 500 miglia del 18 febbraio, e quindi con le gare di motociclette, chiuderà il conteggio in attivo, quasi certamente.

● Oltre a David Oxton, un «nuovo» della F. 5000 quest'anno sarà COLIN HYAMS. Questo giovane e ricco australiano correrà con una nuova Lola T 330, con motori messi a punto da Bolthoff. Oxton, come si è già detto, porterà in Europa la Begg con la quale corre nella Coppa Tasmania: motori messi a punto dalla Morand. Alla fine della scorsa stagione, Oxton partecipò ad alcune gare inglesi con una Merlyn.

● Se la nuova sport tre litri di ALAIN DE CADENET sarà costruita — e per ora non è certo, perché dipende dal patrocinio — sarà opera di un noto costruttore e non messa insieme in un piccolo garage, come avvenne l'anno scorso per la Duckhams Special. Dato che per i suoi impegni con Graham Hill come suo direttore sportivo, de Cadenet non potrà probabilmente correre, spera che il team rivererà le vetture. Ha già rifiutato offerte, non ritenendo che squadre e piloti fossero all'altezza. Vorrebbe che le macchine corressero in gare di campionato (oltre alla 24 Ore di Le Mans) e ammette che poche cose gli darebbero soddisfazione quando di vederle alla Targa Florio.

CLUB CONTINUAZ. DA PAGINA 6

Nell'officina di Gurney si lavora anche 16 ore al giorno. Bisogna battere il tempo soprattutto per poter provare. E a Phoenix, ove si aprirà il grande carosello milionario, il «team» di Dan sta svolgendo un lavoro di ritocco spettacolare.

«Prima, con Ontario, era più facile; in un'ora eravamo sul circuito. Ora bisogna compiere traversate di deserti e colline che non finiscono mai.»

I più silenziosi, e misteriosi, sono Parnelli Jones ed A.J. Foyt. Il primo ha dato via libera a Mario Andretti il quale meritatamente si è preso una vacanza di due settimane nelle isole Bahamas, con la signora, per poi andare a Daytona, mentre Al Unser e Joe Leonard si sono alternati, con la massima segretezza per collaudare il nuovo bolide che, dice Parnelli, «sarà altamente competitivo, completo e rispondente alle esigenze che il campionato USAC richiede.»

A. J. Foyt poi è il mutismo in persona:

«Perché dovrei rivelare dettagli tecnici che gli avversari potrebbero copiare? Vedrete le macchine in corsa e rimarrete di stuco.»

Che i nuovi bolidi edizione 1973 saranno superlativi, mozzafiato ce lo ha confermato Jep Cadou, addetto stampa della federazione USAC di Indianapolis: «Dal lontano 1911 ad oggi il progresso ha compiuto un passo gigantesco. Sia in senso tecnico che finanziario. Ed i costruttori moderni sanno che per poter conquistare quella montagna di dollari (complessivamente oltre 2 miliardi e 400 milioni) occorre costruire il mezzo più sofisticato, più forte e perfetto di questo mondo. Molti piloti non parteciperanno a tutte le gare in programma, ma si contenteranno di correre nei tre «superovali»: Indy, Ontario e Pocono. Ad essi basta poter vincere una di queste corse per assicurarsi un gruzzolo di dollari da far gola al campionato di Formula uno.»

E al proposito di formula uno, sarà bene aprire una parentesi. La decisione presa dagli organi internazionali a proposito della sostituzione degli eventuali piloti «forfait» con macchine e piloti USAC ha lasciato perplessi costruttori, piloti e dirigenti. Abbiamo chiesto ad alcuni di essi un commento, ed abbiamo ricevuto questa risposta:

«Possono pagare gli ingaggi che gli americani richiedono? — si è chiesto Giorgio Bignotti — I dirigenti europei hanno tenuto conto delle spese cui andrebbero incontro i concorrenti americani per portarsi sui luoghi di gara? Come compenserebbero queste spese astronomiche?»

Jep Cadou, dopo aver detto che la cosa è semplicemente «puerile ed impossibile» ha aggiunto: «E i signori europei pretenderebbero che gli americani stessero a casa in attesa di una telefonata che li avvertisse di andare a sostituire tizio o caio, il quale non vuol correre perché il premio di quella data corsa è troppo piccolo. Ignorano, forse, che il programma USAC non concede riposo e che quasi ogni 20 giorni in USA ha luogo una gara e i teams debbono compiere spostamenti logistici spesso impossibili?»

Parnelli Jones ha semplicemente affermato: «Per recarci dalla California a Pocono e restare lì 10 giorni per le prove, nel 1972 abbiamo speso 26 mila dollari (quasi 16 milioni di lire) di pure spese per soggiorno e trasporto. Quanto costerebbe un viaggio, per esempio a Monaco? Idea banale, sballata, senza un filo logico ed aggiungerei un tantino presuntuosa quella di chiedere ai piloti USAC di «rimpiazzare» un europeo che pretende un premio superiore. Gli americani dicono: senza benzina la macchina non corre, e senza i soldi la benzina non affluisce nel serbatoio.»

Ad ogni modo ai lati negativi si aggiungono quelli positivi, anche se limitati in un piccolo cerchio. Watkins Glen, ad esempio, ci ha detto che sarebbe disposta ad accogliere piloti americani anziché dare premi d'ingaggio a piloti europei spesso non superlativi. E il Grand Prix 1973 potrebbe vedere due assi americani al volante di macchine Formula 5000 o Formula 2 al fianco delle poderose «saette» di formula uno con il conseguente svantaggio tecnico di facile intuizione.

Mark Donohue, per esempio, e Bobby Unser, potrebbero apparire sul circuito del Glen sempreché il calendario USA non impedisca ad essi di tener fede ai contratti altamente compensati da ingaggi favolosi, ma la loro presenza sarebbe più negativa per la loro personalità che altro. Ad Ontario circa due anni or sono le suddette

Migliaia di dollari per la sicurezza

formule cozzarono contro la Formula uno e la smagliante vittoria di Mario Andretti su Ferrari, ed il piazzamento degli altri assi europei fecero capitolare le formule 5000 e 2 per mancanza di forza e di qualità meccaniche. Se consideriamo la presenza delle due formule soltanto come un riempitivo, va bene, ma se intendiamo porle al livello dei bolidi F. 1, allora si vuol proprio prendere per il naso spettatori, piloti e costruttori.

E torniamo alla nostra rassegna 1973. Chi entrerà in campo e in tono minore, sarà la STP di don Andy Granatelli il quale affiderà la sua Lola-Foyt ad Art Pollard e probabilmente avrà nuovamente nel team Wally Dallenback, il pilota «metodico e continuo», ma non superlativo.

Vincent Granatelli ha detto ad AUTOSPRINT che le Lola nel campionato scorso hanno risposto bene ed intende bissare, dopo aver compiuto varie modifiche al telaio ed alle sospensioni senza toccare il motore, un tempo Ford, ora Foyt.

Attesa è la prestazione delle McLaren, ufficiali e Penske. Il costruttore della Pennsylvania quest'anno avrà alle sue dipendenze tre piloti che non vengono definiti «superteam», ma possono benissimo tener testa a moltissimi avversari blasonati. Mark Donohue, vincitore di Indianapolis del 1972, avrà al fianco Gary Bettenhausen ed il campione delle stock car Bobby Allison che correrà soltanto ad Indy, mentre Donohue sarà presente soltanto nelle tre grandi «500 miglia» per poter partecipare alle Can-Am con la nuovissima Porsche.

«Vetture nuove, provate e riprovate con esito favorevole e decisamente lanciate alla conquista del grosso premio» ha detto Penske.

La McLaren «ufficiale», invece avrà al volante delle vetture giallo-arancione Johnny Rutherford che ha lasciato il Michner-Patrick team e Peter Revson il quale, come Donohue, sarà presente soltanto nelle tre «500 miglia» per poter gareggiare nella Can-Am e con l'Alfa nelle gare del mondiale marche.

La squadra Michner-Patrick Petroleum, la cui direzione tecnica è stata assunta da Giorgio Bignotti, conserverà Swede Savage con l'aggiunta di Gordon Johncock

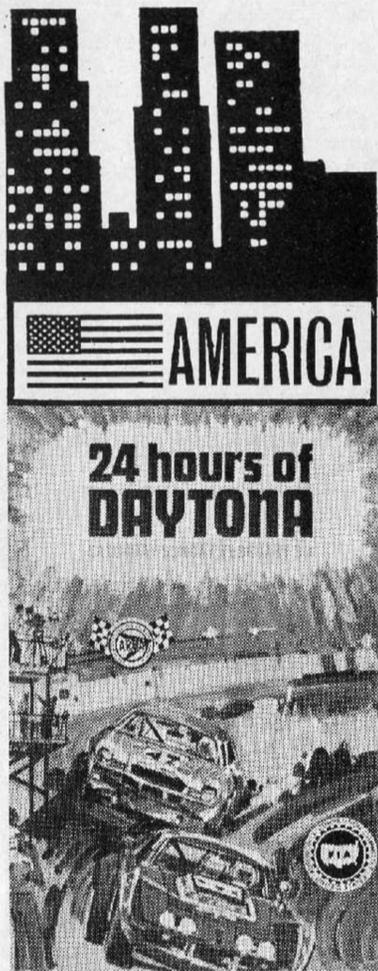
«Abbiamo due giovanissimi e poderosi piloti, due Eagle seconde a nessuno e speriamo di poter contrastare la marcia del «superteam» (Andretti-Leonard-Unser) dove Andretti dovrebbe ben figurare avendo quest'anno una vettura eccezionale», ha detto Bignotti.

La lingua batte dove il dente duole. Bignotti sarebbe stato propenso a portarsi dietro l'asso di Nazareth, ma per muovere Andretti ci vogliono carri carichi di dollari e cavalli di forza eccezionale.

In complesso, tutte le squadre hanno cercato di dare uniformità al settore piloti dotandoli con macchine di gran lunga superiori a quelle della passata stagione e ciò era importantissimo poiché quest'anno, stando a quanto ci hanno detto i «creatori» dei mostri, le velocità non dovrebbero scendere al di sotto delle 180 miglia e superare facilmente le 195 (da 290 a circa 314 kmh.). Alla nostra domanda: «Quali piloti e macchine avranno una maggiore chance quest'anno?» Tutti hanno risposto con una frase standard: «Nessuno lo sa. I piloti rappresentano il non plus ultra della storia automobilistica, le vetture sono le più sofisticate e perfette che mente umana ricordi. E' come giocare un terno secco al lotto.»

Dappertutto regna un fervore di preparazione eccezionale. Gli sponsor hanno gettato dollari ad occhi chiusi, pensando non solo ai già sicuri monte premi, ma a quelli che verranno annunciati di volta in volta. Diecine di ditte americane hanno fatto conoscere di essere disposte a donare premi vistosi per ottenere, in tal modo, una propaganda pari alla spesa, se non duplicata. Stando così le cose, si comprende chiaramente che tutti i protagonisti del grande «show» rombante puntano decisamente a presentarsi in condizioni privilegiate.

In seno alla USAC qualcuno aveva riportato sul tavolo delle discussioni alcuni progetti intesi a ridurre le velocità — «la maggiore sicurezza, ma questa — dicono i costruttori — interessa più a noi che a loro. Noi investiamo centinaia di migliaia di dollari e mettiamo su di essi una vita umana. Non dovranno quindi dirci come salvaguardia i concorrenti.»



Nella foto in basso, a contatto la favorita Matra e la vincitrice Carrera. La defaillance delle Sport ha spianato la via alle GT, che comunque hanno compiuto una bellissima corsa nell'ambito della loro categoria di appartenenza

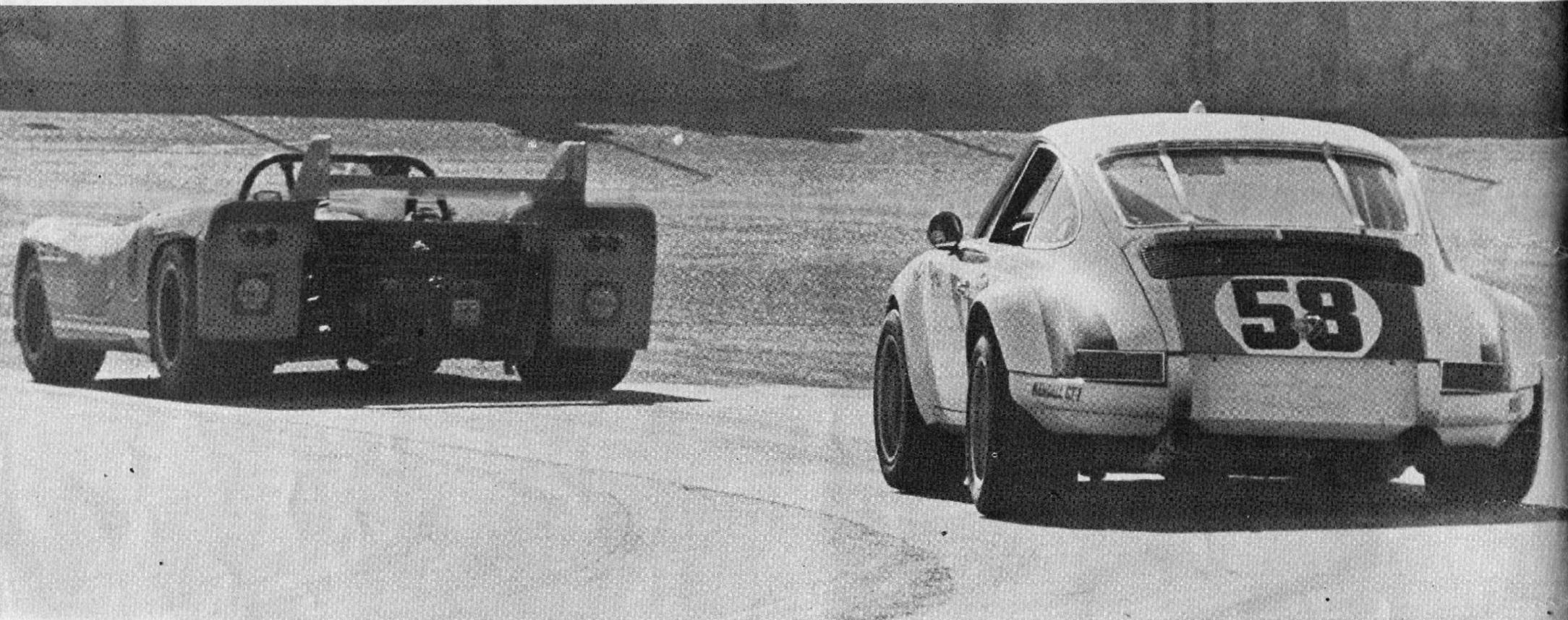


A sinistra, John Wyer, direttore sportivo della squadra Gulf-Mirage, l'unico a Daytona con due sport ufficiali, a colloquio con il suo pilota Bell. Wyer naturalmente si attendeva una vittoria, non un malinconico doppio ritiro

Le scene della

«prima» Marche

Daytona



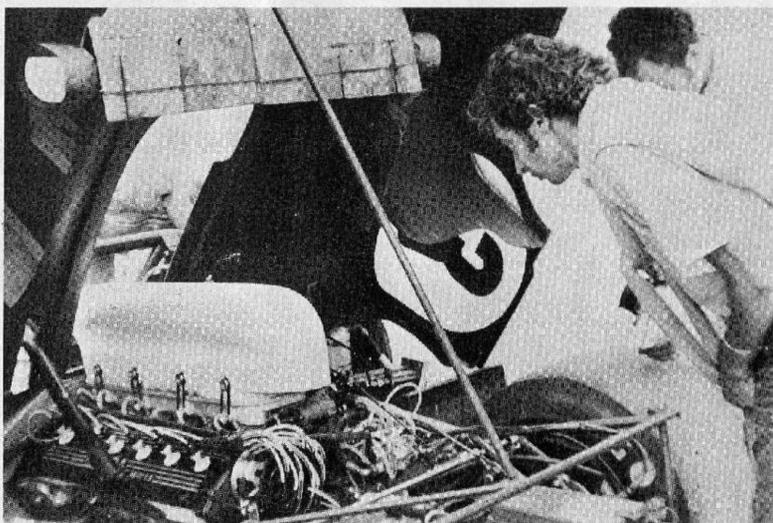
MODENA giudica così

MODENA - Il piazzamento di due vetture private Gran Turismo in produzione della Ferrari, ha ribadito l'efficienza di queste berline che già nello scorso anno si erano imposte, soprattutto in quel «Tour de France» che è ambizioso. I responsabili di Maranello ne tengono il debito conto perché nella «maratona» di Daytona molti fattori hanno concorso a determinare la dura selezione. La Ferrari non ha partecipato ufficialmente, ma era ben rappresentata con scuderie che alla perfetta organizzazione accompagnano una giudizioosissima scelta dei piloti.

Nei circoli competenti e vicini alla Ferrari si è messo in evidenza che la Ferrari costruisce in serie motori a 12 cilindri dal 1946 e che le sue gran turismo compendiano le esperienze dirette di oltre 25 anni di affermazioni. E chi, dunque, può negare la

validità di queste prove sportive nei loro riflessi utilissimi sulla produzione? E' certo che per diverse ragioni da parte di qualcuno, notoriamente ostile alle competizioni, non si è di questo parere; ma la realtà lo smentisce in pieno, perché è indubbio che oggi per migliorare i mezzi, per renderli più sicuri e nello stesso tempo più efficienti, dobbiamo collaudarli in esteso.

«Io sono sempre stato del parere — ci ha detto Vittorio Stanguellini — che senza le corse non si può lavorare con dati tecnici concreti. Tutto in corsa concorre a fornirci delle indicazioni. E come potremmo diversamente ottenere determinati risultati? D'altra parte noi vediamo che oggi, chi più chi meno, tutte le grandi fabbriche, direttamente o no, sono presenti nel mondo delle corse. Ma è ormai storia vecchia e non vale ripetere certi concetti. Per le Daytona Ferrari si tratta indubbiamente di macchine perfette perché reggere a una corrida di tal genere, condotta a un ritmo di oltre 170 orari per 24 Ore, è indice di grande perfezione. Ma non è la prima volta che



Beltoise, ormai in borghese, guarda il 12 cilindri della sua Matra e sembra che dica: «ma come ha fatto a rompersi una biella...»

macchine della Ferrari in produzione e, quindi, di proprietà privata, la spuntano sui mezzi costruiti espressamente. Certo che si deve regolamentare un po' tutto questo settore, perché è chia-

ro che la partecipazione deve essere qualificata. Le vetture del Gruppo 4 si sono dimostrate le brillanti protagoniste delle corse a lunga distanza. Non mi stupisco certo che due Gran Turi-

simo Ferrari Daytona siano entro i primi cinque posti nella classifica della 24 Ore di Daytona. E per ribadire che le corse sono assai importanti anche ai fini della affermazione della nostra industria, le dirò che il cav. del Lav. Renzo Orlandi, a Parigi si è incontrato qualche giorno fa con esponenti del mondo dell'auto, i quali gli hanno parlato della Ferrari, della Maserati e della Stanguellini per i loro successi nelle corse. Noi con le nostre junior siamo andati a vincere, si può dire, in tutto il mondo coi motori Fiat...».

Comunque, ritornando alla bella prova delle vetture private di «Pozzi» e di «Chinetti» (a proposito: a Luigi Chinetti daranno il premio per essere un personaggio di Le Mans, come corridoio prima, e come concorrente poi con le sue Ferrari) va rilevato che si sta facendo strada Chinetti jr. Pare abbia intenzione di dedicarsi anche alle monoposto. Ma con quale macchina? Le Ferrari non si possono avere e la North American Racing Team preferisce il «cavallino»...

Mario Morselli

Oltre centomila
per una festa F.1
a 37° all'ombra!

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPORT
NT

domenica **SPRINT**

FITTIPALDI profeta (anche) in patria e non basta per gli avversari giustificare la nuova sconfitta con il dover correre «a balzelloni» a INTERLAGOS

DALL'INVIATO

SAO PAULO - Stavolta a favore Fittipaldi, secondo i suoi avversari, c'era la pista «a balzelloni», che obbligava le macchine a scarti improvvisi in determinati punti, talché tutti erano obbligati a togliere i piedini dagli acceleratori ed a subire i contraccolpi allo sterzo ed alla direzionalità della loro macchina. Dicendo «i suoi avversari» diciamo soprattutto quelli della Tyrrell, che hanno paragonato la pista di Sao Paulo a quella di Brands Hatch, quanto a difficoltà di sistemare la macchina in modo decente.

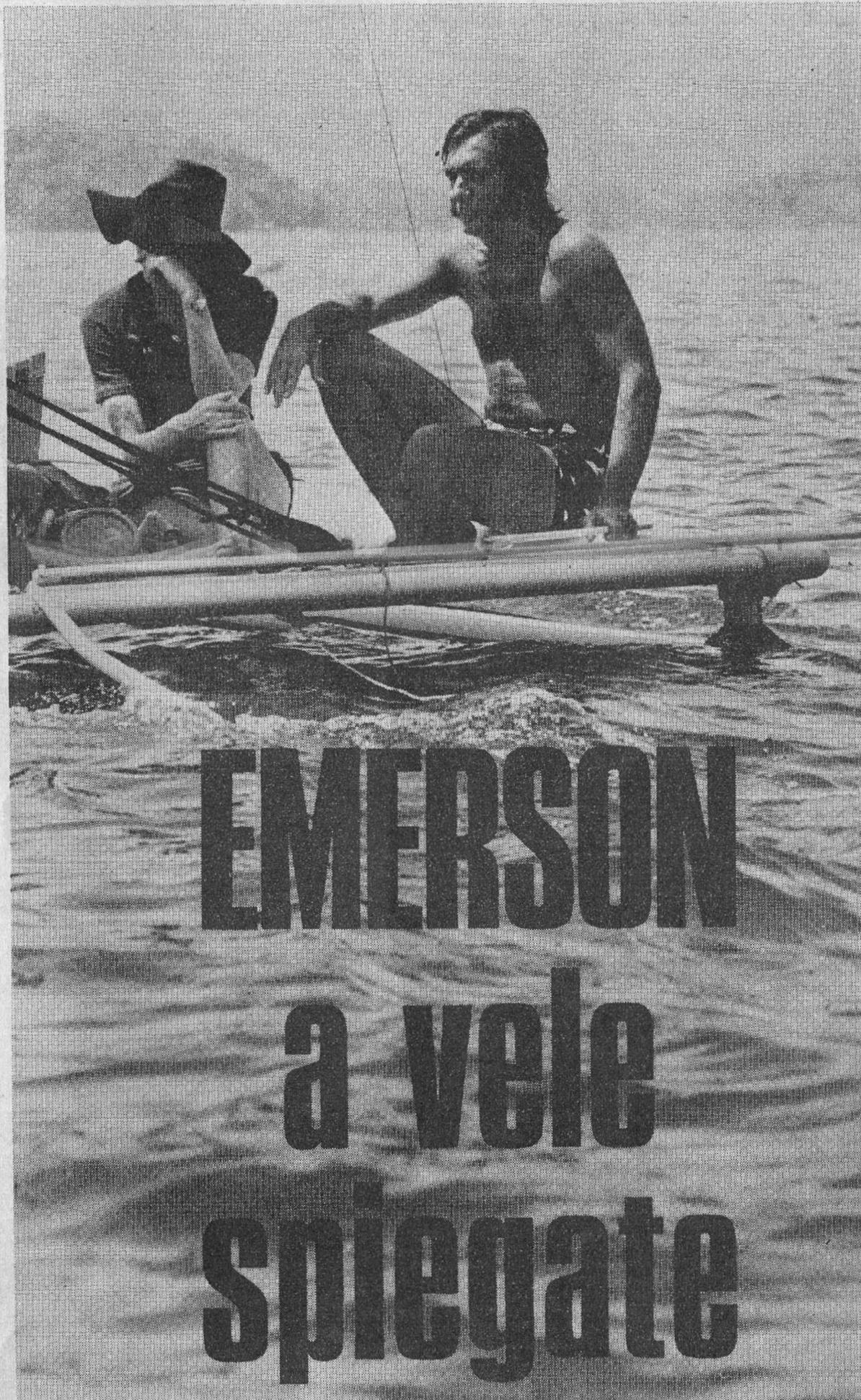
Intendiamoci, che la pista di Interlagos non fosse proprio ideale dal punto di vista del fondo è vero, ma è anche vero che era uguale per tutti.

Quindi, il Fittipaldi che se ne va via tranquillo e che vince come ha splendidamente vinto questo Gran Premio del Brasile, prima gara titolata in paese «carioca» e seconda prova del Campionato del Mondo 1973, il Fittipaldi che se ne va in questo modo deve avere qualcosa di più degli altri. Ha la macchina, certo la migliore del momento visto che si sa adattare benissimo a tutte le condizioni e vince, ma la macchina da sola non basta. Questo Fittipaldi è davvero molto bravo, e le vittorie se le merita.

Stewart e Peterson a gomitate

Si è meritata quella argentina, e sapete come è andata, e sapete come la pensiamo. Poi si è meritata quella brasiliana, per lui la più bella perché costruita davanti alla sua gente, e non possiamo che ripetere quello che avete letto la settimana scorsa: It is a log way ti Fittipaldi. La strada è lunga per arrivare a Fittipaldi, perché anche se c'è qualcuno che sarebbe potenzialmente capace di farlo, questo qualcuno non ha la macchina capace di servirlo fino in fondo.

Questo qualcuno, ben individuabile, è Jacky Ickx che ancora ha dimostrato le sue doti di combattività, oltre alle qualità di classe che speriamo nessuno voglia negargli. Ickx, impossibilitato a far meglio di quello che ha fatto, ma che ha suscitato l'ammirazione anche dei suoi avversari diretti che lo avevano visto al lavoro in prova e in



EMERSON
a vele
spiegate

Perfettamente rilassato dall'aria di casa, ormai completamente conscio dei propri mezzi, Emerson Fittipaldi non si è fatto sfuggire il raddoppio nella «sua» Interlagos, conducendo dal primo all'ultimo del 40 giri previsti e stabilendo anche il giro più veloce, assieme a quel vecchio volpone di Hulme

gara, è stato sfortunato qui con una foratura che non è stata unica, ma che per lui significa perdere due punti per il Campionato del Mondo. Poiché siamo soltanto all'inizio di questo campionato non si può mai sapere cosa può accadere e quindi anche i due punti perduti oggi potrebbero diventare importanti.

A parte il punteggio, Ickx e Stewart sono stati gli unici all'altezza del campione del mondo, tenuto conto di tutte le condizioni, e la cosa non può essere che rallegrante dal punto di vista di chi va alle corse e le segue senza preconcetti e senza avere favoriti personali. Ad Interlagos, insieme con Ickx e Stewart a far da contrappunto a Fittipaldi poteva esserci anche Peterson, che nella fase iniziale della corsa è stato svantaggiato da un poco di confusa mischia e che poi si è buttato alle calcagna di Stewart, e per una decina di chilometri ha fatto con lui le «gomitate» che Fittipaldi aveva dovuto fare in Argentina due settimane fa.

La dura lotta di Pace

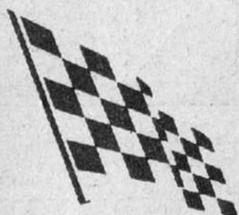
Gli è successo un guaio al cambio e non ha potuto fare a meno di uscire di pista, terminando la sua vettura con una ruota rotta e niente più. Però era chiaro che voleva passare Stewart e che ci sarebbe riuscito, anche se Stewart aveva ben cominciato a fare quello che aveva fatto in Argentina con Fittipaldi, cioè una bella imitazione di Brabham.

Con questo, diciamo quindi che gli uomini da primo posto (se non in classifica almeno nella considerazione di tutti) sono quattro, e poi il discorso si potrebbe allargare perché abbiamo visto come all'inizio ce ne fosse anche un quinto, capace di fare scintille nonostante la evidente inferiorità del mezzo. Il quinto è Carlos Pace, e la sua gara iniziale, con il secondo posto difeso coi denti fino a che la macchina ha retto, dice almeno che quello che pensavamo di lui l'anno scorso trova conferma nei fatti che personalmente egli sa fornire.

Sono mancati taluni di quelli che avrebbero potuto dare almeno una dimostrazione personale proporzionalmente buona, ma è certo che

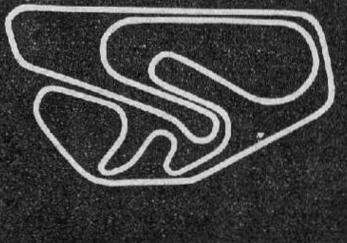
Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 20



gara internazionale di velocità valida quale seconda prova del Campionato Mondiale Piloti di Formula 1. Autodromo di Interlagos, San Paolo, Brasile, di 7.960 metri, 40 giri pari a km 318,4 Tempo sereno; temperatura calda; spettatori oltre 100.000. 11 febbraio 1973.

G.P. del BRASILE



COSI' (IN 20) AL VIA

RONNIE PETERSON (Lotus-JPS) 2'30"5	EMERSON FITTIPALDI (Lotus-JPS) 2'30"7	JACKY ICKX (Ferrari) 2'32"0
CLAY REGAZZONI (BRM-Marlboro) 2'32"4	DENIS HULME (McLaren-Yardley) 2'32"7	
CARLOS PACE (Surtees-Fina) 2'32"7	CARLOS REUTEMANN (Brabham) 2'32"9	JACKIE STEWART (Tyrrell) 2'33"3
FRANCOIS CEVERT (Tyrrell) 2'33"4	J.P. BELTOISE (BRM-Marlboro) 2'33"5	
WILSON FITTIPALDI (Brabham) 2'34"3	PETER REVSON (McLaren-Yardley) 2'34"3	NIKI LAUDA (BRM-Marlboro) 2'35"1
MIKE HAILWOOD (Surtees-Fina) 2'35"5	J.P. JARIER (March-STP) 2'37"6	
HOWDEN GANLEY (Iso-Marlboro) 2'37"6	ARTURO MERZARIO (Ferrari) 2'37"7	NANNI GALLI (Iso-Marlboro) 2'38"7
MIKE BEUTTLER (March) 2'39"9	LUIS PEREIRA BUENO (Surtees-Fina) 2'42"5	

COSI' (IN 12) ALL'ARRIVO

1. Emerson Fittipaldi (John Player Special-Lotus 72) 40 giri in 1.43'55"6, media 183.860 kmh; 2. Stewart (Tyrrell-Ford) 1.44'09"1; 3. Hulme (McLaren-Yardley) 1.45'42". 4. Merzario (Ferrari 312 B 2) a 1 giro; 5. Ickx (Ferrari 312 B 2) a 1 giro; 6. Regazzoni (BRM-Marlboro) a 1 giro; 7. Ganley (Iso-Marlboro) a 1 giro; 8. Lauda (BRM-Marlboro) a 2 giri; 9. Galli (Iso-Marlboro) a 2 giri; 10. Cevert (Tyrrell-Ford) a 2 giri; 11. Reutemann (Brabham-Ford) a 2 giri; 12. Bueno (Surtees-Fina) a 4 giri.

I NUOVI PRIMATI

Sulla distanza: Emerson Fittipaldi, media 183.860. Sul giro: Emerson Fittipaldi e Denis Hulme in 2'35"0, media 184.877. Essendo la prima volta che Interlagos ospita una prova mondiale, non esistono primati precedenti.

RITIRI	QUANDO	PERCHE'
Beltoise	23. giro	rottura motore
Beuttler	18. giro	rottura motore
Jarier	17. giro	rottura motore
Pace	9. giro	rottura motore
Hailwood	6. giro	rottura sospensione
Peterston	5. giro	rottura cambio
W. Fittipaldi	5. giro	rottura cambio
Revson	3. giro	rottura cambio

LA NOSTRA PAGELLA DEI PROTAGONISTI

E. Fittipaldi, Ickx, Pace ●●●●● - Stewart, Beltoise, Hulme, Merzario, Peterson ●●●● - Regazzoni Cevert, Reutemann, Galli, Ganley, Hailwood ●●● Jarier, Beuttler, Lauda ●● - Revson, W. Fittipaldi, Bueno non classificabili.

LA CLASSIFICA MONDIALE DOPO LA SECONDA PROVA

EMERSON FITTIPALDI punti 18; Stewart 10; Cévert e Hulme 6; Ickx 5; Merzario 3; Wilson Fittipaldi e Regazzoni 1.

La terza prova sarà il Gran Premio del Sud Africa, in programma a Kyalami il 3 marzo.

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

non è colpa loro. Prima di tutti Regazzoni, afflitto fin dalle prove da qualche balorda vicenda che ha coinvolto la sua macchina e che probabilmente trova origine anche nella differenza di rendimento delle gomme, oltre che nella specifica inferiorità del suo mezzo anche rapportato a quello dei suoi compagni di squadra.

Regazzoni in gara era in lotta con Merzario, che oltre ad essere semiesordiente ha anche una macchina che è inferiore a quella di Ickx, e quindi il fatto che Regazzoni sia stato costretto a lottare con lui per conservare una posizione fin che ha potuto dice che qualcosa davvero non andava. Peccato! perché anche il Regazzoni è di quelli che si dovrebbero trovare nelle prime posizioni, e lo abbiamo visto a Buenos Aires.

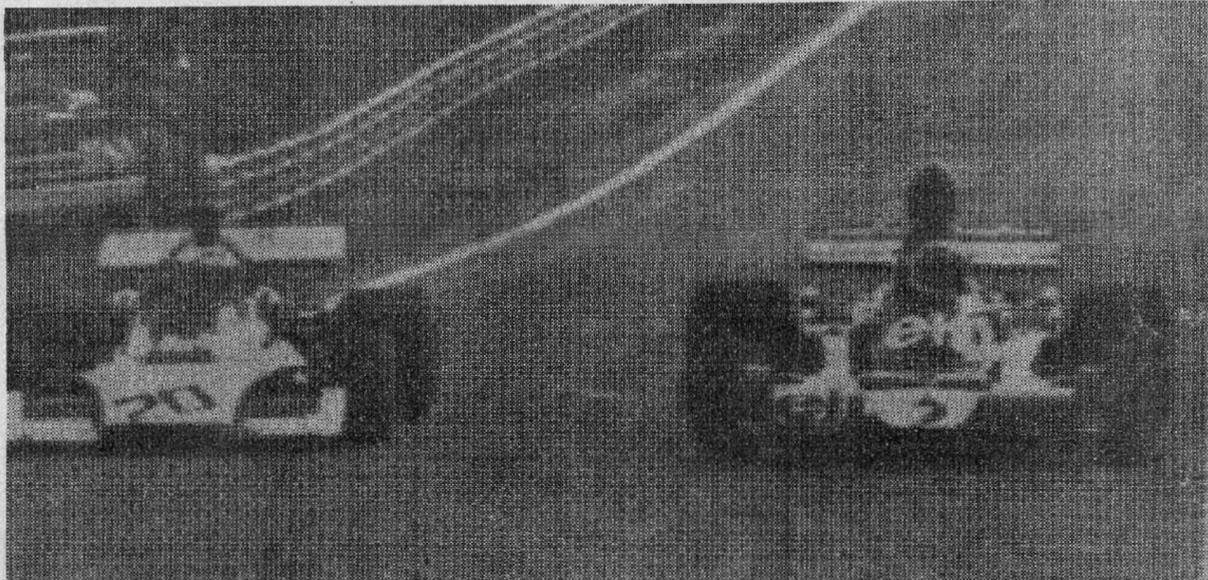
fare il massimo che la macchina gli permetteva, nelle condizioni che trovate descritte nelle altre annotazioni di questo Gran Premio. Galli avrebbe potuto ottenere il suo primo punto di campionato del mondo ed ha avuto sfortuna nella ultima parte della gara, dovendo cedere il passo ad altri. Comunque anche per lui verranno momenti più allegri, quando la sua macchina avrà terminato la difficile fase di messa a punto, che deve ancora cominciare, perché fra poco arriverà la nuova Iso ed il lavoro di messa a punto sarà tutto da rifare.

Non ha potuto essere all'altezza nemmeno Reutemann, che peraltro era il migliore delle Brabham anche se Wilshino Fittipaldi voleva essere brillante davanti al suo pubblico, ma non vi è riuscito perché la macchina lo ha tradito subito.

di dividere con Fittipaldi il giro più veloce, anche se ottenuto a macchina scarica mentre Fittipaldi lo ha ottenuto prima della metà gara, termina al terzo posto dopo aver effettuato una rimonta notevole, dalla cattiva posizione che aveva nei primi giri. E' stato davvero bravissimo, come sempre, ed è peccato che Revson non abbia potuto continuare la gara a lungo perché forse anche l'americano poteva essere coi primi nonostante che davvero le McLaren non fossero nemmeno loro tra le macchine ideali per questo circuito.

Bravissimo anche Beltoise, caparbiamente attaccato al volante nella difesa di una posizione che si era ben meritata e che dopo aver conquistata voleva mantenere. Lo ha tradito la macchina e non è colpa sua, davvero, mentre è merito suo aver saputo por-

GALLI ha perso un punto



Sopra, nella telefoto vediamo Stewart, proteso ad un vano inseguimento di Fittipaldi, mentre doppietta Galli con la Iso-Marlboro che ha portato al 9. posto. A destra, in alto la vittoriosa JPS di Fittipaldi; sotto, Merzario, ottimo quarto con la Ferrari con la quale ha guadagnato 3 punti mondiali

Dicendo di Regazzoni arriviamo direttamente ad Arturo Merzario, che a S. Paolo ha ottenuto il suo miglior risultato in formula uno, con tre punti per il campionato che lo immettono nella « lista dorata ». Merzario ovviamente non lo sperava, di finire al quarto posto, perché è abbastanza intelligente da capire che la sua posizione attuale, con le macchine di cui può disporre, non è quella del campione assoluto.

Tuttavia è una iniezione di morale, anche se forse non ne ha bisogno, serve a tenerlo « su di giri » in attesa che anche per lui, compiuta la fase di addestramento adattivo, venga — con una macchina competitiva al massimo — la possibilità di entrare definitivamente a far parte della famiglia della Formula Uno. La sua corsa è stata bella, comunque, perché date le circostanze ha fatto davvero il massimo possibile, e dobbiamo rallegrarcene.

Come è stata bella la corsa di Nanni Galli, che a lungo è stato davanti a Ganley suo compagno, quindi ha saputo

In ultimo, diciamo del meno appariscente, di quello che non fa « numeri » e che sembra sempre sul punto di addormentarsi e che invece è sempre tra i primi, e bene. Denis Hulme, che ha la gloria

tarla dove era fin che è stata in gara.

Cevert, per contro, è stato molto meno brillante del compagno Stewart e forse è il genere di circuito che ha provocato lo scarto di rendimento che era davvero troppo grande. E' vero che le Tyrrell non sono adatte a questo circuito, come abbiamo detto all'inizio, ma non lo erano nemmeno le altre. Quelle altre che hanno comunque trovato in taluni piloti il modo di salvare l'onore, di fronte allo scatenatissimo Fittipaldi ed alla magnifica Lotus.

E' finita col berrettino nero di Colin Chapman che volava in aria, come al solito. Una scena che si sta ripetendo, come si ripeteva quella del pollice alzato a braccio teso in fuori quando a vincere di seguito e sempre era Clark.

Se lo meritano Fittipaldi e Chapman, ma speriamo che finisca presto, la sequenza, altrimenti diventano noiosi.

Intanto, comunque sia, è sempre lunga la strada per arrivare a Fittipaldi.

La FIRESTONE rivuole FERRARI

● Qualcuno di quelli che erano qui a Sao Paulo per il Gran Premio del Brasile ha affermato che nei giorni scorsi vi è stato un viaggio di importanti personaggi della FIRESTONE a Maranello, per riallacciare rapporti di collaborazione tra la Ferrari e la casa americana, a partire dal prossimo anno.

La notizia ovviamente non possiamo controllarla, e ve la diamo per quello che può valere, ma sarebbe interessante perché permetterebbe di nuovo alla Ferrari di disporre di Mario Andretti che è legato alla Firestone da un importante contratto di collaborazione ed anche dai rapporti di affari, dato che Andretti possiede col fratello Aldo uno dei punti di vendita Firestone più grandi degli Stati Uniti, a Indianapolis.

La cronaca dei 40 giri

Scatta PACE «esce» RONNIE fora ICKX

DALL'INVIATO

SAO PAULO - Dopo il gran caldo del sabato si sperava che la domenica ci fosse una temperatura più accettabile. Un temporale, che si era annunciato sabato sera, ha però soltanto contornato lo Stato di San Paolo e non lo ha toccato per cui il caldo è stato persino superiore. Dalla mezzanotte di sabato la gente ha cominciato ad affluire, attestandosi in campeggi e dormicchiando alla meglio sui gradini delle tribune.

Sulle tribune, in attesa dell'avvenimento, la gente era disposta al sole battente, perché soltanto col passare delle ore la zona pubblico si sarebbe trovata in ombra. E così abbiamo potuto vedere una cosa mai vista, davvero: enormi carri botte con lancia da lavaggio strade hanno percorso il tratto prospiciente le tribune innaffiando la folla, che sollecitava i benefici getti d'acqua per togliersi un poco di caldo di dosso.

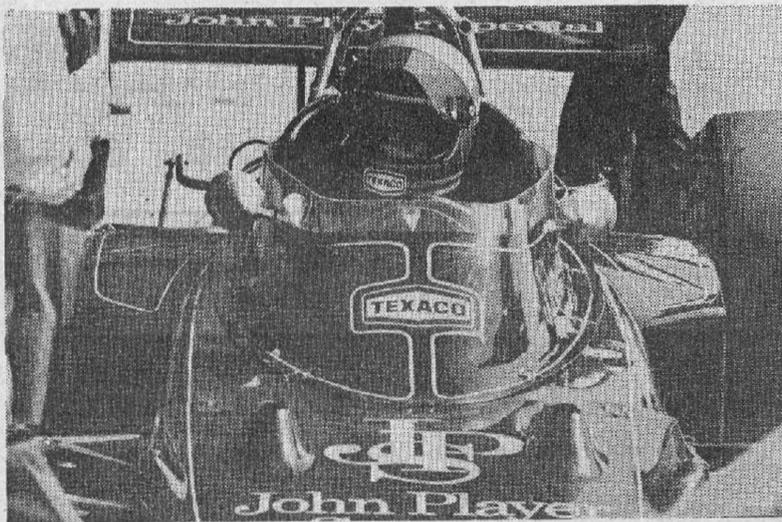
Tra l'altro abbiamo poi capito che non si trattava proprio di buon anti-

erano Peterson, Ickx, Beltoise e già staccati fin dal primo giro gli altri, con Hailwood, Cévert, Reutemann, Regazzoni, Merzario, Hulme, Lauda, Galli, Beutler, Jarier, Ganley e Bueno. Wilson Fittipaldi si fermava alla fine del primo giro e dopo essere stato fermo per un poco ripartiva per fermarsi un'altra volta e definitivamente.

Al terzo giro, Peterson superava anche lui Pace mentre si vedeva passare Revson molto adagio (si fermava al box al termine del quarto giro e non ripartiva). Peterson si scatenava nella caccia a Stewart mentre Ickx era isolato al quarto posto anche se guadagnava sui seguenti. E Peterson riusciva a raggiungere Stewart proprio mentre Hulme superava Merzario e poi Regazzoni e si poneva dietro a Beltoise. Durante quasi due giri Peterson ha cercato inutilmente lo spingimento per superare Stewart ma non vi è riuscito.

Non solo, ma alla fine del quinto giro non transitava davanti ai box e sapremo che era uscito di strada perché gli era uscita la quinta velocità nel curvone in discesa che è il più veloce del circuito. Gli è andata bene ma la sua corsa era finita.

Così le posizioni erano chiarissime: Fittipaldi in testa tranquillo e guadagnava terreno ad ogni giro, poi Stewart rimasto solo e infine Ickx, anche lui solo. Dietro, staccati, erano Hulme e Beltoise con davanti Pace che però continuava a rallentare. Poi veniva Cévert con Hailwood vicino e infine Regazzoni con a ruota Merzario che ha tentato più volte di superarlo senza però riuscirci. Anche perché Regazzoni — che oggi non era in giornata buona e che aveva la macchina non a posto — ad un certo punto ha avuto una impennata e si è



Sopra, Ronnie Peterson partiva alla corda, ad Interlagos, ma è stato tradito dal cambio compiendo una paurosa uscita. Sotto, John Surtees non è riuscito a risolvere, nemmeno provando, i guai delle TS

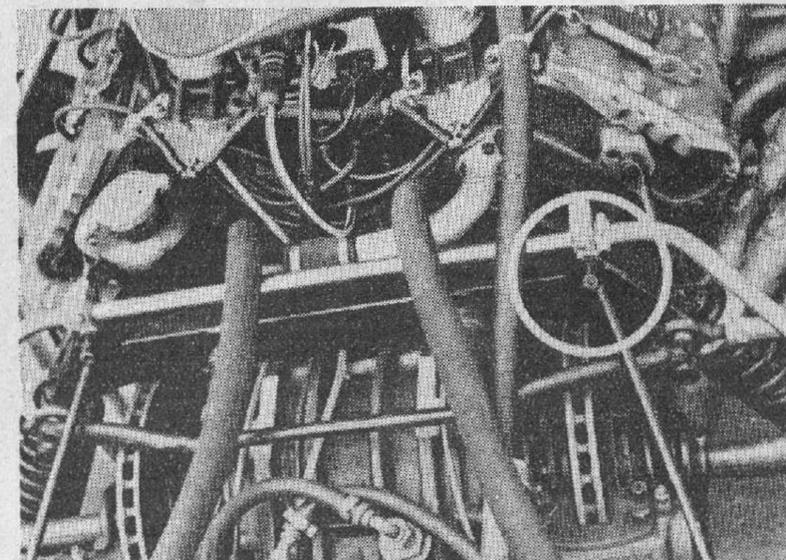
La guerra dei cartelloni

SAO PAULO - Finanziata principalmente dalla rete «Globo», una società privata di televisione, la gara di Sao Paulo aveva ovviamente taluni sponsors pubblicitari legati alle stazioni televisive interessate. Tra questi, pare che non ci fosse la Bardahl che fino all'anno scorso era tra coloro che hanno aiutato i fratelli Fittipaldi. Emerson adesso è legato alla Texaco e si è visto come i cartelli pubblicitari di questa marca fossero numerosi e ben piazzati sul circuito.

La Bardahl, tuttavia, esclusa dai contratti pubblicitari, ha voluto essere presente comunque, ed ha fatto costruire un immenso cartellone posto su una collina un poco lontana dal circuito ma proprio di fronte ai rettili ed alle curve della parte interna del tracciato, in modo che fosse inevitabilmente incluso nelle fotografie scattate in questa parte e che sono le più interessanti.

Accortisi della manovra, gli organizzatori sono corsi ai ripari facendo costruire altri grossi cartelli pubblicitari che sono stati posti tra quello Bardahl e la pista, in modo che dalla pista quello Bardahl fosse mascherato. Una gran fatica, che alla fine è risultata inutile, perché la Bardahl ha contrattaccato facendo irrobustire le già enormi strutture tubolari portanti il suo marchio ed innalzando la scritta Bardahl di quattro metri, ponendola cioè al di sopra di quelle costruite per nascondere. Date le distanze e la conformazione del terreno la contromovimento è stata molto intelligente, perché per gli altri era molto difficile fare altrettanto.

Così nei tre giorni di prova e nelle fotografie scattate in quei giorni è possibile notare come il panorama dello sfondo di determinate curve sia stato variabile, con la scritta Bardahl prima visibile, poi mascherata e poi progressivamente innalzantesi.



Visibili, agli attacchi superiori degli ammortizzatori, i rinforzi sulle Iso-Marlboro resisi necessari dopo le rotture evidenziate a Baires

La TYRRELL più lunga la SURTEES più corta

SAO PAULO - Pochissimi elementi nuovi sul piano tecnico, e si capisce dato che le macchine erano quelle che hanno corso a Buenos Aires nel G.P. di Argentina. Praticamente tutte sono identiche a quelle viste salvo qualche piccolo ritocco.

Le squadre che hanno lavorato di più a tentare di migliorare le loro vetture sono state le Surtees e la Iso-Rivolta, che a Buenos Aires avevano avuto dei grossi guai di tenuta di strada. Per la Surtees il problema era abbastanza semplice dato che si era riscontrato come in Argentina le molle utilizzate per le sospensioni avessero un difetto di trattamento termico, per cui dopo qualche giro esse perdevano elasticità e si abbassavano.

Una spiegazione alla sorprendente poco felice prestazione di Hailwood e Pace, che certo erano capaci di essere in posizione migliore di quella che occupavano nella gara argentina. Il miglioramento c'è stato soprattutto sulla macchina di Pace che ha potuto ottenere un piazzamento buono nello schieramento di partenza, anche se per Hailwood si sono invece ripetuti certi inconvenienti, che poi si è visto erano dovuti ad una rottura di un supporto della sospensione. La macchina di Hailwood era afflitta anche da altre remore ma quella di Pace ha potuto girare abbastanza bene.

Sulle Iso-Rivolta la spiegazione dei risultati davvero scarsi è venuta dal fatto che per le gare sudamericane era stata adottata una nuova soluzione per la sospensione posteriore, soluzione che comporta la diminuzione della carreggiata di circa 5 centimetri. Questa soluzione era abbastanza provata in Inghilterra ed aveva dato dei risultati abbastanza buoni, ma avendo gli attacchi delle sospensioni a fulcri variabili, sul genere di quelle che ha la McLaren.

Data la pista di Interlagos, però alla Iso hanno pensato che la soluzione era forse troppo fragile ed hanno scelto la via degli attacchi normali. Però non hanno potuto provarla prima e qui si sono accorti che questa soluzione non è valida, rendendo la macchina piuttosto instabile e imprevedibile. Poiché non vi era la possibilità di cambiarla i piloti hanno dovuto correre in queste condizioni e ciò spiega parecchio del modesto comportamento di Galli e Ganley.

Qualche novità sul piano delle gomme ma con le solite difficoltà di avere notizie anche perché le modifiche sono state poche e non visibili. La Good-year non pare avesse niente di nuovo, ma è curioso rilevare come il capo del servizio corse signor Alexander, ed i suoi tecnici, fossero costantemente vicini al box della Lotus. Essi hanno continuato ad affermare coi toni della sincerità che tutti avevano le stesse gomme ma si potrebbe pensare anche che ci fosse qualcosa di speciale, almeno per le prove, sulle macchine della Lotus.

La Tyrrell, dal canto suo, non aveva novità ma durante le prime prove è stata sperimentata una soluzione correttiva, consistente nell'allungamento del passo della macchina di circa 11 centimetri, ottenuto mediante approssimazione dei spessori distanziali tra motore e scocca e tra motore e cambio. Questa soluzione «passo lungo» tuttavia non ha portato nessun beneficio.

f. l.

SAO PAULO - Chi ha seguito le vicende delle corse brasiliane di una decina di anni or sono ricorderà certo i nomi di Piero e Lulla Gancia, che per parecchio sono stati attivissimi nelle gare locali.

Adesso Piero Gancia e sua moglie hanno smesso l'attività diretta personale, ma sono sempre parte importante nella organizzazione delle corse in Brasile. Piero Gancia tra l'altro, ora che ha assunto anche la cittadinanza brasiliana, è diventato vicepresidente della federazione nazionale di automobilismo e qui al Gran Premio è stato uno dei punti di base della organizzazione.

Gli dobbiamo un ringraziamento personale, perché è stato per merito suo se almeno nelle ultime ore dell'ultimo giorno di prove e in quello di gara si sono potuti avere i servizi telex e telefonici che hanno permesso la trasmissione dei nostri servizi.

mo da parte della polizia, o almeno non totalmente. Infatti i casi di insolazione si sono succeduti con ritmo impressionante ed è per non avere troppa gente nelle infermerie che la «doccia generale» ripetuta è stata organizzata.

Le prove preliminari di controllo che tutto andasse bene, al mattino sono state ritardate rispetto all'orario previsto ed è stato un bene per Regazzoni perché la sua macchina non era pronta, dopo che avevano cambiato il motore. Infatti si era verificato un guasto al circuito elettrico e non riuscivano a metterla in moto. Il ritardo ha permesso a Regazzoni di scendere anche lui in pista, per accorgersi che il motore «sparacchiava» a bassi regimi.

Ancora un inconveniente all'ultimo momento, che poi ha ritardato la corsa di quasi mezz'ora. Nel controllare la chiusura dei tappi dei serbatoi dell'olio sulle macchine della Iso-Rivolta i commissari hanno inavvertitamente toccato i cavi del sistema di sicurezza e così hanno fatto scattare gli estintori automatici il che ha richiesto un bel po' di tempo per la pulizia e la rimessa in ordine delle due vetture di Galli e Ganley.

Partenza regolare, con soltanto la macchina di Bueno che è partita leggermente in ritardo dallo schieramento primario. E subito fu Fittipaldi, che è scattato in avanti con molto tempismo e che è stato imitato da Pace. Già alla prima curva Fittipaldi era nettamente in testa e quindi per quanto lo riguarda le note di cronaca non c'è più nulla da dire, salvo che è stato sempre splendido e senza preoccupazioni.

Pace è rimasto al secondo posto per due giri, ma poi è stato superato da Stewart. Dietro, nell'ordine,

staccato di qualche decina di metri.

Hailwood si è fermato al box alla fine dell'ottavo giro e non ne è ripartito, cosicché Cévert è rimasto solo. Poco dopo Beltoise e anche Hulme superano Pace che sparisce al giro successivo essendosi fermato al box anche lui per non ripartire.

Al quindicesimo giro Hulme e Beltoise erano arrivati alle spalle di Ickx la cui macchina andava rallentando. Si saprà poi che una gomma si stava afflosciando e infatti dopo aver fatto segno con la mano alla parte posteriore destra Ickx entrava al box dove gli sostituivano la ruota, anche se non con una gomma identica a quella che egli aveva. Ripartiva arretrattissimo e poi recuperava, ma non poteva risalire oltre il quinto posto, il che comunque è già molto.

Nel frattempo si era fermato al box anche Cévert che denunciava dei problemi di sospensione e quando ripartiva la sua posizione era stata presa da Regazzoni e Merzario. Reutemann e Lauda erano in lotta tra loro ma poi anche Reutemann doveva fermarsi a cambiare una gomma e così le cose erano chiarite.

Mancava Jarier, che dopo aver navigato nelle ultime posizioni si era fermato definitivamente col motore rotto mentre Cévert ritornava in pista. Al diciassettesimo giro Merzario riusciva a superare Regazzoni che aveva del guai col motore e che si doveva fermare al box, e poiché Ickx era anche ritardato Merzario era dunque quinto.

Infine di importante da segnalare c'è stata la repentina fermata di Beltoise sul percorso che ha favorito la risalita di Merzario al quarto posto che ha mantenuto fino alla fine nonostante che negli ultimi giri i freni non funzionassero quasi più, col pedale che andava in fondo corsa.

Cambiano le LOTUS 72 D e McLaren « INDY »

SAO PAULO - La nuova McLaren formula 1 costruita per sostituire quelle che hanno corso finora e che sarà in regola con le nuove norme obbligatorie dal primo aprile, è stata provata nei giorni scorsi da Denis Hulme e sarà portata in Sud Africa, almeno in un esemplare che sarà affidato a Hulme.

Secondo le informazioni che abbiamo avute la nuova macchina somiglierà moltissimo a quella che McLaren ha costruito per le gare americane tipo Indianapolis, con la forma affusolata a cunei ed i radiatori laterali dietro il pilota. Le dimensioni imposte dai nuovi regolamenti infatti obbligheranno ad un allargamento della parte esterna ed i tecnici della McLaren ne hanno approfittato per costruire una linea aerodinamica che dia il maggior beneficio possibile, tenendo conto appunto delle esperienze compiute con le macchine Indy.

La LOTUS sta lavorando anche essa alla costruzione di una nuova macchina e tutti sono molto curiosi di vederla, dato che ogni volta che Chapman ha presentato una vettura si sono avute delle innovazioni tecniche di avanguardia. Non è stato possibile finora riuscire ad avere indicazioni sul come sarà la nuova macchina, che si vedrà in pista soltanto a partire dal mese di giugno o luglio. Nel frattempo le attuali 72 D saranno adattate per essere in regola con le nuove norme internazionali.

REVSON preoccupato per l'ALFA

Peter Revson ci ha chiesto con una certa preoccupazione notizie sulla preparazione delle nuove Alfa Romeo con le quali deve correre nelle gare del campionato mondiale Marche, ma non abbiamo potuto soddisfare la sua curiosità dato che anche noi che siamo in America da parecchio ormai non sappiamo niente di preciso. Tuttavia l'abbiamo rassicurato dicendogli che è certo che l'Alfa dodici cilindri sarà pronta tra non molto.

Il « CLUB BELTOISE » si amplia, grazie alla Marlboro. Infatti questa ha creato il « Marlboro Grand Prix Club » in sei paesi europei. In Francia si è naturalmente fuso con quello di Beltoise e i soci avranno vari vantaggi, come viaggi speciali per i grandi premi e così via.

L'equivoco MERZARIO MARLBORO

L'annuncio dell'accordo tra Arturo Merzario e la Marlboro ha provocato un grosso equivoco da parte di un giornalista di una agenzia di stampa, che ovviamente essendo un poco a digiuno di automobilismo ha fatto una certa confusione. Conosciuto attraverso un comunicato stampa il fatto che anche Merzario era stato incorporato nel « Marlboro World Champion Team », il collega ha creduto di identificare la Marlboro con la BRM, forse perché fino all'anno scorso era conosciuto soltanto questo abbinamento.

E così la notizia è stata diffusa attraverso i canali soliti su tutta la rete internazionale, cosa che ha provocato una bella confusione anche, ci dicono, in Italia, dove qualcuno ha annunciato il passaggio di Merzario alla BRM, in aggiunta a Regazzoni. La verità è molto più semplice, ovviamente, ed è che Merzario ha seguito le orme di Regazzoni cambiando la marca di sigarette che aveva il suo marchio sulla tuta dei due piloti.

A questo proposito possiamo annunciare che anche Brian Redman sarà tra i piloti che avranno il marchio Marlboro sulla loro tuta, a partire dalla prima delle gare di durata che l'inglese disputerà con la Ferrari.

Altro autodromo a BRASILIA

Visto a Sao Paulo il vicepresidente della CSI, Martin Pfunder. Era accompagnato dal segretario Le Guezec, e sono comparsi in pista durante le ultime prove del sabato, notatissimi perché in perfetto abito completo con tanto di camicia e cravatta, che li distingueva tra la moltitudine di « descamisados » che costituiva la gente sulla pista sotto la cappa di calore atroce che imperversava. Pfunder tra l'altro sarà a Rio nei prossimi giorni per una conferenza sui problemi generali dello sport e andrà a Brasilia ad ispezionare i lavori del costruendo autodromo della capitale del Brasile.

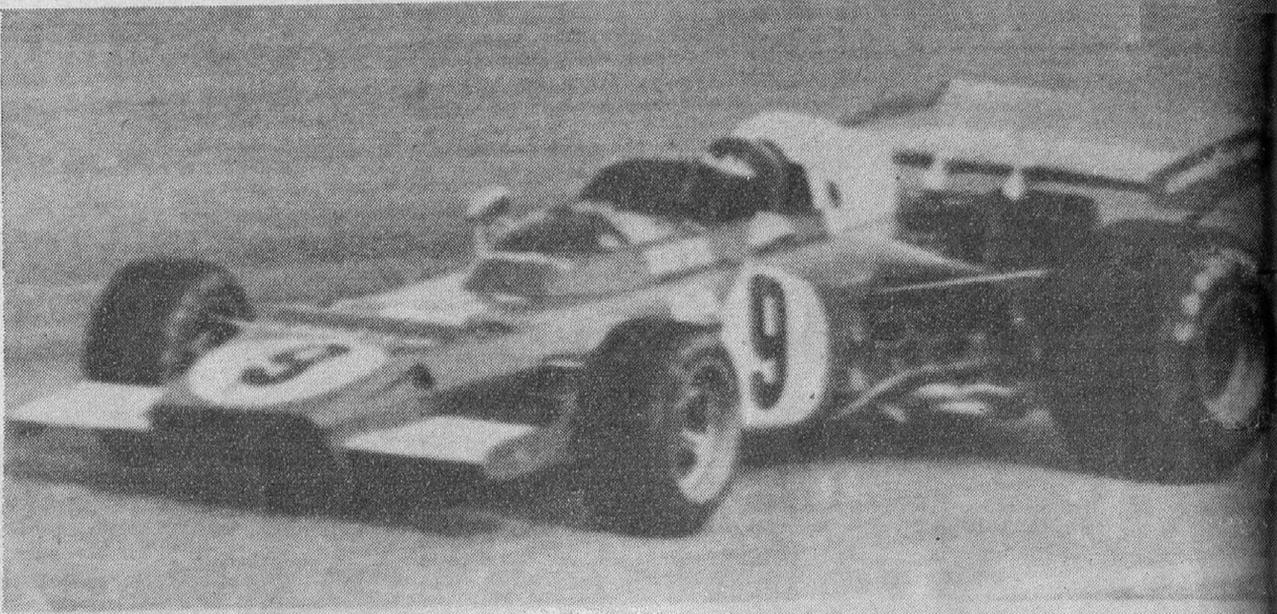
Evidentemente, avendo terminato il trasloco da Modena a Basilea, dove tra poco tornerà in modo stabile per occuparsi della azienda di famiglia, Peter Schetty e la moglie sono venuti in Sud America (via Antille) e si sono visti al box della Ferrari. Per Schetty non era, con tutta evidenza, solo un viaggio turistico di vacanza.

Infatti si è dato molto da fare a dirigere le operazioni nel box di Maranello, insieme con Guido Rosani che ci pare stia assimilando con molta velocità i piccoli « segreti » del mestiere.

RONNIE PETERSON alfiere delle prove faticose specialmente per la TYRRELL

	VENERDI'		SABATO	
	I turno	II turno	I turno	II turno
RONNIE PETERSON (Lotus-JPS 72 C) *	2'31"5	2'30"5	2'34"0	—
EMERSON FITTIPALDI (Lotus-JPS 72 C) -	2'31"6	2'31"6	2'34"3	2'30"7
JACKY ICKX (Ferrari 312 B2)	2'35"1	2'32"0	2'37"6	—
CLAY REGAZZONI (BRM-Marlboro P 160)	2'34"7	2'32"4	—	—
DENIS HULME (McLaren-Yardley M 19)	2'34"5	2'32"7	2'35"8	—
CARLOS PACE (Surtees-Fina TS 14A)	2'33"8	2'33"2	2'36"2	2'32"7
CARLOS REUTEMANN (Brabham-Ford BT 39)	2'34"6	2'32"9	2'34"8	—
JACKIE STEWART (Tyrrell-Ford 005)	2'36"3	2'33"5	2'35"3	2'33"3
FRANÇOIS CEVERT (Tyrrell-Ford 006)	2'36"7	2'33"4	2'35"5	—
JEAN-PIERRE BELTOISE (BRM-Marlboro P 160)	2'35"3	2'33"5	2'35"4	—
WILSON FITTIPALDI (Brabham-Ford BT 39)	2'35"9	2'34"5	2'36"4	2'34"3
PETER REVSON (McLaren-Yardley M 19)	—	—	2'35"4	2'34"3
NIKI LAUDA (BRM-Marlboro P 160)	2'37"8	2'35"1	—	—
MIKE HAILWOOD (Surtees-Fina TS 14A)	2'39"7	2'37"5	2'35"5	—
JEAN-PIERRE JARIER (March-STP 721 G)	2'39"6	2'37"6	2'39"3	—
ARTURO MERZARIO (Ferrari 312 B2)	2'37"7	2'38"9	2'40"4	—
NANNI GALLI (Iso-Marlboro FX 3b)	2'49"3	2'39"3	2'39"0	2'38"7
PEREIRA BUENO (Surtees-Fina TS 9b)	—	2'42"5	2'54"6	—
HOWDEN GANLEY (Iso-Marlboro FX 3b)	2'42"5	2'40"4	2'38"6	2'37"6
MIKE BEUTTLER (March-Ford 721 G)	—	2'40"8	—	2'39"9

In neretto, i tempi validi per lo schieramento di partenza. I tempi della quarta sessione non sono stati comunicati tranne che per coloro che avevano migliorato rispetto alle tre sessioni precedenti.



Interlagos non ha portato fortuna ad Ickx, che dopo aver sbagliato (non è da lui) la partenza dalla prima fila, è stato costretto a fermarsi per cambiare una gomma quando era saldamente al terzo posto. E' giunto quinto preceduto dal compagno di scuderia autore di una notevolissima corsa

SURTEES ha dovuto rimettere casco e tuta

DALL'INVIATO

SAO PAULO - Oltre alle due giornate di prove ufficiali regolarmente previste, è stata concessa una giornata extra, il giovedì, in modo da permettere una messa a punto preventiva. Ne hanno approfittato quasi tutti, anche se molti conoscevano già bene la pista, al contrario di altri che vi venivano per la prima volta.

Non sono stati registrati tempi eccezionali, anche perché di rilevamenti ufficiali non ce n'erano e le indicazioni sono venute dai rilevamenti privati. Quelle fornite dall'ufficio stampa sono state contestate dalle squadre. In ogni caso non erano tanto importanti.

Notato il fatto che John Surtees si è rimesso la tuta ed il casco ed ha guidato personalmente le sue macchine per qualche giro in modo da constatare di persona se vi erano stati miglioramenti dopo il GP di Argentina. Le McLaren, che in Argentina avevano avuto molti guai, sono sembrate un poco migliorate ma non tanto. Sulla Iso-Rivolta di Nanni Galli si è verificato lo stesso inconveniente che era capitato a Ickx a Buenos Aires, e cioè appena messo in moto il motore si è constatata la mancanza di pressione olio. Per cui egli non ha potuto girare ed ha dovuto attendere che montassero un motore nuovo. Anche sulla March di Beuttler la

pressione olio è scomparsa dopo appena due giri, e quindi anche lui si è dovuto fermare. Osservando il comportamento delle macchine nelle varie parti del circuito si è constatato che le Lotus erano in nettissimo sovrasterzo mentre le Ferrari apparivano abbastanza neutre, specie quella di Ickx che però era poi regolata in modo un poco sottosterzante. Sottosterzanti anche le BRM mentre le Tyrrell apparivano sovrasterzanti, ma anche instabili dato il passo molto corto della macchina. Sottosterzanti anche le Iso e le McLaren. Le Brabham ci sono sembrate migliori che a Buenos Aires, ma continuano ad avere dei problemi evidenti.

Le prove del venerdì hanno dato le prime indicazioni serie. Non ha girato Beuttler cui stavano cambiando il motore ed anche Nanni Galli ha dovuto rinunciare a prendere la mano sul circuito dato che dopo pochi giri gli si sono presentati dei seri problemi coi freni. Per Merzario vi sono stati invece problemi con gli ammortizzatori, mentre per quelli con le Brabham si è visto che le nuove gomme della Firestone non erano state ben adattate alle macchine.

Già nella prima sessione del venerdì Hallwood ha avuto molti guai con la tenuta di strada della sua Surtees. Guai che non sono stati risolti.

Nella seconda sessione si sono visti tempi di un certo valore e tali da diventare poi importanti. Infatti Peter-

son ha ottenuto il tempo che doveva restare quello assoluto ed anche Ickx ha potuto ottenere un tempo molto buono che gli è poi valso il terzo posto assoluto e lo schieramento in prima fila. Merzario per contro ha girato molto poco perché la temperatura acqua era salita moltissimo e così hanno dovuto fermarlo e cambiargli il motore surriscaldato.

Anche per Galli si sono presentati problemi di surriscaldamento, per i quali lo abbiamo visto andare a chiedere lumi alla Ferrari sul tipo di liquido da utilizzare.

Regazzoni aveva il motore che aveva fatto le prove e la gara in Argentina e quindi non tirava molto. Sulle Surtees si sono verificati, oltre ai problemi di tenuta di strada anche delle imperfezioni alla alimentazione; il caldo che era elevato ha certo influito sulle carburazioni. Sulla macchina di Hallwood si è verificata una incrinatura ad un supporto della sospensione posteriore e quindi la macchina è stata fermata come quella di Pace, per le riparazioni del caso.

Le Tyrrell hanno effettuato tutti gli esperimenti possibili per tentare di adattarsi alla pista, ma i risultati sono stati poveri. Quello che ha aiutato un poco Stewart e Cevert è stato il cambio dei rapporti. Le Brabham sono state un poco migliori che il giorno precedente ma non troppo. Sulla macchina di Wilson Fittipaldi era stata montata una gomma con pressione

di gonfiaggio totalmente sbagliata, quasi del doppio del previsto, e ciò ha provocato una serie di sbandate per fortuna senza uscite di strada.

Alla fine della giornata era evidente che le macchine migliori erano le Lotus e che il pilota migliore tenuto conto di tutto era Ickx che ha ottenuto un tempo di rilievo nonostante la sua macchina non fosse perfettamente adattata. Ed anche perché lui non conosceva il circuito mentre Fittipaldi, Peterson e Stewart avevano già effettuato delle esperienze prolungate.

Anche il sabato due sessioni, con la prima di un'ora e la seconda di un'ora e mezza, come il venerdì. La prima ora è stata utilizzata per fare le prove di tenuta con le macchine piene di carburante ed il resto alle ultime operazioni di messa a punto ed alle ultime sfuriate in vista di ottenere i migliori tempi. Il caldo tuttavia era aumentato in modo rilevante e secondo taluni rilevamenti la temperatura dell'aria era arrivata a 39 gradi e quella della pista oltre i 65 gradi.

Quindi l'attendere tempi migliori della giornata precedente appariva piuttosto difficile, e lo si è visto. Molto interessante il fatto che con la macchina piena di carburante Ronnie Peterson ha girato in 2'34".

La macchina di Merzario aveva di nuovo gli stessi inconvenienti di raffreddamento del giorno prima, e quindi hanno pensato che si trattasse di miscelazione povera del carburante.

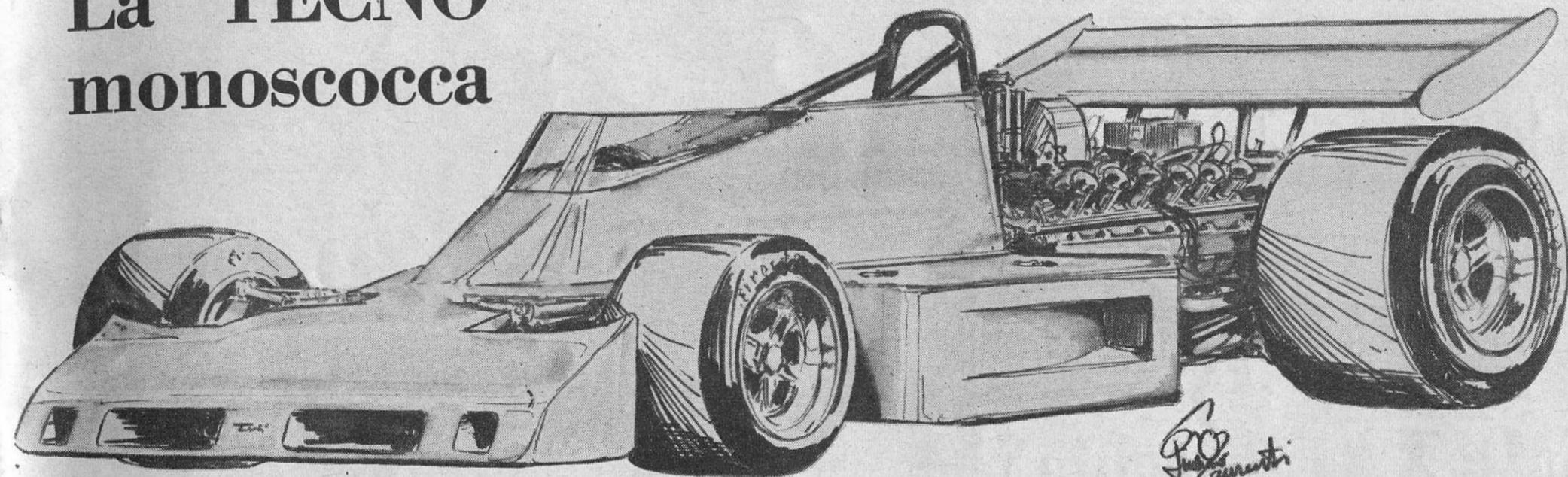
date anche le condizioni ambientali, con meno umidità che il venerdì. Quella di Ickx ha effettuato le sue prove regolari e poi è stata ritirata per cominciare subito a cambiare il motore in vista della gara.

Niente di particolare da segnalare salvo che Mike Hailwood ha continuato ad avere noie, stavolta restando senza benzina sul percorso. La cosa più interessante è venuta ancora dalla Lotus: verso la fine delle prove è stata effettuata una manovra collettiva di allenamento e controllo cronometro del cambio completo delle quattro gomme, lo svitamento e riavvitamento dei bocchettoni dei serbatoi ed il rifornimento hanno richiesto in tutto un minuto e diciannove secondi, un tempo davvero eccellente.

Evidentemente la manovra è stata effettuata in vista della possibile necessità di cambiare le gomme che si usano in modo notevole dato anche il caldo e date le caratteristiche delle macchine e di guida dei piloti, ed in vista della possibilità che la evaporazione del carburante rendesse insufficiente il carico iniziale.

Quando questa operazione è stata effettuata la macchina era quasi vuota di benzina, perché poco prima Fittipaldi riusciva ad ottenere il tempo di 2'30"8 che era il migliore in assoluto della giornata ed il secondo assoluto totale.

La TECNO monoscocca



AMON la proverà tra 15 giorni

NEL DISEGNO che vi presentiamo, è raffigurata la nuova monoscocca Tecno di F. 1 che Pederzani ha fatto costruire a Borgo Panigale, da Mc Call e Wiss. Sarà questa la macchina che quasi con assoluta certezza Amon proverà fra circa 15 giorni a Misano. Infatti il neozelandese ex Ferrari, si deve incontrare mercoledì a Torino con il conte Gregorio Rossi, presidente del Martini International Club e con Luciano Pederzani per siglare definitivamente il contratto.

Amon, come da noi accennato, è stato lunedì 5 febbraio a Bologna con il suo aereo personale un Queen-Air assieme al DS della Martini, Yorke, per visitare la Tecno. L'incontro è stato cordiale, poi quando si è passati a discutere di questioni economiche si è avuta una doccia fredda: infatti Pederzani credeva che Amon volesse 50mila dollari (30 milioni) mentre in realtà Amon chiedeva 50 mila sterline (70 milioni). Un piccolo « passo indietro » del pilota e ci si è trovati d'accordo o quasi sulla cifra, 60 milioni da pagare in tre rate.

Amon, dopo aver visitato l'officina e dopo aver visionato le curve di potenza del motore boxer 12 cilindri, e dopo aver parlato con McCall era contento di tutto, e ha detto: « Mi sembra di essere

tornato ai vecchi tempi quando ero alla Ferrari, una piccola azienda dove si lavora tutti come in una famiglia ».

Il neozelandese è poi partito per il ritiro di ossigenazione della BMW in Svizzera, con l'impegno di un OK definitivo entro la fine della settimana, che è stato rimandato a mercoledì prossimo, perché Amon ad una visita del medico della BMW è stato trovato affetto da un virus nel sangue, che gli dà molto fastidio, e che lo costringe al riposo per alcuni giorni.

La cifra per Amon è così stata concordata, ora c'è da decidere in che percentuale la Martini e la Tecno si devono dividere la spesa. Infatti il contratto sottoscritto ad inizio d'anno dalle due parti, prevedeva che il pilota fosse a totale carico della Tecno, ma allora come pilota si intendeva Galli, che non costava un centesimo se non di premi d'arrivo e di partenza, ora invece Amon costa una bella cifra... e crediamo di non andare molto lontano dalla verità affermando che la Martini pagherà 40 milioni, mentre i rimanenti saranno a carico di Pederzani, che li preleverà dalla cifra (150 milioni) che la stessa Martini gli ha già dato per correre quest'anno.

Sabato, il progettista della monoscocca-Tecno, McCall, si è incontrato a Londra con Amon, con cui ha parlato a lungo. Alla fine i due si sono lasciati con l'impegno di ritrovarsi presto, a Bologna con la macchina da provare già pronta. Infatti per superare l'impatto dei serbatoi della benzina che la Pirelli non consegnava alla Tecno, McCall è andato a Londra dalla Marston, e con i radiatori dell'acqua fatti fare sempre in Inghilterra alla Serk.

C'è stata in questi giorni, dopo la visita di Amon e Yorke, una telefonata fra Luciano Pederzani e il conte Gregorio Rossi, che è stata, almeno a sentire i bene informati, una chiacchierata molto chiarificatrice. In particolare modo lo sponsor ha molto apprezzato il fatto che il telaio fatto a Bologna sia quasi pronto (si devono ora solo fare gli stampi in plastica) mentre quello a cui sta accadendo il DS Yorke in Inghilterra insieme a Fall, è solo per ora disegnato, e non sembra si riesca a metterlo a punto per il GP di Spagna.

Visto le cose come stanno è molto facile che qualcuno cambi con la Tecno, in particolare modo se le prove e la messa a punto della monoscocca saranno come si prevede buona, è possibile che il programma continui con la « monoscocca dell'orgoglio », mentre venga momentaneamente abbandonata quella inglese.

Oltre che alla monoscocca, ci sta lavorando alacremente, a Borgo Panigale si stanno ultimando anche moltissimi motori (12). Infatti Luigi e Magdalo, i motoristi, si stanno preparando per il debutto nel mondiale di F. 1, la loro grande voglia sarebbe di andare in Sud Africa, ma il debutto avverrà solo in Spagna.

Il 12 cilindri boxer, con le ultime modifiche fatte da Pederzani e dall'ing. Bocchi, è riuscito ad avere più potenza, dell'altro anno con meno giri, come dire che si è ottenuta più potenza in basso, « al livello dei migliori Cosworth », così almeno assicurano a Borgo Panigale.

Ora che i 12 cilindri sono a posto, Bocchi e Pederzani lavorano dietro al motore nuovo, l'otto cilindri boxer per la F. 1 che vi avremo anticipato, e che dovrebbe essere pronto in poco tempo.

Giancarlo Cevenini

La pioggia preoccupava a S. PAOLO

SAO PAULO - In una riunione tra piloti ed organizzatori è stato discusso il grosso problema che avrebbe posto la pioggia, se fosse caduta durante la gara.

La conformazione del circuito di Interlagos, che è a livelli differenti e con continue balze inclinate, è tale da provocare in caso di pioggia la formazione di ruscelli che attraversano la pista e che tra l'altro trasportano anche fanghiglia e sabbia. Così il guidare diventa impossibile, specie se la pioggia cade durante la gara e le macchine sono parate con le gomme lisce da pista asciutta.

Il risultato della riunione è stata la decisione che in caso di pioggia pri-

ma della gara si sarebbe visto sul momento cosa fare, eventualmente rinviando la partenza fino a che la pista fosse tornata accettabile. Nel caso di pioggia durante la gara e se questa non avesse superato i due terzi della distanza prevista, secondo le regole internazionali si sarebbe fermata la corsa per permettere l'applicazione di gomme da pioggia e si sarebbe poi data una nuova partenza con classifica finale fatta sommando i due risultati parziali.

Nel caso di pioggia davvero troppo violenta per poter correre, ipotesi da non scartare qui, la gara sarebbe stata posticipata di un giorno o due.

La «cura» astronauti per Jackie

ST. MORITZ - Come già aveva fatto di lui Neerpsch (che dal canto suo ha già portato in Svizzera i suoi piloti BMW), Michael Kranefuss, il d.s. della squadra Turismo della Ford di Colonia, porterà la sua squadra — Stewart compreso — a St. Moritz dal 16 marzo prossimo per un periodo di intensa preparazione. Sotto la direzione atletica dell'allenatore della squadra olandese di pattinaggio sul ghiaccio, i piloti della Ford Turismo si sottoporranno ad un sistema di preparazione sugli standard degli astronauti americani. Kranefuss, che evidentemente non vuole lasciare nulla al caso, ha in previsione anche dei tests psicologici.

Dalla Svizzera con amore (per le cose)

Come « non » avrete visto, la RAI-TV non ha trasmesso il Gran Premio del Brasile, che pure era nei circuiti televisivi europei ed anzi il nostro ente aveva pure acquistato. Chi invece ha la fortuna di captare la TV Svizzera, si è goduto la corsa ed anche l'ottimo

e qualificato commento di un de Adame che, assieme al collega cinese Foletti, ha parlato per quasi un'ora ragguagliando con la proprietà che gli è stata riconosciuta in precedenti saltuarie occasioni gli « sportivi TV ».

« Andra è stato insomma bravissimo, e non ha preso « papere » tranne una — di carattere « tecnico » più che altro, — quando ha detto « non è la Ferrari a fermarsi al box, ma la Ferrari di Ickx ». Laddove dopo il primo « Ferrari » lui avrebbe detto « di Merzario », che non si è sentito.

La nostra RAI, invece, si è limitata a cinque minuti di « differita », nel corso della Domenica Sportiva. Fra gli sbadigli di Pigna, Poltronieri ha brevemente commentato la corsa mentre sul video l'imprendibile Fittipaldi compiva gli ultimi due giri di gara. Si continua a non comprendere veramente il perché la RAI abbia scutapato così i soldi dei contribuenti registrando il servizio intero per darcene 5 minuti. Non vale neppure la scusa di un « affollarsi » di programmi sportivi sul primo e sul secondo canale, dato che nello stesso pomeriggio lo sci è stato trasmesso in entrambi i canali.

Fra l'altro, nel corso delle prime e brevissime notizie sul risultato della corsa brasiliana messe in onda dalla Radio e dalla TV, l'ordine di arrivo ha un paio di volte « ignorato » Merzario, passando dal terzo posto di Hulme al quinto di Ickx, quasi che il quarto posto del pilota italiano fosse « impossibile »...

Le emozioni di WARWICK FARM

Si fa largo Thompson (Mc RAE rischia)

SPECIALE PER AUTOSPRINT

WARWICK FARM - Questa volta ha vinto Steve Thompson su Chevron, passando così al terzo posto nella classifica della Coppa. Praticamente tutte le F. 5000 che avevano corso a Surfers Paradise erano arrivate a Sydney per il sesto round della Coppa Tasmania 1973. Mancava, naturalmente Warwick Brown, seriamente ferito a Surfers Paradise, ma che per fortuna sta migliorando all'ospedale ove è ricoverato. Assente anche il pilota numero uno del Team Ansett Elfin, Garrie Cooper, che nella gara precedente aveva danneggiato la vettura, le cui riparazioni non si erano potute effettuare in tempo. C'era invece il « divo » delle gare in salite del New South Wales, Richardson, su una Wortmeyers Chevy, vettura costruita per il team ora estinto, Mildren Racing. Due sole F. 2: la Surtees TS15 della linea aerea Singapore, affidata a Lawrence, che ora monta un motore due litri Hart BDA, e la Dolphin England Ford due litri di Tony Stewart, che sostituiva la Brabham di Takahara.

Le prove per questo round della Coppa Tasmania si sono svolte il sabato, in una giornata rattristata da pioggia, pioggia e sempre pioggia. Ciononostante i piloti erano di buon umore e tredici sono scesi « sguazzando » in pista, per la sessione iniziale. Il primo è stato Match, con la Match Repco, seguito da Bartlett (Lola T300 Chesterfield), Johnnie Walker (Match Repco), Posey (Surtees TS11) e Tony Stewart (Dolpin F. 2). In quelle condizioni, che si potrebbero definire intrise di pioggia, è stato interessante notare i vari tipi di pneumatici usati. Tanto McCormack che Richardson avevano Dunlop per « semi-bagnato », perché le altre non erano disponibili. Posey montava Goodyear di 13" anteriormente e di 15" posteriormente, mentre Rollinson aveva Goodyear di 15" da bagnato. Match, Walker, McRae, Max Stewart e Bartlett avevano tutti Goodyear da 13" mentre Thompson montava Firestone di 13" da bagnato anteriormente e di 15" posteriormente.

McRae, Campbell, Richardson e McCormack sono tutti scesi in pista per provare circa dieci minuti dopo l'inizio, ma erano appena partiti quando Campbell, con la nuova Lola T300, si è messo ad acquaplanare ed ha cozzato violentemente contro la barriera. Non andava molto forte, eppure si è staccata tutta la parte anteriore di sinistra della vettura, senza contare che il pilota si è fatto una dolorosa distorsione alla caviglia.

Le prove sono state ritardate di circa un quarto d'ora, poi tutti sono ripartiti. A Max Stewart è stato addedito il giro più veloce, in 1'37"7, ma gli altri erano piuttosto dubbiosi, dato che il secondo miglior tempo è stato quello della Dolphin F. 2 addirittura in 1'44"9. Stewart, e questo è naturale, non ha voluto sentire obiezioni, asserendo che il suo tempo era quello, quindi tutti si sono messi a darsi da fare per avvicinarsi.

Al termine della prima sessione, alle spalle dei due Stewart (che non sono parenti) c'era Walker in 1'46"2, poi l'inglese Thompson (con un Chevy ricostruito da Molloy) in 1'46"3, quindi Match in 1'46"7. Nella seconda sessione i piloti delle due Match sono scesi attorno a 1'43", mentre McRae si è lanciato disperatamente per segnare 1'41"4. Verso la fine delle prove, però, Thompson ha dato vita a una

serie di giri stupefacenti, segnando 1'40" con la Chevron equipaggiata coi Firestone e, ormai, era troppo tardi perché chiunque potesse tentare di fare meglio. Al termine delle prove, i commissari hanno deciso che il tempo di Max Stewart, nella prima sessione, (1'37"7) non era valido e l'hanno quindi cancellato, segnandogli come miglior tempo nelle prove ufficiali 1'43". Quale risultato di questa decisione Thompson ha ottenuto le solite venticinque bottiglie di spumante, che vanno a chi conquista la posizione al palo. Questa è stata la più bella prestazione che Thompson abbia dato fino ad oggi ed era la prima volta che si trovava anche soltanto nelle vicinanze della prima fila dello schieramento.

Il giorno della gara la pioggia cadeva fittissima al mattino, ma verso mezzogiorno era ormai diventata una pioggerella. Soltanto tredici vetture al via e Thompson ha avuto la meglio, in una partenza piuttosto caotica. Alla prima

CORSA A WARWICK FARM - Gara di velocità in circuito valevole per la Coppa Tasmania - 11 febbraio 1973.

LA CLASSIFICA

1. Thompson (Chevron B24) 1.14'35"9; 2. Match (Match) 1.16'3"7; 3. McRae (McRae) 1.16'17"2; 4. Walker (Match) 1.16'21"3; 5. Max Stewart (Lola) 44 giri; 6. McCormack (Elfin) 44 giri; 7. Posey (Surtees TS11) 44 giri; 8. Bartlett (Lola) 42 giri; 9. Lawrence (Surtees TS15) 41 giri; 10. Tony Stewart (Dolphin F. 2) 40 giri; 11. Dunlop (McRae) 40 giri; 12. Richardson (SCJ Chevy) 40 giri.

Giro più veloce: Thompson 1'37"55 (il record è ancora detenuto da Gardner in 1'24", segnato nel 1972 con una Lola, però il tempo di Thompson è di 2"8 più veloce di quello record segnato da Graham Hill sul bagnato nel 1969, anno in cui Rindt vinse la gara in condizioni di tempo più o meno analoghe a quelle di quest'anno).

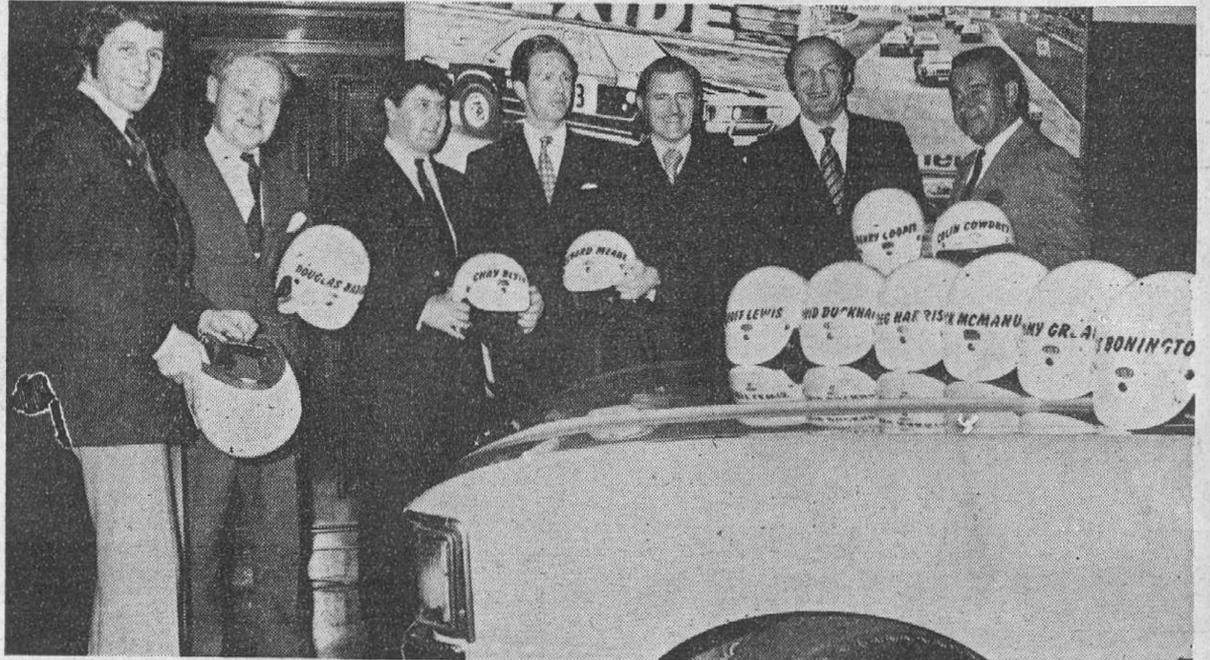
CLASSIFICA DELLA COPPA TASMANIA DOPO SEI PROVE

McRae 34; Match 24; Thompson 18; Rollinson 15; McCormack 14; Brown 10; Max Stewart 10; Posey 8; Walker 6; Oxtan 4; Bartlett 3; Pederson 2; Dunlop 2; Takahara 2; Smith 1.

curva conduceva davanti a Walker, Max Stewart, McRae (che procedeva piuttosto disordinatamente), Posey, Match, Rollinson, Tony Stewart, Bartlett, McCormack, Dunlop, Richardson; mentre Lawrence faceva una pessima partenza dopo che la Surtees TS15 si era rifiutata di partire. Era quindi staccato dal gruppo di 14".

Al termine del secondo giro, quando ormai i concorrenti si erano sistemati nelle loro posizioni in modo abbastanza ordinato, Thompson precedeva di 6" Walker, che era tallonato da Stewart. Staccato di 1" McRae, il quale precedeva a sua volta di 1" Posey. Arretrato di 6", c'era Match che precedeva di poco Rollinson, mentre Tony Stewart era attardato di 17", seguito dappresso da McCormack.

Il primo a sostare al box, al quinto giro, è stato Tony Stewart che aveva l'impianto elettrico bagnato, però due tornate più tardi era di nuovo in pista. In quel momento era in testa Thompson, che faceva una gara brillantissima sul bagnato, con l'unica vettura che montasse i Firestone, gli stessi che l'inglese aveva usato a Teretonga; precedeva di 17" Walker, che



Alcuni dei campioni di tutti gli sport che si riuniranno a Brands Hatch, il 18 marzo, per una gara su vetture turismo che prenderà il « via » immediatamente prima della Race of Champions di formula 1

La sfida degli assi (di altri sport) a Brands HATCH per i « CAMPIONI »

5 milioni per una «corsa da ridere»

LONDRA - Nel contesto dello sport automobilistico, è stata una riunione che sembrava quasi immatura. La notte finale del fiasco di Montecarlo era appena iniziata, ma nel centro londinese c'era l'«uomo» della Ford, Stuart Turner. I teams di grand prix si radunavano in un altro emisfero, per la prima del mondiale 1973 di F. 1, ma Graham Hill era anche lui a Londra, occupato a spiegare i motivi per una certa gara turismo e a fare i nomi dei concorrenti. Nomi di persone che molti riconosceranno come appartenenti ad altre branche dello sport, anche se uno, Jimmy Greaves, al quale si pensa sempre in rapporto a calci tirati a un pallone, ha qualche esperienza in campo automobilistico.

Presenti, fra gli altri, Henry Cooper, pugile in passato abbastanza noto; David Hemery, olimpico di podismo; Reg Harris, noto in campo motociclistico, Phil Read, della MV Agusta, Chris Bonington, che si associa all'atmosfera rarefatta di vette quali quella dell'Everest più che ai gas di scarico poi uno yachtsman, giocatori di rugby e così via...

Appunto, si tratterà di un'altra di quelle corse «da ridere» che si svolgerà a Brands Hatch il 18 marzo, ma questa volta una differenza ci sarà: la gara ha lo scopo di contribuire generosamente al fondo di un'associazione di sportivi che si sono impegnati ad aiutare le ricerche nel campo dell'invalidità. Graham Hill è uno dei pezzi grossi dell'associazione e, con la sua ben nota abilità nel costringere la gente a fare ciò che vuole, ha persuaso gli organizzatori di Brands Hatch a trovare tempo nel calendario della Corsa dei Campioni per inserire questa gara, ottenendo dalla Ford le vetture, delle Cortina GT.

Il montepremi base sarà di quasi cinque milioni di lire, a patto che ogni lira venga versata all'ente benefico. Altri patrocinatori, quali la Yellow Pages e la Rothmans, forniranno graziose hostess per carpire quattrini al pubblico. La manifestazione attirerà altro interesse verso lo sport motoristico, sarà divertente e, al tempo stesso, aiuterà una causa degna di essere appoggiata.

E ora, che cosa faceva a Londra Stuart Turner? «Suppongo che, prima o poi, debba imparare a farmi rappresentare da qualcun'altro — ha detto. Ha poi ammesso che, alla risultanza dei fatti, la sua assenza da Montecarlo gli ha evitato alcuni capelli bianchi, anche se si preoccupava

per il premio per i teams (in quel momento la Ford aveva l'unico team sopravvissuto in ballottaggio, ma Turner ha detto in tono avvilto che alla conclusione ce l'avrebbe fatta la Renault). Siamo certi che non rinuncerà al Safari...

Avendo parlato dell'avvenimento che precederà la Corsa dei Campioni, diciamo ora che attualmente la situazione di questa gara pare strana, se si pensi alla situazione di ostilità finanziaria fra concorrenti e organizzatori della F. 1. Soltanto due squadre invitate, Tyrrell e March, hanno fatto richieste molto forti per essere presenti e si tratta dei due teams di cui gli organizzatori possono probabilmente fare a meno senza soffrire: Stewart non ha mai trovato una parola gentile da dire, nei confronti del circuito, e la March non è tutto sommato una marca che attiri molto pubblico. Le altre squadre hanno accettato senza fare nessuna storia le condizioni abbastanza modeste, in certi casi probabilmente facendo un po' di pressioni presso i patrocinatori. Per questo le iscrizioni, mentre scriviamo, potrebbero essere decisamente buone, per un grande premio. Già sicura l'adesione di due JPS, tre BRM, due Surtees, due McLaren (per Hulme e Scheckter; Jody farà appunto il una delle gare che continueranno a tenerlo nel «campo» McLaren) due UOP Shadow, oltre a quella di Hill («non chiamate la mia UOP» dice Graham, preoccupato per il patrocinio che deve ancora essere annunciato) una Brabham per Reutemann e una Iso-Marlboro per Ganley. Molte altre iscrizioni arriveranno probabilmente, a formare uno schieramento di 18 vetture.

Tutto questo sembra in contrasto con i principi dell'associazione di F. 1, secondo i quali si dovrebbe soltanto gareggiare per il genere di compensi imposti con tanta fermezza alla GPI.

Nella gara di F. 5000 si vedranno i migliori piloti di entrambe le sponde dell'Atlantico. Che salti fuori il confronto tanto lampantemente assente all'Ontario; un paio d'anni fa? Probabilmente l'unica novità, fra le iscrizioni della F. 1 di cui si è già informati, sarà la McLaren M23, che da quanto si riesce a capire non sarà derivata direttamente da quelle che l'hanno preceduta, come accade per le altre McLaren. Comunque a metà febbraio ne sapremo di più.

Thomas Floyd

David Hodges

Con l'intramontabile LANCIA FULVIA HF «regola» la squadra FIAT

MUNARI fa tredici in Costa Brava

BARCELONA - «La dedico a Matteo» (cioè al figlioletto di 15 giorni), ha tenuto subito a dire papà Sandro Munari della sua vittoria in Costa Brava che gli apre la classifica del Campionato Europeo piloti, al volante della intramontabile «Fulvietta». Sia pure nella versione alleggerita gr. 5, con la quale ha sostituito la prevista Stratos. La decisione era stata presa dopo una settimana di ricognizioni effettuate dal partner Mario Mannucci, che aveva studiato attentamente tutto il percorso di gara lungo oltre 1000 km, diviso in tre tappe di cui 321 prove di velocità. Per la scelta della Fulvia ha inciso secondo quanto detto il pilota, la presenza di tre prove su un fondo terroso particolarmente brutto. «E' inutile utilizzare la Stratos destinata a prove su asfalto quando la Fulvia è in questi casi decisamente competitiva» ha aggiunto Audetto e i risultati hanno dimostrato la validità del discorso, grazie ad un Munari che è apparso in gran forma anche se pressato da Pinto, che ha tenuto il suo passo contenendo il distacco in forma decisamente minore di quanto risulta dai primi dati, afflitti da una serie di grossolani errori di cronometraggio che hanno colpito proprio il campione europeo partito con il numero uno.

E' stato un rally tutto italiano. Quattro erano i nostri equipaggi: da una parte Munari e Mannucci con la Lancia, dall'altro Pinto-Bernacchini, Barbasio-Macaluso con le Fiat 124 Rally a cui si è aggiunto Rombolotti con un'altra Fulvia che poi però si è ritirato. L'en plein italiano è mancato (infatti Zasada si è piazzato al terzo posto davanti a Barbasio) per una discutibile decisione dei commissari sportivi che hanno annullato una precedente decisa penalizzazione inflitta al polacco. Il reclamo Fiat non è stato accolto.

Barbasio «tradito» dalla... stampa

Zasada era già stato battuto chiaramente da Barbasio, che era saldamente sistemato al terzo posto, quando il campione italiano è uscito di strada in una prova speciale perdendo oltre nove minuti. Nonostante ciò, il distacco dal polacco al termine della prima tappa è risultato soltanto di 15". Nelle prove successive Barbasio ha facilmente recuperato Zasada, ma al polacco è stata annullata una penalizzazione con una curiosa decisione basata dai commissari sportivi su un errore di stampa del regolamento. E' stata una sequenza di errori culminata nella decisione a sfavore di Barbasio, che avrebbe facilmente superato tutto l'ulteriore distacco dal polacco e che, invece, pago del suo risultato aveva risparmiato nella terza tappa.

Un rally particolarmente duro questo della Costa Brava che si è disputato sulle strade di Barcellona e della Castiglia e dominata come abbiamo detto dagli italiani, ha visto come rimediati rincalzi i due equipaggi della squadra ufficiale Seat con Babler e Canellas. Quest'ultimi campioni dei rally di Spagna sono sempre stati a ridosso dei nostri sfruttando le loro macchine 124 Berlina Gr. 5 alleggerite e dotate di motore 1600. Entrambi però sono usciti di strada nella stessa prova.

Esclusi Babler e Canellas, gli altri spagnoli, da Juncosa uscito

L'AUTO-SCI di ROCCARASO

La gimcana decide per SACCONI

ROCCARASO - Organizzato dall'Automobile Club Bari, dallo Sci Club e dal Circolo della Sanità di Bari, il V Raduno Turistico Autosciatorio Trofeo Giorgio Benini a Roccaraso. La gara sciistica vedeva prevalere per soli tre decimi di secondo il giovanissimo napoletano Andrea Ballabio dello Sci Club Vesuvio sul forte trentino Zambotti dello Sci Club Bondone; e mentre gli sciatori si davano battaglia sui monti, a valle i piloti lottavano sul filo dei centesimi di secondo. Nella prima prova speciale Cavallucci e Maria Camera D'Afflito realizzavano lo stesso numero di penalità 2,4 a due tentativi il vincitore della passata edizione Di Capua, seguito con 3,2 penalità dal trentino Mosconi e dagli altri staccati di pochi centesimi. Dopo la seconda prova, Cavallucci assumeva il comando seguito da Di Capua, Saccone, Lucibello, Mucelli e La Rovere. Nel pomeriggio la gimcana, con tempi assegnati impossibili tale da tramutarla in vera e propria prova di velocità, vedeva Saccone strabillare e dare ben 1'4 a Cavallucci, inoltre vedeva rinvenire con ottimi tempi De Marco, De Vivo, Maria Camera D'Afflito che finivano rispettivamente 5,4 e 3. Mosconi finiva sesto. La Lucibello scendeva all'undicesimo posto, Mucelli veniva squalificato per errore di percorso, Di Capua non ancora a suo agio sulla fiammante Montecarlo finiva quattordicesimo e La Rovere benché non abituato alle

gimcane riusciva ad insediarsi al 7. posto seguito da Zuccarino. Saccone con Ballabio entrambi primi nelle rispettive specialità, si aggiudicavano il Trofeo seguiti dai trentini, Moscone-Zambotti, da De Marco-Reale Clemente, da Spicchi-Reale Francesco e da Fiordalisi-Ballabio Marco. Primo equipaggio completamente femminile classificato, Pappalardo Enrica-Ludovico Maria Cristina. Prima Scuderia la Piloti Salentini-Lecce.

V Raduno Turistico Autosciatorio Roccaraso - Trofeo Giorgio Benini - Gara nazionale di regolarità - Roccaraso 10 febbraio 1973.

CLASSIFICA GARA COMBINATA

1. Sacconi-Ballabio Andrea; 2. Mosconi-Zambotti; 3. De Marco-Reale Clemente; 4. Spicchi-Reale Francesco; 5. Fiordalisi-Ballabio Marco; 6. Di Capua-Mandolese; 7. De Vivo-Gargano Mauro; 8. Lucibello-Cavalli; 9. Camera D'Afflito-Lo Buono L.; 10. Gomez Paloma-Grande; 11. Frezza-D'Addappo; 12. La Rovere-Ludovico Nicola; 13. Pappalardo-Ludovico Maria Cristina; 14. Garsia-Baccolini; 15. Gargano Paolo-Gargano Vincenzo; 16. Guariglia-Jandolo e Reccavallo-Magrè; 21. Antonelli-Uva; 22. Ambrosini-Borrelli; 23. Papale-Jandolo; 24. Cassano-Catalano.

CLASSIFICA DEGLI SCIATORI

1. Ballabio Andrea (Sci Club Vesuvio) 87'3; 2. Zambotti (Sci Club Bondone) 87'6; 3. Mandolese (Club Napoli) 90'1; 4. Ballabio M. (Sci Club Vesuvio) 92'6; 5. Reale Francesco (Rolly Go) 92'9; 6. Reale Clemente (Rolly Go) 94'; 7. Grande A. (Vesuvio) 97'6; 8. Baccolini (Sci Club Bari) 103'6; 9. Grande Giuliana (Vesuvio) 106'6; 10. Cavalli (Sci Club Bari).

CLASSIFICA AUTOMOBILISTICA

1. Aldo Saccone (Lancia Fulvia) penalità 111,6; 2. Cavallucci (Lancia Fulvia) p. 124,4; 3. Camera D'Afflito (A-112) p. 135,8; 4. De Vivo (A.R. GT 2000) p. 142,9; 5. De Marco (Porsche) p. 149,2; 6. Mosconi F. (Lancia Fulvia) p. 156,7;

dalla scena quasi subito a Sainz, Rasilla e Villaceros iscritti dall'importatore Alpine, sono stati surclassati. Delle diciotto prove ben tredici sono state vinte da Munari a cui quasi sempre sono seguiti nell'ordine, Pinto e Barbasio. Pinto ha vinto tre prove. Le altre due sono state ufficialmente assegnate e rispettivamente a Zasada e a Babler entrambi con tempi incredibili, tanto che Zasada che regolarmente ha subito un ritardo di un minuto per prova, avrebbe inflitto (secondo quanto risulta ufficialmente) otto secondi (sic!) a Munari che lo aveva raggiunto! Inutile ogni discussione con gli organizzatori e i cronometristi i quali, dovendo secondo quanto sancito dalle norme di quest'anno valide per le prove di Campionato Marche e di Campionato Europeo, consegnare una apposita fiches all'equipaggio al termine di ogni prova speciale, hanno finito molto spesso per creare soltanto dei grandi pasticci.

Pinto gratificato di un minuto

Basta immaginare che nelle sette prove della prima tappa a Pinto, per esempio, sono state consegnate soltanto tre fiches regolari. In due casi Bernacchini, nonostante ogni protesta, ha ricevuto le schede incomplete; in un altro caso gli hanno dato un pezzo di carta di recupero con scritto un tempo. In un altro caso ancora non avevamo nemmeno il pezzo di carta e gli hanno scritto a matita un tempo in un angolo sul margine della tabella di marcia.

Ecco come è andata in breve. Munari-Mannucci partono decisamente in testa, Pinto a nove secondi, Barbasio a 9", Babler a 29", Canallas a 40". Colpo di scena nella seconda prova. Pinto sale nello stesso tempo di Munari, ma si vede accreditare un minuto in più. La terza prova è appannaggio di Zasada, (questo in formula ufficiale). Con le prove successive le posizioni di testa vengono fissate con primo Munari, secondo Pinto, terzo Barbasio, quarto Babler, quinto Canellas.

L'ultima prova della prima tappa tradisce Barbasio. Alla seconda curva una lastra di ghiaccio imprevista, costringe ad una acrobazia Pinto; Barbasio subito dopo esce di strada perdendo nove minuti. Munari, che ha visto la testa di Macaluso spuntare dal posto, rallenta istintivamente e supera l'ostacolo. Quindi la sequenza delle quattro prove vinte da Munari nella seconda tappa, con Pinto che si aggiudica l'ultima, mentre Barbasio rimonta facilmente e riesce ad insediarsi al terzo posto.

La prima prova della terza tappa è vinta da Pinto, che si aggiudica anche la quarta con Munari sempre velocissimo a cui vanno le altre quattro. Si chiude così questo Rally della Costa Brava con un risultato che non sminuisce assolutamente la classe di Munari anzi ancora sottolineata, e a diretto confronto la bellissima gara di Pinto; non trova invece giustizia la posizione di Barbasio relegato al quarto posto dietro a Zasada che il ligure campione d'Italia aveva surclassato.

G. S.

ad alzare il tempo massimo da 30 a 40 minuti.

Nel secondo giro, le penalità fiocavano a 4 e 5 minuti alla volta, e ne era vittima anche il campione belga dei rallies, Adriaenssens.

Nelle tre prove speciali del terzo giro i più rapidi erano spesso i tedeschi Hainbach-Biebing, con la BMW 2002 ti ed il francese Laurent. Ma i meno penalizzati restavano Haxhe e Delferrier, che con la loro Daf 66 con motore da 135 CV balzavano al comando nelle classifica assoluta. Erano comunque sempre molto veloci anche nelle prove speciali, e appariva chiaro che la lotta era fra loro ed i tedeschi Hainbach e Gunther ed il francese Laurent.

Nel quarto giro, Hainbach si toglieva di mezzo con un'uscita di strada che gli faceva perdere 15 minuti, anche se poi poteva proseguire ma ormai tagliato fuori. All'inizio dell'ultimo giro, non c'era che Laurent ad avere la possibilità di superare la Daf, ma nulla cambiava per l'estrema regolarità dei belgi che non commettevano errori. Parliamo al plurale in quanto, oltre alla bravura di Haxhe, è da sottolineare l'eccellente «guida» del navigatore Christian Delferrier, uno dei più in gamba del Belgio, coequipier di Larrousse nel recente Rally di Montecarlo.

André Royez

BOUCLES DE SPA - Rally internazionale - Spa, Belgio, 10-11 febbraio 1973.

CLASSIFICA GENERALE

1. Haxhe-Delferrier (Daf 66) penalità 1167,9; 2. Laurent-Hamelrath (Alpine Renault) 1464,2; 3. Gunther-Peterson (Opel Commodore) 1902,1; 4. Hainbach-Biebing (BMW 2002 ti) 1960,5; 5. Luybrechts-Luybrechts (Daf 55) 2087,8; 6. Adriaenssens-Daemers (BMW 2002 ti) 2175,6.

21. RALLY COSTA BRAVA - Gara internazionale valevole per il campionato rallies piloti - Barcellona, 10-12 febbraio 1973.

LE CLASSIFICHE

1. Munari-Mannucci (Lancia Fulvia) punti 15.465; 2. Pinto-Bernacchini (Fiat 124 Rally) p. 15.715,8; 3. Zasada-Zyskowski (Porsche 911) 16.537; 4. Barbasio-Macaluso (Fiat 124 Rally) 16.601,6; 5. De Cruylles-Dura (Seat 124) 17.757; 6. Xiol-Arnella (Seat 1430) 18.075; 7. Bonnet-Bonet (Seat 1430) 18.671,7; 8. Melero-De Lara (Simca 1200) 18.873,5; 9. Tarres-Ventura (Seat 1430) 19.003; 10. Jordà-Casanova (Seat 1430) 19.417,8.

L'acceleratore ROMBOLOTTI

Rombolotti ha costretto il suo secondo in una prova velocissima su asfalto (voleva forse fargli fare l'imitazione di Simoni, navigatore del suo ex «mentore», Cavallari?) a restare esteso sul cofano ad accelerare, in quanto il comando si era rotto. Risultato: ultimo tempo ed immediato ritiro in piena montagna in una località assai fredda.

Juncosa che correva con la Seat 1600 Gr. 5 montava un cambio di suo allestito con una posizione delle marce curiosa. La prima, la seconda, la terza si ottenevano con la posizione di serie, mentre la quarta era al posto della quinta e viceversa.

Rombolotti con la Fulvia risultava in «forza» alla HF squadra Corse. In effetti Rombolotti, che aveva accompagnato Mannucci durante la prima ricognizione sul percorso del Rally della Costa Brava, era particolarmente piaciuto tanto che, quando aveva appreso che Bailestrieri iscritto in un primo tempo non avrebbe partecipato, ha ottenuto dagli organizzatori di effettuare il cambio dei conduttori.

Insieme alle macchine nella seconda tappa arrivava un rally per le moto vinto da De Juan su Norton.

MAKINEN

«Artico»

senza segreti

ROVANIEMI - Il finlandese Rally Artico, valevole per il campionato europeo rallies piloti, è stato vinto da Makinen-Salonen su Escort; seconda una Volvo, terza una Renault Gordini. Soltanto quindici, fra il centinaio di concorrenti, hanno portato a termine la prova e questo non sorprende troppo, perché si è trattato, come sempre, di una gara che ha messo a dura prova i piloti, anche per la temperatura polare.

Makinen era partito favorito, benché ci fossero in gara molti altri scandinavi, specialisti di questo genere di rally. Anche due polacchi e tre inglesi avevano affrontato le nevi della Finlandia.

Arrivo e partenza a Rovaniemi, circa km 850 a nord di Helsinki, e un percorso di km. 2500 (di cui 900 di prove speciali) più che altro in Lapponia, ove a momenti la temperatura ha raggiunto i trenta gradi sotto zero.

Come si sa, in questa gara l'itinerario è mantenuto segreto e viene svelato ai concorrenti soltanto poco prima del via.

RALLY ARTICO - 2-4 febbraio - Rally valevole per il campionato internazionale rallies piloti.

LA CLASSIFICA

1. Makinen-Salonen (Escort) p. 26.092; 2. Allen-Toivonen (Volvo) 26.469; 3. Aurujaka-Virtanen (Renault Gordini) 27.445.

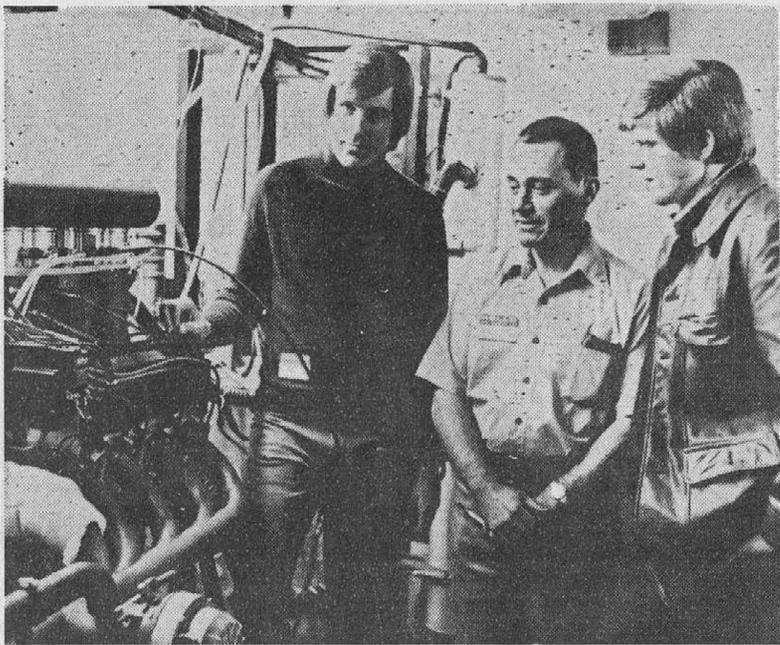
«Boucles de Spa» un'ALPINE si arrende alla DAF

SPA - Solo 19 vetture delle 94 partite, sono arrivate a terminare una durissima edizione della «Boucles de Spa», resa difficilissima dal maltempo, e vinta dalla coppia Haxhe-Delferrier con una Daf 66.

Poco prima del via, la pioggia insistente si è trasformata in neve, e si è così assistito ad un'affannosa «caccia» alle gomme chiodate di cui pochi disponevano. Durante il primo dei cinque giri su cui si articolava la corsa, nelle foreste attorno a Spa, già alcuni favoriti subivano delle penalizzazioni, fra questi Scialer (Escort) e Laurent (Alpine) prendevano un minuto di ritardo. Il direttore di gara si vedeva costretto, per le condizioni del tempo,

La nuova « arma »
americana
per il CAN-AM

Costa 20 milioni meno del PORSCHE il «turbo» CHEVROLET



Da sinistra a destra: Mike Hiss, il «rookie» 1972 che ha firmato l'ingaggio per utilizzare un Crowe Turbo nelle gare Can-Am; Gene Crowe, il tecnico che ha progettato il motore, e Max Mizejewski, presidente della Motor Racing Equipment Corp. che lo ha costruito

SANTA ANA (California) - Pochi giorni fa è stato presentato un motore Chevrolet a doppio compressore, su un dinamometro nel Settore Motori della Motor Racing Equipment Corp. I presenti, fra i quali molti piloti che parteciperanno alla Can-Am, sono stati informati che vedevano il primo motore del genere mai esistito e, probabilmente, l'unico capace di battersi contro la Porsche con compressore che dominò la Can-Am dello scorso anno.

Il nuovo motore è stato battezzato «Crowe Turbo», dal nome del noto tecnico Gene Crowe. Questi costruì un motore Oldsmobile in alluminio con compressore nel 1969 e da allora ha sempre lavorato attorno a progetti del genere. Grazie soprattutto alle cognizioni tecniche di Crowe, questo motore dà le stesse prestazioni di altri più costosi e, in certi casi, le supera. La caratteristica più notevole

è rappresentata da un sistema di misurazione del controllo del carburante che aumenta l'effetto di freno motore.

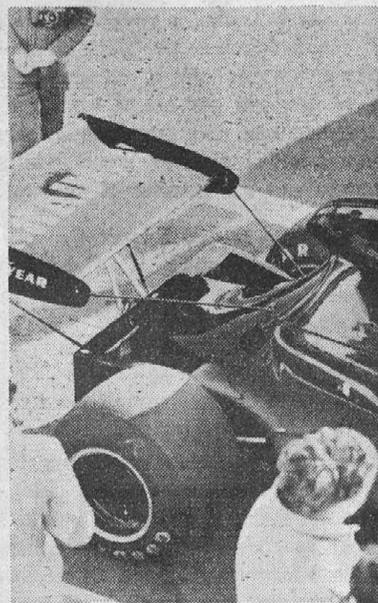
Il prezzo è di circa 25.000 dollari (15 milioni), contro i circa 60.000 (36 milioni) di un motore Porsche con compressore. Qualsiasi pilota che disponga di un motore Chevrolet può modificarlo, per farlo diventare un Crowe Turbo, con una spesa assai inferiore a 25.000 dollari, ottenendo così la possibilità di gareggiare in condizioni di competitività, pur avendo un motore che gli è familiare e il sistema a iniezione. Mike Hiss si è già impegnato a correre con il Crowe Turbo nella prossima Can-Am, secondo quanto ha asserito il presidente della Motor Racing Equipment, Mizejewski, che ha poi predetto, per l'imminente Can-Am, la vittoria di uno dei tanti piloti che useranno il Crowe Turbo, con conseguente sconfitta delle Porsche.

PROVE

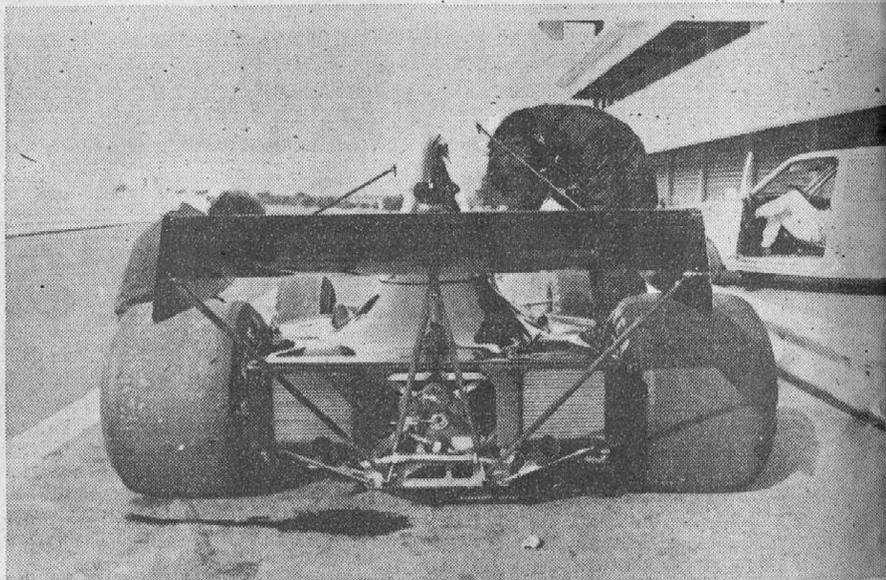
in serie

al

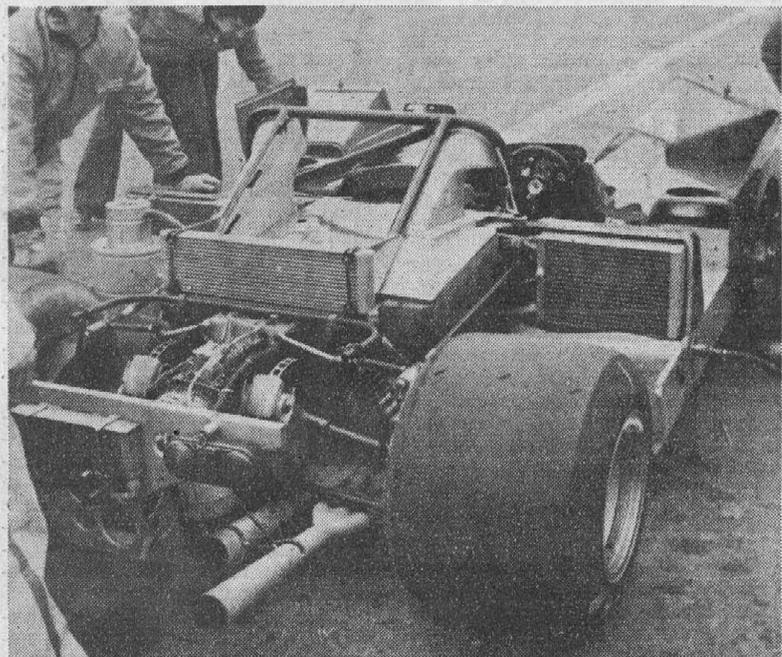
CASTELLET



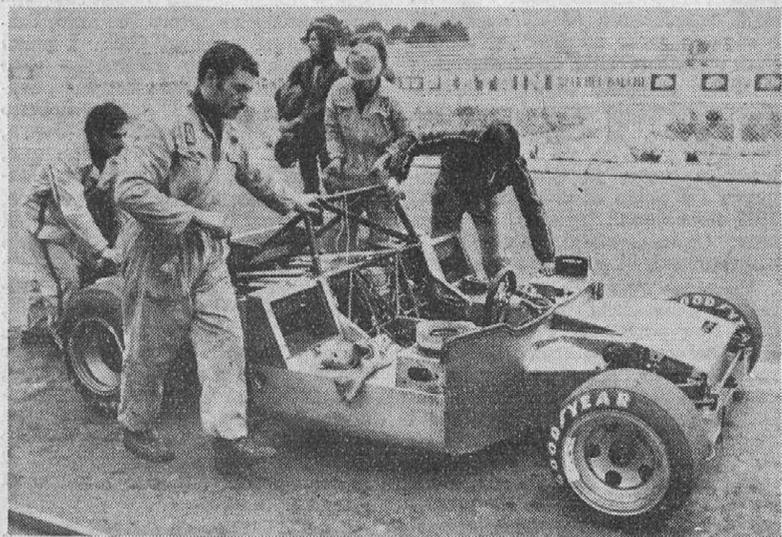
A destra, la caratteristica accentuata aerodinamica della Shadow Formula 1, provata di recente al circuito Paul Ricard



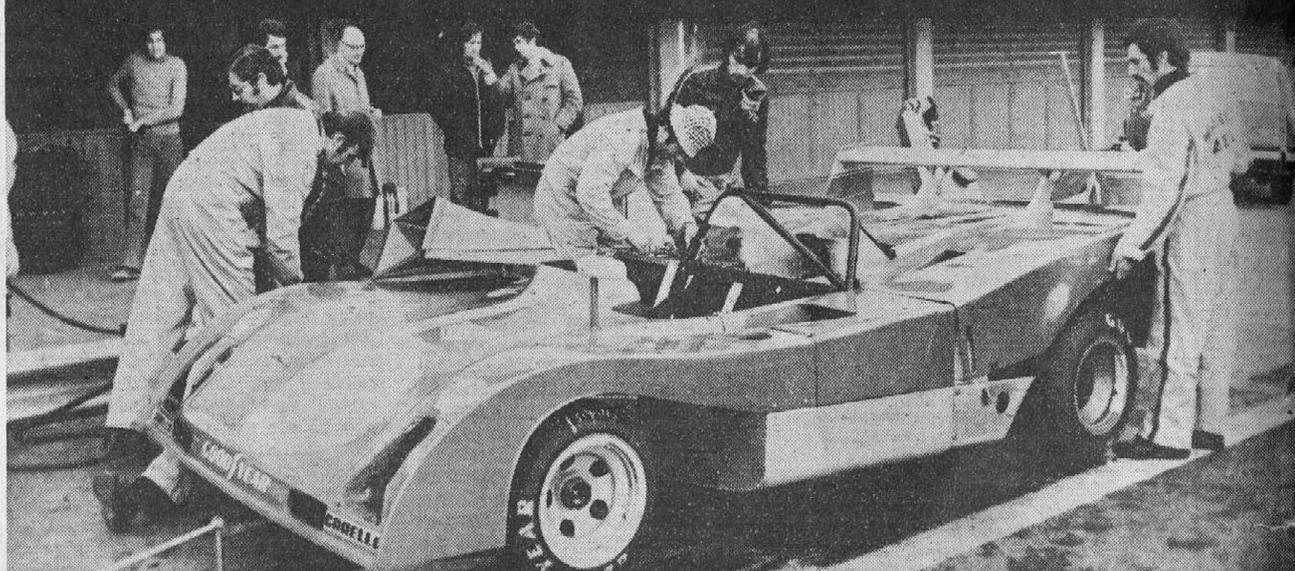
Sopra, ancora una vista posteriore della Shadow: la linea è molto «pulita» con alettone a sbalzo sostenuto da tre attacchi. A destra, Oliver riferisce le sue impressioni al progettista Tony Southgate



La versione ormai definitiva, cioè a passo lungo, della Ferrari Sport provata al Ricard. A destra, si nota la carenatura anteriore deportante, tipo Porsche Can-Am. Sopra, il radiatore olio sistemato dietro al roll-bar; sopra al cambio. Sotto, la nuova parte anteriore



Per ora meno veloce della MATRA



Ecco la nuova 312 P

MARSIGLIA - La presenza della Matra, installata sul circuito Paul Ricard, incita i costruttori, anche quelli che dispongono di piste di prove private, a recarsi al Castellet per segnare tempi che servano di paragone. Ferrari, che ha notevolmente migliorato il prototipo 312P ha infatti svolto prove la settimana scorsa, con Brian Redman al volante della «versione 1973». Nonostante serie noie al circuito di raffreddamento (bruciata una guarnizione della testata) che ha richiesto la sostituzione del «boxer», il pilota è stato cronometrato in 1'54"6 il primo giorno: qualche settimana prima, Beltoise aveva realizzato 1'54"3, sullo stesso circuito di metri 5.800.

Anche se la linea complessiva non è cambiata, in rapporto a quella vista nel 1972, la

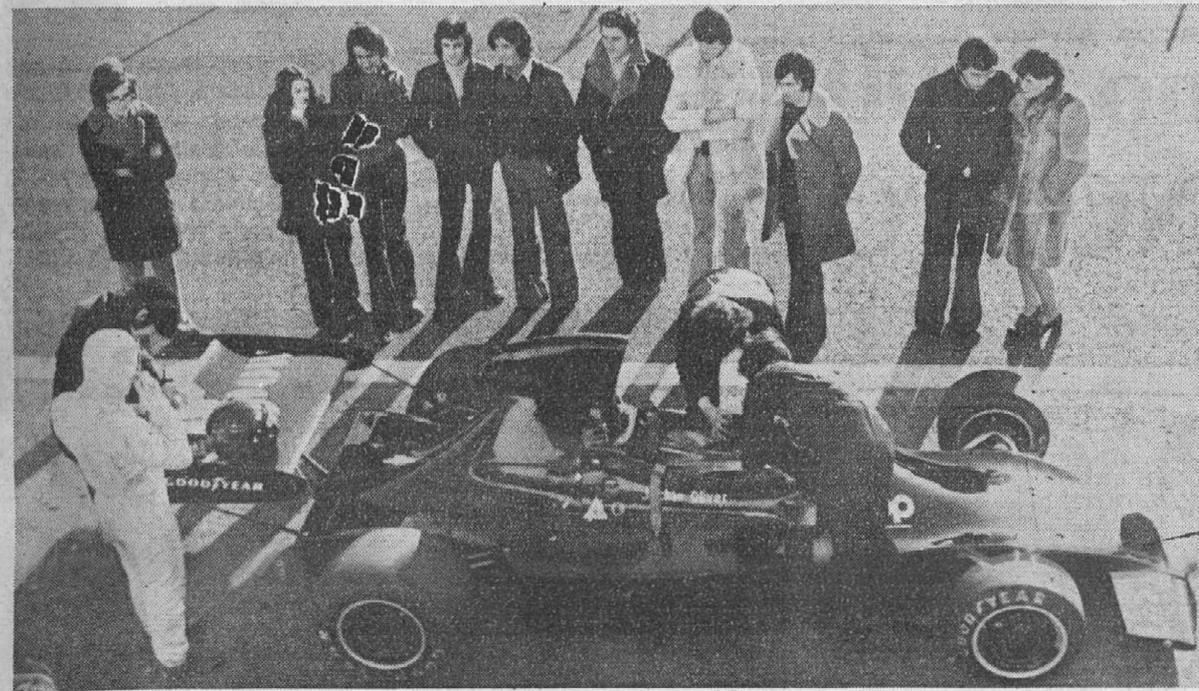
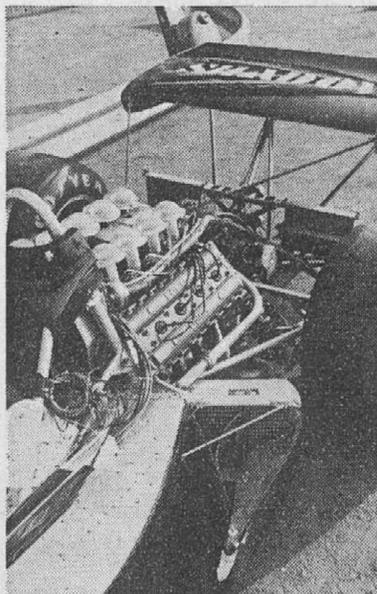
312P è più lunga di dodici centimetri, essendo stata allungata la parte anteriore. Il cofano anteriore, la cui estremità con superficie concava ricorda un poco quello della Porsche 917 TC 10 Can-Am, e il cofano posteriore, ormai tutt'uno con un alettone completamente a sbalzo su tutta la larghezza, hanno pure contribuito a migliorare il comportamento della vettura nelle curve veloci. Anche il treno avanti è stato riprogettato, e la sua prima apparizione risale a Kyalami.

Quanto al motore, con due prese d'aria dinamiche che iniziano dietro l'abitacolo, sotto l'arco di sicurezza, per arrivare alle trombe di ammissione, non ha guadagnato in potenza, però ormai offre una notevole zona di utilizzazione: da 5.600 a 11.600 giri-min.

Si prepara già una quarta vettura

La SHADOW F.1 si fa le ossa pensando alla SPORT

A destra, la sistemazione dei radiatori acqua laterali, che hanno un convogliatore molto studiato dal punto di vista aerodinamico



MARSIGLIA - Dopo la timida apparizione dell'Eagle di Gurney, che seguiva a sua volta la Scarab la quale corse sporadicamente negli anni '60, gli Stati Uniti non avevano più partecipato a gare di F. 1. Infatti, nonostante la prospettiva di Grandi Premi « misti » con F. 1 e monoposto tipo Indianapolis, l'apparizione della UOP Shadow era molto attesa. Forfait in Argentina e in Brasile, ma la scuderia americana, anche se con sede in Inghilterra, non ha cessato il lavoro di messa a punto della monoposto, svolgendo lunghe prove sul circuito Paul Ricard.

Dan Nichols e Tony Southgate hanno lasciato la pista francese molto soddisfatti. « Si è trattato delle prime, vere prove e i tempi registrati sono decisamente incoraggianti » hanno detto. Cronometrato in 1'24", il primo giorno — poco meglio di una Formula Renault! — sul circuito di mt. 3300, Jackie Oliver in una settimana ha guadagnato 10", con un miglior giro realizzato in 1'14"6. Il record ufficiale della pista è detenuto da Regazzoni (BRM P160) in 1'11"6. Sul « grande circuito », sul quale si svolgerà il GP di Francia il primo luglio, Oliver ha girato in 1'54"9, contro l'1'52"7 di Stewart, con la Tyrrell Ford 005, di qualche settimana fa.

Quasi certamente tre Shadow dovrebbero essere iscritte in Spagna e, nella migliore delle ipotesi, in Sud Africa: le due ufficiali di Oliver e Follmer, più quella privata di Graham Hill. Deve però essere costruita una quarta vettura, che presenterebbe già modifiche soprattutto nei riguardi dei freni entrobordo. Del resto, il muso visto sulla vettura in prova — quella di Oliver — dovrebbe fra poco essere sostituito con un altro, derivato da quello provato sulla BRM P160, con alette verticali ai lati.

La UOP Shadow non può del resto rinnegare l'infusso della

BRM P180 e non dimentichiamo che Southgate è un transfuga del team inglese. Con struttura monoscocca molto classica, si fa notare per le finiture particolarmente curate e per lo studio aerodinamico molto spinto. Si rivela soprattutto la parte posteriore piatta e completamente carenata con soli quattro fori: due per il raffreddamento dei freni affiancati alla scatola del cambio e due, più importanti, che arrivano ai radiatori dell'olio sistemati in modo arretrato al massimo, dietro la scatola del cambio. I radiatori bilaterali dell'acqua sono montati in maniera « classica » dietro l'abitacolo, con grandi prese d'aria sulle panciute fiancate.

Benché la batteria sia stata spostata in avanti, dopo le prime prove di Silverstone, rimane il 68% delle masse nella parte posteriore, dominata da un volumi-

noso alettone completamente a sbalzo. « E' molto » — ammette Dan Nichols. Si notano anche le barre stabilizzatrici, poste sotto gli elementi della sospensione e non sopra, e il sedile realizzato in materiale originale da Bolstrom.

La caratteristica più originale, comunque, risiede nel carburante usato per alimentare il Ford-Cosworth. Provata da due anni sulla Shadow Can-Am, finanziata dalla Universal Oil Products, la miscela senza piombo ha soddisfatto pienamente. « La Shadow è meno veloce delle McLaren e delle Porsche, ma il motivo non è il tipo di carburante, bensì la vettura stessa » riconosce Nichols. Per questo attualmente si occupa della F. 1. Il convertitore catalitico è però stato soppresso, perché assorbiva potenza, mentre il sistema a iniezione è molto classico.

In attesa dell'ingresso nei prototipi tre litri, ciò che è possibile per il 1974, la UOP Shadow affronta un doppio investimento. La parola « patrocinatore » è infatti sconosciuta oltre Atlantico e la UOP fa un investimento. Indubbiamente la F. 1 rappresenterà un campo sperimentale molto vasto per i suoi prodotti, di cui vende le formule alle Case petrolifere — Elf, Total, Texaco si contano fra i suoi clienti — ma si tratta, al tempo stesso, di un mezzo promozionale prestigioso per farsi conoscere in Europa... e per ottenere la quotazione in Borsa!

Ora si deve dunque attendere il debutto ufficiale di questa Formula 1 « made in USA », ma nonostante un certo ottimismo, la squadra, consapevole dell'importanza dei motori, teme di non potere sempre disporre di Ford Cosworth che uguagliino in potenza quelli di Stewart o di Fitzpaldi...

Jacques R. Jaubert

Minacciata dal fiume
la pista di VARANO

10 milioni per la scogliera

PARMA - La CSAI si è messa una mano al cuore, si è guardata in giro per bene, e, visto che non c'era nessuno, ha mandato a Varano Melegari una cifra sbalorditiva: ben tre milioni e mezzo! A Varano però nonostante tutto ci si accontenta. Rogano in un certo senso ha mantenuto le promesse, e dall'Automobile Club d'Italia ha fatto spedire la somma. La generosa sovvenzione è spiegata così: « per l'attività sportiva svolta nell'anno 1972 ». Un riconoscimento dunque per quello che è stato fatto, semplicemente. L'autodromo come impianto non figura. Il sindaco e il presidente della Pro loco hanno spedito a Roma un telegramma di ringraziamento anche se la loro situazione rimane quella di ieri. Anzi forse peggiore.

In questi ultimi tempi infatti il torrente Ceno che, come è noto, è adiacente al percorso varanese, ha fatto paura ai dirigenti della Pro loco e a tutti gli appassionati parmensi: le sue acque infatti hanno iniziato a minacciare il percorso, con la possibilità, ancora attuabile, di allagarlo completamente con tutte le conseguenze che ne derivano. A Varano, quindi, si sono ricordati di essere gente che non aspetta ed hanno iniziato a costruire una scogliera difensiva composta di massi, del tipo ferroviario, per intenderci. La scogliera verrà a costare, quando sarà ultimata, una decina di milioni circa, cifra che inciderà abbastanza pesantemente sul bilancio di fine anno.

La barriera protettiva, però ha fatto muovere il presidente della Comunità montana che ha convocato a Varano il presidente della Amministrazione provinciale, il presidente della Bonifica montana, un rappresentante dell'Ispettorato forestale, l'ingegnere capo del Genio Civile e il Presidente dell'ente provinciale del turismo. Il sopralluogo è servito per sensibilizzare tutti gli enti privati e per ottenere da essi una eventuale collaborazione. Il geom. Meggi progetti-

sta dell'impianto ha detto comunque che la situazione si va normalizzando grazie anche alle condizioni di tempo abbastanza buone di questi ultimi giorni e che, se la scogliera verrà ultimata nei prossimi giorni, il pericolo sarà definitivamente scongiurato.

Varano, quindi, ancora una volta ha dimostrato di essere strettamente legato al suo autodromo, la sua gente ha immediatamente risposto all'appello dei dirigenti e non si è guardata attorno per contribuire forse più tangibilmente di tanti altri alla sopravvivenza di quella che è stata una conquista dello sport e di un intero paese.

Ci sono stati da parte del sindaco Bonzani e degli altri dirigenti dell'autodromo varanese ulteriori contatti per una costituzione S.p.a. dell'autodromo. Anche l'Automobile Club Bologna ha lasciato capire che potrebbe intervenire con una certa cifra. Bonzani poi ha parlato anche con qualche pilota che potrebbe acquistare qualche azione. Tutti gli interessati hanno fatto delle avances: solo l'Automobile Club di Parma non si è ancora fatto vivo.

g. b. m.

Si rivede CICCOZZI in pista

VARANO MELEGARI - Approfondendo delle prime domeniche di sole preparatori e piloti scendono in pista per le prime prove in previsione della stagione che si avvicina a grandi passi. Sabato e domenica scorsi sono scesi a Varano da Genova i componenti del clan Pirola per le prove del F. Ford, pilota Massimo Ciccozzi. Il giovane romano, da quest'anno recuperato definitivamente allo sport attivo, pur non avendo mai girato sul tormentato tracciato parmensino, ha realizzato un tempo di poco superiore al minuto con pista bagnata, mentre il giorno dopo, con asfalto asciutto ha spiccato un buon 57"4 dopo soli sei giri. Era presente anche Bossoni (che pure farà parte del team Pirola) che si allenava con la F. Italia ex Francia e girava in tempi superiori ai 57".

La nuova BELLASI



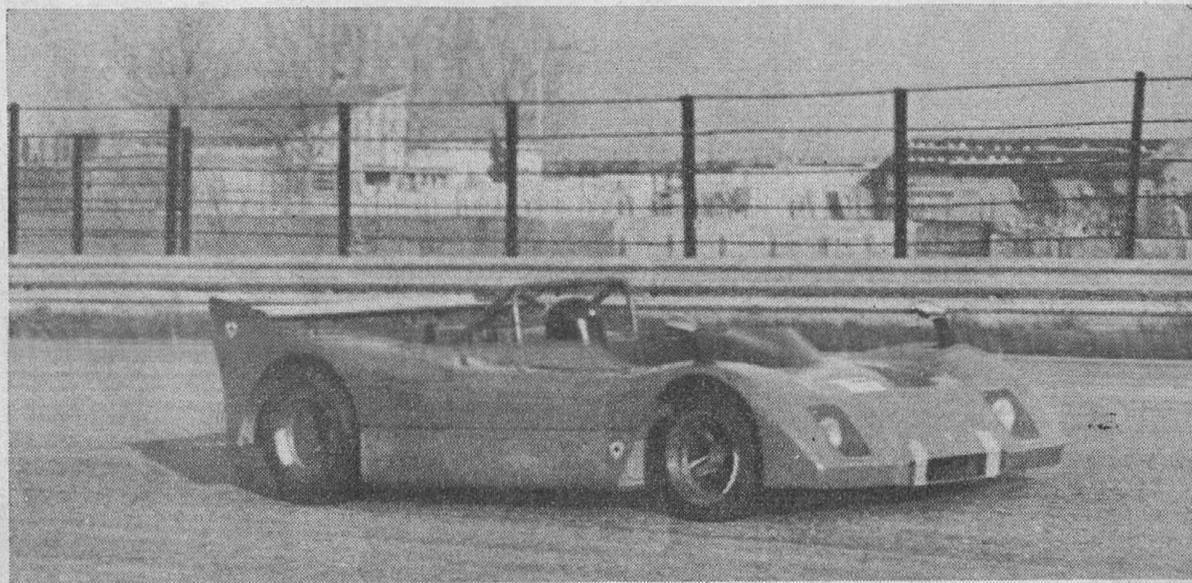
MILANO - Il costruttore milanese Bellasi sta preparando una nuova « formula 3 », come da noi anticipato. Ecco il modellino nella versione aggiornata ulteriormente e che è da ritenersi definitiva, appoggiato sui cavalletti nella officina dove la realizzazione definitiva potrebbe essere completata entro i primi giorni di marzo. Rispetto alla precedente, si nota l'accentuazione del punto superiore di coda: è una pinna molto alta, tagliata a spigolo vivo, che, vista posteriormente, presenta la classica forma « a goccia d'acqua » allungata. Un'altra innovazione riguarda gli ammortizzatori che, come si vede chiaramente, sono collocati in posizione orizzontale. La nuova Bellasi dovrebbe esordire nella prima prova del campionato italiano di « formula 3 » in programma il 18 marzo sulla pista di Casale. Verrà affidata a Fiorenzo Togni, che negli ultimi due anni è stato protagonista e comprimario delle gare riservate al Trofeo Cadetti AGIP per « formula Monza » sulla pista junior dell'omonimo autodromo.

Anche a MISANO
c'è il «pieno»
grazie al sole



A destra, Martino Finotto e Francesco Cerulli, che nella stagione che va ad incominciare avranno delle AMS 2000, si sono allenati a lungo al Santamonica con un «muletto» del 1972

La prima col Tecno 2000 sarà l'AMS di FINOTTO



A destra, ecco Finotto che sta per iniziare una tornata di prove. Finotto correrà anche con una BMW 2000. Sopra, il campione d'Italia Sport, Francesco Cerulli, in affiatamento con la AMS 2000

MISANO - Giornate di sole come quelle della scorsa settimana non potevano proprio trovarle in questo febbraio padano i responsabili dell'AMS, scesi al Santamonica con il due litri probabilmente più per allenare i loro piloti che per effettuare messe a punto della vettura. I risultati se ne sono ottenuti, con tempi veramente soddisfacenti per un motore Cosworth 1830 decisamente non all'altezza dei migliori 2000: Manfred Mohr, per la prima volta al volante di una vettura sport e ancora per la prima volta a Misano ha subito spiccato, al termine di una mezza giornata di prove un ottimo 1'20"4 (il record di Casani era di 1'21"9 con la Lola, mentre Merzario con l'Abarth Osella GR 7 aveva fatto 1'18"5), mentre Francesco Cerulli ha compiuto diversi giri al di sotto dell'1'22".

Con la stessa vettura, il «muletto» modello '72 che sarà però al più presto aggiornato, non sono apparse modifiche di grande rilievo: nelle due giornate però sono state effettuate prove di pastiglie e altri particolari, che l'ing. Simonetti ha registrato con particolare attenzione sulla sua agenda.

Nella giornata di martedì aveva girato appunto Manfred Mohr: il tedesco, subito a suo agio sulla vettura di Sasso Marconi, si è esibito in una serie velocissima di tornate, con «staccate» vertiginose alla ricerca del limite della macchina. Al termine della sua prova ne è sceso entusiasta e si è detto molto curioso di provare il nuovo modello con un motore all'altezza della situazione.

Con la nuova vettura, in coppia con Martino Finotto nelle gare di durata, cercherà di disputare il maggior numero di corse possibile, quando non vi sarà una concomitanza con le gare dell'Euroturismo. Infatti è proprio in questa serie di gare che si impegnerà maggiormente la coppia Finotto-Mohr: abbandonata la Ford Escort (che Finotto ha venduto a un giovane friulano) quest'anno saranno

al volante di una BMW 2000 e quel che è più interessante avranno l'assistenza diretta della casa bavarese, come ha garantito in persona lo stesso Jochem Neerpasch. Disporranno quindi di 3 motori ufficiali revisionati di gara in gara con i quali contano di ottenere ottimi risultati.

E poi, naturalmente, il programma AMS: «Ho scelto questa marca su tutto il lotto delle due litri in circolazione prima perché ritengo sia un'ottima realizzazione (e in questo mi conforta anche il giudizio di Manfred) e in secondo luogo perché la ditta bolognese è in grado di farci una assistenza diretta che riteniamo particolarmente utile. Per i motori monteremo per primi il Tecno 8 cilindri: anzi, in questi giorni dovrebbero consegnarcelo per adattare il telaio. Poi avremo anche il Lotus-Jensen-Novamotor al più presto e cercheremo di fare una rotazione tra questi due propulsori italiani, che al momento sembrano i più validi.» E sale a sua volta sulla vettura, che però, a causa del lungo uso in queste prove, comincia ad accusare noie al cambio (la seconda e la terza faticano a rimanere dentro).

Anche Francesco Cerulli compie a sua volta diversi giri senza spingere eccessivamente: «Le traiettorie veloci non le ho ancora digerite perfettamente» ci dice tra una prova e l'altra, e continua per prendere miglior affiatamento con quella che sarà la sua vettura per tutta la stagione. «Sono molto soddisfatto di Francesco» ci ha detto l'ing. Simonetti, «sono convinto che andrà molto forte anche col due litri, come ha fatto la scorsa stagione col 1000. Anzi, in suo onore penso che dipingeremo di blu le nostre vetture ufficiali, proprio come il 1000 AMS di Cerulli dello scorso anno. Al termine di queste prove rientreremo a Sasso Marconi, dove mi aspetta un lavoro intenso per sistemare il Tecno sulla nuova macchina, sulla

quale vorremmo provare al più presto ancora qui a Misano la nuova carrozzeria. Con questa nuova unità Francesco farà tutte le gare possibili: e contiamo veramente in grossi risultati.»

Oltre al team AMS una bella vettura di F. 2 continuava a provare: è la Surteess TS 10 di «Shangry-là» con la quale il simpatico fiorentino intende fare diverse gare dell'Euromontagna e anche qualche pista. «Sai, io non sono un pistafolo specialmente con una macchina di formula, ma penso che in montagna, con un motore appriato si debbano fare dei buoni risultati. La ditta che mi sponsorizza, la Etienne Aigner una grossissima ditta tedesca di pellami che ha sedi in tutto il mondo, non ha badato proprio a spese e mi manda sui campi di gara con tutti i ricambi e i motori che saranno necessari. Cambierò al più presto questo vecchio Cosworth 1830 con tre motori 2000 in alluminio: 'Big John' anzi mi aveva suggerito che avrei potuto correre in montagna con del Ford Tasmania 2400 che hanno una coppia più favorevole, e non è detto che non prenda in considerazione questa idea. Per ora cerco di affiatarmi il più possibile con la macchina, che come puoi vedere è veramente fantastica.»

E si infila il casco per ritornare al suo lavoro con la meticolosità del professionista: ci sembra ringiovanito di almeno dieci anni Romano Martini e da come aggredisce le velocissime curve del Santamonica sembra veramente ritornato ai tempi in cui, con le Alfa Romeo non aveva avversari sui tortuosi tracciati delle nostre cronosalte.

Al Santamonica martedì di questa settimana scende il team Lancia con la STRATOS, in prova anche per il rally S. MARINO. Pilota collaudatore d'eccezione, il francese Jean Claude Andruet.

I. C.

Provata al Ricard

McLAREN da 920 cv. per TEDDY

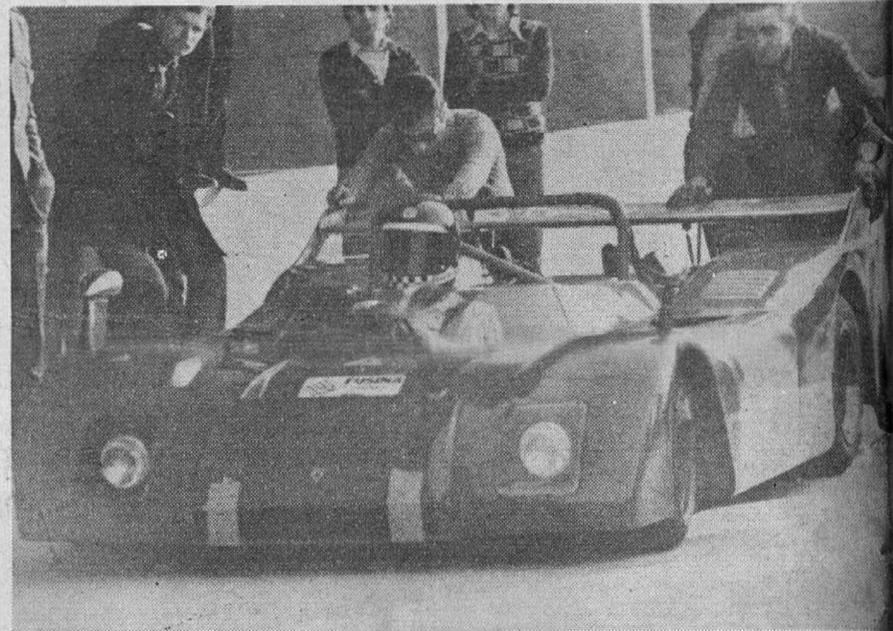


BRUXELLES - Teddy Pilette resta il pilota del team belga «V.D.S.». Queste tre lettere sono le iniziali di un mecenate dello sport automobilistico, il conte Van Der Straaten, un appassionato delle corse che da qualche anno non lesina né i suoi sforzi, né il suo danaro per dar vita alla sua scuderia di vetture ed al suo team da competizione.

Il «suo» pilota è sempre stato Teddy Pilette, il miglior conduttore belga dopo Jacky Ickx.

Teddy Pilette, il miglior pilota belga dopo Jacky Ickx, spera di avere una migliore fortuna quest'anno nelle competizioni Interserie in relazione ai notevoli miglioramenti che sono stati apportati alla sua McLaren-VDS con 290 HP

ad ogni modo, essa non è una vettura ufficiale. Altre modifiche saranno portate alle sospensioni posteriori e al sistema di frenatura. Nelle prove, comunque, è stato constatato che il comportamento della vettura era nettamente migliorato nei confronti



Teddy è figlio di André Pilette che ai suoi tempi fu un eccellente pilota di formula 1.

Il programma del Team V.D.S. per il 1973 è relativamente carico. Pilette disporrà di due vetture che pur non essendo ufficiali-casa, non saranno meno competitive. Si tratta di una Chevron B.24 con la quale disputerà le gare della F.5000 e di una McLaren tipo Can-Am che i responsabili tecnici del team hanno fatto completamente modificare. Infatti, nelle sue caratteristiche generali questa vettura viene ad assomigliare anche ad una Porsche 917/10 e questa rassomiglianza si manifesta soprattutto nella sua parte anteriore che è stata realizzata da Sparo in Svizzera. Ed è ancora in Svizzera, presso Morand, che l'alettone posteriore in due parti, regolabili simultaneamente, è stato realizzato.

Questa McLaren, che potrebbe anche chiamarsi «McLaren-VDS», ha sostenuto recentemente dei tests al Paul Ricard. Nel corso di quelle prove era equipaggiata con un motore Chevrolet-Morand da 7,5 litri, con turbocompressore, sviluppante una potenza massima di circa 920 CV. La velocità di punta è stata cronometrata sui 320 kmh, ancora lontani dai 380 della Porsche, ma bisogna tenere conto che la vettura è ancora in fase di messa a punto e che,

dello scorso anno, soprattutto nella stabilità. Altri miglioramenti si risconterranno quando sarà montato un autobloccante all'80%.

André Royez

«128» belga di NERI da 165 CV

BRUXELLES - Fernand Neri, belga d'origine italiana, è molto noto in Belgio. Non soltanto è stato un ottimo centauro, ma anche campione del Belgio della montagna, con una «barchetta» Fiat Abarth tre litri.

Concessionario della Fiat per la regione di Liegi, Neri prepara anche vetture per le corse e il suo banco di prova è molto importante. Si occupa soprattutto dello sviluppo della «128» e l'anno scorso, con alimentazione a carburatori e due valvole per cilindro, era riuscito a farle erogare 150/155 HP, forse un poco a svantaggio della robustezza del motore.

Quest'anno la preparazione sarà diversa. Per evitare certe noie verificatisi nel 1972, l'albero motore sarà in acciaio, come pure le bielle. Inoltre la frizione sarà una Borg and Beck, sfruttando le recenti omologazioni.

Il preparatore belga si è fatto fabbricare appositamente dei pistoni alla Borgo. L'alimentazione non sarà più a carburatori, ma a iniezione Kugelfischer. Così attrezzata, la 128 di Neri erogherà 165 HP al minimo. Quanto al cambio monterà un Colotti. Quanto al prezzo, il coupé così trasformato dovrebbe avvicinarsi ai 500.000 franchi belgi.

a. r.

La «sport» grande amore

Nella puntata scorsa, occupandoci dei più noti fra gli elaboratori di vetture di piccola e media cilindrata, avevamo notato come quest'anno fosse « esplosa », dopo qualche tentativo nel '72, la ricerca di gomme racing a battistrada liscio o comunque extralargo. Fra i preparatori di vetture più grosse, invece, la tendenza 1973 si può identificare in un riconfermato interesse per le vetture sport, attorno ai due litri di cilindrata.

Nel '73, infatti, dovrebbero arrivare in pista gli « studi » o per lo meno i tentativi effettuati nella scorsa stagione da molti preparatori, come i motori 1000 e 1300 di Romeo Ferraris, il 2 litri di Angelini, il motore Alfa di Monzeglio una sport di Conrero, per non parlare di coloro che (come Trivellato) si sono addirittura organizzati per vendere ed assistere vetture sport complete. Il panorama delle gare nazionali sarà arricchito

anche da vetture private ma preparate da teams ufficiali, come forse una BMW 3 litri.

A proposito di questa vettura, della cui omologazione in gruppo 2 vi abbiamo dato notizia nel numero scorso di AUTOSPRINT, merita far rilevare un particolare che vale da solo ad esemplificare tutta la determinazione che Jochen Neerpasch ha messo nel cercare di battere le sue « ex », le Ford Capri. Infatti, la Casa di Monaco di Baviera è riuscita a farsi omologare la sua 3.0 CSL dotata di un motore di 3.003 centimetri cubi, praticamente il motore di serie alla prima maggiorazione del diametro delle canne. Cosa significa questo? Significa che la BMW 3.0 CSL non è nella classe « fino a 3000 », ma nella « fino a 5000 », e pertanto Neerpasch può alesare il monoblocco quanto vuole, fino al limite di tenuta, realizzando una cilindrata che si stima attorno a 3.300 centimetri cubici.

300 cc. in più che, al livello di potenze specifiche di oltre 100 CV-litro, possono voler dire quei 30-35 CV necessari a far pendere la bilancia dalla parte della BMW piuttosto che della Capri.

Molto fermento anche nella categoria Gran Turismo, dove il 1. aprile arriverà in gruppo 3 anche la Fiat X 1-9 1300. Se la Fiat la dotasse immediatamente delle omologazioni essenziali (parafanghi allargati, bielle ed albero d'acciaio, frizione speciale, freni maggiorati), siamo convinti diverrebbe in breve la macchina da battere nella sua cilindrata anche in gruppo 4. Quanto alle Alpine, quest'anno ne vedremo moltissime e molto ben preparate, come del resto di Pantera, per le quali il lavoro invernale sul carter secco, sull'alimentazione e sui manovellismi dovrebbe aver finalmente fruttato tutta quella potenza che ci si attende da un « quasi » 6 litri ad 8 cilindri. Vediamo ora, in breve, i programmi dei dodici preparatori considerati.

Angelini

Franco Angelini, pur rimanendo un preparatore-Alfa, non ha ora mente che per il suo 2 litri 4 valvole. I tests al banco sono stati talmente positivi da deciderlo ad insistere su questa strada. Avrete già letto della sua intenzione di chiedere all'Alfa l'omologazione della testata per il gruppo 2. In caso contrario, sarebbe anche disposto a cambiare la « base », applicando la sua testata a monoblocchi di altra origine. In gruppo 2, il preparatore romano continuerà ad assistere la GTA 1300 di « Society », la GTA 1600 di Rampa e la GTAm di « Paul Chris », che ha venduto la sua Porsche. Avrà naturalmente anche il suo AMS 1300 per Francisci e De Antoni ed il GTA Junior sempre per Francisci.

Baggioli

Nella sua officina milanese Samuele Baggioli sta lavorando con accanimento, assieme a Gottifredi, attorno ad alcuni motori Pantera sui quali sta provando vari tipi di iniezione fra cui la Bosch derivazione Porsche. Le macchine sono quelle ex-«Pooki» e ex-De Baviera della Momo Racing Team per Giampiero Moretti e Corrado Manfredini, con programmi molto ambiziosi e quella della Achilli Motors per lo stesso Gottifredi e Botalla. Baggioli preparerà anche un'Alpine 1300 ad iniezione per Bocconi, la Lancia Fulvia gruppo 3 per la Ivana Giustri, un'Alfa GTV gruppo 1 per Giorgio Kuster e poi alcune vetture da rallies: Fulvia, A 112, Fiat 127.

Bonomelli

Anche il bresciano Bonomelli è ormai impegnatissimo nel programma Sport gruppo 5 con la Lola-Porsche che ha recentemente provato anche a Milano. La macchina è in attesa del nuovo gruppo trasmissione, ma dà già delle soddisfazioni. Relativamente al gruppo 4, Bonomelli ha naturalmente messo gli occhi sui nuovi Carrera 2.7, dai quali si ricavano cilindrata prossime ai tre litri. Avrà un paio di macchine con motore 2.800, una per sé con la quale si dedicherà alle corse del campionato europeo, ed un'altra per il parmense Giovanni Borri che finalmente pare si decida a mostrare in pista (oltre a Varano) quello che vale, che parteciperà al campionato italiano. Il prezzo della vettura è molto alto, circa 13 milioni, giustificato in parte anche dall'impianto frenante direttamente derivato dal 917

Bosato

Il torinese Almo Bosato pare abbia volontariamente allontanato la maggior parte dei suoi affezionati clienti: non avrà più Giammassimo Martino (che farà qualche corsa in Formula 3 e forse la 24 ore di Le Mans con un pilota francese), Piergiorgio Mussa (che preparava da Bosato la sua GTA) ed altri. Ha tenuto solo Gianni Bossetti, per il quale preparerà una Fiat-Abarth 124 Rally. Bosato resta comunque sempre un vero « mago » per quanto riguarda la messa a punto generale della macchina e soprattutto gli assetti, specialmente per la Fulvia.

Facetti

Dopo aver portato al limite delle sue possibilità la Fulvia, sia HF che Zagato, anche i Facetti di Bresso hanno dovuto convenire che queste sono ormai battute dalle Alpine, almeno in velocità. Era infatti intenzione dei Facetti preparare un'Alpine, e forse la faranno al sardo Fisy D'Aquila. A proposito di Erasmo Bologna, il poliedrico conduttore che è stato il loro pilota di punta nel '72, è confermato l'interesse per lui di Cesare Fiorio, che farà probabilmente preparare dai Facetti la Fulvia che ha deciso di affidargli. Rosadele ha intenzione di

Giada-Auto

La Giada-Auto di Lavagna, in provincia di Genova, specializzata in Renault Alpine, ha da difendere il titolo italiano granturismo conquistato nel '72 da Emilio Paleari. Il quale nel '73 correrà con una 1800 attualmente in preparazione in collaborazione con Audisio-Benvenuto. La Giada metterà in campo anche alcune 1300 gruppo 4 per Caliceti, Rombolotti ed il sardo Pani. Vi saranno anche un paio di R 12 Gordini, una per Paolo Monti ed una da rallies per Gianfranco Ricci.

Alfa, con una testa 4 valvole probabilmente derivata dagli esperimenti (ma concretizzati) dell'Autodelta da montare su motori 1300 e 1600

Trivellato

Parte del programma dell'impegnatissimo preparatore vicentino lo avete già letto su queste colonne, relativamente alla sua attività di importatore di vetture di Formula e Sport prodotte dalla March. Per il Turismo, Trivellato sta preparando una decina di Fiat 128 coupé 1300, per Gargan, Turizio, Bordonaro, Squillace, Cuccaro, un olandese, uno svizzero ed altri. Trivellato preparerà anche alcuni 1100 coupé, uno per Cozzarolo (vincitore della Montagna Turismo) ed uno forse per « Girasole », il quale non ha ancora ben deciso cosa fare. I motori 1300 danno ora 160 CV, mentre le vetture attendono i freni a disco (più grossi davanti) e dietro per il 1. aprile. La 1100 invece ha solo i parafanghi allargati in fiche, e non ha né bielle né frizione né freni. Vi sarà anche l'Abarth 1000 per Enrico Pasolini.

Varese

Oltre ai programmi di rimodernamento da lui approntati per la sua Lola-Abarth 1300, Gianni Varese punterà molto sulle Alpine, sui cui motori ha lavorato molto quest'inverno. Il 1300 ha dato 147 CV a 8.100 giri, ed equipaggerà le vetture di Bersano e Ramoino. Sul finire della stagione Varese ha in programma anche un 1800 da montare su una Alpine nuova. Inoltre, vi saranno un'Alpine 1600 gruppo 3 per Davico e la AMS 1000 che Davico e Cullati hanno in società.

University Motor

Il giovane « team » genovese diretto dal tecnico Bianchi resta legato alle vetture anglosassoni. L'Escort di Capietti (che punterà chiaramente alla conquista del titolo di classe) ha ricevuto uno dei nuovi motori BDE in alluminio con 270 CV, mentre molte le novità anche sulla Mini 1300 di Del Bello, potenziata con ghigliottine, nuovi pistoni e nuovi scarichi fino ad arrivare a 140 CV, ancora buoni per la salita soprattutto con le interessanti novità sull'assetto. La University preparerà anche alcune Fulvia da rally per la scuderia Grifone ed alcuni gruppi 1 da velocità.

mag.



Il telaio Momo 2000 con cui Conrero effettuerà delle prove con il suo 2 litri derivazione Opel

Conrero

Dopo la non felicissima stagione scorsa con le Opel nel campionato di velocità, nella quale ha mancato il titolo italiano con le Commodore ed è stato inferiore all'attesa con le GT, il torinese Conrero avrà una stagione di attesa, dedicandosi unicamente ai suoi « kits » (novità quello per la 128 1300 e Renault 5 TL) ed alla preparazione di Opel da rally. Sua infatti era l'Ascona di Pianta a Montecarlo. Si attende il '74 ed in particolare una versione alleggerita dell'Ascona con un nuovo motore 2 litri per il gruppo 2. In previsione di ciò, Conrero sta compiendo studi ed esperimenti su una testata bialbero bivalvole a doppia accensione, iniezione Kugelfischer e carter secco su progetto di un ingegnere milanese, che proverà in gruppo 5 su un telaio Momo 2000 già acquistato

smettere di correre, anche per problemi... con la CSAI, mentre Giuliano avrebbe voglia di provare con una Sport. I programmi di Carlo sono ormai noti.

Ferraris

Il vulcanico Romeo Ferraris, ex-re delle bicilindriche, ex-specialista delle 128, ora è completamente preso dai suoi motori Sport a 4 valvole. E' ormai collaudato e messo in vendita il 4 cilindri da un litro, mentre lo sviluppo del 1300 e del 2000 è ritardato da alcuni materiali che tardano ad arrivare. Continuerà a preparare BMW, ed ha intenzione anche di fare un motore dotato di una delle testate 4 valvole Schnitzer or ora omologate per la 2002. Continuerà ad assistere ed a sviluppare la De Tomaso Pantera di « Alval », che ormai ha venduto la sua Escort.

Monzeglio

Il programma agonistico con le moto Suzuki, di cui è importatore, ha condizionato molto gli impegni automobilistici del torinese Monzeglio. Ad ogni modo, sia pure in maniera più ridotta, la Squadra Corse giallo-marron continuerà con una GTA Junior per Galimberti che alla Targa avrà una GTA 1600 assieme a Zanetti. Pozzo, pur essendo passato alla Torino Corse, continuerà a far curare da Monzeglio la GTAm ex-Hezemans ora di sua proprietà. Una novità sarà l'Alpine preparazione Collomb ex-Ortelli che Monzeglio terrà a punto per Librizzi ed Artina, che si alterneranno alla guida nel campionato di velocità e montagna. Monzeglio prosegue pure i suoi studi su un motore Sport basamento

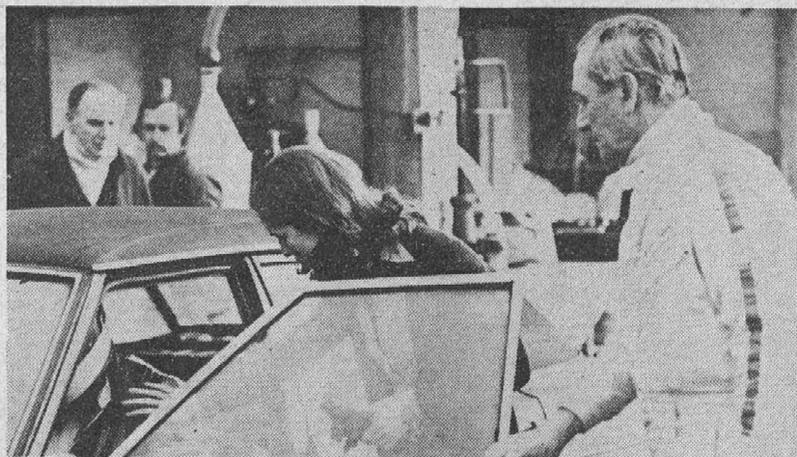
MONZA «occupata» da due ESCORT

e una TAUNUS a caccia di primati

A decibel controllati il girotondo FORD



Questa è la Taunus impegnata, con le altre Ford, nel lunghissimo tentativo di records sulla pista sopraelevata di Monza. Traguardo: coprire oltre 70mila chilometri



In turni di 3 ore, otto piloti si alternano al volante in un giorno



A questo tentativo, che si protrarrà fino alla fine del mese, assieme ai conduttori ufficiali inglesi, hanno preso parte anche piloti italiani. Nella foto, la Escort 1100

Parma Corse amara liquidazione

PARMA - L'automobilismo parmense sta passando un brutto momento. La Parma Corse infatti, dopo un lustro di attività e dopo avere conquistato qualcosa come otto trofei nazionali, lascia l'attività. La società che faceva capo a Gianni Baistrocchi e a Giancarlo Mirani, si dibatte in difficoltà finanziarie (guarda caso!) e di carattere dirigenziale. Dopo il quasi completo abbandono del presidente Carlo Nesti infatti, il sodalizio parmense ha continuato a vivere grazie alla solerzia e alla instancabile attività del segretario sportivo Gian Carlo Mirani. Adesso però anche Mirani si è staccato. L'automobilismo lo interessa ancora, ma una attività così impegnativa non gli concede troppo spazio per il suo lavoro e in più fra i piloti serpeggia una certa insoddisfazione, naturalmente legata alla situazione finanziaria della società. I vari Borri, Barone, Bettazzi, Segalini, molto civilmente avevano fatto capire che l'attività sportiva, proprio in questi ultimi tempi era diventata molto più dispendiosa di quanto non fosse qualche anno fa.

Mirani a questo punto aveva risposto che non avrebbe potuto fare di più (nonostante gli sforzi che la Parma Corse ha fatto per trovare uno sponsor anche negli anni addietro) e allora i piloti hanno preso contatto con le altre scuderie (Borri è andato con Bonomelli, Barone forse lascia l'attività, Segalini ha ricevuto proposte da Brescia). Mirani però, visto l'andamento negativo delle cose, pare essere ritornato sulle sue decisioni e sta disperatamente cercando un finanziatore. Ma vista la indifferenza verso un ambiente dal più considerato un po' chiuso, non vediamo come l'impresa di Mirani (che vorrebbe rimanere a Parma) possa avere uno sbocco positivo.

Ha ricevuto offerte, anche lui, per andare via da Parma (la «Mirabella Mille Miglia» sarebbe, a quanto si dice disposta ad incorporare, se non tutta, quasi tutta la scuderia parmense, anche perché un Baistrocchi non lo si trova ovunque), ma non sappiamo se se la sentirà di accettare.

Trarre delle conclusioni su quello che si è detto fino ad ora, vorrebbe dire entrare in polemica con tutti e con tutto. Rimane il fatto, inequivocabile, che una delle società più prolifiche di titoli e più valide, dal punto di vista agonistico (non dimentichiamo che Picchi e la stessa Lombardi furono lanciati dal sodalizio parmense) deve lasciare il campo per mancanza di finanziamenti e di dirigenti.

MONZA - I record sono una cosa di cui non si parla mai, quasi passata di moda oggi che sulle qualità tecniche delle auto di serie c'è ben poco da scoprire. Malgrado ciò le case non li hanno dimenticati e la Ford è venuta a Monza proprio alla scalata di una serie di traguardi sulle lunghe distanze. Con due Escort, una 1300 ed una 1100 ed una Taunus, una equipe di piloti e tecnici inglesi ha preso possesso del circuito di alta velocità di Monza dal 3 Febbraio con l'intenzione di rimanervi a girare ininterrottamente fino a fine mese.

I traguardi da raggiungere sono quelli dei 25.000 chilometri, delle 25.000 miglia, dei 50.000 chilometri e delle 50.000 miglia. Il raggiungimento di quest'ultimo, che equivale ad oltre 70.000 chilometri, è previsto per il prossimo 28 febbraio.

Le macchine, che girano contemporaneamente, si fermano solo per la normale manutenzione ed i rifornimenti secondo turni di guida di tre in tre ore. Tra i piloti sono stati invitati anche alcuni italiani: Francisci, Colzani, Mantova e Sassi ed il ticinese Pescia. «Mi sono divertito solo il primo giro» diceva Francisci «perché non avevo mai fat-

to la pista sopraelevata, poi ho cominciato subito a guardare l'orologio. Il guaio è che più lo si guarda e meno il tempo passa e le tre ore, magari di notte o col cattivo tempo, diventano un'eternità».

Per ora tutto ha funzionato bene, è già stato raggiunto qualche traguardo intermedio e le medie tra i 138 e i 160 orari si mantengono superiori ai minimi previsti. Mancano ancora un paio di settimane però, e non è poco per macchine che girano 24 ore al giorno.

Il tentativo di record ha anche trovato il «contestatore» (calcolato) che ha trovato eccessivamente rumorose le Ford di serie che girano sulla pista monzese, denunciando il fatto all'autorità competente. Sono giunti sul posto i vigili urbani che con le loro apparecchiature hanno riscontrato una rumorosità del tutto contenuta nei termini di legge. Anzi, recatisi, in seguito nell'appartamento del denunciante hanno constatato che il rumore che poteva sentirsi nell'abitazione (addirittura di notte) era decisamente al di sotto (con 30 decibel) dei limiti minimi prescritti dalla legge.

La POCONO 500 a... tutta birra!

POCONO - Il circuito di Pocono è alla sua seconda tappa, sulla via della famosa «corona tripla», e si prepara per la sua terza e più ricca stagione.

Joseph Mattioli, il presidente del circuito, ha annunciato i programmi che prevedono il rifacimento parziale del fondo del circuito vecchio di tre anni, di 2880 metri, che utilizza parti dell'ovale di tre quarti di miglio e il tri-ovale di 2,5 miglia, cioè 4 chilometri.

Mattioli ci ha detto: «Tenendo conto del fatto che il nostro programma 1973 attualmente comprende il campionato Liggett e Myers da 50.000 dollari, cioè la serie 5000 dello SCCA che vale oltre 600.000 dollari, e il campionato americano di motociclismo Koni-Pocono, oltre a ottime possibilità di un'altra importante gara per professionisti agli inizi di luglio (un'altra sfida fra F. 1 europee e americane USAC?) abbiamo stabilito di rifare la superficie del settore interno di mezzo miglio del percorso stradale.»

Mattioli pare desiderare che sul suo circuito si corra per prima una gara USA-Europa, come

Non 670 milioni ma oltre 1 miliardo per MODENA-INDY

MODENA - E' atteso questa settimana a Modena il presidente dell'Automobile Club d'Italia avv. Filippo Carpi de' Resmini che dovrebbe firmare l'autorizzazione al nuovo circuito di Modena. La soluzione prescelta è stata quella proposta da Ferrari a Taormina, un anello di alta velocità con la correzione del percorso misto. Non sarà però la Pista di Fiorano S.p.a. a costruirla come sembrava ma direttamente l'Automobile Club di Modena.

Il costo del nuovo impianto sarà di un miliardo e duecento milioni, secondo la prima convenzione. La Fiorano S.p.a. si era impegnata a costruirlo con 670 milioni di lire (e in 12 mesi).

avvenne l'anno scorso all'Ontario. Per aumentare l'interesse sempre crescente per il campionato USAC 1973, la Schaefer Beer, una delle più grosse fabbriche americane di birra, ha deciso di patrocinare la Pocono 500 che si svolgerà il 1. luglio. La prima «500» fu vinta da Donohue che s'intascò oltre 85.000 dollari (50 milioni di lire), la seconda, nel 1972, fu appannaggio di Joe Leonard che vinse oltre 100.000 dollari.

Nell'annunciare queste innovazioni, il direttore Alan Schuster ha osservato: «Il nostro interesse, sempre in aumento, per le corse automobilistiche, è soprattutto dovuto al successo delle due Schaefer 500.»

Attualmente le tre gare (Ontario, Pocono e Indianapolis) offrono un monte-premi di oltre 2 milioni e mezzo di dollari e attirano più di 800.000 appassionati, che assistono alle prove di qualificazione e alle gare stesse.

Adriano Manocchia

Il «CLUB» di Prato ha un anno

PRATO - Il Club AUTOSPRINT di Prato festeggerà il suo compleanno lunedì 19 con una grande cena sociale che si svolgerà presso il ristorante «Hermitage» di Poggio a Caiano. Oltre a tutti i soci del Club, dirigenti in testa, e agli invitati d'onore, potranno partecipare ai festeggiamenti anche gli iscritti al Club centrale dopo avere preso accordi con la segreteria del sodalizio (lunedì e venerdì in viale Vittorio Veneto 70).

Fra gli ospiti d'onore figureranno sicuramente piloti molto noti, fra i quali i reduci dal Sudamerica Merzario e Galli, soci onorari, De Adamich ed altri.

La MASERATI rileva l'area De Tomaso?

PARIGI - In ambienti parigini si «chiacchiera» su un progetto che interesserebbe la Citroen tramite la consociata Maserati di Modena. Sempre stando a queste «voci» (naturalmente con tutte le riserve che si debbono fare mancando qualunque elemento di confronto con fonti ufficiali), la Citroen sarebbe interessata all'area di proprietà di Alessandro De Tomaso nei pressi dell'Autostrada di Modena e sui programmi del costruttore argentino di costruirvi una officina per la produzione di nuove macchine del «dopo PANTERA» a cominciare dalla Longchamp.

A Parigi non si hanno conferme, ufficiali, a queste informazioni ma esse, da qualche giorno, formano oggetto di conversazione. Ci si chiede se questa operazione possa preludere a un programma di un potenziamento della Maserati di Modena, programma al quale la Citroen sarebbe interessata o se si tratta di una necessità della Maserati di Modena di trasferire le sue officine in una fabbrica più moderna e adeguata ai nuovi obiettivi della azienda italiana collegata alla Citroen.

Si fanno naturalmente anche molte supposizioni sui programmi futuri dell'ex vicepresidente FORD Alessandro De Tomaso e ci si domanda quale scopo può avere questa operazione per l'industriale argentino ora impegnato sul difficile fronte motociclistico Guzzi e Benelli. Ci si chiede se De Tomaso rinuncerà al suo programma automobilistico o se vi saranno sviluppi imprevisti in questa vicenda.

Sapevate che l'automobile, non solo come complice per i suoi amori, è stata la passione (non segreta) dell'indimenticabile musicista, da poco ripropostoci in TV?



Anche nello sceneggiato televisivo è apparsa una vecchia auto, anche se non la preferita Isotta Fraschini, naturalmente complice per le avventure femminili. Il grande compositore si convinse che « le donne andavano pazze per montare sulla carrozza senza cavalli ».

Il rombo della F.1 sarebbe stato musica per PUCCINI

Avevo da compiere una ricerca su Giacomo Puccini, in occasione della recente trasmissione televisiva sulla sua vita e le opere. Ma ricordavo anche un precedente « Carteggio privato », dedicato dalla TV all'epistolario del popolare compositore lucchese, nel gennaio 1972. Giusto un anno prima, quindi, dello sceneggiato in cinque puntate, di Sandro Bolchi, terminato domenica 4 febbraio. Una cosa mi incuriosì subito: la passione per i motori, e per le automobili in particolare, coltivata dal musicista al punto che nel corso della sua vita spese l'equivalente di circa un miliardo di lire d'oggi.

Naturalmente ho trovato giudizi di musicisti, di direttori d'orchestra di tutto il mondo (da Strawinsky a Von Karajan, da Stokowski a Denis Vaughan, da Toscanini a Pizzetti e tanti altri) e considerazioni di saggi, di critici e di scrittori sulla sua vita. In genere si erano fermati a valutare la qualità della musica di Puccini, come è ovvio, mettendone in risalto il colore, il calore e i sentimenti, da una parte; la nota e conclamata popolarità e le vicende umane, dall'altra.

Vicende e musica imperniata sulla « donna », tanto da far scrivere, nel 1970, dal critico francese Olivier Merlin « I suoi personaggi femminili non hanno riscontro in nessun'altra musica e vorrei dire nemmeno in alcuna opera letteraria », aggiungendo, come constatazione del successo delle opere pucciniane che continua senza segni di cedimento in tutti i continenti: « Egli è il più rappresentato su tutte le scene del mondo », che suona il più alto elogio e una certezza senza pari. Del resto Stokowski aveva scritto: « Musica popolarissima quella di Puccini e tutta orecchiabile, che va dritta al cuore e ai sensi. »

In genere, però, nessuno dei grandi critici e dei commentatori dell'opera pucciniana ha messo in risalto ciò di cui si occupò la nostra televisione con quel « Carteggio privato » di cui si diceva prima. E cioè della tristezza profonda del musicista, del senso di solitudine che lo accompagnò per tutta la vita, quali risultano appunto dalle centinaia e centinaia di lettere sue. Un Puccini sconosciuto: in cerca di affetti, inquieto, personaggio tormentato, incerto, soggetto a continui alti e bassi d'amore, smanioso di viaggi come autentiche fughe; il quale, se pace trovava, era soltanto nella villa di Torre del Lago, quel piccolo lago di Massaciuccoli dove nacque Bohème che egli compose tra il 1894 e il 1896 lavorandovi ogni notte dalle 10 di sera alle 4 del mattino. E dove andava a caccia con il fedele « Nicche », chiamato così, alla toscana, dal personaggio Nick di La fanciulla del West, ma che si chiamava Giulio Giovannoni, gran cacciatore e pescatore. Puccini però non era un gran cacciatore.

Più spesso, invece che andare a caccia di folaghe o di germani o di marzaiole, non sapeva dire di no alle tante ammiratrici che andavano a cercarlo. Allora saliva in automobile e raggiungeva l'altra villa che aveva a Chiatri — a mezza strada tra Lucca e Viareggio — oppure non disdegnava la pineta, quando non si recava più lontano, in Lucchesia o fino in Riviera, dando continua esca alla gelosia della moglie Elvira. Oppure, se era estate, invitava la sua ammiratrice del momento, a

fare una gita sul mare con il « Cio-cio-san », lo yacht personale cui aveva dato il nome della dolce protagonista di Butterfly.

Puccini, infatti, nella sua irrequietezza, oltre che amante della natura e dell'aria aperta, appassionato della caccia e del mare, dedito alla sua musica e alla sua linea (nel 1893 aveva comperato un « bicicletto » presso la ditta Schlegel in Foro Bonaparte, a Milano, per 120 lire da pagare a rate e l'aveva fatto per cercare di scendere dai 100 chili del suo peso eccessivo) aveva una grandissima passione per i motori. Molte fotografie, ancora oggi, lo mostrano accanto a una Fiat o a una Lancia, o alla sua « insuperabile » Isotta Fraschini.

Aveva cominciato a possedere automobili fino dal 1894, dopo i trionfi di Manon. All'inizio erano stati costosi modelli francesi: Panhard, De Dion. Poi la prima Fiat. Ebbe inoltre motociclette. Con una motocarrozzeria a volte andava in giro per argini, in palude, o in luoghi boscosi, a caccia. E banche a motore ebbe, oltre allo yacht di cui si disfece però, come scrisse a Luigi Illica suo librettista (Bohème, Tosca, Turandot) « perché quella barca la mi mangia un sacco di quattrini ». Il carburante costava caro anche allora e in mare i motori ne bevono a non finire. Gli restavano le automobili, per le quali, dunque, aveva una autentica passione. Le adoperava di continuo ed era capace di stare delle ore al volante. Faceva viaggi lunghi, resi più precari dal modesto stato delle strade che allora non conoscevano l'asfalto.

Ma se l'automobile gli dava l'ebbrezza della guida, una sensazione di dominio, una esaltazione che scrisse di non aver provato altrimenti, c'era anche qualche altra ragione per fargliela apprezzare ancora di più: si era accorto che « le donne andavano pazze per montare sulla carrozza senza cavalli », accanto a lui che di fascino ne esercitava senza fine. Bell'uomo, sempre molto elegante, dal grande portamento, dagli occhi sognanti, dalla fama mondiale, ricco anche se capace di « incredibili toccagne durezze alternate a gesti di bontà e di generosità » come scrisse Guido Rocca, Puccini aveva intuito l'influenza dell'automobile sulla donna. Almeno a quei tempi.

La considerò forse un « emblema sessuale », anticipando quello che in seguito avrebbero scritto tanti commentatori del costume moderno? Basta ricordare, a questo punto, la celebre storia raccontata da Vance Packard nel suo libro « Persuasione occulta ». E' la storia di una grande marca americana che, avendo interrotto la produzione (deficitaria) di un suo modello sportivo, aveva visto calare anche le vendite del suo modello più commerciale. Una ricerca rivelò che, per molti clienti della marca, la vettura sportiva era una specie di « maitresse », la seconda invece una « sposa »; e che i clienti comperavano questa unicamente per poter sognare « quella-là ».

Puccini, dunque, praticò l'automobilismo, il motociclismo, la motonautica. Quanti viaggi fece in automobile da Torre del Lago a Lucca, a Genova, a Milano, a Venezia.

Ebbe anche incidenti d'automobile, come quello che

il 25 marzo 1903 lo fece rovesciare fuori strada tra Lucca e Torre del Lago. Ne riportò la frattura di una gamba.

Il viaggio più lungo che egli fece in autovettura avvenne poco più di un anno prima che morisse. Era l'estate del 1923. Allora possedeva anche una Lancia Gran Sport 8 cilindri, che nelle sue preferenze aveva preso il posto della Isotta Fraschini. In quel periodo c'era a Vienna un russo famoso per le cure ormonali: Voronoff. Puccini ne legge sui giornali e, sembrandogli di aver bisogno di rifarsi il fisico, soprattutto per non deludere le sue ammiratrici, parte con l'auto per Vienna, assieme al figlio Antonio. Nella capitale austriaca incontra però una grande cantante cecoslovacca, Maria Jeritzka, che interpreta Tosca. Non esita: dimentica la rigenerazione ormonale di Voronoff per dedicarsi a Maria, che è giovane e molto bella. Rientra in Italia, dopo alcuni giorni, ringagliardito.

L'anno dopo, il 29 novembre 1924, muore a Bruxelles in una clinica dove era andato per curarsi di un cancro alla gola.

Che cosa provava, che cosa disse Puccini dei motori? Cito dal Rocca: « Era un fanatico dei motori e guai a parlar male della sua automobile ». Del resto, Puccini, che aveva scritto di sé « Io non sono fatto per gesta eroiche; amo le anime che piangono senza urlare e soffrono un'amarezza tutta intima » riferendo quest'ultima struggente osservazione al suo dolcissimo personaggio di Butterfly che aveva definito « piccola creatura mia, rinnegata e felice! », scrisse anche: « grande automobile, produttrice di musica come mai si è sentita al mondo ». Proprio lui, il musicista, a dirlo! E tanto più bello questo giudizio sul motore, quanto più è paradossale da parte sua, da parte cioè di chi della musica e con la musica esaltò l'arte melodiosa con trame finissime, con delicatezze straordinarie, con coloriture stupende, al punto di non voler mai soverchiare la voce degli interpreti, come scrisse Stokowski: « L'orchestrazione di Puccini è sempre trasparente e permette di individuare con facilità la voce del cantante, senza forzarla. »

Mettete a confronto questi due giudizi. E apparirà ancora più strano quanto Puccini scrisse sul rumore del mezzo meccanico. Ma la frase di Puccini sarebbe piaciuta a Enrico Emanuelli, il saggista e giornalista scomparso pochi anni fa, il quale mi confessò un giorno, in tono quasi timoroso, con fare che vorrei dire pudico: « Provo un piacere fisico, quasi sensuale, a sentire un motore di automobile. Per questo vado a Monza, quando c'è un Gran Premio: per sentire la musica di un motore che palpita, di quel corpo che è vivo; una meraviglia che l'uomo ha creato dalla materia inerte! » E lo scoprii, il famoso scrittore, il primo sabato del settembre 1965, dietro i boxes dell'autodromo, tutt'orecchi, vicino a una monoposto Ferrari di « formula 1 » con il motore che ruggiva, che lacerava l'aria, che sovrastava ogni voce. Chinato, immobile, affascinato, dimentico dell'urlo. Mentre i meccanici si premevano i tamponi negli orecchi.

Toni Fasolato