

DOVE corriamo domenica?

TUTTE le CORSE MINUTO per MINUTO

RAI e TV ci pensano poco allo sport auto. Allora non dimenticate che tutte le domeniche-da-corsa e i giorni delle prove è a vostra disposizione la Speciale Segreteria AUTO-SPRINT. Conoscerete classifiche, tempi, posizioni, episodi di cronaca nel momento stesso in cui si stanno svolgendo a pochi o centinaia o migliaia di chilometri da voi. Ricordate: basta TELEFONARE allo (051) 46.56.24.



Le corse in calendario dal 4-3-73 al 25-3-73 in Italia e all'estero

MARZO

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
2-4	Rally di S. Marino	FAMS - S. Marino	S. Marino Palazzo Congressi idem	ore 20 (2) ore 9 (4)	•••	Rally km 1390	Bisulli-Zanucoli (Fiat 124)
2-4	Rally Stomil	Polonia	Rzeszow		•••	Rally	1972: non effettuato
2-4	Rally delle Nevi	Finlandia	Helsinki		•••	Rally	Haldi-Mischler (Porsche 911 S)
3	G.P. del Sud Africa	Sud Africa	Circuito di Kyalami km 4,100	ore 15	•••	Velocità in circuito	Hulme (McLaren) 1.45'04"9 media kmh 183,831 (nuovo record). Record sul giro: Hailwood (Surtees) 1'18"9 media kmh 187,286
3-4	Rally Greco-Turco	Turchia	Atene - Ankara		•••	Rally	Porsche 911 S
4	Miller 500	Stati Uniti	Circuito di Ontario km 4,020	ore 15	••• Stock-Cars	Velocità in circuito	A. J. Foyt (Mercury) media kmh 207, 673
4	Trofeo Inaugurazione	Spagna	Circuito di Jarama km 3,404	ore 10	••• Tur.	Velocità in circuito	Barrios (Alfa GTAm) media kmh 112,402
4	Raduno alla Mulinaccia	Ass. Alfa Cure	Firenze Le Cure idem.	ore 8,30 ore 14,30	•	Regolarità	Barbera (Fiat 127)
9-11	Lyon-Charbonnière Stoccarda GERMANIA	••• Camp. Int. rallies piloti	Rally Andruet-Petit (Alpine)			Autocross	
11	Corsa a Mallory Park INGHILTERRA	••• Trofeo europ. F. 2 F. 3	Velocità in circuito Morgan (Brabham) 1.14'32"8, media kmh 174,87. Giro più veloce: Peterson 43", media kmh 181,89			Velocità in salita	Haxhe (Lola) 1'24"59. Record: Tondelli 1'20"1 ('71)
11	Corsa di Fléron BELGIO	•••	Velocità in salita Neri (Abarth) 1'24"88			Autocross	
11	Trofeo delle Acque AC Terni Scud. Borzacchini	•	Regolarità Canè (Fulvia HF)			Velocità in circuito	Albacete (Mini 1000), Deke (Morris 1300), Antoraz (Seat 1430).
11	Trofeo Team 71 Scud. Team 71 Torino	•	Rally Boretto (Fiat 128)			Velocità in salita	
11	Criterion Guillerias SPAGNA	•••	Rally Boix-Servià			Velocità in salita	
13-18	Rally TAP PORTOGALLO	••• Camp. mond. rallies marche	Rally Warmbold-Davenport (BMW)			Velocità in salita	
16-18	Rally Hanseatic GERMANIA	•••	Rally			Velocità in circuito	
16-18	Gatornationals STATI UNITI	••• Dragsters	Velocità in circuito			Velocità in salita	
17-18	Corsa dei Campioni Brands Hatch INGHILTERRA	••• F. 1, F. 5000 Sparks Champions Consuls F. 3	Velocità in circuito F. 1: Fittipaldi (Lotus) in 56'40"6, media 189,56 kmh. Record sul giro: Fittipaldi 1'23"8, media kmh 183,17. F. 5000: Redman (McLaren) 36'51", media kmh 173,61			Velocità in salita	
17-18	Coppa St. Vincent AC Novara - Jolly Club	•	Regolarità Barbero (Fiat 127)			Sprint	Polese (Alpine)
17-18	Circuito delle Ardenne BELGIO	•••	Rally Lepoutre-Dufossé (Alpine)			Autosciatoria	
17-25	Mobil Economy Run INGHILTERRA	•	Regolarità			Velocità in circuito	
18	Coppe ASACIF Montlhéry FRANCIA	••• T, GT	Velocità in circuito			Velocità in salita	
18	Gara a Casale Aut. Casale	• F. Ford, F. Italia, F. 3	Velocità in circuito			Velocità in salita	
18	Trofeo Kléber Ford Casale Monferrato	• Escort Mexico	Velocità in circuito			Autocross	
18	Carolina 500 STATI UNITI	••• Stock Cars	Velocità in circuito B. Isaac (Dodge) media 188,118			Autocross	
18	Autocross Steyr AUSTRIA	•	Autocross			Autocross	
18	Corsa di Condroz BELGIO	•••	Velocità in salita Haxhe (Lola) 1'24"59. Record: Tondelli 1'20"1 ('71)			Autocross	
18	Autocross di Namur BELGIO	•	Autocross			Velocità in circuito	
18	Trofeo Primavera Jarama SPAGNA	••• T	Velocità in circuito Albacete (Mini 1000), Deke (Morris 1300), Antoraz (Seat 1430).			Velocità in salita	
18	Corsa di Teufelsrutsch GERMANIA	•	Velocità in salita			Velocità in salita	
18	Corsa di Reisdorf LUSSEMBURGO	•••	Velocità in salita Kool (Brabham)			Velocità in salita	
18-21	Fuji 300 GIAPPONE	•••	Velocità in circuito Sakai (McLaren) 1.18'37"			Velocità in salita	
19	Trofeo Rinaldi Vallélunga Gr. Piloti Romani	• F. 850	Velocità in circuito			Velocità in salita	
19	Coppa Città Cesena Scud. Romagna	•	Sprint Polese (Alpine)			Autosciatoria	
19	Foligno Norcia AC Perugia	•	Autosciatoria			Autosciatoria	
21	300 di Fuji GIAPPONE	••• S, GT	Velocità in circuito			Velocità in salita	
21-24	Rally DDR GERMANIA	•••	Rally Zasada - Komorowski (Porsche 911S)			Velocità in salita	
23-25	Rally di Sicilia AC Palermo	•••	Rally Munari-Mannucci (Fulvia HF)			Velocità in salita	
23-25	Bergischerlone Zolder	••• T, GT	Velocità in circuito			Velocità in salita	
23-25	Rally Trifels GERMANIA	•••	Rally			Velocità in salita	
23-25	Rally Montecarlo Junior AC Monaco	•••	Rally Orlandini-Orlandini (Alpine)			Velocità in salita	
24-25	Autocross del Mainz GERMANIA	•••	Autocross Ghezza (Fulvia HF 1600)			Autocross	
24-25	Autosciatoria Monte Campione Az. Sogg. Boario	•	Autosciatoria			Autosciatoria	

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

F1

I NUOVI BOLIDI '73



Debutterà a SILVERSTONE la FERRARI monoposto del «nuovo corso» tecnico

Jacky Ickx posa felice accanto alla nuova bellissima Ferrari monoscocca B3, che dovrebbe debuttare il 7/8 aprile a Silverstone prima di affrontare il Campionato Mondiale al Gran Premio di Spagna il 29 dello stesso mese di aprile. Sotto: al centro di questa specie di squadra di calcio (allenata da... Gozzi) vediamo Rocchi e l'ing. Colombo, progettista della nuova B3 con Ickx ed i meccanici



La monoscocca saggia

Com'è fatta

la «vera» B. 3

MARANELLO - La «vera» Ferrari B 3 è nata, ed è una costruzione d'eccezione, ammirevole in ogni suo minuto particolare, per la prima volta realizzata dalla Casa modenese in una monoposto, nell'allungamento del passo, nella baricentrazione ancor più arretrata, nel passaggio ai radiatori laterali, nella funzione portante del motore e nella dovizia di accorgimenti aerodinamici. Andando, poi, a portare la somma delle altre caratteristiche tecniche, quali il gruppo moto-propulsore o le sospensioni, sulle eccellenti posizioni già acquisite.

Possiamo dirla una costruzione molto avanzata ed equilibrata, un punto d'incontro tra esperienza ed innovazione, un'espressione di vera saggezza; com'è del resto nello stile della Ferrari e nel carattere dei suoi progettisti, l'ing. Sandro Colombo e l'inesauribile, geniale Rocchi. Una progettazione che rivela, per la prima volta alla Ferrari, una omogeneità ed una razionalità di disegno veramente superiori. Proprio un anno fa, parlando del ruolo dell'ing. Colombo e della sua carriera, auspicavamo una sua prima progettazione automobilistica di questa

completezza; è giunta fin troppo rapidamente, densa di promesse.

C'è, nell'insieme, un sensibile accostamento ai principali canoni seguiti in quest'ultimo periodo dalla tecnica inglese della «F. 1», pur sempre con la schietta impronta italiana e con la conservazione intatta di tutti i caratteri più pregevoli finora sviluppati. Punto primo, la monoscocca: come appare da indagini che abbiamo fatto separatamente, l'esigenza maggiore sta nella conciliazione dei fattori peso e rigidità, alla luce delle nuove regolamentazioni. Infatti, la larghezza massima di 140 centimetri e l'obbligo di lamiere d'alluminio dello spessore d'un millimetro e mezzo per la parte esterna protettiva, non lasciano più alcun vantaggio alla soluzione mista del traliccio rivestito, che la Ferrari ha proposto con molta originalità dal 1964 ad oggi. Il telaio a traliccio di tubi convenzionale ha i suoi limiti di peso e di rigidità, limiti che lo rendono oggi inaccettabile nella «F. 1». Con la soluzione mista della Ferrari si potrebbe ripetere lo stesso grado di rigidità a flessione e a torsione della monoscocca, ma a limiti di peso sconvenienti.

Questa è la ragione che ha indotto al «gran salto» verso la monoscocca l'ing. Colombo, il quale ci avverte molto opportunamente che i più alti valori di rigidità sono un obiettivo tenacemente perseguito in questi ultimi tempi, ma che nessun progettista vorrebbe mai la rigidità infinita. E se adesso, con questa

costruzione, s'è raggiunto il limite degli 800 chilogrammi per grado, con una monoscocca di 30 chili, il risultato ci pare di vera eccellenza.

Il secondo punto importante, nella moderna impostazione di questa B3, è quello del suo centraggio o distribuzione dei pesi, con abbandono della teoria del passo corto. Sappiamo che su questo punto i tecnici sono ancora un poco divisi, anche da parte inglese, se, delle tre migliori monoposte del '72, due (Lotus e McLaren), avevano passi molto lunghi, di 100-101 pollici, ed una (Tyrrell) interasse ridotto. Il fatto significativo è che le più alte prestazioni sono state conseguite con distribuzione dei pesi incredibilmente spinta, di oltre il 30-70% rispettivamente per avanti e retrotreno; e questa soluzione è del tutto impossibile con il passo corto. Altrimenti, a parità di altezza del baricentro, sappiamo benissimo che quest'ultima soluzione sarebbe vantaggiosa nel conseguimento dei maggiori sforzi propulsivi.

Nell'insieme, tuttavia, è un difficile problema di «ottimizzazione», per usare un termine tanto caro ai tecnici d'oggi, cioè di compromesso fra esigenze contrastanti: da un lato le massime accelerazioni con moto rettilineo, dall'altro le accelerazioni trasversali in curva, la tenuta di strada nei raggi transitori di curve e controcurve, l'iscrizione, la percorrenza e l'accelerazione fuori dalla curva, i momenti d'inerzia, sia sull'asse verticale, sia su quello

IDENTI-KIT della nuova F. 1

Carrozzeria monoposto; **motore** posteriore alimentato a benzina 98/100 super; 4 tempi; 12 cilindri a 180°; 48 valvole; alesaggio e corsa mm 80 x 49,6; **cilindrata** 2991,8 cc; rapporto di compressione 11,5:1; giri a regime massimo 12.500; **potenza massima** 485 CV; iniezione indiretta Lucas; candele Champion diam. 10 mm; **accensione** con splinterogeno e bobina Marelli e Dinoplex; trazione posteriore; **cambio** meccanico a 5 marce più r.m.; **freni** a disco sulle quattro ruote; cambio e differenziale in blocco unico; **sospensioni** a quattro ruote indipendenti; **carreggiata** anteriore mm 1625, posteriore 1605; **lunghezza** mm 4335; **larghezza** mm 2056; **altezza** mm 900; **passo** mm 2500; **peso** con acqua e olio 578 chili; **ruote** in lega leggera: anteriore 11 x 13, posteriore 17 x 13; **pneumatici** Goodyear: anteriore 9.2/20.0 x 13, posteriore 14.0/26.0 x 13.

trasversale della vettura, eccetera.

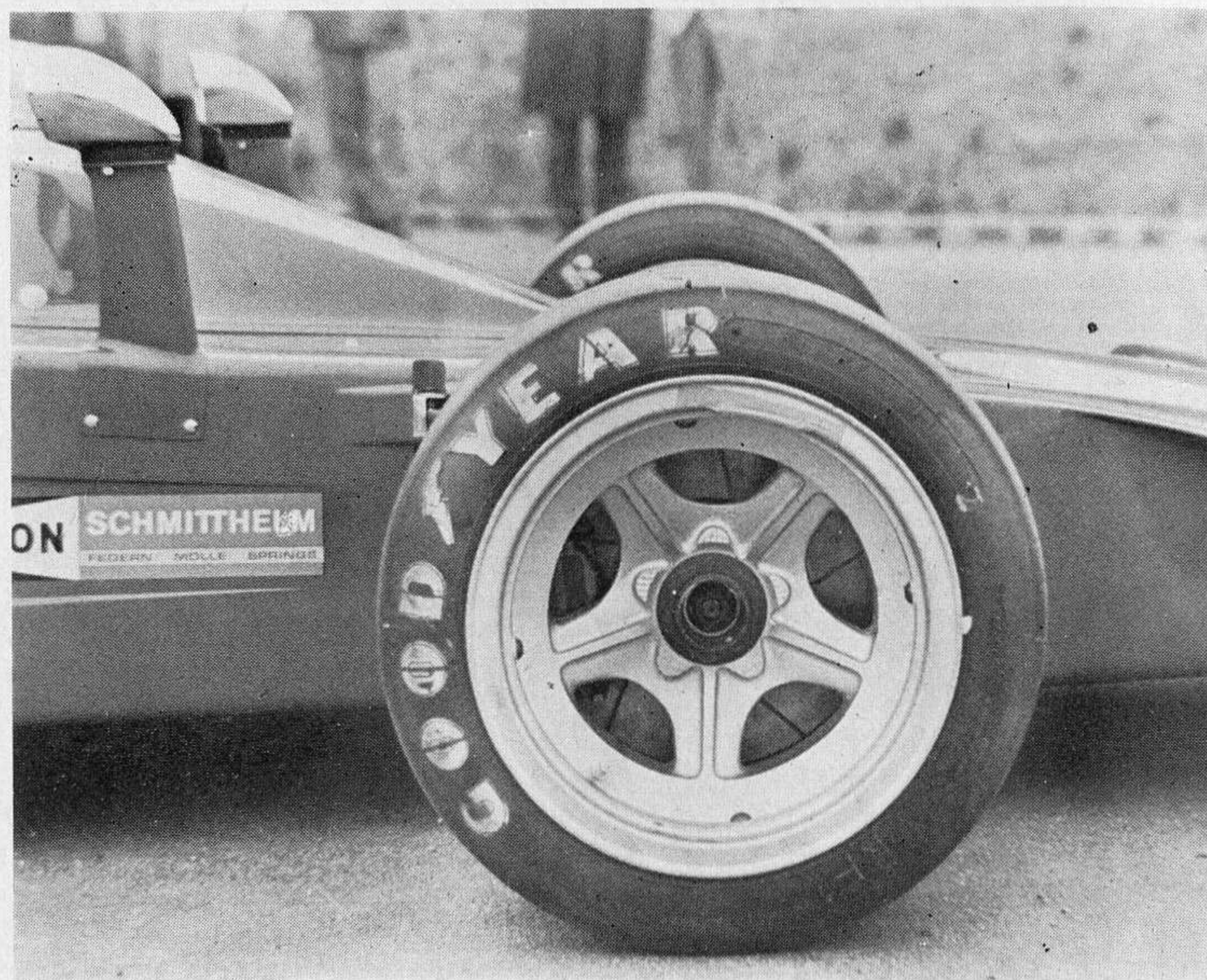
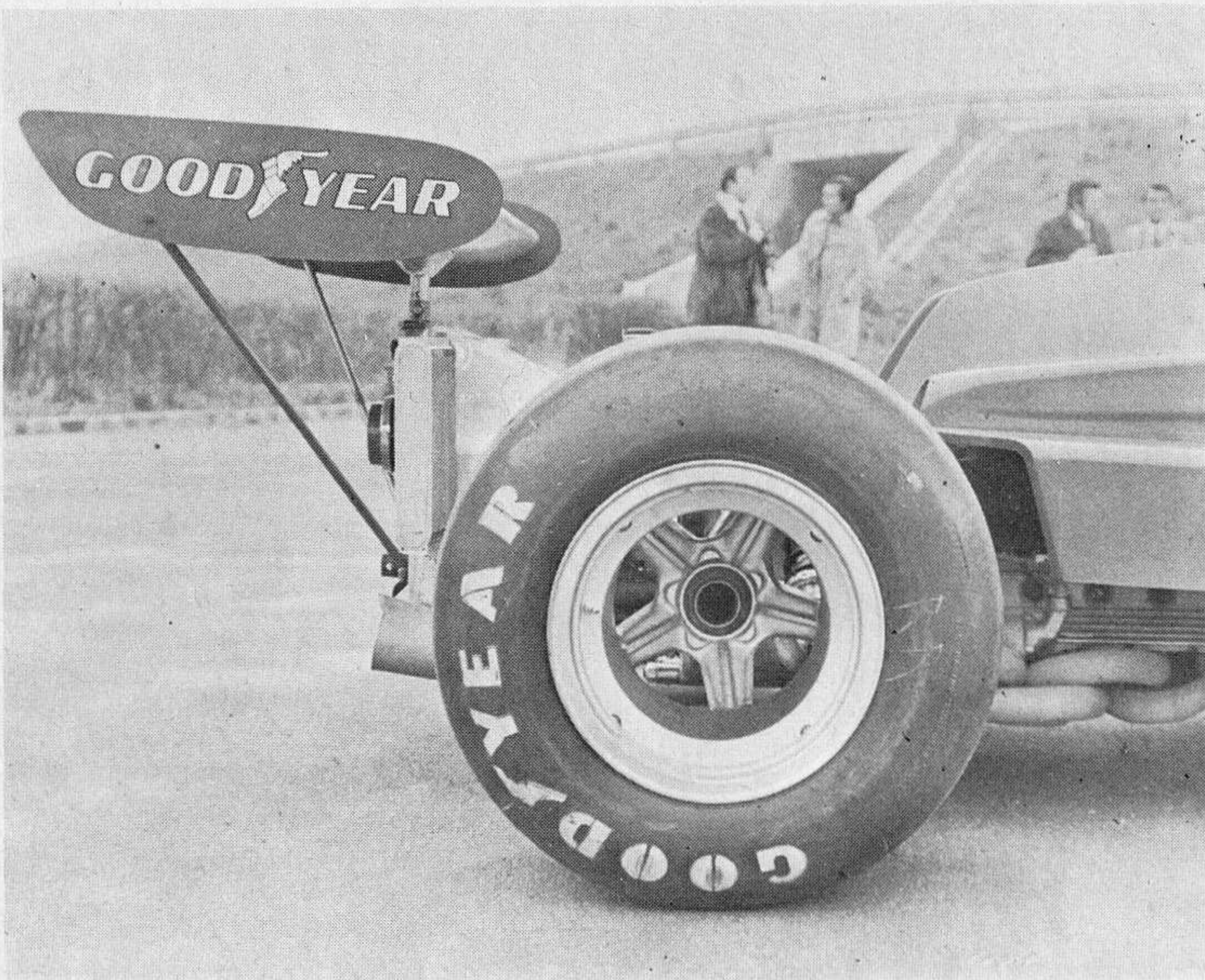
Abbiamo assistito, recentemente, anche ad una impostazione di calcolo al «computer», presso una grande Casa, alla ricerca di queste ottimizzazioni, e stranamente la somma di risultanze più favorevoli la si aveva con percentuali del 65% circa sull'asse posteriore. Ma la «F. 1» supera il «computer»! Vi sono ancora vantaggi di efficienza di telaio e caratteristiche funzionali dei pneumatici che al cervello elettronico e ai suoi programmatori sfuggono.

Comunque, nel caso di questa nuova Ferrari B3 siamo ora perfettamente in linea con queste avanzatissime espressioni: l'applicazione laterale dei radiatori e soprattutto il sofisticato disegno dell'avantreno, hanno portato ad un buon arretramento del baricentro. Si parla del 65% dei pesi; ma, fatte talune valutazioni, la concentrazione posteriore potrebbe anche riuscire maggiore. Per il passo è stata scelta la misura

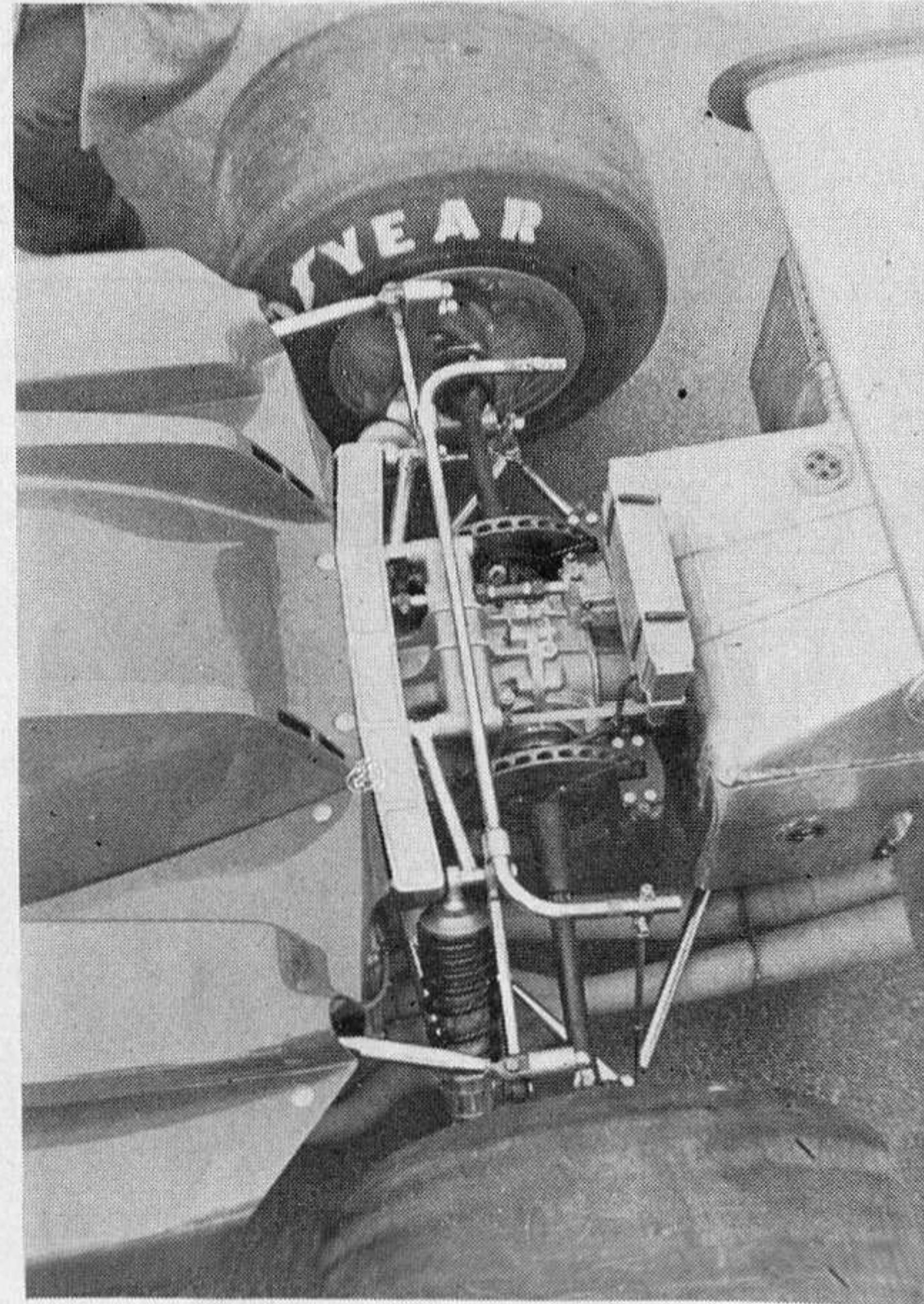
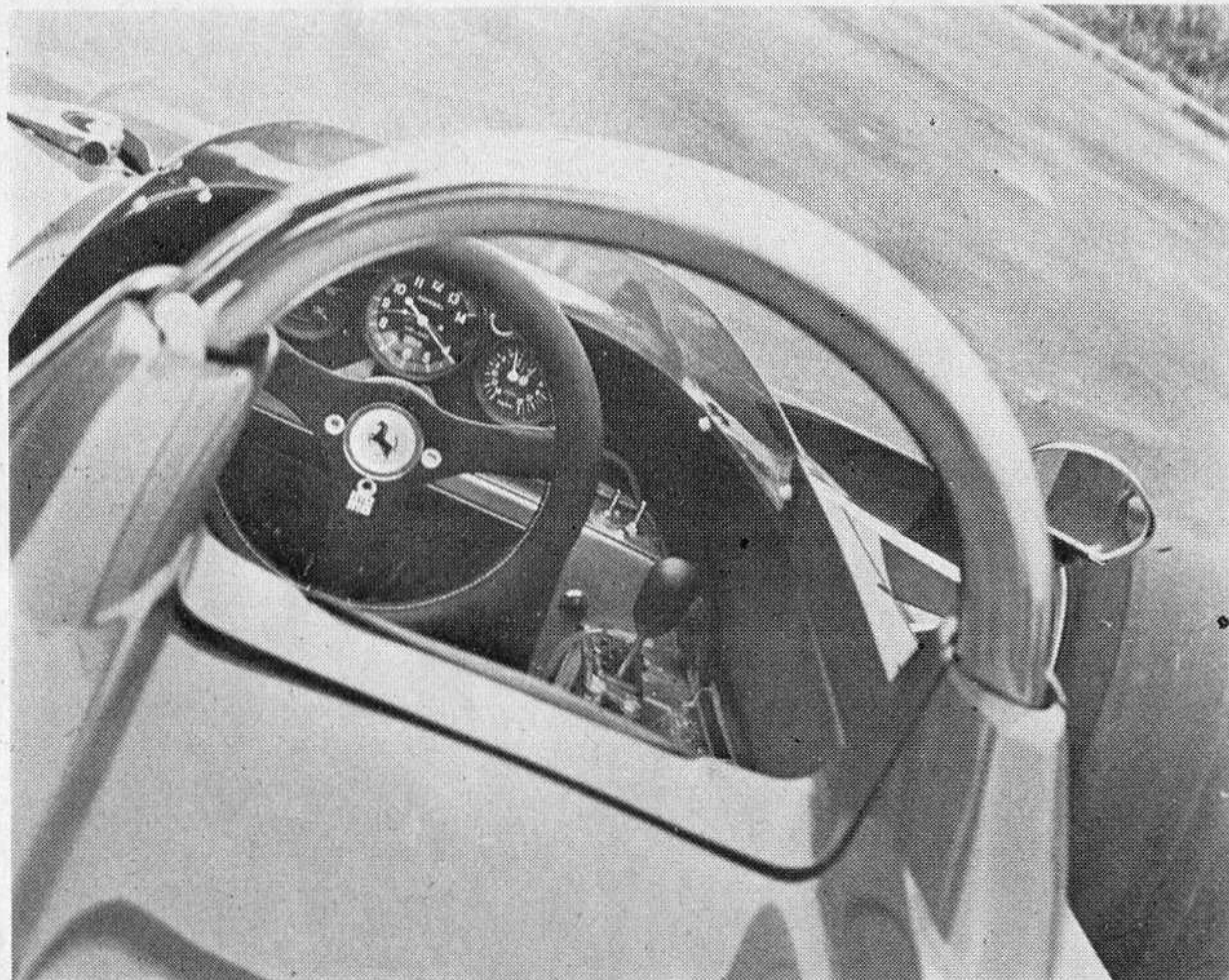
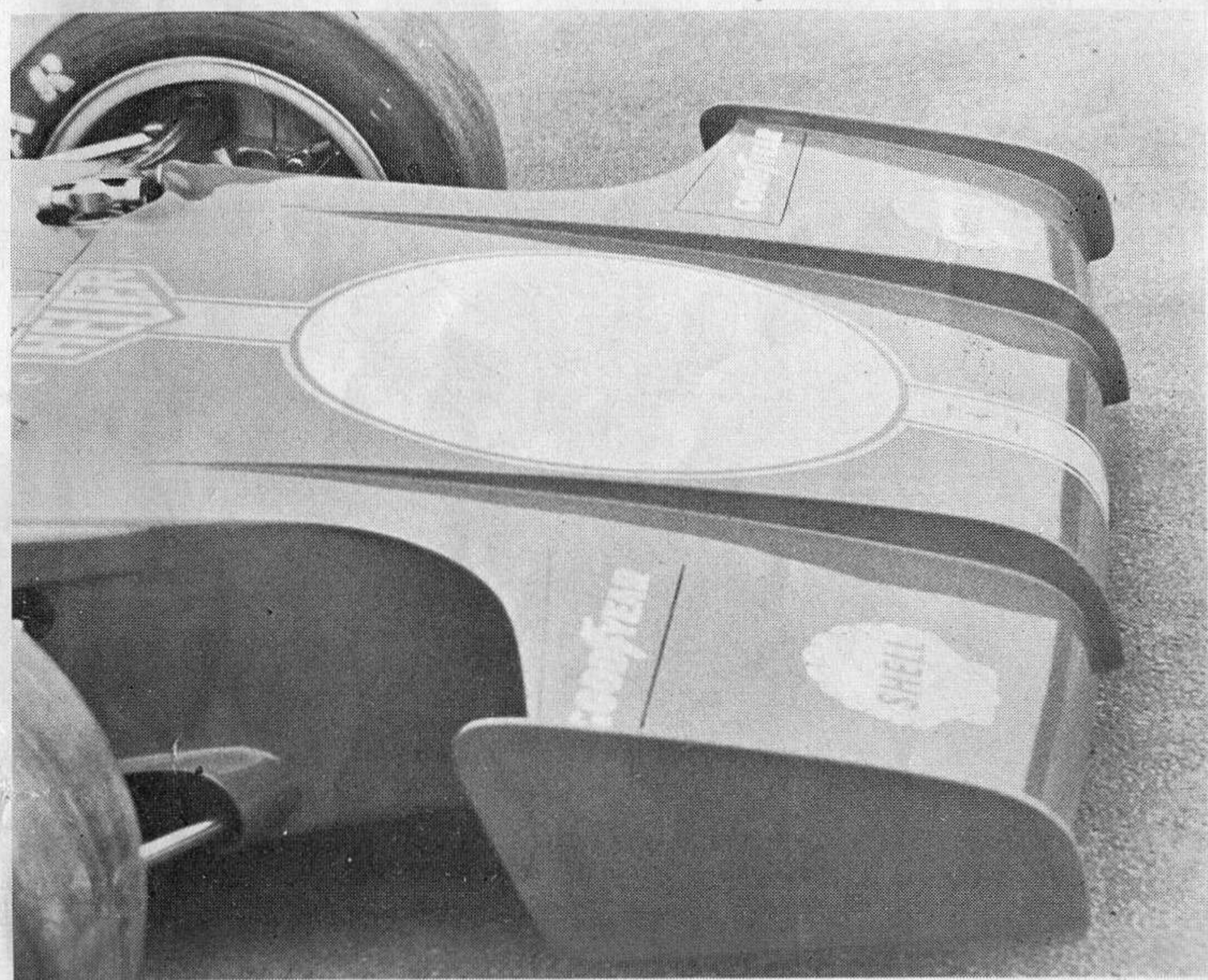
di 2,5 metri; per la Ferrari, dal 1966 ad oggi, cioè dall'avvento della «F. 1» tre litri, la preferenza è stata sempre di 2,4 metri, con un punto di partenza di 2,374 m. e con esperienze di 2,385 e 2,360 metri, fino all'ultimo allungamento a 2,426 metri della B2. Evidentemente, il passo cortissimo della prima versione sperimentale della B3 è stato negativo, giacché, pur con ottime distribuzioni dei pesi, i momenti d'inerzia non sono stati favorevoli.

Dunque, passo lungo; ancora, però, al disotto dei valori massimi delle monoposte britanniche, sia pure per valori di 40-65 millimetri. Questo fatto, nondimeno, non deve trarre in inganno, in quanto bisogna considerare che il motore «boxer» consente una minore altezza del baricentro, altezza che nella B3 appare ulteriormente ridotta rispetto alla B2; e ciò ristabilisce le condizioni di equilibrio. E,

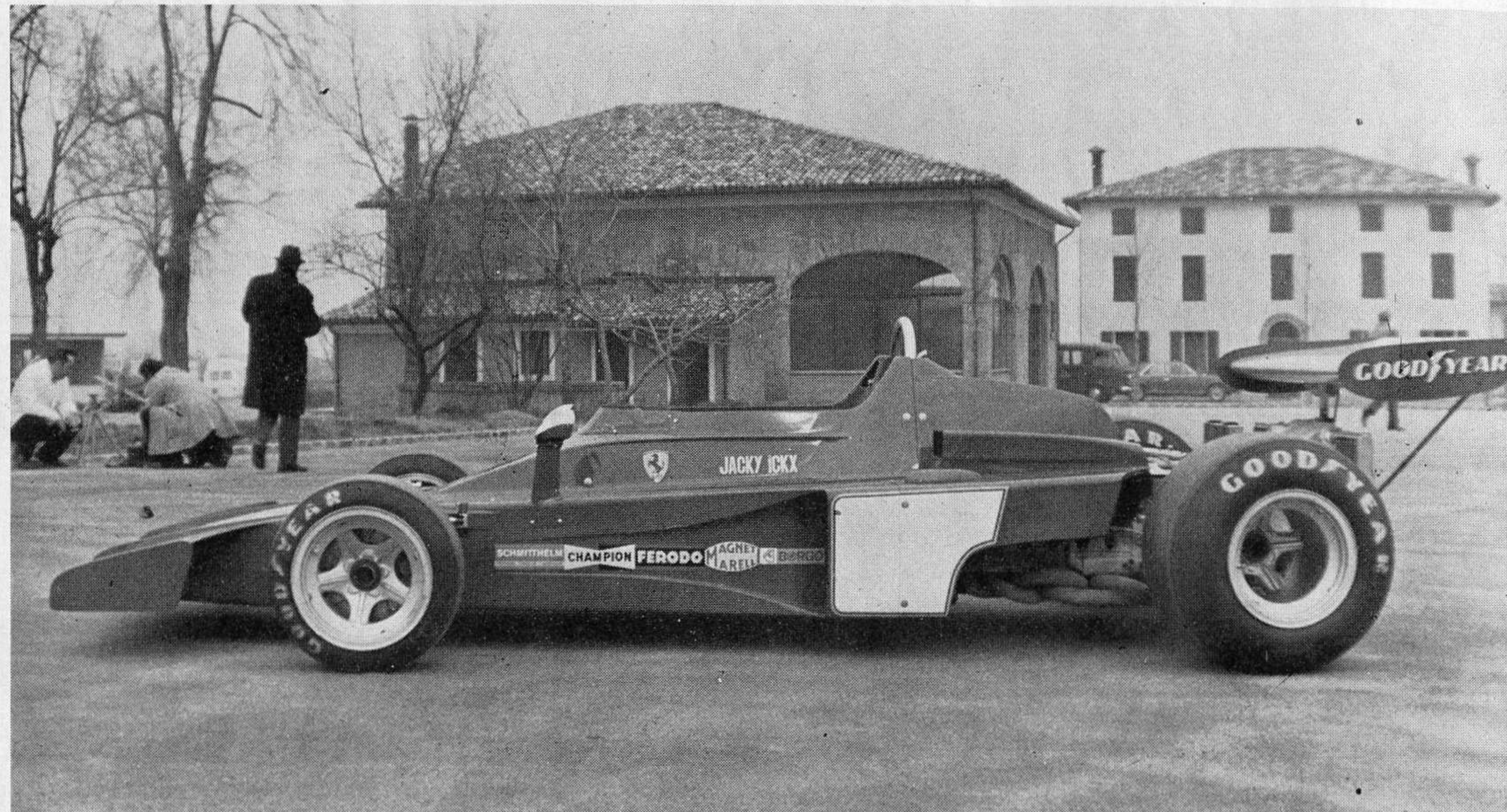
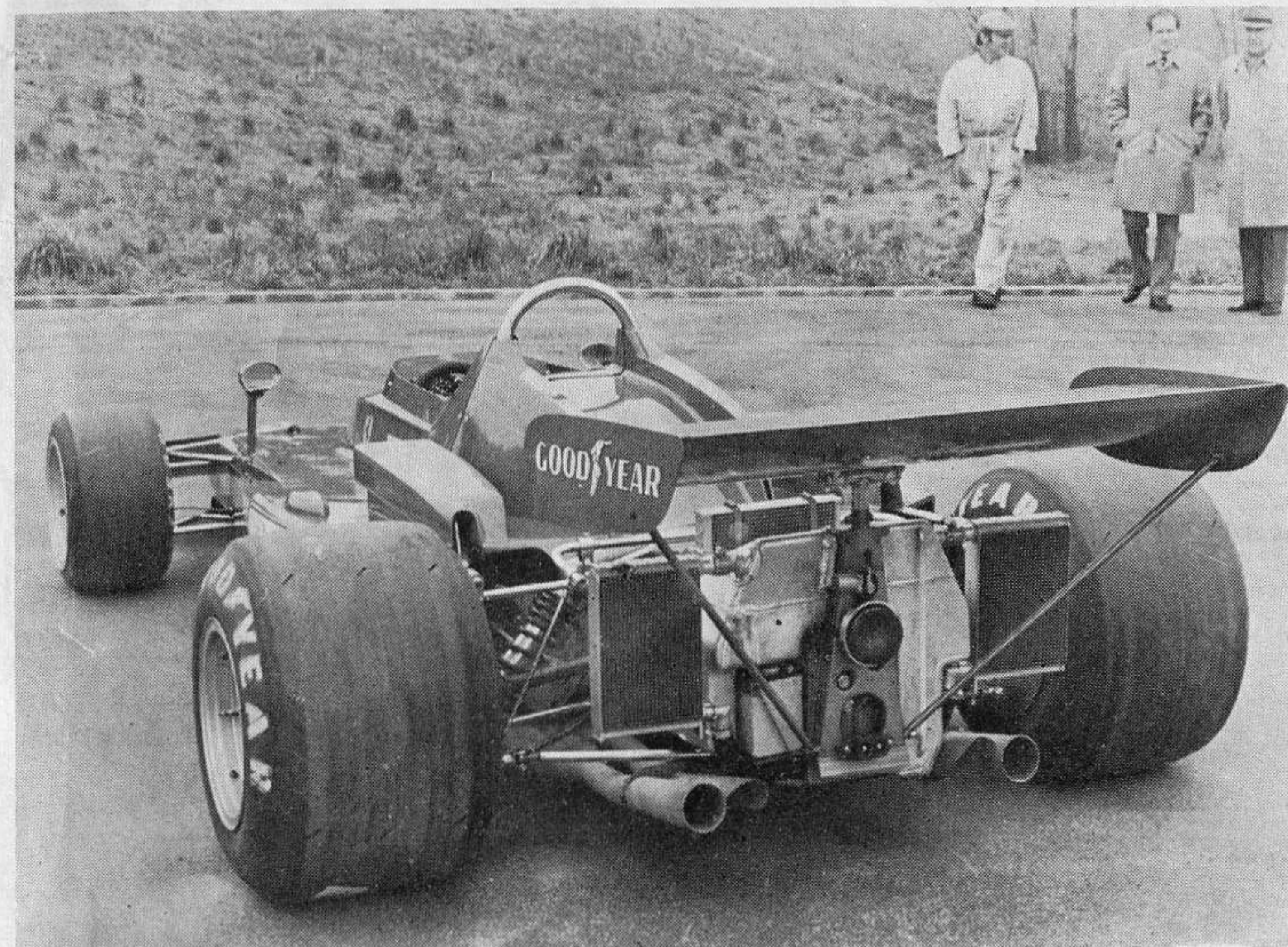
Nelle foto a destra, muso e coda della B3 monoscocca. La macchina ha un passo di 2 metri e mezzo ed un'ottima baricentrazione grazie anche al motore boxer



Qui sotto, il muso è uno dei particolari meglio riusciti della macchina, ed ha dato ottime risultanze alla galleria del vento



Sopra, il posto di guida della B3. La scocca termina proprio alle spalle del pilota, all'altezza del roll-bar. A destra, il retrotreno i cui attacchi superiori fanno capo ad una traversa in fusione. I freni posteriori sono al centro



Sopra, il complesso serbatoio-radiatori olio. A destra, la bellissima linea della nuova B3. Si notano le prese d'aria dei radiatori laterali

con l'allungamento del passo, anche le carreggiate hanno dovuto essere allargate, se non proprio come nelle monoposto inglesi (eccezione fatta per la Lotus) almeno a valori di 1,625 e 1,605 metri rispettivamente per l'anteriore e la posteriore.

Le sospensioni ricalcano molto gli schemi della B2, pur con le ultime correzioni dei cinematismi: doppi triangoli anteriori, con un ottimo portamozzo assai penetrante all'interno del cerchio-ruota, e con il conosciuto trapezio posteriore inferiore, con braccio superiore ed unico puntone di reazione, anch'esso superiormente.

La nostra grande ammirazione, dinanzi a questa nuova monoposto, è per l'intero disegno dell'autotelaio e soprattutto per i suoi dettagli. La « monocoque », sappiamo, è di esecuzione inglese (Thompson), su disegno originale dei tecnici della Ferrari; e, come ogni monoscocca,

termina all'altezza del « roll-bar ». Perciò, ora per la prima volta in una Ferrari, il motore è completamente portante, sorretto da una larga piastra fusa (« piastrella ») l'hanno battezzata di esemplare esecuzione. Qui è fissato anche il « roll-bar », con controventatura dei tubi. Quindi, una traversa in fusione la si ha anche posteriormente per l'attacco delle sospensioni, sopra al cambio.

Di notevole eccellenza la soluzione per l'avantreno, anche qui con traverse fuse e con un castelletto in tubi, che parlano di leggerezza e rigidità, con una sezione oltremodo ridotta. Ecco perché il frontale è riuscito così sottile, consentendo il disegno d'un muso singolare, vanto dell'ing. Colombo, che alle prove della galleria del vento avrebbe dato risultati rimarchevoli. E' una superficie estesa, con angolo molto dolce, in cui si sono inserite per la prima volta due

« stall vanes » cioè pinne anti-scorrimento, di grande utilità nelle derive. Una forma aerodinamicamente assai pregevole, che può essere corretta a mezzo di due piccoli « flap » laterali, ben incassati, altro particolare che rivela una cura meticolosa e razionale nell'esecuzione.

Le linee continuano con leggero diedro fino al corpo centrale della vettura, creando un piano su cui poggiano le prese d'aria per il motore; ecco così risolto elegantemente anche questo problema e per la prima volta anche con questo « boxer » si potranno godere i vantaggi della presa d'aria dinamica. Lateralmente, una lunga presa tipo Naca convoglia l'aria ai radiatori. Ben riuscita anche la forma del parabrezza e la cupola posteriore, dietro al « roll-bar »; ma qui qualcosa di nuovo ancora potrebbe aggiungersi. Ogni soluzione aerodinamica, rammenta l'ing. Colombo, è

provvisoria e attende la sperimentazione pratica.

La macchina, com'è noto, è stata finita in tempo per questa prima presentazione e per queste prime prove; non potrà debuttare che il 7 aprile a Silverstone, prima di entrare in una prova del « mondiale » a Barcellona. E prima di allora molti interventi si avranno, alcuni di essi anche abbastanza innovatori e rivoluzionari, da quanto abbiamo potuto dedurre da talune considerazioni. Altri particolari di rilievo, l'ottimo attacco degli specchietti retrovisori e soprattutto l'elegante disegno del supporto dell'alettone, che per ora è lo stesso della B2, con un profilo Gottinga d'un certo spessore.

Stranamente e assai vantaggiosamente l'alettone è ben isolato dal corpo della vettura ed è assai probabile che la sua efficienza ne sia accresciuta, in aggiunta all'au-

mento dei momenti che si hanno dalla sua posizione più arretrata longitudinalmente.

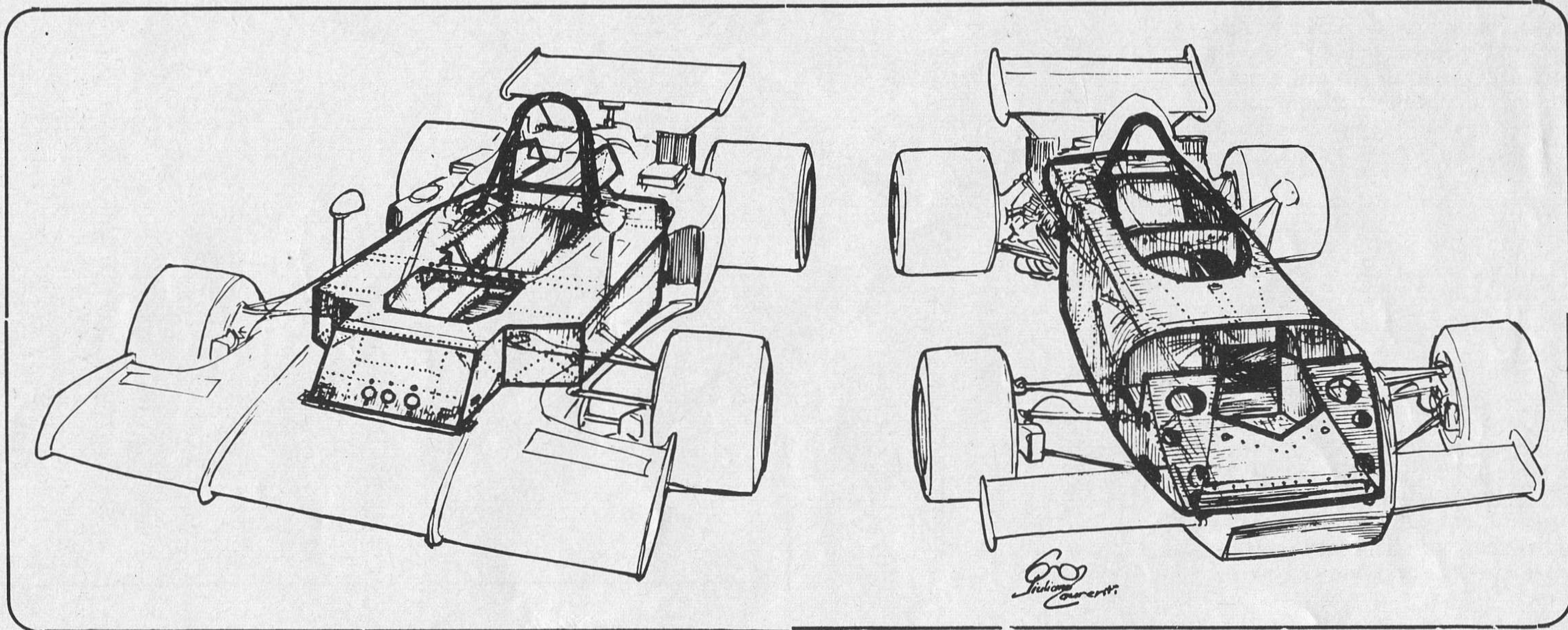
Infine, la meccanica è quella conosciuta: il 312 « boxer », ora con alesaggio aumentato a 80 mm., e con corsa di 49,6 mm., viene ufficialmente accreditato di 485 cavalli a 12.500 giri. Ma sappiamo come da qualche tempo l'ing. Enzo Ferrari preferisca dichiarare le potenze più sicure, cioè il livello inferiore sotto al quale i motori al banco non sono mai scesi. Infatti si sa che normalmente i regimi salgono a 12.800 e a 13.000 giri, mentre le punte massime sono anche d'una decina di cavalli in più: siamo alla soglia dei 500 cavalli, 167 cavalli per litro di cilindrata! ed è da questo favorevole accoppiamento tra un motore notoriamente dotato con un telaio modernissimo, che ci attendiamo il grande ritorno della Ferrari anche nella « F. 1 ».

Enrico Benzing



Il telaio d'una «F. 1» di venticinque anni fa aveva un coefficiente di rigidità, per deformazione a flessione, pari a $55 \div 90$, in base al rapporto ottenuto dividendo il carico agente sul telaio per il prodotto freccia x passo. Oggi non soddisfano valori di 270, che, con i passi impiegati ed i carichi conosciuti, presuppongono una freccia massima di flessione estremamente ridotta: dai $3,5 \div 5$ mm. di allora a valori dell'ordine di un millimetro o soltanto di frazioni di millimetro.

E per la deformazione a torsione? I telai Ferrari e Maserati dell'immediato dopoguerra davano coefficienti di rigidità torsionale di $142 \div 150$ chilogrammetri per grado di rotazione. Oggi vi sono costruzioni che superano i mille chilogrammetri-grado, per determinati tipi di vettura, men-



Nei disegni, a confronto le due tendenze tecniche prevalenti ora rivoluzionate, anche alla Ferrari, dall'arrivo di una monoposto con telaio monoscocca. A destra, lo schema del vecchio tipo di telaio a traliccio con « pelle » di irrigidimento chiodata. A sinistra, il telaio monoscocca

Obbiettivo rigidità

tre per la «Formula 1» si vorrebbero avere da 800 a 900 chilogrammetri-grado.

L'evoluzione è stata rapidissima soprattutto in questi ultimi anni, esattamente nell'ultimo decennio, per seguire, con l'efficienza dell'autotelaio, i progressi dei pneumatici, allo scopo di sfruttare meglio i crescenti valori del coefficiente di aderenza. Ovviamente, attraverso il costante miglioramento dei cinematismi delle sospensioni, ma con due diverse concezioni strutturali di autotelaio, per importanza di rigidità torsionale, non ponendosi quasi del tutto il problema dei momenti flettenti. Prima, quella dell'altissima rigidità; seconda quella d'una certa tolleranza, con l'adattarsi delle sospensioni alle varie deformazioni.

Purtroppo, però, non si può procedere su questo terreno con analisi rigorose, perché mancano dati precisi: i costruttori di auto da competizione si dedicano assai raramente a sperimentazioni e a verifiche pratiche, con prove di deformazione a flessione e a torsione dei propri telai. E quando lo fanno, sanno tenere gelosamente segreti i dati rilevati; un po' per non facilitare gli orientamenti della progettazione di marche strettamente concorrenti, magari a più basso livello tecnico, e un po' perché ci si sente sempre in difetto rispetto ad altri costruttori.

«Odio la tecnica da corsa, — ci diceva recentemente un ingegnere-professore universitario, pur tremendamente innamorato delle auto da corsa — perché manca il tempo di sperimentare tutto quanto an-

drebbe sacrosantamente sperimentato. L'assillo è tale, che il tecnico-progettista deve basarsi sul proprio intuito, azzeccando spesso soluzioni favolose o commettendo sbagli imperdonabili».

Tutto quel che si riesce a sapere sui telai, oltre alle dimensioni, è il peso, un dato che potrebbe avere il suo significato, se non fosse largamente distorto dalle interpretazioni soggettive d'ogni costruttore. Infatti, come pesare lo «chassis»? Con o senza gli attacchi vari? Con o senza le sospensioni? Perciò, a parità di soluzioni, s'incontrano sbalzi ragguardevoli nella dichiarazione dei pesi; e bisognerebbe uniformarsi ad un unico concetto, che potrebbe essere quello della pesatura del telaio nudo, con tutte le sue parti fisse. Si eviterebbero definizioni così elastiche: un traliccio in tubi d'acciaio dato per 30 o per 47 chili, a parità esteriore di disegno, o una monoscocca detta di 25 o di 40 chili, come un traliccio in tubi di lega leggera da 17 a 30 chili.

Comunque, per questa indagine, la leggerezza è d'importanza assai relativa e può essere individuata con buona approssimazione, sulla scorta di altri elementi. Inoltre, concettualmente sappiamo che a parità di rigidità il telaio a traliccio in tubi d'acciaio è decisamente più pesante d'una struttura monoscocca in lamiera d'alluminio, con valori che ben difficilmente possono essere eguagliati anche dal traliccio in tubi di lega d'alluminio.

E' possibile, allora, operare una scelta? Entro certi li-

miti, parrebbe di sì, dopo che marche del livello tecnologico della Porsche e dell'Alfa Romeo hanno optato recentemente per i tralicci in lega leggera e dopo che il telaio in tubi d'acciaio, più o meno rivestiti, ha retto ancora a lungo nelle monoposto, all'indomani della rivoluzione della scocca monolitica della Lotus «25» del 1962. Infatti, a livelli di rigidità più bassi della struttura, la buona efficienza globale la si raggiunge nella pratica sperimentazione con i particolari adattamenti delle sospensioni. A prezzo di conoscenze e di capacità veramente eccezionali: soltanto Brabham, il vecchio diabolico Brabham, riusciva a trascinarsi circuito per circuito la bellezza di 23 parametri di regolazione. E lo stesso può farsi tuttora, sia pure parzialmente con le Sport dove i compiti sono facilitati dalla stessa concezione della vettura, che per la sua larghezza lascia maggiori ampiezze al costruttore.

Per la monoposto, l'impegno è veramente severo e lo si è inteso nel momento in cui più stretto si faceva il corpo della vettura, cioè con la «F. 1» di un litro e mezzo, essendo un concetto elementare quello della diminuzione di un momento, a parità di forze, al ridursi della lunghezza del braccio. L'aumento della rigidità è sempre stato un imperativo categorico e dai vecchi telai tubolari con semplici traverse e crociere sono stati compiuti progressi continui con le migliori tralicciature. Fino ad usare acciai molto poveri, Aq 35 o Aq 40, a dimostrazione

Traliccio e monoscocca a confronto: come le esigenze di rigidità torsionale hanno fatto prevalere in questi anni le costruzioni «scatolate»

che si facevano transitare carichi bassissimi tra un puntone e l'altro. Per passare a materiali di caratteristiche superiori e a disegni più complessi (ma in un autotelaio d'automobile è praticamente impossibile verificare con il calcolo tutta la struttura, tirante per tirante, nodo per nodo), e continuare così a costruire ottimi tralicci anche dal 1962 ad oggi.

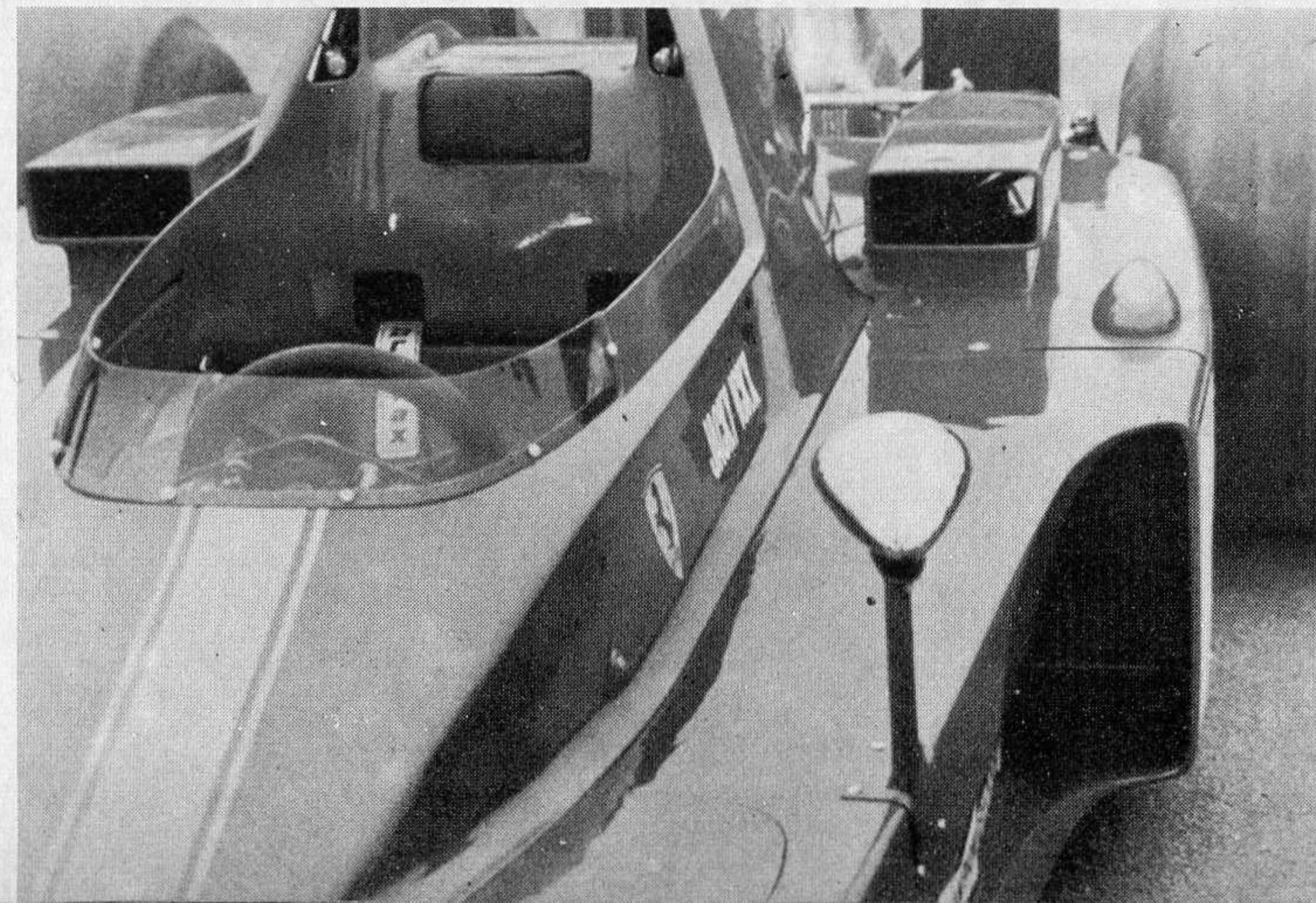
Beninteso, con enormi difficoltà, perché se è facilissimo costruire un traliccio qualsiasi, è incredibilmente arduo disegnare un ottimo telaio tubolare. Lo dicono le stesse cifre e gli stessi fatti: i più correnti tralicci per vetture monoposto di «F. 3» e «F. 2», nonostante il passo corto, non superano attualmente coefficienti di rigidità torsionale di $250 \div 300$ chilogrammetri per grado. Passando ad una esecuzione al vertice delle possibilità tecnologiche, qual è quella sviluppata dalla Ferrari dal 1964 ad oggi, con tralicciature sofisticate, quantità di irrigidimenti e rivestimenti con lamiera d'alluminio rivettata, non è possibile che il

raddoppio di queste coppie; pur sempre con un passo abbastanza corto.

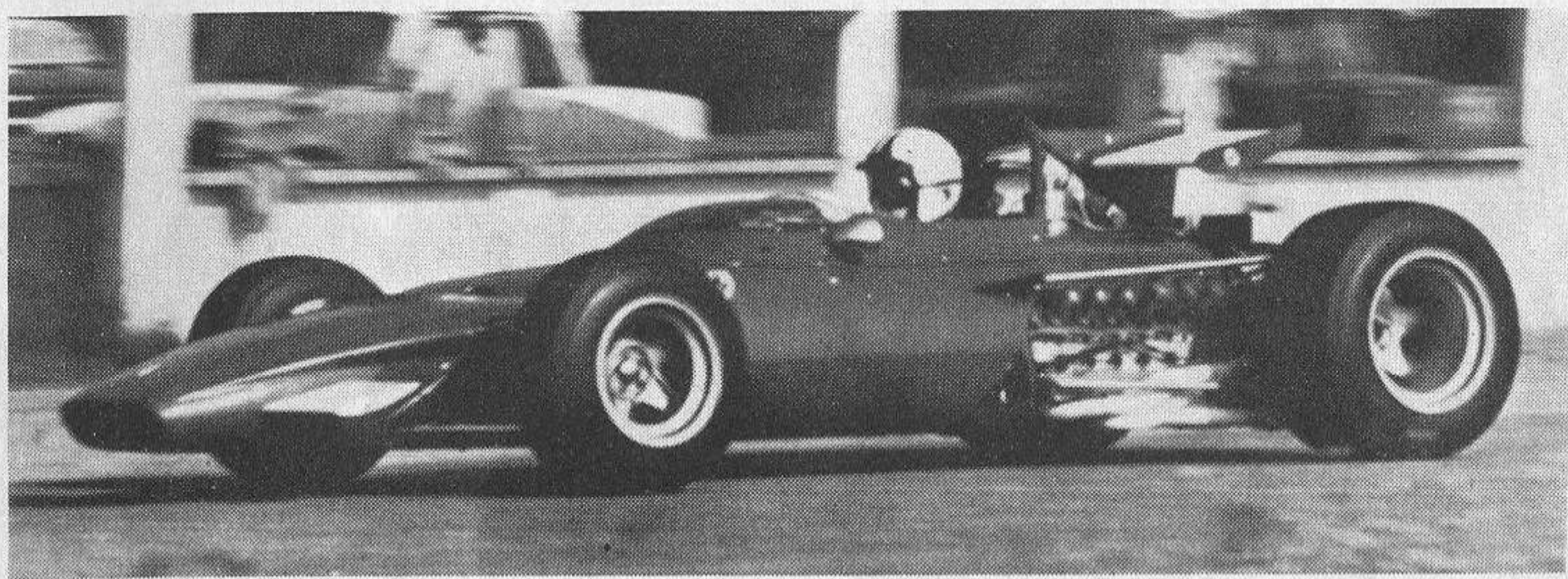
Se adesso è giocoforza adottare interassi lunghissimi, di oltre 2,56 metri, come indicano talune costruzioni leader inglesi, in condizioni di buona leggerezza, è proprio giunto il momento di interrompere la lunga esperienza dei tralicci. Anche se l'occasione sarebbe quanto mai propizia per assicurare a queste strutture gli stessi coefficienti di rigidità torsionale delle monoscocche, con la nuova regolamentazione dei 140 centimetri di larghezza massima della vettura; se non si finisse con aumenti di peso insopportabili.

Insomma, si può concludere che le attuali esigenze di passo lungo, di rigidità a flessione e a torsione, di leggerezza e di limitazione nella guida (cinematismi delle sospensioni) della ruota, con i pneumatici d'oggi, abbiano decretato veramente la fine dei telai a traliccio nella «F. 1».

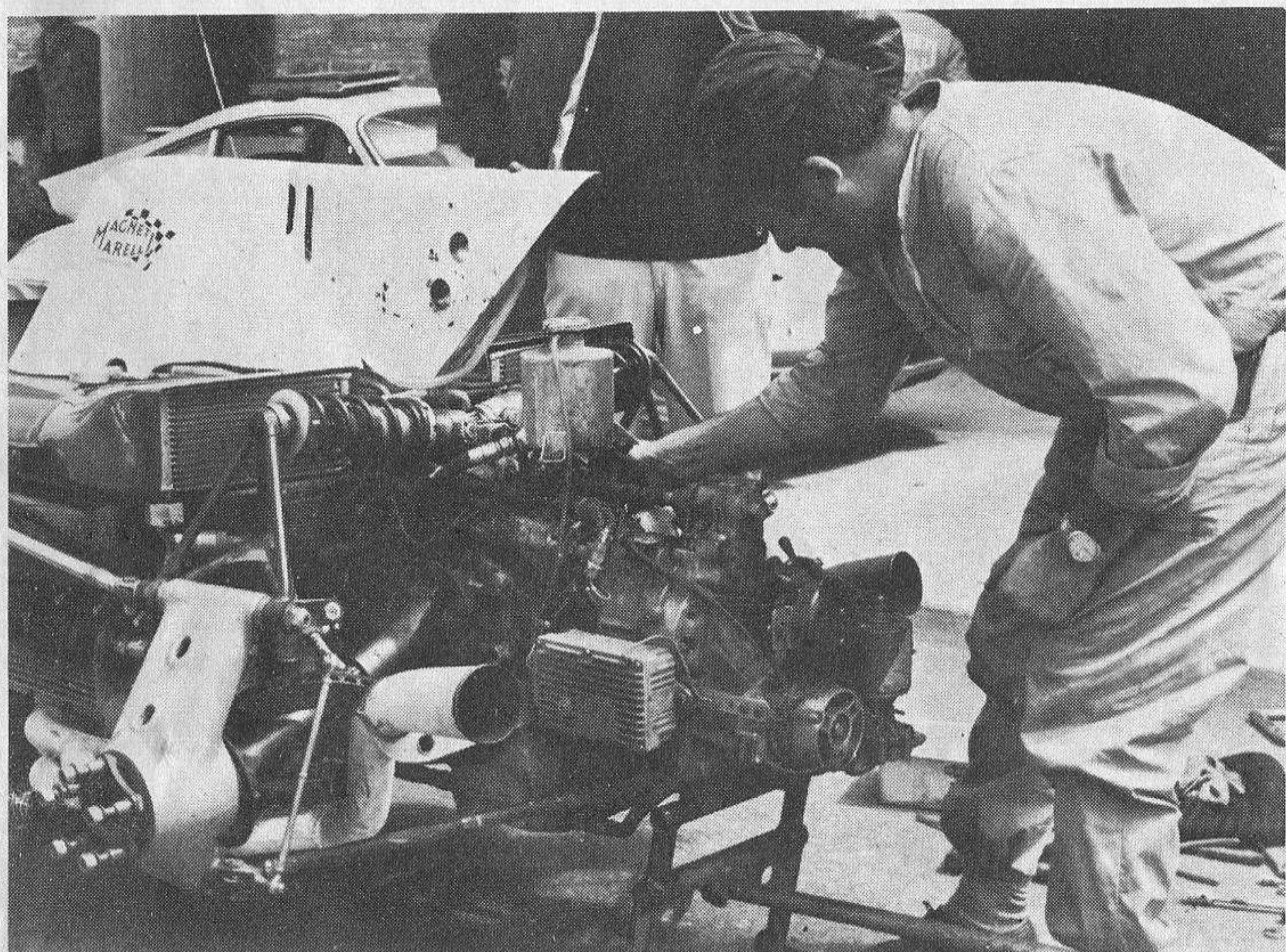
Benz.



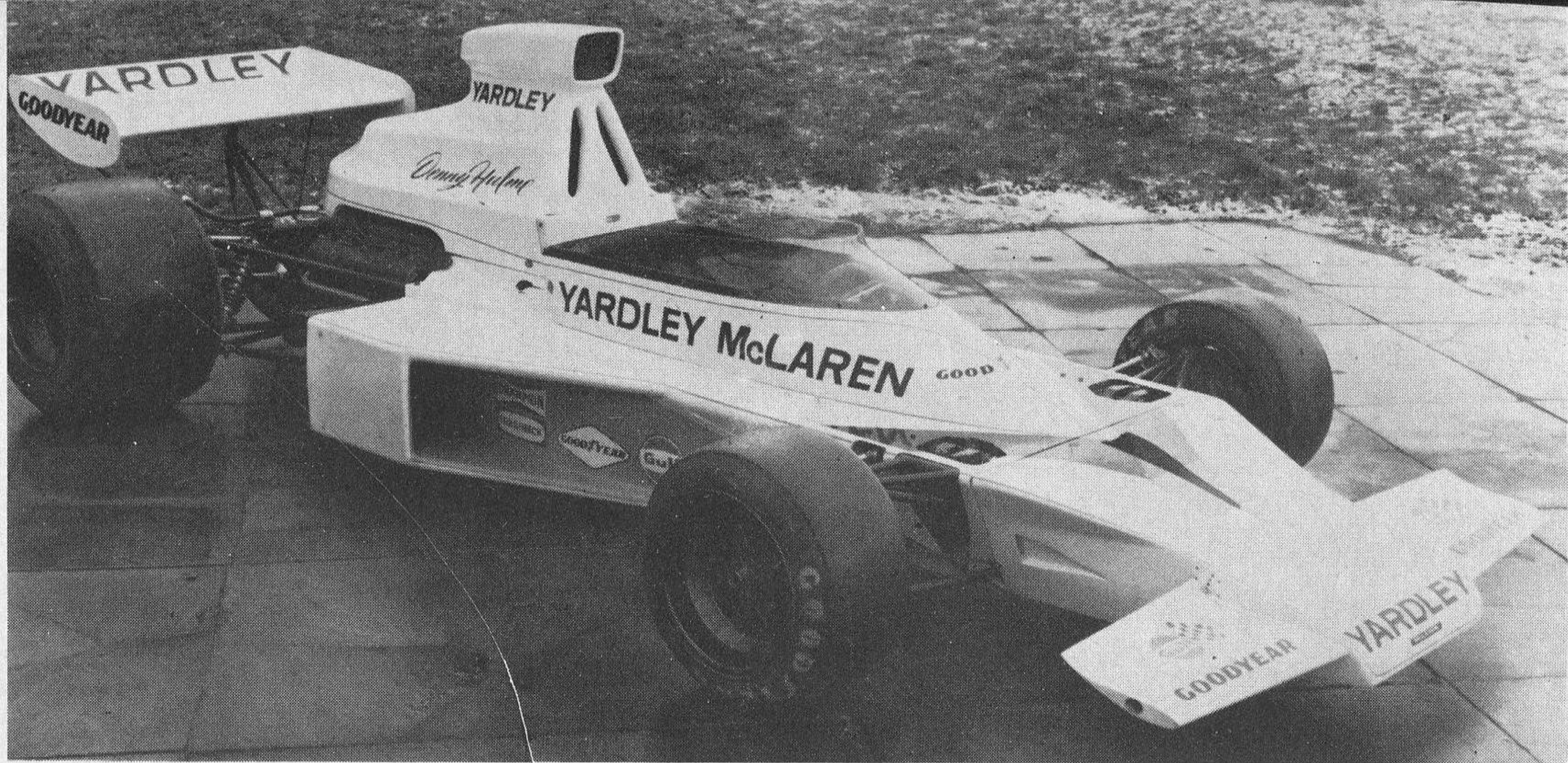
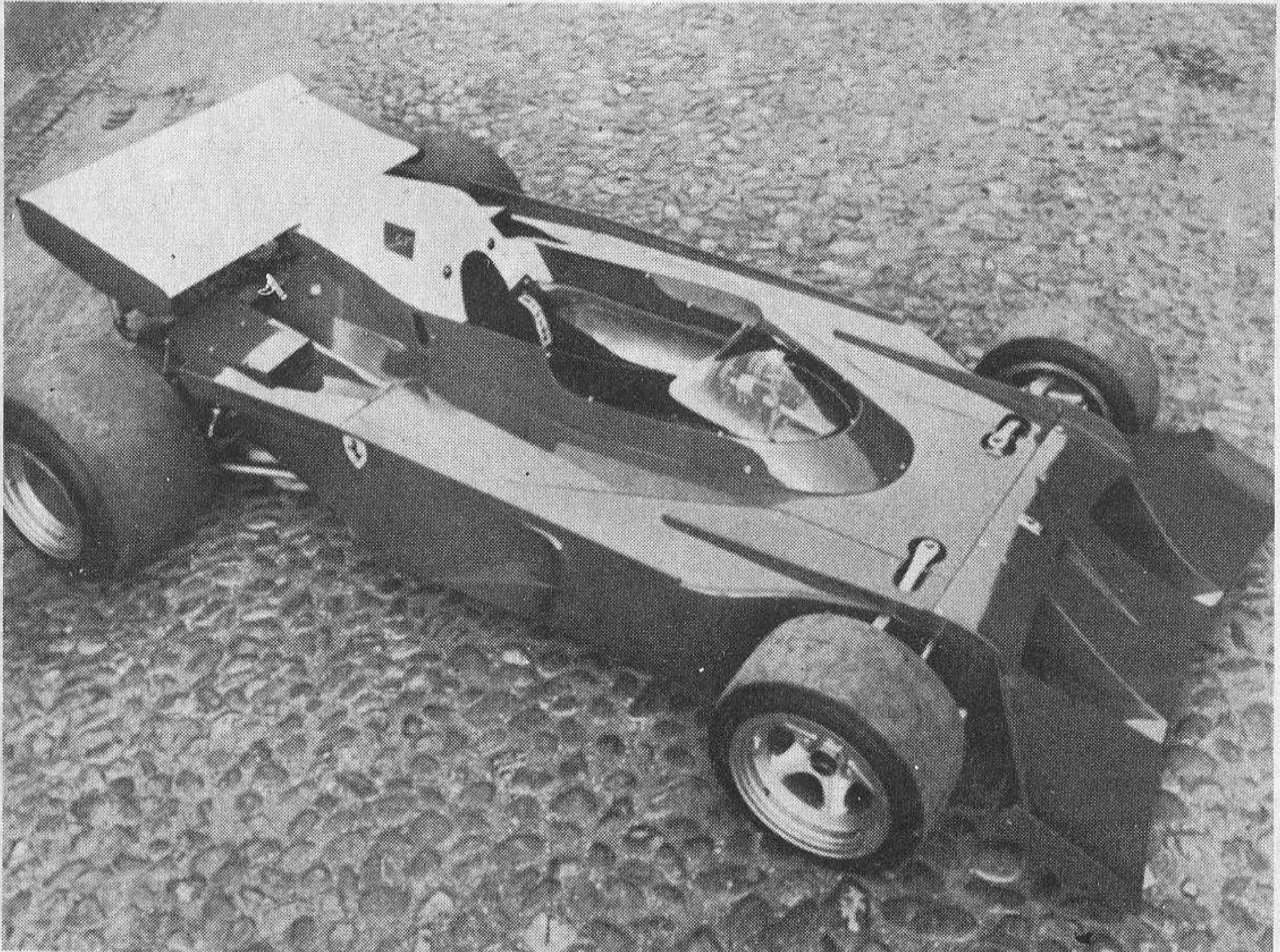
Quattro stagioni di FERRARI-BOXER



Piccola storia dell'evoluzione delle monoposto Ferrari dotate di motore boxer, cioè quelle siglate come 312 B. Sopra, Chris Amon collauda a Modena, nell'agosto 1969, la prima 312 B che avrebbe dovuto correre al Gran Premio d'Italia, ma non si vide. Sotto, nel maggio del '71 si prova a Vallelunga l'infelice B2 con gruppi posteriori molle-ammortizzatori in posizione orizzontale e alta, poi abbandonati



Clay Regazzoni, sempre all'autodromo di Modena, prova la B2 in versione aggiornata, con sospensioni convenzionali. E' in pratica la macchina che ha corso fino adesso. Sotto, la prima versione B3, a passo corto, che non ha mai gareggiato. A sinistra, la B3 attuale, nuovissima monoscocca a passo lungo costruita in Inghilterra



Si chiama M 23 la nuova Formula 1 Mc LAREN

Troppo stretto per Hulme l'abitacolo avanzato

LONDRA - Benché, seguendo nettamente la tradizione McLaren, la M23 di F. 1 abbia molti punti di contatto con quella che l'ha preceduta, la M19, è comunque una vettura nuovissima. Radiatori laterali, muso tozzo a cuneo, abitacolo avanzato e alettone posteriore montato su un supporto singolo. In complesso la vettura appare — come infatti è — molto più bassa, mentre l'impressione di maggior leggerezza è ingannevole.

La maneggevolezza della M19 era ottima, ma la vettura era lenta in rettilineo, soprattutto per colpa del peso e della non ottima aerodinamica. Nei riguardi della M23 si è voluto ovviare a questi svantaggi, costruendo una vettura ragionevolmente leggera, entro i regolamenti che richiedono una struttura deformabile.

Il peso è di kg 653, molto simile a quello della M19 (e la distribuzione dei pesi è 34-66 ant.-post. come vuole la moda attuale). Dal punto di vista aerodinamico, la M23 sembra senz'altro riuscita, anche se la riduzione del trascinamento ottenuta non si è potuta valutare, dato che non sono state svolte prove nel tunnel.

Diversamente dalla JPS, ha il muso molto corto, però la ricorda nell'abitacolo tanto avanzato (il pilota siede circa cm 8 più avanti di quanto facesse nella M19 e l'abitacolo è più stretto). Hulme dice: « Fa un buffo effetto guidare con le ruote posteriori tanto lontane... così mi rendo meno conto di quanto sta succedendo, appunto, alla parte posteriore della vettura. Però la maneggevolezza migliora, in questo modo. Quanto all'abitacolo, ci si sta veramente stretti ».

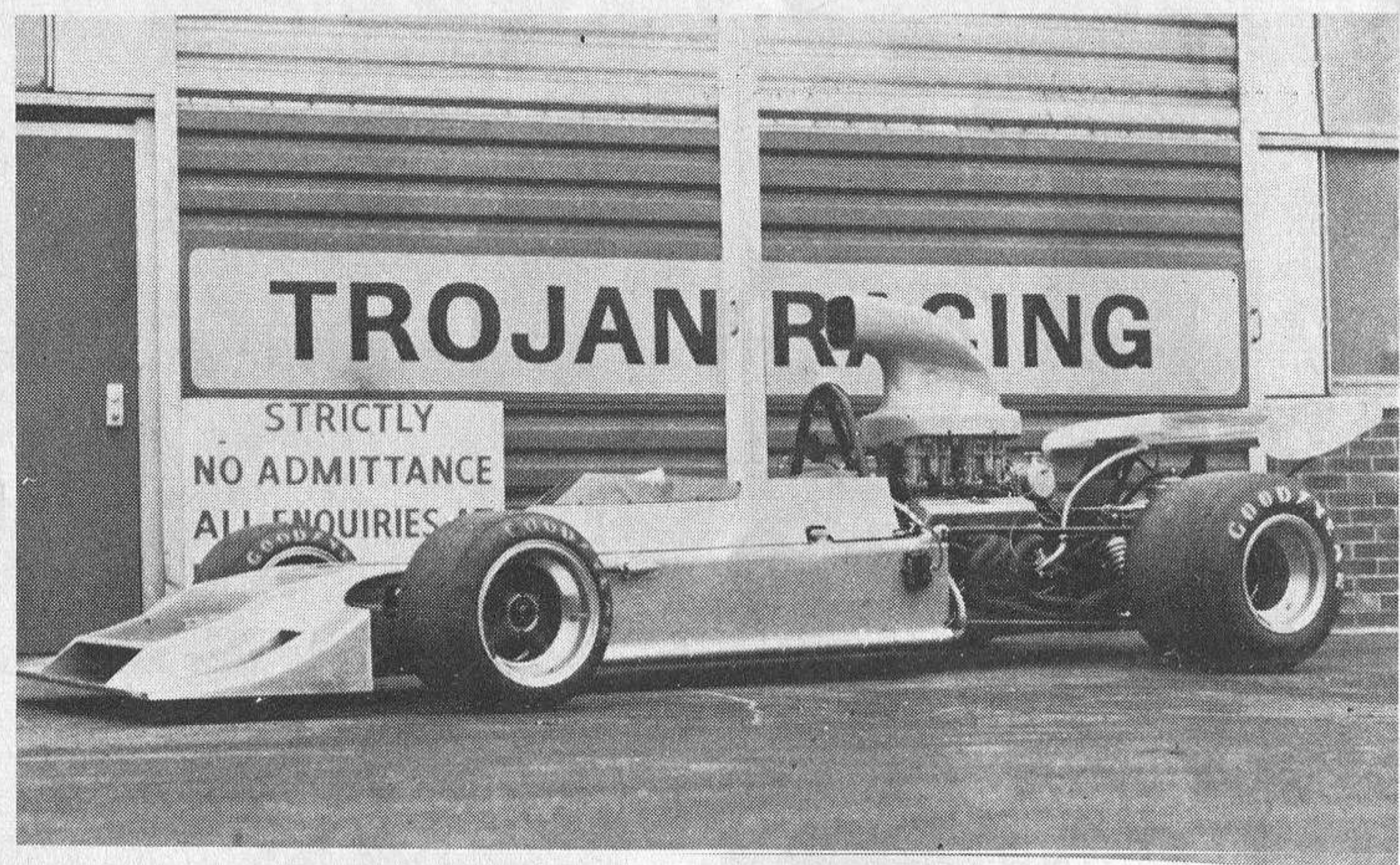
Una nuova forma costruttiva ha permesso di rispettare l'obbligo della struttura deformabile. Il progettista Gordon Coppuck (tornato prima del previsto dall'America, perché durante le prove Rutherford ha urtato con la M16C Indianapolis) lo spiega come segue: « Ci è sembrato che il modo migliore fosse di usare doppie lamiere in alluminio con gommapiuma in mezzo. Questo ha significato che ci è voluto più tempo per costruire il primo esemplare, ma speriamo ormai di avere messo a punto questa tecnica e di potere costruire in tempo ragionevolmente rapido. Per quanto ci risulta, questa tecnica non è mai stata usata prima, in questa forma ».

Tre M23 saranno pronte per il G.P. di Spagna, e una sarà di riserva. In questo momento il programma di Schekter si limita ai G.P. del Sud Africa, di Francia, e d'Inghilterra, oltre alla Corsa dei Campioni.

L'accordo con la Yardley continua. Il direttore, Dennis Matthews, ha detto: « L'anno scorso la collaborazione con la McLaren fu eccezionale e benefici concreti per la nostra società sono stati il risultato di questo patrocinio delle corse ».

David Hodges

Sopra al titolo, la nuova McLaren-Yardley M 23 di F. 1. E' più aerodinamica e con abitacolo molto avanzato. Sotto, la Trojan di F. 5000



La F. 5000 Trojan del divorzio Mc LAREN

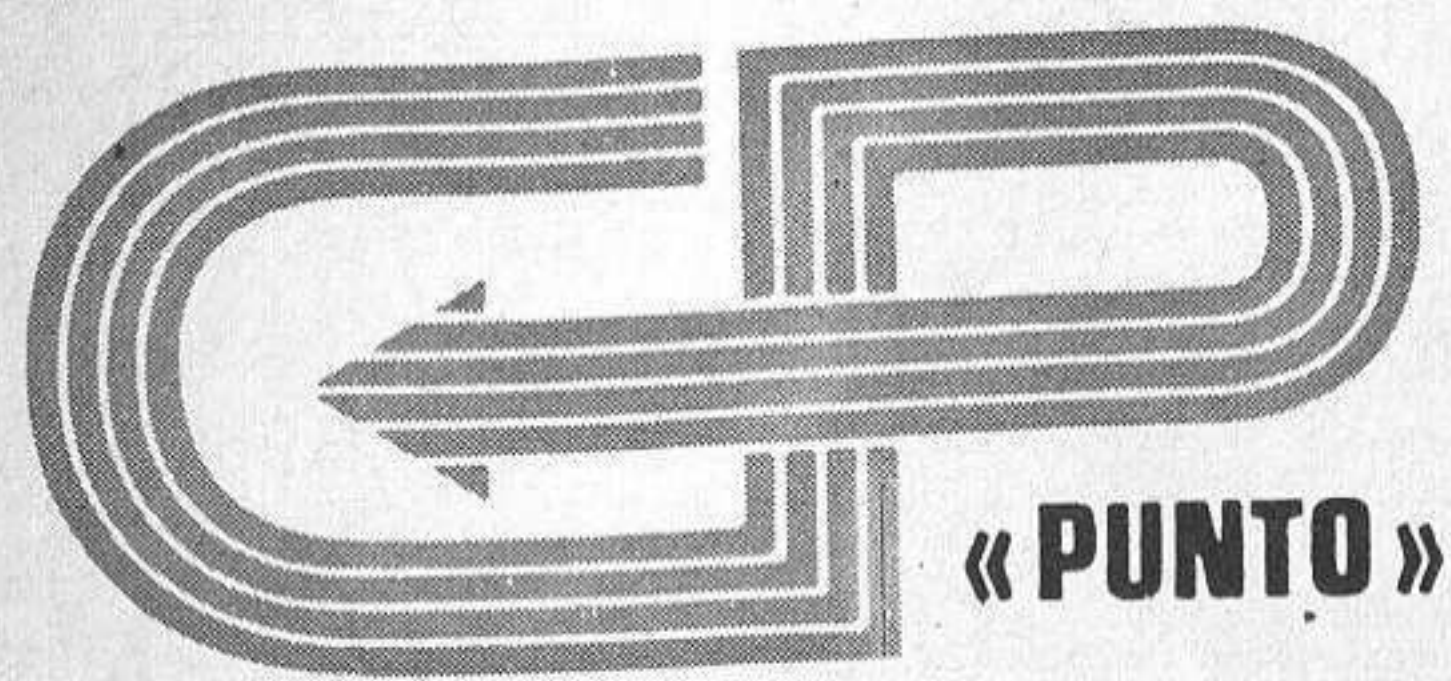
LONDRA - La nuova « personale » vettura della Trojan, la cui apparizione annunciamo in altra parte, è forse in sé e per sé meno importante di quanto rappresenta, cioè la nascita di un nuovo costruttore di vetture da corsa, che potrebbe diventare una forza potenziale. Detto questo, si sa naturalmente che la Trojan non è assolutamente una nuova arrivata nel mondo della costruzione di vetture, dato che forniva le McLaren alla clientela fino dal 1965, cessando alla fine dell'anno scorso (continuando però a mantenere l'impegno di costruire le McLaren F. 2). Il direttore della Trojan, Peter Agg, è un energico uomo d'affari, con una officina moderna e bene organizzata, che può contare su un personale con molta esperienza in fatto di vetture da corsa. Inoltre, si direbbe che abbia fatto un « colpo grosso », assicurandosi la consulenza di Ron Tauranac.

Dopo avere venduto la Brabham a Ecclestone, Tauranac ha avuto stretti contatti con i teams Lotus e Williams di F. 1 ed è noto che ha rifiutato l'offerta della Lotus di diventare il suo capo progettista. Ha infatti chiarito senza perifrasi che intende lavorare soltanto per una Casa costruttrice che accetti di soddisfare le sue non facili esigenze.

Alla Trojan il suo primo lavoro consisteva nello sviluppo della vettura di F. 5000 (che per ora, come si è già detto, non ha né nome né numero). Le prime prove sono state svolte a Silverstone alla fine di gennaio, quando Keith Holland ha girato entro

3" del record del circuito. Interessante a dirsi, la « separazione » fra Trojan e McLaren era già nota al momento del Racing Car Show, ma l'inizio della costruzione della vettura è evidentemente precedente (anzi, allo Show si è saputo che più d'un esemplare era già in allestimento). Addirittura, si può ritenere che il fatto risalga a prima dell'annuncio fatto alla fine del 1972, secondo il quale la Trojan avrebbe continuato a costruire le McLaren sport anche nel 1973 (a quanto pare, non ci sarà nessuna produzione di M 20).

La prima Trojan è una F. 5000 tradizionale, molto simile alla McLaren M 21 di F. 2. Questo non è sorprendente, perché a prescindere dagli anni di esperienza con le McLaren, quasi tutto il lavoro di progettazione è stato svolto da Paul Rawlinson, che in passato era assistente di Gordon Coppuck, capo progettista alla McLaren. Le principali differenze esterne sono la parte posteriore e il muso, che ricorda la vettura tedesca che pose fine al dominio McLaren nella Can-Am, o forse anche la Ferrari B3 che « abortì ». Questo primo esemplare monta un motore Chevrolet V8, messo a punto da Alan Smith, e cambio Hewland DG300. Sono già in costruzione dieci vetture ed è molto probabile che il team Trojan ufficiale gareggi nella formula tanto in Inghilterra che negli Stati Uniti. Sulle altre future intenzioni della Trojan non si sa molto, se non vaghi discorsi sulla costruzione di vetture di altre categorie.



Momenti di grandi riflessioni nel clan Tyrrell. Qui sopra, Cevert e Gardner. A destra, Ken con un tecnico Goodyear starà ormai pensando solo alla macchina che sta per presentare

Anno nuovo, campionato (F.1) vecchio (finora)

La LOTUS oro-nero domina e i rivali, come Derek GARDNER (progettista Tyrrell), si mangiano le mani (sperando soprattutto nel dopo - SUDAFRICA)

Perchè non copiano la carta vincente

SPECIALE PER AUTOSPRINT

LONDRA - Parlare al progettista della Tyrrell, Derek Gardner, dopo il GP del Brasile era come parlare a uno dei generali di Napoleone dopo la battaglia di Waterloo. Era stupefatto, per il modo in cui erano stati battuti, giacché se si appartiene al Team Elf Tyrrell arrivare secondi in un Grande Premio equivale ad essere battuti. « Se non fossi stato presente, a Interlagos — ha detto — non penso che l'avrei creduto ».

Dodicesima vittoria

Gardner aveva preso il primo volo in partenza dal Brasile, piuttosto che aspettare il charter organizzato dai concorrenti, perché aveva certe idee sui motivi che potevano avere contribuito alla « sconfitta » sul terreno di casa di Fittipaldi. Riteneva che in Argentina la Tyrrell fosse stata più o meno alla pari con le Lotus, ma in Brasile la faccenda era diversa. In prova Stewart era ottavo, Cevert decimo. « Non sono abituato ad andare tanto in fondo allo schieramento, per trovare le nostre vetture » ha brontolato Gardner.

A pensarci bene, ci deve essere qualcosa di magico in una vettura come la Lotus 72, che può iniziare a spron battuto la sua quarta stagione con due vittorie consecutive. La vittoria « in casa » di Emerson era la dodicesima di Grand Prix per la 72 a cuneo, che ha inoltre regalato ai suoi piloti due titoli mondiali.

Supervettura per le gomme

Se la Lotus è così chiaramente una vettura che vince, come mai nessuno l'ha copiata? La Tyrrell di Gardner portò via il titolo alla Lotus nel 1971, quando Stewart vin-



se il suo secondo campionato e la Lotus non ottenne nessuna vittoria, per la prima volta dal 1959, ma paragonata alla Lotus la Tyrrell era una vettura normale e convenzionale. E' questo che non capiamo molto bene. Benché, dato che il progetto Phillippe-Chapman è « vincente », come si è visto con chiarezza, nessuno (eccettuata la McLaren) pare intenzionato a copiarlo? Per venire al sodo, pensiamo che la sola importante differenza fra la Lotus e le altre vetture inglesi con motori Ford, sia la sospensione a barra di torsione. E' forse questa la spiegazione, per i successi della Lotus?

Gardner non dice affatto che la 72 è una « supervettura » e fa notare la superiorità della Tyrrell al-

la fine della scorsa stagione negli Stati Uniti, però è diventato piuttosto ovvio che quando anche Fittipaldi ha montato pneumatici Goodyear, è diventato un avversario più che di rispetto, per le Tyrrell e le McLaren che si erano « mangiate » i Grandi Premi del Canada e degli Stati Uniti.

Assai prima della sua apparizione, si era decretato che la 72 era qualcosa di speciale. Rindt, all'inizio del 1970, camminava con aria sprezzante lungo il sentiero dei boxes a Kyalami, dicendo a tutti quelli che avevano lucenti vetture nuove che in breve sarebbero stati superati. Risultò vero, ma ci volle un po' di assestamento. Non dimentichiamo la rottura degli alberi del freno anteriore, quando la vet-

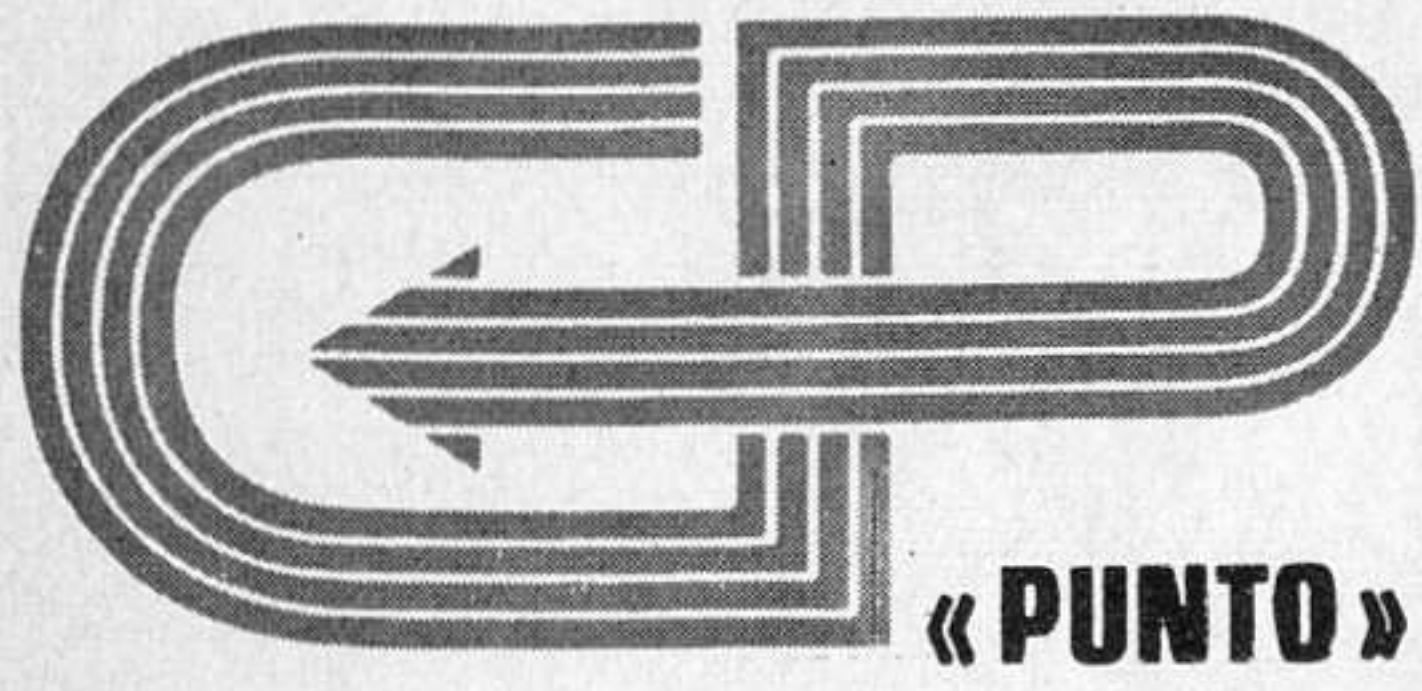
tura apparve in Spagna, e tutto il lavoro che si dovette svolgere per sistemare la sospensione anteriore e quella posteriore. Ne risultò una 72 del tutto nuova, salvo per la paratia del motore, quando arrivò a Zandvoort e Rindt partì lasciando tutti indietro.

Il segreto alettoni

Comunque, come fa Chapman a continuare a produrre il « ritmo » di cui Fittipaldi ha bisogno, per restare in testa? Gardner fa notare che tutte le vetture veloci di questi tempi hanno una larga zona di alettoni, che sono montati nel modo più arretrato possibile. E' possibile che si tratti di un espe-

diente per andare forte, senza seguire effettivamente una linea concreta di sviluppo tecnico, nello stesso modo in cui le Lotus andranno sempre più forte in proporzione diretta con l'aumento di larghezza della striscia di alluminio che Chapman attaccò al bordo degli alettoni, durante le prove a Barcellona nel 1969, quando poi entrambi gli alettoni cedettero in gara? Gardner ha detto di esserci grati, per avergli dato questa idea, ma non era del tutto d'accordo. Intanto sta cercando un modo per difendersi da questa quattrenne concorrenza, prima del GP del Sud Africa, dopo il quale peraltro ci sarà la svolta delle macchine rinnovate per le nuove obbligatorie dimensioni.

Eoin S. Young



Gran consumo di acqua minerale nel piccolo bar del circuito di Interlagos, dove i piloti si riunivano fra una sessione di prove e l'altra. Qui vediamo Cevert e Ickx



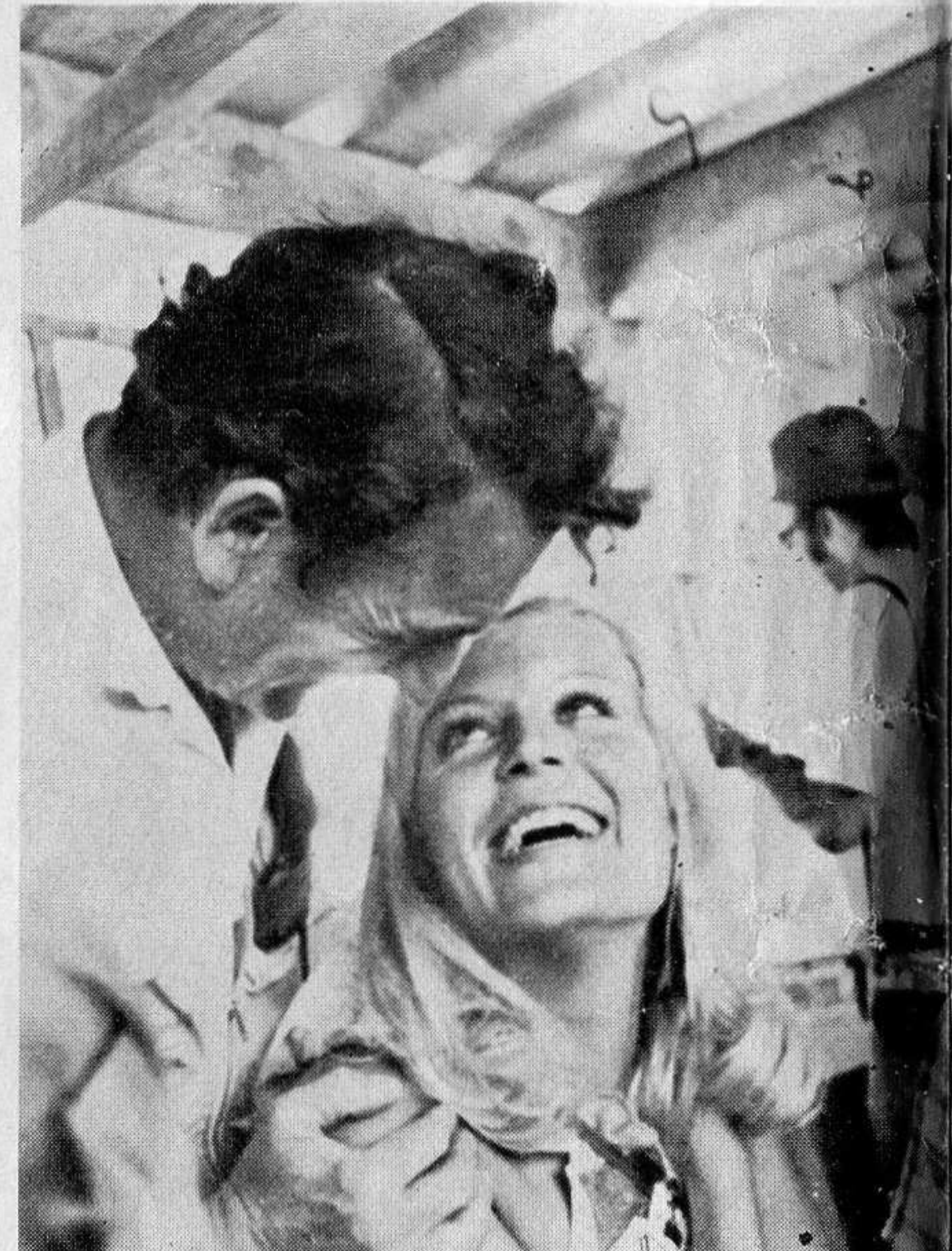
Scherzo «classico» quando si è ai bordi di una piscina: buttare in acqua uno che non ne ha nessuna voglia. Per la cronaca, in questo caso si tratta di Tim Parnell, il d.s. della squadra BRM-Marlboro



I piloti sono testardi, e se si mettono un'idea... Infatti, ecco la conclusione. Tim è ormai sopraffatto e rotola pesantemente in acqua ed il fotografo lo «colpisce» impietosamente in questa buffa espressione



Le due ammiratissime ragazze Marlboro hanno offerto i loro sorrisi un po' a tutti, senza problemi di «contratti» pubblicitari. Sopra e a destra, eccole con Merzario e con Lini, che fuma solo Gitanes



REUTEMANN si confessa (ma non parla dell'offerta Ferrari per Roma)

Buenos Aires - Carlos Reutemann è tornato da Interlagos per concedersi alcuni giorni di riposo. E' soddisfatto del risultato della gara brasiliana anche se considera che ha «regalato» alcuni punti del campionato, perché se la macchina avesse funzionato a dovere come nel «secondo tempo» della gara, certamente non gli sarebbe sfuggito un terzo o quarto posto. Ma il desiderio, nel cercarlo e chiacchierare con lui non è tanto il fatto di tornare al passato e chiedergli un commento su Interlagos, quanto sapere la verità su alcune voci che girano su un possibile trasferimento ad altra squadra. A lui la risposta:

«E' una 'balla' fatta circolare non so con quale scopo. Il contratto mi lega a tutto il 1974 a Bernie Ecclestone ed ho tutta l'intenzione di rispettarlo, anche perché la macchina, dopo tutto incomincia a camminare come si è potuto vedere a Interlagos. Pensa che nelle tre giornate pre-gara ho percorso circa 1000 km., ed in gara sono andato a motore pieno e con evidente soddisfazione, poi un iniettore mi ha tradito e mi ha fatto perdere tempo prezioso che non ho potuto recuperare anche se davanti a me Hulme già correva con tempi sul giro praticamente lenti, per conservare

un terzo posto che a lui veniva ottimamente bene.»

Si dice pure che la scuderia misteriosa potesse essere la Ferrari...

«Non è vero perché Merzario la Ferrari ha tutto l'interesse di tenerlo come suo pilota perché in questo momento è il corridore italiano più rappresentativo. L'offerta per la sport a Vallelunga è un'altra cosa.»

Come vedi il duo Fittipaldi-Lotus?

«Penso sia un binomio per il momento imbattibile: «Fitti» ogni giorno migliora la sua guida e lo fa con una scioltezza che non è comune in altri piloti, a sua volta la Lotus in questo momento non ha avversari e sarà difficile quest'anno riuscire a lasciarli alle spalle salvo i soliti problemi meccanici che sorgono quando meno ci si aspetta.»

Come ti senti in corsa con tanta responsabilità?

«So che gli argentini mi seguono molto, ma bisogna pure guardarsi attorno. Altri piloti come Cevert e Revson che sono molti buoni hanno avuto i loro problemi e così pure Peterson che possiede attualmente una delle migliori macchine.»

Correrai con la F. 2?
«Ancora non ho deciso nulla, ma se lo dovessi fare lo farei da luglio

in avanti. Adesso devo pensare a Kyalami, un circuito che ha necessità di molto freno e molto cambio e perciò che si adatta al mio temperamento come Interlagos. Lunedì prossimo me ne vado per allenarmi con coscienza perché bisogna pure cominciare a figurare. Se la macchina funziona come a Interlagos credo che non mi sarà difficile occupare un buon posto ed ho molta fiducia nelle possibilità della macchina.»

Proveniente da San Paolo è arrivato pure a Buenos Aires Jean Pierre Beltoise per dichiarare davanti al giudice sulla faccenda Giunti. L'ho trovato all'aeroporto aspettando la partenza del DC-8 dell'Alitalia che avrebbe dovuto fare scalo a San Paolo per raccogliere il resto della troupe di Interlagos compresi molti motori. Non mi ha voluto parlare della faccenda Giunti e qui nessuno ne ha parlato, salvo un cenno dei giornali che annunciavano che si trovava a Buenos Aires. All'aeroporto era solo e si è limitato a comprare nel free-shop di Ezeiza alcune giacche di pelle. Il fatto che non avesse nessun accompagnatore e sia ripartito normalmente fa pensare che il giudice abbia finito la pratica e tutto entra in archivio.

Augusto C. Bonzi

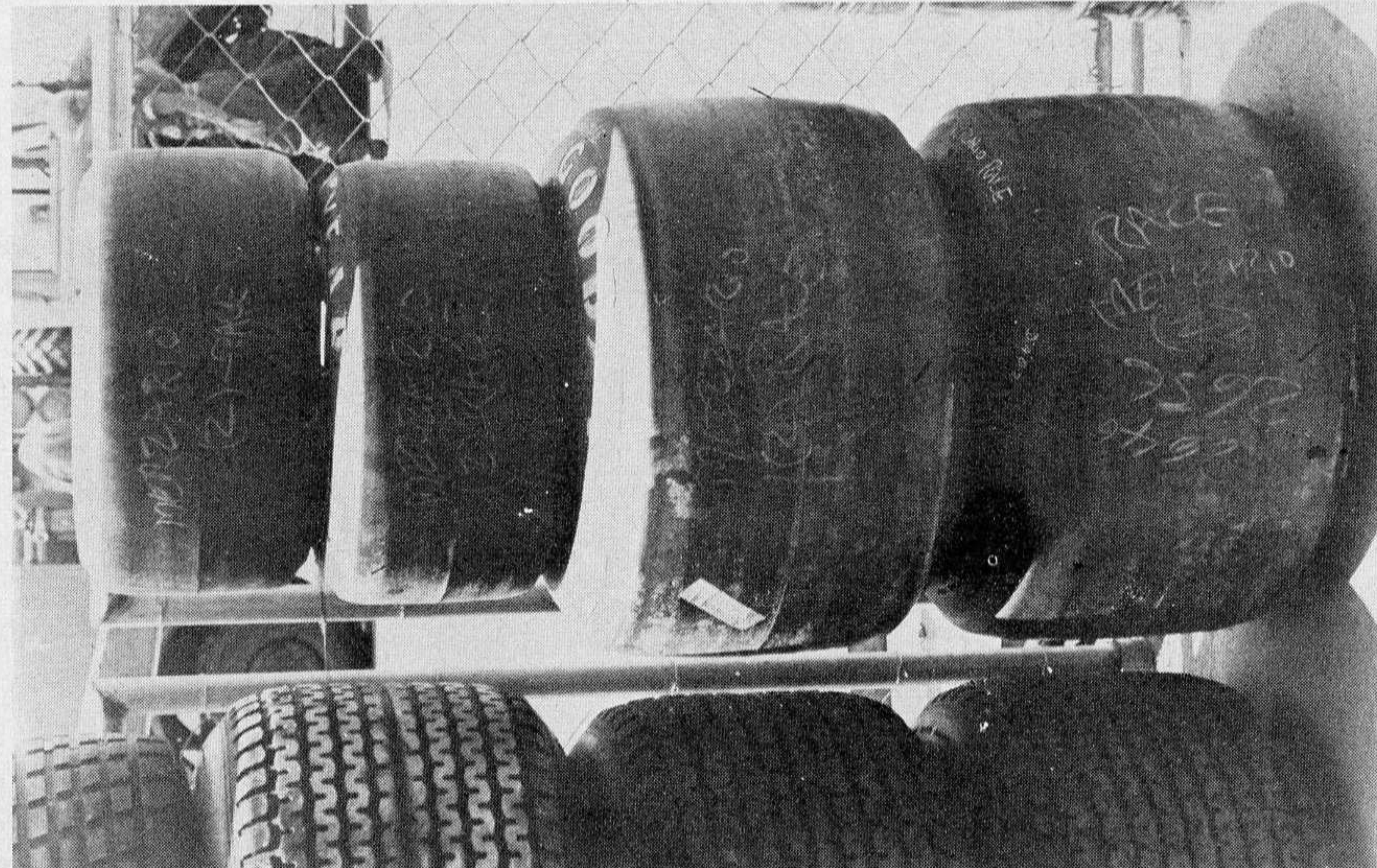
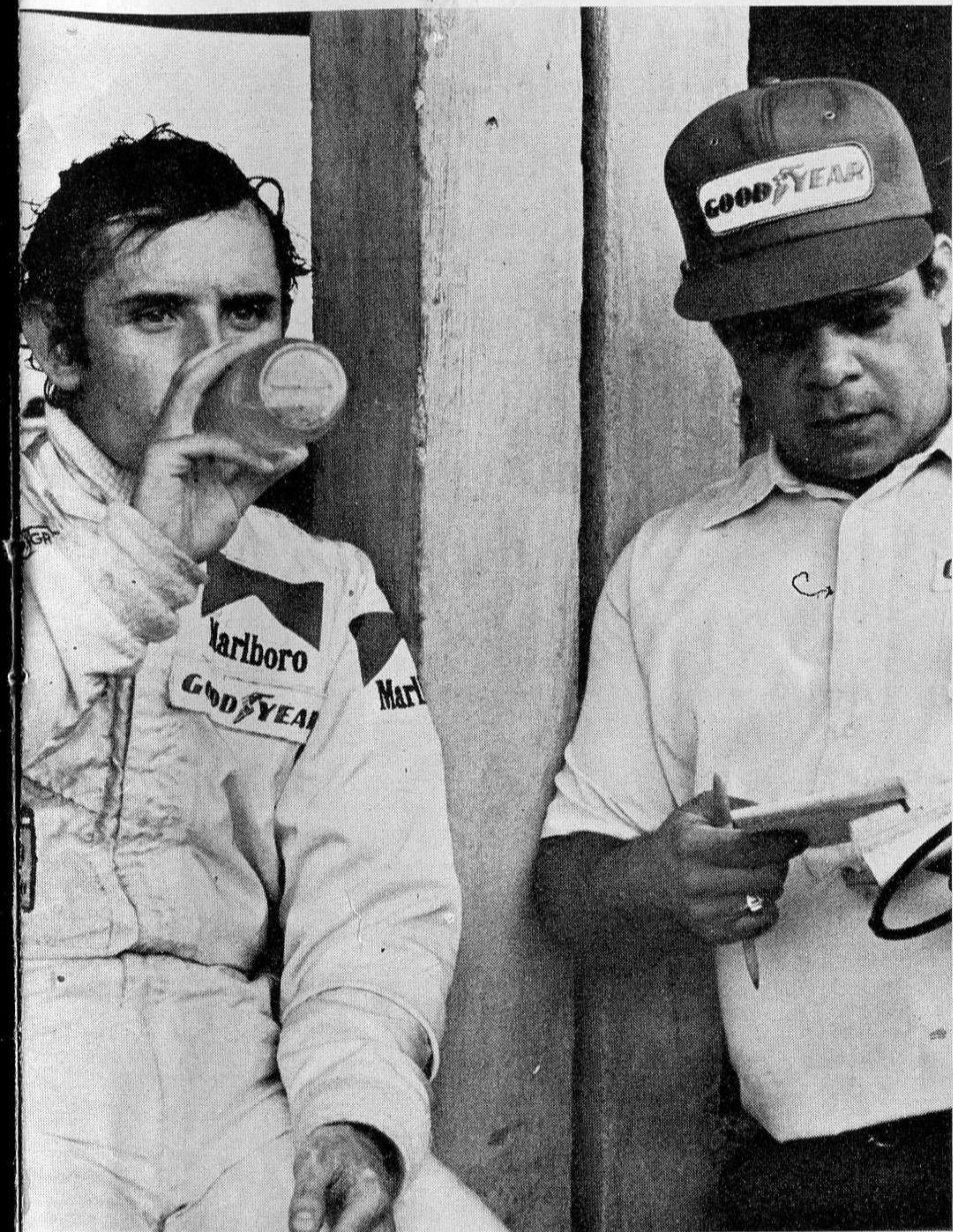
PUMA

Stabilimento:
via Val Seriana 3 a
ROMA
tel. 89 70 96 - 83 19 345



Per risposta
inviare L. 200
in francobolli

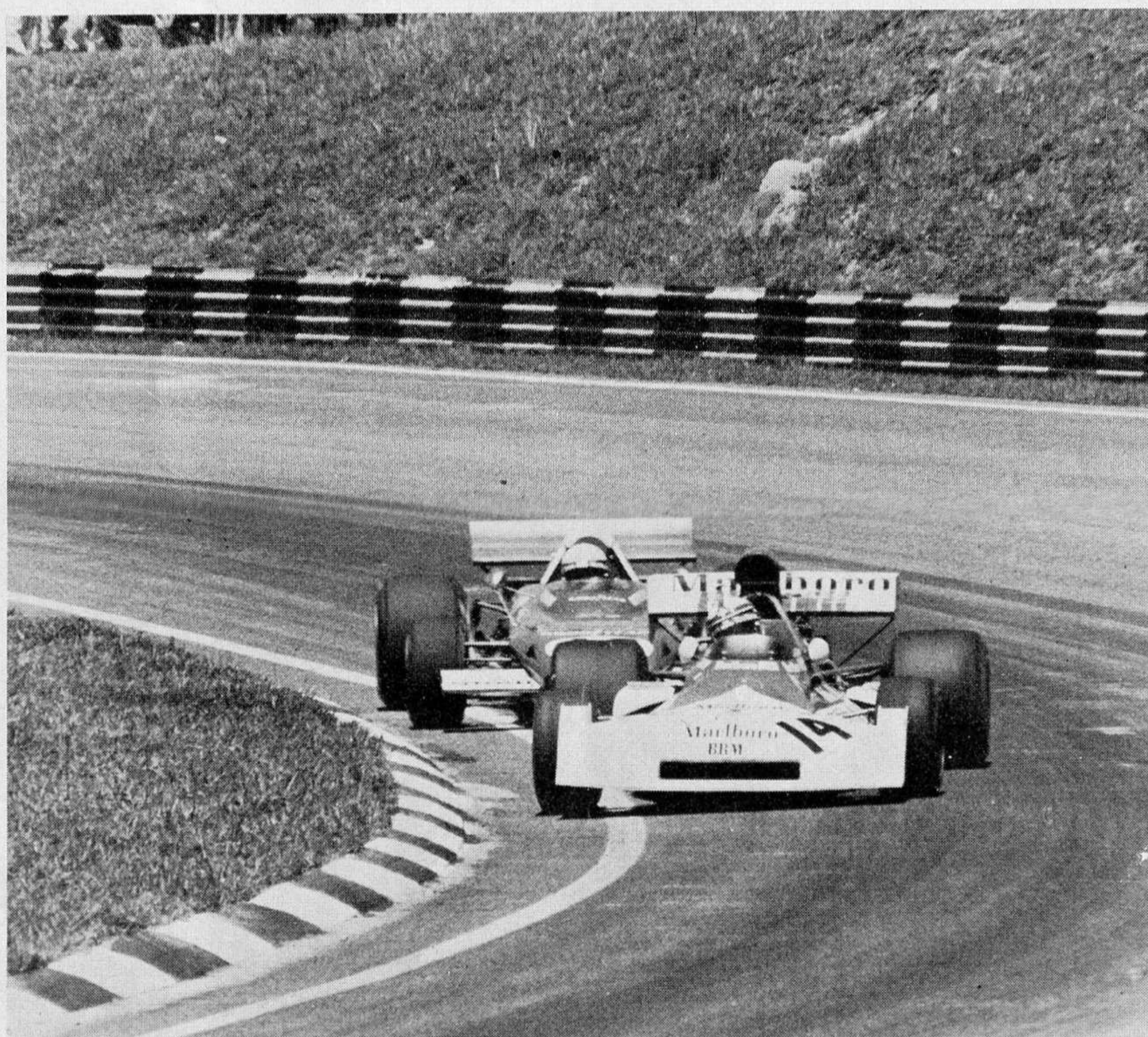
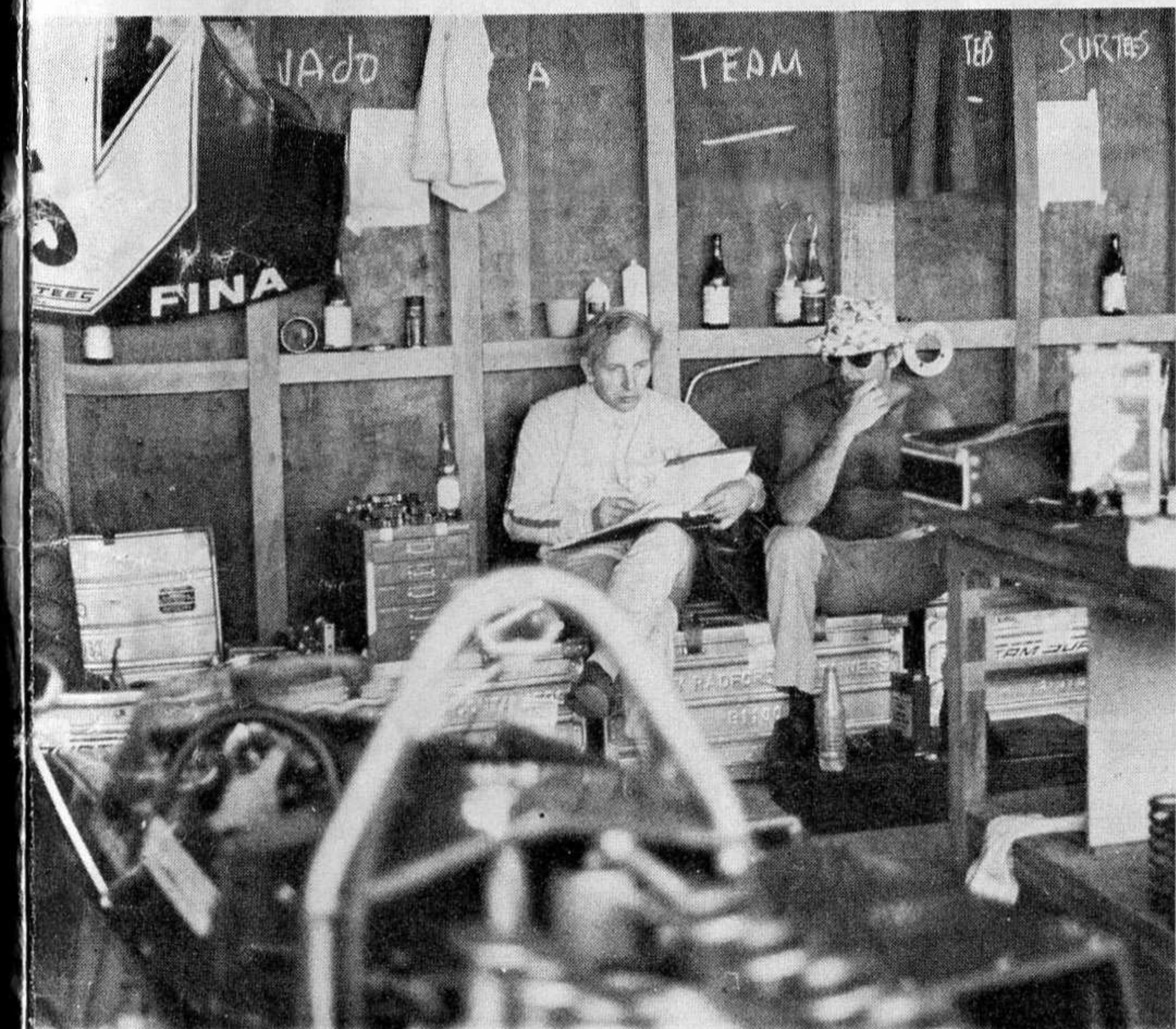
Parafanghi in vetroresina
al prezzo
cadauno di L. 13.400



A sinistra, subito dopo la corsa Ickx ascolta le spiegazioni dell'uomo-Goodyear che ha fatto l'errore di montargli pneumatici non previsti per lui. Qui sopra, vediamo infatti il « treno » destinato a Merzario, dalle cui scorte è stata prelevata la gomma montata ad Ickx. Ogni pilota aveva « sue » gommature speciali

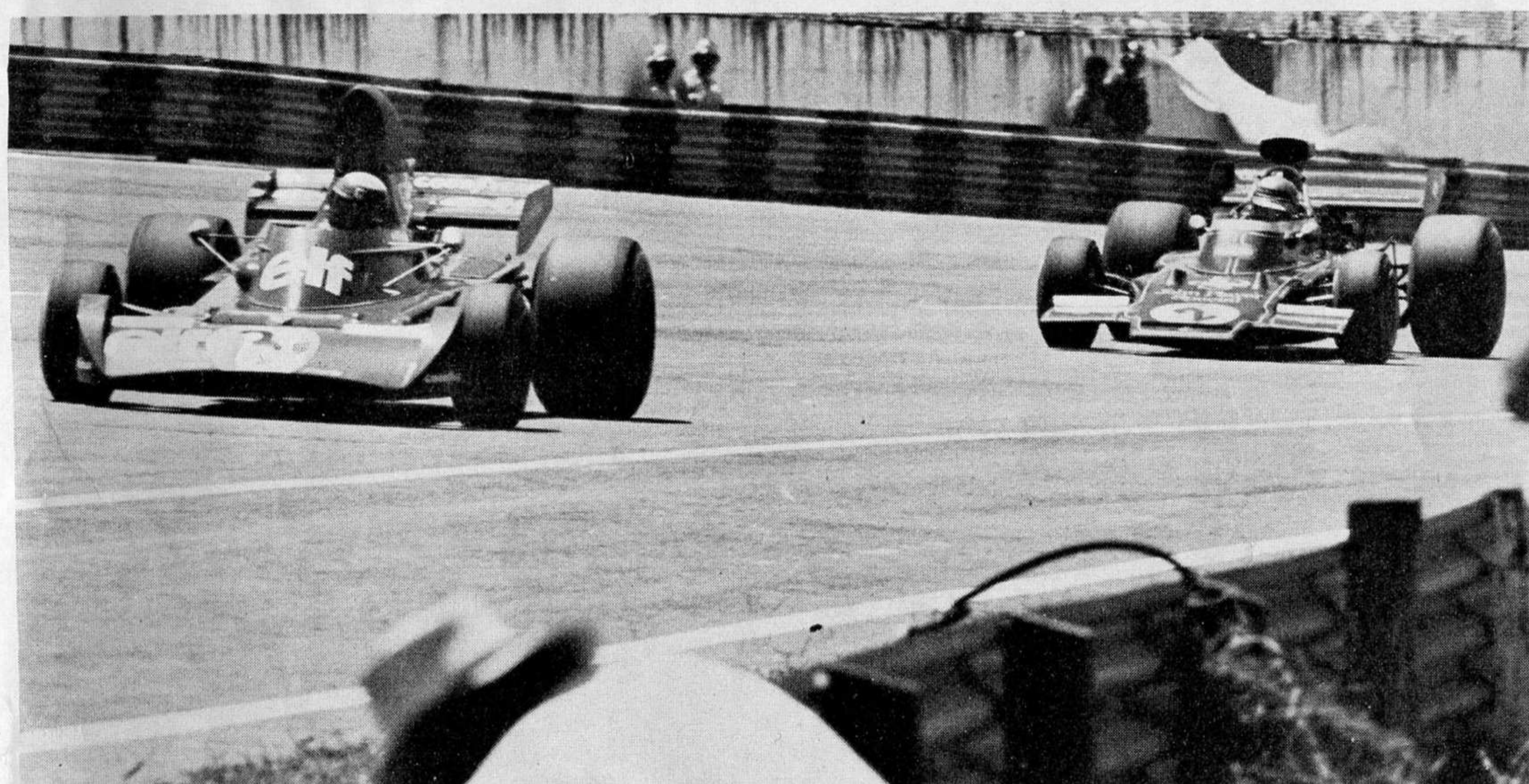


Nelle ore precedenti l'inizio del Gran Premio, c'è stato anche questo paracadutista con bandiera brasiliana, che però è atterrato male e si è rotta una gamba

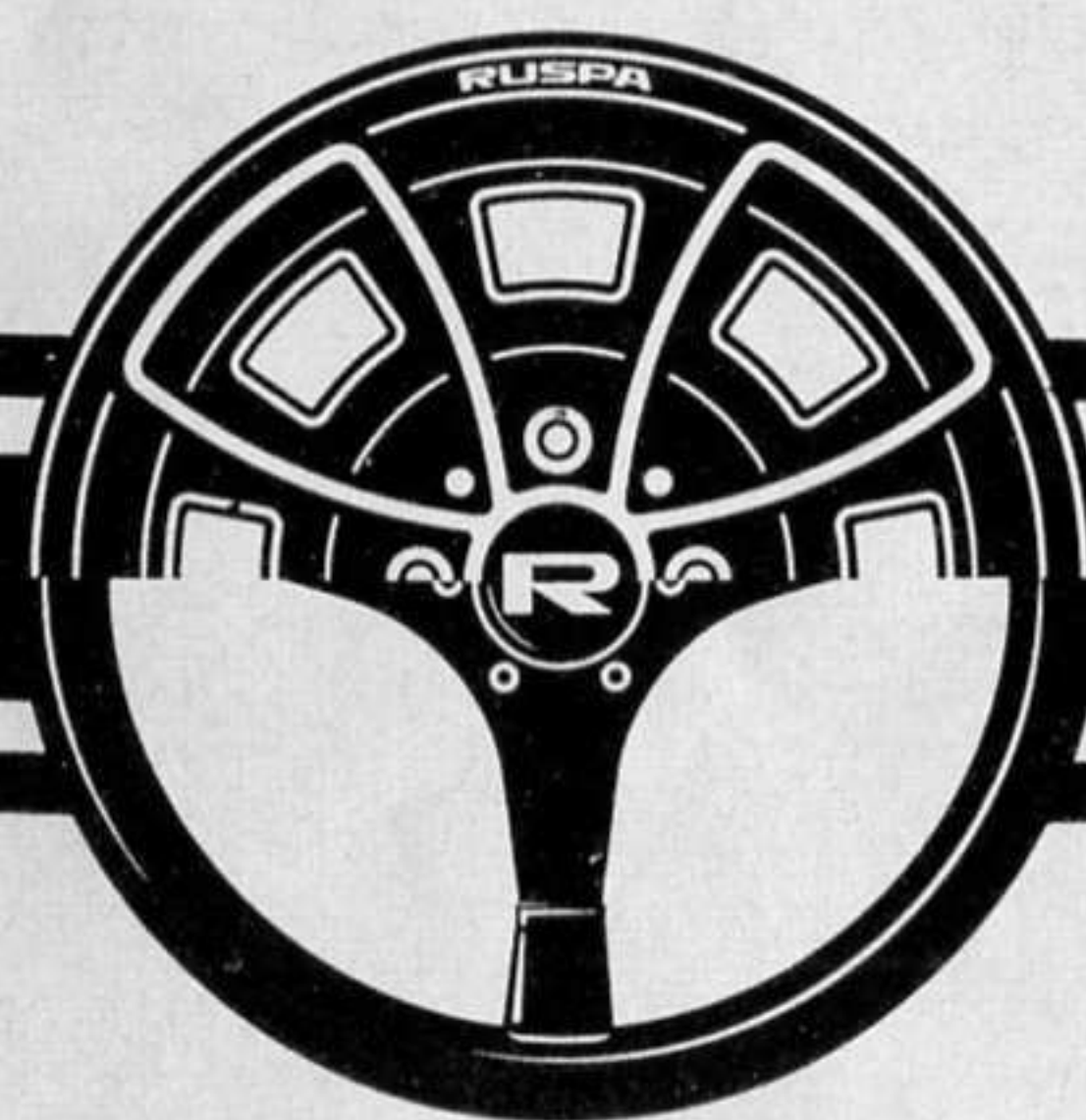


A sinistra, pensierosi Surtees ed Hailwood a consulto nel box. Sotto, due momenti della battaglia fra Peterson e Stewart, che resisterà all'attacco portatogli dalla Lotus-JPS

A sinistra, un altro bel duello ha avuto come protagonisti Regazzoni e Merzario. L'italiano si è dimostrato in forma smagliante ma non è riuscito a mettere la sua Ferrari davanti alla BRM



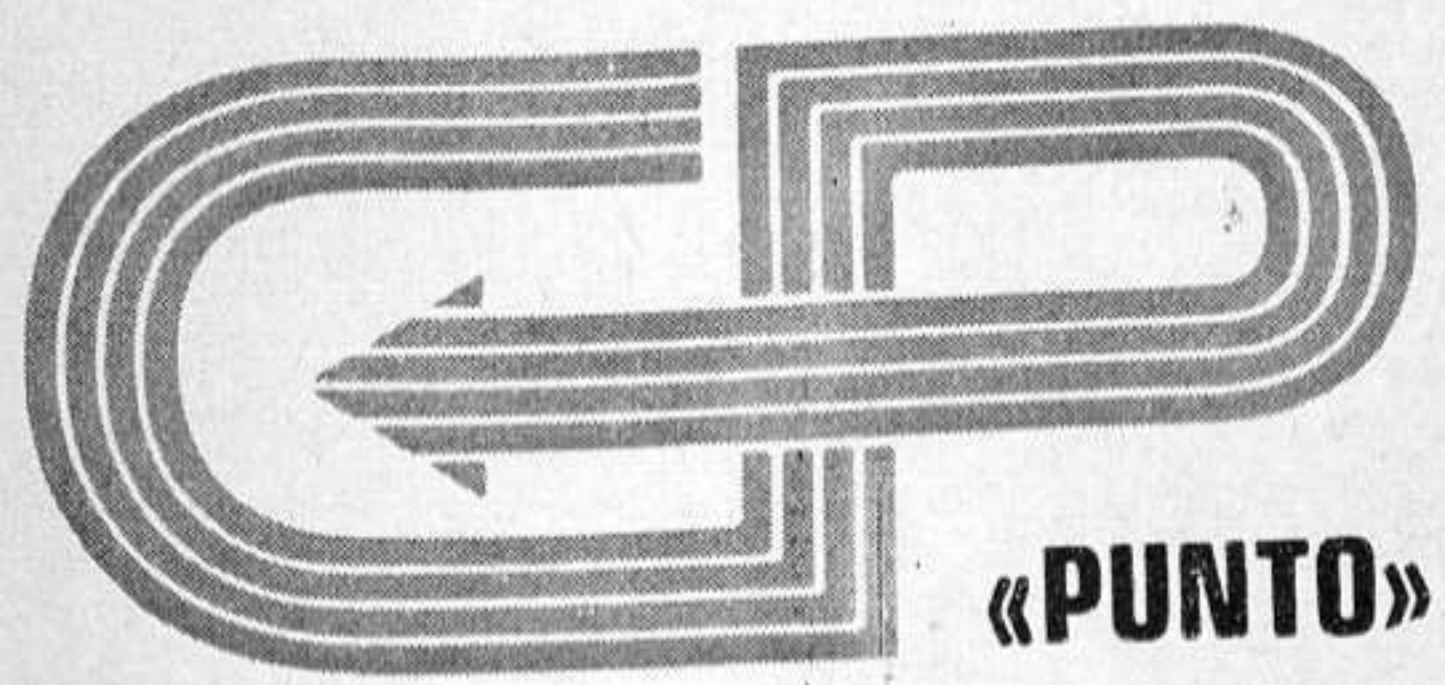
per una vettura piú sportiva, ruote e volanti



RUSPACROMO

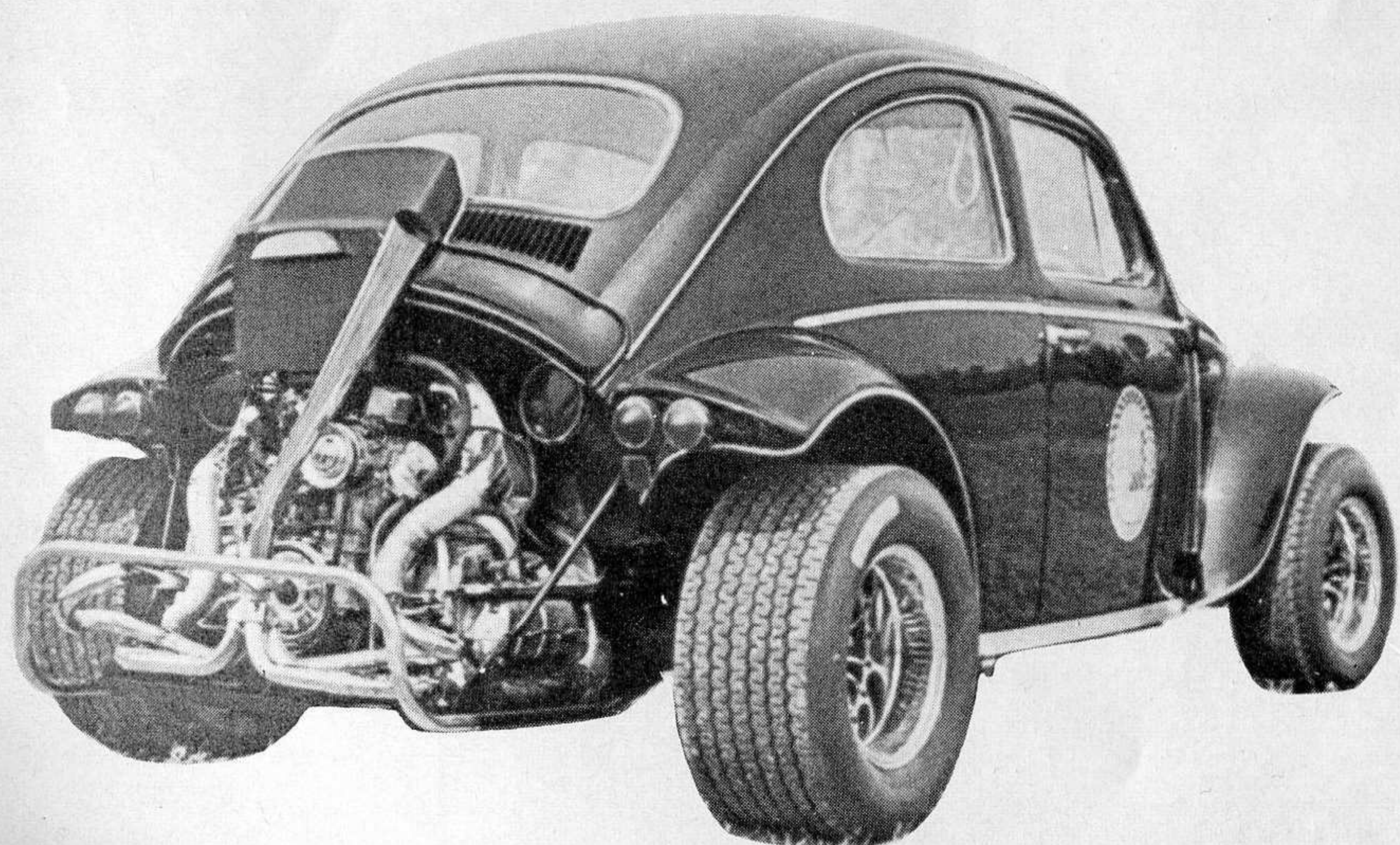
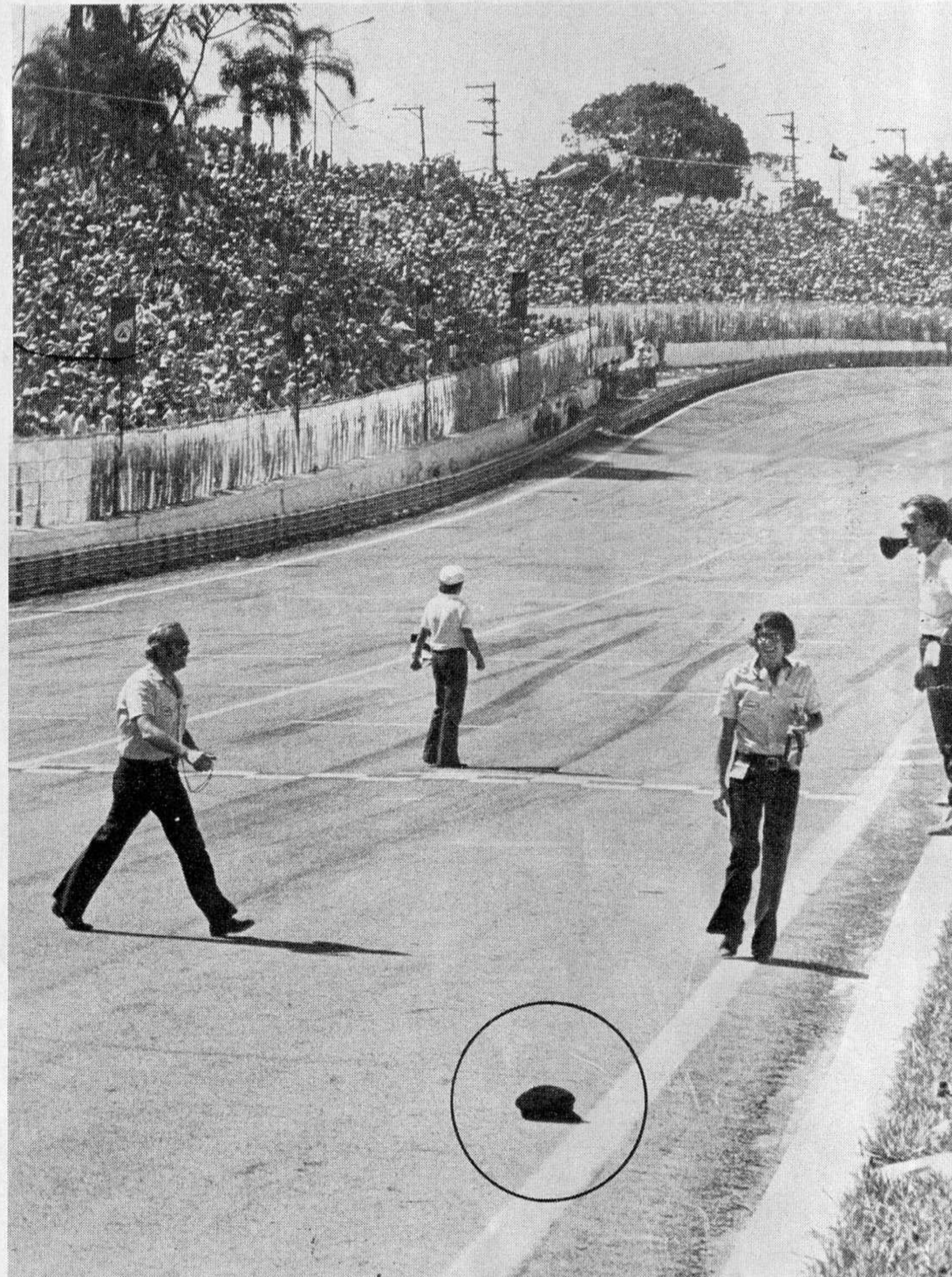
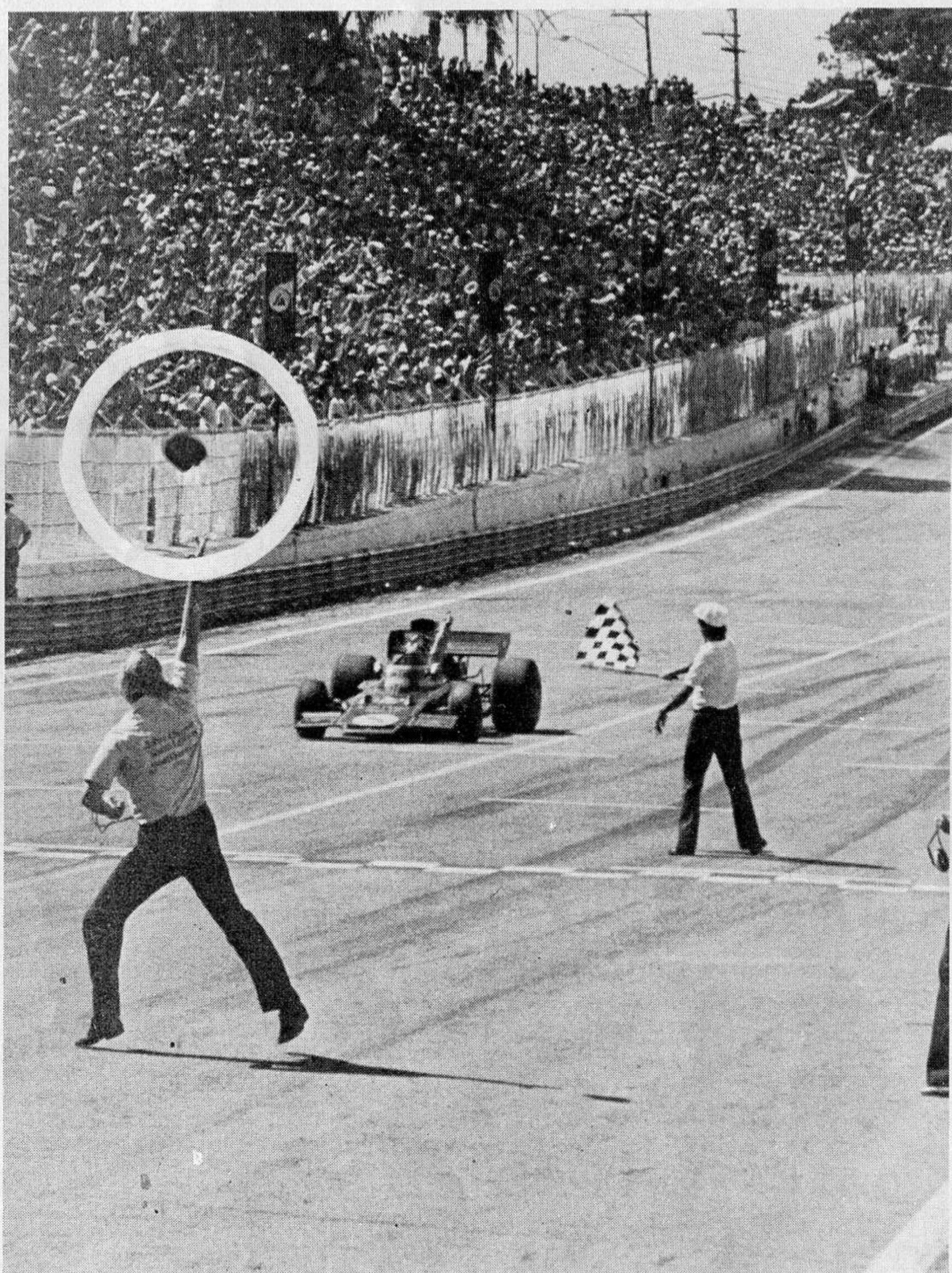
RUSPACROMO

10070 ROBASSOMERO (TORINO)
VIA CRISTOFORO COLOMBO 2
TELEFONO (011) 92.35.400



Il rito del cappellino (alla STEWART)

Per Colin Chapman, ormai il «lancio del berrettino» è divenuto un rito, quasi una scienza esatta che il boss Lotus si augura di perfezionare molto spesso. Ecco le sequenze a Interlagos



ALL CARS AUTOZODIACO

Via Nazionale 69 a - 40065 PIANORO (Bologna) - ITALY - Telefono 051-77.74.68 - 69

LA VOSTRA VOLKSWAGEN STA INVECCHIANDO
RINNOVATELA!
ECCOVI LA TRASFORMAZIONE

"California"

presso tutti i concessionari VW in Italia

Come si può chiudere in attivo
un GRAN PREMIO F.1: ecco i
«costi e ricavi» dell'ARGENTINA

40 milioni d'attivo grazie ai pesos dei tifosi «carioca»

BUENOS AIRES - Che il G.P. d'Argentina F.1 sia stato tutto un successo è facile a dirsi, ma sarà ancor più facile dimostrarlo con le cifre rese note dalla Commissione Amministrativa subito dopo la fine della corsa. Questo bilancio ora sarà esibito al presidente Lanusse perché si renda conto che i colleghi giornalisti avevano ragione a battersi con affanno perché la «temporada» avesse luogo normalmente, assicurando successo di pubblico, di finanze tali da fornire una magnifica immagine dell'Argentina all'estero.

Non vi sono stati rapimenti, i «guerrieri» forse erano fra il pubblico a fare il tifo, l'organizzazione non ha accusato deficienze e tutto si è svolto senza che si avesse a lamentare alcun problema e con la presenza di 15.000 brasiliani che, da soli, hanno lasciato in Argentina l'equivalente in dollari

pari a tre volte le spese sostenute per fare la corsa. I piloti, poi, dovranno votare sull'organizzazione e qui si pensa che nell'anno in corso non vi sarà nessun autodromo che possa far concorrenza a quanto è stato fatto a Buenos Aires e che il punteggio dei corridori se non arriverà a 10 su 10, dovrà arrivare almeno sul 9. Soprattutto perché tutti hanno avuto parole di encomio senza alcuna reticenza e questo ha fatto felici gli argentini.

Il bilancio finale della corsa, a parte il risultato ed allo svolgimento di una magnifica competizione quale forse mai si era vista sotto queste latitudini, ci dice che agli organizzatori sono rimasti in cassa 72.789.959 pesos di guadagno (circa 40 milioni di lire) che saranno bloccati in un fondo speciale per essere utilizzati per altre corse mondiali o internazionali. Ed ecco il bilancio finanziario:

USCITE

Contratto associazione costruttori F. 1	pesos 165.008.044
Trasporto materiale e macchine	68.003.316
Biglietti aerei piloti e meccanici ecc.	76.148.000
Trasporti locali	1.767.800
Affitti	160.000
Stampa biglietti e regolamento	1.822.079
Postali, telefoniche, telegrafiche	10.000.000
Diritti FIA	1.328.400
Sicurezza autodromo	6.436.300
Assicurazioni	55.000.000
Mantenimento e conservazione automezzi	1.608.521
Personale dell'organizzazione	18.847.283
Trasporto macchine IBM	170.000
Diritti doganali	1.940.000
Imposte municipali	19.937.200
Spese varie e impreviste	3.625.498

**Totale uscite pesos 431.802.441
pari a L. 239.933.578**

ENTRATE

Ingressi primo giorno prove 6.878 e 604 parcheggi	7.482.000
Secondo giorno prove 18.352 posti e 1.486 parch.	19.838.000
Ingressi giorno della corsa:	
Tribune 50.352	
Tribuna numerata 3.577	



SARNICO - Questo motoscafo, un «RUDY» dei cantieri Riva, sarà un insolito premio che al termine della stagione dei Grandi Premi verrà assegnato al vincitore del campionato mondiale F.1. Un premio che per i Cantieri Riva vuole essere una specie di ritorno sentimentale nel campo delle competizioni, a ricordo delle tante affermazioni che gli scafi Riva, dominatori incontrastati, hanno raccolto in tutte le parti del mondo. Il «RUDY», runabout di mt. 5,9 equipaggiato da un motore RIVA-Thermo Electron da 190 hp, è uno dei più moderni prodotti in fatto di tecnologia costruttiva e si distingue per

la sua maneggevolezza, agilità, velocità, «tenuta di mare» e sicurezza; una «barca» moderna e sportiva che si presta particolarmente a costituire un premio di prestigio da assegnare ad un campione del mondo dello sport.

La consegna del RUDY, la cui assegnazione ha trovato anche l'approvazione della CSI, avverrà a Sarnico, presso i Cantieri Riva, al termine della stagione automobilistica 1973. Attualmente presso i Cantieri Riva è in corso di definitivo collaudo il «SUMMERTIME», un modernissimo cruiser che può ospitare quattro persone, azionato da un Riva-Thermo Electron da 350 hp, il cui varo è previsto per il prossimo mese.

**In regalo
al campione
mondiale '73
questo
motoscafo**

Prato (al misto)	549	172.052.000
Palco d'onore	468	
Parcheggi	3.603	
Contributi da imprese varie		277.074.000
Diritti televisivi		26.150.000
Vendita manifesti		1.996.400

**Totale entrate pesos 504.592.400
pari a L. 280.329.111**

**Utile di bilancio pesos 72.789.959
pari a L. 40.438.866**

(N.B. - 100 lire italiane valgono 180 pesos)

Le imprese che hanno dato il loro appoggio alla corsa lo hanno fatto in questa misura:

STATALI:

Cassa di Risparmio	pesos 55.000.000
Telefoni dello Stato	10.000.000
Aerolineas argentinas	38.074.000
YPF	50.000.000
Banco Città di Buenos Aires	50.000.000

PRIVATE:

Fiat Concord	10.000.000
General Motors	10.000.000
Massalin e Celasco (Marlboro)	10.000.000
Ford Motor Argentina	10.000.000
Hotel Sheraton	5.000.000
ELMA (flotta)	5.000.000
Azienda del gas	5.000.000
Flotta fluviale cabotaggio	3.000.000
Coca Cola	3.000.000
Peugeot	2.500.000
Accessori Garfunkel	3.000.000
Firestone	500.000
Acindar	500.000
YCF	1.000.000
Siam di Tella	2.500.000
Ammortizzatori Monroe	3.000.000

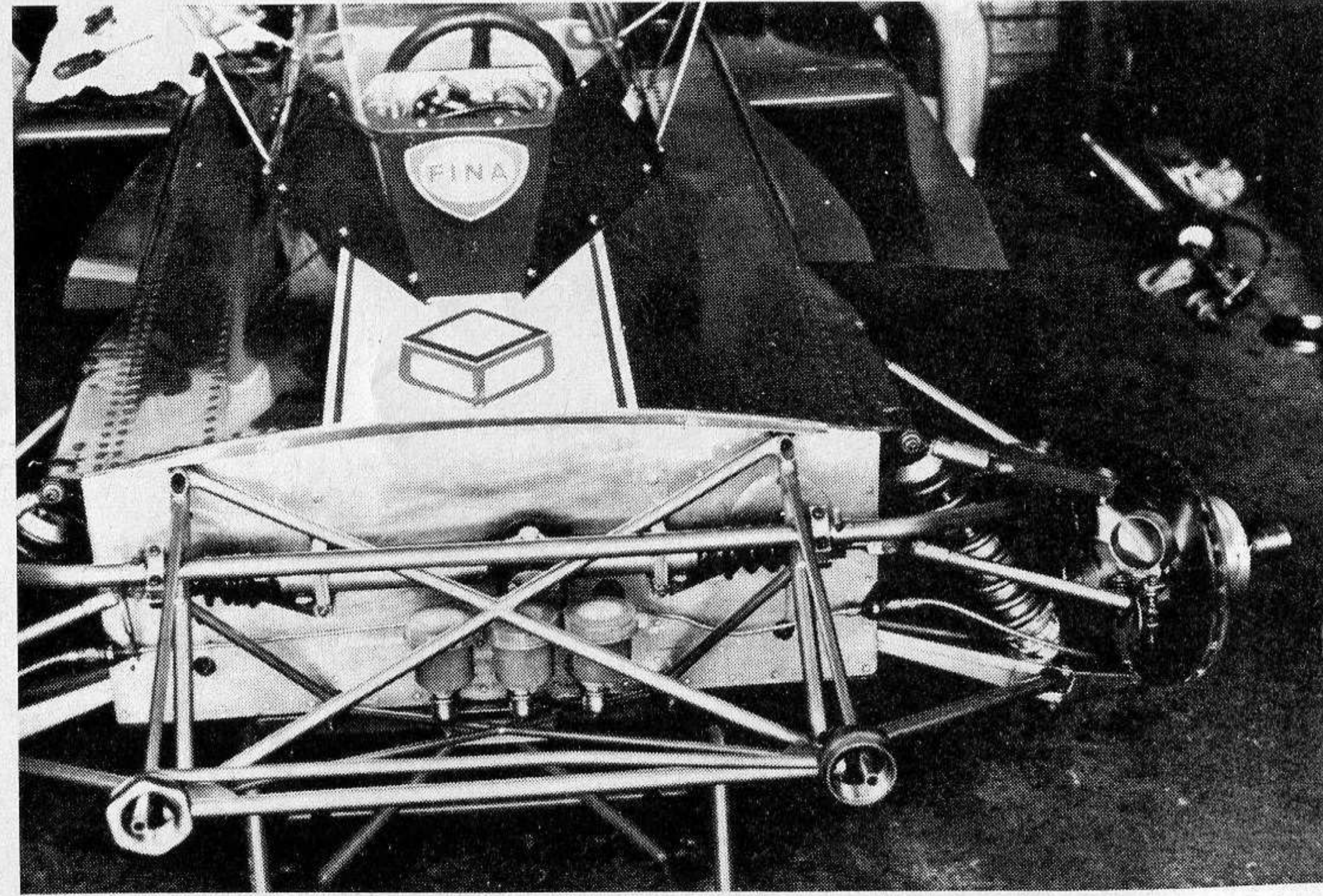
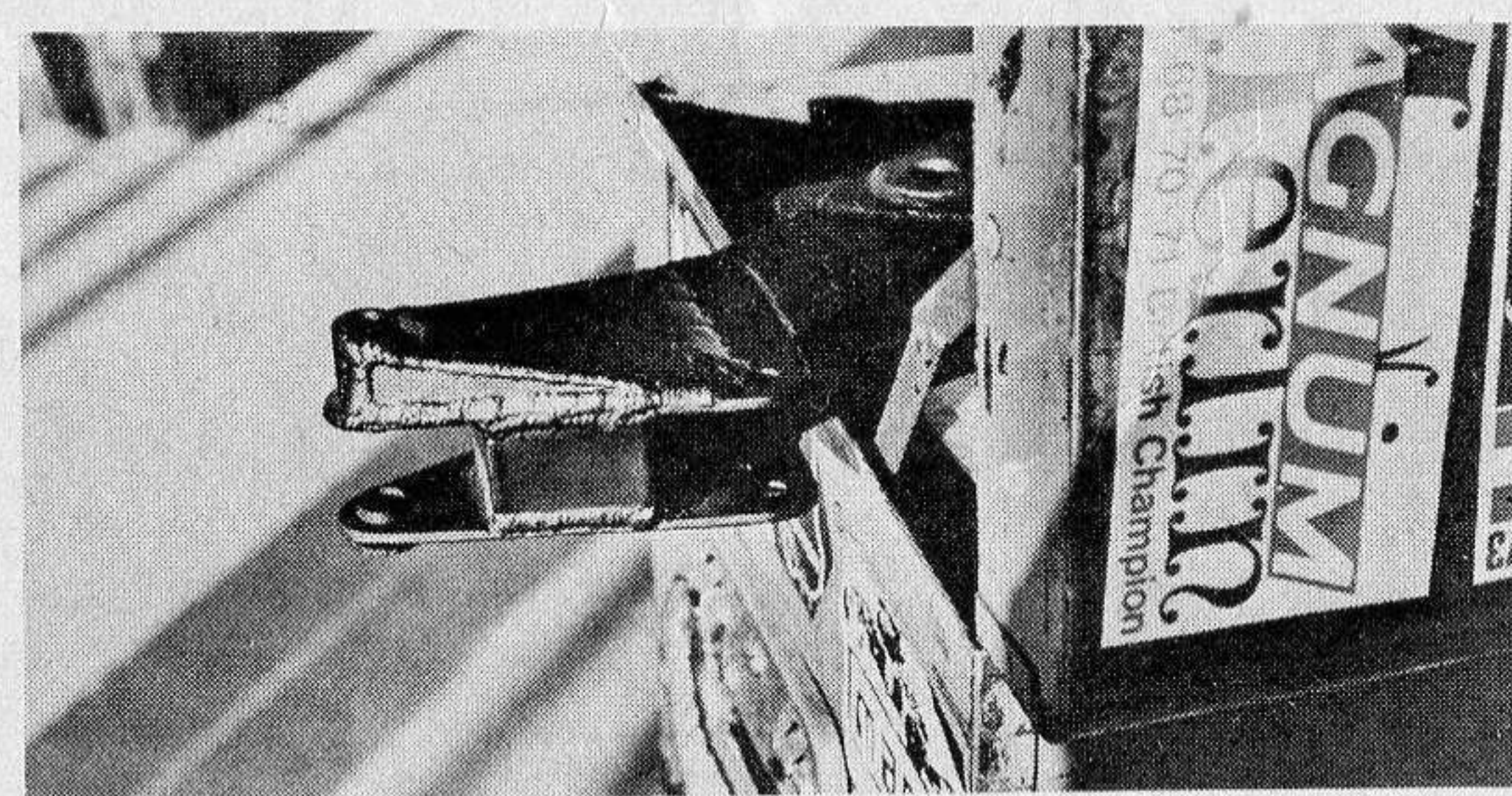
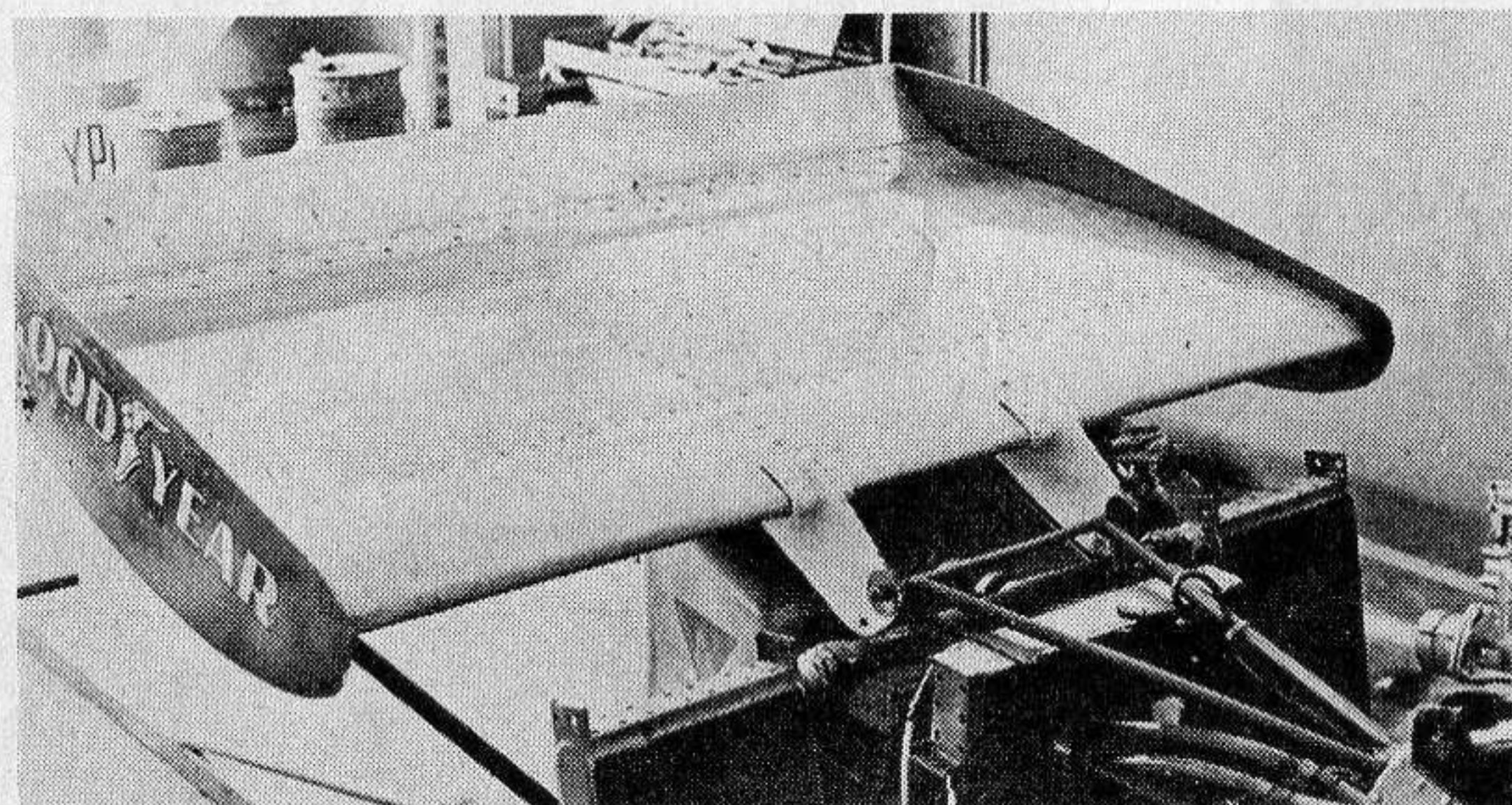
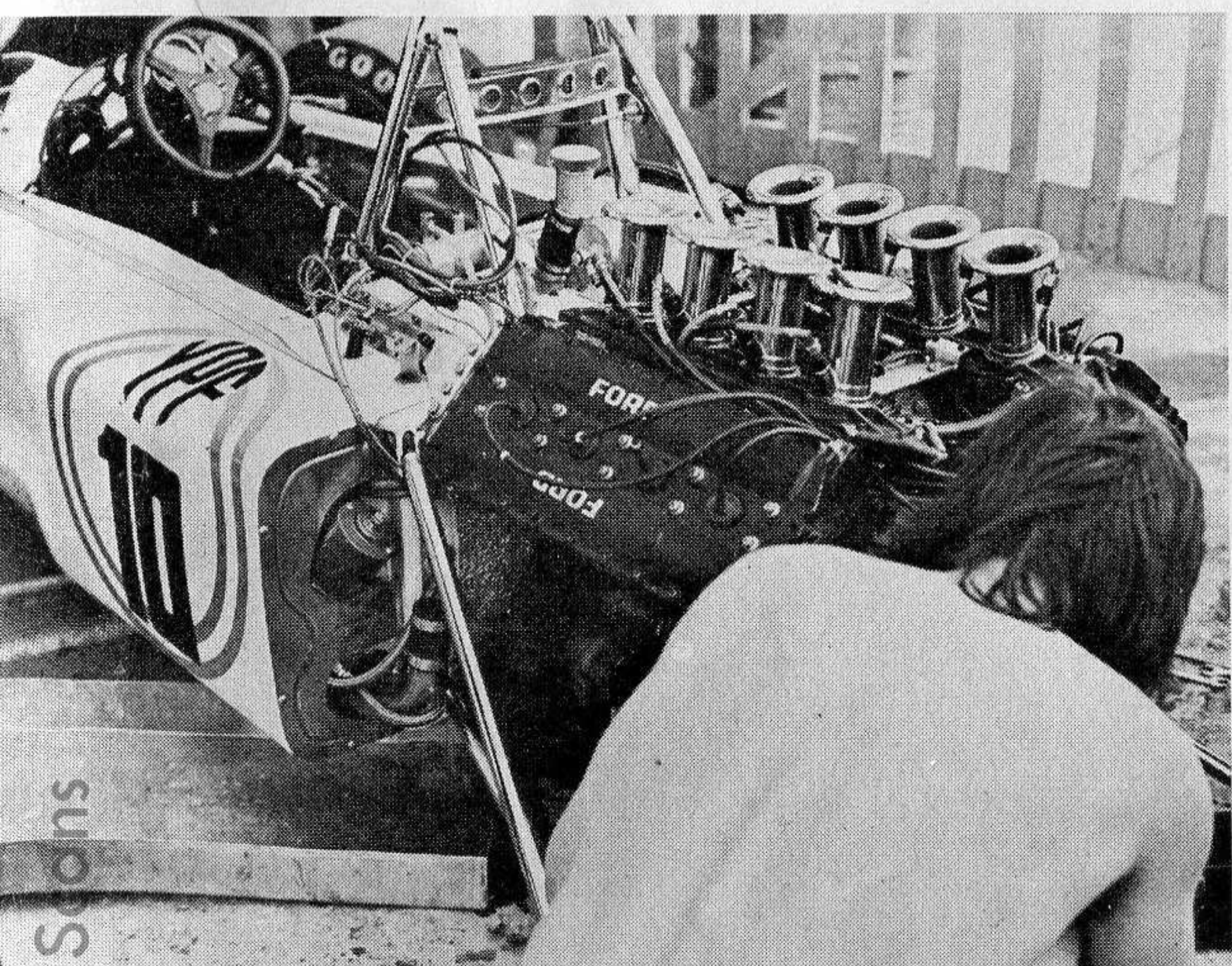
Totale contributi pesos 277.074.000

Queste le nude cifre di un bilancio positivo al quale tutti hanno creduto ancora prima che le risultanze venissero rese note. Gli argentini hanno voluto la corsa, l'hanno avuta e ne sono soddisfatti perché oltre allo spettacolo emozionante e bellissimo, sono rimasti con dei quattrini in tasca ed hanno avuto 15.000 ospiti felicissimi per il trionfo di un connazionale.

E' stata una lezione per tanta gente che non ha creduto nella corsa e nella popolarità di questo sport. L'unico neo, se così lo si può chiamare, è stato il fatto che parecchie centinaia di persone, giunte fino ai cancelli dell'autodromo, hanno dovuto tornare a casa e accontentarsi di vedere la competizione per TV. Per ovviare a questo eventuale futuro inconveniente già si pensa di costruire tribune fisse all'entrata del misto, subito dopo la curva Ascari. Una lezione che ha lasciato tutti contenti e che servirà per molta gente all'estero.

a.c.b.

LONDRA - Come previsto, scrivono in Inghilterra, AMON ha firmato per la Martini-Tecno. Diciamo «come previsto», perché in fondo non poteva andare ad nessun altro. Non c'è mai veramente stata una possibilità di scelta alternativa fra la Tecno-Tecno, progettata da McCall alle officine di Bologna, e la vettura costruita in Inghilterra perché è sempre apparso ovvio che, questa volta il denaro della MARTINI sarebbe andato dove decideva David Yorke ed è stato Yorke a combinare che la vettura venisse progettata e costruita in Inghilterra, anche se intanto una Tecno F.1 del tutto a sé, ha preso forma in Italia e Pederzani ha voluto metterla a disposizione del team rossoblu. Resta da vedere se i dubbi di Amon sulla potenza della Tecno abbiano o no un fondamento, e se i dubbi di tutti gli altri sulla iella di Amon finiranno per venire fugati.



Appunti di tecnica, in attesa delle F.1 nuove. Sopra, canalizzazioni nella scocca per le Brabham. A destra in alto, il nuovo alettone posteriore Ferrari

A sinistra in basso, l'attacco degli ammortizzatori rinforzato già in Argentina dalle Iso. Sopra, il nitido avantreno delle Surtees, non del tutto a punto nelle prime gare mondiali svoltesi in Sudamerica

REVSON campione proteiforme

eccelle anche
nel nuoto, golf
e in atletica

ROTONDA WEST (Florida) - Alla prima edizione del carnevale delle « Superstars » organizzato dalla TV della Florida, hanno partecipato oltre 40 atleti di tutte le categorie sportive. Dall'automobilismo al pugilato, dall'atletica al golf. Ognuno si doveva cimentare in una specialità diversa dalla propria. L'ex campione del mondo di pugilato Joe Frazier ha partecipato a tre specialità: nuoto, golf e sollevamento pesi.

Ha perso ovunque. Nel nuoto, per poco non annegava dopo 10 metri di bracciate. Dinnanzi a lui erano Peter Revson, seguito da Jean-Claude Killy — lo sciatore francese — ed il saltatore con l'asta Bob Seagren. Revson ha battuto tutti di almeno

due lunghezze nel nuoto, ha sconfitto una dozzina nel golf, ha avuto un piazzamento d'onore nei cento metri. Al termine del « tournament » (torneo) Revson ha incassato 6900 dollari, parte dei 122 mila dollari in palio. Anche l'olimpionico Seagren ha portato via 5100 dollari.

Unica sortita nella propria « specialità » vera, Revson ha dovuto accontentarsi di fare una... corsa sulla Jeep-vagoncino che porta i giocatori di golf sul campo senza peraltro vincere né punti né soldi. Quando Revson ha preso parte alla gara di tennis ha battuto 6-1 l'asso dello « Hockey » su ghiaccio Rod Gilbert.



104 mila «PADRINI» per le nozze NASCAR con le corse

2" al box hanno deciso la «500 stock»

DAYTONA - Quando uno parla del « vecchio sud » parla evidentemente del mondo di Witchcraft, del « black magic », della più bella campagna nella più ricca nazione nel mondo. Quando uno parla del Sud ricorda evidentemente gli alti picchi, le montagne verdi che tolgono il respiro a colui che le osserva.

Il profondo Sud, clandestino, pauroso, antinordista, esotico.

Il Sud il Klu-Klux-Klan (una organizzazione che risale al 1800 e che ha seminato morte fra negri, bianchi e cattolici), il Sud con i suoi canti, i suoi campi di cotone che si estendono per migliaia di chilometri. Il Sud, la calda terra che ha dato le origini al « blues », alle grandi lotte fra padroni e schiavi, non era certo noto alle corse automobilistiche.

Centomila per l'anniversario

La NASCAR non poteva celebrare più degnamente il suo 25. anniversario. La 500 Miglia ha fatto da cornice a questa spettacolare manifestazione, e 104.000 spettatori sono stati i padrini più numerosi che in tutte le altre corse.

Ma vogliamo vedere assieme quale sia la cosa che ha aiutato maggiormente Petty a vincere la prestigiosa corsa di 500 Miglia? Ci sono molte ragioni per giustificare la sua vittoria. Importatissima è stata la sua esperienza precedente nelle gare di stock cars. Il suo piano di battaglia era quello di rimanere dietro e attendere il momento più propizio quando le cose potevano andare nel migliore dei modi. Facendo questo non avrebbe affaticato il motore, conservandolo per lo sprint finale.

La sua organizzazione ai box è stato un altro fattore vitale per la vittoria. L'abilità e la velocità dei suoi meccanici gli hanno dato importantissimi secondi che hanno avuto grande peso nel superare gli ultimi avversari nelle fasi finali della gara. Al 190. giro Petty era entrato nei box con una velocità insolitamente alta per il suo ultimo rifornimento: in questa ultima occasione ha perso solo otto secondi

per effettuare l'ultimo pieno. Ed è subito tornato in pista, mentre Baker a sua volta entrava ai box: i suoi meccanici impiegavano per il rifornimento 10"9.

Quando Baker tornava in pista Petty aveva già completato un giro e aveva già rag-

giunto la massima velocità.

Osserviamo il taccuino di gara: delle 40 macchine partite solo 18 hanno portato a termine la gara (meno del 45 per cento del numero totale) e delle 22 macchine fuori gara il 45 per cento è stato messo fuori uso da rotture del

motore. Young Gordon Johncock si era ritirato al 35. giro con il motore fuori uso: Pete Hamilton aveva percorso solo 33 giri senza avere problemi di motore. La Mercury di David Pearson bruciava una valvola nel corso del 63. giro, mentre Bobby Allison brucia-

va il suo motore. Jim Vandiver aveva coperto 122 giri prima di abbandonare, Coe Marlin, vincitore della corsa preliminare di 125 miglia usciva dalla scena al 125. con il motore fuori uso. E la lista dei ritiri va ancora avanti un pezzo. Al 67. giro Marty Robins, famoso milionario cantante distruggeva il motore e sbatteva contro un muretto: stessa fine faceva il motore di John Utsman al 153 giro (da notare che ogni motore costa circa sei milioni e mezzo e la maggioranza è costruita in alluminio).

La Daytona 500 è stata probabilmente un'anteprima valida che ci darà le previsioni di quanto ci potranno offrire le gare Nascar nel '73. Le alte velocità, le sopraelevate e i muretti come a Daytona, Talladega e Ontario impegneranno seriamente le vetture in questa serie di gare.

Un addio in bellezza

Al termine della gara, Richard Petty commentava la sua gara fortunata: ha detto che quest'anno sarà la sua stagione migliore. Quando gli è stato chiesto se intendesse abbandonare le competizioni ha risposto: « Bisogna temere molte cose, non certo aver paura di voler correre. Poi si sale sulla macchina e si corre. E si vuole vincere sempre di più: a questo punto l'idea di abbandonare è veramente lontana ».

Ma questo abbandono non sarà poi così lontano: all'età di 35 anni Petty si renderà conto che fra non molto non potrà rimanere a lungo fra i piloti praticanti. Ma prima che quel giorno venga, Richard Petty farà parlare a lungo di sé sui circuiti NASCAR.

e. s. y.

Adriano Manocchia



BELL «emigra» negli USA

Correrà in F. 5000 per «Lotar»

SANTA ANA (California) - Una delle più anziane scuderie da corsa, il Motschenbacher Racing Enterprises, ha ripreso la propria attività dopo un disastroso incendio e, con un nuovo pilota e una fiammante nuova vettura, parteciperà al campionato L&M.

« Avremo l'inglese Derek Bell — ha detto Lothar Motschenbacher, presidente della scuderia annunciando il programma 1973 — che guiderà una ex-F. 1 McLaren M19 trasformata per il campionato L&M F. 5000 e con lui punteremo al successo. Le credenziali di Bell sono terrificanti (sic!). Ha vinto alcune gare negli ultimi due campionati ed è sempre stato alla guida di monoposto F. 1, F. 2, F. 3 e di piccole e grosse vetture sport. Scegliete uno di questi mezzi e con gli stessi Bell ha vinto. Credo di aver fatto un buon affare e di riuscire con lui a battere chiunque altro nel campionato ».

Motschenbacher ha dato l'annuncio dell'assunzione di Derek Bell nel suo nuovo quartier generale, aperto recentemente a Sant Ana, quello che ha preso il posto dell'edificio bruciato che è andato completamente perduto assieme a tre vetture e a qualche decina di migliaia di

dollari di equipaggiamento. Nell'incendio, avvenuto il « giorno del ringraziamento », anche Motschenbacher fu vittima delle fiamme. Ora è sulla via della completa guarigione e non ha certo rinunciato all'idea di scendere nuovamente in gara.

« Non penso affatto di smetterla con le corse — ha detto — ma avendo avuto la possibilità di mettere assieme questo affare, una vettura assolutamente competitiva e un pilota del calibro di Bell, penso che la miglior cosa da farsi sia di concentrare i miei sforzi nelle possibilità di vincere il campionato L&M. Inoltre, costruiremo vetture anche per terzi ».

La McLaren M19 è simile a quelle che ora partecipano al mondiale piloti ed è stata leggermente modificata per permettere l'installazione di un motore Chevrolet V-8, preparato in Inghilterra; dovrà essere pronta per l'inizio del campionato, ovvero per il 19 aprile quando si disputerà la corsa di Riverside. Il capo meccanico della scuderia è John Collins mentre il reparto motori è affidato a Bill Rohrbacher.

e anche nel CAN-AM col 917-10

● Le Porsche con compressore prendono il posto occupato prima dalle McLaren, dominando gli schieramenti della Can-Am se non altro in quantità. L'elenco per la serie '73 è questo: una Penske 917 per Donohue, due Rinzler 917 per Follmer e Kemp, la ex-Gregg 917 per Hurley Haywood, due vetture con piloti ancora da designare della Vasek-Polak e ci arriva voce che nell'ultima parte della serie ci sarà anche Derek Bell con la Porsche di Willi Kauhsen, come del resto avevamo già anticipato.

● La pista di collaudo della VAUXHALL ha fatto registrare una attività record nel 1972: i vari modelli della fabbrica inglese ed i veicoli commerciali BEDFORD vi hanno percorso la bellezza di 3 milioni di chilometri.

● Un bel record vanta la BORG-WARNER che produce giornalmente 1.000 trasmissioni automatiche delle quali il 38 per cento per la Ford Cortina, il 44 per cento per Triumph 2000 e simili, il resto per automobili varie.

● In tutto ciò che accade nelle corse, pare nascondersi un precedente. Quanto ho raccontato poco tempo fa, sulla tentazione di fronte alla quale si è trovato Gregg, al quale era stata offerta una grossa somma per portare la sua Porsche, sicuramente al comando a Daytona, al box per farla lustrare, ha fatto tornare a galla l'eco del primo Grand Prix svoltosi a Spa nel 1925. Le Alfa P2 pilotate da Ascari e da Campari si erano dimostrate superiori al resto del piccolo schieramento e, mentre giravano solitarie nelle ultime fasi del Grand Prix di sei ore, il

pubblico belga cominciò ad annoiarsi e quindi ad arrabbiarsi, al punto da fischiare la gente ai boxes degli italiani. Infuriato, di fronte a questo sfoggio d'ira generale, il direttore del team Alfa segnalò ad entrambi i piloti di fermarsi, poi li fece sedere perché facessero una rapida colazione, della durata di cinque minuti, mentre le vetture venivano lavate e lustrate. Dopo i due furono rispediti in pista, verso la vittoria. « Infuriando così ancor più la folla » come ricorda Peter Hull, nel suo libro sull'Alfa.

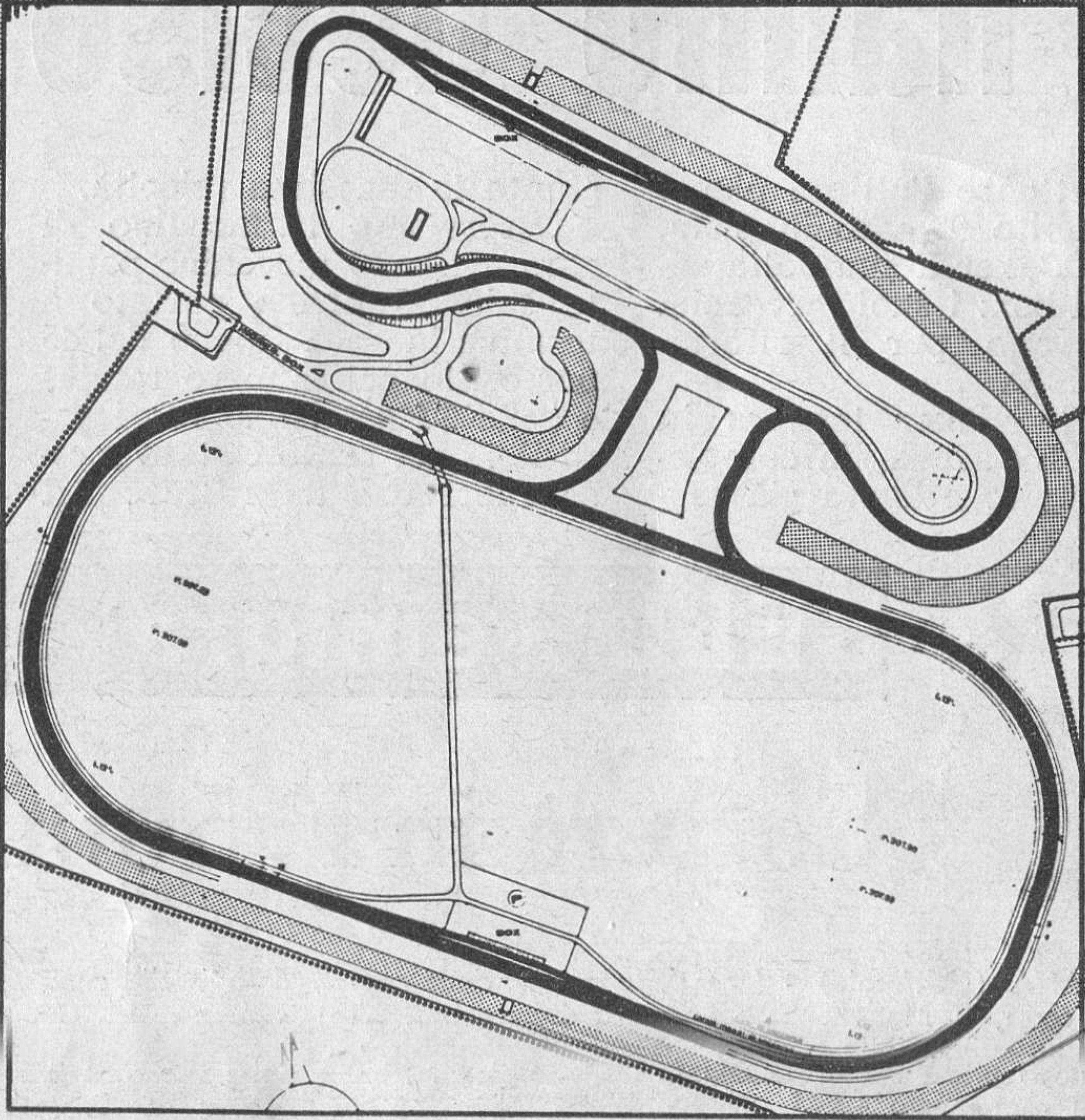
● Sessanta automobili elettriche per passeggeri, del costo di 1.000 sterline ciascuna (1.410.000 lire) sono state ordinate dall'Ente britannico per la elettricità alla ENFIELD di Cowes.

● La BRITISH LEYLAND, la FORD e la VAUXHALL stanno sperimentando un nuovo tipo di indicatore di velocità, chiamato « a testa alta » che permette, a mezzo di specchi, di leggere le indicazioni sul parabrezza invece che sul cruscotto. Tutto per la maggiore sicurezza.

ETICHETTE AUTOADESIVE
SERIGRAFIA
SALOMONI
SALSOMAGGIORE (PR) Tel. 75226

MODENA - Ci siamo (...quasi) per l'autodromo « Marzaglia ». La riunione convocata per la sottoscrizione dell'impegno, che prevede la concessione di un milione e cinquecentomila metri lineari di area, già di proprietà — in buona parte — dell'Opera Pia Livizzani, in uso per cinquant'anni all'ACI e quindi all'A.C. Modena, ha avuto luogo nella residenza Municipale, senza però che si potesse mettere il nero sul bianco. Il Presidente dell'ACI avv. Carpi de' Resmini al suo arrivo a Modena ha appreso che 300 mila metri lineari di terreno, successivamente acquistati dal Comune per far fronte alle esigenze del nuovo progetto dell'ing. Ugo Cavazzuti, non erano stati « rogati », ma soltanto impegnati con compromesso. Questione ancora di qualche settimana.

Presenti, oltre al Sindaco dr. Germano Bulgarelli, il Presidente dell'ACI d'Italia avv. Carpi de' Resmini, il Presidente della Amministrazione Provinciale Sergio Rossi, il presidente della CSAI ing. Alberto Rogano, l'ing. Enzo Ferrari, l'ing. Angelo Orlandi presidente dell'AC Modena, il direttore dello stesso Ente comm. Adriano Grattarola, l'ing. Ugo Cavazzuti progettista del-



Nella foto in alto, l'ing. Ferrari, il presidente CSAI Rogano, il sindaco di Modena Bulgarelli, il presidente ACI Carpi nel corso della riunione per la pista di Marzaglia, di cui vedete il tracciato nel disegno. Il progetto è dell'ingegner Cavazzuti in piedi al centro della foto

Per un rogito di 300 mila mq. ancora sospeso

L'«autodromo per forza»

MODENA
anno 1

l'impianto, il nuovo vice Sindaco Ternelli, gli assessori Ronchetti e Bisi, il segretario generale della Provincia dr. Fausto Arata e rappresentanze delle Giunte Comunali e Provinciali.

C'è stato chi ha sottolineato l'assenza di alcuni rappresentanti della stampa specializzata (come il nostro direttore) senza sapere che non erano stati invitati (forse il Sindaco Bulgarelli si era già sforzato troppo con la famosa lettera di risposta polemica, per impegnarsi anche in una piccola missiva di invito!... n.d.r.).

Bulgarelli si è rifatto alla lunga e complessa vicenda, accennando all'ultima operazione, che non ha permesso la sottoscrizione della convenzione. « Fra una trentina di giorni avremo concluso la vicenda — ha detto. — Purtroppo la programmazione va avanti a colpi di gomito. Oggi completiamo la fase preparatoria e stiamo per risolvere anche l'alternativa aeroporto che sorgerà adiacente all'autodromo. Ce l'abbiamo fatta, ora partiamo... ».

Per il Presidente dell'Amministrazione Provinciale Sergio Rossi si tratta di una opera di « valore popolare - etico culturale ». Rossi, che recentemente aveva presieduto una « Conferenza sulla economia modenese », parlando della funzione degli Enti locali nel quadro degli impegni regionalistici, ha sottolineato l'apporto della Provincia. E' comunque significativo

che anche la Provincia, che ha molti progetti di inserimento della vita pubblica, imprenditoriale, del territorio, della viabilità ecc., in una programmazione intesa a evidenziare le autonomie provinciali collegate, ovviamente, a quelle regionali, si sia fatta partecipe di questa iniziativa. Il Sindaco di allora Triva e la sua Amministrazione, cinque anni fa, avevano, con questo autodromo, anticipato l'avvento delle Regioni.

Lentezza operativa

Per il Presidente dell'ACI De' Resmini « non si possono condividere gli apprezzamenti fatti in questa riunione sulla lentezza atavica che prende l'avvio dall'Epoca Borbonica... Per il progetto di Modena non si è trattato di un esempio di lentezza operativa, perché la situazione era complessa con la presenza di tre Enti interessati che dovevano raggiungere — e hanno raggiunto — un accordo... Comune e Provincia di Modena daranno in uso per 50 anni l'autodromo all'ACI che lo affiderà all'AC Modena; fra mezzo secolo ritornerà agli Enti che hanno acquistato il terreno. Non possiamo dar luogo alla formalizzazione della convenzione perché, fortunatamente, c'è stato il suggerimento dell'ing. Ferrari che ci ha fatto considerare

l'opportunità di costruire un autodromo di nuovo tipo non solo veloce, ma per sperimentazioni tecniche riservate a Modena che costruisce macchine speciali. Debbo ringraziare pubblicamente l'ing. Enzo Ferrari per il suo prezioso intervento ».

Carpi de' Resmini ha annunciato che nella giornata della riunione di Modena, la Banca Nazionale del Lavoro gli aveva comunicato la sua disponibilità per il finanziamento. « A Modena si faranno tutte le gare possibili — ha concluso Carpi de' Resmini — l'anello di alta velocità consentirà medie di 255 e punte di 330 orari. Vicina ci sarà la pista degli aerei... le macchine continueranno a volare... Tutte le volte che vengo in Emilia mi sento rincorare per il fervore di opere. Non avremo la cerimonia per la posa della prima pietra ma ci troveremo tutti a Modena per dare il via al primo Gran Premio e sarà proprio l'ing. Ferrari, che potrà assistere dopo anni e anni a una gara (che si svolgerà nella sua città), a dare la partenza ».

Naturalmente attesa la parola dell'ing. Enzo Ferrari il quale aveva raggiunto il giorno prima il traguardo dei 75 anni (auguri et semper ad maiora). Ferrari ha rifatto la storia del vecchio impianto e ha voluto chiarire che « Modena non farà concorrenza a nessuno ». In quanto a Monza ha ribadito che avrà sempre la sua importante funzione. Quella di Modena sarà una

pista sicura e se sull'anello ad alta velocità è stata proposta una « chicane », ciò è dovuto allo scopo di evitare scie.

Per Rogano si è trattato di « una scelta ragionata. Imola e Modena erano una falsa alternativa perché Modena era già una alternativa. Imola è utilizzabile solo 32 giorni all'anno. E' stata una scelta ragionata perché non v'è dubbio che fra i due autodromi c'è una netta diversificazione. Io non ho mai detto che quello di Modena non sarà un impianto sicuro perché è stato progettato in tutta la sua sicurezza ». (Ma l'ing. Rogano non aveva detto esattamente il contrario al Convegno delle Commissioni Sportive a Bologna nel '70? n.d.r.).

L'esempio di Fiorano

Ferrari ha accennato alla possibilità di prove Intercontinentali. E' il suo sogno quello di giungere a una realizzazione di questa importanza e la costruzione di « Marzaglia » (pronta alla fine del '74 o primi del '75, fra due mesi circa l'assegnazione degli appalti, poi la formula della gestione; l'ACI delegherà l'AC Modena che troverà la soluzione migliore) potrà essere sede per una di queste prime sfide Europa-USA.

La spesa di un miliardo potrà essere superata. Però l'esempio di Fiorano potrebbe suggerire molte cose.

Ci sarà il problema degli allacciamenti stradali. Ci sia permesso di riferire che attualmente si raggiunge la zona, a circa sette chilometri da Modena, deviando dalla via Emilia e percorrendo una provinciale che attraversa, con un sottopassaggio, la linea ferroviaria Bologna-Milano. E' certo che occorrerà l'allacciamento a sud col casello dell'Autosole distante pochi chilometri e a nord con la Brennero. Ma si dovrà trovare sfogo anche con l'anello di scorrimento alla periferia della città.

Grossi problemi, ovviamente, che prevedono l'esproprio di altri terreni. Soprattutto considerando che in zona nord ovest sorgerà l'aeroporto del quale abbiamo scritto recentemente annunciando l'acquisto di terreni a questo scopo da parte del Comune. E' indubbio che l'Amministrazione Comunale avendo necessità di sbloccare l'area del vecchio aerodromo e le zone adiacenti per costruzioni e il « verde » previsti dal Piano Regolatore ed essendo già stati sottoscritti impegni da parte del Comune c'è la massima urgenza per decentrare e far cessare la coabitazione aero-auto-moto.

Mario Morselli

Come KRANEFUSS prepara (con calma) a COLONIA
la stagione TURISMO delle FORD-CAPRI anti-BMW

CHI ha paura di Jochen Neerpasch?



COLONIA - Fuori del piccolo capannone, dove ha sede il reparto competizioni della Ford Colonia, nella piccola area di parcheggio è sintetizzato il nuovo ordine gerarchico dello staff direttivo. In prima fila la «Granada» preparata del «boss» Michael Kranefuss. Poi via via in ordine decrescente le Capri RS 2600 bianche e blu del «vice» Schilling, dell'addetto stampa Nestl, del direttore tecnico Ammersleger. Unica eccezione il Capri «Pirana» (quello con il motore 5 litri della Mustang che viene commercializzato solo in Sudafrica) del responsabile dei telai e delle sospensioni Knutzinger.

Il «capriccio» di Knutzinger (è un «artista», dicono, per cui bisogna cedere in disciplina!) è però l'unica cosa che non rientra nel metodico (stavamo per dire «teutonico») «piano dei lavori» messo a punto dalla Ford per la stagione sportiva 1973.

Come è noto il reparto sportivo della filiazione tedesca della Casa americana parteciperà quest'anno alle sole gare del Campionato Europeo per vetture da Turismo. Le vetture saranno ancora le Capri RS che già nel 1972 hanno conquistato con Jochen Mass il titolo europeo per conduttori.

Durante l'inverno i tecnici ed i 18 meccanici di Colonia hanno lavorato a lungo sulle «Capri» per migliorarne le prestazioni. In attesa dei nuovi motori a sei cilindri da 3400 a quattro valvole, i cui dise-

gni sono già stati ultimati (con le prime prove al banco previste entro i prossimi mesi di giugno-luglio) le modifiche hanno riguardato motore e sospensioni.

Per il motore si è proceduto a modificare il disegno della camera di combustione dei cilindri, con conseguente modifica della testata. Inoltre si è adottato un nuovo albero a camme. La potenza media disponibile perciò è salita ora a 315 HP a 7300 giri-minuto con regime di utilizzazione da 4000 a 7900 giri, contro i 290, 295 HP a 7800 giri-minuto utilizzabili lo scorso anno.

Restando nel settore delle potenze ottenibili c'è da notare che lo scorso anno si era notato uno strano fenomeno. Infatti in determinate occasioni si verificavano dei «buchi» di potenza impressionanti. Accurati studi hanno fatto scoprire che la causa di queste deficienze era originata da una certa mancanza di afflusso di aria alle trombette di aspirazione. Il fatto dipendeva esclusivamente dai fenomeni di «turbolenza» a cui andava incontro l'aria in arrivo dall'area del radiatore e compressa tra «pipette» e cofano.

Ora la Ford ha approntato di conseguenza un nuovo tipo di cofano anteriore. In questo cofano l'aria in arrivo dal frontale è mantenuta sempre nello stesso volume grazie all'adozione di un radiatore dell'acqua più piccolo, viene convogliata lungo una specie di tunnel, ricavato in vetrore-

sina nella parte inferiore del cofano stesso, direttamente ai «conetti» di aspirazione garantendo così in qualsiasi condizione il perfetto funzionamento del sistema di alimentazione.

Per quanto concerne invece telaio e sospensioni, oltre alla «cura» Broadspeed di cui abbiamo già riferito su «AUTOSPRINT», le Capri, che nel 1973 saranno contrassegnate solo dalla sigla «RS» senza numeri pur avendo una cilindrata totale di 2995 cc, presenteranno anche gomme di dimensioni eguali a quelle delle F. 1 e cioè da 12" sul davanti e addirittura da 14" sul retro. Queste gomme saranno come al solito Dunlop, con una nuova miscela che consentirà loro di durare anche sei ore di seguito senza dar luogo a fenomeni di usura.

Accanto a queste modifiche che, diciamo, rientrano nella normale evoluzione della tecnica, le «Capri» versione 1973, vetture che, non dimentichiamo, prendono parte ad un Campionato riservato alle gr. 2 cioè «vetture di serie adattate alle competizioni», presentano anche alcuni particolari nuovi che hanno il sapore della fantascienza. Come ad esempio gli enormi freni a disco, presi a prestito da quelli impiegati sulla Porsche «Can-Am» da mille e passa cavalli.

Ma i freni a disco non rendono ancora l'idea della «sostituzione» se diciamo che tutti i cavi dell'impianto elettrico sono stati acquistati

presso una ditta del settore aeronautico. Il perché è presto detto. Grazie a questi cavi, impiegati abitualmente negli aerei supersonici, i tecnici della Ford riescono a risparmiare sul peso qualcosa come due chili e mezzo!

Chiarito questo particolare non dovrebbe fare più meraviglia il fatto che l'impianto antincendio per quanto concerne l'abitacolo sempre per la questione del peso sia sistemato all'interno dei grossi tubi che compongono il roll-bar. Il bello è che per stessa ammissione di Kranefuss il peso delle vetture, omologate secondo la fiche a 900 chili, ben difficilmente scenderà al di sotto dei 920-930 chili.

La prima uscita delle Capri «RS» avverrà come è noto alla prossima «4 Ore di Monza». Sebbene al momento a Colonia siano ancora un po' indietro con i lavori, di allestimento delle 6 vetture in programma, Kranefuss conta di allineare alla corsa italiana di apertura dell'Euro-turismo, tre vetture, rispettivamente per Stewart-Glemser, Birrell-Fitzpatrick, Mass-Scheckter.

L'impegno di Stewart con la «Ford Colonia» prevede tre o quattro corse dell'intero calendario, mentre Jody Scheckter dovrebbe essere disponibile per 6, 7 gare al pari di Mass. C'è da dire che forse la vettura di Stewart verrà equipaggiata con gomme Goodyear in considerazione del contratto particolare che

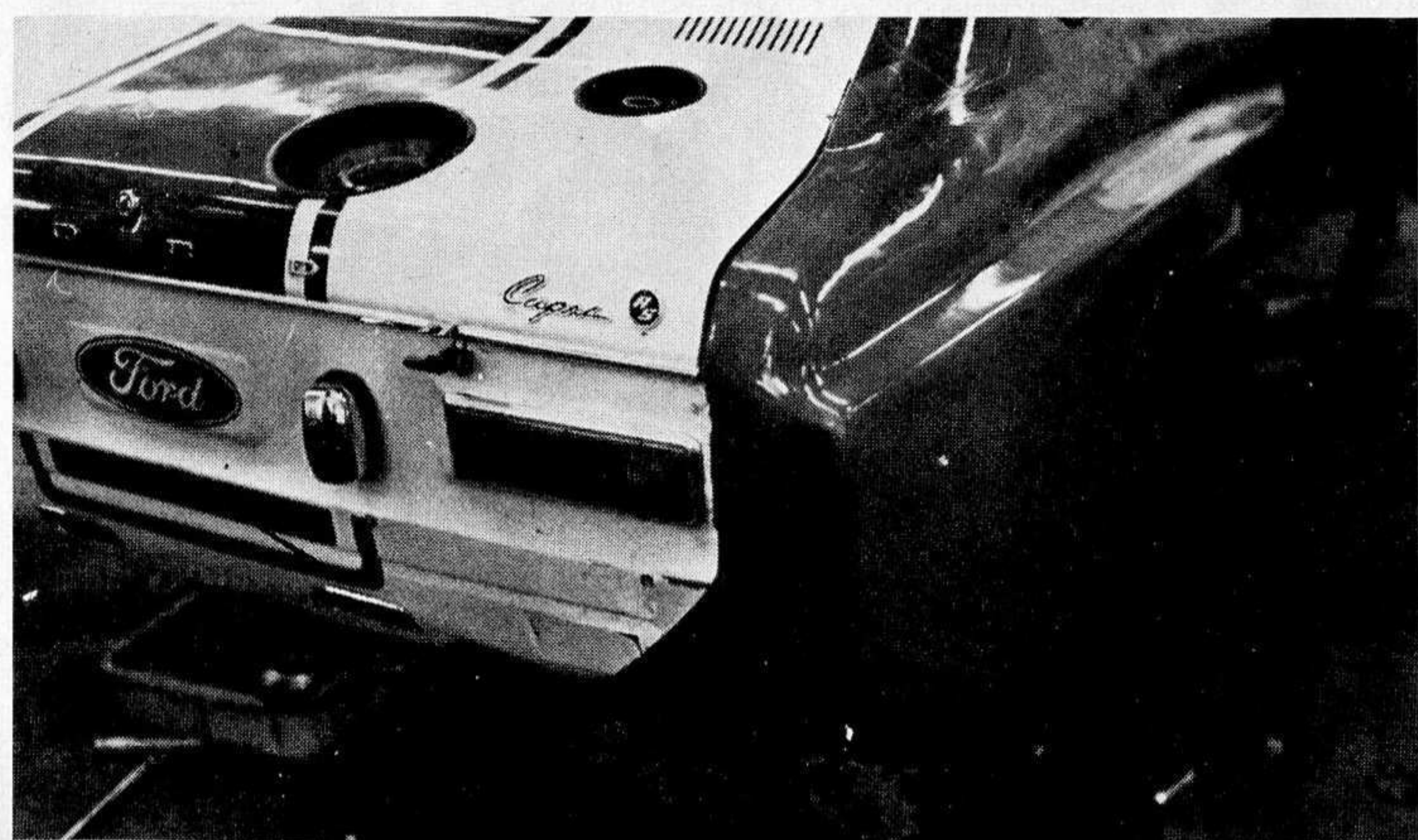
lega lo scozzese con la Casa americana di pneumatici.

Per quanto riguarda gli impegni extra campionato, Kranefuss ha confermato la partecipazione delle sue vetture alla «24 Ore di Le Mans» mentre un punto interrogativo è rimasto sulla «Targa Florio». Non tanto perché l'équipe tedesca non desidera partecipare alla «classica isolana» quanto perché essa si disputa solo una settimana prima della «6 Ore del Nurburgring» la gara «clou» dell'Euro-turismo 1973.

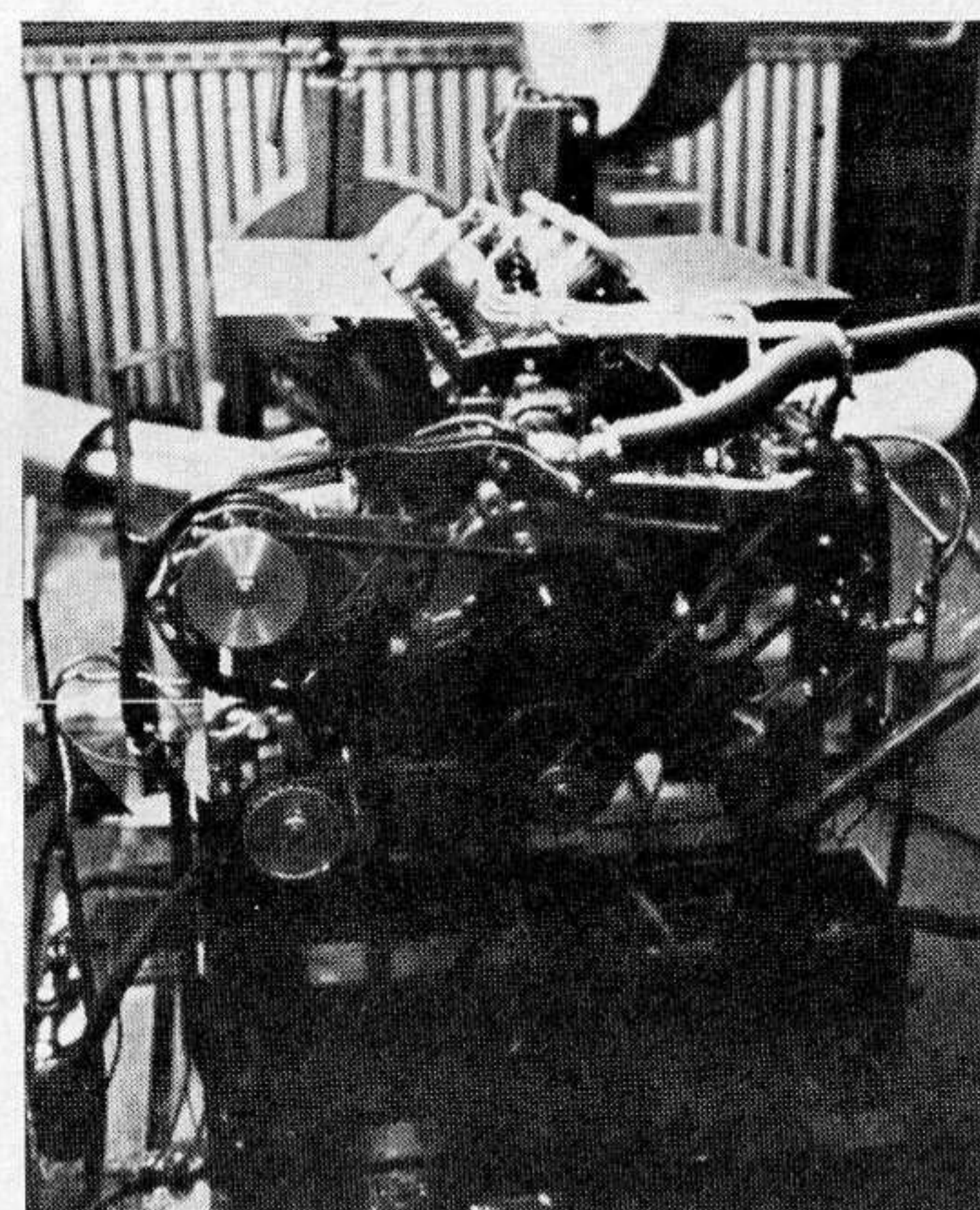
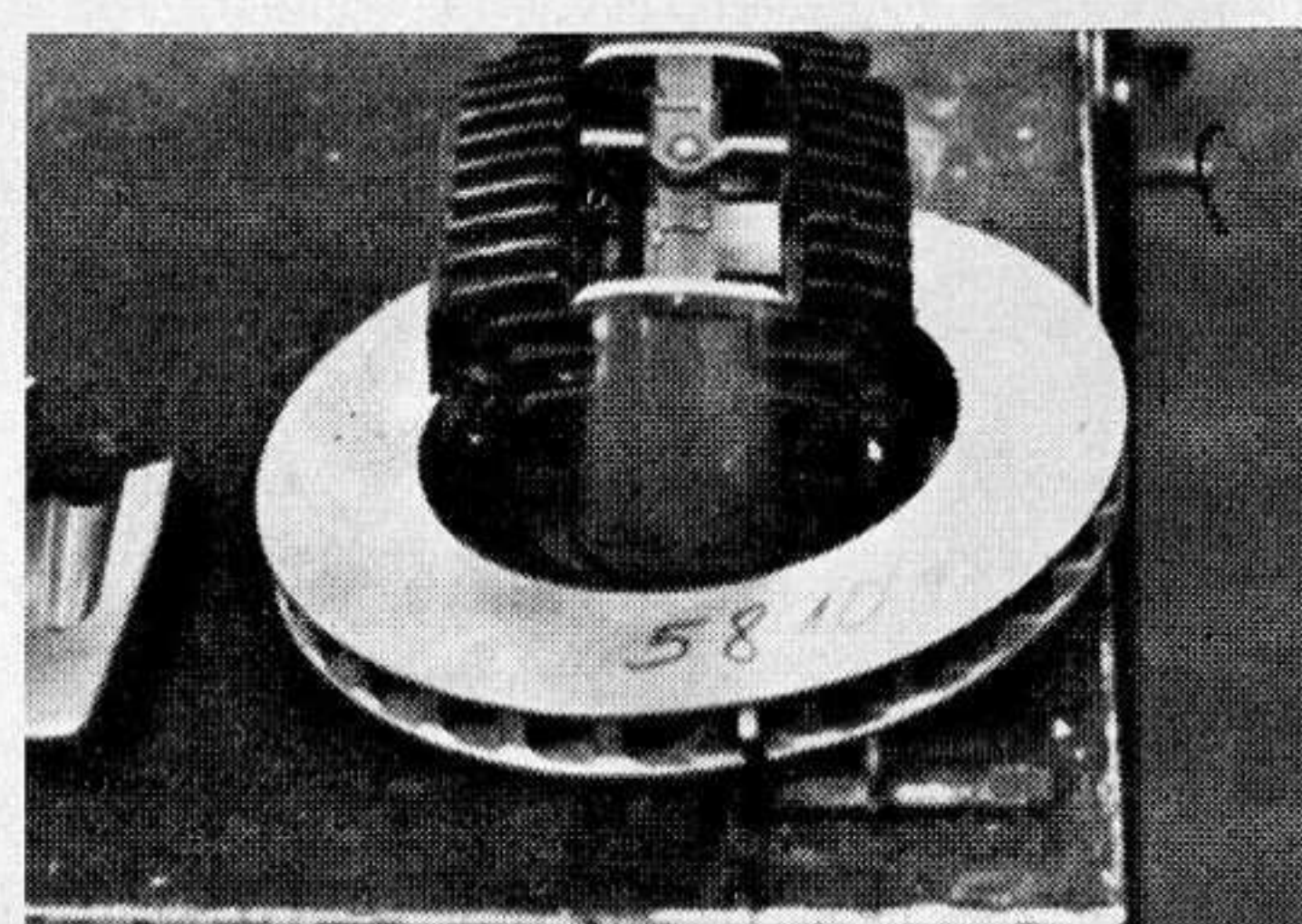
Per quelli di Colonia l'appuntamento del Nurburgring è troppo importante perché possano pensare di non dedicarvi tutte le risorse a loro disposizione. Infatti davanti ad oltre trecentomila spettatori in quella data Ford e BMW si daranno battaglia all'ultimo «cavallo» per conquistare l'appetitoso mercato pubblicitario rappresentato dalle «corse per turismo» nella Repubblica Federale Tedesca.

Per arrivare nel pieno delle forze a quel fatidico giorno Kranefuss ha rinunciato persino alla facile lusinga di vincere a mani basse il titolo europeo 1973 per Marche, facendo correre la formidabile Escort RS 2000 nella prima divisione.

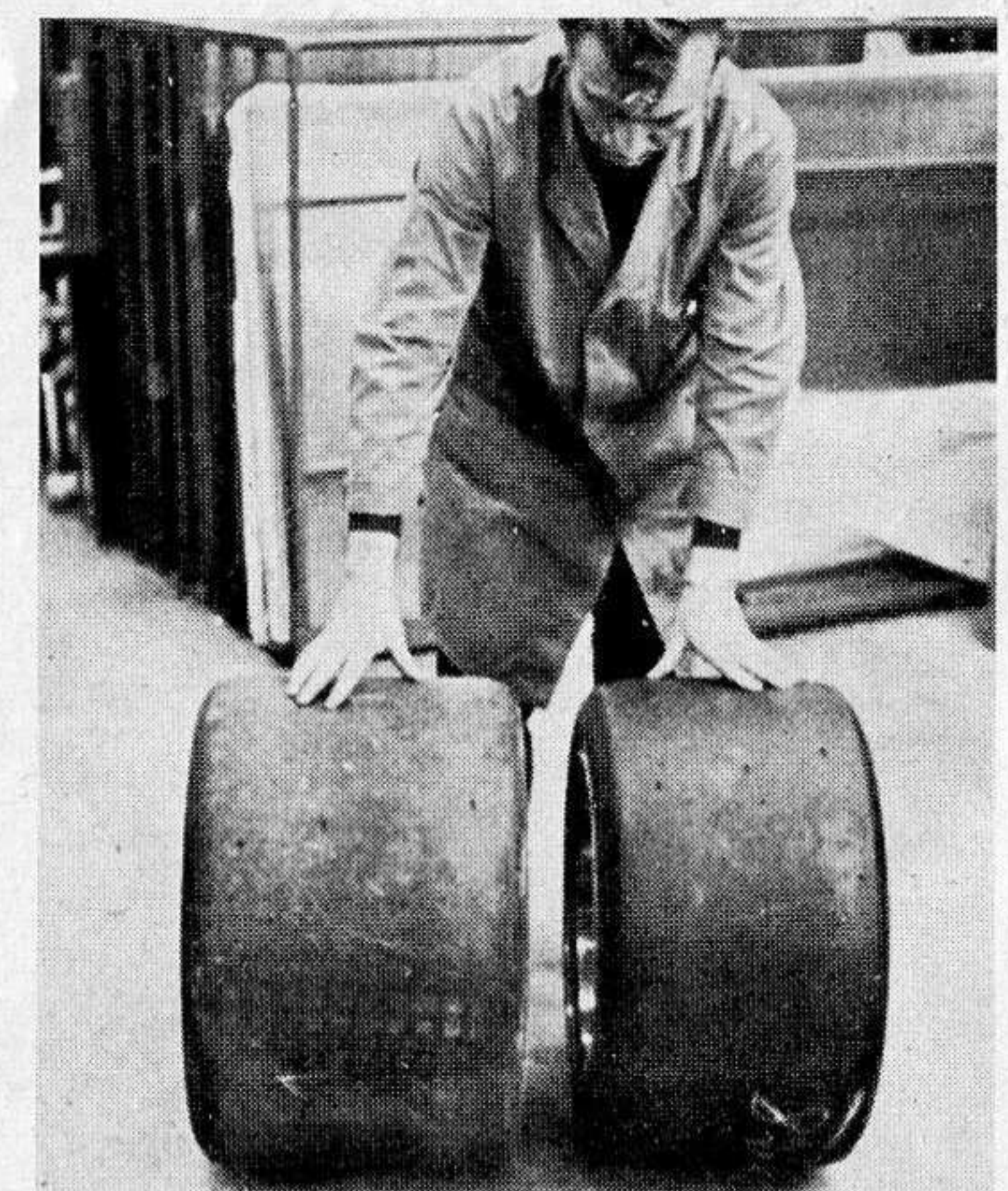
«Il motivo — dice il responsabile del reparto competizioni della Ford Colonia, — è abbastanza semplice. Fatta eccezione per l'Italia, abbiamo notato che al pubblico non interessa tanto chi vince il "Campionato", quanto chi vince la



Sopra, l'uscita posteriore dell'aria dai passaruota posteriori. A destra, in alto la pinza derivazione Porsche con il disco ad alettatura radiale. In basso, la parte centrale dei cerchi smontabili utilizzati



A sinistra, in evidenza i «baffi» che convogliano l'aria alle trombette d'aspirazione del 6 cilindri 3 litri. A destra, un tecnico mostra i nuovi pneumatici racing della Dunlop specialmente prodotti per le Capri





singola corsa. E si badi bene, non "vince" nelle singole divisioni, ma proprio nell'assoluto. Uno spettatore che ha visto una Capri vincere otto assoluti su nove lo scorso anno in Europa è convinto che la vettura campione sia la nostra, e non l'Alfa "GTA Junior" che invece ha effettivamente vinto il titolo.

« Poiché la Ford segue queste corse anche per i vantaggi pubblicitari che può trarne sui vari mercati, è chiaro che io devo andare dove il pubblico mi vuole. Certo quest'anno sarà molto più dura dell'anno scorso, anche perché Neerpasch a Monaco non è certo andato per arrivare secondo. Comunque, può scriverlo liberamente, io non ho paura né di Neerpasch né delle sue BMW da 350 cavalli. Paura si intende in senso sportivo, perché sul piano dei rapporti personali siamo rimasti ottimi amici.

« Penso che proprio questa possibilità di affrontarci ad armi pari con le vetture di Monaco, è il segreto che renderà interessante ed avvincente la prossima edizione dell'Euroturismo. Non ci sono favoriti in partenza, il risultato è aperto a qualsiasi soluzione. Non credo che si possa dire altrettanto per nessun altro Campionato. Un ragionamento che, tradotto in altre parole, significa che sotto il profilo pubblicitario avremmo in ogni caso un grande successo.

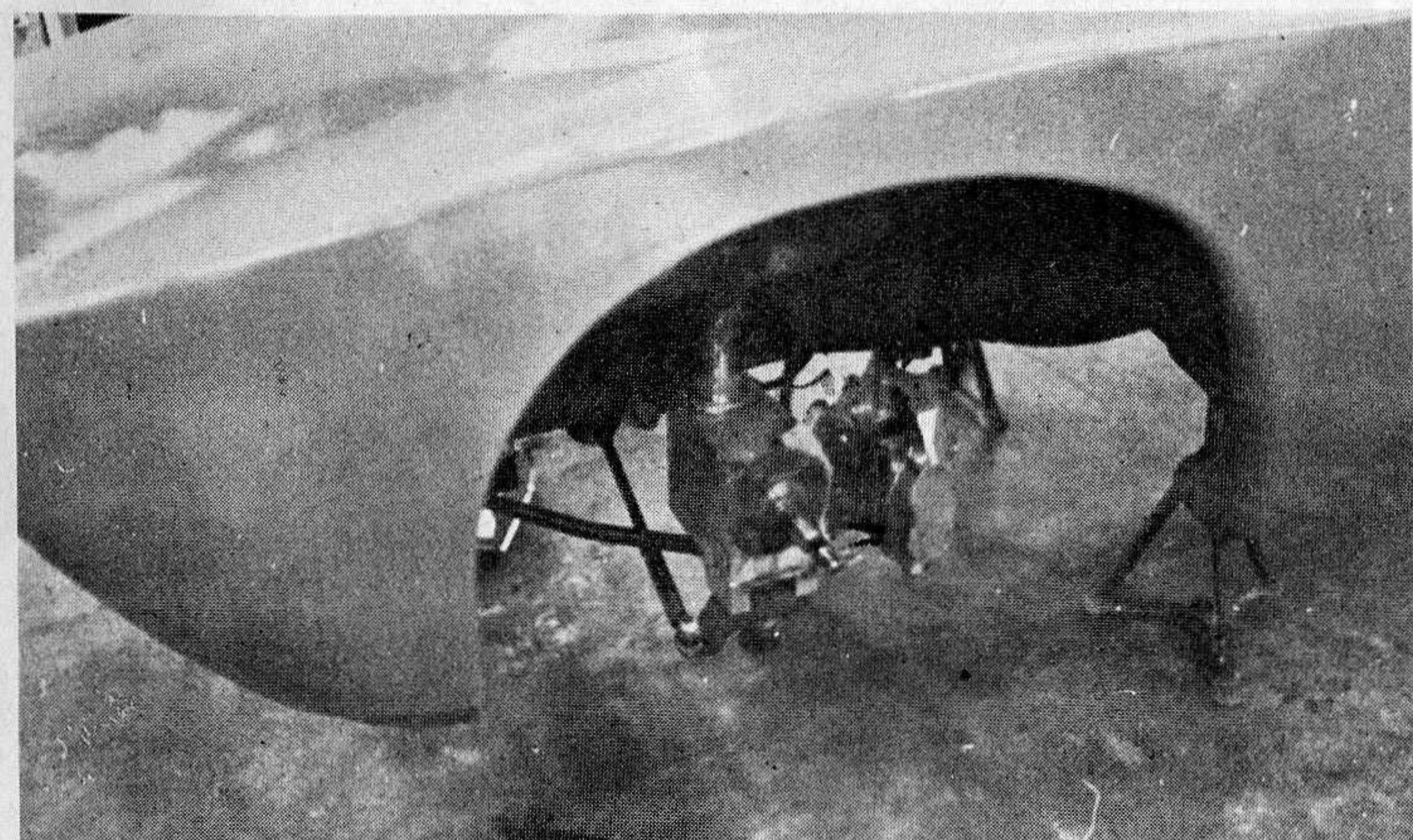
« Qui da noi a Colonia, sperato il comprensibile mo-

mento di "choc" allorché Jochen passò alla "concorrenza", è tornato tutto normale. Ognuno è contento del suo lavoro ed anzi cerca di farlo meglio proprio per battere le vetture di Neerpasch. Non dimentichiamo che allorché ci fu da scegliere nessuno dei meccanici prese la decisione di seguire Neerpasch a Monaco, sebbene le offerte fossero più che sostanziose. Ora le vetture sono al meglio, con sensibili miglioramenti di prestazioni ottenuti più che altro con le gomme. I piloti una settimana prima di Monza li porterò tutti compreso Stewart a St. Moritz per un allenamento psico-fisico, basato su quello degli astronauti americani, con un istruttore per la parte fisica (quello della nazionale olandese di pattinaggio) ed uno psicologo per la parte che attiene alla sfera psichica.

« Grazie a quest'ultimo saprò come reagiscono emotivamente i miei piloti a qualsiasi situazione, sfortuna o incidente ad esempio. Poi tutti via a Monza per la prima corsa, che spero sia già emozionante anche perché il pubblico italiano lo merita. »

Un quadro, quello descritto da Kranefuss, di piena armonia, a cui forse ha contribuito in maniera determinante, pur rimanendo nell'ambito della disciplina e dell'organizzazione ad ogni costo, la « politica del sorriso » adottata in contrasto a quella dell'espressione « seria » dell'amico-nemico Neerpasch.

Tito Zogli



In alto, uno scorcio dell'atelier della Ford, a Colonia. Si notano i nuovi passaruota anteriori e posteriori. Qui sopra, il portamozzo anteriore di una Capri modificato secondo le esperienze di Ralph Broad

Due ricette
per PANTERA

cosa preparano



I sassofoni dello « ZIO SAM »

MILANO - Puntuti nasi cercano in questi giorni la via d'accesso al retrobottega di Sam Baggioli, già citato su queste colonne due settimane fa. Ammessi nel «santa sanctorum», prendiamo atto per prima cosa di una rettifica relativa all'Alpine 1300 iniezione, che è un lavoro non andato in porto, visto che Bocconi correrà in Gruppo 3. Alcuni maligni che assistevano al pronunciamento, protestavano in quanto avrebbero preferito che la voce sparsa continuasse a provocare borborigmi di concorrenza. Di nuovo, si prepara un motore 1000 cc che verrà cucinato secondo gli schemi già visti per l'OTS di Paolo Carlo Brambilla, che splendid'armi riveste l'inesauribile « budino », anche per il 1973.

Il discorso si fa per adulti quando si passa (orbi di fotocamera) ad osservare ciò che c'è di pronto per i motori Pantera (per gli amici 315/C) preparati per conto della Achilli Motors. Si è partiti dall'originale americano con preparazione Holman &

Moody da 475 cavalli scritti sulla carta, con carburatore quadricorpo Holley. Dopo la prima presa di contatto a Monza e qualche aggiustaggio di assetto, vennero 75 giri di Misano con recessione graduale dei tempi da 1'36" a 1'32" (1'31"8 se vogliamo esser pignoli). Poi si osservò attentamente il motore e, badando a salvaguardarne intatte le frattaglie, ci si chiese che caspita d'altro si potesse modificare. E, in breve elenco, furono comprese valvole, molle, accamme, bilanciatura, testate, carter secco, pompe acqua, pulegge, giro acqua, collettore aspirazione, idem di scarico, nuovi coperchi distribuzione a circolazione forzata dell'olio e chissaché d'altro.

Per il carter secco, prevista nelle fusioni anche la possibilità di rimessa « in umido » sforacciando appositi blocchi inseriti nel sottocoppa. Alla necessaria messa in pressione provvede l'apposita unità modulare made in USA che comprende pompe di ricupero multiple e pompe di mandata in

blocco. Abituati a certe dimensioni medie, si rimane un po' turbati di fronte ad un collettore che, ornato delle relative trombette (ma questi sono almeno sassofoni) occupa da solo lo spazio di un millimetro.

Previste le tre versioni: carburatore singolo quadricorpo, carburatori multipli (4) invertiti, iniezione di benzina con pensierini vari a proposito di impianto Lucas improntato a criteri di maggior sobrietà. Gottifredi ha in mente di aggirare il noto handicap gridato in piazza ai tempi delle battaglie Porsche-Ferrari costringendo anche il Lucas metering unit ad azzerare la mandata benzina nei rilasci d'acceleratore.

Questi motori saranno resi disponibili e sono anzi prenotabili fin d'ora, tramite la Achilli Motors. La fornitura dipenderà in primis dalla valutazione dei risultati al banco in quanto nessuno dei coinvolti è particolarmente interessato ad una pubblicità negativa.

g. o.



ROMA - Nel nostro giro d'orizzonte sui programmi dei preparatori italiani, approdiamo a Roma, una città forse sottovalutata dal punto di vista degli elaboratori, ma che vanta molte officine piene di attività.

Già noti i programmi di Angelini, Vaccari, « Gero », vogliamo iniziare parlando di un perugino romano di adozione) che dopo qualche anno di silenzio è salito prepotentemente alla ribalta vincendo per due volte (e sono le uniche vittorie italiane della grossa macchina italo-americana) con la De Tomaso Pantera GTS sul difficile tracciato di Vallelunga. Parliamo di Gianfranco Bardelli. Ex-mecanico della Alfa Romeo (e titolare attualmente di una officina autorizzata dalla casa del biscione) ha attrezzato un vasto capannone a due passi da Ponte Milvio per la « cura » di Jaguar e De Tomaso. Ha iniziato ad interessarsi alla GTS quando Carlo Pietromarchi lo convinse a dare una « occhiata » alla sua Pantera. Da quel momento sono nate le macchine con cui lo stesso Pietromarchi si è distinto nelle gare di fine anno a Vallelunga e Massimo De Antoni si è aggiudicato il Trofeo « Black & White » ed il « Borghetti ».

Nonostante non abbia ricevuto grandi plausi dalla De Tomaso, Bardelli continua la sua cura con maggior passione ed ha apportate alcune modifiche di dettaglio alla Pantera con la quale Pietromarchi disputerà tutta la stagione che culminerà con la 6 Ore di Vallelunga e la Targa Florio. Anche Gallo gli ha affidato la sua macchina (pur se alla 6 Ore correrà con una macchina del Jolly in coppia con « Gero »), mentre Palma, che affidava la sua Pantera a De Antoni, si è « convertito » alla Ferrari.

Non molte le novità fra i preparatori di vetture da turismo pur se alcune sono senza dubbio molto ghiotte. Mauro Urbani ha deciso di non far correre più ufficialmente macchine da lui preparate, ma assisterà molto da vicino le macchine di Piero Bellini (che ha acquistato la macchina con cui correva Raimondo De Santis) e di Francesco Testi. C'è inoltre un certo programma con le Ford Mexico che potrebbe consentire al noto preparatore romano di ritrovare quello spirito della preparazione che la nuova tecnologia gli ha fatto perdere con i costi e le tecnologie sempre crescenti nelle bicilindriche.

Ancora fedeli alle bicilindriche rimarranno invece i fratelli Sanna che cureranno ancora la 500 con cui correrà ancora Silvano Sanna, e Gentili che dopo aver curato nel '72 le macchine di Croppo, Benedetti e Tullini, nel '73 si dedicheranno alle

Ultime dai « maghi » romani

BARDELLI il dimenticato

Una delle De Tomaso Pantera preparate da Bardelli, ripresa nel circuito di Vallelunga in una gara dell'anno 1972

500 di Gentili e Barboni e ad una Cooper 1300 gruppo uno.

Per rimanere nel campo dei preparatori, la B.R.E. nota per le sue preparazioni di NSU, nel '73 avrà la concessionaria dei motori Schnitzer e curerà una BMW 2002 16 valvole con cui correrà Rocco Bruno, il quale farà anche qualche salita con la « vecchia » NSU. Altro pilota della B.R.E. era Luciano De Gregorio, che dopo aver ceduto la sua Matra opererà forse per una AMS 1000.

Gigi Macciocca rimarrà ancora fedele alle Lancia e quest'anno curerà una HF 1300, gruppo tre per Ripani con cui il pilota romano tenterà la scalata alla vittoria nello Challenge FISA ed una Fulvia Zagato gruppo quattro che esordirà il 25 febbraio con Germano Nataloni.

Dai preparatori ai piccoli costruttori. Augusto Del Giovane parteciperà alle gare del campionato italiano con la F. 850 da lui stesso costruita; altre due macchine uguali le avranno Fidotti e Tamburini, mentre il pilota-costruttore romano curerà anche una BWA ed una De Sanctis. Rinviata al '74 la F. 3, Del Giovane utilizzerà forse il telaio già costruito per una F. 2 per la quale dispone già di un motore. Con questa macchina Del Giovane vorrebbe partecipare alle gare italiane. Chi invece non ha grandi novità è Giuseppe Papparuso che correrà ancora con la sua F. 850 alla quale ha apportato normali aggiornamenti più che altro alla carrozzeria.

Grosse novità sta invece preparando Salvatore Genovese: curerà infatti una Brabham BT 35 con la quale dovrebbe correre Claudio Francisci o (se il romano non accetterà) Biagio Cammarone; quest'ultimo correrà sicuramente con la GDS F. 850. Genovese curerà anche la Porsche 911 G. 3 di Raniero Valle e (grossa novità) la Carrera 2,8 con cui tornerà alle corse Franco Bernabei.

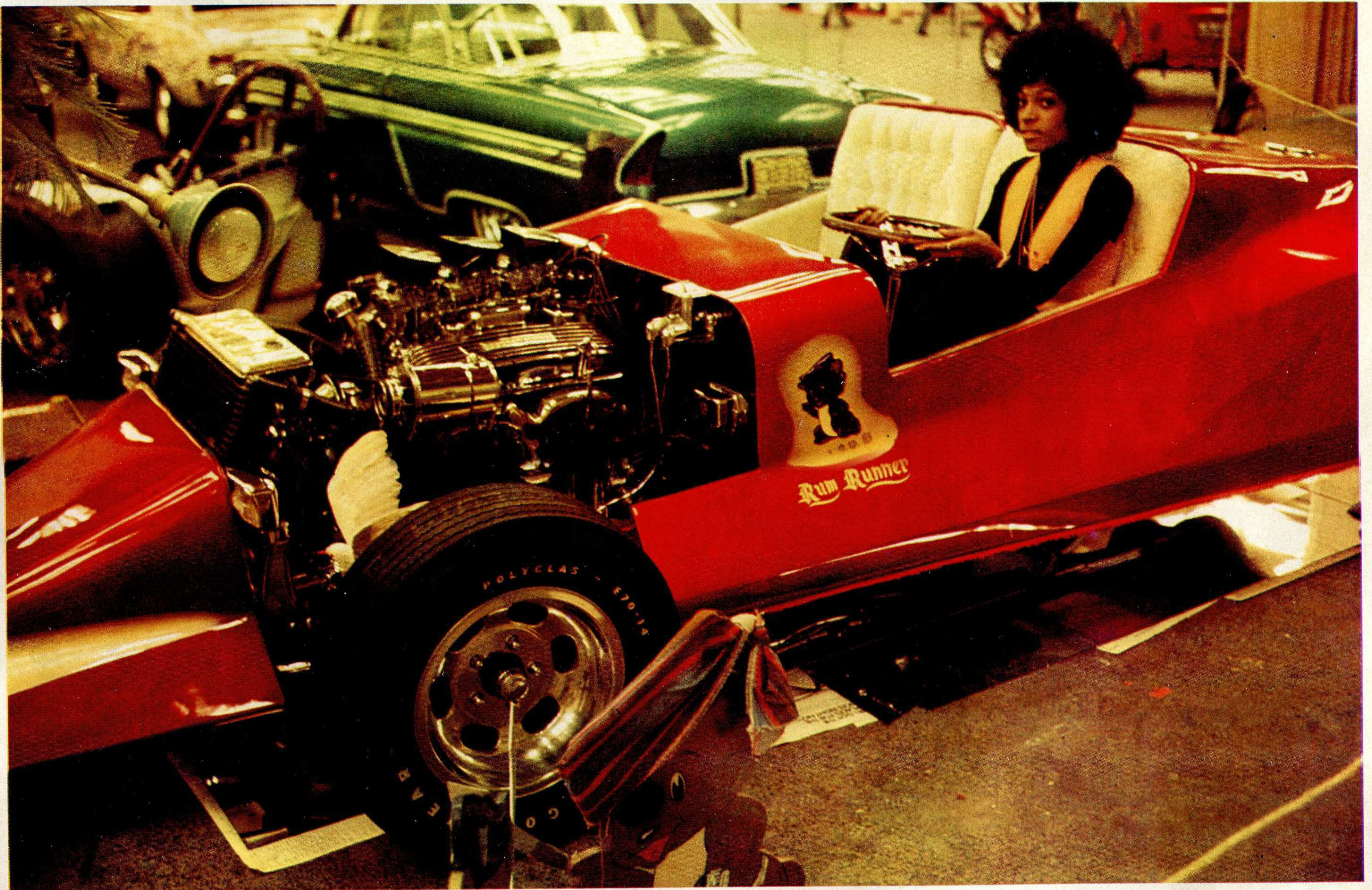
Infine il preparatore romano sta tentando (pare con successo) una seria « cura di ringiovanimento » su una delle migliori Sport degli anni '60. Infatti Genovese ha acquistato una Lotus 23 ex-Sinibaldi e dopo aver accorciato il telaio l'ha dotata di freni e scatola di guida della Brabham BT 35. Il motore è un Novamotor 1000 con il quale hanno corso in F. 3 i vari Gagliardi, Picchi, ecc., al quale è stato accoppiato un cambio Hewland 5 marce. Le ruote saranno delle 9", mentre adesso per i primi collaudi (ha già girato a Vallelunga con lo stesso Genovese) sono state montate delle ruote da 5" davanti e 6" dietro. Per quanto riguarda i piloti, non si fanno ancora nomi, ma i candidati non mancheranno certamente.

c. p.

Qui sotto, il « Run Runner » è stato uno dei modelli più ammirati al Coliseum di New York. Infatti, è un po' un modello di « rottura » in quanto ha messo in mostra un certo «avviamento» aerodinamico delle linee pur senza abdicare ai canoni della realizzazione del genere. Il suo costo è di 60 mila dollari, Helen Murray esclusa, naturalmente...

2 miliardi di «draghi» (rinsaviti)

In basso, il « Mod Rod », dotato di un solo motore con due carburatori quadricorpo è uno strano ibrido fra ricerca aerodinamica e strampalerie tipicamente americane, come quel parabrezza verticale. Peccato, perché potrebbe essere molto più veloce se il progettista si «decidesse» ad abbandonare certi schemi ancorati alla tradizione hot rod



NEW YORK - Novità assolute al Quinto Salone delle «Hot Rod and Drag» che per cinque giorni hanno attratto al Coliseum di New York circa 200 mila appassionati — in gran parte giovani.

Quest'anno più che le macchine strane (vasche da bagno, auto del lattaio ecc.) i giovani modellisti e costruttori si sono concentrati nei disegni da competizione. In altre parole, ai motori potentissimi (alcuni di 2000 HP) hanno accoppiato sagome più coerenti con lo sport, dimenticando le solite «americanate» che sembrano destinate a scomparire.

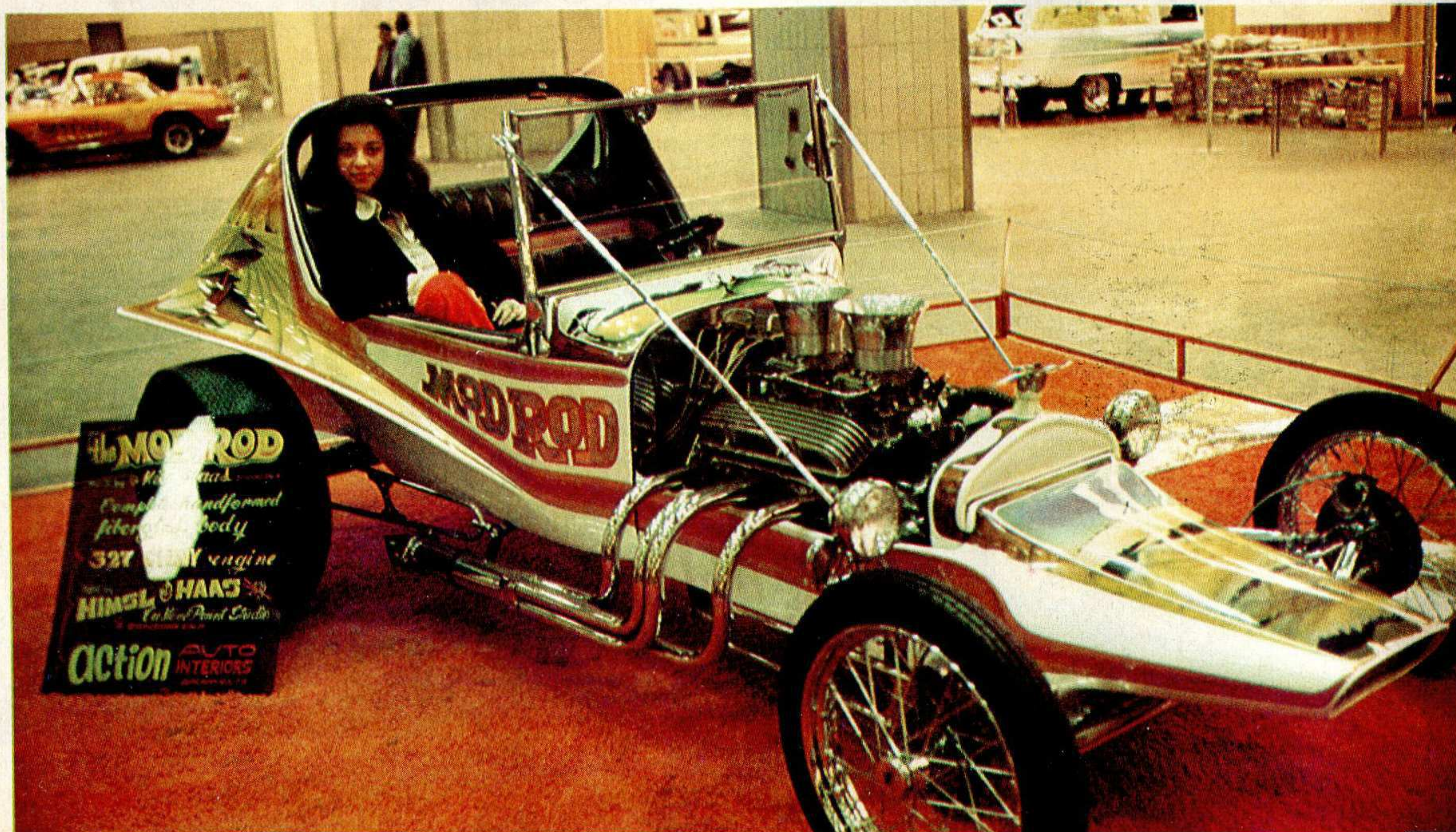
« Il Devil fish » — ovvero il pesce diavolo, per esempio, potrebbe essere considerato un vero e proprio modello da competizione Can-Am o Sport.

Un tantino tozza, profilatissima nel muso, possiede due motori Ford otto cilindri e camme in testa che possono lanciare la macchina a quasi 200kmh in meno di 6 secondi. Il «pesce diavolo» costa 30 mila dollari. L'alettone posteriore è dipinto da un giovane artista di Los Angeles il quale ha usato cinque mani di pittura base ed ha dipinto due antichi velieri molto efficaci.

Poderoso ed imponente si presenta il « Wagon Master » dotato di 8 motori capaci di erogare 1900 HP grazie ai quali, Jim Hairwood può sfiorare le 200 miglia in uno strip di 400 metri in appena 6 secon-

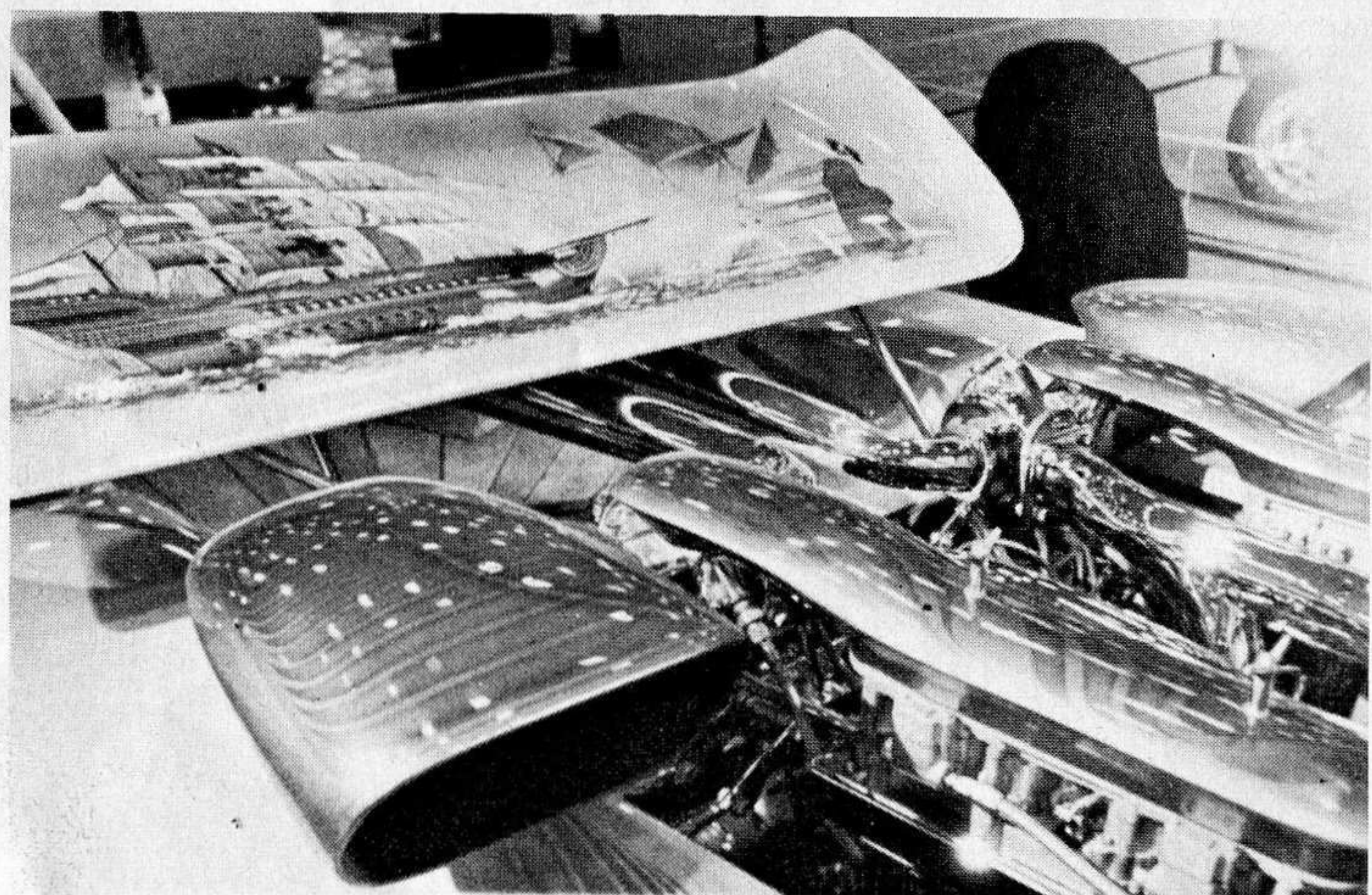
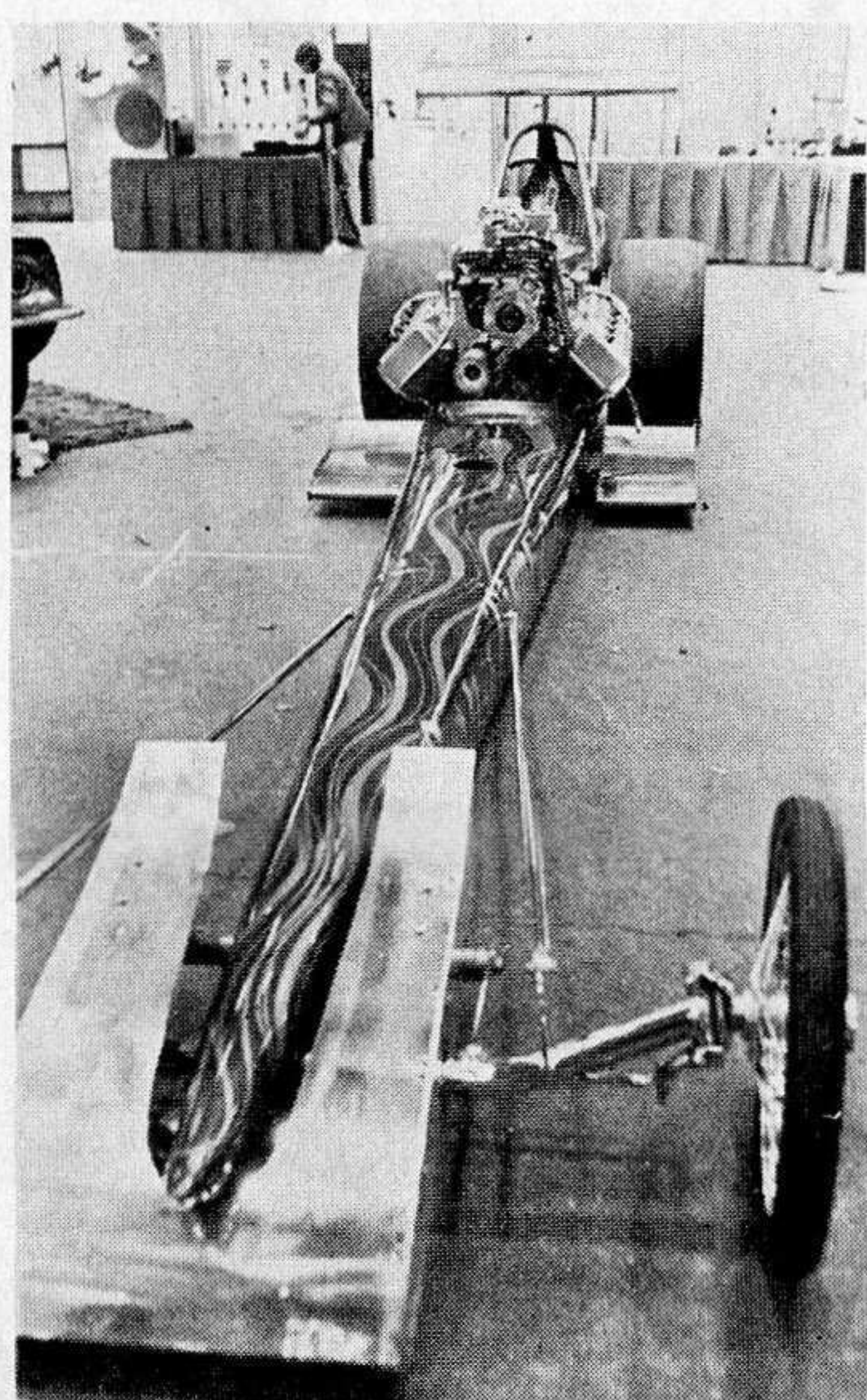
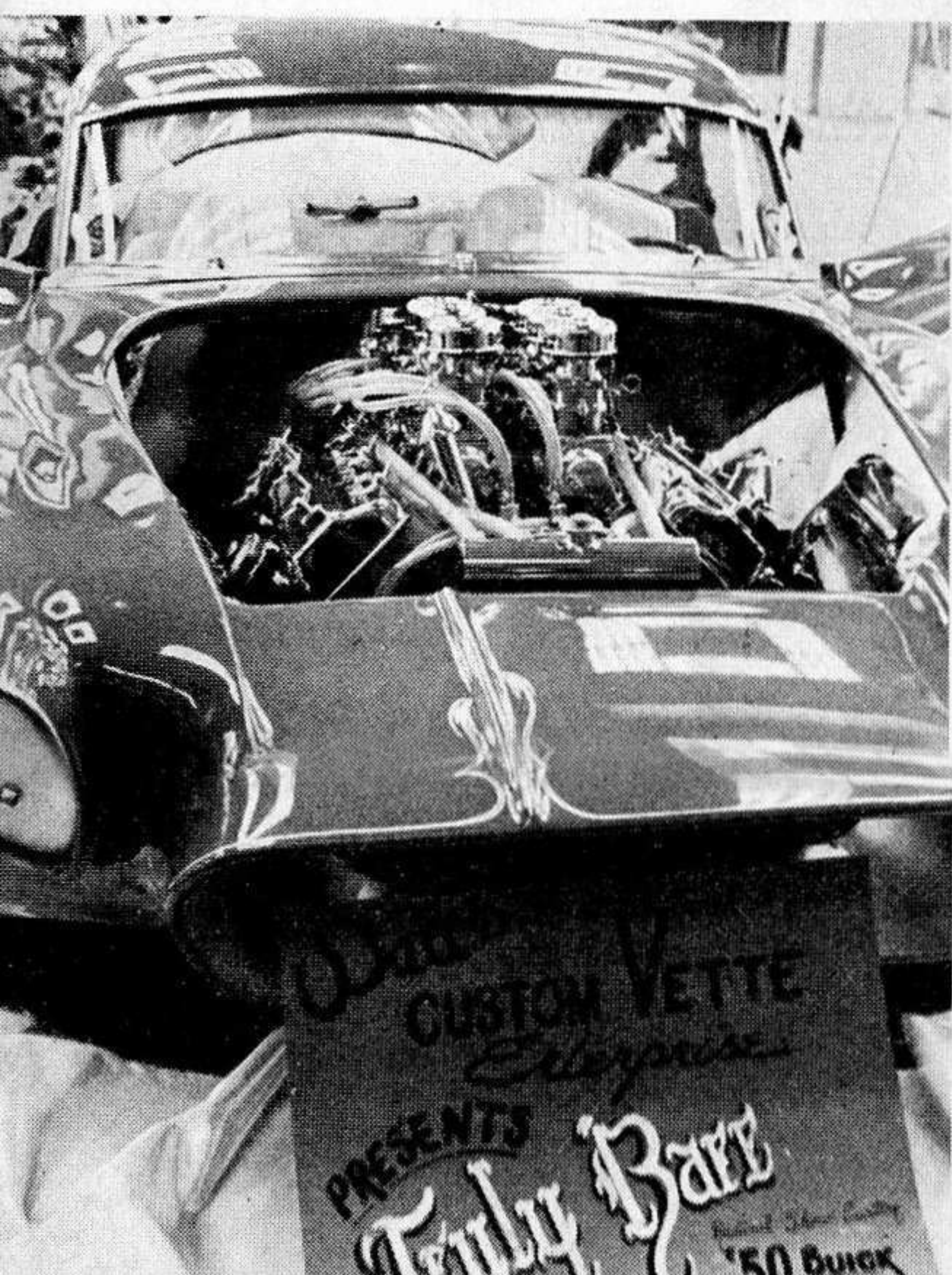
Adriano Manocchia

CONTINUA A PAGINA 40





Sopra, il poderoso «Wagon Master» di Jim Harwood dotato di ben otto motori. Sotto, a sinistra, il «Truly Rare» ricavato da un modello Buick 1950; a destra, l'affusolata sagoma di uno dei dragster presenti al Coliseum (foto A. Manocchia)



Sopra, le «americanate» non mancano, come questi due galeoni dipinti (chissà perché) sull'alettone del «Devil fish». Sotto, la Cobra «Padrino», un nome che fa molta fortuna in America...



La tecnica da corsa arriva sulle «strip» americane

Meno «funny» e più «car» le auto pazze dei giovani USA

CONTINUAZ. DA PAGINA 39

di. Il «Wagon Master» è munito di 4 paracadute in coda necessari ad aiutare l'arresto del bolide dopo la spettacolare volata, e costa qualcosa come 50 mila dollari, oltre 30 milioni di lire, parte dei quali sono stati versati dai vari «sponsors».

Siamo in campo «dragster» e, logicamente, anche i mostri della velocità hanno voluto fare la loro apparenza al Coliseum offrendo alcune novità tecniche. I lunghi siluri, quest'anno saranno muniti di alettoni anteriori lunghissimi, capaci di rendere più aderenti al suolo la macchina al momento della massima velocità calcolata a circa 230 miglia orarie, dopo 300 metri di scatto. Due alettoni, oltre a quello in coda alla drag, sono applicati a 5 centimetri dal suolo, dinanzi alle ruote posteriori mentre i due tiranti direzionali sono stati allungati di oltre 20 centimetri sì da rendere il movimento dello sterzo più sensibile. Alcuni di questi costosissimi modelli, si sono presentati sotto forma di «ibridi», cioè, di mezzo drag, mezzo «hot rod» e «funny

car» forse per un certo residuo, ancora, di idee strane che, come detto in apertura, stanno scadendo lentamente.

Il «Mod road» un otto cilindri Ford che può sfiorare 150 miglia in 7 secondi e mezzo e che potrebbe aumentare di oltre 25 miglia orarie la sua velocità se i costruttori applicassero una carrozzeria più aerodinamica nella parte posteriore. Comunque lo strano modello è costato ai due giovani californiani qualcosa come 35 mila dollari. Il Ford «Calt», di 2000 HP pur essendo basicamente una dragster, ha la carrozzeria che ricorda le vecchie Ford del 1930 e la fanno apparire più che mai una «funny car» spaventosamente veloce.

Una volta esauritasi la sequenza delle macchine «ricche e poderose» in un altro piano del Coliseum fanno bella mostra le «hot rod» che settimanalmente si esibiscono sugli strip americani sfoggiando una potenza di motori inaudita.

Ammiratissimo il «God Father» (Il padrino) di 700 HP pitturato con 10 mani di pittura speciale. Originale anche il «Truly rare» (veramente raro) dotato di motore Chry-

sler di 6 litri applicato alla carrozzeria di una Buick del 1950 e dipinta in rosso con 8 mani di pittura iridescente. Nell'interno, radio Tv, bar e biblioteca rendono la vettura originale e — ovviamente — costosissima.


Dulcis in fundo, da segnalare la sensazionale «Galpin-Mark IV», sovvenzionata dalla Galpin-Ford e pilotata dal 24 enne Gary Weckesser, proprietario del mostro capace di erogare 1600 HP se alimentato a benzina, e 2400 HP se alimentato da benzina più un 20 per cento da nitrogeno. Il bolide è azionato da 4 motori Mustang Ford capaci di sviluppare indipendentemente 351 HP, è stato costruito e dipinto — rosso sangue di bue — in Watsonville, California.

In complesso un salone più ricco (si calcola che il valore dei bolidi esposti superi i 4 milioni di dollari, cioè oltre 2 miliardi di lire italiane) più affascinante e moderno che ridimensiona, in parte, la vecchia mentalità dei giovani costruttori i quali hanno capito che ormai certi esibizionismi, alcuni puerili, appartengono ad un'altra era.

a. m.

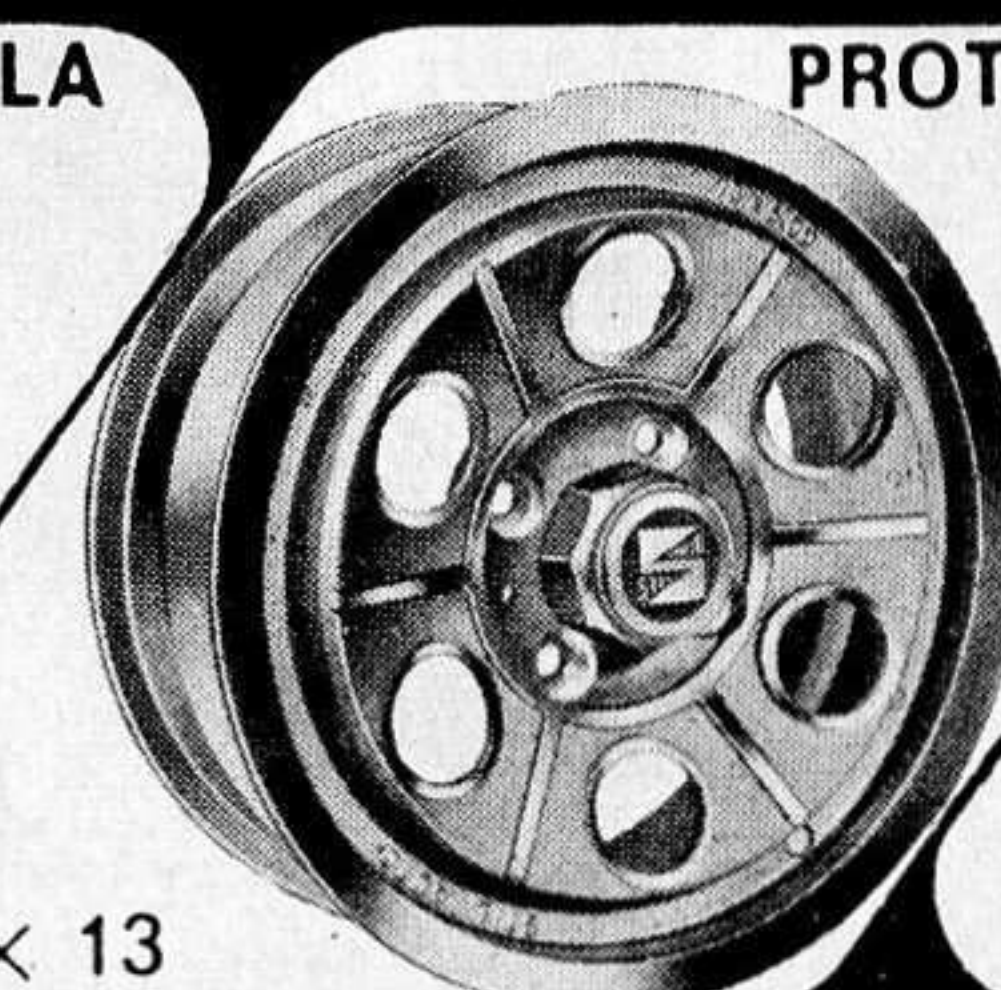
C-50 MILANO SEMPIONE, 63
SIL AUTO

FORMULA



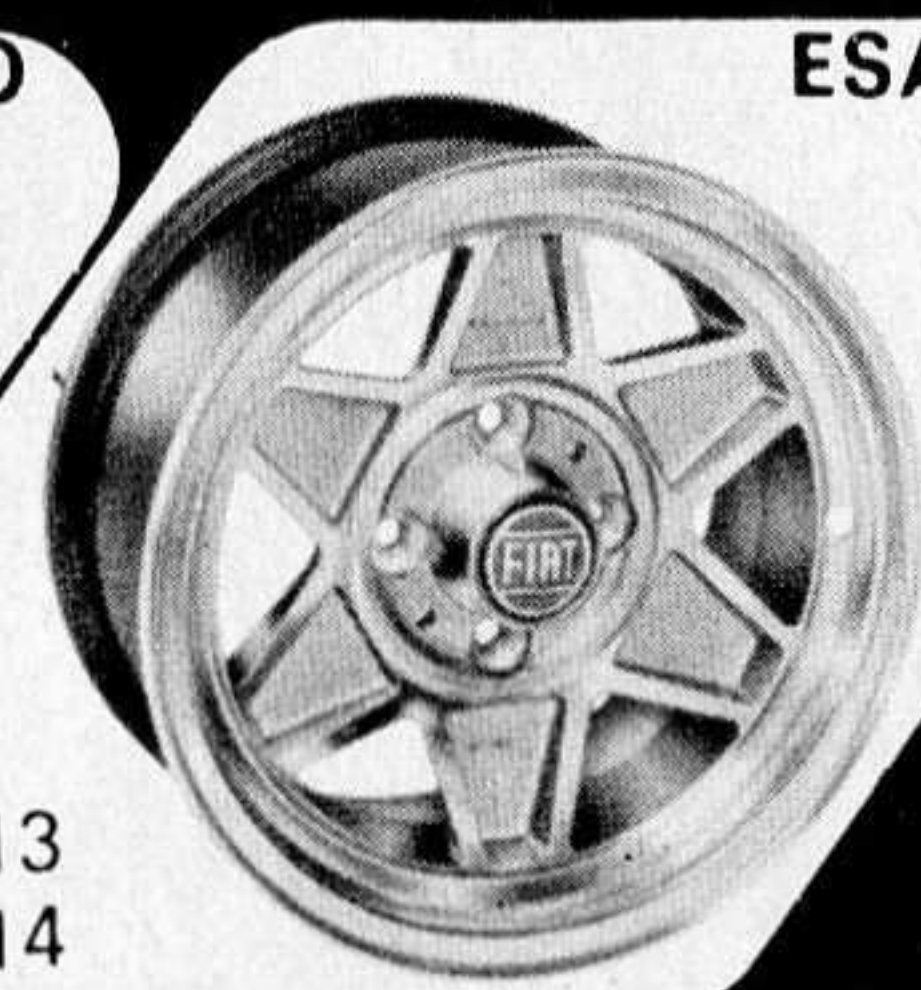
6,5 x 13
6,5 x 15

PROTOTIPO




5 x 13

ESASTAR



6 x 13
6 x 14

QUALITÀ



il diario svedese



di
**PIERO
SODANO**

Piero Sodano e il suo d.s. Audetto prima della non felicissima avventura LANCIA in Svezia, che ha praticamente «chiuso» il programma HF nelle gare valevoli per il «mondiale» Marche rally

Affondando nella neve al rallentatore

KARLSTADT - Quando, dopo aver scavato per venti minuti e aver provato tutti gli accorgimenti possibili, ci siamo resi conto che la nostra Lancia non faceva altro che sprofondare sempre di più, solo allora Ove ed io ci siamo resi conto che la bella avventura cominciata venti giorni prima al ristorante dell'Hotel Bristol di Montecarlo, era veramente finita. Da quando Ove, fresco del suo secondo posto al Monte, aveva accettato la proposta fattagli da Cesare Fiorio di guidare una Lancia al Rally di Svezia, le cose si erano svolte con una certa rapidità, per consentirci di aver un massimo periodo di allenamento possibile, affinché egli potesse riadattarsi alla guida di una trazione anteriore, da lungo tempo abbandonata.

Uno dei «muletti» usati a Montecarlo veniva rapidamente rimesso a nuovo dai meccanici HF e, a due soli giorni dalla fine del «Monte» io potevo partire per Karlstadt dove Ove, volato a Bruxelles per altri impegni, mi avrebbe raggiunto al più presto.

Appena arrivato, approfittato di un giorno di vantaggio per compiere con Billstam, co-pilota di Kallstrom, una rapida ricognizione del percorso e con un certo choc

mi rendo conto che le strade delle prove speciali, dove saremo impegnati naturalmente al massimo delle possibilità, assomigliano piuttosto a delle piste di pattinaggio.

Con 120 chiodi per gomma, ad andatura più che turistica, è quasi impossibile tenere la macchina in strada ed ai lati non ci sono confortevoli muri di neve, ma insidiose cunette o robusti pini, per nulla attraenti.

ANCHE Ove, quando assieme partiamo per prendere le note e cominciare veramente le prove, è sfavorevolmente impressionato ed esprime un suo disappunto con gli organizzatori che, per la verità un poco preoccupati anche loro, ispezionano in continuazione il percorso. In mezzo a tanto svedese l'unica parola comprensibile alle mie orecchie latine è «brulet» ed in cuor mio mi dico, speriamo che esca il sei, il nostro numero di partenza.

Gli allenamenti comunque proseguono attivi ed intensi durante il giorno, interrotti al cadere della notte quando è veramente troppo pericoloso andarsene in giro, per quelle sterminate foreste, per ritrovarsi tutti insieme in qualche ristorante con danze, come usa qui e, insensibili (... si fa per dire) al fascino delle belle viciniche, commentare gli avvenimenti della giornata. I francesi Nicolas e Darniche, che parteciperanno con due R-12 della Renault Alpine, sono anch'essi travolti dalla difficoltà del percorso; più tranquilli Blomqvist e Eklund, entrambi su Saab che oltre ad essere del luogo, hanno cominciato ad allenarsi da Natale e quindi ci hanno già fatto il callo.

UN'ALTRA spiacevole sorpresa sono i prezzi degli alberghi e dei ristoranti che, se da tutti sono definiti alti, per un ligure come me sono addirittura micidiali. Prova dopo prova, tirandoci fuori a vicenda da cunette e banchi di neve andiamo comunque avanti; l'affiatamento con Ove che oltre ad essere un grande pilota è anche un uomo simpatico e gentile, è presto raggiunto e anche lui comincia a prendere confidenza con la Fulvia, per cui decidiamo di spendere una intera giornata a provare su uno stesso percorso differenti marche di gomme. L'unico che ci dà qualche affidamento, con cui la macchina a motore spento e con i freni bloccati non se ne scivola da qualche parte per conto suo, è il nuovo MS messo a punto dalla Pirelli con una mescola molto morbida, che ricorda un po' la gomma «pane». Per cui decidiamo di utilizzarle se le condizioni si manterranno, come tutto lascia prevedere, invariate.

La stessa notte, quasi per dispetto, comincia a nevicare per cui ci procuriamo anche un certo numero di Goodrich, utilissime in caso di neve fresca e molle. La nevicata continua bloccando addirittura le strade delle prove e regalandoci così due giorni di relax a Karlstadt, dove aspettiamo la partenza con molti commenti, supposizioni, speranze e qualche maledizione. Arrivano i meccanici da Torino con le macchine per la gara e proviamo la nostra: è veramente un motore «giusto» ed Ove ne è entusiasta; Kallstrom ha qualche problema di carburazione ed i meccanici nel pomeriggio, gli cambiano l'intero gruppo ed anche lui al fine è soddisfatto.

La mattina dopo, ad una ora incredibile, alle sette, passiamo le verifiche preliminari che più che altro riguardano la sicurezza della macchina, e la sua aderenza alle regole del severissimo codice stradale svedese e poi ci rituffiamo nel letto per un altro po' di sonno prima della partenza, prevista per le quattro pomeridiane. E finalmente ci siamo! Dopo una rapida ricognizione Liz, la moglie di Ove, ci telefona che le prime tre prove sono sta-

te battute da una spazzaneve per cui il fondo è duro e a tratti gelato e decidiamo di partire con le «Pirelli» e nel tratto di trasferimento che va alla prima prova ci sembra di aver azzeccato la nostra scelta. La macchina, sulla neve dura, reagisce abbastanza bene e Ove si scalda un po'; quaranta chilometri e siamo alla prima prova.

Il tempo di fumare una sigaretta e ci infiliamo il casco; Ove mi strizza l'occhio e mi fa: «Piano, piano, eh!» dato che prima della partenza abbiamo deciso di tenerci nelle retrovie al primo giro, senza correre rischi, cercando solo di mantenere il contatto con le Saab che partono indubbiamente favorite e con il nostro collega Kallstrom.

Lo scenario è completamente cambiato ed ai bordi della strada ci sono dei raggi di neve di circa trenta centimetri. Appena lo starter alza la bandiera e ci dà il via mi rendo conto che anche qualcos'altro è cambiato.

Ove, che durante gli allenamenti si era sempre tenuto piuttosto abbottonato, parte come una palla di schioppo e mi ci vogliono un paio di curve per rendermi conto che è completamente a suo agio, al di sotto del limite. La macchina divora la strada, vola letteralmente sui numerosi dossi, sempre perfettamente controllata. Le note che solo tre giorni prima era costretto a leggere con un ritmo tanto lento che quasi mi annoiavo, corrono via veloci sotto i miei occhi e istintivamente ecco quella cosa bellissima che capita al co-pilota quando, leggendo una prova, raggiunge il giusto grado di concentrazione: la completa partecipazione allo sforzo del pilota, l'occhio a controllare l'esatta sequenza delle curve, la voce che varia, ora incitando ora frenando, e la macchina che veramente sembra obbedire senza sforzo apparente, come in una danza.

Su un dritto di cinquecento metri, Ove sempre guardando avanti mormora: «Il cambio è un po' corto» e siamo a ottomila giri di quinta, 170 Km/h. Sorrido a stento.

La danza continua e invece di Eklund, che ci aspettavamo ci raggiungesse in circa venti chilometri, siamo noi che in meno di quindici sorpassiamo il BMW che ci è partito davanti. Alla fine della prova quasi non credo ai miei occhi: segniamo 16'35" a 35" da Blomqvist (e questo si sapeva) ma con venti secondi di vantaggio su Kallstrom, 10" su Waldegaard e molti su Lindberg. Ecco Eklund che finalmente arriva al traguardo, chiedo il tempo, 17'11". «Hai picchiato, sei uscito?» «No, è il meglio che sono riuscito a fare». Mi congratulo con Ove che è felice perché sa di non aver veramente forzato: «La prossima prova ancora più piano; lasciamo pure che Stig tiri». Anche Audetto che ha l'assistenza di fine prova è d'accordo. Dieci litri di benzina, un controllo generale e via alla seconda prova.

Ove parte dolcemente, per non fare slittare le ruote e poi affonda decisamente appena la macchina ha acquistato un po' di velocità. C'è una sequenza di curve strette, difficili, ma la macchina reagisce splendidamente ad una guida tanto sicura: il muso che sfiora il muro di neve, più il retrotreno e sbandata controllata che dà il necessario «rimbalzo» per affrontare la controcurva successiva, assai felice la sensazione della completa fusione pilota-co-pilota-vettura.

Ecco una «esse» velocissima poi «70 metri dosso per sinistra velocemente al dosso», Ove scala una marcia e imposta a destra seguendo la linea tracciata dallo spartineve; di colpo, sul primo dosso dove la strada si restringe, la ruota anteriore destra entra in venti centimetri di neve soffice lasciata sul bordo della strada. Mi sembra di vivere al rallentatore, vedo una nuvola bianca alzarsi davanti al muso della vettura che è insensibile ai tentativi del pilota e continua a scivolare verso destra; istintivamente, infanzilmente, aziono il tergicristallo mentre la macchina dolcemente si ferma e prima di balzare fuori metto un segno sulla nota per riprendere a leggere dal punto giusto.

Un rapido sguardo: abbiamo le due ruote di sinistra sulla strada mentre le due di destra sono affondate nella neve fresca; davanti al muso la neve non arriva a coprire i fari, non può, non deve essere un problema. Comincio a spingere mentre Ove delicatamente accelera e gira il volante cercando di trovare un punto di presa per la ruota libera, ma la macchina affonda ancora di più.

Prendiamo le pale e cominciamo a scavare e ci rendiamo conto che sotto la neve c'è una cunetta di altri venti centimetri e più scaviamo per trovare terreno solido, più la macchina s'inclina a destra. Sulla ruota che è rimasta sulla strada montiamo uno snow-grip che è una specie di rampone, mentre passa Eklund con una rapida «strombettata» di saluto, evitandoci per un pelo.

Ci rendiamo conto di essere pericolosi per noi e per gli altri con la macchina per metà in mezzo alla strada, e corro a piazzare il triangolo mentre Ove riprova a riportare la macchina in strada, senza successo. Mi rimetto a spingere, niente! Torniamo a scavare senza volerci rendere conto che è inutile, in silenzio, rabbiosamente, finché uno sguardo al cronometro mi dice che sono passati venti minuti da quando ci siamo fermati e la posizione della macchina è semmai, peggiorata. Pensare che basterebbero tre spettatori e saremo fuori in un attimo; pianto la pala nella neve e anche Ove si ferma e mi guarda, senza parlare, è finita, finita.

Arrivano dopo tre quarti d'ora due ragazzi che stanno ritornando a piedi alla partenza della prova dopo aver visto il passaggio dei migliori; come ci vedono spiccano la corsa e si precipitano ad aiutarci; al secondo tentativo la macchina è in strada, perfetta, senza un graffio, quasi orgogliosa di continuare, ma siamo già fuori tempo massimo. Malinconicamente scendiamo verso la fine della prova seguendo una Volkswagen che ci sembra stia letteralmente passeggiando invece che correndo.

All'arrivo, il pilota quando si rende conto di chi aveva dietro, si precipita a scusarsi ma Ove chiarisce subito l'equivoco e gli consiglia di aumentare un po' l'andatura, altrimenti rischia di farsi prendere dai primi, quando partiranno per il secondo giro. Quando mi traduce la battuta un sorriso ironico e un po' triste illumina il suo volto per la prima volta dopo l'incidente; poi mi dice: «noi, a prenderlo, non ci saremo.»

Piero Sodano

**TROFEO
RALLYES**

SIMCA
AUSONIA - KLEBER

CAMPIONATO 1973

Per i piloti di vetture del Gruppo Chrysler (Simca, Chrysler, Sunbeam) in gara nelle prove Rallyes Internazionali valide per il Campionato Italiano Rallyes e nelle prove Rallyes Nazionali valide per il Trofeo CSAI. Premi oltre 12 milioni, pagati ogni 3 gare. Challenge femminile. Assistenza sui percorsi.

ISCRIZIONI PRESSO

Chrysler Italia, sue Concessionarie, Agenzie Assicurazioni Ausonia, Succursali Kléber Colombes Italiana, sedi CSAI, Scuderie e Delegazioni ACI.

AGEVOLAZIONI D'ACQUISTO

Sulle vetture del Gruppo Chrysler e sui principali accessori di gara a tutti i piloti impegnati in almeno 5 competizioni a calendario CSAI (rallye e velocità).

INFORMAZIONI

Chrysler Italia S.p.A. - Casella Postale 480 - 10100 Torino - Telefono (011) 96.988.32

