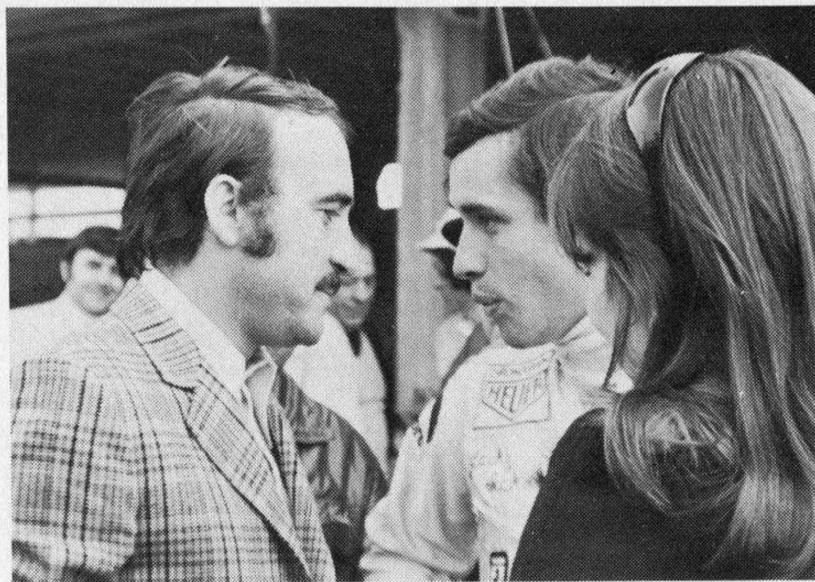


Ancora sulla
testimonianza
oculare
di Kyalami e sul
comportamento
di fronte
alle segnalazioni



Copyright per l'ITALIA

AUTOSPRINT

presenta

JACKY ICKX

GLI ARGOMENTI di

Un Regazzoni in gran forma, praticamente già rimesso dalla brutta avventura sudafricana, era a Vallelunga a salutare i colleghi impegnati nella 6 Ore. Eccolo al box della Ferrari discorrere con Jacky e Catherine

Bandiera gialla all'americana

La mia ultima cronaca aveva come tema la fragilità della testimonianza umana e vi spiegavo che mi era assolutamente impossibile dire ciò che era successo all'inizio del terzo giro del Gran Premio d'Africa del Sud.

L'articolo era appena partito per Bologna che la lettura del n. 10 d'AUTOSPRINT mi dimostrava che ne sapevo ancora meno di quello che pensavo!

In effetti, la vettura rossa e bianca che seguivo e che avevo preso per una BRM (cosa che mi aveva condotto ad identificarla ulteriormente in quella di Clay Regazzoni) era invece la Tyrrell 004 del pilota sudafricano Eddie Keizan, vettura che era stata così ridipinta per conformarsi alla tradizione del patrocinatore locale Lucky Strike.

Messo in chiaro questo punto, appariva chiaro, poiché Eddie Keizan aveva proseguito il suo cammino, che la vettura che avevo urtato (perdendo nell'urto la ruota posteriore destra) era la Surtees di Mike Hailwood.

E ancora, il reportage fotografico d'AUTOSPRINT stabiliva chiaramente che Regazzoni mi seguiva da vicino e che si era gettato nella Surtees che aveva a sua volta scoperto di sorpresa quando io mi ero a mia volta bruscamente spostato sulla sinistra per evitarla.

Lo stesso reportage fotografico — notevolmente completo — mostrava ancora l'inizio dell'incidente, cioè lo slittamento di Dave Charlton che sarebbe terminato con lo scontro fra la sua Lotus e la Surtees di Hailwood che lo seguiva da vicino.

Rivelava anche che in quel momento Jackie Stewart e Wilson Fittipaldi erano immediatamente dietro Hailwood, cosa che non aveva impedito loro di evitare le vetture in «perdizione». E la stessa cosa era stata per Andrea de Adamich e Mike Beuttler che precedevano immediatamente Eddie Keizan.

Ma, fra Wilson Fittipaldi e Andrea de Adamich erano passate ancora parecchie altre vetture. Infatti, mi trovavo fra gli ultimi della colonna, avendo avuto alla partenza serie difficoltà alla frizione.

Quali erano le posizioni esatte di Dave Charlton e Mike Hailwood all'ultimo passaggio della linea dei cronometri, e qual era esattamente la mia? Senza dubbio Franco Lini potrebbe dirlo perché mi pare possieda il foglio ufficiale dei tempi giro per giro.

Ma intanto, ritengo plausibile ciò che «Motoring News» ha pubblicato e secondo il quale, alla fine del secondo giro, Dave Charlton e Mike Hailwood sarebbero stati rispettivamente alla settima e ottava posizione, mentre io occupavo la ventiduesima.

Questa grande distanza fra Mike Hailwood e me, qualche secondo soltanto prima dell'incidente, può sorprendere a prima vista, ma, sapendo innanzitutto come le vetture si seguono da vicino all'inizio di un Gran Premio, e poi il tempo che occorre ad una vettura in «perdizione» per fermarsi, non vi è nulla di straordinario nel fatto che la capriola di Mike Hailwood non sia terminata prima che l'avessi raggiunto.

E non è sorprendente che l'abbia urtato, quando davanti a me una dozzina di piloti avevano

saputo farlo, perché la differenza di velocità fra la vettura in «perdizione» e i seguenti, andava per forza aumentando man mano che i secondi passavano, mentre che la distanza alla quale ciascuno di noi successivamente l'aveva scorta, non era per nulla cambiata.

Ma dove la storia conferma ciò che dicevo sul valore molto relativo della testimonianza oculare, è quando la relazione dell'incidente di un testimone particolarmente qualificato, che si trovava a una cinquantina di metri, inizia così:

«Vi darò una relazione particolareggiata dell'incidente così come l'ho visto: Charlton è andato in testa-coda e ha toccato Hailwood che si è ugualmente messo in testa-coda a causa di Charlton. Ickx e Regazzoni che li seguivano da molto vicino sono ugualmente stati presi nella collisione».

Detto ciò, ritorno a ciò che ha pubblicato «Motoring News». Dove era Clay Regazzoni alla fine del secondo giro? In 14esima posizione! Ciò vuol dire che sarebbe stato sorpassato da 8 vetture sui 600 o 700 metri che separano la linea di cronometraggio da Crawthorne Corner.

Infatti, Clay Regazzoni era sicuramente dietro di me alla fine del secondo giro. Ciò non ha tuttavia impedito ad un testimone oculare competente di vederlo 8 posti davanti a me.

Ed ecco infine una falla in più della testimonianza oculare. Come si è visto, avevo stimato a 25" o 30" il tempo che era trascorso prima dell'arrivo dei pompieri. Ora secondo testimoni seri, sarebbero passati 2 minuti 45 secondi. Si vede così a che punto colui che ha vissuto l'avventura dall'interno perde la nozione del tempo!

Detto ciò, vorrei riparlarne della bandiera gialla, questo eccellente dispositivo di sicurezza che ci viene, come molti altri, dallo sport americano.

M'accorgo, leggendo i giornali, che l'applicazione di questa regola sembra piuttosto mal compresa.

Secondo certi commentatori, come secondo certe dichiarazioni attribuite a certi piloti, si dovrebbe fare distinzione fra la bandiera gialla immobile e la bandiera gialla agitata.

La prima avrebbe come scopo soltanto quello di attirare l'attenzione del pilota e avvertirlo che una bandiera gialla agitata gli sarà presentata di lì a poco. Soltanto la bandiera gialla agitata significherebbe il divieto di sorpasso.

Questa versione è perfettamente erronea.

In effetti, l'Annesso H del Codice Sportivo Internazionale dice nel modo più chiaro:

«In ogni zona dove sarà presentata una bandiera gialla, IMMOBILE o AGITATA (sono io che lo metto in grassetto), i piloti dovranno rallentare e il sorpasso sarà proibito».

E' dunque sbagliato pretendere che ciò che si definisce «bandiera di preavviso», cioè le bandiere gialle immobili presentate ai piloti dai posti precedenti il luogo dell'incidente, abbiano come fine soltanto di avvertire questi piloti perché siano pronti ad obbedire alla sola bandiera gialla agitata che sarà loro presentata nella zona dell'incidente.

La prima di queste bandiere di preavviso basta, al contrario, per pronunciare il divieto per ogni sorpasso. Se se ne prevedono parecchie, è per confermare la proibizione di sorpasso al pi-

lota che, per inavvertenza, non avesse notato la prima bandiera.

Quanto alla bandiera gialla agitata, essa ha per scopo di segnalare al pilota che si trova in prossimità immediata dell'ostacolo che gli è stato annunciato.

Ma se non vi è alcun dubbio sul significato della bandiera gialla immobile, l'Annesso H non precisa se il pilota si vede proibire il sorpasso a partire dal momento in cui scorge la bandiera gialla, o se il sorpasso gli sarà proibito al di là di questa bandiera.

Ben inteso, il più elementare buon senso ci dice che un segnale di pericolo deve prendersi in considerazione dal momento in cui si vede.

E' d'altronde un riflesso. Non si immaginerebbe, scorgendo sulla strada una persona che fa segni attivamente di rallentare, di proseguire la corsa alla stessa velocità e rallentare soltanto nel momento in cui ci si trova all'altezza della persona in questione.

Sfortunatamente, è nella natura dell'uomo opporre la lettera di un regolamento al suo spirito, appena può trovarvi un vantaggio. E la tradizione giuridica deve pur appoggiarsi sulla lettera, che è tangibile, piuttosto che sullo spirito della legge che ogni uomo di cattiva fede può interpretare a suo modo, sia egli querelante, accusato o giudice.

Sembra dunque necessario precisare nell'avvenire, nelle prescrizioni dell'Annesso H, che il pilota deve obbedire alla bandiera gialla dal momento in cui la vede. Ma non sarebbe ancora una misura infallibile perché il pilota che non si comportasse come il segnale richiede, potrebbe sempre dire di non averlo visto.

Ed è per questo che mi chiedo se non è necessario, in definitiva, adottare il regolamento americano nella sua totalità. Credo di sapere, in effetti, che ad Indianapolis ogni incidente impone non soltanto la proibizione di sorpassare su tutto il giro della pista, ma che le vetture devono girare ad andatura ridotta finché non appare la bandiera verde. I piloti europei che hanno disputato le 500 Miglia di Indianapolis potrebbero dirci esattamente come stanno le cose.

I circuiti diventano sempre più corti, non mi sembra impossibile, o escluso, fare la stessa cosa per i Gran Premi.

Immaginerei volentieri, da parte mia, che la direzione della corsa, immediatamente avvertita di un incidente dal posto di commissari più vicini, metta in azione sulla linea di cronometraggio (in più delle bandiere gialle abituali) un semaforo giallo che nessun pilota potrebbe non vedere e che gli ingungerebbe di astenersi dai sorpassi fino al ritorno alla luce verde.

Per assicurare la regolarità sportiva dell'operazione, non si dovrebbe ridare la luce verde, dopo liberazione della pista, se non nel momento in cui l'uomo di testa si affaccia sulla dirittura d'arrivo.

Se il sistema funziona per la bandiera a scacchi, non si vede perché possa generare confusione se ci si facesse appello per rilanciare la corsa, temporaneamente neutralizzata.

Jacky Ickx



Modena, 1954: l'ing. Alfieri è con Perdisa e Behra. A destra, ancora a Modena, vent'anni dopo, l'ing. Alfieri rimira la sua «Bora», per ora ancora a livello di «pesce d'aprile» CSI

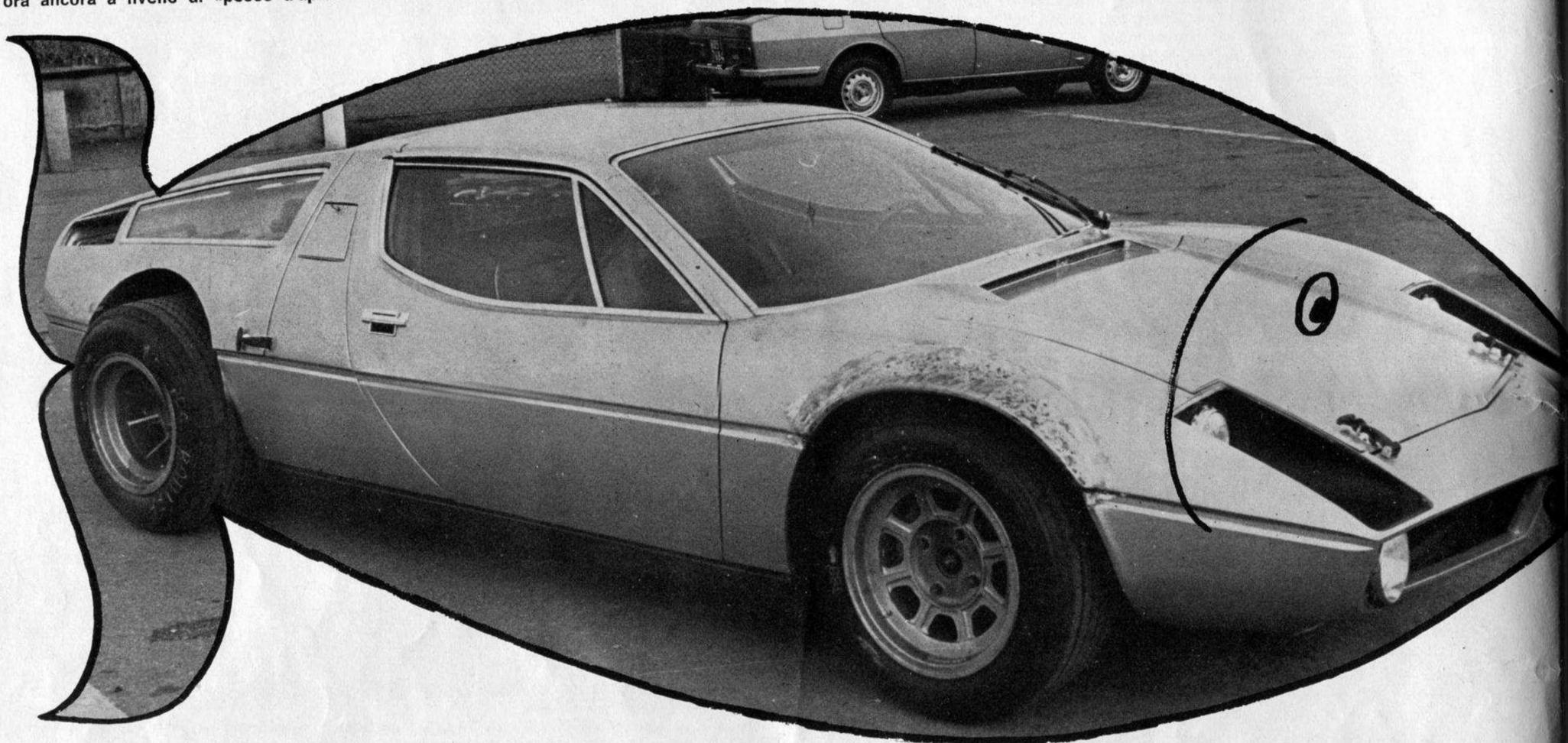


RINVIATO al 1° luglio

il debutto in pista

della BORA GT

preparata per LE MANS



SPECIALE PER AUTOSPRINT

MODENA - Due marzo 1973. Nella sala riunioni della Maserati in via Ciro Menotti, alla presenza del direttore generale-ing. Malleret si decide di preparare una Bora per farla correre a Le Mans nel gr. 4 GT. Contemporaneamente l'ing. Alfieri manda la richiesta di omologazione alla CSI. Detto fatto, si comincia a lavorare dietro il progetto « ritorno alle corse ».

Per ora non è un ritorno ufficiale. Dopo l'abbandono agonistico avvenuto nel '57, la Maserati preparerà le vetture e la scuderia che le farà correre sarà quella del rappresentante francese della Casa Thepenier.

L'ing. Alfieri progetta un telaio più leggero e alcune modifiche essenziali per dare più potenza e contemporaneamente leggerezza alla vettura. Il progetto è ambizioso. Se arriva l'omologazione si comincerà dalla 24 Ore di Le Mans a correre.

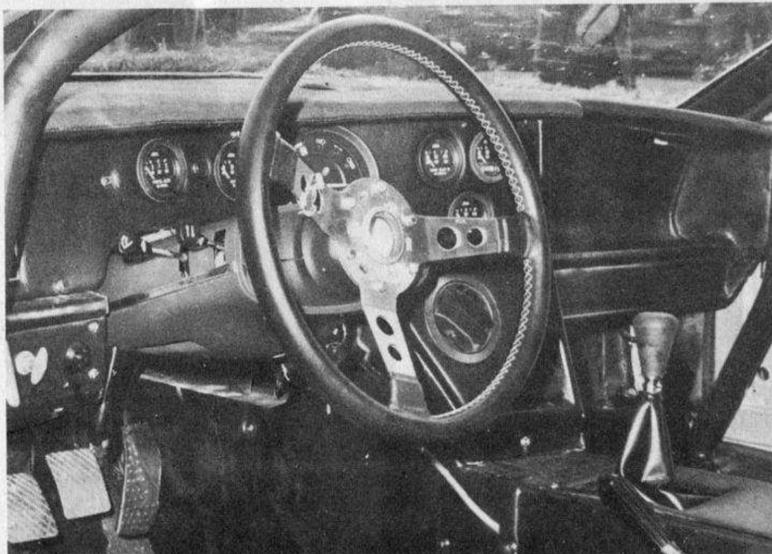
In 25 giorni la macchina è fatta, anche grazie ad un accordo intervenuto fra i sindacati e le maestranze del reparto sperimentale, che, impiegate nel progetto, erano autorizzate a non scioperare per guadagnare tempo. Il 27 marzo, all'autodromo di Mo-

dena, eccezionalmente concesso per l'occasione, la macchina ha percorso i suoi primi giri guidata dal collaudatore Cleto poi dallo stesso progettista ing. Alfieri.

Dopo questo « exploit », ottenuto con tanto entusiasmo, la doccia fredda: per colpa della CSI che non ha omologato dal 1.º aprile la vettura, il progetto è diventato (per ora) un pesce d'aprile. L'omologazione era certa dal 1.º luglio prossimo, quindi niente Le Mans. Il debutto avverrà l'8 luglio a Nivelles in Belgio, e forse bis a Watkins Glen nella Sei Ore di validità mondiale il 21 luglio.

25 giorni di lavoro

Abbiamo parlato con l'ing. Alfieri su questo progetto, e il tecnico della Maserati ci ha detto: « Alcuni clienti francesi che hanno acquistato la Bora, da Thepenier, sono andati un giorno a provare sul circuito Bugatti a Le Mans. Prima per scherzo, poi seriamente, hanno visto che con una normale vettura di serie si facevano dei tempi. Hanno quindi parlato con Thepenier che entusiasta dell'idea di una Bora gr. 4 ce l'ha proposta, l'idea ci è piaciuta ed eccoci



Sopra, il posto di guida della Maserati Bora gruppo 4. Sotto, una portiera mostra l'accurata opera di alleggerimento compiuta alla Bora



pronti a tempo di record ».

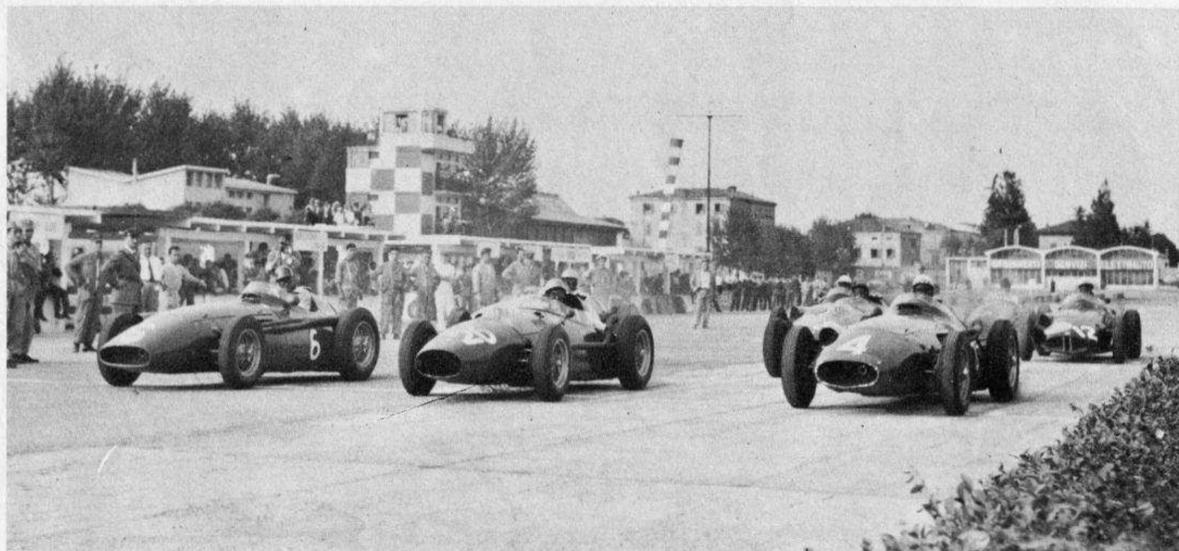
Thepenier faceva salti di gioia quando ha saputo che la sua idea era stata accettata, e si è mosso portando via alcuni tecnici e l'ingegnere che ha preparato a Charles Pozzi le Daytona-Ferrari che hanno gareggiato in questi ultimi tempi. Sono stati contattati anche alcuni piloti per portare la macchina in gara. Per ora sicuri c'è solamente Migault e Jarier; altri due verranno prossimamente.

Intanto Migault, che era atteso per collaudare la Bora GT gr. 4 a Modena, ha rinviato la sua venuta appena saputo che la vettura non era stata omologata dal 1.º aprile come richiesto.

Abbiamo chiesto all'ing. Alfieri se ci sarà un seguito commerciale di questa vettura, se cioè sarà venduta allo sportivo che intende gareggiare come privato.

« E' un problema che a questo punto, appena all'inizio della produzione, non ci siamo ancora posti. Certo che se la macchina dovesse rispondere bene alle aspettative e se ci sarà una richiesta, agitazioni sindacali permettendo potremmo anche darla a dei piloti privati ».

Questo progetto Bora gr. 4 vuol forse arrivare molto lontano. Innanzi tutto questo in-



Per colpa della CSI (quasi) un PESCE d'APRILE il ritorno MASERATI alle corse

Qui sopra, una foto storica: l'ultima corsa delle Maserati monoposto all'autodromo di Modena, nel 1957. Si riconoscono Collins e Behra. A sinistra, si collauda la più recente delle Maserati da corsa, la Bora

L'identikit



BORA « DI SERIE »

Telaio - Struttura monolitica integrale con la carrozzeria.

Sospensioni A/P - A quadrilateri trasversali deformabili con molle a spirale, ammortizzatori telescopici e barre stabilizzatrici.

(GT gr. 4) uguale ma alleggerito di 50 Kg.

Uguali ma alleggerite.

Freni - A disco sulle quattro ruote, ventilati, funzionamento idraulico. Uguali

Pneumatici - 215/70 VR 15 A. 15x19 P. 15x12 Michelin

Guida - Sterzo a cremagliera con ammortizzatore idraulico. Uguali.

Passo - 2600 mm. 2600 mm.

Carreggiata A - 1474 mm.	1498 mm.
Carreggiata P - 1447 mm.	1554 mm.
Lunghezza - 4335 mm.	4335 mm.
Larghezza - 1768 mm.	1778 mm.
Peso - 1500 kg.	1250 Kg.
Prestazioni - 280 Km/h.	310 Km/h.
0-100 - 6"7.	4"2
Omologata in GT gr. 4 dal 1. Luglio 1973.	

teresse per ora semi-ufficiale può portare, anzi ne siamo convinti, la Maserati al ritorno alle grosse corse automobilistiche, magari dal '75, se l'ormai famoso progetto « silhouette » passerà come sembra prevedibile.

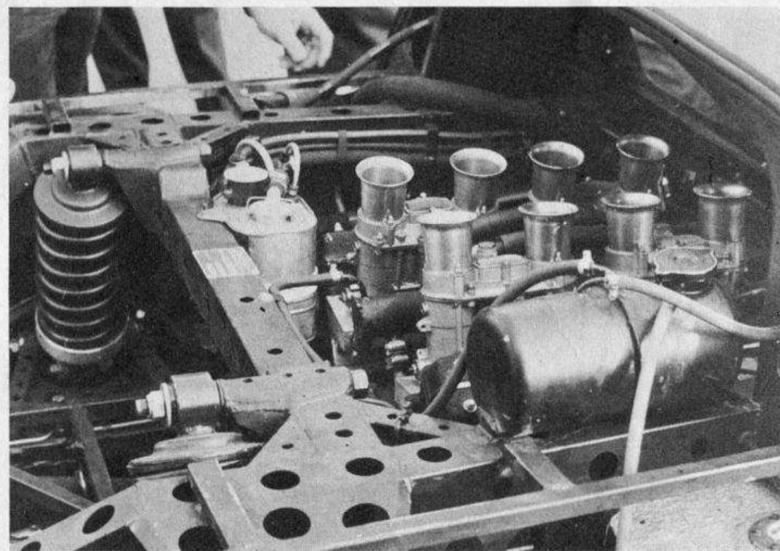
Sul futuro ufficiale alla Casa modenese non si vogliono sbilanciare: « **Accontentatevi** — dicono — **di questo ritorno** ». Certo qualcosa si sta muovendo ma non cerchiamo di bruciare le tappe. « **Dopo 16 anni è importante per noi ricominciare in sordina, per riabituarci al clima delle competizioni** ».

Necessarie le corse

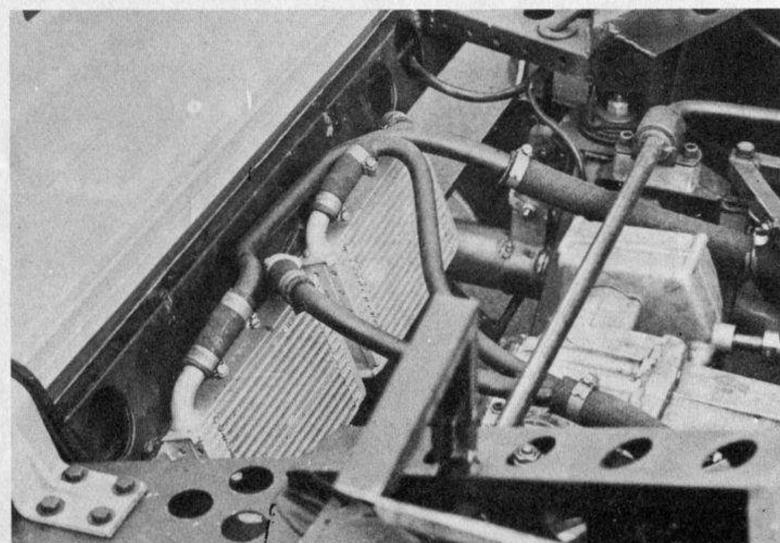
L'assistente dell'ing. Mallett sig. Drieux ci ha detto che la Casa modenese e la Citroen sono convinte che una ripresa agonistica per ora pur lieve sia necessaria, perché le corse sono necessarie alla produzione.

« **Inoltre** — ha aggiunto il sig. Drieux — **ritorniamo volentieri con la Bora alle corse, anche perché la vettura sta ottenendo dappertutto un successo di vendite inaspettato** ».

— Che cosa avete fatto alla vettura per prepararla per Le



Sopra, l'8 cilindri a V della Maserati Bora adotta, in questa versione, l'alimentazione a carburatori. Sotto, due radiatori olio in coda

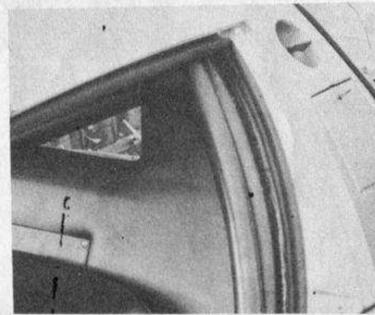


Mans, abbiamo chiesto all'ing. Alfieri?

« **Poco e niente** — ci ha detto il progettista della Maserati — **Il telaio che è esattamente eguale a quello di serie è stato alleggerito di circa 50 kg. La carrozzeria è stata allargata con codolini per permettere l'adozione di pneumatici più larghi, i cerchi sono in lega della Campagnolo. Il cambio è il solito della ZF a cinque marce con rapporti ravvicinati, mentre è stata cambiata la coppia conica. Il motore è quello della Bora versione America di 4900 cc, che con opportune lavorazioni alla testata allo scarico e al collettore ha ora una potenza di 400 CV a 6200 giri. Volendo, potremmo raggiungere anche i 500 cavalli, forse a scapito della robustezza, perciò non lo riteniamo necessario. Abbiamo adottato due piccoli radiatori dell'olio dietro il cambio, le sospensioni sono eguali a quelle di serie ma alleggerite. La vettura ha, secondo i regolamenti, un roll-bar, un impianto automatico antincendio, l'interno è di serie. La velocità massima che raggiunge questa Bora gr. 4 è di circa 310 kmh, mentre da 0 a 100 la vettura impiega 4"2 ».**

Questa esperienza corsaiola, crediamo di sapere che mol-

to probabilmente porterà al settore commerciale della Casa una Bora in versione più spinta, che forse verrà contrassegnata dalla lettera « S ». Una S che, 17 anni dopo aver



Nella parte alta dell'abitacolo, la levetta per l'estintore

abbandonato le corse, significa un ritorno gradito a tutti gli sportivi italiani, che vedranno in essa (i pochi che se la potranno permettere) un impegno per il reinserimento del glorioso Tridente (che ha avuto piloti che si chiamavano Nuvolari, Varzi, Fangio, Musso, per citarne solo alcuni) nel grosso giro del Campionato Mondiale Marche.

g. c.

• E' molto improbabile che la McLAREN faccia un'intera stagione Can-Am quest'anno, benché il team spera d'iscrivere una vettura con compressore per Hulme in alcune gare.

Un giorno a STOCCARDA



Il dottor Ferry Porsche, figlio del fondatore della Casa tedesca



Frau Louise Piech, proprietaria al 50 per cento della Casa Porsche

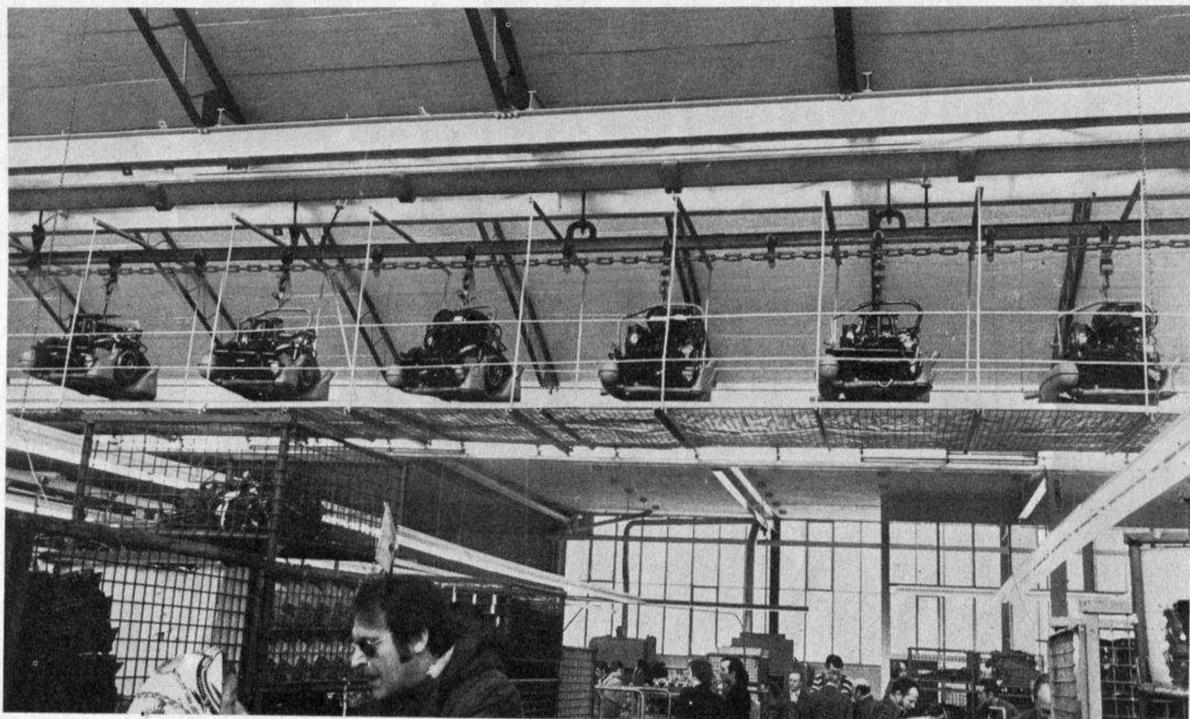


L'ingegner Fuhrmann, direttore generale per la parte tecnica



Il dottor Branitzki, direttore generale per il settore finanziario

LA MERCEDES ha «vietato» la PORSCHE 4,5



Siamo a Zuffenhausen, e lungo la catena di afflusso aerea arrivano i motori Carrera 2.7 al montaggio



Le scocche 911 RS grezze stanno per entrare nel reparto di finitura

ZUFFENHAUSEN - Grosse novità in casa Porsche. Prima dell'annuncio del ritorno ufficiale della Casa di Stoccarda alle corse con la Carrera SRS vincitrice alla 24 Ore di Daytona, sotto l'etichetta del «Martini Racing», dal primo marzo scorso la Porsche era diventata una società per azioni con un capitale di 10 miliardi di lire e una riserva legale di 5 miliardi di lire.

Dopo la «partenza» dell'ing. Piech, il delfino di famiglia, che puntava molto sulle corse, la proprietà della Casa tedesca è ora divisa al 50% fra il dott. Ferry Porsche e la sorella Louise in Piech. Essi compongono la Direzione Generale. A loro volta i due capofamiglia hanno il loro 50% diviso con i rispettivi figli, Ferdinand, Gerhard, Peter e Wolfgang, da parte del dottor Porsche; Ernest, Ferdinand (detto Ferdy), Michael e Louise per la famiglia Piech.

Amministratori delegati della Casa sono ora il dottor **Ernest FUHRMANN** per la parte tecnica (che è anche il portavoce della Direzione Generale) e per la parte finanziaria il signor **Heinz BRANITZKI**. Direttore dello sviluppo, che dipende da Fuhrmann, è l'ing. **BOTT**. Attualmente alla Porsche si producono mediamente 68-70 vetture al giorno, mentre si sta approntando la terza serie di Carrera RS che hanno avuto un successo di pubblico superiore ad ogni aspettativa.

L'Holding Porsche occupa attualmente 3950 persone a Stoccarda e circa 6000 a Salisburgo. In Austria la Porsche si occupa della vendita delle proprie vetture, e delle VW, e costruisce parti di autocarri per varie

ditte. Esporta anche vetture nei paesi d'oltrecortina. Il fatturato della Porsche-Austria è di 600 milioni di marchi, mentre il fatturato della Porsche di Zuffenhausen è di 400 milioni DM, di cui il 35% interessano le vetture e il 65% il reparto progettazione clienti di Weissach, in cui sono impegnati 650 fra ingegneri e periti tecnici.

Grosse novità, avevamo detto all'inizio. Fra queste, innanzi tutto il progetto della grossa berlina di prestigio con motore 12 cilindri boxer di 4500 cc, derivato dal motore della 917 campione del mondo (che la Porsche aveva già quasi finito di collaudare ed era pronta ad iniziare la produzione di serie) è «saltato» per due motivi fondamentali. **UNO**: la difficoltà di reperire i fondi per l'allestimento di un programma così ambizioso (va ricordato che la Porsche ha investito nel 1971 otto miliardi e mezzo, e nel '72 circa 4 miliardi per l'ampliamento della sede di Zuffenhausen). **DUE**: il veto che la Mercedes avrebbe dato alla Porsche di costruire una berlina in concorrenza con le pari cilindrata della Casa con stella a tre punte. Dato che la Mercedes è un ottimo cliente di Weissach, si è deciso di abbandonare il progetto.

La riprova di questa «avversione» della Mercedes al progetto Porsche «berlina di lusso» si è avuta in questi giorni con la presentazione della nuova serie «S», che monta appunto un motore 8 cilindri di 4500 cc.

Abbandonata la berlina di rappresentanza, si è pensato al futuro e a come sostituire l'attuale versione

della 911, di cui nel '72 sono stati costruiti 14.265 esemplari. Di essi il 38% è stato esportato negli USA, il 30% è rimasto in Germania, mentre il 32% è stato venduto negli altri paesi europei. Nel '74 la 911 sarà equipaggiata di serie con il motore di 2700 cc che attualmente è montato sulla Carrera RS.

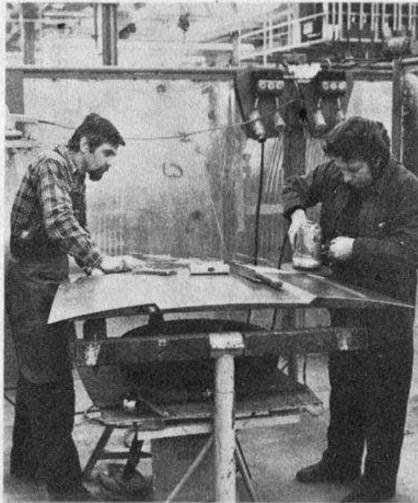
Di veramente nuovo alla Porsche c'è in preparazione una «bomba» per il '75. Si tratta di una macchina completamente inedita, un coupé sportivo 2+2 che sostituirà l'attuale serie del 911, dopo la sua prima apparizione datata 10 anni fa. Il motore sarà un 8 cilindri a V di 90° raffreddato ad aria di 3200-3500 cc, che già in alcune prove al banco di Weissach ha erogato nella versione più tranquilla oltre 300 cavalli. Questa nuova macchina, così come quelle ancora più avanzate che si vedranno più avanti, vengono approntate in gran segreto nella base di Weissach. Una Weissach particolarmente avvolta in una cortina di silenzio e di segreto proprio nei giorni della nostra visita alla Porsche, perché si stavano provando alcuni carri armati della serie Leopard, con una nuovissima torretta costruita in una lega speciale scoperta dagli ingegneri Porsche (particolarmente leggera e «imperforabile») oltre ad un sistema rivoluzionario di puntamento.

Proprio in quei giorni a Weissach si stava poi collaudando un elicottero di concezione particolarmente nuova che sembra sia stato già acquistato dalla NATO, così come il Leopard. Quindi tutto l'interessante reparto sperimentazione era «verboten» e ci siamo accontentati di vederlo da lontano, provando la RS.

Motori «mostri» per (silhouette) e CAN-AM da 70 milioni

Sopra, motori completi. Sotto, parte del reparto messa a punto

Sopra, su appositi carrelli le scocche delle RS si avviano a ricevere le parti meccaniche. Sotto, molte lavorazioni sono a mano



Dal 1. marzo '73 la Carrera SRS di 2700 cmc è omologata nelle GT gr. 4. I programmi per questa vettura sono quelli annunciati a Parigi dal Martini Racing: tutto il Mondiale Marche. Delle Carrera Racing ne sono state preparate circa 40 esemplari, che sono state vendute a circa 12 milioni l'una. I nomi più rappresentativi che le hanno acquistate sono: Jost, Neuhaus, Loos, Gregg, Haldi ecc. Nessun pilota italiano ha richiesto la vettura per correre. I programmi ufficiali della casa di Zuffenhausen comprendono ovviamente la Can-Am americana e l'Interserie Europea.

«mostri» della Can-Am sviluppano.

La vettura ufficiale della Porsche-Audi sarà guidata da Donohue, mentre Follmer, il vincitore dell'altr'anno, guiderà una vecchia vettura ma con motore nuovo approntato alla Porsche. Follmer correrà anche tre gare in Europa dell'Interserie: a Imola, Nurburgring e Silverstone.

L'impegno per i rallies è molto limitato per la Porsche. Infatti la Casa di Stoccarda parteciperà ufficialmente solo all'East African Safari con una Carrera RS di serie con il motore di 2700 cmc. La vettura sarà affidata a Zasada e Waldegaard. Zasada farà poi tutto il Campionato Europeo Piloti con una Carrera non ufficiale, sotto l'égida dell'AC di Polonia. Altre macchine Turbo-Can Am 5000 correranno l'Interserie affidate a Kinnunen, Kauhsen, Loos e Krauss.

Altre quattro vetture sono state vendute: due a Bobby Rinze, che farà correre la Can-Am a Follmer e a Kemp, una a Vasek Polak per Minter, e una a Gregg che correrà lui stesso.

Quanto costa una Porsche Can-Am pronta per correre?

La macchina completa 70 milioni, un motore completo di cambio 28 milioni, per fare tutta una stagione di gare sono preventivati altri 20 milioni per pezzi di ricambio vari. In totale, una annata di gare nella Can-Am o Interserie viene a costare mediamente sui 120 milioni.

I programmi futuri per le corse, sono per ora in fase di stanca alla Porsche. L'ing. Bott, che ha voluto il progetto Carrera, sta ora lavorando per mettere a punto questa vettura, ma si guarda al futuro sperando che il progetto «Silhouette» venga approvato. Infatti i maggiorenti dello sport alla Porsche hanno ripudiato i regolamenti sport e prototipi che li hanno fatti divenire Campioni del mondo; ora guardano con fiducia ad un mondiale Marche disputato da vetture di serie GT, con sotto il cofano «mostri» con il turbo compressore.

«Non esistono programmi né immediati né futuri né per la F. 1 né per la F. 2» ci hanno assicurato i responsabili della casa tedesca. Ma non vorremmo che in un angolino di Weissach, un certo progetto dell'ing. Bott sia pronto ad essere rispolverato quanto prima...

Giancarlo Cevenini



All'esterno dello stabilimento si ammassano le vetture in attesa di consegna. In primo piano, la 911S di un cliente sportivo sul carrello

La condizione operaia



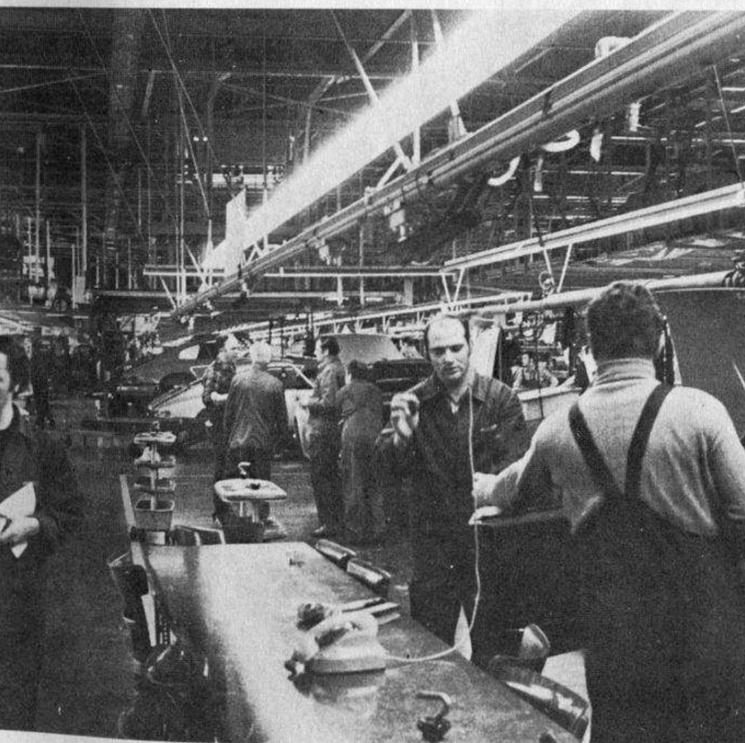
Nella visita alla catena di montaggio della Carrera (si fa per dire perché tutta la macchina è ancora realizzata in modo molto artigianale e poco industriale), siamo rimasti colpiti dal modo di lavorare degli operai addetti alle varie linee. Cantavano, fumavano, senza aver il minimo problema. Abbiamo visto operai, tedeschi, americani, italiani, lavorare in perfetta armonia fra di loro, senza problemi e principalmente senza agitazioni.

Un clima idilliaco quello dei lavoratori alla Porsche; neppure paragonabile a quello che c'è nelle nostre fabbriche. Quando un operaio ha una richiesta da fare, un aumento di stipendio per esempio, si riunisce il consiglio e ne fa richiesta alla direzione. Se la direzione non lo concede, si prendono tutti i libri contabili, si vede che cosa ha guadagnato l'azienda, si fanno rapidamente dei calcoli, poi si decide per l'aumento o meno. Un modo semplicistico, ma molto vicino alla realtà.

Negli USA la Porsche-Audi correrà con una nuova macchina, ridisegnata nella carrozzeria, il motore sarà il solito 12 cilindri con turbocompressore di 5400 cmc che sviluppa, calmo, calmo, 1000 CV di potenza.

A proposito di questi motori i tecnici dicono che possono ottenere le potenze che vogliono. A Weissach nel reparto sperimentale è stato approntato un motore di 1250 CV! E' stata provata una partenza da fermi filmata con speciali apparecchiature a 1000 fotogrammi al secondo, che poi, visionata, ha fatto vedere che il cerchio girava mentre il pneumatico rimaneva fermo!!! Si è allora studiato un sistema ad innesti fra il cerchione e il pneumatico per ovviare a questo inconveniente.

Questo dà una idea delle enormi potenze che i motori-

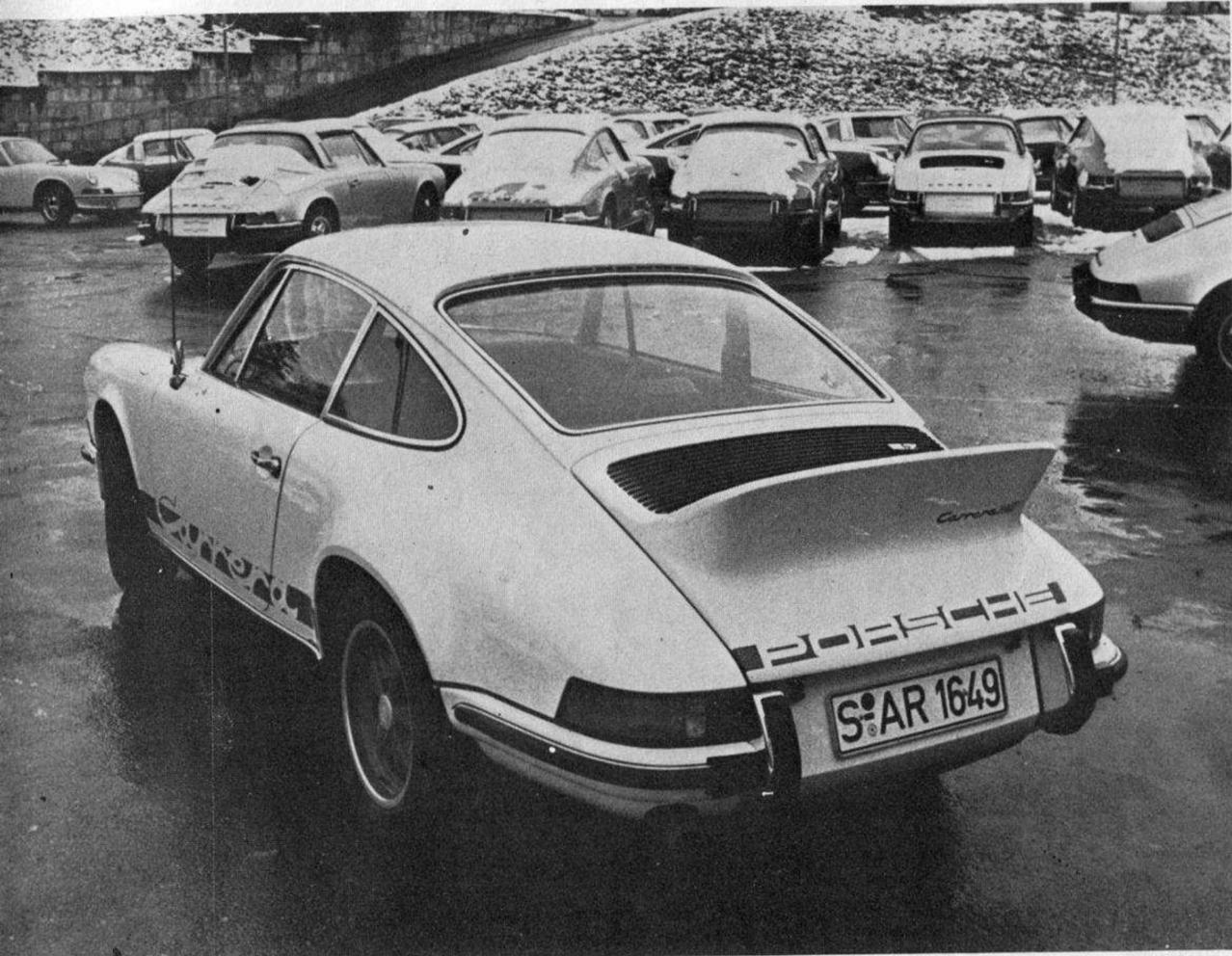




Ho provato

la CARRERA RS

Questa è la Porsche Carrera RS che è stata oggetto della nostra prova. Si tratta della 2.700 versione « touring », con 210 CV ed una velocità massima di oltre 245 chilometri all'ora



CARRERA, un nome che si riallaccia alla tradizione della casa tedesca, un nome famoso, per una vettura che si è presentata per correre nel GT gruppo 4, e che ha esordito vincendo a Daytona la 24 Ore. Nella nostra visita a Stoccarda, è stato d'obbligo, dopo aver visionato la fabbrica della Porsche, provare brevemente una Carrera RS. Il tipo era la RS 2.7 M472 (Touring) che in Italia viene a costare 8.264.000 lire IVA compresa. Questo modello ha le stesse caratteristiche di finitura del 911 S, ma varia nella carrozzeria per lo spoiler in poliestere nel cofano motore. Tutti i vetri sono vetri leggeri, il lunotto ha il riscaldamento a una intensità, e i parafranghi posteriori sono allargati.

Il particolare più eclatante, che diversifica la RS nella carrozzeria dalla S normale, è lo spoiler posteriore, che dà una buona tenuta di strada nelle curve veloci a questa indovinata vettura.

Si è lavorato molto e più in « profondità », se così si può dire, invece intorno al telaio. Quest'ultimo si differenzia dal 911 S di serie per avere i dischi dei freni forati, il corpo dell'avantreno in alluminio fucinato, i bracci dell'asse posteriore rinforzati, ammortizzatori a gas, distanziali di 7 mm e colonnette ruote più lunghe all'asse posteriori, barre stabilizzatrici anteriori e posteriori di 15 mm, le ruote anteriori sono in alluminio di 6" con pneumatici 185/70 VR 15, mentre quelli posteriori sono sempre in alluminio di 7" con pneumatici 215/60 VR 15.

Il motore è il solito 6 cilindri con la cilindrata portata a 2687 cmc, che eroga 210 CV a 6300 g/min, con una potenza specifica di 78 CV/lt.

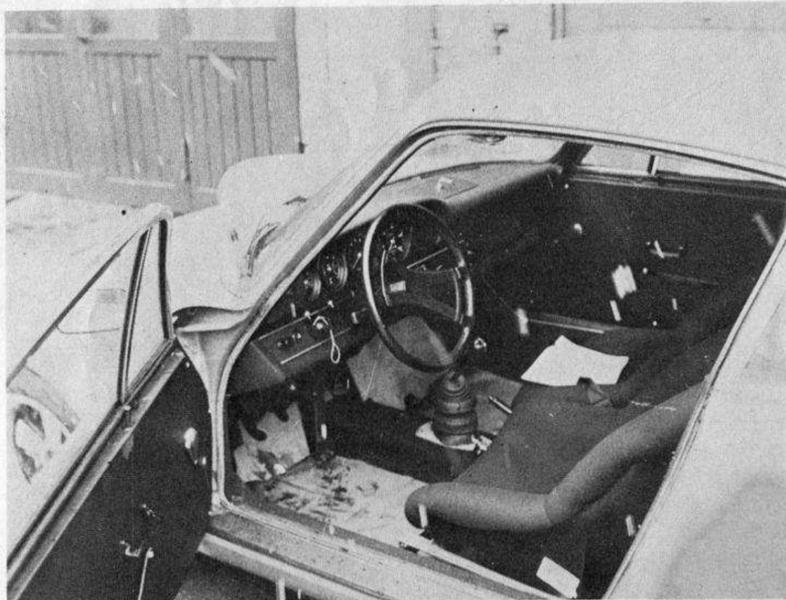
Il peso della vettura è stato portato a 960 kg, che permette una velocità massima di oltre 245 kmh, con un con-

sonalmente con partenza da fermi abbiamo raggiunto i 100 kmh in 5"5, un tempo davvero ragguardevole. Nonostante l'alleggerimento abbia portato via l'insonorizzazione la vettura, anche alle alte velocità non è rumorosa più di quel tanto cui sono abituati i possessori di un Porsche.

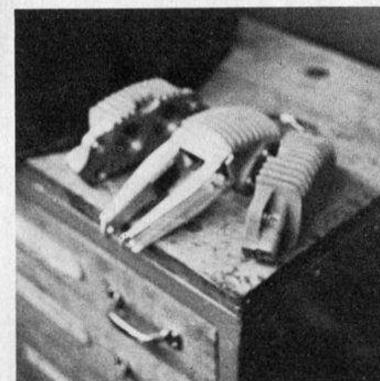
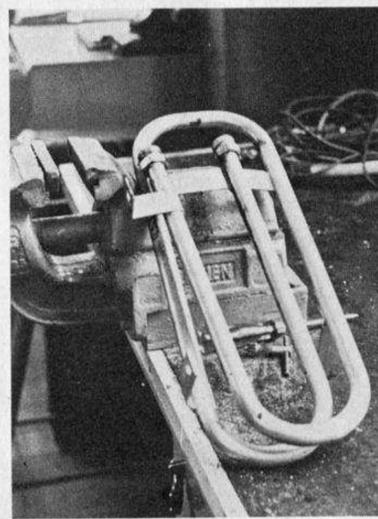
Nelle autostrade che si snodano fra Stoccarda e Zuffenhausen, abbiamo provato a spingere al massimo la macchina e cronometrato una velocità di punta che sfiorava i 250 kmh, con un comportamento molto neutro del telaio. Molta stabilità nei curvoni veloci, presi in pieno, da vettura da competizione. Anche quella sgradevole impressionazione dell'avantreno nelle 911 che alle alte velocità, con un po' di vento, sembrava ballasse sotto gli occhi, è ora scomparso grazie allo spoiler anteriore e posteriore. Essi tengono la vettura inchiodata all'asfalto dando un senso tale di sicurezza che si è portati a strafare.

Per l'esiguità del tempo a disposizione non abbiamo fat-

Un dragster stradale



Qui sotto, una tubazione per la circolazione dell'olio che svolge anche la funzione di radiatore



I nuovissimi freni appena giunti da Weissach. Le pastiglie si cambiano in modo molto veloce

Sopra, l'interno della RS versione racing, dotata dei sedili avvolgenti Recaro. Sotto, l'avantreno della versione Rally con i freni di serie



sumo normalizzato di 10 litri per 100 km.

Al volante della Carrera RS, non vi è nulla che, al momento, la renda particolarmente differente dalla conosciuta 911 S di serie. L'impostazione di guida è la solita che si ha al volante di questo genere di vettura, una guida un po' arretrata, un volante molto grande e ben diretto, una visibilità ottima anteriore e posteriore, anche grazie al grande specchietto retrovisore sulla portiera. Sedili comodi, tutti i comandi a portata di mano, compresa la leva del cambio, che ha mutato impostazione. Ora infatti la « prima », la « terza » e la « quinta » sono in alto, con un po' di difficoltà di trovare quest'ultima nei cambi veloci. Personalmente preferivamo l'altra soluzione, con la « prima » in basso verso il guidatore.

Chi era abituato alla vecchia 2.2 o all'ultima 2.4 capisce che cosa ha di differente questa vettura appena girata la chiave dell'accensione. Il sordo brontolio del motore portato ora a 2700 cmc dà l'impressione di una grande potenza, che puntualmente si sprigiona quando si parte. Infatti il connubio leggerezza-aumento di cilindrata ha reso questa Carrera molto simile ad un dragster-stradale. Per-

to delle prove di consumo degne di tale nome, ma abbiamo visto che il consumo è aumentato ma non di molto, gli 8/9 km con un litro, guidando veloce, si fanno bene.

Il motore, generoso e molto brillante, è senz'altro la cosa più eccezionale che questa già eccezionale vettura mostra. La Carrera l'abbiamo guidata anche sotto una leggera nevicata e nonostante avesse dei pneumatici che il nostro gentile collaudatore ha definito « non adatti » (per carità, non ne diciamo il nome!), abbiamo spinto al massimo con asfalto umido in autostrada. Le reazioni sono state più che normali, a conferma di quanto avevamo già constatato nei giorni precedenti.

Unico neo a nostro parere, di questa vettura è la linea ormai sorpassata, vecchietta. Ma, come avete letto, sta arrivando la nuova Porsche 8 cilindri... che la sostituirà nel giro di due anni.

Il prezzo è molto... italiano. Basta però non avere bisogno di pezzi di ricambio, perché in Italia sono più cari del già caro oro, al livello di 5/6 volte quello che costa in Germania. E non si riesce a capire come mai la casa madre non intervenga per impedire questa ingiustizia.

cev.

MISANO 26 marzo '73



A cosa arriva il « culto della personalità » (la propria) del nostro Franco Lini: eccolo brindare (sopra) con David Yorke con una bottiglia di « Lini riserva », che è servita poi a Cremonini per « battezzare » (sotto) la nuova F. 1 che Amon ha collaudato

il «varo» (con fuga) TECNO 1973



MISANO - Ed eccola finalmente in pista lunedì 26 marzo, questa discussa Tecno 1973, dal telaio « casalingo ». Se n'è parlato tanto che era ovvia parecchia attesa, e molta curiosità. E' la prima delle due macchine di cui disporrà Chris Amon, pilota che stavolta bisogna definire fortunato, perché non è dato a tutti di avere una squadra a disposizione ed in più di essere giudice-arbitro nella scelta del mezzo da utilizzare. La seconda macchina, quella costruita in Inghilterra, sarà pronta con un ritardo di un mesetto, e quindi si dovrà aspettare ancora, prima di fare i confronti. Che dal punto di vista degli osservatori esterni potranno essere di una certa natura, ma che potrebbero essere totalmente differenti da quello dell'utilizzatore. In altre parole, checché ne dicano i critici, sarà Amon a decidere su quale macchina preferirà correre.

Intanto sta provando quella che Alan McCall (australiano) e Teddy Wyss (svizzero) hanno messo insieme a Borgo Panigale, nella officina della Tecno, e che sarà la macchina dell'esordio in gara. Di qui al Gran Premio di Spagna, in un mese, Amon avrà avuto modo di constatarne qualità e difetti, e di indicare quel che c'è da fare per perfezionarla. Si vedrà in pista, al confronto con le altre, cosa effettivamente vale. E stavolta lo si potrà vedere concretamente, perché se non è cambiato negli ultimi mesi Amon è pilota capace di trarre dalla macchina quel che può dare.

La macchina, così come l'abbiamo vista in costruzione e poi in pista, appare ben fatta. Niente di avveniristico, niente di rivoluzionario, ma è proprio la molta semplicità costruttiva quella che dà più affidamento. Il telaio monoscocca è classico, con integrazione nella parte posteriore di un

telaio verticale di tubi che sopporta sia gli attacchi del motore, sia il roll-bar, il quale è anche provvisto di controventatura inclinata verso l'anteriore. Anche la parte anteriore della monoscocca è integrata da un telaio verticale, che regge gli attacchi della sospensione e della scatola dello sterzo, oltre che i radiatori del liquido di raffreddamento, che sono due e posti in posizione laterale. La forma della monoscocca è stata ovviamente determinata sia dalle nuove regole per le F. 1, che entrano in vigore il 1. aprile, sia dalla necessità di assicurare il raffreddamento dei radiatori dell'olio, che sono stati posti lateralmente all'abitacolo.

Le sospensioni sono classiche anche loro, senza niente di innovatore. Le anteriori sono interessanti per la solidità della loro costruzione, che è visibile

CONTINUA A PAGINA 19

Franco Lini





Questi è Wiss, il collega di McCall con lui andatosene via

Sempre più movimentata
la situazione in casa TECNO

Scappa McCALL arriva l'altra monoscocca!

CONTINUAZ. DA PAGINA 17

dalle fotografie. Il doppio triangolo sovrapposto è costituito da tubi opportunamente sagomati, con quello superiore che è stato raddoppiato, con tubi paralleli che sono posti sopra e sotto il perno di fulcro. Gli ammortizzatori e le molle sono posti all'interno, per cui il braccio superiore della sospensione si prolunga oltre il fulcro. Anche l'attacco inferiore degli ammortizzatori è in tubi. Sospensione posteriore con bielletta trasversale superiore, e puntone di reazione con attacco alla scocca, e con quadrilatero inferiore (che in sostanza è costituito da un triangolo e da un braccio trasversale, indipendenti).

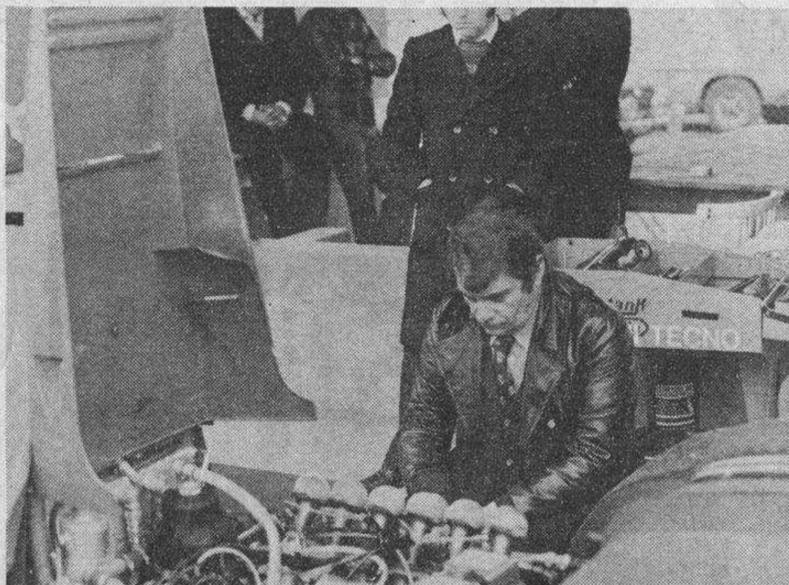
I freni sono sulle ruote anteriori e accollati al cambio quelli posteriori. La struttura portante della macchina è integrata dal motore e dal cambio Hewland, attorno al quale tuttavia è una « armatura » di tubi, a formare un telaio che sopporta le sospensioni e che è solidamente ancorato anche alla parte superiore del motore.

Piacevole ed interessante la linea esterna della macchina. Che è proporzionalmente molto bassa, anche se le fotografie non rendono bene l'idea. In complesso la linea generale risulta molto « pulita » con armoniosi raccordi tra le superfici piatte orizzontali del muso e dei lati e quelle avvolgenti dell'abitacolo. La forma del motore ha permesso di ottenere una linea continua bassa anche dietro il pilota, con una parziale carenatura.

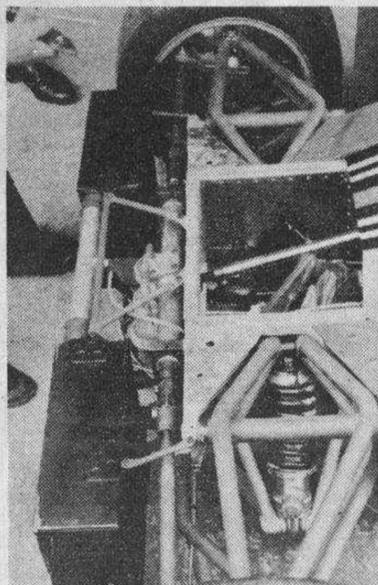
Ad aiutare la buona distribuzione dei pesi, accentrando nel modo migliore, è stato sistemato il serbatoio dell'olio subito dietro il roll-bar, tra l'altro vicinissimo ai radiatori, il che ha eliminato anche lunghe canalizzazioni. L'alettone posteriore è supportato da una serie di tubi, disposti in modo che l'azione di spinta verso il basso sia diretta sull'asse delle ruote, pur se l'alettone è arretrato secondo l'ultima moda.

Di rilevante, nella parte posteriore della macchina, è la trasmissione assicurata da doppi giunti omocineticici, ed i bracci di ancoraggio supplementare del motore alla scocca, collegato con le piastre di rinforzo che sono state previste al centro delle due testate.

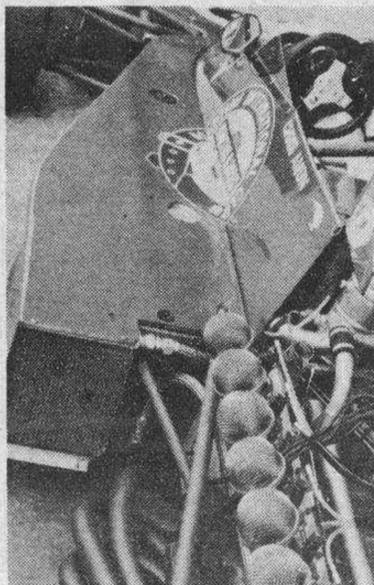
f. 1



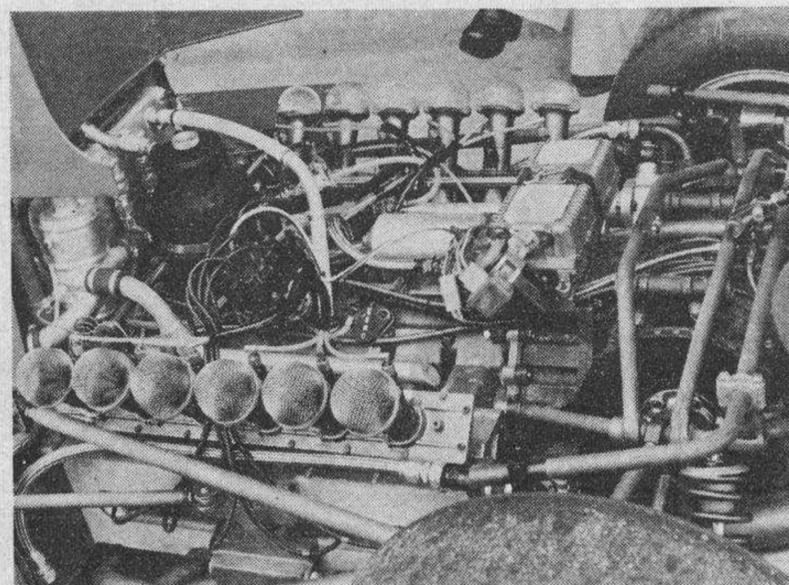
Luciano Pederzani osserva, assorto, il suo 12 cilindri boxer. A sinistra si nota la carenatura della parte posteriore sollevata sul roll-bar



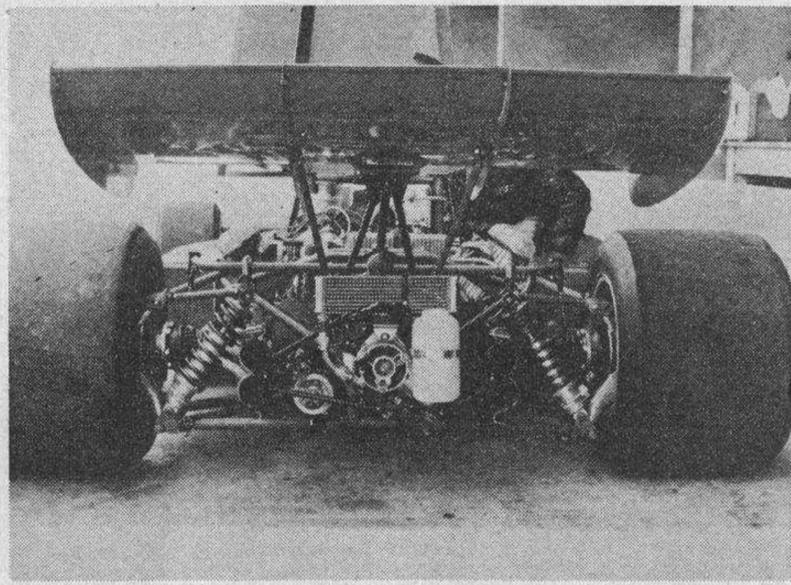
L'avantreno Tecno, con i due radiatori dell'acqua sdoppiati



Due anche i radiatori olio, posti verticalmente nelle fiancate



Sulla destra, è visibile il telaio supplementare sul cambio per gli attacchi delle sospensioni posteriori. I freni hanno pinze Lockheed



La parte posteriore della nuova Tecno, con i particolari della sospensione posteriore. Sopra al cambio, il radiatore per il suo lubrificante

MISANO ADRIATICO - E' successo di tutto questa settimana alla Tecno: i realizzatori della « monoscocca dell'orgoglio » (voluta da Pederzani) che scappano; prove durate pochissimo (motori rotti dopo appena 7 giri); arrivo della F. 1 made in England di Davide Yorke.

Ma andiamo con ordine. Il giallo più giallo di questa « settimana Tecno » è avvenuto martedì, quando nell'officina di Borgo Panigale si stava lavorando attorno al motorino d'avviamento guastato e al distributore dell'iniezione che faceva le bizze ed in attesa di ritornare al circuito di S. Monica, dove il solito sfortunatissimo Amon pazientava nella speranza di poter collaudare seriamente la macchina con la quale allora sperava ancora di debuttare a Silverstone.

Luciano Pederzani si avvicina a McCall e fra una frase e l'altra azzardava che la macchina gli sembrava un « po' pesante ». Non era un rimprovero, ma una semplice constatazione: 606 kg, contro i 575 ammessi dal regolamento. McCall è andato subito su tutte le furie; ha raccattato i suoi attrezzi e, tirandosi dietro il « dipendente » Wyss, se ne è andato!

In un primo momento si è pensato fosse ritornato in albergo, ma alla sera ci si è resi conto che i due se ne erano andati da Bologna insalutati ospiti. Perdipiù con in tasca il bel gruzzolo di milioncini avuti come anticipo per un lavoro iniziato e non terminato (il contratto scade ad ottobre). Pederzani si è rivolto ad un legale per riavere il suo denaro, mentre è stato sguinzagliato il fedele Bruschì alla ricerca dei due per farli ritornare (almeno Wyss), perché senza i realizzatori non si riesce a mettere a punto la vettura.

Fino ad ora i due sono introvabili, le ultime notizie li danno a sciare in una località svizzera, per ora non ancora localizzata. La Svizzera è senz'altro la loro meta, i due tecnici avevano confidato a qualcuno che era loro intenzione prima o poi, di realizzare qualcosa in proprio in terra elvetica.

Sette giri lunedì ha fatto la Tecno-Martini (vedova McCall-Wyss), cinque mercoledì, poi si è rotto il motore: non arrivava olio alla prima camme che si era grippata. Amon era un po' arrabbiato, ma rassegnato per la sua ormai abituale sfortuna che non gliene fa imbroggiare una giusta.

Mentre si montava un motore nuovo sulla vettura, l'unico per ora pronto mentre il meccanico Luigi ne sta montando un altro, è arrivata come un fulmine a ciel sereno la monoscocca « made in England », fatta preparare dal d.s. Yorke e pagata dalla Martini. Dall'Inghilterra arriveranno in settimana anche due o tre meccanici che finiranno la vettura fra circa 15 giorni.

A questo punto la situazione è diventata caotica. Nelle prove di venerdì sempre a Misano, senza i due tecnici che avevano costruito la macchina non si riusciva a lavorare, le molle non erano segnate, non si sa il tipo delle progressioni ecc.

Pederzani e il suo « entourage »

apparivano giù di corda. Tutto il programma era saltato in aria, anche se a dare un po' di consolazione al clan di Borgo Panigale, che snobba apertamente il d.s. (imposto) dalla Martini Yorke sono stati i 30 giri effettuati da Amon senza nessun guaio. Tempi neppure parlarne, sono state principalmente prove di pneumatici, presente il tecnico della Firestone Bruce. Comunque il miglior giro spiccato dal neozelandese è stato in 1'18", lontano di 5" al record di Merzario con la Ferrari B3 e inferiore al record dell'Abarth 2000. Alla fine, delle prove Amon forse per dare un po' di « gerovital » ai presenti dichiarava che la macchina gli sembrava — nonostante questi pochi giri — abbastanza competitiva e già a buon punto: « Facile e leggera da guidare, tende ad alzarsi sul davanti, ma abbiamo cambiato l'incidenza dell'alettone e il difetto è quasi scomparso. Il motore mi sembra buono, ma oggi non ho potuto tirare, vedremo la prossima settimana... »

Che cosa succederà adesso alla Tecno? In settimana Amon collauderà ancora la vettura sempre a Misano, mentre contemporaneamente anche l'altra vettura arrivata fresca dall'Inghilterra verrà portata avanti.

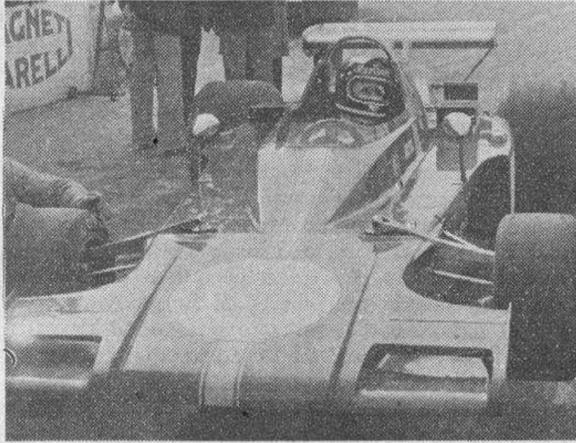
Punto « nero » sono anche i motori. Oggi come oggi c'è solo pronto, quello montato sulla vettura; più quello smontato l'altra settimana che aveva difetti di lubrificazione e un altro che Luigi sta montando. Certo sono pochi, con prove di collaudo da fare sulla prima macchina, presto anche sulla seconda e non dimentichiamo che fra 23 giorni bisogna essere a Barcellona dove c'è il primo appuntamento europeo della stagione di formula 1.

Perché non ci sono motori pronti alla Tecno? Forse quest'inverno si sono disperse troppo le forze per altre realizzazioni; l'8 cilindri 2000 l'8/3000 (le fusioni sono arrivate in questi giorni e si comincerà presto a montarlo) hanno fatto perdere molto tempo anche a discapito del 12 cilindri boxer che deve equipaggiare le F. 1 all'inizio di questa stagione.

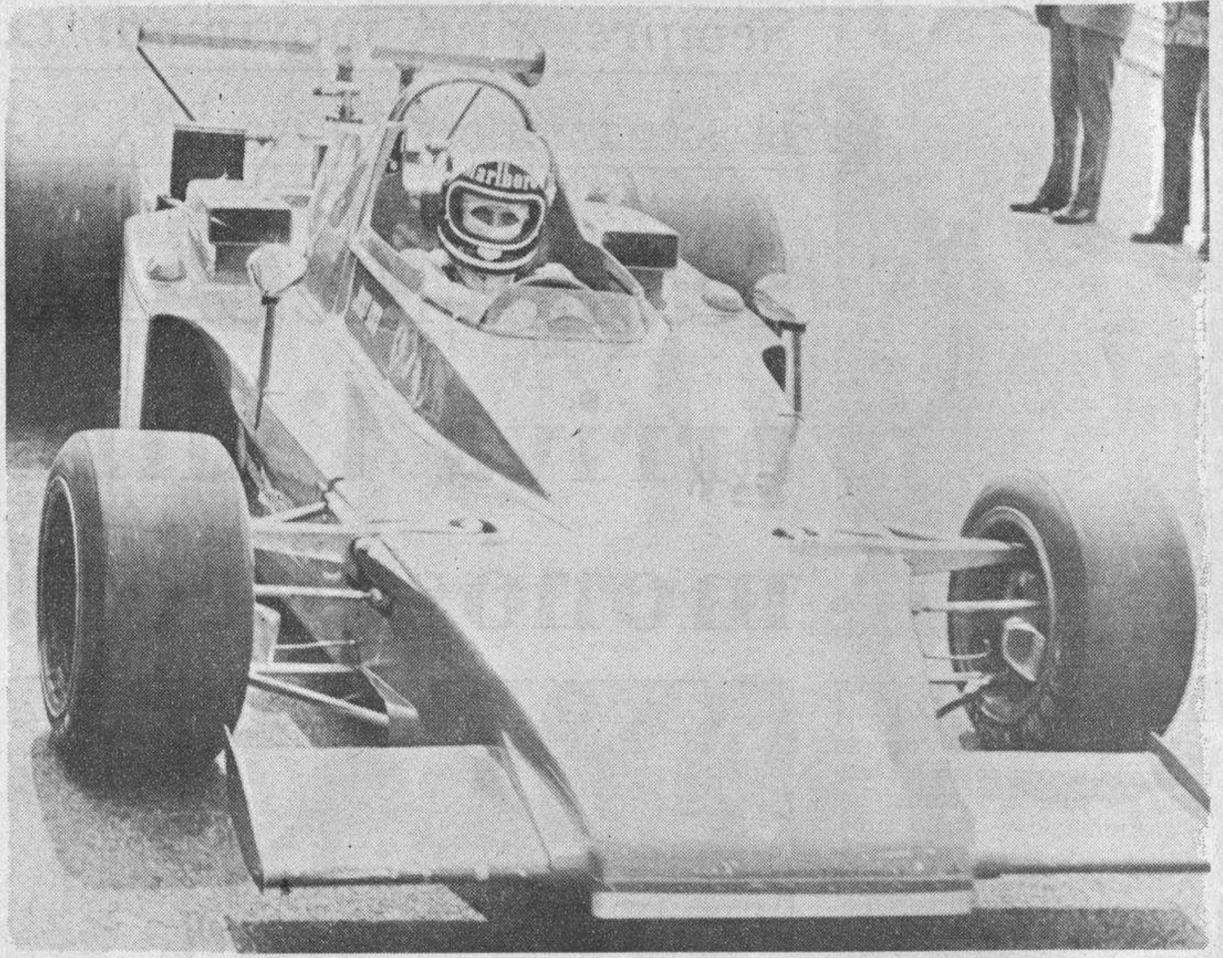
cev.

UN'ALTRA «FUGA» a Monza dove la monoscocca F.1 FERRARI è già apparsa «sulla buona strada»...

Ha già cambiato faccia



A destra, come è cambiato subito, il muso della 312 B3 nelle prove monzesi. A sinistra, quello carenato seconda versione



ICKX «richiamato» dal DRAKE

MONZA - Prima uscita della Ferrari B3, al di fuori della pista-prova di Fiorano, per affrontare il rigoroso «test» di Monza: si accelerano i tempi della preparazione, si progredisce a vista d'occhio e la macchina della grande ripresa in F.1 della Casa modenese può dirsi pronta, prontissima al debutto in gara. Sarà per Silverstone, dogane permettendo? o nel G.P. di Spagna?

Per ora, il fatto importante è che il ritmo di messa a punto si faccia serrato, per l'impegno che richiede la preparazione d'una costruzione radicalmente nuova, nella difficilissima F.1 d'oggi, e che le risultanze appaiano già tanto confortanti. E' una magnifica costruzione — l'abbiamo già entusiasticamente affermato in sede di presentazione — veramente la prima Ferrari monoposto di disegno razionale, e le aspettative sono enormi.

Esteriormente, la macchina s'è presentata giovedì e venerdì scorsi a Monza proprio com'è stata presentata un mese fa; salvo variazioni del frontale e parte posteriore, all'attacco dell'alettone, ancora da definire. Il muso largo, infatti, è stato variato, aggiungendo un passaggio d'aria ai due lati, all'esterno dei due sottili piani di scorrimento, mentre un secondo musetto più convenzionale è stato provato, con una resa migliore.

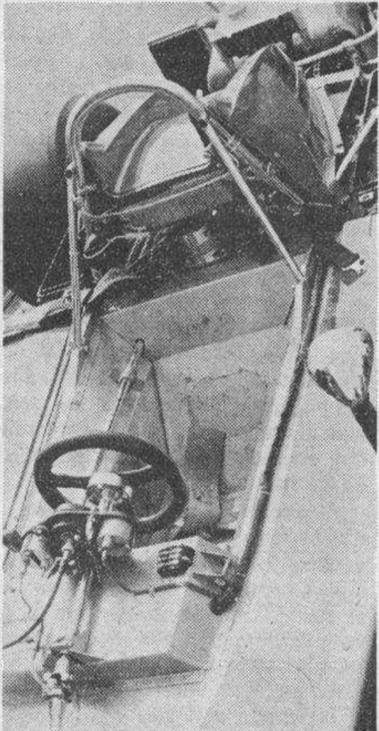
Si tratta d'un frontale sottile e stretto, con i classici «spoilers» laterali. Potrà sembrare sorprendente che con questo schema si sia ottenuto un assetto migliore, su una pista veloce come la «stradale» monzese, ma la ricerca di condizioni ottimali con i muscoli avvolgenti diviene sempre più ardua, per gli effetti che si hanno ai vari angoli di imbarcata della vettura.

Così, s'è cominciato con la versione diremmo di base della B3, con muso largo, corretto con le ultime aperture laterali: alettone con piccolo angolo di incidenza, mescola intermedia di gomme, posteriormente di 13,0-26,0-13. Al volante, Jacky Ickx cura soprattutto l'assetto e non cerca ancora il tempo, girando in 1'25"-1'26". Un riferimento preciso, com'è noto, manca sulla pista stradale, dove l'ultimo Gran Premio s'è disputato nel '71, durante le prove del quale la Matra di Amon ottenne 1'22"4 a 251,213 km orari di media; da valutazioni comparative, comprese le tre litri sport dell'anno scorso, il limite massimo potrebbe valutarsi adesso, in assetto di corsa, intorno a 1'21".

C'è un po' di sovrasterzo all'ingresso delle curve, che viene ridotto con pochi interventi, e Ickx comincia a provare utilizzando il muso stretto, con



Sopra, il punto di vista di Ickx dall'abitacolo. Sotto, in evidenza la struttura a scocca



«spoilers» perfettamente orizzontali, per dare poi piccolissimi angoli di incidenza. I tempi restano sullo standard di 1'25"; ma non è questo che interessa, bensì il comportamento della vettura nelle curve parabolica e di Lesmo. Breve tentativo con ruote di 15 pollici di calettamento, per pneumatici di 13.1-26.0-15, subito scartati. A 12.400 giri, la macchina dovrebbe toccare punte massime di 305 kmh, mentre nelle varie marce ci si spinge anche a 12.800 giri, con un'accelerazione veramente impressionante, dall'uscita dalla parabolica all'altezza dei boxes.

Si torna alle gomme da 13 pollici e si completa l'assetto, con barre e ammortizzatori. La macchina sembra leggermente alta e si aggiunge una striscia di lamiera di 3 cm. sotto il musetto, striscia che, ridotta dopo aver assottigliato i tamponi di fine-corsa degli ammortizzatori, interviene anche come «spoiler».

Dopo l'interruzione meridiana, Jacky Ickx prova via via mescole più tenere, sempre su cerchi di 13 pollici con canale di 17 pollici posteriormente. Nell'insieme, la macchina è abbassata di 2 cm. e i tempi scendono progressivamente fino a 1'24" netti. E' il momento di provare con la mescola più tenere a disposizione; ma dopo due giri Ickx si ferma con un principio di dechappamento della gomma posteriore sinistra: la più sollecitata, con larghi buchi lungo la fascia centrale del battistrada.

Ecco una gradazione meno soffice, che consente al campione belga un ottimo tempo di 1'23"5 a 247,904 kmh

Per ZOLDER F. 1 migliorata la sicurezza

BRUXELLES - La prima gara mai svolta sul circuito di Zolder risale all'anno 1963. Il decimo anniversario del circuito verrà festeggiato in modo magnifico, con l'organizzazione del GP del Belgio, che sarà inoltre GP d'Europa, in calendario per il 20 maggio. Le F. 2 e le F. 5000 hanno già gareggiato sul circuito, ma per la F. 1 si tratterà della prima competizione in questa sede. Del resto la pista ha subito mutamenti riguardanti la sicurezza e le agevolazioni per pubblico e concorrenti, proprio in previsione del Gran Premio.

Tutti ricorderanno certamente i duelli piuttosto accaniti sferrati da piloti quali Ickx, Brabham, e i compianti Rindt e Siffert su questa pista molto sinuosa, ove la guida è importante quanto la potenza delle vetture. Per il Gran Premio tutto il tracciato avrà un nuovo rivestimento.

MARANELLO - Le notizie arrivate da Monza, dove le prove di venerdì 30 marzo previste (per il secondo giorno) dalla Ferrari sono «saltate» perché... mancava il pilota, hanno suscitato l'immediata reazione di Enzo Ferrari. E' avvenuto questo. Essendo stato rotto un motore giovedì, esso doveva essere sostituito sulla B. 3 monoscocca. Ma il lavoro dei meccanici è andato per le lunghe e così quando la macchina nella tarda mattinata è venuta pronta, mancava il pilota. ICKX, che peraltro già aveva anticipato di avere necessità di partire per Bruxelles entro le 13,30 di venerdì, non c'era. Risultato: dopo lunga attesa dei tecnici e meccanici essi hanno avuto conferma che il belga non sarebbe davvero venuto. Perciò la comitiva ha ripreso la strada di Modena. Ma, prima di decidere la conferma del debutto a Silverstone (problemi dogane a parte per uscire dai confini), Enzo Ferrari è intervenuto nella questione. Ed ha inviato un immediato telegramma al suo pilota a Bruxelles. Evidentemente per «richiamarlo» ai suoi doveri; specie in un anno come questo nel quale egli risulta l'unico pilota effettivo della squadra F. 1.

Non conosciamo, al momento di andare in macchina, la risposta di ICKX al suo patron. Ma certo la situazione è delicata, anche perché, nella Ferrari gli animi sono già tesi per le preoccupazioni tecniche, ora allargatesi anche alle sport (e i «rapporti» da Vallelunga sull'impegno agonistico del belga non è che gli siano stati molto favorevoli).

A questo si aggiunga che secondo voci svizzere, accreditate ad una amica della moglie del pilota, questi dopo l'incidente di Regazzoni a Kyalami (in cui venne anche lui coinvolto) sarebbe tornato ad esprimere intenzioni di ritiro. Specie se le possibilità tecnico-agonistiche delle Ferrari non dovessero risultare all'altezza delle sue aspettative. Ma a queste «voci» ricorrenti siamo abituati e i recenti articoli di ICKX su «AUTOSPRINT» non hanno certo lasciato trasparire nulla di ciò.

di media, davvero significativo, trattandosi di prove di preparazione e di prestazione singola, senza l'ausilio delle scie. Solo che anche questa mescola si rivela eccessivamente tenera e si ripetono gli stessi guai, sia pure dopo sette giri e nonostante l'improvviso abbassamento della temperatura ambientale. Ritocchi aerodinamici, con eliminazione degli «spoilers» anteriori e diversa inclinazione dell'alettone, favoriscono limiti fino a 1'23"8 in condizioni leggermente migliori, a parità di gomme, che nuovamente dechappano.

Si torna alla mescola più dura a disposizione, ovviamente con maggiori carichi aerodinamici, riapplicando i profili anteriori e aumentando l'incidenza dell'ala posteriore; ma ormai è pomeriggio avanzato, c'è vento e qualche goccia di pioggia comincia a cadere, obbligando alla interruzione delle prove. Ultimi sette giri «tirati» di Ickx, ma con tempi lievemente superiori; c'è una differenza di 2/10 tra la nostra successione cronologica, con un miglior giro di 1'23"8, e quella dell'ing. Giorgio Ferrari, il quale simpaticamente ringrazia del piccolo regalo fatto alla sua macchina.

Naturalmente, non è qui il punto importante del «test» monzese della B3; questi sono particolari di completamento. Gli stessi problemi di gomme sono del tutto relativi: chissà quante varietà di mescole non sfornò ancora la Goodyear durante la stagione! Roba da esaurimento nervoso. Il fatto veramente importante risiede nella sperimentazione del nuovo telaio, che ha rivelato eccellenti caratteristiche funzionali, sia nell'iscrizione che nella percorrenza delle curve: specie le più veloci.

Lo stesso Jacky Ickx s'è detto molto soddisfatto: «Per la prima volta — ha dichiarato con un bel sorriso — posso impostare la curva e percorrerla tutta d'un fiato, a limiti altissimi, senza tante correzioni. Siamo veramente sulla buona strada».

Nella serata s'è cambiato il motore, stanco dopo tante prove precedenti, prevedendo una continuazione del «training» venerdì mattina. Però, le difficoltà sono state tali (come leggete in altra parte), che vi si è dovuto rinunciare e la macchina è stata predisposta per l'immediato trasporto a Silverstone.

e. b.



L'aria di Stewart è piuttosto seccata, dopo il ritiro ed il suo ritorno al box della Ford. La sua macchina era comodamente in testa alla corsa. A destra, Stewart scambia impressioni di maneggevolezza con il suo collega nella squadra Ford Colonia, Jochen Mass

Non proprio «esaltati» dalle corse-turismo i piloti-big della F. 1

4 ORE in appendice

Con aria soddisfatta (a destra) il segnalatore del team Alpina segnala a Niki Lauda, al volante della BMW 3 litri n. 9, la sua posizione in testa alla corsa a 22 giri dalla fine; Mass è lontano

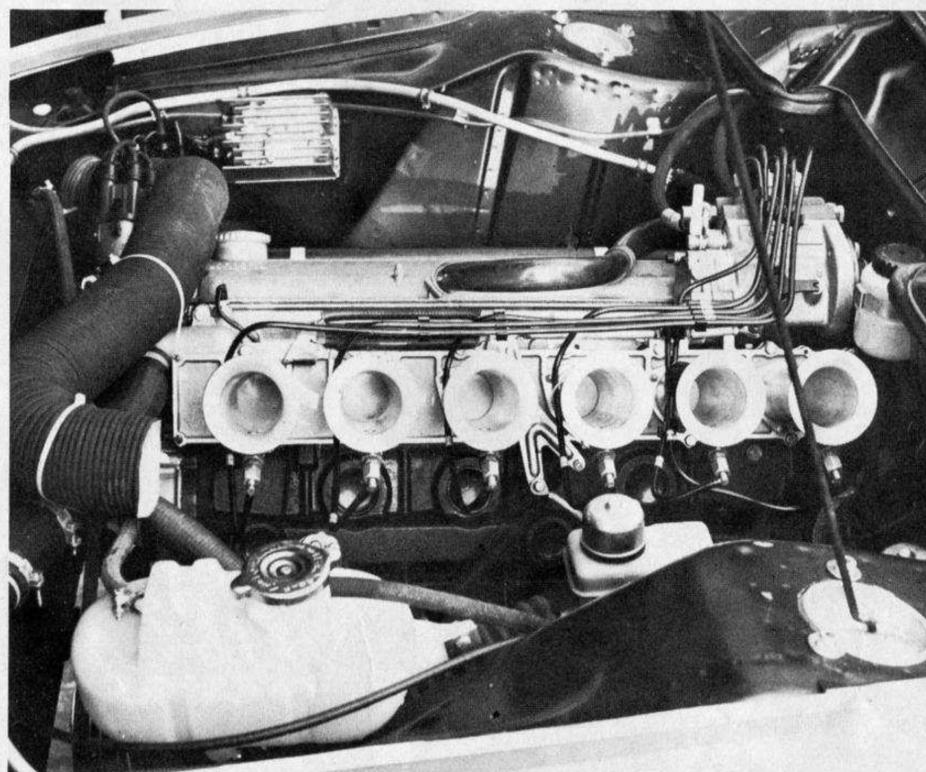


La collezione di STEWART

MONZA - «Ti piacciono questo genere di corse?», è la domanda più scontata che puoi fare ad un ex campione del mondo come Stewart, in attesa di provare per la 4 Ore di Monza, una Ford Capri. Ma anche in una domanda così ovvia uno «showman» come lo scozzese ha la sua risposta allegra e pungente da collezionista: «Dal 1964 che ho cominciato a correre ho disputato 53 gare con 26 vetture diverse, quindi perché non provare anche questa?».

Per l'occasione Stewart ci confida alla Ford con una barca di FRSV (franchi svizzeri), «la Capri è una macchina favolosa. La Ford ha in questa vettura una macchina vincente, peccato che io possa disputare solo quattro gare (Monza, Castellet, Nurburgring e Watkins Glen) con questa vettura veramente competitiva».

E' uno Stewart eccezionale quello delle giornate monzesi. Allegro, spensierato, burlone, con tanta voglia di scherzare con tutti. E' nella roulotte della Ford, quando passa Tramonti, il tecnico della Marelli che segue la Ferrari in F. 1, lo chiama con urlac-



Il 6 cilindri BMW nella preparazione della Motorsport di Neerpasch, montato sulle vetture ufficiali di Monaco di Baviera. La pompa di iniezione Kugelfischer è montata all'estremità posteriore della testata. La potenza è di circa 360 CV

ci degni di un «sciuscià», e gli chiede se ha del Lambrusco di Modena, Tramonti non ne ha, allora Stewart lo congeda dicendogli, «portamelo a Barcellona, brinderemo con quello alla mia seconda vittoria stagionale in F. 1».

Per l'occasione Stewart ci confida che la nuova Tyrrell in regola con le nuove leggi è pronta, e debutterà a Silverstone, si chiamerà 006 A, «Non potevo chiamarla 007, io non sono James Bond!».

Il mondiale di F. 1 per Stewart è una questione privata fra lui e Fittipaldi, le migliori vetture sono sempre a suo parere la Tyrrell e la Lotus, nonostante il Sud Africa e la bella prestazione fatta, non vede la McLaren vincente, così come esprime delle riserve sulla Ferrari, che aspetta di vedere in pista. «Verrà, a Silverstone?» chiede. «I programmi erano quelli — gli diciamo — ma non sappiamo se saranno mantenuti o meno».

Nella mattinata Stewart era andato a sparare al piattello con l'amico

CONTINUA A PAGINA 40 g. c.

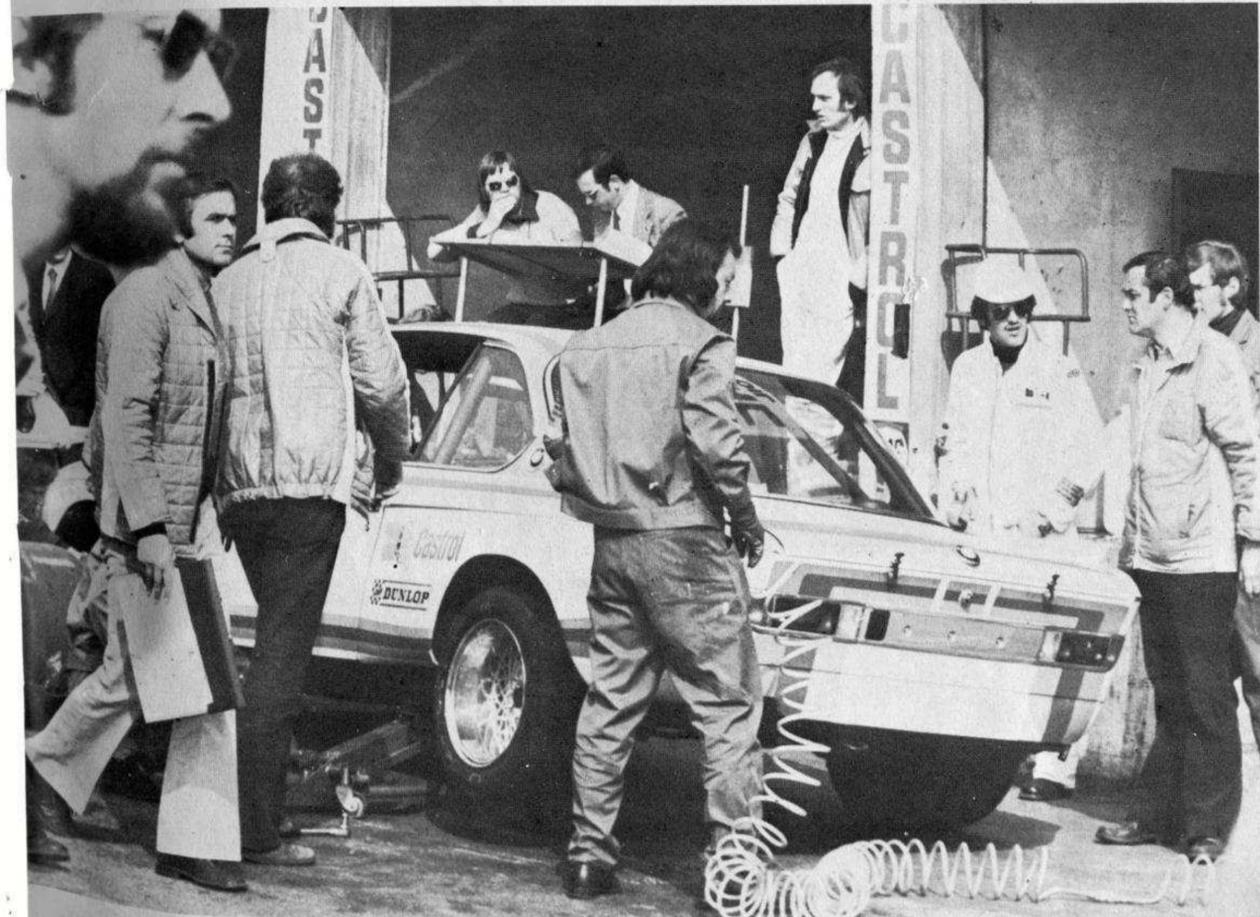


Qui sopra, una foto che racchiude due epoche. Insieme all'astro nascente, Hans Stuck junior è il vecchio Stuck, pilota di vetture tedesche da Gran Premio, venuto a Monza ad incitare il figlio. Sotto, eccolo purtroppo fermo al box. Amon non farà neppure un giro

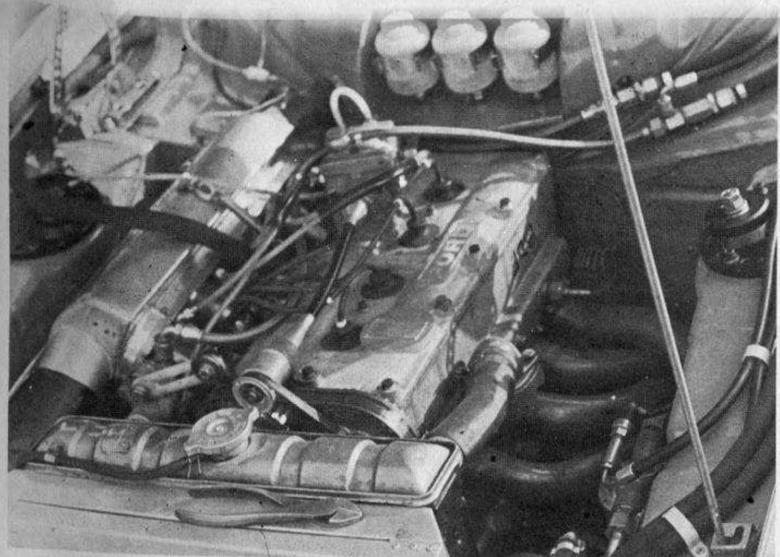


A prova di errore

La vecchiotta ma — evidentemente — validissima Alfa GTAM degli slavi Regvart e Lang, che ha vinto sorprendentemente la prima divisione dopo la lotta fratricida delle molte Ford Escort e BMW presenti. E' stata preparata in Italia da « Diabolik » cioè Balduzzi



Qui sopra, momento di panico nel clam degli slavi. E' stato quando, dopo un rifornimento, un meccanico si è ritrovato in mano l'astina dell'olio. Ecco il box che si affanna a richiamare Robert Lang. Sotto, Ralph Brodie ai boxes, motore rotto. Pare dire a Bourgoigne, suo copilota: « ma no, ho tirato solo fino a ... mila giri, non uno di più »

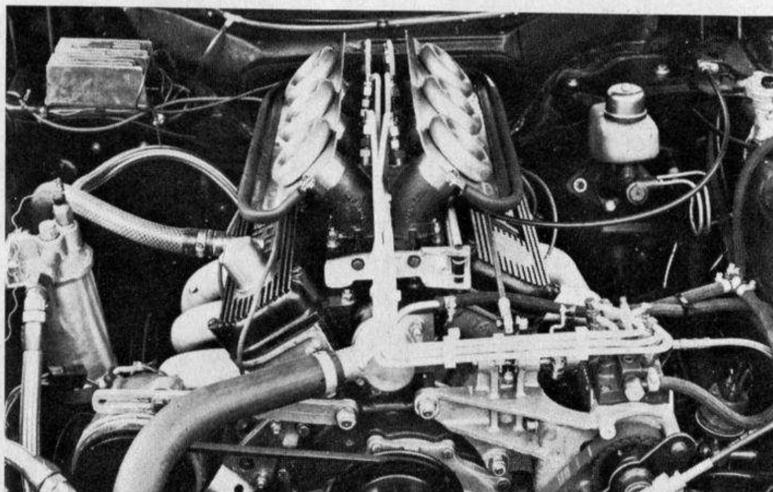


Il BDF mascherato

Notato, sulla super-Escort della Norman Reeves Motors, il giorno della corsa un Cosworth marchiato BDF che, salvo errori, nella nomenclatura corrente indica un motore di F. 2. Interpellato in merito, mr. Reeves faceva l'indiano. Scopriremo in seguito che la sostituzione non era stata segnalata ai commissari tecnici, capitanati da un Galmanini che brandiva un pennelletto intinto nella vernice verde con la quale contrassegnava scrupolosamente ogni motore nuovo

Aspettando altre valvole

Il 6 cilindri a V della Ford Motor è ancora un gran bel motore, non ostante non sia nuovissimo e conservi la distribuzione ad aste e bilancieri. Ha mostrato un'ottima potenza, che ha permesso a Stewart di fare il miglior tempo in prova. Quando non sarà più sufficiente, sarà pronto il bialbero a 4 valvole per cilindro la cui testata è attualmente in fase di sperimentazione alla Cosworth. Si parla già di 400 HP



La Mille... Miglia.

(Simca 1000 Rallye 2. Cuore di ferro per piloti di acciaio)



P&T 23/73

Simca 1000 Rallye 2. La sportiva da competizione, fatta per correre e per vincere. Ancora una conferma del successo della Simca 1000, già sulle strade del mondo con un milione di esemplari. Simca, con oltre mille punti di assistenza in tutta Italia, offre un servizio su cui si può contare. Simca fa parte del Gruppo Chrysler. Una garanzia in più.

Simca 1000 Rallye 2

1294 cmc.
82 CV DIN
170 km/h
km da fermo 34"
L. 1.449.000
I.V.A. e trasporto compresi

Simca 1000 Rallye 1

1294 cmc.
60 CV DIN
150 km/h
km da fermo 36,6"
L. 1.199.000
I.V.A. e trasporto compresi



Simca 1000 a partire da L.999.000. IVA e trasporto compresi.

La collezione di STEWART

CONTINUAZ. DA PAGINA 36

Del Ventisette, non aveva il suo abituale Beretta e ha sparato con quello dell'amico. Tre serie di piattelli e solo tre sbagli: da buon ex selezionato per le Olimpiadi non si è smentito... Ha però portato a Monza il marchio di questo exploit. La guancia destra gonfia e livida dal troppo sparare.

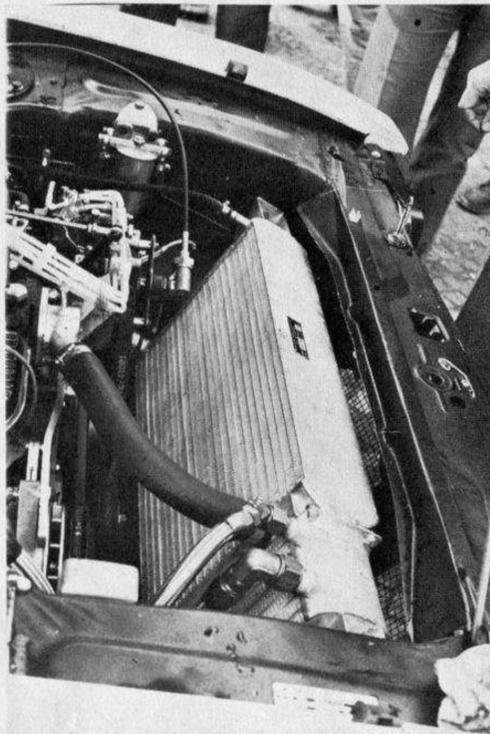
Teme qualche motore in particolare Stewart, in F. 1, non crede che l'otto cilindri Cosworth sia ormai un po' vecchiotto?

Ci sbalordisce « Effettivamente

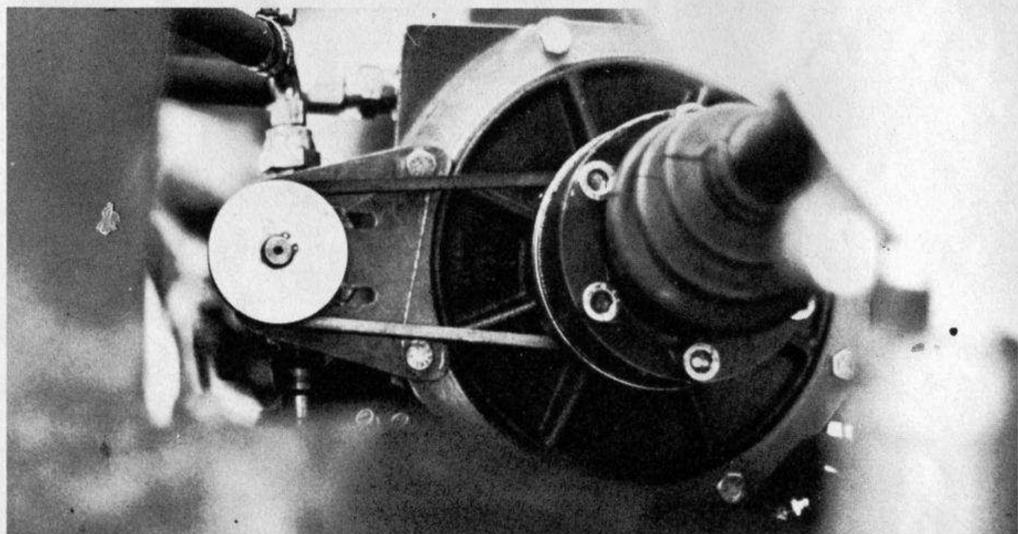
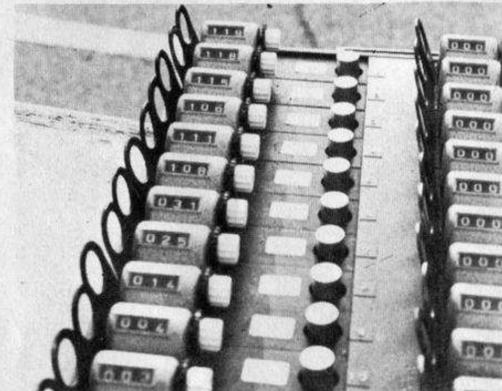
sco, bianco con i colori rosso-bleu della Martini per la quale corre in F. 1 con la Tecno. Ai lati il solito Kiwi, l'uccello simbolo del suo paese, ma questa volta è stato disegnato tutto spennacchiato, e non siamo riusciti a sapere il perchè.

« Arturo Cristoforo », come veniva chiamato Amon quando era alla Ferrari, dice che presto andrà a ritirare i mobili che si era « dimenticato » a Modena quando venne via dalla Ferrari... e li porterà a Ibiza, nell'isoletta spagnola dove si sta costruendo una casa.

Chiediamo anche a lui se gli pia-



Qui sopra, le Gapi erano alleggerite anche con questi radiatori Marston in alluminio. A destra, in alto la pulsantiera che al box della Alpina servirà a tener dietro ai giri dei protagonisti; in basso, si stringe la miriade di bulloncini dei cerchi smontabili con una chiave dinamometrica



Dopo gli inconvenienti accusati nelle prove private qualche settimana prima della corsa, le BMW avevano provveduto ad ovviare ai cedimenti al ponte posteriore con questa pompa di circolazione olio, mossa da una cinghia azionata direttamente da un semiasse

penso che il Cosworth sia ormai nella sua parabola discendente e che durerà ancora pochissimo tempo ».

Lo guardiamo esterefatto, scoppia in una risata e, per l'ennesima volta, tenta di scambiare il suo orologio con il nostro dicendo: « Eh sì, il Cosworth durerà sì e no ancora 20-25 anni! ». Ridendo come un matto a guardare la nostra faccia.

Altro personaggio « richiamo » di questa 4 Ore di Monza era Amon, il neozelandese più perseguitato dalla sfortuna, accompagnato da una bella ragazza dai capelli biondi.

Chris ha inaugurato un nuovo ca-

ce correre con la BMW nelle Turismo. Storce il naso il neozelandese e dice che per lui, pilota di F. 1 e di prototipi, è difficile adattarsi a queste macchine che in curva si piegano a destra e a sinistra. Ma nel complesso le gare sono interessanti e la sua BMW che eroga 355 cavalli, ed ha una velocità massima di 250 kmh, è molto competitiva.

I programmi di Amon con la BMW sono di fare 8 gare, fra le quali con un sospiro ci dice: « due 24 Ore, Le Mans e Spa, una 12 Ore Le Castellet, e tre volte al Nurburgring. Se è poco... »

g. c.

STP ti tratta da pilota.

STP per Benzina: SuperVitalità.

Per ottenere dal motore la massima potenza, molti piloti aggiungono il Trattamento STP per Benzina. Aggiungilo anche tu STP per Benzina: pulisce a fondo l'intero sistema di alimentazione, lo protegge e previene la corrosione; in pratica fa una vera e propria messa a punto mentre guidi.

E con il motore pulito, maggior potenza e una guida più brillante. STP SuperVitalità.



STP: i primi sono sempre i migliori.



Sandro Munari attende, sulla sua fida Fulvia, il via al Rally di Sicilia avvenuto in piazza Politeama, a Palermo, come ai tempi del Giro di Sicilia. Gli fa compagnia Ninni Vaccarella, nume tutelare di tutti i piloti che aspirano a grandi gesta nell'isola. E per Munari, la Sicilia è di buon auspicio. Nella foto sotto, la Fiat 124 Special T con cui Ormezzano nulla ha potuto contro la marea delle gruppo 1 «straniere», come Opel Ascona e Simca Rally 2. L'offensiva in questo gruppo, tradizionalmente «feudo» della Fiat, delle marche concorrenti è uno dei punti-chiave di questo campionato



MOMENTO-RALLY MUNARI «impazza»

e la FIAT cerca di correre ai ripari

Ballestrieri «sotto tiro»

Munari ha vinto ancora. Volendo, il risultato dell'ultimo Rally di Sicilia potrebbe sintetizzarsi tutto qui e potrebbe sembrare sufficiente tanto la superiorità del pilota della Lancia rischia di sconfinare nella monotonia. Un Munari comunque in gran forma che di certo non si è impressionato di fronte alle accuse senza sottitensi di accordi tra la Lancia e gli organizzatori mosse a fine gara dall'ambiente Fiat, uscendo con una battuta scherzosa e tesa a smitizzare tutta la faccenda: «E' ovvio che non eravamo d'accordo, ma tutto sommato se fossero rimaste anche quelle, poteva finire che li riacchiappavamo!» (si passava infatti diverse volte negli stessi punti).

Ma volendo prescindere per un momento dall'uomo-rally per eccellenza di cui oltretutto non si conosce bene il possibile futuro nell'ambito del campionato italiano (che comunque sta già nettamente conducendo) essendo impegnato, come tutto lo staff Lancia d'altronde, nell'affare Stratos che sicuramente lo porterà spesso lontano dai campi di gara italiani causa soprattutto

troppe spiacevoli concomitanze, la Sicilia ha riproposto le importanti (per diversi aspetti) conferme di Ballestrieri, Barbasio e Brai. Amilcare Ballestrieri, recuperato in estremo clima di generale smobilitazione di uomini e di mezzogiudicati sorpassati) alla Lancia, sta indossando in questo inizio di stagione una veste decisamente insolita per le sue caratteristiche di «ielato ad oltranza» cristallizzate da anni di disavventure a catena.

Col secondo posto in Sicilia sono infatti ben quattro i risultati utili consecutivi (due vittorie nei rallies nazionali, due secondi posti alle spalle di Munari negli internazionali) che il pilota ligure sta collezionando.

Con una certa faciloneria si potrebbe concludere che finalmente si è scrollato di dosso la solita «jella», ma il discorso ci sembra molto più concreto: oggi come oggi Ballestrieri appare molto più disteso, liberato dall'impegno di dover fare a tutti i costi il risultato e probabilmente tutto questo lo si deve alla poca importanza che in seno alla sua stessa squadra è stata attribuita (almeno inizialmente) alla conquista del titolo tricolore condizionandola esclusivamente ai risultati delle prime prove.

Se a questo si unisce l'infelice inizio di stagione degli spider Fiat 1800 partiti con tante ambizioni, mettendo quindi tutti gli avversari in una posizione più comoda di outsiders, si può ben comprendere come i risultati positivi si siano susseguiti sorprendendo forse più di tutti lo stesso Ballestrieri.

Piuttosto per lui le cose rischiano in futuro di capovolgere in campo nazionale, in quei mini-rallies cioè, in cui il pilota Marlboro non riesce ancora ad inserirsi non trovandosi a suo agio in un ambiente che lo aspetta continuamente al varco, pronto a sparargli addosso al primo risultato fallito anche di un soffio. Ed è questa una situazione che Ballestrieri mal sop-

porta inserito com'è da tanto in un «giro», quello dei rallies internazionali, estremamente diverso, dove, per intenderci, la presenza di un Trombotto in gran forma era sempre accettata di buon grado.

E il fatto che maggiormente sorprende è che i più strenui detrattori della presenza di un campione del suo valore non sono tanto i suoi più diretti avversari per l'assoluto, che anzi proprio da questo interesse possono trarre i maggiori vantaggi personali qualificandosi come mai altrimenti sarebbe loro possibile, bensì tutti gli altri, la

come ultimo arrivato in casa Fiat non sarebbe riuscito a fruire di quei vantaggi prioritari che alla Lancia, dove ben conoscevano le sue possibilità finali, non gli hanno mai fatto mancare, che, insomma, avrebbe avuto il suo grosso daffare per sopravanzare in classifica i suoi stessi agguerritissimi compagni di squadra.

E invece Barbasio è lì, come suo solito, a tallonare Munari e Ballestrieri, con già due risultati utili su due corse italiane, e due primi posti tra i piloti Fiat. La sua posizione ricalca perfettamente uno schema che il pilota genovese dovrebbe veramente conoscere a memoria e che ci sembra stia interpretando con il solito consumato mestiere.

Le Fiat è indubbio che hanno i loro grossi problemi, problemi oltretutto di varia natura, da quelli strettamente meccanici: sospensioni, bruciate a ripetizione delle guarnizioni della testa, consumo eccessivo di olio, a quelli sul piano umano dove certe incomprensioni tra dirigenti e piloti, e tra piloti e piloti, rischiano di aggravare ancor più una situazione che invece meritava uno sbocco proporzionale se non altro, ai grossi risultati (ed ai meriti) che la politica Fiat per i rallies si era fino ad oggi garantita.

E chi da tutta questa situazione sembra uscire alla solita maniera è proprio Barbasio (quarto in Costa Brava, quarto a S. Marino, terzo in Sicilia) che punto su punto si sta già costruendo la sua ennesima scalata al titolo tricolore, una scalata cui dovranno far molta attenzione gli uomini Lancia.

La conferma di Barbasio ci porta direttamente ad un'altra conferma, sotto molti aspetti ben più eclatante, ed è quella di Salvatore Brai in cui si identifica tutto l'impegno delle «altre case», quelle straniere, che solo recentemente si sono rivolte ai rallies cercando di togliere alle

Carlo Cavicchi

CONTINUA A PAGINA 44



La tiranteria dell'acceleratore ha dato diversi fastidi alle Fulvia in gara. Nella foto sopra vediamo il capomeccanico Podda mentre la sta registrando sotto lo sguardo vigile e preoccupato di Mannucci. Non meno preoccupato, Brai (foto sotto) cui non doveva sembrar vero di riuscire a finire il Rally in quinta posizione



Campionato Italiano Rallies dopo 2 prove	S. MARINO	SICILIA	TOTALE
MUNARI-MANNUCCI	32	32	64
BALLESTRIERI-MAIGA	27,2	27,2	54,4
BARBASIO-MACALUSO	22,4	24	46,4
VERINI-SCABINI	20,8	22,4	43,2
BRAI	12,8	20,8	33,6
CAMBIAGHI-BAJ	9,6	17,6	27,2
AMBROGETTI-TORRIANI	11,2	14,4	25,6
PREGLIASCO-GARZOGGIO	24	—	24
PELGANTA-«ORLANDO»	19,2	—	19,2
DALL'AVA-MAIGA	—	19,2	19,2

due maggiori case italiane l'abituale monopolio.

Ed a farne le spese rischia di essere ancora una volta la Fiat che si vede attaccata a fondo proprio in un campo in cui da sempre ha detto la sua, quello del turismo di serie che è stato sempre la bandiera e lo scopo del suo impegno in questa specialità.

Le prime avvisaglie che già si erano avvertite lo scorso anno hanno preso adesso forma concreta: la marea delle Opel Ascona capitanate appunto da un Brai esaltato probabilmente dalle sue stesse imprese, e lo stesso ritmo imposto dalle piccole Simca Rally 2 trascinate in particolare modo oggi da un Besozzi al meglio della condizione, minacciano come mai era accaduto il caposaldo della politica della casa torinese che adesso

si ritrova (per la prima volta) a dover inseguire anche in questa classifica.

E la colpa, tanto per non essere fraintesi, non è dei piloti perché sia Smania che Ormezzano a S. Marino, che lo stesso Ormezzano in Sicilia hanno dato il meglio di loro stessi e del loro mezzo, quanto degli stessi avversari che adesso scendono in campo molto più agguerriti e di riflesso molto più competitivi. Oltretutto, già dal prossimo Rally dell'Elba, lo saranno ancor di più e con più ambizioni (ma si sa che l'appetito vien mangiando) perché Fausto Carello condurrà una quantomai promettente Opel Ascona G.2 da oltre 180 cavalli che potrebbe puntare molto in alto, lasciando il suo attuale G.1 al non meno valido fratello Tony.

C. C.



Ecco il momento dell'impatto della HF di Ballestrieri a Cesena contro un'auto del pubblico. Per sua fortuna ha potuto continuare e vincere

In SICILIA non c'era solo MUNARI

Gli Oscar della sfortuna

PALERMO - Se è vero che tutte le corse hanno una loro storia, fatta di tante piccole vicende che si intrecciano e si completano attraverso mille episodi, il « Rally di Sicilia » può vantare quasi un record in tal senso, che, nonostante la schiacciante superiorità del « drago » Sandro Munari, la gara siciliana ha presentato tutta una gamma di chiaroscuri, di imprevisti, di altalenanti sorprese.

Il motivo ad esempio della prima parte di gara piuttosto « tranquilla » di Sandro va ricercato nel fatto che Munari disponeva sulla sua Fulvia di un motore ancora nuovo, praticamente da rodare, che tendeva a scaldare e — nei primi chilometri — era ancora legato.

Quando poi i quattro cilindri Fulvia ha cominciato a marciare bene, Sandro ha potuto sfoderare le unghie, nonostante la sua HF accusasse qualche noia. In particolare è stato sostituito per un paio di volte il motorino d'avviamento (uno a tappa), mentre la tiranteria dell'acceleratore, che pure per sicurezza dispone di cavi sdoppiati, ha dato — come anche sulla vettura di Ballestrieri — problemi di messa a punto.

In casa Lancia le assistenze hanno lavorato inoltre sulla vettura di Pregliasco — costretto nel secondo passaggio tra Lascari e Collesano, proprio mentre veniva « invitato » a non strappare, a ritirarsi per la rottura della molla dello spinterogeno (episodio già verificatosi a S. Marino) — e di Ballestrieri (cambiato tre volte il radiatore per una perdita d'acqua evidenziatasi dopo una « picchiata » ad inizio di gara, per scoprire poi alla fine che la colpa era di una fascetta del manicotto troppo lenta).

In Fiat invece si era lavorato sulla vettura di Barbasio che si era perso parte dei collettori. Durante la prima tappa era stata fatta una riparazione con una saldatura sommaria, poi, tra la prima e la seconda frazione, era stato montato lo scarico completo, preso di peso dalla vettura di Paganelli, ormai KO; ma qualcosa non veniva messo a posto col risultato che Gino Macaluso e Sergio Barbasio per tutta la seconda tappa hanno respirato gas di scarico, disintossicandosi con grandi bevute di latte.

Fra gli altri protagonisti, arrivati e no, hanno fatto parlare di sé Dell'Avà, finito sesto assoluto dietro a Brai, col Fulvia HF preparato dall'Autosport Jolly Club, che ha finito la prima tappa senza prima e retromarcia, e che nella seconda ha avuto problemi con il filtro della benzina intasato, a Madonna, e con la guarnizione della testa, lo spettacolare Brai, nuovamente in coppia con « Rudy », come ai bei tempi, che ha forato in una PS del sabato, facendo dieci chilometri sul cerchio a passo d'uomo e che alla domenica ha perduto 15" a S. Agata per essersi « infangato ».

Ambrogetti dal canto suo, pure lui

autore di una bella prova essendo finito nono, ha fatto tutta la prima sezione con la febbre addosso, mentre alla domenica è stato attardato a S. Agata con l'impianto elettrico « annacquato ».

Meno fortunato Bruno Ferraris, finito fuori strada domenica mattina, tra Scalfani e Polizzi, quando era in ottima posizione, mentre, sempre in tema di ritiri, pare si sia accertato che la pompa dell'olio ha provocato la fusione del motore di Ormezzano-Falletti.

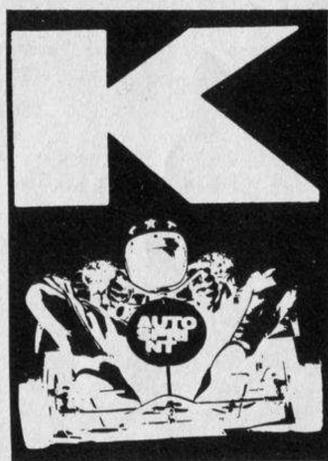
Il miglior risultato in casa Simca l'ha portato Gianni Besozzi, finito ottavo con « Gianti » e con la « 1000 Rally due » di gruppo uno, nonostante al sabato, nel secondo passaggio da Madonna, abbia spezzato un triangolo della sospensione posteriore e abbia dovuto procedere molto lentamente. Di contro il suo compagno di squadra Dario Trucco ha dovuto dichiarare forfait nella prima giornata per la guarnizione della testa bruciata, dopo che anche la frizione aveva accusato qualche problema.

Fausto Carello, al via in Sicilia sotto lo pseudonimo di « Principe », in coppia con Marziano Oberti, ha finito molto presto avendo bucatato il radiatore della sua Ascona 1900 di gruppo uno preparata da Conrero in seguito a una uscita di strada.

Oscar della sfortuna anche per Serena Pittoni che ha finito la prima tappa tredicesima assoluta, ma bianca come la cera, con la febbre e con il muso della sua Fulvia a pezzi per una banale toccata prima di entrare al parco chiuso. Domenica ha dato forfait dopo la prima prova speciale.

Di Tacchini, che s'è perso il ponte posteriore si sa che aveva avuto danneggiato lo spider 124 nella caduta della vettura dalla bisarca che la portava da Messina a Cefalù, mentre « Iccudrac », indiscutibilmente il migliore dei siciliani in gara, ha dovuto fermarsi per una interruzione di corrente al suo 128 coupé gruppo due Ceccato, durante la prova di S. Agata, alla domenica, dopo aver concluso la prima tappa undicesimo assoluto.

Giulio Mangano



● Giammiro, interpellato circa l'assenso dei piloti, alla recente Assemblea della Federazione, ha detto che quando la nave viaggia con nocchieri capaci è inutile disturbarli, anche perché il varo di un complesso di avvenimenti di riordino non hanno bisogno di essere polemizzati, semmai criticati, e se necessario a fine stagione per eventuali rettifiche.

● Davide Del Fante, Vice-Presidente della Federazione e Componente del Comitato Nazionale Karting, è il Donat Cattin dell'occasione. Nella sua posizione ambivalente ha perduto la bussola e i suoi siluri, che pensa carichi di deterrente, viaggiano in mare aperto in cerca di bersagli. Poi dicono che le cariche non danno alla testa!!

● Gallo e Morana, che così navigano in acque procellose, sono costretti a viaggiare a zig-zag cercando una boa per l'attacco dei sommergibili.

● Cattaneo, Buratti, Bolognesi, Bergamo e Mereghetti in campo FIK, e Biraghi, Foderaro e Bertoli in campo Comitato, si battono per una politica di credibilità, di certezza.

● La storia si ripete. Del Fante, Vice-Presidente FIK e componente del CNK si perita annullare « motu proprio » un provvedimento del Presidente del CNK. Il fatto è grave, anzi gravissimo. Se tanto mi dà tanto, quale provvedimento è opportuno?

Risveglio in Sardegna

SASSARI - In Sardegna, sulla pista di Sassari, apertura della stagione con un deciso risveglio ed una stonata nota polemica, quella di Bassu che novello Narciso sacrifica le sue dubbie possibilità sportive ed agonistiche per via di un titolo regionale, quello del 1972 andato al cagliaritano Meloni.

Il cagliaritano Meloni non ha perduto il primo appuntamento con la vittoria nella cl. 100 cc. 1. categoria. Una vittoria riportata su Magliana ancora lontano dal suo solito ritmo. Alle loro spalle i due Casu, dei quali il vecchio leone Umberto è stato attardato da noie meccaniche. Sechi invece ha dovuto rintuzzare a lungo il decisivo andare di Bioss per assicurarsi la prima categoria.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 cc, 1. cat.: 1. Meloni; 2. Magliana; 3. Casu; 4. Casu U.

Cl. 100 cc, 2. cat.: 1. Sechi; 2. Bioss; 3. Filippo; 4. Tinteri; 5. Costa.

Cl. 100 cc, 3. cat.: 1. Meloni; 2. Fiori; 3. Mura; 4. Demertis

GORINI subito bis

S. GIUSEPPE - L'ambiente di apertura non è dei più distesi. Presenti in campo due personaggi che dettero da chiacchiere proprio a S. Giuseppe nel 1972, un certo disagio si è avvertito nella conduzione generale. Tutto però per il verso giusto poiché quando ognuno è al suo posto senza interferenze non ci sono difficoltà.

Due però i nei vistosi! Il primo, la direzione corsa è mancata quasi totalmente malgrado la buona volontà. In gara di un certo livello l'esperimento non è da ripetere. Il secondo i cronometristi. Tempi nettamente errati con discussioni da non dire. Tanto errati che Gorini accreditato di un tempo di ben quasi tre secondi superiore al primo, si prende poi il lusso non di vincere, ma di stravincere conducendo al risparmio la finale della 1. categoria. Dietro un ottimo Pasquali, poi Mazzotti e Giugni, arrivati però a rispettosa distanza l'uno dall'altro.

Non così nella seconda categoria, dove Scarabelli e Masini, nel concludere nell'ordine la loro finale e dopo aver dato il meglio di loro stessi in una contesa accesa, ma sportivissima erano distanziati solo di due decimi. Subito dopo Rosso e distanziato Sangiorgi.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 cc, 1. categoria: 1. Gorini; 2. Pasquali; 3. Mazzotti; 4. Giugni; 5. Mantovani.

Cl. 100 cc, 2. cat.: 1. Scarabelli; 2. Masini; 3. Rosso; 4. Sangiorgi; 5. Francia.

Cl. 100 cc, 3. cat.: 1. Lusuardi; 2. Perini; 3. Sangiorgi; 4. Gianniberti; 5. Perini.

Cl. 125 cc, 2. cat.: 1. Montanari; 2. Bandi; 3. Silvestri; 4. Frattini; 5. Marcolongo.

LE PROSSIME GARE 8 aprile, CIRCUITO DI NICASTRO (CZ) - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 8, PISTA S. PANCRAZIO (PR) - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 8, PISTA COLONNETTA - Montesilvano - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 1 prova Campionato Regionale; 15, PISTA ROMEA - S. Giuseppe - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 15, PISTA DEL SOLE (FI) - gara naz. cl. 125 cc, « 3 Ore »; 15, PISTA GIUNTI - Falerna - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 15, PISTA VERDE - S. Bartolomeo - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 2. prova Campionato Regionale.

Sotto accusa la Pista d'oro

PARMA - E' sempre imprevedibile il settore sportivo karting. Il suo rilancio, il suo riordino su basi più aderenti alle necessità emerse, il suo avvio agonistico sfoltito e graduato, la sua vivacità iniziale, sono problemi avviati a soluzione, ma per i quali i responsabili si attendevano dall'assemblea una verifica di gradimento o meno.

La loro attesa è andata delusa, perché solo qualche pilota era presente pur essendo a Parma in molti anni moltissimi. A questo punto dobbiamo pensare che o i piloti si disinteressano delle riunioni ed assemblee e desiderano solo correre in un clima di certezza e credibilità, oppure la nuova regolamentazione ed il nuovo corso è tanto ben accetto da non aver bisogno di verifica.

Così una riunione di Consiglio allargata, si è assisa in un'aula d'assemblea e diretta da Ivo Cattaneo ha discusso, ma più che discusso programmato come correggere il tiro di alcuni provvedimenti.

Una lieta constatazione però, gli interventi tutti pertinenti e le critiche sono state consacrate con degli scritti, come mozioni, raccomandazioni ed interpellanze che il Consiglio discuterà a breve per risolvere. Tanto sinora non era accaduto. Emerge da tale constatazione un senso responsabile che pervade i dirigenti.

Di « base » una mozione approvata ad unanimità e portante le firme di tutti i presenti. Una mozione che avrà bisogno del deciso intervento di Gallo, per ammorbidire il Presidente della CSAI in merito al destino dei « senatori », oramai non più tali, anche perché la politica di sfocio nella Formula Italia impone bene, una visuale differente da quella del 1968.

Ancora strali verso la Pista d'Oro di Roma, per una voce dilagante di collisione d'interessi sportivi ed extrasportivi. Una denuncia gravissima che impone una seria verifica ed eventualmente un trasferimento su altra pista della prova di Campionato in discussione.

Così passa alla cronaca la più ordinaria delle Assemblee, che ha avuto a protagonisti Bergamo, Mereghetti, Dal Ben, Grana, Pellegrini e tanti altri con un moderatore di tutta cautela ed incisività.

Commissari salvagara

ROMA - La sesta dei « Campioni » risente del convulso finale della prova precedente, conclusa come ricorderete, a suon di carta bollata. Pertanto un clima sportivo cangiante. E' uno stato di cose che ci rammarica riscontrare, ma anche necessario evidenziare per ragioni intuibili, altrimenti gli ultimi sforzi di buona volontà degli organizzatori saranno stati vani.

E' furente infatti Del Fante Giambruno, sono al limite della contestazione quelli della 125 cc. 1. categoria, poi rientrano nel buon senso come al solito, mentre un'iniziativa da capogiro del presidente del Karting Club Arcionia! « Annulla » a suo modo una decisione sportiva della CSAI.

Si apre il ciclo delle gare con la ripetizione di quella della 125 cc. 1. categoria. La partenza è laboriosa per la logica tensione dei piloti. I primi tre giri sono elettrizzanti, il duello Costanzo-Gardelli è all'ultimo sangue, ma contenuto. Risolve tutto la potenza del motore di Costanzo.

Nel primo pomeriggio la 3. categoria. Il suo scorrimento sin dal primo giro non concede alternative, è in testa Rovelli, seguito da De Cesaris mentre De Angelis partito male si libera da una stretta e si avvicina a De Cesaris. Rovelli intanto viaggia tranquillo e sarà così sino alla fine, con De Angelis che non riesce ad avvicinare il sempre più sorprendente De Cesaris. Segue la prima categoria, che riserva subito una sorpresa. Foderaro in piena forma brucia tutti e guida il carosello con sicurezza.

La seconda categoria sin dalle prime battute non dice niente di nuovo. Cheever è il Messia e Nicosia il suo Profeta, mentre Giannini è il terzo tra cotanto senno.

La 125 cc. 2. categoria è un recital di Perticaroli, un pilota sempre più incisivo.

Chiude la giornata, una giornata tesa, ma tenuta in pugno magnificamente da un cast di commissari precisi e tempestivi tanto da smorzare sul nascere ogni velleità, la 1. categoria della 125 cc. riproponendo il duello Costanzo-Gardelli. La spunta ancora una volta Costanzo, mentre più distaccati Siena e Blasi.

Adesso si addensano fosche nubi su questo bello, ma tanto convulso torneo romano. Potrà essere disputata la finale del 1. aprile? O tutto andrà a monte e con quali conseguenze Dio solo lo sa!

LE CLASSIFICHE

Cl. 125 cc, 2. cat.: 1. Perticaroli; 2. Picchioni; 3. Stortini; 4. Tarulli; 5. Marcelli.

Cl. 125 cc, 1. cat.: 1. Costanzo; 2. Antilli; 3. Blasi; 4. Gardelli; 5. Giovannozzi.

Cl. 100 cc, 3. cat.: 1. Rovelli; 2. De Cesaris; 3. De Angelis; 4. Bizzarri; 5. De Angelis R.

Cl. 100 cc, 1. cat.: 1. Foderaro; 2. Valmaggi; 3. Nanni; 4. Antilli; 5. Domenichini.

Cl. 100 cc, 2. cat.: 1. Cheever; 2. Gian-

nini; 3. Rossi; 4. Melonaro; 5. Panzolini R.

Classifica ripetizione gara cl. 125 cc. 1. categoria

1. Costanzo; 2. Antilli; 3. Vittorini; 4. Chiodi; 5. Gardelli; 6. Blasi.

Paola MARCHETTI regina a PARMA

PARMA - Si ha un bel dire, si ha un bel chiacchiere su una presunta non adattabilità del tracciato di Parma alle nuove esigenze del karting in evoluzione, tanto da privarla di prove titolate, la realtà poi, almeno quella dopo le modifiche imposte ed attuate, è ben differente. La presenza dilagante dei piloti, la sua organizzazione che resenta la più assoluta perfezione, il senso responsabile degli organizzatori, i cast degli ufficiali di gara (Riva, Bizzi e compagni) a dispetto dei denigratori del « tavolino » sono elementi che ben si addicono ad esaltare Parma, come Regina delle piste italiane.

Proietti, fra i 3.a, tronca con la sua netta superiorità ogni velleità anche se i numerosi compagni si danno da fare per tenerlo a bada. La seconda categoria doveva vivere nel duello Scarabelli-Cheever con terzi incomodi Lotteri, Bernazzoli e Raimondi. S'inizia ed il duello è già dalle prime battute troppo ravvicinato, infatti sono subito fuori pista, riprendono subito, ma solo Scarabelli riuscirà a risalire sin al secondo posto. Cheever finisce quinto. Lotteri aveva assunto il comando dopo l'incidente di Scarabelli e Cheever e conduceva verso la vittoria. Viene però fermato per distacco dello scarico. Una vera disdetta per il milanese che vede così sfumare la vittoria. Vince infine Raimondi.

La prima categoria con quasi tutti i « big » presenti dà spettacolo. I tempi e le batterie propongono lotta accanita tra Giammiro, Mombelli e Santini con un interessante inserimento della Paola Marchetti, che fa gridare al miracolo per grinta e preparazione oltre che per l'affinamento della guida.

Giammiro, in forma smagliante e spinto da un propulsore degli Zandermann di spettacolare potenza ha imposto i diritti del suo stato di forma e del mezzo tecnico.

Nella 125 1. categoria il mostro Baroni ha ancora una volta seminato gli avversari di turno. E' toccato pertanto a Pavesi e Mazzola lottare per le posizioni d'onore.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 cc, 1. cat.: 1. Giammiro; 2. Mombelli; 3. Santini; 4. Giugni; 5. Macestri.

Cl. 100 cc, 2. cat.: 1. Raimondi; 2. Scarabelli; 3. Bernini; 4. Bernazzoli; 5. Cheever.

Cl. 100 cc, 3. cat.: 1. Proietti; 2. Sedoni; 3. Crema; 4. Maria Santi; 5. Cavalleri.

Cl. 125 cc, 1. cat.: 1. Baroni; 2. Pavesi; 3. Mazzola; 4. Banella; 5. Boni.

Cl. 125 cc, 2. cat.: 1. Montanari; 2. Viani; 3. Natali; 4. Di Prima; 5. Zotti.