

# DOVE corriamo domenica?

## TUTTE le CORSE MINUTO per MINUTO

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



**GARE SOPRESSE** ● Rally di Ginevra (4-6 maggio) ● Targa Meneghina (6 maggio) ● Criterium Alpino (6 maggio) ● F. 1 a Oulton Park (13 maggio) ● F. 2 a Jarama (13 maggio) ● Trieste-Opicina (20 maggio) ● F. 2 a Thruxton (28 maggio) ● F. 2 a Nogaro (30 settembre) ● Coppa delle Alpi (15-20 ottobre).

Le corse in calendario dal 19-4-73 al 25-4-73 in Italia e all'estero

### APRILE

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
19-22	East African Safari	Africa Orientale	Part. Nairobi (19) Arr. Nairobi (22)		●●● Camp. mond. marche rally	Rally	Mikkola-Palm (Escort)
19-22	Circuito d'Irlanda	AC Ulster Inghilterra			●●● Camp. int. rallies piloti	Rally	Nel 1972 non si è disputato
20	Corsa a Oulton Park	Inghilterra - BRSCC	Circuito di Oulton Park km 4,426		●●● F. 3 - Camp. J. Player	Velocità in circuito	Williamson (March) 33'19"2, media 159,990. Giro più veloce: Williamson e Walker (Ensign) 1'38"2, media 162 e 88
20	Corsa a Snetterton	Inghilterra - BRSCC	Circuito di Snetterton km 4,360		●●● F. 5000	Velocità in circuito	Van Lennep (TS11) 34'10"2, media 191,45. Nuovo record: Spice, Redman, Van Lennep: 1'02"2, media 193,200
20-23	Total Rally	Sables Motor Club - Rhodesia			●●●	Rally	
21-22	Rally due Valli	AC Verona	Part. Piazza Bra - Verona Arr. Piazza Bra - Verona	Part. ore 21,30 Arr. ore 4,30	● Trofeo Rallies	Rally	Bacchelli (Porsche)
21-22	Corsa a Zolder - Belgio	Germania	Circuito di Zolder km 4,220		●●● T, GT	Velocità in circuito	
21-23	Gare di Pasqua	Olanda	Circuito di Zandvoort km 4,193		●●● F. 3, GT	Velocità in circuito	
22	Trofeo d'Austria	Austria - ÖASC	Circ. del Salzburgring km 4,238		●●● Camp. Europ. Turismo	Velocità in circuito	1. div.: Facetti (GTA) 1.25' e 21", media 149,250; 2. div.: Ertl (BMW) 2.12'22"12, media 144,030; 3. div.: Glemser (Capri) 2.11'06"88, media 155,900
22	G. P. Singapore	Singapore Motor Sports Club			●●● Formula libera	Velocità in circuito	Max Stewart (Mildren) 1.43'
22	Rallycross Tulln	Austria			●	Rallycross	
22	Autocross Schluchtern	Germania			●	Autocross	
22-23	Pasqua del Pilota	Scuderia Carpine	Autodromo di Magione km 1,650	Inizio ore 9 (22) Inizio ore 9,30 (23)	● F. F., Gr. 5, GT 4, GT 3, T2, T1, Mexico	Velocità in circuito	Si effettua per la prima volta Inaugurazione del circuito
22-23	2. Trofeo Texaco	Scuderia Gruppo Piloti Romani	Autodromo di Vallelunga km 1,720	Part. ore 8,30	● F. Italia, F. 850 Gr. 1, 2, 3, 4, 5	Velocità in circuito	Gr. 1: Tamburini (A.R. GTV 2000); Gr. 2: Jannarone (A. R. GTA Junior); Gr. 3: Valle (Porsche 911 S); Gr. 4: Nataloni (Lancia F. 1600); Gr. 5: Falorni (Abarth 1000); F. 850: Papparuso (Paparuso)
23	Corsa a Thruxton	Inghilterra - BARC	Circuito di Thruxton km 3,791		●●● Trofeo Europ. di F. 2 - F. 3	Velocità in circuito	Peterson (March) 1.04'19"4, media 188,29; nuovo record: Peterson 1'11"8, media kmh 190,110
23	Coppe di Pasqua	Francia	Circuito di Nogaro km 1,800		●●● F. 3	Velocità in circuito	Leclère (Alpine)
23	Ring Djursland	Danimarca			●●●	Velocità in circuito	
23	Corsa a Bathurst	Australia			●●●	Velocità in circuito	
23	Corsa Spa Barisart	Belgio			●	Velocità in salita	
23	23. G. P. Vigorelli	Scuderia Madunina e Autodromo S. Monica	Autodromo di S. Monica Misano - km 3,488	Part. ore 13,30 Arr. ore 18	●●● F. 3, T Gr. 2	Velocità in circuito	Pica (Brabham) 33'55"3, media 131,871. Giro più veloce: Pica 1'04"2, media kmh 134,859. Disputatasi a Monza Junior
23	Corsa a Brands Hatch	Inghilterra	Circuito di Brands Hatch km 1,990		●●● F. 5000	Velocità in circuito	McRae (Leda) 46'19"4, media 155,12 - Nuovo record: McRae, Rollinson, Holland 45"6, media 157,38
23	Corsa a Mallory Park	Inghilterra	Circuito di Mallory Park km 1,609		●●● F. 3 Camp. John Player	Velocità in circuito	Trimmer (JPS) 31'47"4. Giro più veloce: Trimmer 46"6
23	Corsa a Lorentzweiler	Lussemburgo			●●●	Velocità in salita	Koob (Brabham) 1'03"4
24-25	2. Rally della Campania	AC Napoli, Avellino, Benevento, Caserta, Salerno	Piazza Plebiscito - Napoli Mostra d'Oltremare - Napoli	Part. ore 22,30 (24) Arr. ore 10,45 (25)	●	Rally	Haupt (Lancia HF 1,6)
25	1000 Km Monza - Trofeo Caracciolo	AC Milano	Autodromo di Monza km 5,750	Part. ore 10,45 Arr. ore 16	●●● IV prova Mond. Marche	Velocità in circuito	Regazzoni-Ickx (Ferrari 312 P) 5.02'05"6, media 170,490. Giro più veloce: Peterson (Ferrari 312 P) 1'46"1, media 195,098 - Record distanza: Rodriguez-Oliver (Porsche) 4.14'32"6, media kmh 235,833 (1971). Record sul giro: Rodriguez 1'24"2, media 246,428 (1971).
25	16. Coppa Provincia di Lucca	AC Lucca	Part. Lucca Arr. Castelvecchio Pascoli	ore 8 ore 11	●	Regolarità	Pavanello (Lancia Fulvia)

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



# A quando le caramelle?

I cultori intellettuali dell'Italia ecologica antimotoristica si sono lanciati, in queste ultime settimane, a testa bassa contro la costruzione di autostrade. Se vi fosse stato bisogno di dimostrare l'irrazionalità e il non realismo di certi atteggiamenti, questa è una prova. E' infantilistico, nella dimensione che è insita nel progresso stesso dell'uomo e della civiltà meccanica di questi anni, sostenere certe tesi che, purtroppo, per comodità polemica trovano alimento anche nei partiti politici che fanno solo i propri interessi elettorali.

Non a caso gli stessi detrattori delle spese autostradali italiane (di oggi e di ieri) sono gli stessi che addebitarono alla Francia che faceva la guerra in Indocina e in Algeria la responsabilità di non utilizzare quel denaro, speso in armamenti, nell'ammodernamento di una rete stradale, causa ancora oggi nel vicino paese d'oltralpe di tanti lutti. Ma questo, appunto, è il limite che contraddistingue la cosiddetta intelligenza nostrana che ha so-

prattutto un atteggiamento snobistico nei confronti dell'automobile. La discute oggi perché è a portata della massa e non privilegio di pochi! Purtroppo il pericolo è sempre che qualcosa resti di questo modo di ragionare.

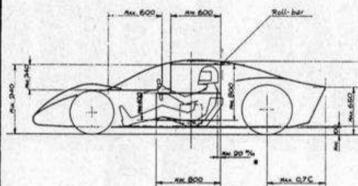
Dal canto loro i massimi responsabili della politica autostradale in Italia, come gli stessi dirigenti del settore non è che reagiscano e sappiano farlo nel modo più giusto e più logico. L'automobilista, come il cittadino in tanti problemi, resta solo uno strumento di comodo. Un esempio per tanti: questa bustina in plastica con dentro due francobolli: è l'ultima trovata dell'Azienda Autostrade IRI. Mancando gli spiccioli ai caselli ecco un nuovo modo, anzi un vecchio modo, per dare il resto. Non sarebbe stato più logico allora offrire dei tagliandi-buono per le ulteriori utenze autostradali degli automobilisti che pagano? Oppure sollecitare la Zecca perlomeno ad evitare queste brutte figure ad Aziende di Stato? A quando le caramelle?



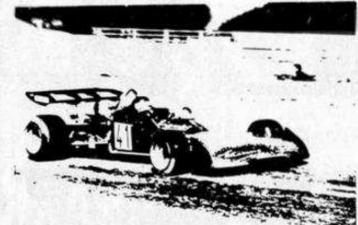
# LEGGETE SUBITO

nelle pagine che seguono

## Un articolo di Enzo Ferrari



## Quando smette STEWART?



## La squadra F.2 con i «gradi»

## il pallottoliere delle rubriche

**domenicaSPRINT**

## il giornale delle corse

a pagina

- 2 Dove corriamo domenica?
- 3 LA ZANZARA
- 44 GIORNALE SCUDERIE
- 45 KARTING
- 46 MOTORAMA TUTTESPRINT
- 48 SCRIVETEICI rimarremo amici
- 50 INFORMATUTTO
- 51 COMPRAVENDITA



## BRAMBILLA jr. sulla 312 P a MONZA?

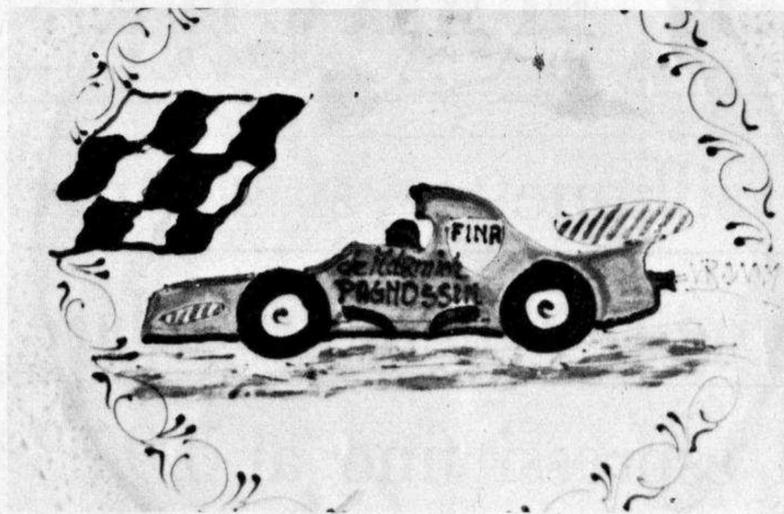
Enzo Ferrari ci farà una sorpresa alla 1000 KM di Monza? Potrebbe avvenire che il sempre dinamico «Drake» programmi una clamorosa iniziativa: il lancio di un altro pilota italiano! Saranno tre le sport 312 P anche all'appuntamento del 25 aprile. Ai due equipaggi ufficiali Ickx-Redman e Merzario-Pace se ne aggiungerà un altro come a Vallelunga. E indovinate con chi? Oltre Reutemann (o Schenken) l'altro prescelto stavolta sarebbe il pilota tanto di casa a Monza da avere equiparato Stewart con le turismo: cioè Vittorio Brambilla!

Pare che il direttore dell'AC Torino Sansone Farina, più che ventennale colonna del sodalizio torinese, si appresti a lasciare l'incarico per motivi di salute. Auguri comunque.

NANNI GALLI ha preso cappello per la vicenda Castellet-Goodwood (leggi alternativa Abarth-Iso Marlboro). «Io non ho fatto nessuna scorrettezza e non ho nascosto nulla — dice il pratese —. Quando sono stato a Torino la settimana prima della gara francese, per provare l'abitacolo della 2 litri, dissi che non me la sarei sentita di correre al Castellet. Comunque avevo chiesto di provare a Caselle il martedì precedente. Loro non ebbero modo di darmi questa possibilità ed io confermai la rinuncia. Poi al mercoledì mi arrivò la richiesta di Frank Williams di effettuare il primo collaudo della mia nuova ISO F.1; cosa che ho fatto senza problemi, anche perché il mio medico mi aveva detto che, in fondo, era opportuno, più che una gara vera e propria affrontare alcuni giri di prova».

## VALLELUNGA Scalextric

A proposito di Vallelunga, dopo i giudizi divergenti apparsi nel numero scorso di Autosprint, a firma di Ickx e di Schenken, è interessante notare quello che ha scritto nella sua cronaca dalla pista romana l'inviato speciale della rivista inglese AUTO-SPORT: «...il circuito di Vallelunga, come sede del secondo round del campionato marche non si è dimostrato popolare fra le squadre, comunque, dato che nella maggioranza avevano rinunciato alla 24 Ore di Daytona, le iscrizioni erano numerose. Il motivo della scarsa popolarità del circuito dipende dal fatto che, a parte un lungo tratto veloce, per lo più le curve sono «intasate» in una sezione stretta, tipo Scalextric, che richiede veramente molto ai muscoli di collo e braccia dei piloti e anche molta concentrazione, mentre cercano di mettere in pista 450 HP, velocemente ma al tempo stesso con guida liscia. Tutto ciò, oltre alla congenita difficoltà della pista, crea il problema dei concorrenti più lenti, quasi impossibili da superare con le tre litri...»



## Una BRABHAM per Andrea

Da qualche settimana è stata particolarmente «agitata» l'attività di Andrea de Adamich. E' stato notato su e giù negli aerei tra Londra e Milano. Nella capitale londinese si è recato anche con il suo sponsor Pagnossin (che tra l'altro ha un pupillo nuovo al quale tiene molto: il giovane vicentino Serblin, cui ha promesso anche la F. 2 oltre alla March BMW 2000). I rapporti tra il Team Pagnossin e John Surtees non erano più così idilliaci come nel passato. La lenta messa a punto delle TS 14 F. 1 ha avuto delle conseguenze per de Adamich, tanto che nemmeno per il GP di Barcellona sarebbe stato possibile allestirgliene una come negli accordi. E i viaggi a Londra hanno avuto proprio questo scopo: definire la situazione con Surtees e, riconfermata la sua indisponibilità immediata, cercare una via d'uscita. Che è stata poi questa: la rinuncia del Team Pagnossin ad una Surtees e l'acquisto di una Brabham F. 1 ultimo modello. Anzi, l'accordo è molto più completo. I «baffi» tricolori del Team Pagnossin, dal prossimo G.P. di Spagna di Barcellona, li avrà non solo la Brabham per de Adamich ma anche l'altra ufficiale di Reutemann. Per il momento de Adamich avrà una F. 1 Brabham BT 37 aggiornata ai nuovi regolamenti tecnici. Successivamente è prevista la disponibilità del nuovo modello. Surtees, che ha avuto regolare lettera di «liquidazione», ha tentato di non perdere del tutto la faccia anticipando come sua iniziativa la rottura col Team Pagnossin, ma la notizia immediata dell'accordo con la Brabham lo smentisce.

### La foto sopra

Che la nostra Gabriela Noris fosse brava fotografa e giornalista tutti i lettori lo sanno. Che sia anche brava cuoca e diplomatica ce ne accorgiamo dalla foto (sopra) di questa sua particolare «fatica». E' la riproduzione di una torta (buonissima, pare) che ella ha dedicato a tre suoi invitati di eccezione: il comm. Pagnossin, il dr. Carnevali della Fina e Andrea de Adamich. Forse la torta della... conciliazione tra i due sponsor del pilota milanese.

Vecchia ma sempre buona, (vecchia, intendiamoci, di due settimane). Boxes di Monza in occasione della 4 Ore: Tino Brambilla (ancora prima che il fratellone Vittorio facesse poi le scintille note) rientra con una BMW argento-arancio, del preparatore tedesco Schnitzer. Era appena riuscito a togliere quattro secondi ai tempi fin lì realizzati dagli altri piloti (stranieri) della squadra. E' lo stesso Schnitzer che corre ad aprirgli la portiera e con rispetto dice: «Grazie, grazie, signor Brambilla, complimenti ma soprattutto la ringrazio...». Il Tino mostra stupore, fa finta di non aver capito, replicando «Cus'è...». Ma non si toglie gli occhiali e il casco, per non mostrare l'emozione e il suo compiaciuto turbamento. Che volete? Una delle poche volte che si è sentito così rispettato per le sue qualità...

Cosimo Turizio «York»	Coppa CSAI Turismo cl. 1300 cc.
Ceramiche Iris	Coppa CSAI Turismo cl. 600 cc.
Conrero Sp. Corse	Campionato Italiano Assoluto
Andrea De Adamich	Coppa CSAI Turismo cl. 3000 cc.
Giorgio Pianta	

dal Notiziario CSAI n. 6 del 31-3-73

La preparatissima CSAI. Ecco, lapsus freudiano, cosa ci è capitato di rilevare nel numero del consueto bollettino firmato dal «direttore responsabile Saliti» cioè il segretario CSAI. Forse pensa tanto al tramontato Zucchi, il buon signor Erasmo (quello che adesso ci dà del «lei») da confondere mattonelle Iris per vasellame Pagnossin. O magari sarà un ennesimo sgarbo al comm. Giulio? Che, pur essendo stato l'unico sponsor nazionale ed aver aperto la strada ai piloti italiani in F. 1, non ha mai avuto il piacere di essere stato «ricordato» dall'ing. Rogano & C. E si dà il caso anche in questo bollettino speciale dedicato ai campioni d'Italia lo si è voluto dimenticare. Che «pianto», però!

## Le due facce della sicurezza

Avete presenti i bocchettoni di riempimento rapido per il carburante prescritti obbligatoriamente dalla CSI per le vetture che partecipano a gare di durata, Turismo e Gran Turismo comprese? Bene, saprete allora che l'accoppiamento più richiesto perché più leggero e funzionale è il francese Rellumix. E sapete chi è il proprietario della Rellumix? E' il signor Jean Hébert, vice presidente della sottocommissione tecnica della CSI, quella stessa che ha codificato la nuova norma. Non vogliamo con questo dire che il signor Hébert diverrà ricco per la norma che ha concorso a far approvare (anche perché i bocchettoni di sicurezza sono obiettivamente necessari), ma resta la perplessità per questa «coincidenza» poco simpatica. E non è certo l'unica coincidenza sportivo-industriale in seno alla Commissione Sportiva Internazionale!...

Sempre in tema di bocchettoni di sicurezza (obbligatori dal 1. aprile) pare che l'AC di Palermo abbia notevoli problemi per la Targa Florio. Infatti, oltre al disagio di tutti quei privati che hanno sempre partecipato alla classica siciliana, e che per una sola corsa devono spendere un bel po' di soldi per attrezzare la macchina e la postazione ai box, sono sorti dei grossi impedimenti da parte dei Vigili del Fuoco. Essi sono assolutamente contrari all'erezione a Floriopoli, nella zona box, delle piccole torri che dovrebbero sostenere i cassoni da circa 300 litri dai quali la benzina arriva, per caduta, ai serbatoi delle vetture, e che sono regolamentati dalla CSI. I serbatoi li vorrebbero interrati! Come farà poi lo benzina a trasferirsi nelle auto, questo non si sa...

Questa è carina. Come sapete, i costruttori di F. 1, anzi un gruppo di essi hanno fatto fuoco e fiamme per la famosa questione degli ingaggi. Tanto da rifiutare persino la mediazione di Ferrari. Adesso che cosa è avvenuto? Poiché le richieste erano avanzate in lire sterline, l'accordo di compromesso collettivo sarebbe stato raggiunto ad un livello per cui, dato il cambio fluttuante, la cifra è diventata inferiore alla proposta Ferrari!

La questione del direttore dell'auto-dromo di Misano non è così chiara come sembrava. Il bresciano Remo Cattini resta sempre il candidato in «prova»; il sanmarinese Enzo Zafferani (detto «Arlecchino» dai colleghi rallyisti) è invece soltanto il nuovo direttore commerciale. Forse perché tale, ha avuto una divertente idea nei giorni scorsi, per sollecitare l'interesse di piloti e Case alle prove sulla pista adriatica: mettere ogni giorno in palio una bottiglia di champagne per il pilota che migliora il record della pista! Per il momento, come è noto, l'uomo da battere è Arturo Merzario (e la B3 73 Ferrari).

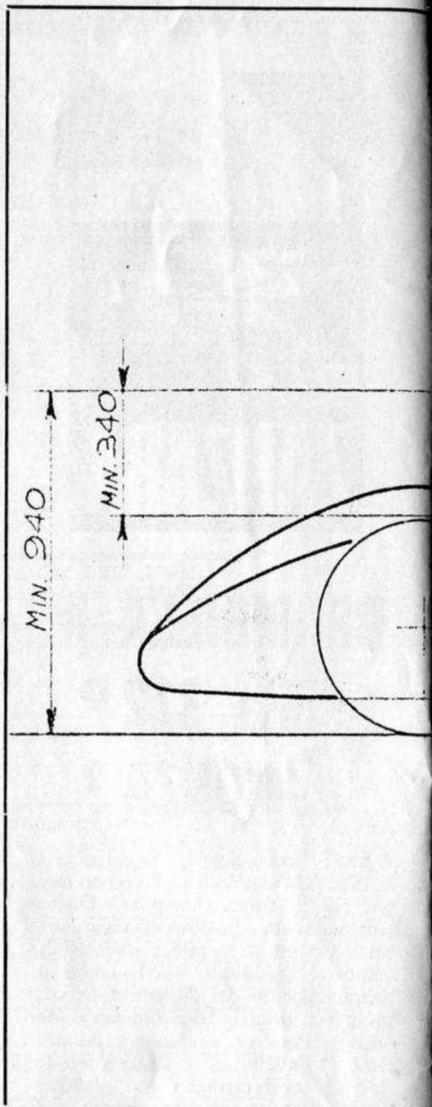
Marcellino



# Achtung; achtung:

## Quale la sorte del CAMPIONATO MON- DIALE MARCHE?

All'insegna del progetto «silhouette» si sta per decidere un regolamento che rischia di annullare tutto il lavoro ed i valori espressi fino al 1973



# La formula test

**di Enzo FERRARI**

Dopo la vittoria Ferrari nel Campionato '72, da taluni giudicata « troppo facile », si avverte quest'anno un rinvigorito interesse per il Mondiale Marche.

La Ferrari, dopo dodici affermazioni consecutive, non ha vinto a Vallelunga. Ha vinto la Matra, mentre si ha notizia che l'Alfa Romeo offre prestazioni lusinghiere e anche Mirage e gli altri concorrenti si sono rinforzati: si preannuncia dunque un Campionato interessante, e vivissima è l'attesa degli sportivi.

Mentre l'attenzione generale è concentrata su questo esaltante confronto, forse non tutti sanno che cosa si sta preparando, in campo legislativo sportivo internazionale, per questo settore del nostro sport.

Ritengo importante segnalare alla conoscenza degli sportivi la situazione che va maturando per i futuri Campionati mondiali Marche, dispiaciuto che

tocchi troppo spesso a me la parte del contestatore. Ma tant'è: Visto che nessuno ne parla, affronto l'argomento.

Il Campionato mondiale Marche con l'attuale regolamento delle Sport Prototipi 3000 cc. dovrebbe scadere il 31 dicembre 1974. Noi abbiamo proposto una proroga, di almeno un anno, fino al '75, tenuto anche conto che quando fu varato si prevede di legare alla F. 1, oltre alla cilindrata, la possibile scadenza. Abbiamo corredato la nostra proposta con motivazioni di ragionata fondatezza.

### Un abbandono anticipato

Anzitutto riteniamo che l'attuale Prototipo 3000 sia una realizzazione interessante, una ricerca tecnica il cui filone è ben lungi dall'essere esaurito, e non vediamo il perché del suo anticipato abbandono. Inoltre, poiché si è deciso di introdurre per il '74 una serie di misure di sicurezza sulle macchine, e siamo favo-

revoli all'adozione di un sistema come quello configurato per le Formula 1, vorremmo evitare di costruire vetture praticamente nuove destinate a un solo anno di vita. Non è concepibile, con i tempi che corrono, una tale distruzione di ricchezza, e non ha senso.

Riteniamo infine che, anche spettacolarmente, la durata della formula sia un elemento di successo, come dimostra l'attuale Formula 1 giunta all'ottavo anno di vita, perché permette anche al pubblico di conoscere e apprezzare i valori e le forze che si contendono la supremazia.

Su questa nostra proposta, nessuna eco, o pronunciamento di qualsiasi genere, è mai rimbalzata.

L'orientamento internazionale — vedremo poi come si determina questo « orientamento » — è per configurare vetture che « siano più vicine alle vetture di produzione normale ». Esistono al riguardo due proposte: riservare il Campionato alle categorie

Turismo e Granturismo, e pertanto con un minimo quantitativo di omologazione di 500 unità, oppure le bugiarde « silhouette », intendendo con questa definizione una sola unità, però derivata da vetture dei gruppi da 1 a 4, e che potrebbe essere considerata esemplare unico appunto in base alle totali modifiche permesse.

Su questo tipo di vettura esiste già, confezionato dal Bureau Permanent, uno schema di regolamentazione con i canoni e i limiti prescritti.

### Il limite 500 unità

Queste due proposte non possono essere condivise dalla Ferrari, perché nel caso delle vetture di omologazione a 500 unità annue noi siamo quasi certamente estromessi, non avendo la possibilità di conseguire un tale titolo di omologazione con i diversi nostri modelli in produzione.

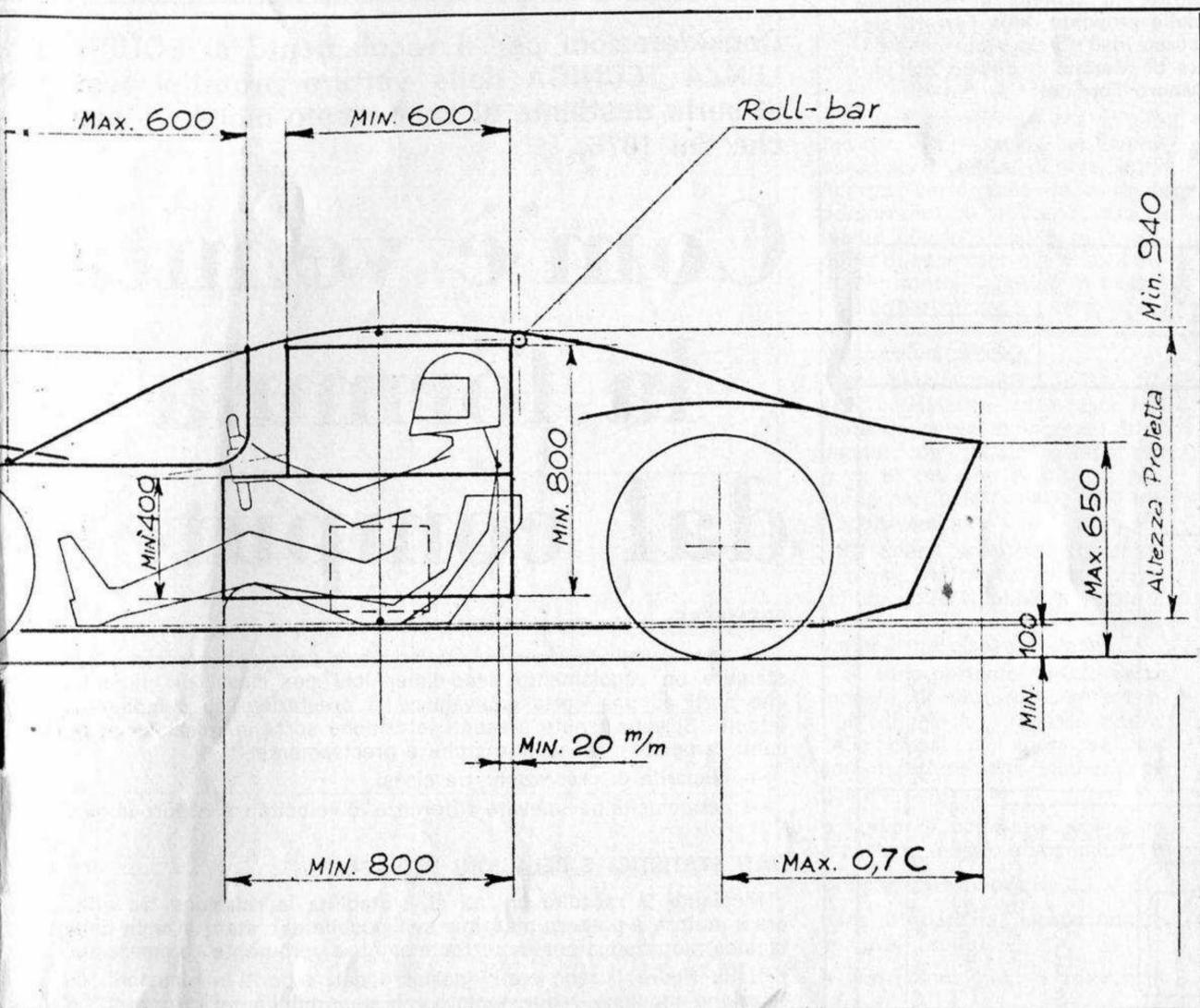
C'è poi da aggiungere, e

questo vale per tutte le Case, che un simile regolamento comporterebbe comunque un immobilizzo di capitali difficilmente sostenibile. Nel caso delle « silhouette », affermo che queste vetture, con tutte le aberrazioni e le esasperazioni tecniche che comporterebbero, non sarebbero sicure, perché, nella migliore delle ipotesi, risulterebbero delle vetture da competizione nate da vetture non concepite per tale scopo.

Infine, e purtroppo ritorna sempre il motivo economico, tali vetture, così come sono delineate dalla proposta di regolamento impostata dal Bureau Permanent, risulterebbero più costose delle esistenti 3 litri Prototipi.

Noi abbiamo chiesto che per i Campionati mondiali Marche, successivi al prolungamento dell'attuale formula si decidano, al posto delle silhouette, delle nuove vetture, senza limitazione di produzione, concepite come le attuali Prototipo ma con caratteristiche ag-

V8eBlogScans



Dal '76 questa potrebbe essere la formula regolamentare giusta per il CMM: l'ha studiata la Ferrari con una documentazione tecnica che mai forse la CSI ha avuto preventivamente sui tavoli dei propri «soloni»

Lo studio della Ferrari sui regolamenti delle vetture Sport comprende una serie di accurati schemi e diagrammi. Quello che vedete è relativo alle quote di abitabilità in funzione della sagoma esterna

# I prototipi ad equivalenza

# e-di-serie

giornate quanto a dimensioni esterne, abitabilità, visibilità, ecc. Delle vetture cioè, che si avvicinino sensibilmente alle Gran Turismo e rappresentino in sostanza una interpretazione pratica e moderna delle vere vetture sportive, delle cosiddette teste di serie, anticipazione effettiva di un modello evolvibile per la serie.

Questa proposta, tecnicamente documentata, non è stata accantonata. E' anzi stata valutata positivamente e apprezzata e verrebbe, secondo l'orientamento comune della CSI e del Bureau, inserita in un nuovo futuro gruppo 6, distinto dal gruppo 5, cioè dalle silhouette.

A questo punto, ecco la clamorosa proposta che chiarisce il tutto: il Campionato mondiale Marche sarebbe riservato alle vetture dei gruppi da 1 a 5, escludendo il nuovo gruppo 6!

E allora?

Significa che la Ferrari risulterà comunque estromessa, mentre si profila

accolta pienamente la tesi dei germanici, che hanno già preparato le vetture e poi faranno approvare il regolamento forti della loro dominazione nel Bureau e nella CSI.

Questa è una triste realtà, e bisogna avere il coraggio di affrontarla. In sede internazionale abbiamo rappresentanti che non possono o non sanno far valere alcun peso. Si discute, si stabilisce una linea da difendere, da sostenere, poi quando il rappresentante dell'ANFIA si trova al Bureau viene dominato da rappresentanti di altre correnti, e così accade per quello CSAI in sede CSI.

## Non contiamo alla CSI

Contiamo poco, non siamo ascoltati, dobbiamo subire regolamenti che favoriscono apertamente posizioni concorrenti. E poi, oltre tutto, non sappiamo nemmeno tutelare ad alta voce gli interessi nazionali. Un ultimo esempio? E' stato deciso, sempre parlan-

do di un futuro gruppo 7, che verrebbe unificato al gruppo 5: come a dido di programmi, l'imporre le vetture della serie Can-Am, libere di cilindrata e compressori, unificate alle 3000. Ebbene, lo studio della regolamentazione è stato affidato alla delegazione americana, che ha interesse a favorire le grosse cilindrature di 7000 e 8000 cc. della produzione oltreoceano, mentre noi avevamo chiesto una limitazione a 5000 cc. Il risultato è praticamente scontato, ed è avvilente prevederlo: saremo estromessi anche da queste manifestazioni così come lo saremo dai futuri Campionati mondiali Marche.

La CSI si riunisce in giugno, e deciderà; allora conosceremo il nostro destino sportivo, quello che i concorrenti, i tedeschi per primi, hanno determinato, dopo averlo diligentemente preconstituito, con l'assunzione delle leve di comando che i nostri non hanno mai saputo impugnare.

Enzo Ferrari

Ecco l'abbozzo del regolamento vetture prototipo per il campionato mondiale Marche.

Il presente schema di regolamento è indicativo e potrà essere definito in molti dettagli solo dopo approfondito esame.

### 1 Definizione

Vetture prototipo G.T. suscettibili di utilizzazione stradale e di produzione in piccola serie.

### 2 Equipaggiamento

Sono equipaggiate di tutti gli accessori di normale uso per l'impiego su strada e precisamente:

- fari, luci di posizione, stops, frecce etc.;

- tergicristalli con area di lavoro pari al 40% della superficie parabrezza;

- parabrezza in vetro laminato;

- paraurti anteriori e posteriori;

- 2 retrovisori con S min= 80 cmq/cd. (interno e esterno);

- ruota di scorta gommata in condizioni di impiego su entrambi gli assi e di dimensioni uguali ad uno dei tipi montati al momento;

- bagagliaio di forma rigida ed utilizzabile (con apertura propria) dall'esterno vettura.

### 3 Cilindrata

Sono contemplate sette classi di cilindrata:

- Cl. 1 fino a 1000 cc
- Cl. 2 fino a 2000 cc
- Cl. 3 fino a 3000 cc
- Cl. 4 fino a 4000 cc
- Cl. 5 fino a 5000 cc
- Cl. 6 fino a 6000 cc
- Cl. 7 fino a 7000 cc e oltre

### 4 Scala pesi

Le vetture debbono rispondere alla seguente scala dei pesi minimi, senza tolleranza in meno:

- Cl. 1 peso super. a kg 605
- Cl. 2 peso super. a kg 720
- Cl. 3 peso super. a kg 835
- Cl. 4 peso super. a kg 955
- Cl. 5 peso super. a kg 1065
- Cl. 6 peso super. a kg 1185
- Cl. 7 peso super. a kg 1300

Questi pesi si intendono in ordine di marcia a pieno benzina per facilitare i controlli.

### 5 Scala capacità serbatoi

I serbatoi dovranno essere del tipo approvato F.I.A.

Le capacità dovranno rientrare nella seguente scala:

- Cl. 1 fino a 70 lt
- Cl. 2 fino a 80 lt
- Cl. 3 fino a 90 lt
- Cl. 4 fino a 98 lt
- Cl. 5 fino a 105 lt
- Cl. 6 fino a 112 lt
- Cl. 7 fino a 120 lt

Tali capacità sono comprensive di tutto il carburante a bordo della vettura.

### 6 Dimensioni ed abitabilità

Con riferimento alla figure a, b, c allegate, le vetture dovranno rispondere alle dimensioni specificate. In particolare:

- Altezza minima da terra 100 mm.

La vettura con pieno benzina, pilota a bordo dovrà superare una sagoma di 800x800x100 mm.

- Larghezza massima di ingombro vettura:

La vettura dovrà passare tra due pareti poste a 2,00 mt di distanza.

- Altezza protetta: 940 mm. Tale dimensione, uguale per tutte le classi si intende mantenuta su una profondità pari al diametro (mm 300) della massa «standard» per il controllo posta sul sedile pilota e passeggero.

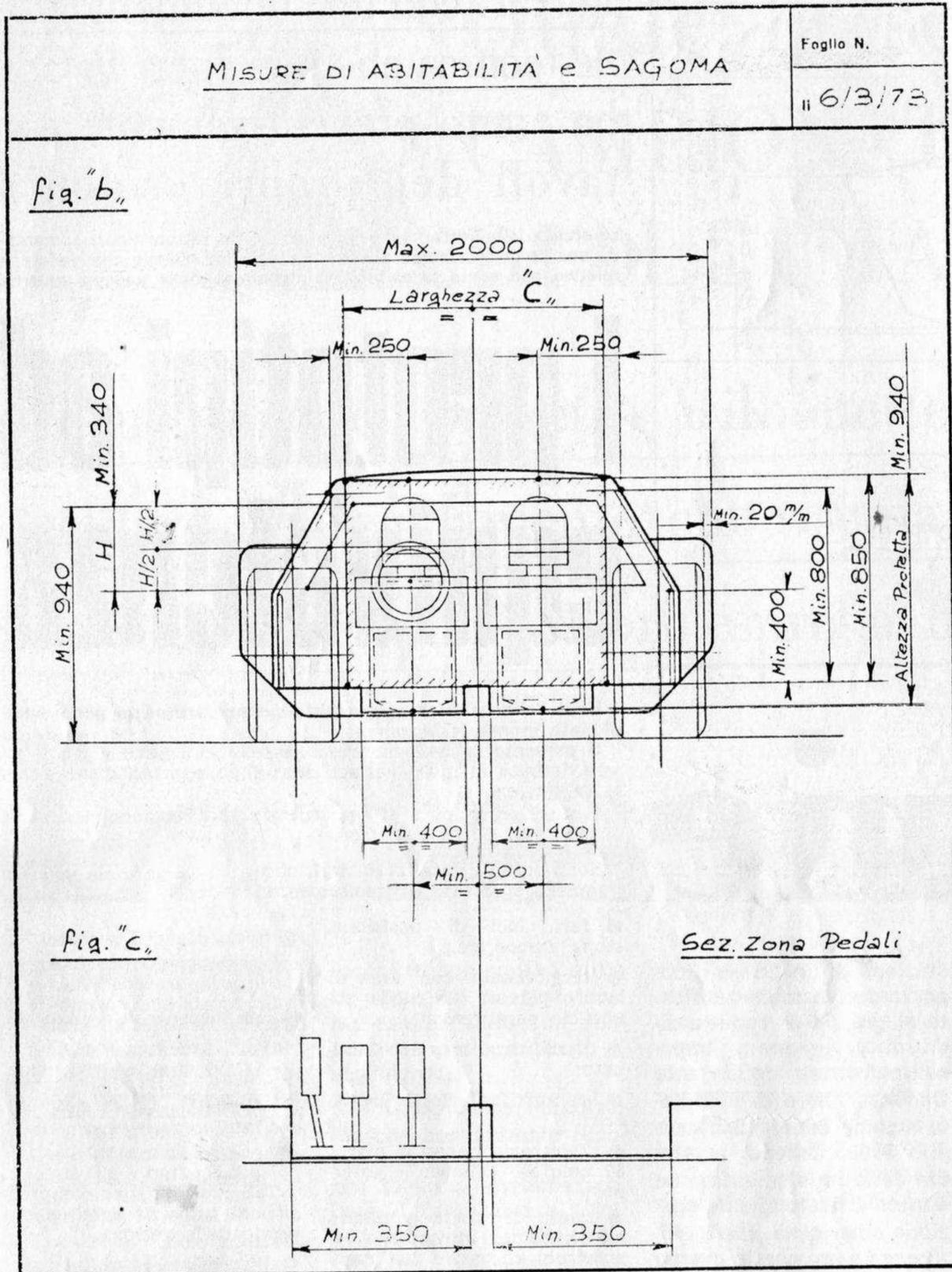
- Sagoma posteriore: Una sagoma minima della portiera così come indicata

CONTINUA A PAGINA 6

# La formula teste-di-serie

CONTINUAZ. DA PAGINA 5

Sotto, lo schema di abitabilità della proposta della Ferrari, elaborata dall'ufficio studi della casa di Maranello diretto dall'ing. Mauro Forghieri



nella figura « b », compresa la parte trasparente, dovrà a porte aperte attraversare la vettura eccezion fatta delle sporgenze sedili, comando cambio e volante.

● Volante:  
Il volante dovrà essere in asse con il sedile relativo. E' concessa una tolleranza di  $\pm 30$  mm.

● Larghezza interna di abitabilità « C » (fig. « a »):  
Tale dimensione caratteristica delle varie classi dovrà rispondere alla seguente scala, senza tolleranza in meno:

- Cl. 1 mm 1000
- Cl. 2 mm 1250
- Cl. 3 mm 1400
- Cl. 4 mm 1500
- Cl. 5 mm 1600
- Cl. 6 mm 1650
- Cl. 7 mm 1700

Dovrà inoltre essere mantenu-

ta per una altezza pari almeno a mm 850 partendo dal limite superiore dell'altezza protetta.

● Altezza massima carrozzeria posteriore:

L'altezza massima consentita, per disporre di accettabile visibilità posteriore, è di mm 650 (fig. « a »).

● Dispositivi aerodinamici

Non sono permessi dispositivi aerodinamici orizzontali che superino l'altezza posteriore massima consentita di 650 mm e non abbiano uno sbalzo posteriore superiore a 0,7 « C ».

Comunque ogni dispositivo aerodinamico utilizzato non deve di massima ostacolare la visibilità dell'abitacolo ed essere di impiccio nell'utilizzo della vettura in senso lato.

● Dispositivi di sicurezza e norme

Le vetture dovranno essere equipaggiate di tutti i dispositivi di sicurezza fissati dalle norme F.I.A. come:

- Roll bar
- Sistema di estinzione incendi
- Serbatoi di sicurezza
- Cinture di sicurezza
- Interruttori di sicurezza generali etc.

Inoltre durante l'impiego in gara della vettura il posto passeggero dovrà essere suscettibile di utilizzo e dovrà pertanto essere libero da ogni eventuale oggetto.

Tutte le attrezzature di impianto vettura che possono essere oggetto di emissioni tossiche (batteria, sfiami benzina etc.) dovranno essere poste al di fuori dell'abitacolo.

Considerazioni per il regolamento di EQUIVALENZA TECNICA delle vetture prototipi teste di serie destinate al campionato mondiale marche dal 1976.

# Com'è venuta la formula dal computer

PREMESSE:

Si sono compiute ricerche statistiche e calcoli di confronto per stabilire un regolamento peso-dimensioni per classi di cilindrata che porti ad una certa equivalenza di prestazioni su campioni di circuiti. Si sono tenute presenti le critiche sorte in relazione ai recenti campionati mondiali marche e precisamente:

- disparità di prestazioni tra classi,
- pericolosità per elevate differenze di velocità tra vetture in gara

DATI STATISTICI E RELAZIONI DI BASE:

Mediante la raccolta di dati si è stabilita la relazione tra cilindrata motore e potenza massima sviluppabile allo stato attuale della tecnica motoristica per motori alimentati a carburante commerciale.

Nella figura 1 sono stati riportati i dati reperiti e plausibili. La relazione mediana rappresentativa è esprimibile nella forma:

$$N_{cv} = 160 \frac{Q}{1000} - 8,6 \left( \frac{Q}{1000} \right)^2 \quad (1)$$

dove:  $N_{cv}$  potenza massima (in CV)  
 $Q$  cilindrata totale (in cc)

In correlazione tra rilievi eseguiti in galleria del vento con vetture in scala reale e esperienze dirette, la relazione che lega la potenza resistente al peso del veicolo in marcia e alla sua sezione equivalente è mediamente oggi:

$$NR = \frac{1}{75} (Pt \cdot 0,001 + 0,0608 \cdot C_r \cdot S_c \cdot \frac{V}{3,6}) \left( \frac{V}{3,6} \right)^2 \quad (2)$$

dove:  $N_r$  = potenza resistente (in CV)  
 $P_t$  = peso del veicolo in marcia (kg)  
 $C_r$  = coefficiente di finezza aerodinamica  
 $S_c$  = sezione frontale veicolo (m<sup>2</sup>)  
 $V$  = velocità in kmh

Il campo di variazione della sezione maestra e dei dati aerodinamici caratteristici per vetture sportive da competizione e di produzione è inoltre fissato statisticamente nei suoi limiti come dall'istogramma di fig. (2) (da J. Patthoff FKFS Luftwiderstand und Aufwebe Modernen Kraftfahrzeuge — The City University London Nov. 1969).

CLASSIFICAZIONI E DIMENSIONI CARATTERISTICHE:

Stabiliamo la suddivisione delle vetture in studio in 7 classi di cilindrata:

- classe 1 fino a 1000 cc
- classe 2 fino a 2000 cc
- classe 3 fino a 3000 cc
- classe 4 fino a 4000 cc
- classe 5 fino a 5000 cc
- classe 6 fino a 6000 cc
- classe 7 fino a 7000 cc e oltre

e fissiamo la nostra attenzione sulla classe 1 poiché è su di essa che si devono e possono porre i valori minimi di quelle dimensioni caratterizzanti la classe stessa.

Noi pensiamo che una classe sia sufficientemente definita mediante la sezione frontale e il peso in ordine di marcia conto tenuto del tipo di vettura (prototipi di vetture suscettibili di utilizzazione stradale), l'abitabilità minima e la sicurezza.

Il peso in ordine di marcia è il peso della vettura a pieno di benzina.

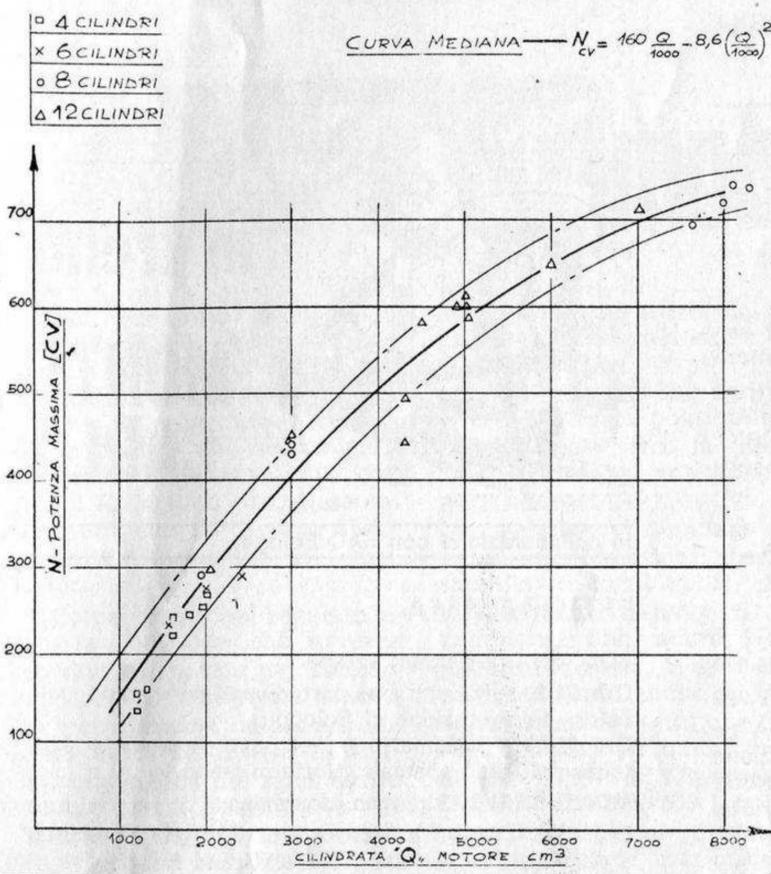
Per la classe « 1 » esso può essere fissato a 605 kg, conto tenuto di un serbatoio di 70 litri di capacità.

La sezione maestra minima della vettura appartenente ad una certa classe è poi legata alle dimensioni di abitabilità minima interna, definita come prodotto tra l'altezza protetta per la larghezza libera interna dell'abitacolo (vedi regolamento allegato).

Dall'esame dei dati costruttivi di numerose vetture si è potuto constatare che, definita una sezione di abitabilità interna « Si » data dal prodotto della larghezza interna libera « C » per l'altezza protetta « H », il prodotto della sezione frontale esterna « Sc » per il coefficiente di resistenza « C » è legato alla prima dalla relazione.

$$S_i \cdot K = S_c \cdot C$$

Fig. 1



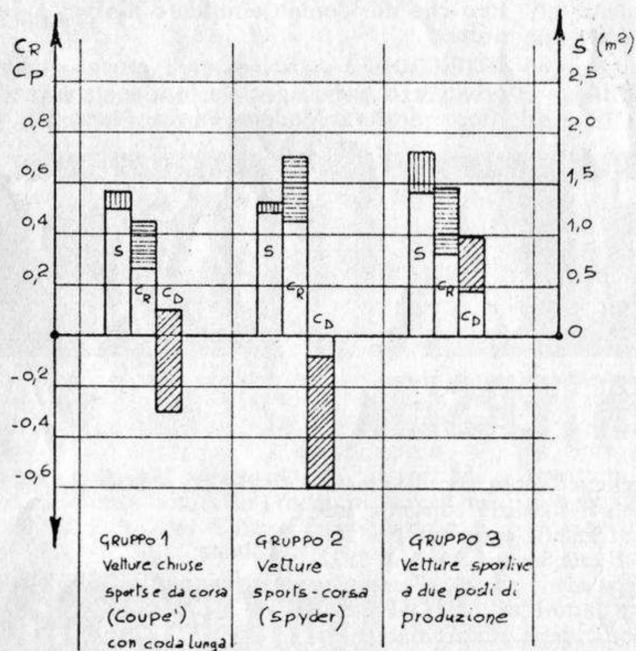
Sopra, la fig. 2 cui si fa riferimento nel testo. Sotto, le curve di potenza in funzione della cilindrata. E' la prima volta che la CSI si trova di fronte ad uno studio così accuratamente documentato. La CSAI non l'ha saputa contrapporre all'inevitabile « silhouette »!

SEZIONI E DATI AERODINAMICI CARATTERISTICI

DA J. Pothoff (FKFS-STUTTGART)

"LUFTWIDERSTAND UND AUFTRIEBE MODERNER KRAFTFAHRZEUGE"

Fig. 2



SEZIONE FRONTALE PROIETTATA (m²) Sc  
COEFFICIENTE DI RESISTENZA CR  
COEFFICIENTE DI PORTANZA CP

Dove il valore « K » può essere ritenuto con una certa approssimazione costante e pari a 0,623.

Per fare un esempio, avremmo, per la classe 1 (larghezza minima = 1 metro)

$S_i = 0,94 \times 1,00 = 0,94 \text{ mtq.}$

quindi la sezione aerodinamica equivalente sarà:

$S_c C_r = 0,94 \cdot 0,623 = 0,585 \text{ mtq}$

Il valore della larghezza interna « C » (essendo l'altezza minima uguale per tutte le classi) e il peso in ordine di marcia diventano pertanto le grandezze caratteristiche delle varie classi.

DETERMINAZIONE DELLE CARATTERISTICHE PESO E LARGHEZZA INTERNA « C »

Poiché è evidente che le differenze di prestazioni su diversi percorsi di vetture di diversa cilindrata verte sulle capacità di percorrere più o meno velocemente diversi tracciati si è stabilito di accettare come termine di confronto il tempo necessario per percorrere tre sezioni rettilinee tipiche di circuiti lenti, vedio-veloci, veloci.

Le sezioni A-800, B-1300, C-1800 considerate sono state formate da curve di ingresso e di uscita con raggio geometrico  $g = 65 \text{ mt.}$  con rettifili di raccordo pari a 800, 1300, 1800 mt. rispettivamente.

Di questi sono stati calcolati i tempi di percorrenza, conto tenuto delle velocità di uscita e ingresso nelle curve di raccordo, variabili da classe a classe.

Si sono pertanto definiti sette modelli di vetture, con pilota-tipo di 75 kg, rappresentativi delle classi 1-7 sopra definite con caratteristiche simili per quanto concerne:

- curve di potenza: andamento e potenza massima secondo (1),
  - ripartizione velocità,
  - caratteristiche aerodinamiche verticali (nulle),
  - ripartizione pesi e carreggiate,
  - decelerazioni esprimibili in frenata,
- e rispondenti alle relazioni di base prima riportate.

Mediante l'ausilio di un calcolatore si sono poi condotti calcoli di confronto cercando di rendere i valori del peso in marcia e della sezione maestra (o larghezza « C ») tali da equiparare il più possibile i tempi « caratteristici » come sopra definiti.

La scala realizzabile, che più ha risposto a quanto richiesto è la seguente:

classe	1	2	3	4	5	6	7
peso a pieno kg.	605	720	835	955	1065	1185	1300
larghezza interna «C» mt.	1,00	1,25	1,40	1,50	1,60	1,65	1,70
velocità massima esprimibile kmh	225	262	285	299,2	308	315	318

I tempi caratteristici e le velocità massime raggiunte nelle sezioni di circuito A, B, C, sono risultate:

Tipo vettura	Sezione tipo A=800		Sezione tipo B=1300		Sezione tipo C=1800	
	Temp. sec.	Vel. max kmh	Temp. sec.	Vel. max kmh	Temp. sec.	Vel. max kmh
Classe 1	16,75	203,5	25,5	215	33,35	221
Classe 2	15,60	235	22,9	249,5	29,75	255
Classe 3	14,70	249	21,5	268	28,05	277,5
Classe 4	14,30	257,5	21,1	278	27,2	290
Classe 5	14,32	263	21,05	287	27,05	297,5
Classe 6	14,32	267	20,65	291	26,80	302,5
Classe 7	14,22	267	20,64	291,5	26,52	304,5

Dall'analisi dei dati si vede come una certa equivalenza tra le classi 3-4-5-6-7 mentre è più difficile armonizzare con esse le classi 1 e 2.

Una equivalenza totale si realizza solamente su sezioni tipo con rettifili di 400 mt. caratteristici di circuiti di alta tortuosità (Madrid etc.). Tenendo ad ogni modo conto delle diverse possibilità di prestazione in curva, all'incirca inversamente proporzionali al peso delle vetture, si può considerare che tale scala pesi-dimensioni dia comunque una certa equità di prestazioni. Si fa notare inoltre come le differenze di velocità massime non sono mai superiori a 84kmh, nel caso più sfavorevole, quindi entro limiti più che accettabili.

CAPACITA' DEI SERBATOI E SUA SCALA PER CLASSI:

Si è stabilito inoltre, sempre sotto il desiderio di equiparare le prestazioni, conto tenuto della necessità di sicurezza passiva, e delle diverse incidenze di inutilizzazione e utilizzazione classe per classe delle quantità disponibili e dei tempi di rifornimento: la seguente scala di capacità dei serbatoi:

- classe 1 lt. 70
- classe 2 80
- classe 3 90
- classe 4 98
- classe 5 105
- classe 6 112
- classe 7 120

Conclusioni:

Noi riteniamo che adottando la scala pesi-dimensioni come sopra definite si possa tentare, per un campionato marche svolto su circuiti profondamente diversi, di realizzare una sufficiente equità di prestazioni globali tra le diverse classi partecipanti.

L'AICP si preoccupa

# I proprietari dei circuiti per ridurre i costi delle corse

LISBONA - « Il 9 aprile '73 successivo a quello del Trofeo di Apertura-73 svoltosi sul circuito dell'Estoril, nei pressi di Lisbona, ha avuto luogo la tradizionale riunione di primavera della Association Internationale de Circuits Permanents (AICP). Presenti il presidente Léon Sven ed il segretario Rodolfo Mugnai, sono stati trattati tutti gli argomenti all'ordine del giorno.

Per prima cosa, dopo animata e profonda discussione alla quale hanno preso parte tutti i convenuti, è stata adottata la decisione di costituire immediatamente un gruppo di lavoro per lo studio e la risoluzione dei problemi finanziari che sempre maggiormente gravano sugli interessi e sulle finalità sportive dei circuiti automobilistici.

E' stata quindi presa conoscenza delle decisioni adottate dalla sottocommissione dei circuiti e della sicurezza della CSI nelle riunioni precedenti dell'11 dicembre a Parigi e del 19 marzo a Ginevra ».

La AICP è l'associazione che riunisce un gran numero di proprietari e gestori di autodromi in tutto il mondo, che sono ovviamente i primi a ricevere « l'impatto » delle sempre crescenti richieste dei piloti, dei costruttori e della CSI, in materia di premi di ingaggio e sotto forma di richieste di aggiornamenti di sicurezza.

In Portogallo, erano presenti, oltre al presidente ed al segretario, i vice presidenti Bacciagaluppi (Monza), Savale (Rouen) e Lowe (che era delegato per i circuiti inglesi di Brands Hatch, Mallory Park, Snetterton, Oulton Park e Silverstone). Inoltre, c'erano De Luca (Vallélunga), Brouzes (Albi), Moreaux (Le Mans), Ferry (Monaco), Teixeira (Vila Real), Nunemaker (Salzburgring), Achatralre (Clermont-Ferrand) e naturalmente il rappresentante del circuito ospite, Nogueira.

Una esemplare unanimità di consensi è stata raggiunta in questa riunione, anche se le assenze (specie dei circuiti extra-europei) erano molte. La commissione di studio elaborerà una linea di condotta comune che sarà portata all'assemblea generale della AICP in programma nella prima decade di ottobre a Parigi, in grado di opporsi a questo braccio di ferro con piloti e costruttori che rischia di trascinare il nostro sport in una spirale di costi nella quale, a rimetterci, non è solo il pubblico, ma i protagonisti stessi dell'automobilismo agonistico.

**qualità?**  
**potenza?**  
**sicurezza?**

vedere soluzione nell'ultima pagina



Come ciliege le nuove monoposto  
ecco la nuova ISO per la SPAGNA

# La RIVOLTA all'inglese



Ganley e Galli, all'estrema destra, si scambiano le prime impressioni sulla nuova F. 1. Nanni, che l'ha provata a Goodwood, dice che ha problemi di alimentazione e che l'aerodinamica è da sistemare. Di Iso-Marlboro ne esistono 2 esemplari, che saranno in Spagna



**MONZA** - La prima Iso-Rivolta è nata; porta la sigla IR-01 ed è stata presentata staticamente alla stampa, nel giardino d'un ristorante monzese. Ma di Iso-Rivolta non porta per ora che il nome, essendo stata costruita, a tempo di primato, da Frank Williams in Inghilterra; pensate, è mancato perfino il tempo alla casa di Varedo di convertire, nella scheda tecnica della vettura, le dimensioni e la descrizione avviene a suon di: «carreggiata anteriore 62 pollici», «carreggiata posteriore 60 pollici e un quarto», «serbatoio 41 galloni», eccetera... (la larghezza massima di 36 pollici dev'essere un errore di... valutazione).

«Per la prossima macchina — ha precisato, però, il simpatico Williams — parte della scocca, dello sterzo e dei bracci delle sospensioni verranno realizzati nelle officine della Iso, presso cui distaccherò qualcuno dei miei uomini!»

## Il passo più lungo

Interessante. Ma almeno Frank Williams, che ha il merito di aver saputo allestire una organizzazione efficiente, appunto la F.W.R.C. Ltd., (dalla semplice gestione sportiva, sfruttando l'ampiezza del materiale da «F.1» disponibile in Inghilterra, è giunta alla costruzione - assemblaggio), possiede anche una buona dose di schiettezza. Dice tutto apertamente e non nasconde nulla; non chiama la macchina con il proprio nome per poter contare su uno «sponsor numero uno»: che poi sia la marca di automobiline-gioccattolo o di vere auto, è solo un passo avanti nella graduatoria delle scelte e delle opportunità.

Comunque, la nuova macchina, che debutterà nel prossimo G.P. di Spagna sul Montjuich, pur non essendo ancora definita in tutte le sue caratteristiche, presenta aspetti interessanti, cominciando da un passo lungo, ma non lunghissimo, dato il valore di 98 pollici: «Pardon di 2,489 metri. Con una distribuzione dei pesi non delle più esasperate e rapportato a carreggiate di 1,574 e 1,530 metri rispettivamente per l'anteriore e la posteriore».

La scocca, allestita in ossequio alle nuove norme regola-

mentari di protezione dei serbatoi laterali, non è definitiva, specialmente per l'alloggiamento dell'impianto di raffreddamento, che avrà i serbatoi laterali con originale intubamento. E' una monoscocca di ottimo disegno e di eccellente esecuzione in lega d'alluminio di 16 S.W.G. pari a 1,6 mm. I serbatoi hanno una capacità di 186,3 litri. Sospensioni molto convenzionali. Anteriormente con doppi triangoli e gruppo molla-ammortizzatore esterno, posteriormente a quadrilatero inferiore formato da due tiranti paralleli e da un unico braccio superiore, con due puntoni di reazioni, secondo lo schema oggi più diffuso per una guida molto precisa della ruota nello scuotimento, piatta curva di variazione di «camber» e niente effetti autosterzanti. Uno sterzo a cremagliera convenzionale: freni posteriori sospesi e anteriori sui mozzi-ruota.

Importante in questa costruzione è la ricerca di sezioni frontali relativamente ridotte: e tutto il corpo vettura è estremamente basso, con allargamento fino ai limiti regolamentari dei 140 cm. Il frontale è molto semplice, con «spoilers» ricavati nella struttura: ma è del tutto provvisorio. Nuovi disegni sono in preparazione e saranno le prossime prove di collaudo a darne la migliore definizione. Ben realizzato è l'attacco dell'alettone, arretrato posteriormente, con un sostegno monolitico accuratamente profilato.

## Il motore da 466 CV

Il motore, si sa, è il tre litri Ford-Cosworth che viene dato per 460 cavalli a 10.500 giri che sarebbero per noi, in misure metriche, 466,3 cavalli. L'accoppiamento avviene con un cambio Hewland FG 400, ovviamente con differenziale autobloccante. Il tutto, come ci tiene a precisare la documentazione ufficiale, elaborata dalla F.W.R.C. Ltd., l'«equipe» di Frank Williams. Auguriamoci che, dopo l'operazione pubblicitaria, il giovane ingegnere Rivolta trovi interessi tecnici tali da indurlo a più importanti realizzazioni, secondo le migliori tradizioni dell'automobilismo sportivo italiano.

e. b.

Carreggiata anteriore: 1574; carreggiata posteriore: 1530; passo: 2490; lunghezza massima: 3835; larghezza massima: 914; serbatoio carburante: 41 galloni; capacità circuito olio motore: 3 galloni; Pneumatici anteriori: 11"x13"; pneumatici poster.: 17"x13"; peso: 575 kg.

**CARROZZERIA E SOSPENSIONI** - sospensioni anteriori: triangoli a lunghezze differenziate; materiale: acciaio T.45; sospensioni posteriori: inferiori a barre parallele, doppi puntoni radiali, superiore: barra singola; materiale: acciaio T.45; molloni ante-

## L'identi-kit della IR-01

riori: progressivi fino a 310 libbre; molloni posteriori: progressivi fino a 410 libbre; ammortizzatori: Koni; sterzo: a cremagliera Iso Rivolta, lega di magnesio Iso Rivolta, lega di magnesio Iso Rivolta; monoscocca: lega 16 g. L 72 Iso Rivolta; freni: Lockheed ant. esterni, post. interni; cerchi: lega

di magnesio Iso Rivolta; carrozzeria: vetro resina Iso Rivolta.

**Motore:** Cosworth Ford V8; cilindrata: 2993 cc; potenza massima: 460 CV a 10500 g-m; peso motore: 365 libbre; consumo: 6 miglia x gallone (media); frizione: Borg & Beck; candele: Champion; iniezione e accensione: Lucas. Il tutto elaborato dalla Frank Williams Racing.

**Cambio:** Hewland F.G. 400, 5 marce avanti e retromarcia con differenziale a slittamento limitato; carburante/lubrificante: Fina.



**LE CONFIDENZE**  
di Eoin S. YOUNG

## BIRRELL ha chiesto a Jackie STEWART

# Quando smetterai?

LONDRA - Jackie Stewart è il tipo di pilota in grado di permettersi il lusso di scegliere le gare a cui partecipare e, durante la sua carriera, ha deciso che le corse tipo Indianapolis non gli garbano troppo e neppure quelle di lunga durata. Adesso, però, in un momento in cui corre voce che pensi a ritirarsi dalle competizioni, decide di partecipare al campionato europeo turismo con una Ford. Il suo abbandono è forse più imminente di quanto pensassimo? Ha in animo di

abbandonare la F.1 e di correre forse soltanto con le Capri, l'anno prossimo? Il suo compagno di squadra nel team Ford, Gerry Birrell, a quanto pare ha posto al collega scozzese proprio questa domanda a Monza, ma Jackie gli ha assicurato che, se mai deciderà di abbandonare, lo farà in modo totale: niente più corse, di nessun genere. La risposta ha senso, a pensarci bene.

Jackie ha offerto i propri servizi alla Ford senza che gli fossero state

fatte pressioni ufficiali e senza chiedere un pagamento extra, oltre al compenso annuo che gli versa la Casa, quindi questo « lavoro non ordinato » è forse un modo per Stewart di fornire alla Ford un ulteriore contributo, ammesso che il 1973 rappresenti la sua ultima stagione di corse?

« Un punto di vista interessante, ma non lo ritengo valido — dice Ken Tyrrell, l'uomo sul quale influirebbe maggiormente l'annuncio di un ritiro da parte di Stewart. — Non credo since-

ramente che Jackie abbandonerà, per ora. Se non gli costruiamo una buona vettura, questo potrebbe indurlo a ripensarci, ma non lo vedo proprio rinunciare alle corse ».

Prima di dedicarsi alle competizioni automobilistiche Jackie aveva voltato le spalle a una carriera su livello mondiale nel tiro al piattello, ma l'atleta di oggi ha una mentalità assai diversa da quella del timido scozzese che iniziò a gareggiare nel 1962. Non ne consegue necessariamente che Jackie

potrebbe altrettanto facilmente rinunciare alle corse per iniziare un'altra carriera, poniamo, nel mondo del cinema.

Ammesso che decida di appendere il casco a un chiodo, con chi lo sostituirebbe Tyrrell? « Mettiamola così — dice Ken. — Se Jackie dovesse ritirarsi, la mia prima scelta, come "numero uno", cadrebbe su Cévert ».

### La sfida impossibile

La concomitanza di date fra una nuova gara USAC a Mosport, Canada e il GP di Germania significa che il tanto discusso match fra una delle Indy Eagle di Gurney e più o meno tutte le vetture che gli europei potrebbero metterle contro al Nurburgring, non si verificherà. L'associazione degli organizzatori di Grand Prix aveva minacciato di completare gli schieramenti dei grandi premi con vetture Indy se i concorrenti della F.1 non cambiavano tono e Bernie Ecclestone si era offerto di mettere una delle sue Brabham F.1 di fronte a una Eagle, attorno al « Ring », per la nota scommessa, ma tutto ciò è servito soltanto a far sì che durante l'inverno la gente si chiedesse come sarebbe andata a finire. Gli organizzatori del GP di Germania, a quanto pare, erano arrivati al punto d'invitare Dan a portare una delle sue Eagle al « Ring » per partecipare a una gara-match contro Ickx su Ferrari F.1, ma la recente approvazione della gara di Mosport, da parte dell'USAC, ha annullato il duello.

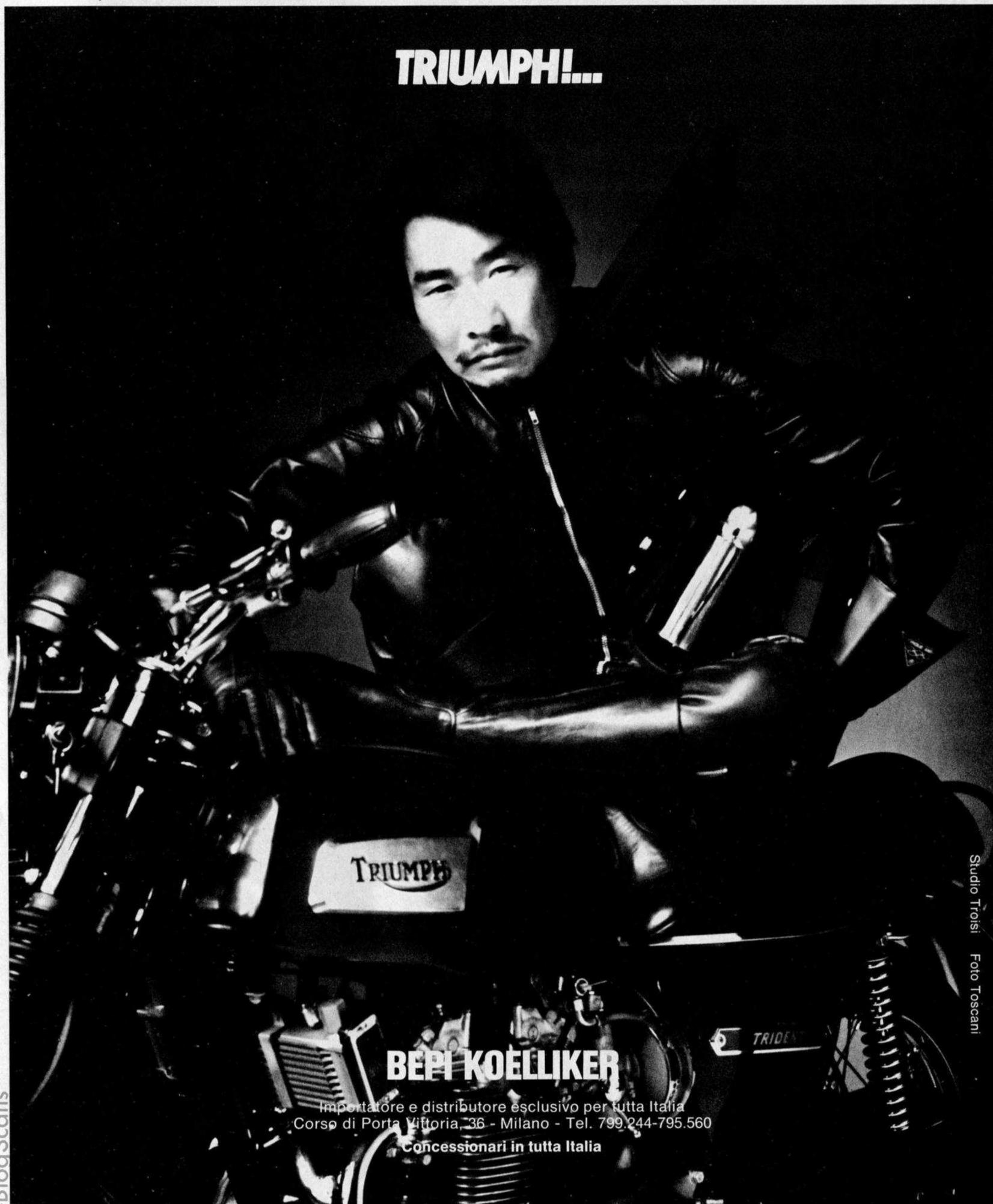
### Indigesto a McCall il sistema PEDERZANI

Alla Tecno non tutto è roseo, come è noto. Alan McCall, il neo-zelandese che ha progettato e costruito la prima delle nuove F.1 1973 (telaio PA123/6) alle officine Tecno di Bologna, se n'è andato il secondo giorno delle prove a Misano e la sua partenza aggiunge un inutile peso al già debole programma di F.1 della Tecno. Privata di McCall, la Casa non sarà in grado di costruire una seconda vettura, se il prototipo avrà la meglio, nelle prove, sul telaio di costruzione inglese, arrivato recentemente a Bologna per essere completato. Amon piloterà la vettura McCall al GP di Spagna a Barcellona il 29 aprile e deciderà poi quale macchina usare per il resto della stagione, dopo averle provate entrambe, ma la partenza di McCall potrebbe fare pendere la bilancia in favore del telaio inglese. Perché McCall è andato via? Secondo Amon, perché non riusciva ad adattarsi ai sistemi italiani di lavoro. « Non gli piaceva soprattutto il modo in cui si facevano le cose, anche se devo riconoscere che, a mio parere, gli veniva lasciata molta libertà. Il lavoro non viene svolto in maniera semplice e forse certe cose non sono fatte come le faremmo noi. Si tratta di adeguarsi a un diverso tipo di mentalità ».

Amon ha certamente avuto ampio tempo, per adeguarsi ai « sistemi all'italiana », navigando sul procelloso mare della Ferrari. Chris ha poi detto che la più recente versione del motore Tecno piatto, di 12 cilindri, pare veramente robusta. Quando gli è stato chiesto di descrivere la vettura, ha risposto: « McLarenizzante ».

### BIRRELL all'Agostini

L'abitudine di Gerry Birrell di abbandonare le curve a Monza su due ruote, sulla Capri ufficiale, ha suscitato commenti da due fonti loquaci: il capo del PR della Ford, Walter Hayes, ha osservato che sarebbe stato meglio che il pilota tenesse tutte e quattro — o per lo meno tre — ruote sulla pista. E un gruppo di appassionati



**TRIUMPH!**

TRIUMPH

**BEPI KOELLIKER**

Importatore e distributore esclusivo per tutta Italia  
Corso di Porta Vittoria, 36 - Milano - Tel. 799.244-795.560

Concessionari in tutta Italia

Studio Troisi  
Foto Toscani

V8BlogScans

italiani hanno ripetutamente gridato « Agostini » al giovane scozzese, nel parco macchine dopo la gara.

## La sveglia rombante

Esistono poche piazzette di villaggio più tranquille di quella di La Chatresur-la-Loire, lungo la strada nei pressi di Le Mans, e in quel luogo la notte è soprattutto dedicata al sonno. Questo, fino all'arrivo delle squadre da corsa. Dovevano essere per lo meno le due del mattino quando gli abitanti del villaggio si sono svegliati di soprassalto, per via dell'assordante rombo del motore Weslake-Ford V12 del nuovo coupé Gulf Mirage dalla lunga coda, che veniva avviato faticosamente, dopo una serie di guasti alla pompa del carburante. Il rombo ha lacerato il silenzio della notte come un violento colpo d'ascia, mentre il direttore della squadra, John Horsman, compiva un veloce, tuonante giro dell'isolato per assicurarsi che tutto

funzionasse a dovere. L'indomani, mentre la vettura era ferma davanti all'Hotel de France, perché fotografi di riviste potessero fotografarla, la folla incuriosita, attorno alla macchina, parlava del « village clacson... ». Se fosse accaduto in Inghilterra, chiunque coinvolto in un simile fracasso notturno sarebbe ancora in galera, ma trattandosi di un luogo nelle vicinanze di Le Mans fa tutto parte della gara.

## Colosseo racing

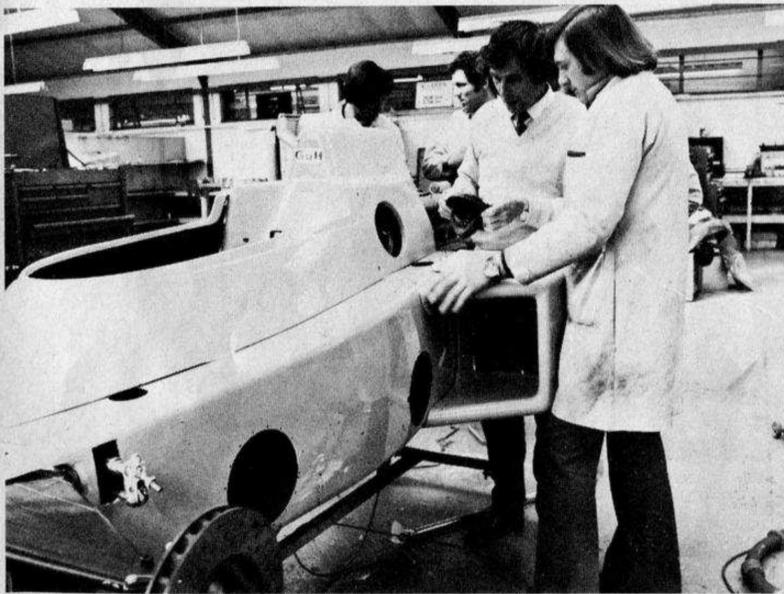
Poi c'è quella dei due spettatori al « Colosseo », che hanno cominciato ad annoiarsi, stando a guardare un cristiano particolarmente in forma che aveva la meglio sui leoni, tanto che sono andati al bar. Al loro ritorno hanno notato che il cristiano continuava a percorrere veloce l'arena, ma che i leoni si erano notevolmente avvicinati. « Più forte, più forte o ti acchiapperanno! » ha implorato uno degli appassionati, ormai piuttosto brillo,

ma il cristiano aveva in mano la situazione e ha gridato di rimando: « Non sono preoccupato... ho già quattro giri di vantaggio... ».

## Il « fuso » di LE MANS

Il progresso. Se il motore Weslake V12 posteriore del nuovo coupé Gulf-Mirage si fosse comportato bene, c'erano speranze che la nuova forma affusolata gli permettesse di raggiungere una velocità di circa 325 orari, sul lungo rettilineo di Mulsanne, ma non è accaduto. Ci chiedevamo se velocità di molto superiori ai 325 non fossero una pretesa eccessiva, per una tre litri, ma Derek Bell ha chiarito mentre andavamo a Le Mans con la sua nuova turismo BMW di tre litri, che filava liscia alla velocità di oltre 200. Ha fatto apparire semplice, raggiungere i cento e passa in più, con una vera vettura da corsa.

Eoin S. Young



**DALLAS** - Nella sua nuova forma M16C, la McLaren USAC che ha debuttato a Dallas, differisce dalla vettura 1973 soltanto nei particolari, soprattutto nelle migliorie destinate all'efficienza aerodinamica. Basilamente, l'aerodinamica è stata appunto « raffinata » per aiutare il lavoro dell'alettone posteriore. Il progettista Coppuck ritiene che l'anno prossimo le vetture più veloci gireranno a Indianapolis con il pedale dell'acceleratore a tavoletta senza interruzione e che le velocità massime sui rettilinei saranno regolate dall'inclinazione dell'alettone. E' questo il motivo per la ricerca del miglior scorrimento d'aria, allo scopo di ottenere il massimo vantaggio dall'alettone, con minima resistenza aerodinamica. Con passo più lungo e carreggiata più larga, la M16C è più bassa e più tozza (l'altezza della monoscocca è diminuita di cm. 4 e 1/4). Il collettore di aspirazione per il motore Offy è stato spostato in cima al motore, mentre prima era montato lateralmente e disturbava così il flusso d'aria sopra l'alettone. L'unico cambiamento nelle sospensioni consiste in particolari minori, riguardanti la geometria. Sono in costruzione sei nuove M16C, tre per il team ufficiale e tre per il team Penske. I piloti per queste squadre sono rispettivamente Revson e Johnny Rutheford, Donohue e Gary Bettenhausen.

Il miglior « rookie » della stagione probabilmente sarà scelto soltanto dopo la National 500 in ottobre, ma se la corsa sarà combattuta, può anche darsi che la scelta venga fatta soltanto a stagione conclusa. Dall'aspetto dell'attuale situazione, è molto probabile che così avvenga. Chi segue le gare dice già che il « vivaio » di giovani piloti quest'anno è il migliore che si sia mai visto, dopo la generazione dei Buddy Baker, a metà degli anni sessanta.

Chi sono?

I quattro che hanno fatto vedere di essere intenzionati a gareggiare regolarmente in questa stagione sono Vic Parsons di Willowdale, Ontario, Tony Bettenhausen junior di Houston, Texas, Lennie Pond di Ettrick, Virginia e Darrell Waltrip di Franklin, Tennessee.

Parsons, il primo canadese, dopo molti anni, che ha intenzione di partecipare alla Coppa Winston, pilota la Ford n. 45 di proprietà dell'ex conduttore Bill Seifert, che ne segue la messa a punto. Parsons, che ha trentatré anni, è un veterano di gare su piste corte nell'Ontario e il suo miglior piazzamento, nella prima delle tre gare, è stato un decimo posto a Daytona.

Il ventunenne Bettenhausen è il figlio più giovane del fu Tony, assai famoso ai suoi tempi. Da quando aveva sedici anni, ha sempre

corso al Meyer Speedway di Houston e pilota ora la Chevrolet n. 38.

Per Lennie Pond, un trentaduenne della Virginia, la 500 di Daytona è stata un vero disastro. Andando a Daytona il pilota e i suoi accompagnatori si sono trovati bloccati da una ben poco prevedibile tempesta di neve nella Carolina del Sud, sicché Pond non è arrivato in tempo per partecipare alla corsa. Poco dopo, nella Richmond 500, si è però piazzato a un ottimo settimo posto.

Nella Daytona 500 Darrell Waltrip era fra i primi dieci, quando il pilota Marty Robins ha urtato il muretto. Per evitarlo, Waltrip è finito sull'erba in testa-coda, ma benché la vettura fosse in parte contorta è riuscito a piazzarsi dodicesimo. Pilota la Terminal Transport Mercury numero 95.

A mano a mano che la stagione continuerà a svolgersi, ci saranno però altri rookies che tenteranno a loro volta di porre piede nelle serie più ricche del mondo.

Che cosa significa esattamente il titolo « rookie dell'anno »? Il premio immediato consiste in circa tre milioni di lire e una vettura, ma nel prestigio di essere stato nominato è implicita la possibilità di gareggiare per un grosso team nella stagione successiva.

Adriano Manocchia

## Macchine e piloti nuovi della Formula USAC

# ROOKIES 1973

**NEW YORK** - Oltre ai Richard Petty, ai Buddy Baker, ai Bobby Isaac e ai Foyt, ci sono anche i « rookies » (novellini) che sognano di entrare, prima o poi, nel gruppo dei vincitori e lavorano a questo scopo. Col passare di ogni stagione entrano in campo nuovi « rookies » che sperano nel colpo di fortuna. La battaglia di questa stagione, per la nomina a « Rookie dell'anno », nel campionato NASCAR per stock-cars, non è certamente un'eccezione. Con una sola mezza dozzina di gare già disputate, il duello è già in corso.



## alettoni in vetroresina predisposti per la verniciatura

anteriore semplice Porsche	L. 40.000
anteriore con paraurti senza staffe-Porsche	L. 50.000
anteriore con paraurti con staffe incorporate, Porsche	L. 70.000
paraurti posteriore tipo Porsche Carrera con staffe e viti per Porsche normale e « targa »	L. 100.000

## EUROMEC

di Fabbrì Filippo

11023 CHAMBAVE (Ao)  
Via Aosta, 7 - Tel. (0166) 4755

**Presenza d'aria CAN-AM**  
Migliora l'aerazione  
Aumenta il confort

**Grinta da campioni con la presa d'aria aerodinamica CAN-AM.**

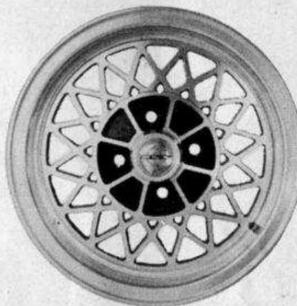
La potrete applicare Voi stessi in pochi minuti su: FIAT 850 berlina, coupé; 127; 128 berlina, coupé, rally; 124 berlina, coupé; AUTOBIANCHI A112 e altre.

Design Bertone

# can-am

Prodotta dalla Socar Italiana S.p.A.  
Tel. 309.04.46/7

## ruote BWA... e gli altri ti stanno a guardare



Sotto i 90 km/h sono belle. Se vai a tavoletta sono tanta velocità e sicurezza in più. Nella foto il nuovo modello SPORTRAY, realizzato secondo la famosa tecnica BWA: un gioiello di ingegneria sportiva per la tua auto.



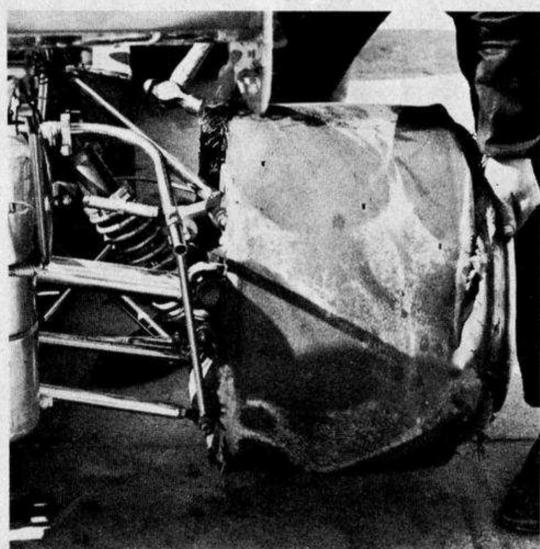
## A. BENZONI & C.

20090 Opera (MI)  
via Luciano Manara 4/6 tel. 5240741 (R.A.)

# Il reggimento FORMULA 2 del LORD

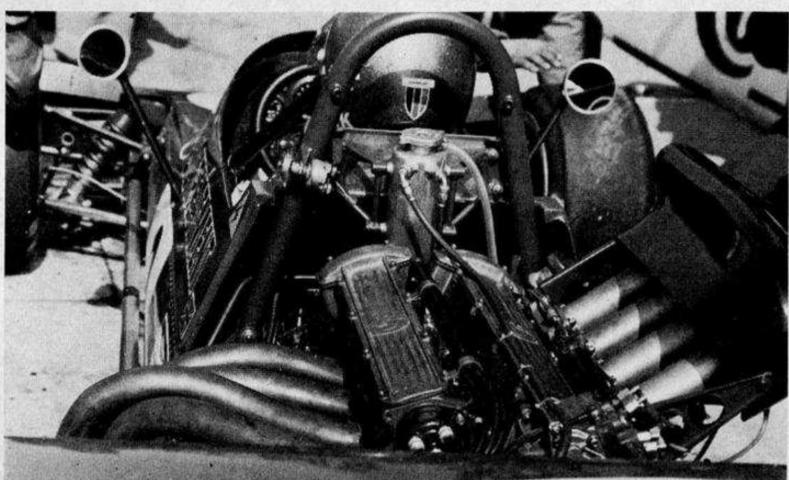


Sopra, il giovanissimo Lord Hesketh, il nume tutelare di James Hunt per il quale ha messo a disposizione una squadra coi fiocchi. Sotto, la scherzosa scritta di lode a Brian Hart sul convogliatore del Ford da lui preparato per Hunt non è molto servita ad Hockenheim, visto che ha finito per rompersi



Qui sopra, sul camion del team Motul-Rondel spiccano chiaramente i nomi dei piloti della squadra, tutti francesi. A destra: ad Hockenheim, in prova un tipo di Firestone cedeva: è successo a Birrell, Bell e Gethin

Il motore da battere in Formula 2 resta, per ora, il BMW, che pare ora essere anche solido. Ecco quello della March di Stuck



«Le Patron», il padrone, questa è la scritta che sta sulla giacca a vento di Lord Hesketh, il miliardario sponsor di James Hunt. Il Lord, un giovane lord visto che ha passato da poco i vent'anni, ha preso l'automobilismo da un'angolazione molto curiosa e certamente simpatica... in particolare per Hunt. Si può dire che con Lord Hesketh possa rivaleggiare a stento la Marlboro: aereo per lo spostamento della squadra, elicottero d'emergenza con medico a bordo e plasma del gruppo di Hunt nel caso che qualche cosa possa succedere, una squadra di meccanici ed assistenti da far impallidire con la divisa bianco-rosso-blu del team.

«Le Patron» pensa ad ogni cosa ed ha messo perfino i gradi sulle giacche dei componenti del team: le righe sul braccio indicano il ruolo e, visto il numero di persone di cui dispone, sembra di vedere un reggimento da operetta. Malgrado tutto questo impegno e la scritta sul convogliatore della Surtees «Internal combustion engine from the house of Hart. Nice one Brian!» (motore a combustione interna della casa di Hart. Bel lavoro Brian!) la TS15 del pilota inglese non è riuscita a fare neppure un giro ad Hockenheim. Nella prima manche una perdita di benzina l'ha fermata durante il giro di lancio. Nella seconda, al momento di partire, il motore ha fatto tutti i rumori possibili meno quello giusto, prima di spegnersi miseramente dopo neppure cinquanta metri.

Visto come è andata ad Hunt, Mass e McConnell con la TS15, c'è da dire che per Surtees il terzo posto di Bell deve essere considerato molto positivamente. Eppure Mass è fortissimo e non c'è dubbio che prima o poi riuscirà a mettere il muso davanti alla March di Jarier. I suoi guai al motore, forse più gravi di quanto lui voglia ammettere, possono dipendere da una guida un po' troppo decisa ma non si può dire, guardandolo dal bordo della pista, che il tedesco sia più duro di Jarier con la sua macchina. Rispetto a Jarier quello che può avere in più è proprio la guida pulita anche se a grinta tra i due

non corre troppa differenza.

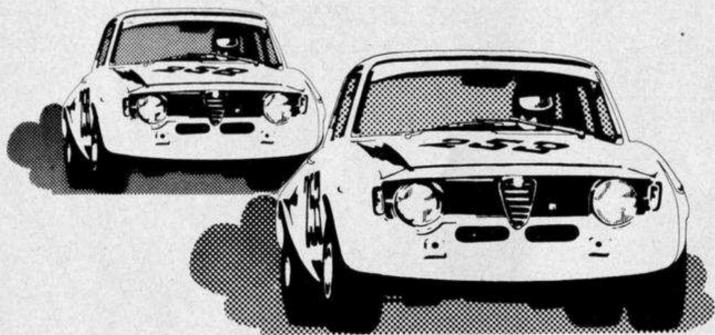
Passando a Jarier, non è da escludere l'ipotesi avanzata da qualcuno che il giorno in cui il motore con cui ha vinto a Mallory ed a Hockenheim si rompesse, forse la sua fortuna non continuerebbe in maniera così evidente. Che il francese disponga di un BMW molto fortunato è vero visto che Beltoise di bielle ne ha già rotte e Stuck, alla sua prima esperienza, di motori ne ha messi fuori uso tre. Ad onor del merito bisogna però aggiungere che alla fine dell'ultimo turno di prove del sabato, quello più tirato dove si erano fatti i tempi, gli aghi dei contagiri delle tre March-casa erano a 9500 giri sulla 2 di Jarier, a 10100 sulla 1 di Beltoise ed a 10000 sulla 3 di Stuck.

A proposito di Stuck si può già dire che il giovane figlio del famoso campione tedesco degli anni 30, è destinato a tenere alto il nome paterno. Per essere praticamente all'esordio (aveva corso in F. 2 al Nurburgring un paio d'anni fa con una macchina poco significativa) se l'è cavata in modo egregio. Partito male per via dell'incidente avvenuto proprio davanti a lui, ha poi rimontato fino ad agganciare Bell che sembrava ormai saldamente quarto ed a superarlo proprio sul finire. Lasciandogli anche il beneficio di una macchina superiore e di un Bell forse giù di mano («...finisce che freno troppo presto con questa macchina: dopo due anni che guido con 200 cavalli in più ho trovato una differenza incredibile!») è pur vero che non si disputa una corsa come quella che ha fatto senza avere qualche cosa di meglio di una buona guida.

Restando ai motori, l'atteso esordio del nuovo Ford FVD è stato deludente. Ancora assente quello Cosworth che continua a rompersi, è stato Alan Smith a consegnarne tre al Rondel e due al team svedese Pierre Robert per Wisell. I problemi sono cominciati in prova con voci insistenti che dicevano mancasse sia l'omologazione che una certa lettera di garanzia di avvenuta produzione che la CSI aveva ri-

CONTINUA A PAGINA 38

# I nostri uomini da corsa.



off.

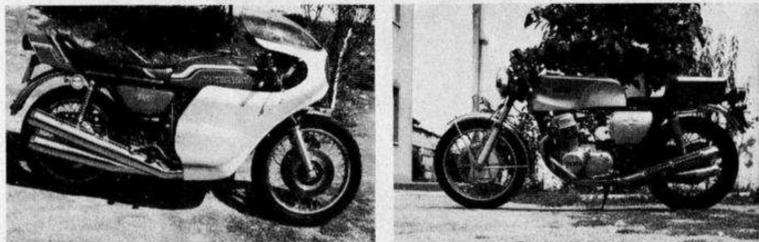
La macchina è importante: è un'Alfa Romeo. Ma anche gli uomini lo sono: costituiscono la "Squadra Corse" Monzeglio, piloti con un passato di prestigiose vittorie, proprio su vetture Alfa Romeo.

Questi stessi piloti sono i tecnici che avete a disposizione alla Monzeglio. Cosa possono fare per voi? Preparazione di vetture, elaborazioni, trasformazioni, costruzioni kit.

E in più garantire la più impegnata e seria "assistenza corse".



## Monzeglio è meglio.



Carenatura moto con plancia smontabile Kawasaki 500-750 cc. **L. 40.000**

senza plancia, per Honda-Benelli-Yamaha senza staffe 500-750 cc. **L. 38.000**

codolino in vetroresina universale per 500-750 cc. **L. 30.000**

serbatoio sagomato Honda (vedi foto) in vetroresina competizione **L. 32.000**

serbatoio Laverda-Benelli 650 SFC vetroresina **L. 32.000**

per Kawasaki, piccolo e grande **L. 32.000**

sella Daytona in vetroresina rivestita in sky 500-750 cc. **L. 16.000**

sella Laverda SFC in vetroresina rivestita in sky **L. 16.000**

sella John Play universale in vetroresina rivestita in sky **L. 22.000**

## EUROMECC

di Fabbri Filippo

11023 CHAMBAVE (Ao)  
Via Aosta, 7 - Tel. (0166) 4755

# auto mirage dune-buggy

LA PIU' **SEXY SEXY SEXY SEXY SEXY**



... e non solo perchè va in ogni posto:  
su sabbia, al mare, in campagna e vi accompagna nelle ore più belle delle vostre vacanze

Per invio documentazione illustrativa spedire L. 200 in bolli a:

## automirage

Amministrazione e stab.:  
Via Mazzini, 26  
tel. 051 307886 377456  
40138 Bologna (Italy)

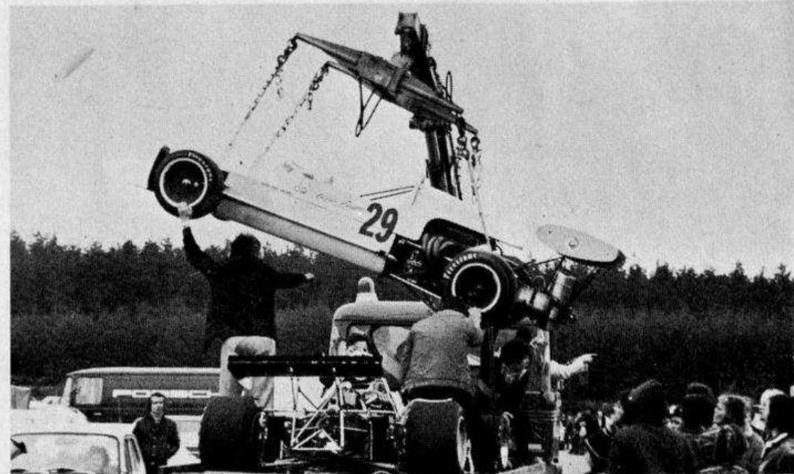
# Il reggimento Formula 2 del LORD

CONTINUAZ. DA PAGINA 35

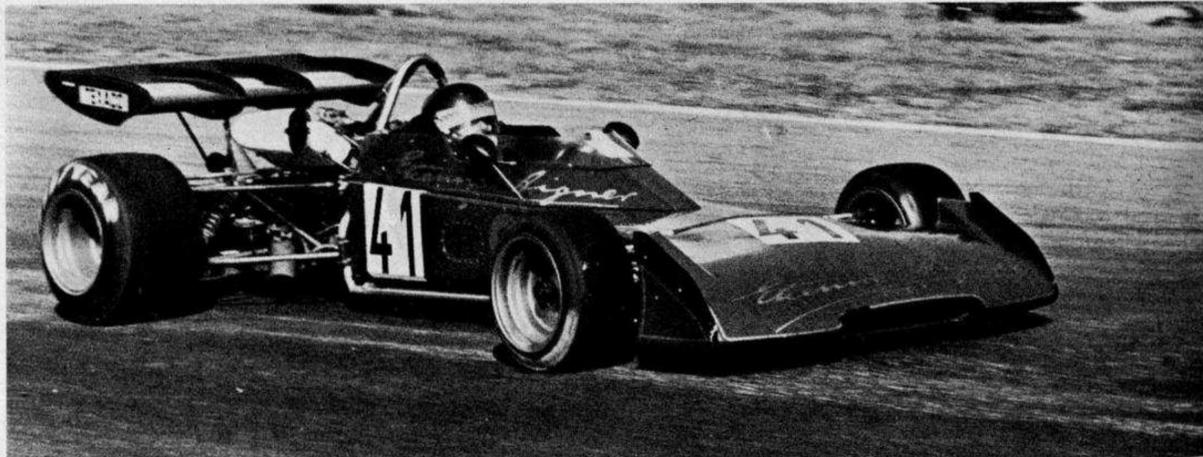
chiesto alla Ford. Si parlava anche di reclami qualora avesse vinto una macchina spinta da questa unità. Invece Wisell ha rotto i suoi due, anche se non gravemente, Wolleck ha bruciato la guarnizione della testa e quelli di Pescarolo e Schenken sono andati piuttosto piano anche se il francese è poi finito quarto. Guai seri anche ai Racing Services in alluminio che si sono rotti tutti (Williamson, Gunnarsson, Kazato, Ikuzawa e Migault) mentre anche per i Wood e gli Hart le cose vanno meno bene dello scorso anno quando la tenuta non li tradiva mai. Hart comunque ha potuto salvare l'onore facendo vedere di essere ancora a portata di vista dei BMW con l'esemplare in alluminio montato sulla Elf di Depailler giunta al secondo posto.



Jean-Pierre Beltoise con un tecnico della BMW e Max Mosley, della March. La casa di Bicester quest'anno ottiene molte soddisfazioni dalle Formula 2 e dalle Sport, senz'altro di più che in Formula 1



Sopra, il camion che recupera le vetture avariate, ad Hockenheim non fa complimenti. Sotto, la Surtees color cioccolato di «Shangry-La» che ha coraggiosamente tentato l'avventura sul difficile tracciato

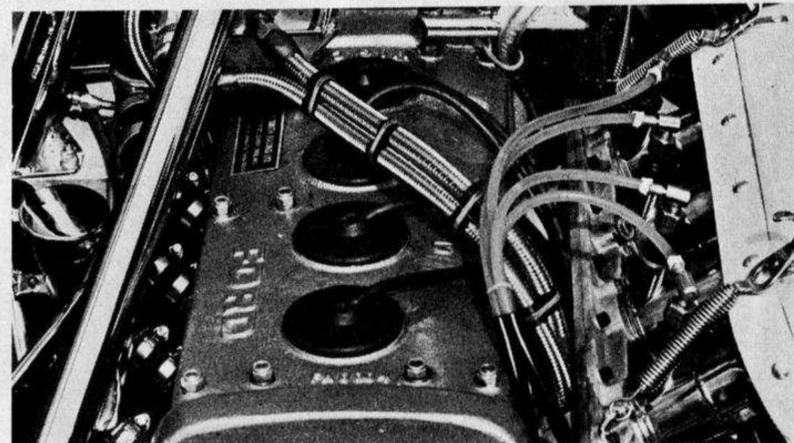


Ritornando agli sponsor, se Hunt può vantare un primato, è pur vero che Williamson non sta molto peggio: Tom Wheatcroft lo segue ad ogni corsa e fa in modo d'avere tutto il meglio per lui. Quando nelle prove il suo pilota ha rotto il Racing Services, Wheatcroft ha fatto tirar fuori dal camion il BDF Cosworth 1999 cc di cui si vanta di essere il primo proprietario in assoluto. Purtroppo per lui e per il rosso Roger anche questo motore non è andato troppo bene però (ma gli inconvenienti sono dipesi da un errore del montaggio). A parte queste difficoltà momentanee Wheatcroft è contento: oltre a pensare a Williamson è tutto preso dal suo museo di auto da corsa di Donington e dal fatto che sta riattivando il vecchio e glorioso autodromo che si snoda proprio attorno al capannone che ospita le numerose auto della sua collezione. Lo riaprirà presto alle gare « se non sto un po' attento, tra le corse ed il museo finisce che mi dimentico d'avere un lavoro... » (è costruttore edile).

Il nuovo team svedese Pierre Robert ha esordito schierando tre GRD gialle e blu per il noto Wisell ed il riservato Gunnarsson che forse qualcuno ricorda con una Brabham Novamotor in F.3 un paio d'anni fa. Al team PR tutto è giallo e blu, i colori

della Svezia, dalle macchine, alle divise dei meccanici, fino alle scarpe! La ragione c'è: quando Mr. Wulf fondò la sua azienda di cosmetici in Svezia pensò bene di far credere che fosse francese. Si sa, i profumi vengono da Parigi, e per riuscire nel suo intento ha dato all'azienda il nome dei figli: Pierre e Robert ap-

me una squadra di due macchine è l'ideale e da due a cinque la differenza non è piccola soprattutto quando le vetture sono all'esordio ed i piloti tutti galli nello stesso pollaio. Schenken, Scheckter, Pescarolo, Jaussaud e Wolleck dispongono di un meccanico a testa (il cui nome è scritto accuratamente sul convogliatore



Questo è uno dei primi Ford FVD, derivato dal 1600 FVA con distribuzione a cascata di ingranaggi, nella preparazione di Alan Smith

punto. Ora che i profumi francesi sono in declino vuole farsi conoscere per quello che è: visto che non può cambiare il nome ai figli ha chiesto alle corse di farsi conoscere come svedese.

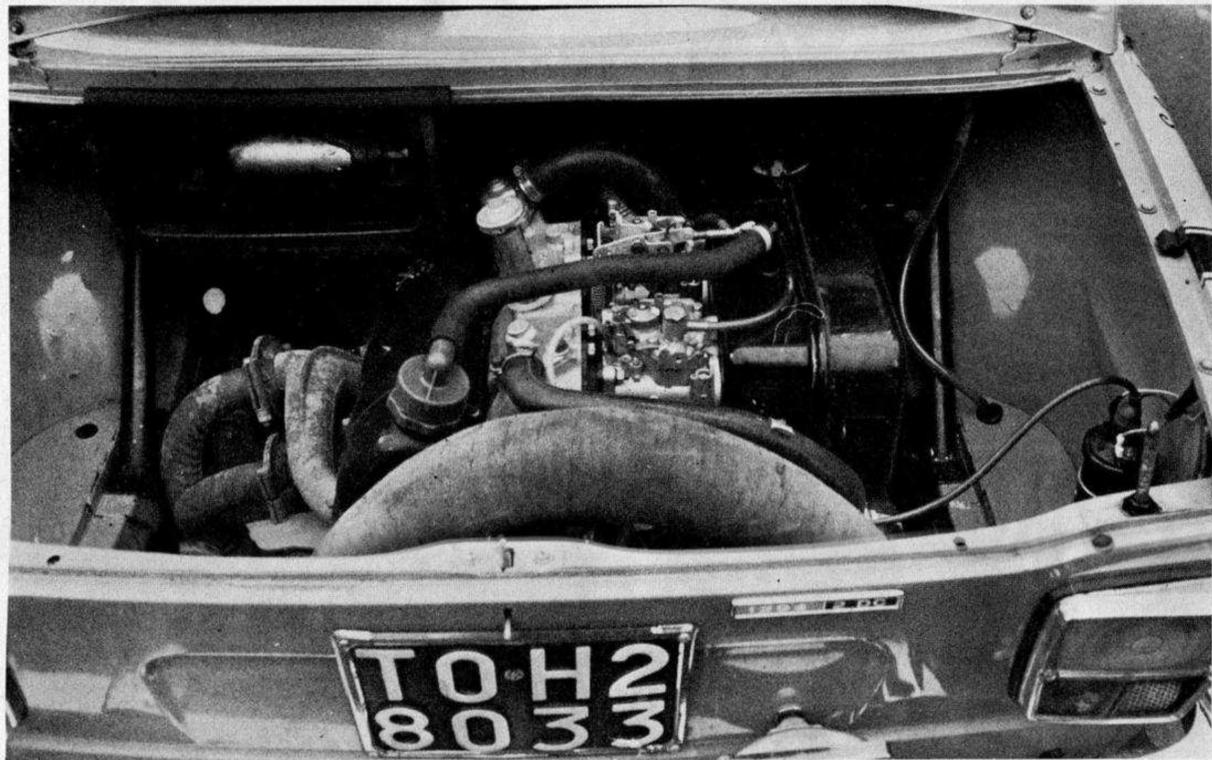
Il Team Rondel ha esordito con le sue 5 Motul ed uno spiegamento di mezzi imponente: secondo le buone nor-

tore di ciascuna macchina) ma devono fare rapporto ad uno stuolo di manager: « quando si scende dalla macchina bisogna raccontare ogni cosa a sei persone diverse, tutte che scrivono con molta cura, è un grosso lavoro... » commentava Scheckter.

Gabriela Noris



Il biellese Maglioli, preparatore ufficiale delle Simca Rally 2, ha adottato soluzioni particolari per alcuni dettagli tecnici che interessano la sicurezza. Nella foto sopra, vediamo come la centina fondando il sedile posteriore va ad attaccarsi sul longherone all'altezza delle sospensioni per cui il rollbar (foto sotto), con questo sistema di attacchi assume una chiara funzione di traliccio portante



## CHALLENGE SIMCA '73

### QUANTO si vince per gara

**NEI RALLIES INTERNAZIONALI:** al 1. classificato tra gli iscritti al Trofeo 100.000; al 2. classificato tra gli iscritti al Trofeo 70.000; al 3. classificato tra gli iscritti al Trofeo 50.000; al 4. classificato tra gli iscritti al Trofeo 40.000; al 5. classificato tra gli iscritti al Trofeo 30.000.

**NEI RALLIES NAZIONALI:** al 1. classificato tra gli iscritti al Trofeo 60.000; al 2. classificato tra gli iscritti al Trofeo 45.000; al 3. classificato tra gli iscritti al Trofeo 35.000; al 4. classificato tra gli iscritti al Trofeo 25.000; al 5. classificato tra gli iscritti al Trofeo 15.000.

Sono previsti inoltre premi speciali per i seguenti piazzamenti:

**RALLIES INTERNAZIONALI:** 1. assoluto tra le vetture del Gruppo 1 100.000; 2. assoluto tra le vetture del Gruppo 1 50.000.

**RALLIES NAZIONALI:** 1. assoluto tra le vetture del Gruppo 1 60.000; 2. assoluto tra le vetture del Gruppo 1 30.000.

I premi di gruppo sono cumulabili con quelli suddetti. I premi in denaro verranno versati agli aventi diritto ogni 3 gare a ricevimento delle classifiche da parte della Chrysler Italia e del verbale di constatazione dei rappresentanti della Kléber Colombes certificante che la vettura del concorrente era dotata di pneumatici Kléber.

**A FINE ANNO - 1.** classificato L. 700.000+Trofeo Autosprint+targa in oro; 2. classificato L. 500.000+ targa in argento; 3. classificato L. 400.000+targa in argento; 4. classificato L. 350.000+targa in argento; 5. classificato L. 300.000+targa in argento; 6. classificato L. 200.000+targa in argento; 7. classificato L. 200.000+targa in argento; 8. classificato L. 150.000+targa in argento; 9. classificato L. 100.000+targa in argento; 10. classificato L. 100.000+targa in argento. Alla 1. conduttrice classificata L. 150.000+targa d'argento; alla 2. conduttrice classificata L. 100.000+targa argento.

## Come «GIRA» il 1300

MOTORE SIMCA R-2 1300 G. 1 (provato il 9 marzo 1973)

N. GIRI AL MINUTO	POTENZA SVILUPPATA	
	PRIMA DELLA PREPARAZIONE	DOPO LA PREPARAZIONE
2.000	21,52	27,00
2.500	28,78	35,64
3.000	36,47	44,35
3.500	45,19	53,59
4.000	55,52	65,04
4.300	—	72,65
4.500	65,85	76,98
4.800	69,72	81,01
5.000	72,85	83,42
5.300	76,10	86,75
5.500	78,93	89,44
5.800	—	91,25
6.000	82,21	91,23
6.200	77,27	90,35
6.500	76,93	90,60
6.800	75,36	90,47
7.000	—	90,92

Poco meno di settanta iscritti allo Challenge che la Simca ha rilanciato anche quest'anno con la collaborazione dell'Ausonia, della Kleber e di AUTOSPRINT, sono una cifra veramente inimmaginabile e che va ben oltre le più rosee previsioni dei dirigenti della Casa franco-torinese. Considerando che siamo solo all'inizio della stagione e che non tutti i possessori di Simca che partecipano a gare vi si sono iscritti, si può facilmente dedurre che oggi come oggi il venti per cento dei piloti che fanno i rallies corrono con queste macchine, macchine che solo qualche anno fa nessuno si sarebbe mai sognato di impiegare per un uso corsaiolo sugli sterrati italiani. Sull'ala di questo crescente successo e sui risultati veramente di rilievo che le Rally 2 ufficiali hanno ottenuto fin qui grazie ai due piloti Besozzi e Trucco, ci siamo recati a Biella, nell'officina di Claudio Maglioli, dove appunto vengono preparate con cura certosina le prime vetture « Casa » impegnate nei rallies italiani che non fossero le abituali Lancia o Fiat.



Mentre decolla il TROFEO SIMCA - KLEBER - AUSONIA per i giovani rallisti, abbiamo pensato di andare a scoprire i segreti di Maglioli, preparatore ufficiale delle vetture «ufficiali»

# RALLY 2 COL...TRUCCO

La prima impressione varcando la soglia dell'officina di Maglioli è estremamente positiva soprattutto per il grande ordine che vi regna nonostante vi siano presenti una decina di vetture, in maggioranza Lancia, tutte con il cofano in aria.

Il lavoro non manca di certo ed anche se adesso prevalentemente sono macchine da rallies, l'occasione per sistemare una buona HF da velocità non manca mai e questo non può che far piacere a Claudio il cui passato velocistico è ancora recente.

«Sì, abbiamo moltissimo lavoro, basti pensare che abbiamo preparato persino una Fulvia per un pilota dello Zambia — ci suggerisce con una punta d'orgoglio Maglioli — ma la soddisfazione più grossa ce la sta offrendo una HF 1600 di un nostro cliente che corre molto anche all'estero su cui siamo riusciti a far saltar fuori oltre 165 CV, un vero record; e poi ci sono adesso queste Simca che sembra proprio vadano bene.»

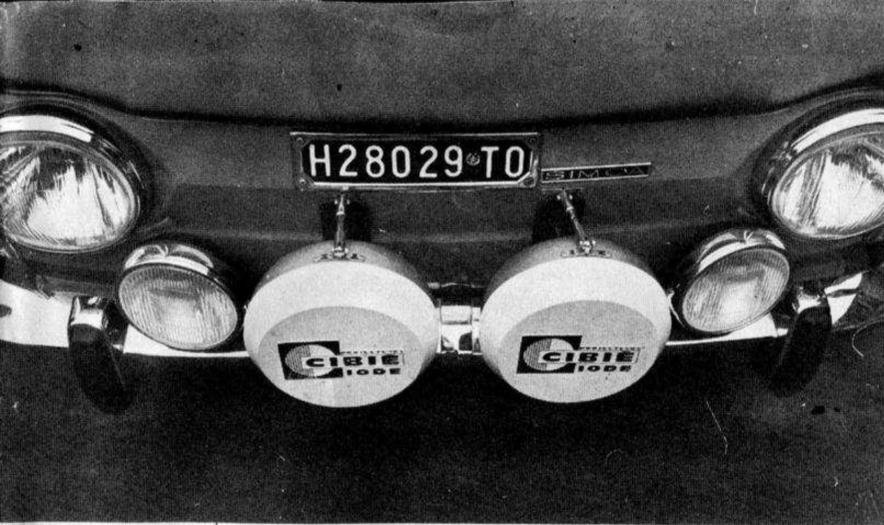
Vediamole allora queste Rally 2: il parco macchine è incompleto perché la vettura di gara di Trucco è ancora in Sicilia, in compenso c'è

il suo muletto, tutto smantellato, affidato alle mani esperte del carrozzeria che ci dicono veramente insuperabile (un reparto di carrozzeria e verniciatura è annesso all'officina) che lo sta «recuperando» dopo le picchiate siciliane e sanmarinesi.

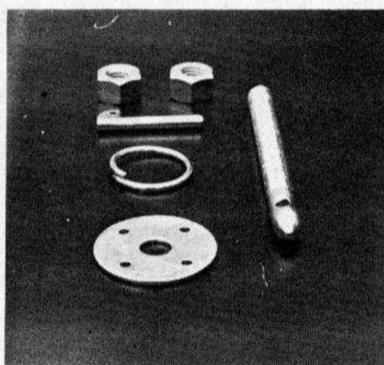
Il modo con cui tutta la carrozzeria viene «controllata» è già un indice dell'estrema cura con cui ogni parte della macchina viene presa in esame; si opera cioè sulla base del principio che se è vero che «se non si può saldare in più almeno che il consentito sia saldato bene».

La preparazione di una vettura che corre nel turismo di serie non lascia un gran margine all'inventiva del preparatore, comunque sono proprio quelle piccole differenze tra una vettura curata «come si deve» ed una un po' raffazzonata che incidono in maniera determinante nel risultato finale.

Ecco allora che i motori sono stati smontati dalle scocche ancora da rodare e, dopo aver girato al banco, provati ai vari regimi ottenendo tutta una serie di potenze che verranno poi con-



Il sistema di illuminazione montato sulla Simca Rally 2 conta anche su fanali supplementari regolati dai registri studiati in officina



Altre soluzioni di Maglioli. A sinistra, sopra, un gancio fermacofano di estrema sicurezza e l'interruttore staccabatteria identico a quelli montati sulle Fulvia ufficiali. Sempre sopra, a destra, i particolari del gancio fermacofano. Sotto, la slitta in « avional » lunga quanto la vettura, appositamente studiata per proteggere la parte inferiore



# La Pantera non si addice ai rallies

Con la DE TOMASO gr. 3 della MODENA CORSE adesso (dopo TRENTI) ci prova GOVONI (ma in salita!)

MODENA - Con la « Pantera De Tomaso G. 3 » Trenti e De Niederhauser, nella gara tic-tac senese sono rimasti a piedi. Beh! Con un « oltre cinque litri » non c'era da farcene caso. Evidentemente i due amici erano partiti incautamente sprovvisti per quanto riguarda il consumo della macchina, se è vero che sono rimasti a secco a pochi chilometri dal traguardo, quando si trovavano in ottima posizione.

Ma è evidente che una macchina di tale mole e potenza, forse, non può essere ritenuta la più indicata per i rallies. Trenti e De Niederhauser sono due esperti, Trenti è una guida certamente validissima. Ma, se capitano certi percorsi con tratti non asfaltati, forse anche fangosi o polverosi o sassosi, è certo che con quelle sezioni di gomme, non è facile tenere il volante della Pantera G3 che ha ruggito freneticamente con tutta la potenza del suo motore.

Un rally con 350 cavalli circa nel propulsore diven-

ta, quindi, doppiamente o triplicamente più difficile. Merito, quindi, dei due piloti della « Modena Corse » l'aver condotto una gara intelligentemente, restando a piedi proprio nel momento di portare il bolide al traguardo con una classifica che sarebbe stata senz'altro assai onorevole.

Piacerebbe vedere Trenti in prove di velocità; ma egli è uno specialista della regolarità (che oggi prevede però anche molta velocità) e, quindi, preferisce questo tipo di corse. Comunque la novità c'è stata e anche Gibertini si è ammantato di prestigio. Lo sponsor aveva lo scopo della partecipazione e, possibilmente, anche del successo, per quanto la concorrenza di macchine più idonee fosse evidente. Attendiamo, a questo proposito, Odoardo Govoni in salita. Ecco, la Pantera G.3 ci pare assai più idonea e Govoni, se avrà la grinta di alcuni anni fa, dovrebbe farsi valere.

m. m.



Nel mondo dei rallies la strumentazione interna non è mai sufficiente per cui è necessario ricorrere ad elementi supplementari che necessitano di adeguata sistemazione. Così Maglioli ha risolto il problema

frontate con quelle ottenute dai motori « pronti corsa ».

Lavorando quasi esclusivamente sulle tolleranze e dopo aver trovato la carburazione ottimale personalizzata per ciascun propulsore variando i getti di massimo si sono trovati allora dei valori di potenze decisamente di rilievo con un massimo a 5800 g/m di oltre 91 CV dopodiché si ha in tutti i motori una lieve flessione dovuta quasi certamente a turbolenze che si generano nei collettori di scarico.

Il fatto comunque più positivo è che già dai 4800 g/m si sviluppa una potenza superiore agli 80 CV che permette di avere la macchina abbastanza in tiro pur non avendo a disposizione un cambio ravvicinato che favorirebbe molto un abbassamento della coppia.

Proprio il cambio è uno dei punti dolenti della vettura e che più « disturba » il lavoro di Maglioli. Al momento si è ripiegato sul montaggio di un rapporto al ponte 8x35 al posto del 9x37 montato di serie (unica possibilità conforme all'omologazione della vettura) ma i vantaggi non sono di grande entità. Si spe-

ra comunque che entro l'anno la Simca provveda ad omologare anche un cambio diverso che risolverebbe radicalmente il problema.

A questo punto la preparazione è solo alla metà del suo cammino, perché si sa nei rallies l'importanza del motore è perlomeno pari alle caratteristiche di robustezza della scocca, ed indirettamente a tutte le precauzioni per salvarla.

Longitudinalmente a tutta la vettura viene fissata una slitta in avional di eccezionale robustezza e di peso limitato, posta in vendita anche al pubblico a poco meno di 200.000 lire, che termina alle estremità con i ganci regolamentari previsti quest'anno dall'annesso J.

All'interno il roll-bar (finito

molto accuratamente e rivestito in gommapiuma e pelle nera) è a gabbia ed ha una forma piuttosto curiosa: dietro, anziché terminare sui passaruota, buca il sedile posteriore e viene fissato sui longheroni vicino all'attacco delle sospensioni. Le ragioni di tutto questo sono indicate nell'impossibilità di ottenere la minima inclinazione prevista dal regolamento senza doverci attaccare proprio sopra il serbatoio del carburante, una posizione estremamente critica in caso di ribaltamento per il rischio di favorire un incendio causa il perforamento del serbatoio.

Ci sembra comunque che tutto questo permetta anche di dare a tutto il complesso una discreta struttura capace di ovviare a pennello a tutti

quei problemi di torsione che diversi clienti avevano lamentato specialmente in occasione di dossi presi molto velocemente, dove capitava con una certa frequenza che si aprissero gli sportelli posteriori o il cofano.

Ma si è pensato anche al cofano ed al proposito Maglioli ha studiato dei ganci ottimamente rifiniti e cromati, tutti lavorati al tornio, che permettono un fissaggio estremamente sicuro. Anche questi adesso verranno preparati in piccola serie e messi in commercio (il loro prezzo dovrebbe aggirarsi attorno alle 9000 lire la coppia) come pure il roll-bar cui si è fatto cenno sopra e che è completamente smontabile (circa 180.000 lire).

L'assetto è stato molto studiato e dopo diverse prove

sono stati adottati ammortizzatori Koni regolabili anteriori del tipo 80 A 5005 e posteriori 82 5004.

L'impianto di illuminazione è rimasto quello di serie con l'aggiunta di due fari di profondità Cibie regolabili mediante due registri anch'essi costruiti in officina e poi fatti cromare, e un faro di grosse dimensioni posto dietro la vettura con le funzioni di faro di retromarcia, estremamente utile in caso di manovre di notte, magari per rimettersi in strada dopo una « divagazione » imprevista.

Il montaggio della strumentazione supplementare (orologi, Twinmasters, ecc.) ed una tasca rigida (quella della Fiat 500) sulla portiera del copilota completano l'interno mentre è stato montato dentro e fuori un interruttore staccabatteria.

La vettura è adesso completa e pronta per partecipare alle gare. Il costo della preparazione? Beh, Maglioli non si sbilancia troppo, dice solo che per renderla così competitiva bisogna lavorare come su una Fulvia G.3.

E a preparare una Fulvia G.3 non basta un milione...

cav.

C-50 MILANO SEMPIONE '83

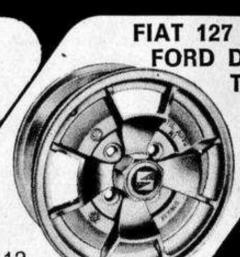


MINI COOPER MINI

5 x 10

**ELEGANZA  
SPORTIVITA'  
PERFEZIONE  
SICUREZZA**

FIAT 127 - A 112  
FORD DATSUN  
TOYOTA



5 x 12

**QUALITÀ**



# S'impegna sempre più in automobilismo

la campionessa del mondo di sci l'austriaca PROELL

## Anne Marie da corsa (per... amore di Cévert)



La giovane austriaca tre volte vincitrice della Coppa del Mondo femminile di sci, Annemarie Proell, la cui passione per l'automobilismo sportivo è nota a tutti, è qui ritratta all'Osterreichring mentre, dopo avere partecipato ad una corsa al volante di una BMW 2002, siede nell'abitacolo di una F. Ford. Annemarie Proell, figlia di un povero agricoltore ha ricevuto in regalo tre vetture, una BMW 2002, una Mercedes e una Ford Capri RS. Quest'ultima è dipinta con i colori nero e oro

GRAZ - Annemarie Proell, la giovane austriaca per tre volte vincitrice della Coppa del Mondo femminile di sci, debutterà nell'automobile il 5 maggio a Salisburgo, al volante di una Porsche Carrera offertale dalla Casa di Stoccarda. La fuori classe dello sci sta intanto facendo le sue esperienze in Inghilterra alla scuola di pilotaggio di Jim Russell e a chi la interroga garantisce che farà del suo meglio perché vuole dimostrare di essere capace di pilotare una vettura da corsa.

La sua passione per le corse automobilistiche è nota e si sa anche che predilige le vetture costose e veloci. Dopo la sua prima vittoria nella Coppa del Mondo, avvenuta nel 1971, Annemarie ricevette in regalo dalla fabbrica che le fornisce gli sci, l'Atomic, una BMW 2002. La ragazza che è figlia di un povero agricoltore (è la sesta di otto figli), dopo la BMW si trovò ad es-

sere proprietaria anche di una Mercedes e ciò dopo il suo secondo trionfo mondiale. Poco tempo ancora e la vettura rossa venne sostituita da una Ford Capri RS che erogava 220 HP. Era stato il suo direttore sportivo, Alois Rohrmoser, a comprarle la Mercedes a proprie spese, ma ottenne la Capri ad un prezzo assai ridotto visto che andava alla sua «diva». Sembra anzi che Rohrmoser voglia dare quest'anno ad Annemarie una Jaguar.

La ragazza si cimentò per la prima volta su una vettura da competizione l'estate scorsa pilotando una BMW 2002 all'Osterreichring, segnando tempi discreti. In occasione del G. P. d'Austria sedette anche nell'abitacolo di una vettura di formula, una Formula Ford, ma si limitò a pilotarla nel parcheggio della zona box. La voglia di gareggiare assiduamente le è venuta dopo avere visitato la scuola di Jim Russell, ma la questione non ha ancora

avuto una sanzione ufficiale, nonostante l'offerta della Porsche, anche se sul casco da gara Annemarie ha applicato le foto di Rindt e Stewart. Inoltre, sul comodino, accanto al letto, campeggia la fotografia di Cévert!

E' il giornalista austriaco Heinz Pruller che cerca di appianare la strada ad Annemarie; dato che il presidente della federazione sci non vede di buon occhio il fatto che la «sua» campionessa voglia dedicarsi all'automobilismo. «D'altro canto lo fa durante il suo tempo libero, quindi non posso dire niente» dichiara con onestà. E Annemarie ribatte che non vuole essere «incatenata agli sci» e che correre in automobile non è poi molto più pericoloso.

Hannes Steinemann

CORRIERE CORSE	MANIFESTAZIONE	CLASSIFICA	SINTESI DELLA CORSA
<b>Molti in castigo</b>	INGHILTERRA - Corsa a Thruxton - Gara di F. 3, Campionato Forward Trust	1. Ian Taylor (March-Holbay) 23'11"2; 2. Sutcliffe (Royale); 3. Brise (GRD).	Lo stesso Taylor in seguito ha detto che la sua è stata una vittoria priva di sod, disfazione, dato che tutti i piloti della prima fila, oltre a Wood, erano stati penalizzati di 1' per partenza anticipata. In prova era stato più veloce Brise, uno dei penalizzati.
<b>Tutta colpa della forcella</b>	INGHILTERRA - Corsa di Formula Atlantic - Gara di velocità in circuito	1. Vandervell (March) 18'36"6, media kmh 140,06; 2. Purley (March); 3. Nicholson (Lyncar).	Purley è subito scattato in testa, ma a metà giro Cyd Williamson gli aveva già strappato il comando. Purley intanto teneva a bada Vandervell, ma invano e questi si è portato in prima posizione, quando Williamson è finito contro il terrapieno alla forcella, proseguendo quindi verso la vittoria.
<b>Sette litri sono troppi</b>	SILVERSTONE - Corsa per gr. 2 - Gara di velocità in circuito	1. Muir (Alpina BMW) media kmh 165 e 98; 2. Rouse (Escort); 3. Gardner (Camaro).	Gardner aveva preso la testa senza sforzo, per quanto ostacolato dalla neve che al terzo giro aveva cominciato a cadere dal cielo. Muir si è lanciato all'attacco ed è riuscito a passare avanti, urtando la Camaro senza però nessuna conseguenza. C'è da dire, in difesa di Gardner, che non è facile pilotare su pista innevata con una Camaro di sette litri, con slicks.
<b>Un record a distanza</b>	FRANCIA - Corsa di Tonnerre - Gara di velocità in salita	1. Maublanc (Chevron) 1'00"9, nuovo record.	Valevole per il campionato francese della montagna, la gara ha visto Maublanc concedersi il lusso di migliorare nettamente il record, detenuto da Mieusset in 1'04"3, con una Pygmée F. 2.
<b>Primavera autunnale</b>	FRANCIA - Ronde de Printemps - Rally	1. Belliard-Lartigue (Rallye 2).	Con tempo asciutto, ma freddo, la corsa ha ottenuto il suo solito successo di concorrenti e di pubblico. L'equipaggio vincente si era portato in testa a metà gara, e ha avuto la meglio sull'Alpine di Parisy-Rousseaux sul percorso stradale.
<b>Fiorentino anche in strettoie</b>	FRANCIA - Criterium della Touraine - Rally	1. Fiorentino (Simca).	La Simca CG di Fiorentino non ha mai dato adito alla minima speranza per gli altri concorrenti, segnando sempre i tempi migliori. La vittoria di Fiorentino è tanto più degna di lode che il percorso di questa gara è velocissimo e pericoloso, su stradine che sono poco più di viottoli, ove non si può sgarrare neanche di poco.
<b>Le «vecchione» vanno ancora</b>	SILVERSTONE - Corsa per vetture storiche	1. Corner (Maserati 250F); 2. Greene (Maserati 250F).	La gara si è svolta con tempo pessimo e Corner l'ha spuntata su Greene dopo avere fatto un testa-coda ed essere risalito dalla quinta posizione.

23 aprile, Pista Tricolore, Reggio Emilia - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 1. prova Camp. Reg. 23, Pista d'Oro, Roma - gara naz. cl. 100 e 125. 23, Circuito di Castelraimondo (MC) - gara naz. cl. K 250 e 125 cc. 25, Pista Rossa, Milano - 1. prova Campionato Italiano Scuderie e Marche. 25, Pista Rossa, Milano - Trofeo Nazionale cl. 100 cc 3. categoria. 25, Pista Pergusa, Enna - gara ch. cl. 100 e 125 cc. 1. prova Campionato Regionale. 25, Circuito di Reggio Calabria - gara ch. cl. 100 e 125 cc. 1. prova Campionato Regionale. 25, Circuito di Balsorano (AQ) - gara naz. cl. 100 e 125 cc. 29, Pista Le Sirene, Viverone - gara naz. cl. 100 e 125 cc. 1. prova Campionato Regionale. 29, Pista Ottava, Sassari - gara ch. cl. 100 e 125 cc. 1. prova Camp. Reg. 29, Circuito di Morciano - gara naz. cl. 100 e 125 cc. 1 maggio, Pista Pergusa, Enna - gara naz. cl. 100 e 125 cc. Trofeo Lo Bello. 1, Pista Azzurra, Jesolo - gara naz. cl. 100 e 125 cc. 1. prova Campionato Regionale. 1, Pista Bastia, Bastia Umbra - gara naz. cl. 100 e 125 cc. 1. prova Campionato Regionale.



### GORINI ...e tre! (a Parma)

PARMA - Tempo uggioso, temperatura rigida, umore dei piloti a corrente alternata. E' tutto quello che ha caratterizzato la gara di Parma che, in calendario subito dopo quelle di Brescia e Viverone dove il campanello d'allarme era suonato per la troppa precipitazione e atletismo, prometteva delle gare al limite. Quindi uno schieramento CSAI di attenti osservatori e, come sempre piloti in abbondanza.

E' ancora assente Patrese nella 1. categoria, mentre è presente Gorini al quale il comandante di reparto ha concesso il permesso con la condizione di portare a Forlì la coppa del vincitore. Necchi, ci

dicono, è ora in possesso di buoni propulsori. Staremo a vedere.

S'iniziano le gare per tempo date le condizioni atmosferiche. Le tre batterie della 3. categoria vengono vinte da Proietti, Vandelli e Lusuardi con in seconda posizione Sedani, Mascetti e Crema. Proietti sarà poi il mattatore della finale, ma in modo non netto come nelle gare precedenti, perché Lusuardi l'ha impegnato in modo continuo e serio. Più staccati sono arrivati Mascetti e Perini. Nella seconda categoria Scarabelli si è assicurata la vittoria con due primi posti nelle due finali. Alle sue spalle Berni e Lotteri. Buona la prestazione del rientrante Venturi, mentre Bernazzoli trova qualche difficoltà ad inserirsi nel contesto.

Gorini, in forma splendida, ha anche lui vinto le due finali riportando l'assoluta su Mombelli suo angelo custode. Troppo divario però tra i due. Necchi,

che avrebbe potuto ostacolare il suo vecchio compagno d'equipe, è scomparso nella prima finale per rottura della catena, mentre Gianniro ha dovuto solo difendersi ed accanimento per occupare la terza posizione. Santini infatti non ha dato pace al «primo gallo del pollaio di Zandermann».

Nella prima categoria della 125, assente Baroni, sulla pista di Parma non poteva non vincere l'anziano Pavesi, con due nette affermazioni, sui giovani Cavaciuti e Boni che pur impegnandolo seriamente, hanno dovuto cedere alla maestria dell'anziano. Più movimentata, più sportivamente valida la seconda categoria della stessa classe, dove un certo equilibrio di mezzi e valori dei piloti, offre alternative, gare più vivaci, risultati più rispondenti e spettacolo più interessante. Questa volta infatti ha vinto Corradini, su Zerbini, mentre Montanari non ha potuto essere il solito autorevole interlocutore per noie meccaniche. Buone anzi ottime le prove di Comini e Di Prima e promettente quella del rientrante Boldrini.

**LE CLASSIFICHE**  
Cl. 100 cc 1. cat.: 1. Gorini; 2. Mombelli; 3. Gianniro; 4. Santini; 5. Coperchini. Cl. 100 cc 2. cat.: 1. Scarabelli; 2. Bernini; 3. Lotteri; 4. Venturi; 5. Raimondi. Cl. 100 cc 3. cat.: 1. Proietti; 2. Lusuardi; 3. Mascetti; 4. Perini; 5. Vandelli. Cl. 125 cc 1. cat.: 1. Pavesi; 2. Cavaciuti; 3. Boni; 4. Silvestri; 5. Maiolino. Cl. 125 cc 2. cat.: 1. Corradini; 2. Zerbini; 3. Randi; 4. Comini; 5. Di Prima.

### Non bastano gli spintoni contro NECCHI

VIVERONE - Decisamente le scuderie automobilistiche vanno scoprendo il kart. E' stata di turno, questa volta, la «Biella Corse» che ha voluto con il suo valido «staff» affrontare in via sperimentale questo settore sportivo. Un esperimento positivo, se già pensano ad un futuro

kartistico più impegnato sulla pista di Viverone.

Pur con altre gare a Brescia e Varano, cinquanta piloti erano presenti sulla pista delle «Sirene» con un Necchi in cerca di forma, di vittorie, di propulsori all'optimum e con un Giacioletto che sarà il suo più valido antagonista nella prima categoria. Un Giacioletto però indeciso e timoroso, se ha limitato la netta superiorità del suo mezzo nel dare solo spintoni e poi, quando ha avuto modo di passare, restare indeciso e più nulla c'è stato da fare per ostacolare la vittoria di Necchi. Per Giacioletto la bandiera nera.

Poi un po' di maretta, ma quel buon «pater familias» del commissario CSAI trova modo di far finire tutto a tarallucci e vino, invece della necessaria proposta di una sospensione per Giacioletto. Dietro Necchi un sorprendente Berthecco, poi Rossi e Guazzo.

Dario Bertolino, nella seconda categoria, sulle orme delle sue vittorie del 1972 nella classe nazionale, ha colto il primo traguardo su Pozzolo e Perrone con molta disinvoltura e da lontano. Cavalieri di Torino ha bissato la vittoria. Questa volta però non così nettamente perché Crepaldi è arrivato a ridosso dopo averlo tenuto sempre alla frusta. Terzo Antoniotti, più staccati, poi Bresciano e Walter Bertolini.

**LE CLASSIFICHE**  
Cl. 100 cc 1. cat.: 1. Necchi; 2. Berthecco; 3. R. Rossi; 4. Clarich; 5. Guazzo. Cl. 100 cc 2. cat.: 1. Bertolino; 2. Pozzolo; 3. Perrone; 4. Lucchini; 5. Bovolenta. Cl. 100 cc 3. cat.: 1. Cavallieri; 2. Crepaldi; 3. Antoniotti; 4. Bresciano; 5. Bertolini.

### L'ultimo Capitano di ventura

NICASTRO - Il circuito di Nicastro è servito per misurare la febbre kartistica sia dei piloti che del pubblico della Calabria: E' una febbre da cavallo come si usa dire. Una febbre, che ha fatto sudare e penare gli organizzatori per contenere

il pubblico, sempre straripante, ma infine autocontenuto visto che potevano essere privati dello spettacolo per la perplessità, ad un certo punto, delle autorità.

Poi tutto bene ed ancora meglio l'andamento delle gare e la conclusione. A Nicastro, Giambruno Del Fante, vero capitano di ventura del karting con tutti i pregi e difetti che tale nome comporta, ed al quale era stata appena restituita la licenza, ha scatenato le sue ire agonistiche vincendo a piene mani la 1. categoria su De Bellis, Folli e La Malfa. Federaro non ha potuto dire la sua perché è andato subito in panne per un salto sul percorso. Poi Del Fante, non ancora pago, ha gareggiato anche nella 125 cc 1. categoria, bissando la vittoria a danno di Giorgetti e Verrillo. Così speriamo si sia placato.

Giancarlo Vestri, nella terza categoria, ha dominato in un certo senso l'affollato campo dei parenti, facendo suo l'arrivo su Coglitore e Leotta. Le gare su percorsi stradali hanno tutt'altre caratteristiche di quelle pistaiolo. Emerge spirito di adattabilità, valentia di guida, senso della misura. Tutte doti per un pilota completo. Tale si è dimostrato l'astro calabro della 3. categoria.

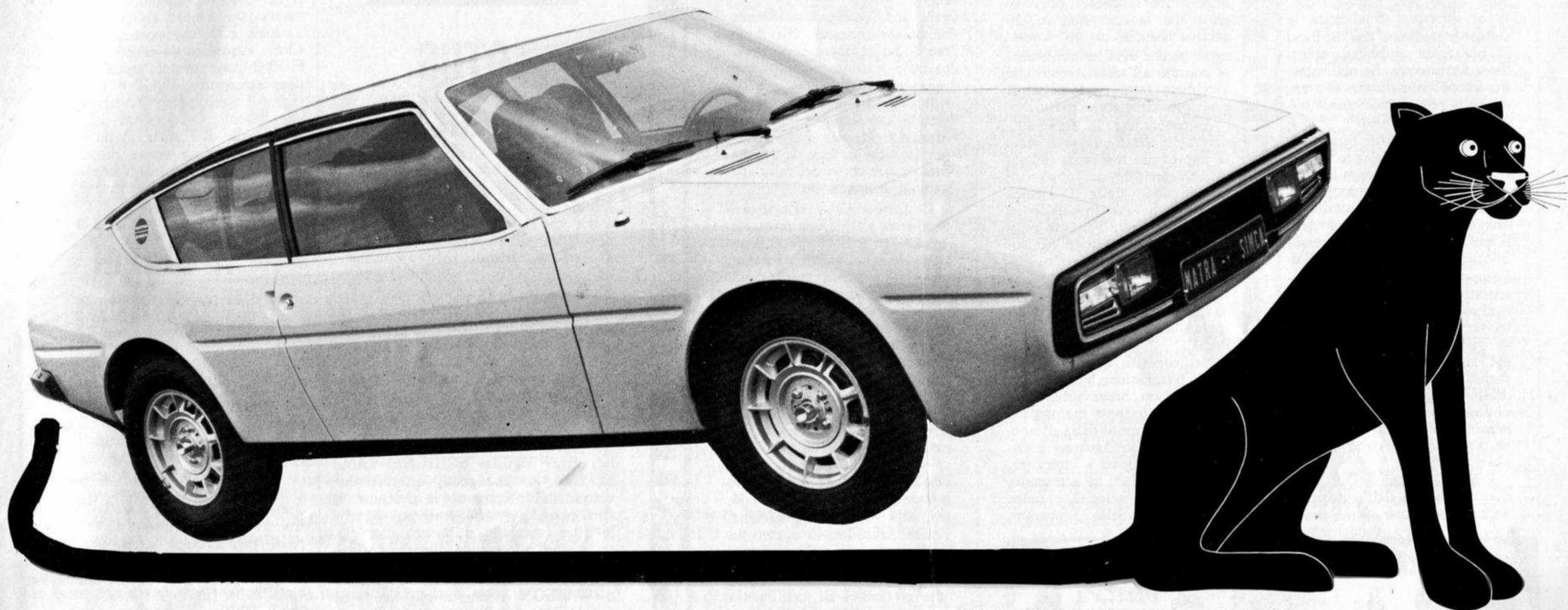
Anche Luigi Donato nella 2. categoria ha dimostrato di possedere doti altrettanto valide lasciandosi alle spalle Luigi Serra e Armando Comito, concludendo una gara convulsa, tirata e senza mezzi termini. Il siciliano De Pasquale è tornato ad assaporare la vittoria nella seconda categoria, ma ha dovuto a lungo badare a Carlo Bilotti, che avrebbe tanto voluto essere profeta in patria. Nulla da fare per Bilotti fino a quando non riuscirà a controllare il suo mezzo. Poi Bertucci e Carosi.

**LE CLASSIFICHE**  
Cl. 100 cc 1. cat.: 1. Del Fante; 2. De Bellis; 3. Folli; 4. La Malfa; 5. Parrinello. Cl. 100 cc 2. cat.: 1. Donato; 2. Serra; 3. Comito; 4. Mannanici; 5. Alessi. Cl. 100 cc 3. cat.: 1. Vestri; 2. Coglitore; 3. Leotta; 4. Tassone; 5. Fornacia. Cl. 125 cc 1. cat.: 1. Del Fante; 2. Giorgetti; 3. Verrillo; 4. Samazzano. Cl. 125 cc 2. cat.: 1. De Pasquale; 2. Bilotti; 3. Bertucci; 4. Carosi.

Con la BAGHEERA GT 1300  
arriva sulle strade,  
col nome «rubato»  
a KIPLING, l'erede  
delle «530»

### L'identi-kit della nuova GT 1300

Matra-Simca « Bagheera », coupé tre posti a motore posteriore centrale. Motore Simca 4 cilindri in linea, 76,7×70, cilindrata 1294, potenza 84 CV DIN a 6000 giri/min. Frizione monodisco a secco. Cambio a 4 velocità + R.M. Struttura autoportante a pianale integrato, in acciaio stampato. Carrozzeria in resina poliesteri rinforzata. Sospensioni a 4 ruote indipendenti, anteriori a triangoli sovrapposti, posteriori a bracci tirati. Molle a barra di torsione e barre stabilizzatrici. Freni a disco, doppio circuito. Passo 2370, carreggiata ant. 1381, post. 1431, peso 885 kg.



# La MATRA della SIMCA

E' dalla fine del '69 che i nomi di Matra e di Simca sono abbinati sulle vetture agonistiche francesi, ma la collaborazione fra la Casa di Vélizy e la Chrysler non era limitata alle corse, questo ne era solo l'aspetto più appariscente. C'erano anche le vetture di serie, ovviamente di impronta nettamente sportiva, il cui più riuscito esempio era la Matra 530.

Ora, finalmente, l'accordo è esplicito in una nuova granturismo piena di allettanti novità, la « Bagheera », che riunisce un buon numero di parti meccaniche Simca e di inedite soluzioni Matra. La nuova Matra-Simca adotta il motore posteriore centrale in posizione trasversale: il motore è quello della Simca Rallye 2 alimentato con carburatori invertiti doppio corpo, mentre la trasmissione deriva da quella della 1100 Special.

Ancora di derivazione Simca

troviamo l'avantreno, il gruppo sterzo, i freni, a doppio circuito, il servofreno, l'impianto di raffreddamento del motore e l'impianto di climatizzazione, oltre ad una parte del pianale portante anteriore.

Di originale Matra, la Bagheera vanta invece il complesso dell'autotelaio, l'impianto di scarico, l'intero retrotreno ed ovviamente la carrozzeria, in resina poliesteri rinforzata con fibra di vetro. A proposito della scocca autoportante, si tratta non di un semplice pianale, ma di una complessa struttura che incorpora una robusta centina di sicurezza costituita da due elementi in lamiera scatolata, ed è studiata in funzione di notevoli capacità di assorbimento d'urto nelle parti anteriore e posteriore. Il serbatoio, del tipo in plastica, è situato davanti al compartimento mo-



Sopra, la Bagheera è provvista di un potente impianto di illuminazione, in parte celato nelle ore diurne, che viene esposto con un sistema pneumatico. Sotto, l'abitacolo a tre posti affiancati della vettura

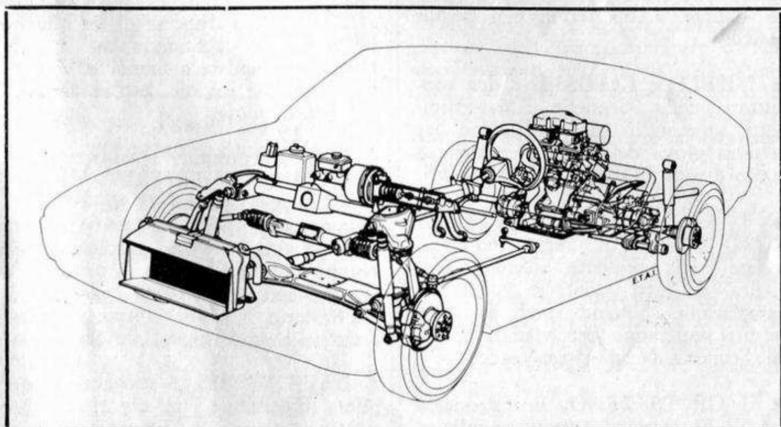
tore, sul lato sinistro, in posizione estremamente protetta.

Per le sue stesse caratteristiche meccaniche, la Bagheera è dotata di un baricentro molto basso e quasi coincidente con il centro di spinta aerodinamica, il che le conferisce ottime doti di autodirezionalità e di insensibilità ai colpi di vento laterali. In più, il favorevole valore coefficiente di forma la mette in grado di raggiungere delle prestazioni (la Casa dichiara 185 kmh) veramente buone in relazione alla cilindrata, di 1294 cc, ed alla potenza a disposizione, 84 CV.

Ovviamente, la caratteristica più saliente della Bagheera sono i tre posti a disposizione. Infatti, si è pensato di sfruttare la notevole larghezza dell'abitacolo per sistemare due poltroncine siamesi, fisse, nella parte destra, lasciando al pilota un sedile regolabile in maniera indipendente.

Questa asimmetria è stata impostata fin dalla prima fase di progetto, tanto che si ritrova anche in alcuni elementi strutturali del pianale. Posteriormente, è ricavato un capiente vano bagagli cui si accede sollevando il lunotto. Subito dopo il bagagliaio c'è il vano motore, coperto da un ripiano indipendente. Il comando fari (sono in totale 6 luci, di cui due allo jodio) prevede proiettori a scomparsa il cui azionamento è comandato per depressione da una parte della struttura del telaio, resa stagna, in cui la depressione è prelevata dal motore. Il tutto integrato da un comando manuale.

La Bagheera verrà presentata in Francia il prossimo mese, mentre in Italia la vedremo in ottobre, ad un prezzo indicativo attorno ai 2.500.000 lire.



Nel disegno, la disposizione delle parti meccaniche della Matra-Simca Bagheera. Le sospensioni sfruttano sui due assi barre di torsione