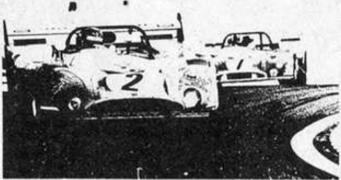


LEGGETE
SUBITO

nelle pagine che seguono

Speciale MONZA



L'ABARTH OSELLA come le FERRARI



Una ragazza da eurorally

il pallottoliere
delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale
delle corse

a pagina

3 Dove corriamo
domenica?

34 KARTING

36 Tim SCHENKEN
reporter

44 GIORNALE
SCUDERIE

46 TUTTESPRINT

48 SCRIVETECI
rimarremo amici

50 INFORMATUTTO

51 COMPRAVENDITA

Il dispetto di SURTEES

● JOHN SURTEES, checchè ne dica lui, è stato colto (male) in contropiede dalla decisione del comm. Giulio Pagnossin di rinunciare all'accordo col costruttore inglese per la sua F. 1, della quale tanto ritardava la consegna a de Adamich. Surtees ha reso delle dichiarazioni ai giornalisti inglesi dalle quali si vorrebbe far desumere che il team veneto « non avendo mantenuto gli impegni presi », non mostrava più molta disponibilità economica. Che sia vero il contrario, a parte gli appoggi in Italia alle March BMW di Trivellato (dalla F. 3 di Bozzetto alla due litri Gr. 7 di Serblin), è dimostrato dal contratto di ricambio F. 1 appena concluso con la Brabham. E non si è trattato solo di procurare la nuova F. 1 per de Adamich, ma anche di portare sotto l'insegna Pagnossin anche l'argentino Reutemann n. 1 di mr. Ecclestone. Il che vuol dire un più accentuato impegno economico.

Il fatto è che John Surtees, ogni tanto, fa di queste alzate di ingegno, ma non vuole ammettere le sue responsabilità o perlomeno le scelte deviatorie. Tanto è vero che adesso, piccato, fa la guerra sotto banco a de Adamich, tenendolo « a stecchetto » con i ricambi della F. 2, che il pilota milanese ha appena ritirato e che gode dello sponsor FINA.

Inoltre Surtees si è affrettato ad annunciare che la TS14, già ordinata dalla Pagnossin, è stata ceduta alla HESKETH RACING, che vi farà correre James Hunt. Intanto il neo-pupillo di Surtees, il brasiliano Pace ha fatto capire che la F. 1 dell'ex ferrarista non è che poi sia tanto a posto: « A Silverstone il mio miglior tempo in prova — ha detto Pace — l'ho ottenuto soltanto grazie ad un fortissimo sforzo fisico. Non avrei potuto mantenere quel ritmo per più di 4 giri! »

I conti giusti

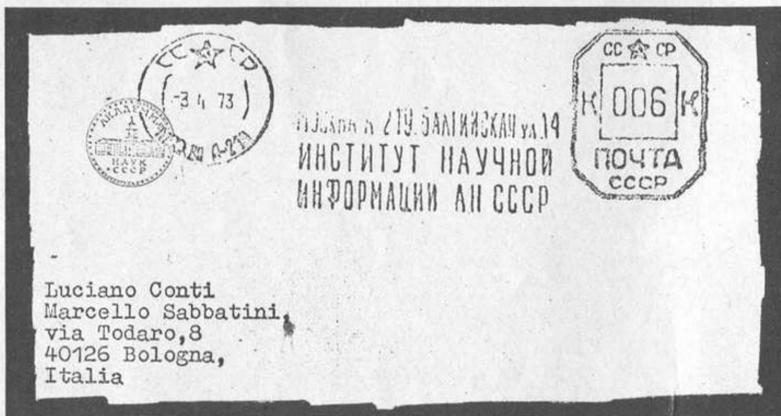
● A proposito di bollettini CSAI è sintomatico che sia stato riprodotto testualmente nel n. 5 del 15 marzo u.s. il discorso del presidente CSAI all'assemblea ANCAI, soprattutto nella parte in cui si « davano i conti ». Ricordate la faccenda dei settecento milioni presentati dal presidente ACI a Taormina come onere gravante sull'ACI per lo sport automobilistico? Il Presidente Rogano ha tenuto a precisare che, invece, esso ammonta a 400 milioni. Dei quali 180 vanno agli interessi per i mutui degli autodromi, 25 ai costruttori, 20 per il finanziamento acquisto vetture, 4 per Trofei e Coppe e 130 per contributi agli organizzatori, concorrenti e conduttori. Il che riduce a 41 i milioni spesi per l'effettivo funzionamento della CSAI. Restano però fuori dai calcoli 300 milioni, che sarebbero quelli spesi dai vari Automobile Clubs locali ecc., più 250 milioni stanziati in tre anni dalla Fiat per l'attuazione della F. Italia (macchine a parte) e i milioni che paga l'ANFIA per le presenze all'estero dei rappresentanti CSAI. Dove si riafferma il principio che almeno in questo settore la matematica è davvero una opinione!...

● L'infaticabile avv. de Resmetti, presidente dell'ACI, ha preso (roboante) posizione a Milano contro i preventivati aumenti delle assicurazioni per le automobili. Egli ha parlato di NOVECENTO MILIARDI che fanno il gettito totale di questo malloppo che copre quasi il 50 per cento di tutto il « monte » assicurativo italiano. Ed ha promesso che « l'ACI si batterà a fondo contro questi aumenti ». Ma perché non ha promesso più semplicemente che la S.A.R.A., la Società assicuratrice dell'ACI, stabilirà dei premi inalterati per gli assicurandi, mettendo quindi in atto l'unica vera difesa degli automobilisti non solo a parole?

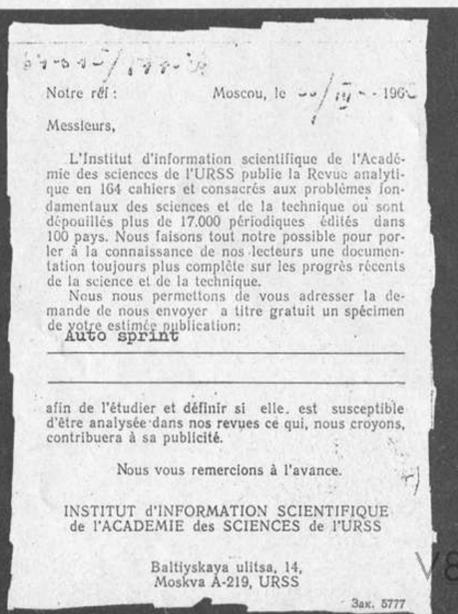
● La Commissione Provinciale bolognese ha chiesto un telegramma della CSAI per rendere agibile il circuito di Imola per le corse del 1. maggio. Il motivo è che, naturalmente, non tutti i lavori definitivi di sistemazione dell'autodromo hanno potuto essere conclusi.



Nella foto pubblicata la scorsa settimana, la originale scritta pubblicitaria che è apparsa a Digione sulla Lola di Schon non si leggeva bene: adesso leggete bene che lo sponsor è proprio legato ai filati di seta della Repubblica Popolare Cinese. Non a caso, tra l'altro, mamma Schon è la famosa signora Mila, la grande sarta milanese. A parte i futuri orizzonti dell'Oriente Rosso nelle corse automobilistiche, bisogna rilevare che di « cineserie » questa Lola ne aveva parecchie: dall'inedito motore Ford Capri 6 cilindri, all'alettone apparso molto fragile, piegato in due dopo appena un giro



Luciano Conti
Marcello Sabbatini,
via Todaro, 8
40126 Bologna,
Italia



Dedicato ai tanti che a volte hanno mostrato delle riserve « politiche » verso AUTOSPRINT. Questa richiesta, riprodotta in facsimile ci ha (giustamente) inorgogliato. E' venuta, come leggete, dall'Istituto Informazioni Scientifiche dell'Accademia delle Scienze dell'URSS. Essa, in poche parole, richiede che il nostro settimanale sia compreso tra quelli che la biblioteca della citata Accademia ha interesse figurati nei propri archivi di consultazione.

Firmato il contratto dei metalmeccanici, con un aggravio 16% complessivo delle retribuzioni (più il calcolo non ancora effettuato delle altre componenti) arrivano alla chetichella i nuovi prezzi « aggiornati » dai nuovi aumenti di costo. Le Case stanno annunciando a catena aumenti (giustificati e no), se ne accorgerà il cliente quando andrà a comperare una nuova auto.

Per le Case italiane FIAT, LANCIA e AUTOBIANCHI i prezzi sono aumentati del 4,5%. L'ALFA ROMEO ha lasciato invariato il prezzo (già alto) dell'ALFASUD, mentre l'ALFETTA (il modello più venduto della Casa) dovrebbe aumentare di 106.000 lire e di 120.000 la 2000.

Di pari passo anche le AUTO STRANIERE stanno aumentando in media del 5-6% per effetto della svalutazione della lira italiana. PORSCHE e VW hanno aumentato del 6%, mentre sono attesi (purtroppo) altri aumenti a breve scadenza. Come volevasi dimostrare. E' sempre « Pantalone » che paga. Anche il « Pantalone » che sciopera.

● Chris Amon non brilla certo per le sue qualità mnemoniche. Soffre di distrazioni abituali. L'ultima che gli è capitata è divertente. Arriva a Misano per provare con la Tecno e, tranquillo, si avvicina alla monoposto per pescare nell'abitacolo tuta e casco. Che

● Il G.P. di San Marino-Marlboro F. 1, in programma a Misano per il 17 giugno (una data che la CSI stessa aveva indicato perché nessuno credeva per lo stesso giorno all'organizzazione del G.P. Svezia prova mondiale), è stato adesso spostato al 26 agosto. La prova naturalmente non è valida per il campionato mondiale piloti.

● Festeggiatissimo « GIOTTO » (Bizzarrini) a Maranello nei giorni scorsi, con i suoi allievi di una scuola tecnica ai quali insegna. L'ha ricevuto personalmente l'ing. Enzo Ferrari. Per chi non ricorda, Giotto Bizzarrini è stato uno dei giovani più promettenti nello staff tecnico Ferrari dell'epoca pre-Forghieri. Faceva tandem con l'indimenticato ing. Frascchetti che, alle sue qualità di tecnico, univa quelle di capace pilota. Morì a Modena in collaudo con una Ferrari monoposto. Giotto Bizzarrini lega il suo nome alla famosa GTO, la più vittoriosa vettura GT della Ferrari, che segnò un'epoca negli anni '50. Cosa ci cova sotto questo incontro (specialmente dopo le disavventure degli ultimi anni di Bizzarrini, sia con le operazioni Grifo che con gli altri contatti americani)?

● Pare che all'ultimo Consiglio Esecutivo dell'ACI sia stata sbloccata la questione della Squadra Azzurra CSAI F. 2. I soldi per Dragoni, anche se a ridotta entità, sono in arrivo.



● Le vie pubblicitarie della Marlboro nelle corse sono davvero infinite!... (Comunque è un'idea per l'ing. Chiti. Può ben mandare in pista un ben più nutrito squadrone canino etichettato Autodelta!)

● Sapete come, in... camera caritatis con gli organizzatori monzesi, è stata giustificata la ribadita rinuncia dell'ALFA al debutto della sua 33tt12 nella 1000 Km milanese? Se è vera, vale: « Il presidente dell'ACI ha svillaneggiato l'Alfa nella premiazione dei campioni d'Italia a Roma? Bene, poiché la 1000 Km è una delle corse ufficiali ACI, l'Alfa giudica giusto esprimere così la sua protesta! »...

naturalmente non c'era. Perché lui li aveva lasciati a Bologna (e non certo nella macchina che stavano montando in officina). Naturalmente le prove hanno subito il rinvio di qualche ora...

Marcellino



TUTTE le CORSE MINUTO per MINUTO

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

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



DOVE corriamo domenica?

Le corse in calendario dal 27-4-73 al 5-5-73 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
27-29	G.P. Malaysia	Malaysia	Autodromo di Batu Tiga		●●●	Velocità in circuito	Rajah (March)
28-29	Rally Martha Godpokal	Austria			●●●	Rally	
28-29	Rally Oris	Germania			●●●	Rally	
28-29	Rally Porte di Ferro	Romania			●●●	Rally	
29	G.P. di Spagna	Spagna - AC di Catalogna	Circuito del Montjuich di km 3,790	Part. ore 14 Arr. ore 17	●●● Camp. Mond. Piloti F. 1	Velocità in circuito	E. Fittipaldi (Lotus) 2.03'41"23, media 148,627. Nuovo record: Ickx* (Ferrari) 1'21"01, media 151,284
29	G.P. Eifel	Germania	Circuito del Nurburgring di km 28,290	Part. ore 14,30	●●● Camp. Europ. F. 2	Velocità in circuito	Mass (March) 1.20'05"4, media 171,100. Nuovo record: Bell (Brabham) 7'51"6, media 174,3. T.: Stuck (Capri) media 149,600
29	Corsa a Dobratsch	Austria	Dobratsch Percorso di km 6,392		●●● Camp. Europ. Montagna	Velocità in salita	Perrot (March) 5'36"03. Record: Ortner (Abarth) 2'28" e 17 (1971)
29	G.P. Zolder	Belgio	Circuito di Zolder di km 4,220		●●● T, GT, S	Velocità in circuito	
29	Corsa a Riverside	Stati Uniti			●●● Camp. LM F. 5000	Velocità in circuito	
29	Rally RAC e BAUE d'Herbeumont	Belgio			●●●	Rally	
29	Nicastro - Acquavona	AC Catanzaro	Nicastro Acquavona	Part. ore 9 Arr. ore 17	● Gr. 1, 2, 3, 4, 5	Velocità in salita	1970: Scola (Abarth) in 8'19"5, media 103,855
29	VI G.P. Novolan Targa Scuderia Meneghina		Autodromo di Casale di km 2,460	Part. ore 8 Arr. ore 18	● F. 3, F.F., Mexico F. 850	Velocità in circuito	Su questo circuito si disputa per la prima volta
29	Autocross Butzbach	Germania			● T, GT	Autocross	
29	Corsa La Bachelierie	Francia			● T, GT, S	Velocità in salita	Martin (Tecno) 1'2"02, media 105,109 nuovo record (1971)
29	Jyllandsringen	Danimarca			●●● T, GT	Velocità in circuito	
29	Slalom Herdeberg	Germania			● T, GT	Slalom	
29	Virginia 500	Stati Uniti	Martinsville		●●● Stock Cars	Velocità in circuito	
29	Col Bayard	Francia			● T, GT, S	Velocità in salita	
29	6. Palio Automobilistico di Milano	Scuderia Sporturismo	Milano - Arco della Pace Milano - Arco della Pace	Part. ore 9 Arr. ore 19,30	●	Autotorneo	Gianfranco Maggi

MAGGIO

1 Coppa d'Oro AC Bologna	●●● Interserie, S, F. 3, F. Italia	Velocità in circuito	Kauhsen (Porsche) 1.33'02"1 media 194,168; giro più veloce: Marko (BRM) 1'27"7, media 205,984; F. 3: Francisci (Lotus) 26'08"7, media 172,736; giro più veloce Cinnotti (Brabham) 1'42"3, media 176,586.
1 Memorial Bernigaud FRANCIA	●●● F. 3	Velocità in circuito	Serpaggi (Alpine) 45'59"8; giro più veloce Leclere (Alpine) 1'31"00, media 150 e 171 nuovo record.
1 Corsa di Alpi AUSTRIA	●●●	Velocità in salita	
1 Slalom di Hainaut Belgio	●●● S	Slalom	
1 Slalom di Mannheim GERMANIA	●●● T, GT	Slalom	
2-3 G.P. del Giappone GIAPPONE	●●● F. 2	Velocità in circuito	Surtées (TS 10) 1.8'37"8, media 188,832
2-5 Rally dei Tulipani OLANDA	●●● Camp. Int. Rallies Piloti	Rally	Nel 1972 non si è disputato

3-6 Rally Nordland GERMANIA	●●●	Velocità Rally	Warmbold-Linzen (BMW 2002 Alp.)
4-6 Rally Wallonen GERMANIA	●●●	Rally	
5 Lime Rock STATI UNITI	●●● Trans Am	Velocità in circuito	Follmer (Javelin) media 149 e 571
5 Coppe di SPA BELGIO	●●● T	Velocità in circuito	Ickx (BMW) 1.00'44"9, media 208,892; giro più veloce Ickx 4'00", media 211,500
5-6 Rally di Picardia FRANCIA	●●●	Rally	
5-6 Rally delle Dame Polonia	●	Rally	
5-6 Continental 500 Laguna Seca STATI UNITI	●●●	Velocità in circuito	McRae (Leda) 1'24"37, media 173,450

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

BARCELONA

29 aprile 1973

IL PROGRAMMA

GIOVEDÌ 26 APRILE

Ore 15-16,30 prove ufficiali F. 1 -
16,45-17,45 prove ufficiali F. 1430 -
18-19,30 prove ufficiali F. 1.

VENERDÌ 27

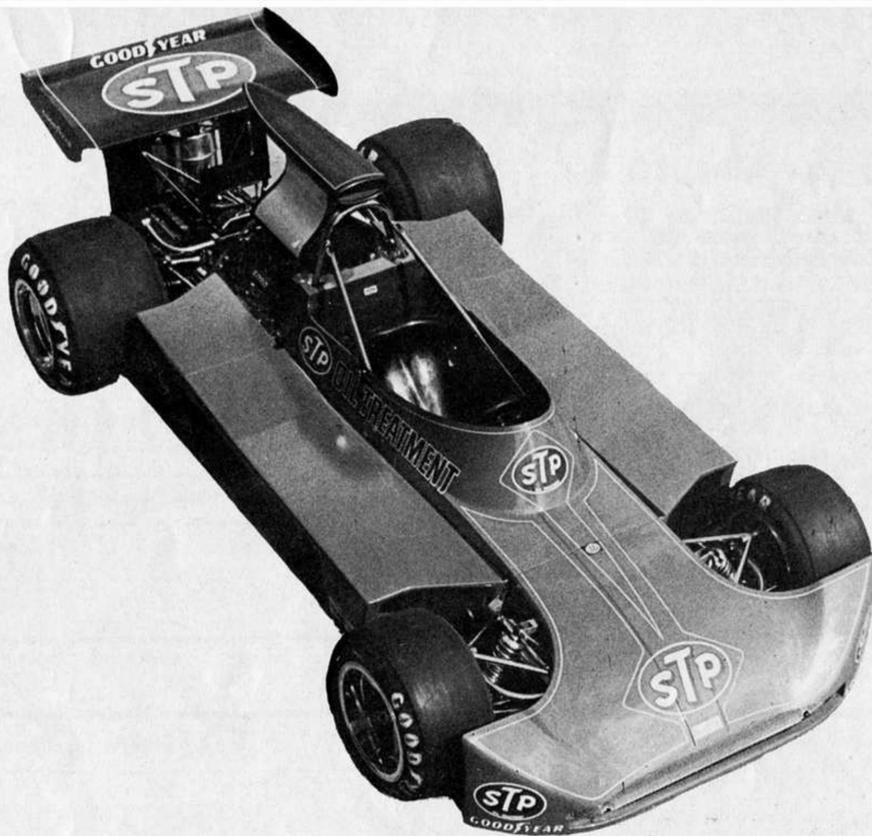
Ore 15-16,30 prove ufficiali F. 1 -
16,45-17,45 prove ufficiali F. 1430 -
18-19,30 prove ufficiali F. 1.

SABATO 28

Ore 15-17 prove ufficiali F. 1 -
17,30-18 1. batteria F. 1430, 15
giri, km 56 - 18,30-19 2. batteria
F. 1430, 15 giri, km 56.

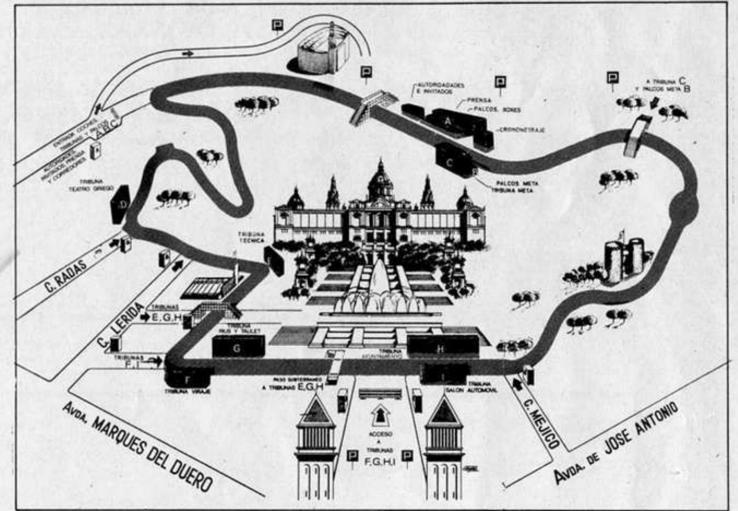
DOMENICA 29

Ore 9-10 prove libere F. 1 - 10,30-
11,10 finale F. 1430, 20 giri, km
75 - 11,30 presentazione piloti F. 1
- 12 partenza G.P. di Spagna, 75
giri, km 284.



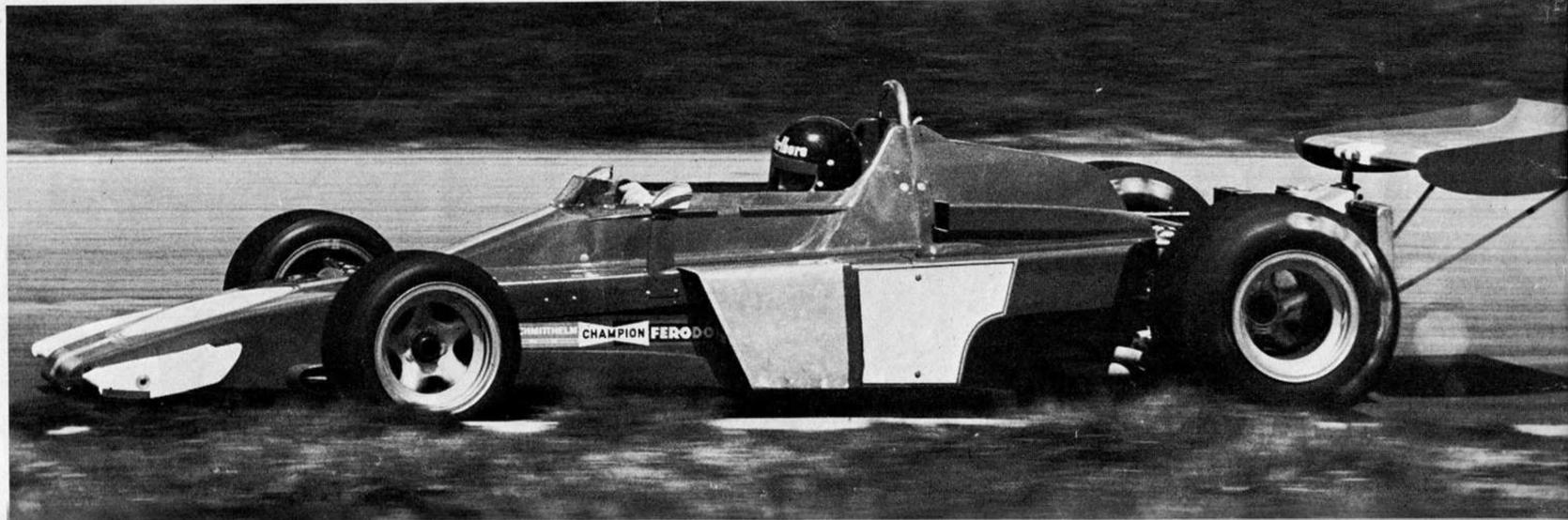
Dalla **MARCH 731 G** alla **B 3 FERRARI**, che debutta con **ISO** e **TECNO**

Ricomincia a **BARCELONA** il «**MONDIALE**» della F. 1 con tutte le macchine aggiornate ai nuovi regolamenti



Il disegno del tracciato del circuito del Montjuich, nel parco pubblico di Barcellona. Il circuito misura complessivamente 3.790 metri, ed il record sul giro è detenuto dalla Ferrari di Ickx, con 1'25"10 (media kmh 160,356). Il primato della gara è di Stewart (Tyrrell) 75 giri in 1.49'03"4, media kmh 156,4

Con il Gran Premio di Spagna, quarta prova del mondiale piloti '73, la Formula 1 si sposta in Europa a «giocarsi» un titolo raramente così incerto. A giocare un ruolo determinante nell'interesse della gara di Barcellona, oltre alle possibilità dei piloti, interviene la novità di ben quattro macchine assolutamente al loro debutto: la Tecno-Martini, la March 731 G, la Iso-Marlboro e naturalmente la Ferrari B 3, probabilmente la più attesa, che vedete a destra in prova con Ickx a Vallelunga. Dalla monoscocca inglese di Maranello ci si attende in Spagna una parola definitiva sulle possibilità di Ickx in questo campionato, per ora del tutto mortificate.



La **MARCH 731 G** con struttura deformabile, è stata presentata a Londra, a Hyde Park, in un'atmosfera in cui la STP-March pareva annunciare «stiamo veramente tornando alle cose serie, quest'anno». Le prove con la nuova F. 1 sono state molto soddisfacenti. In effetti non si tratta affatto di una vettura nuova; è il logico sviluppo della 721 G, che si dimostrò così promettente alla fine del 1972, oltre ad essere strettamente «imparentata» con l'attuale vettura di F. 2. Per dare l'ultima conferma al concetto «nuova-vecchia», concludiamo dicendo che è la vettura con cui Jarier ha già corso. Tanto per confondere ancora più le cose, quando apparirà a Barcellona, per il grande premio, può darsi che non sia più come la vediamo nella foto. Complessivamente, ci sembra di notare una certa somiglianza con la più recente vettura Parnelli.

Herd ha in complesso usato scocca e sospensione della F. 2 (anche le dimensioni delle carreggiate sono uguali), ha montato posteriormente un Cosworth DFV e ha la richiesta struttura deformabile sui lati, tenendo conto, diversamente della Lotus, dello spirito oltre che delle parole del regolamento. Riconosciamo che non si preoccupava soltanto dell'etica, ma ha sfruttato bene l'uso aerodinamico delle strutture, di cui si è avuto conferma nelle prove al tunnel del vento. Motore e cambio saranno coperti, ma Herd preferisce dire «spero di riuscire a rendere il motore meno accessibile ai meccanici». Il muso sarà quasi certamente modificato (Herd è riluttante a parlarne) e pare probabile che vi sarà incorporato un piccolo deflettore a tutta larghezza.

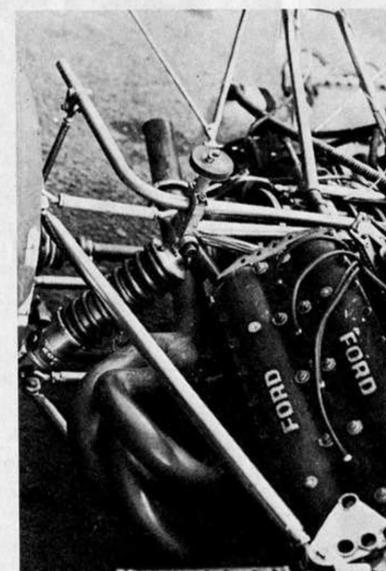
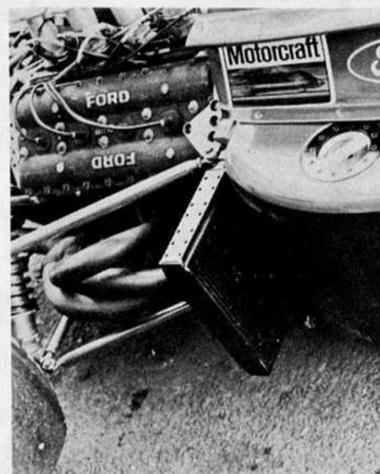
Il team avrà una sola vettura (se ne sta costruendo un'altra per Beuttler) dato che, essendoci tante parti di ricambio in comune con la F. 2, queste non rappresenteranno un problema. La March ha acquistato due nuove serie di motori DFV 12 ed è in possesso di tre della serie 11 dello scorso anno, per cui in questo settore non ci sarà scarsità.

Alla March non hanno intenzione di fare gareggiare più di una vettura e, salvo per il GP di Spagna, sarà pilotata da Jarier. Il francese non sarà in Spagna per andare alla gara di F. 2 al Nurburgring e il suo sostituto per la gara di Barcellona verrà designato in questi giorni (James Hunt ha rifiutato). Alla Casa le prestazioni di Jarier sono giudicate «molto incoraggianti» e questo è naturalmente servito a dare una maggior sicurezza di sé al pilota.

d. h.

Mondiale piloti 1973

		ARGENTINA	BRASILE	SUD AFRICA	TOTALE
Emerson Fittipaldi	Lotus JPS	9	9	4	22
Jackie Stewart	Tyrrell-Ford	4	6	9	19
Denis Hulme	McLaren-Yardley	2	4	2	8
François Cevert	Tyrrell-Ford	6	—	—	6
Peter Revson	McLaren-Yardley	—	—	6	6
Arturo Merzario	Ferrari 312 B2	—	3	3	6
Jacky Ickx	Ferrari 312 B2	3	2	—	5
Wilson Fittipaldi	Brabham-Ford	1	—	—	1
Clay Regazzoni	BRM-Marlboro	—	1	—	1
George Follmer	UOP-Shadow	—	—	1	1



Cosa è cambiato nella TYRRELL

In queste foto, documentata la nuova Tyrrell F. 1 vista a Silverstone. A sinistra, in alto si noti la forma delle fiancate, a diedro. Sotto, serbatoi e radiatore della Tyrrell, sotto la carenatura. Qui sopra, il nuovo muso, più spostato con una prolunga in alluminio, provato dalla Tyrrell a Silverstone. Ai lati, a sinistra la sospensione posteriore della Tyrrell, a destra, lo spostamento dell'alettone all'estrema coda

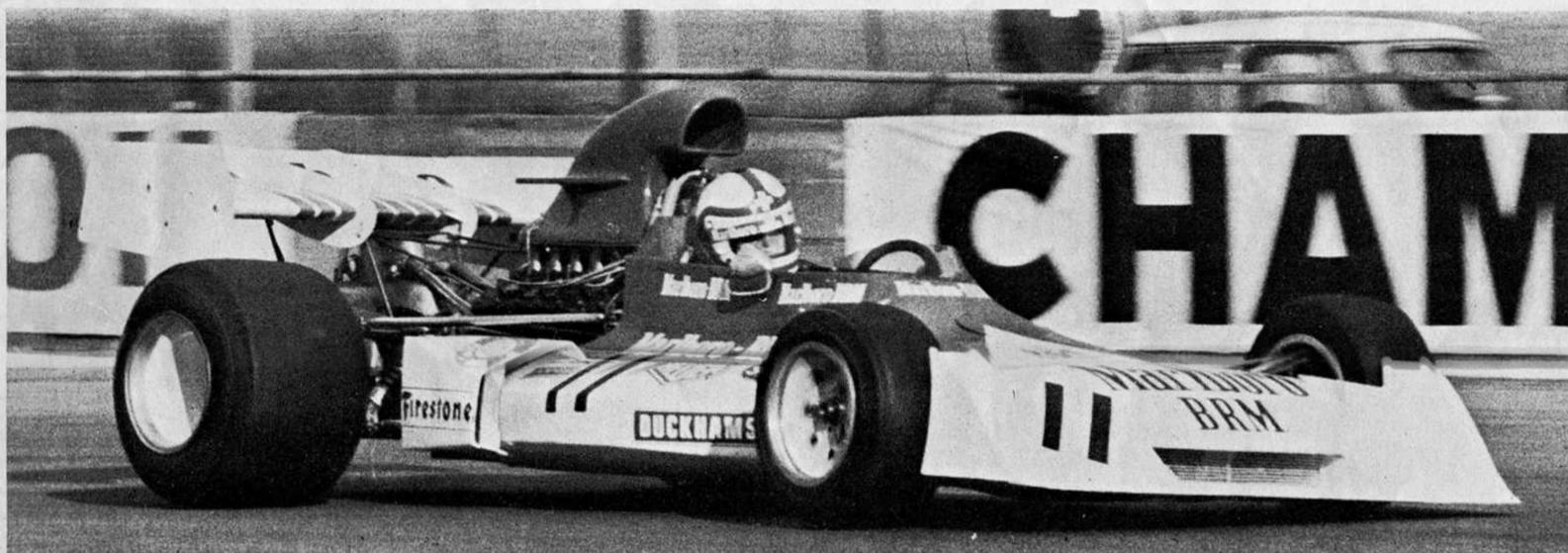
Fra le novità in Spagna, anche questa Iso-Marlboro con Galli e Ganley. Con il resoconto di questo Grand Prix, in Autosprint n. 19, daremo anche in regalo il consueto inserto annuale sul Mondiale Piloti '73



Prima corre, poi si vende (per 45 milioni) questa Tecno-Martini



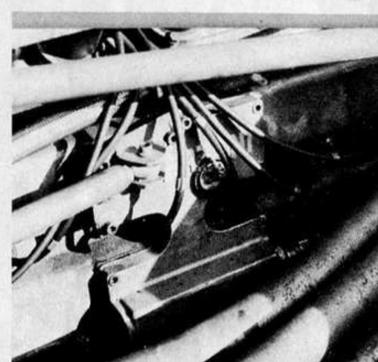
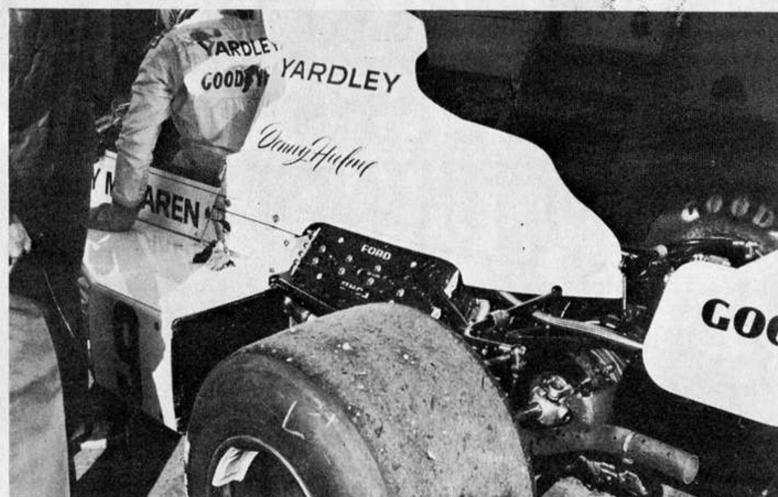
Arriba F. 1!



E' in vendita questa Tecno-Martini di F. 1, che vedete qui sopra fotografata in prova con Amon a Misano. Il prezzo chiesto da Luciano Pederzani è di circa 45 milioni di lire compresi i pezzi di ricambio, con un motore e un cambio di scorta. Il perché di questa decisione del « boss » della Tecno è da ricercare nella fuga dei due tecnici McCall e Wyss, con conseguente impossibilità dei tecnici di Borgo Panigale di seguire il telaio, essendo già molto impegnati per realizzare i motori di F. 1 sia 12 che 8 cilindri, e il nuovissimo 8 cilindri 2000.

La macchina debutterà al G.P. di Spagna, poi andrà a Zolder per prove di pneumatici e sarà da quel momento sostituita da quella realizzata da Yorke. Gli interessati a questa vettura che a Misano ha girato al livello della Ferrari F. 1 potranno rivolgersi alla Casa di Borgo Panigale per eventuali accordi.

Sopra, si nota come la BRM di Regazzoni abbia ancora parecchio rollio, evidenziato dal muso rispetto alla pista. A sinistra, la linea delle nuove fiancate della BRM-Marlboro P 160. Sotto, la carenatura del motore sulla McLaren-Yardley M23 di Hulme è stata affinata



A sinistra, il tempo « fantasma » della Tecno. A destra, l'« occhio » che verifica, sull'albero a cammes superiore, la circolazione olio

MISANO - Ancora a Misano la Tecno con Amon per le ultime prove pre-Spagna ma non si è riusciti a migliorare il tempo di 1'13" fatto l'altra settimana, anche se un'abile manovra di un addetto ai cronometri aveva voluto far credere che la macchina avesse eguagliato il tempo adriatico di Merzario con la Ferrari

Il tecnico della Firestone, Bruce, che prendeva i tempi anche lui ci confermava poi che il tempo era di 1'13", e che il 1'12"6 era un fantasma... Si era lavorato parecchio dietro alla macchina questa settimana a Borgo Panigale e si erano seguiti i consigli dati da Amon. A Misano Pederzani ha portato una macchina con musetto anteriore cambiato che presentava una specie di gradino come quello inaugurato dalla Porsche Can Am l'altr'anno. Inoltre erano state montate anteriormente delle molle più corte, mentre molle più dure erano montate dietro erano stati preparati anche dei convogliatori d'aria per l'alimentazione. Amon è contento della macchina ed è convinto che la vettura sarà presto competitiva.

Le prime prove fatte martedì sono poi proseguite i giorni successivi, ma prima l'acqua che scaldava, si era temuto d'aver bruciato una guarnizione della testa, poi invece si è scoperto che era solamente una questione di spurgo dell'aria. La rottura d'un cuscinetto del cambio faceva interrompere definitivamente le prove

Il mistero LOTUS

Alla LOTUS si continua a lavorare attorno allo sviluppo della larga carreggiata anteriore della JPS e la sosta temporanea nel programma è dovuta ai ritardi nell'ottenere nuove barre di torsione adatte. Corre voce che ci sia qualche altra novità e Peter Warr non lo nega, ma riesce abilmente a bloccare tutti i tentativi d'indovinare di che si tratti. Ritiene inoltre che per

quest'anno la Lotus non abbia bisogno di sostituire la 72 e che una delle mete principali, per la vettura che seguirà, sarà di abolire il peso aumentato di recente nella JPS. Uomo dalla battuta sempre pronta, Warr ha detto che per costruire la 72/8 di Peterson, in tempo per la gara di Silverstone, il team ha « violentato l'officina F. 2 ».

Infine, a proposito delle altre vetture protagoniste, giunge la notizia che sia la March che la Shadow hanno richiesto i motori 12 cilindri alla Matra-Simca, che in questi ultimi tempi hanno raggiunto, in alcune unità, i 500 CV, ma la marca francese non pare per ora dell'idea di vendere

Sempre introvabile McCALL

Sempre introvabile il fuggiasco Mc Call, il tecnico ingaggiato da Pederzani per fare due monoscocca di F. 1. Al momento sono alla sua ricerca avvocati, ma non lo si riesce a trovare né in Inghilterra né in Svizzera. Si è venuti a sapere che la « fuga » era premeditata. Difatti Mc Call aveva promesso di consegnare tre F. 2 entro breve tempo ad alcuni clienti che gli avevano commissionata. Si pensa quindi che il tecnico si sia rifugiato da qualche parte per tener fede a questo impegno. Dalla Svizzera si è fatto vivo in questi giorni l'aiuto di Mc Call, Wyss (che era poi stato anche l'ex meccanico di de Adamich ai tempi della McLaren-Alfa). Egli è rimasto in buoni rapporti con la Tecno. Ha chiesto 4 motori 8 cilindri 2000 per alcuni piloti interessati, non è potuto essere soddisfatto, perché l'unico motore per ora pronto è stato dato all'AMS.

Alla vigilia della quarta prova Mondiale MARCHE a MONZA siamo andati in 3 punti caldi a tastare il polso dei tifosi italiani sul «PERCHÈ?» del momento

Le ORE della 1000 KM di MONZA

Lunedì 23	verifiche sportive	8,30 - 11,30 e 14 - 16,30
	verifiche tecniche	9 - 12 e 14 - 17
	prove di qualifica	14 - 17

Martedì 24	verifiche sportive	8,30 - 11,30
	verifiche tecniche	9 - 12
	prove di qualifica	10 - 12 e 14 - 17

Mercoledì 25	partenza della gara	11
--------------	---------------------	----

partono un massimo di 33 Sport e 7 GT

Nooo...!!! Un « NO » di rabbia, di disperazione, di incredulità, era gridato da mille voci ai telefoni di « Autosprint » domenica 15 aprile, la sera della 1000 Km Digione. Era la spontanea reazione unanime degli appassionati, tifosi Ferrari e no, nell'apprendere che la Matra aveva battuto per la seconda volta consecutiva le 312 P campioni del mondo. Erano telefonate che arrivavano da Palermo, da Bolzano, Catania, Roma, Firenze, Napoli, Cosenza... ecc. La nostra segreteria telefonica di « Tutte le corse minuto per minuto » non faceva che scandire: « prima la Matra, seconda la Ferrari, terza la Matra, quarta la Ferrari... ». Il « Nooo! » di rabbia si ripeteva all'infinito. Era degli habitués alle 10 vittorie su 10 partecipazioni della Ferrari nel '72 che non sapevano convincersi della nuova realtà Matra, annunciata a Vallelunga e confermata a Digione.

Perché? Perché? cosa è successo? chiedevano i tifosi. Si saprà poi che, nonostante un grande ICKX, la Ferrari (in parte ancora per problemi di assetti, in parte forse per una minore potenza di motori) ansimava in rincorsa.

E' stato spontaneo, durante la settimana, alla vigilia del quarto appello mondiale marche di Monza, gironzolare in qua e in là e « appostarci » in punti caldi (edicole per esempio) per sentire, per raccogliere impressioni dal vivo di altri appassionati su questo difficile momento del « cavallino » anche nel Mondiale Marche.

BOLOGNA

(Vicino alle scuole di ragioneria Pier Crescenzi, edicola di piazza dei Tribunali)

Appena usciti da scuola molti ragazzi si precipitano a comprare « AUTO-SPRINT ». Vedendo la copertina con la Matra hanno un moto di rabbia. Parliamo con qualcuno di loro:

« Siete tifosi di automobilismo? » chiediamo.

La risposta è unanime, « Sì, e tutti della Ferrari ». « Meno io » precisa un giovanottello dall'aria intellettuale con gli occhiali, « io sono per l'Alfa Romeo ».

« Per forza » dicono nel gruppetto « tuo zio ha una concessionaria Alfa... ».

Chiediamo cosa ne pensano della sconfitta bis.

« Non ce l'aspettavamo dopo la trionfale annata '72... ».

« Ma chi è sta Matra... che si permette...? ».

« E questo non è niente vedrete quando arriva l'Alfa (intellettuale di prima) spazza via tutti... ».

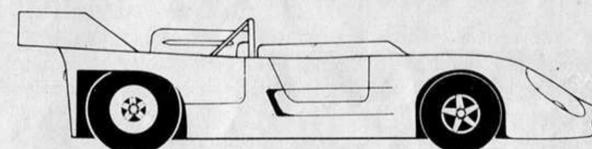
« Zitto tu... » (all'unisono, gli altri).

« Vorremmo sapere da Ferrari perché ha cambiato le macchine che l'anno scorso vincevano. Chi glielo ha fatto fare. Non era meglio continuare con quelle? ».

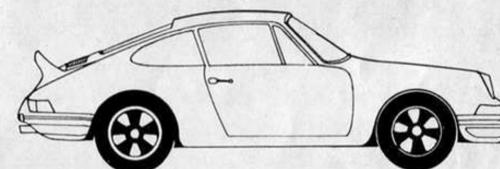
« Forse era meglio tenere Regazzoni,



MATRA-SIMCA MS 670, sport gr. 5, telaio monoscocca, progetto Bernard Boyer, motore Matra 12V, 470 CV a 11.800 giri, frizione Borg & Beck, cambio Hewland DG 300, freni Girling, pneum. Goodyear, carb. Shell, 652 kg



PORSCHE CARRERA RSR, granturismo gr. 4, carrozzeria portante, progetto Porsche. Motore Porsche 6 cilindri contrapposti, 2806, 310 CV a 8.500 giri, cambio Porsche, freni Ate, pneum. Dunlop, carb. Shell, peso 900 kg



MODENA

(Edicola di Modena davanti all'Hotel Real Fini. Dall'altra parte della piazza c'è l'abitazione dell'ing. Enzo Ferrari).

Ad alcune persone che acquistano quotidiani sportivi chiediamo, quasi con provocazione, se sono anche tifosi di auto. Quasi tutti ci rispondono affermativamente. Chiediamo allora che cosa ne pensano della Ferrari che non vince... Da un gruppetto di persone si fa avanti un signore di mezz'età che dice: « Qui a Modena siamo ora tutti tifosi della Ferrari, una volta eravamo divisi perché c'era la Maserati, ma ora... Che la Ferrari non vincessi in F. 1, ci eravamo un po' rasse-

e lasciare libero Ickx, qui avete scritto che il belga si addormenta alle prove... ».

« Per me è più serio Merzario, poi guida in un modo, lo ricordo ad Imola con la 512, ha una grinta che Ickx non ha. »

« Speriamo che la Ferrari vinca a Monza altrimenti la situazione si fa tragica! ».

« Ma l'Alfa corre a Monza? » (intellettuale con zio titolare di concessionaria Alfa).

Gli diciamo di no, gli amici ridono contenti, mentre lui è un po' abbacchiato.

I protagonisti di queste impressioni sono: « Adolfo, Mauro, 'Cinno', Piero, Giancarlo, Mario, Franco. »

gnati, e ci sfogavamo con i prototipi. Da due anni abbiamo avuto tante soddisfazioni, abbiamo distrutto l'Alfa, abbiamo impegnato le più grosse e più potenti Porsche e qualche volta le abbiamo anche battute. L'altr'anno un "en plein" eccezionale e la Ferrari era Campione del Mondo! »

« Certo, quest'anno le cose non vanno per il giusto — interviene un altro — Perché hanno cambiato la macchina che vinceva? Le Matra (io ero a Roma) vanno meglio, in una dichiarazione lo ha ammesso anche Forghieri (si sbaglia con Colombo; se ne accorge e si corregge, dicendo)... sa, io sono un ammiratore di Forghieri l'ex DT. L'altro giorno a Digione è andata ancora buca... ora c'è la 1000 a Monza, tutti i tifosi del Cavallino

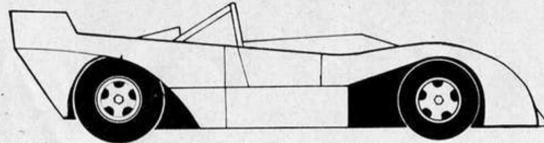


MONZA
in TV alle ore 14
Il G.P. Spagna
certo NO

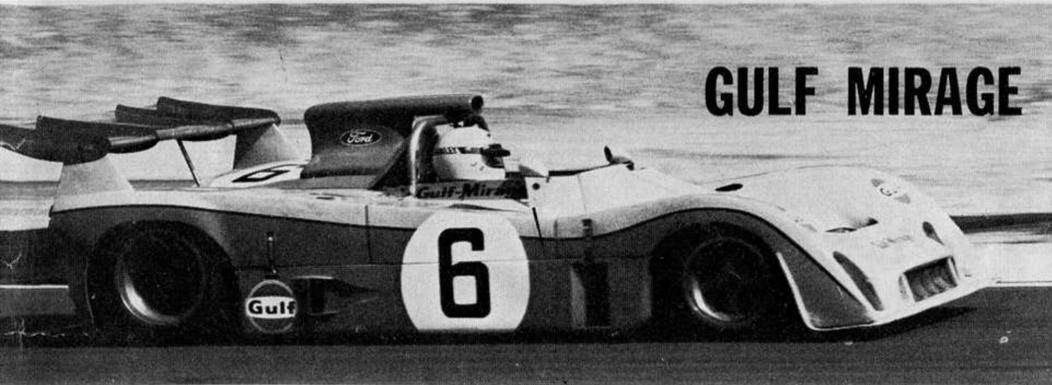
Se nulla o quasi c'è stato mostrato di automobilismo nella scorsa settimana, per la prossima la situazione sembra un pochino meglio. A parte il servizio di Ceccarelli sul Rally dell'Isola d'Elba inserito nella Domenica Sportiva, unica «perla» della scorsa settimana, stavolta ci promettono la «diretta» da Monza per la 1000 KM. I servizi sportivi di Viale Mazzini hanno assicurato che la gara verrà trasmessa mercoledì 25 a partire dalle ore 14 sul Nazionale e il lavoro di Casucci andrà avanti, è da pensare, fino alla conclusione prevista per le ore 16. Pensate: fanno saltare la rubrica «A come Agricoltura»! Ma non verrà un temporale? Forse no, perché, con altrettanta sicurezza, è già esclusa la possibilità di un collegamento per il Gran Premio di Spagna F. 1 di domenica 29 aprile.

FERRARI

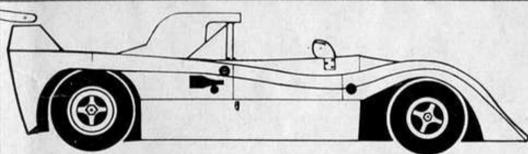
FERRARI 312 P, sport gruppo 5, telaio a traliccio con pannelli, progetto Caliri e Forghieri. Motore Ferrari 12 cilindri contrapposti, 470 CV a 11.500 giri. Frizione Borg & Beck, cambio Ferrari, freni Girling, pneum. Goodyear, carburante Shell, peso 665 chilogrammi



Lo choc FERRARI



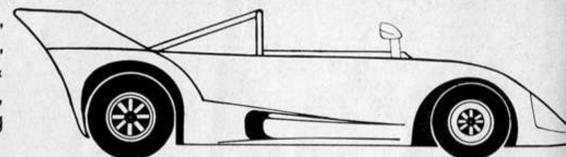
GULF MIRAGE



GULF-MIRAGE M6, sport gr. 5, telaio monoscocca, progetto Len Bailey. Motore Ford DFV 8V, 2993, 450 CV a 10.000 giri. Frizione Borg & Beck, cambio Hewland DG 300, freni Girling, pneum. Firestone, carb. Gulf, 651 kg



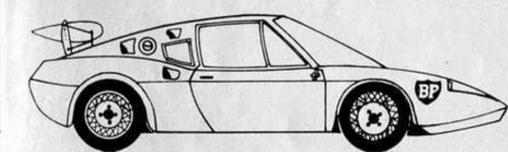
LOLA COSWORTH



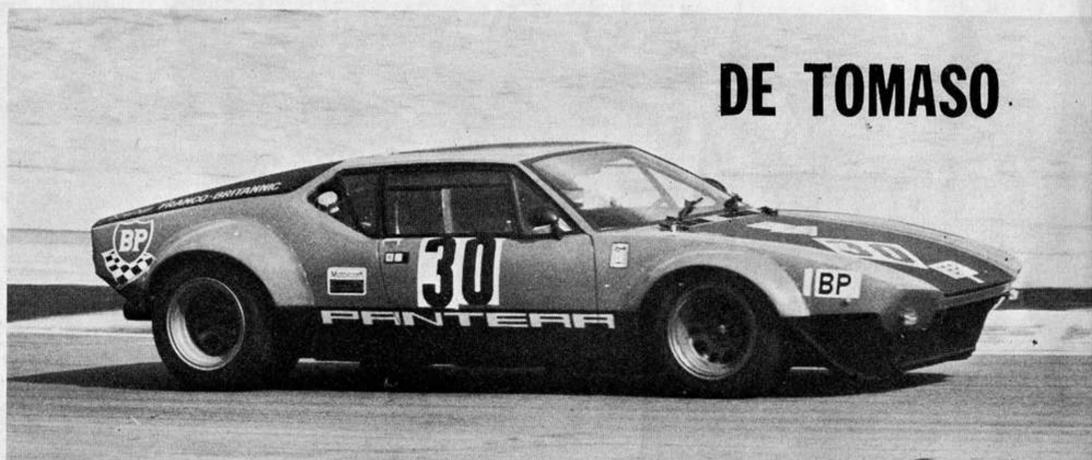
LOLA T 282, sport gr. 5, telaio monoscocca, progetto Eric Broadley. Motore Ford DFV 8V, 2993, 450 CV a 10.000 giri. Frizione Borg & Beck, cambio Hewland DG 300, freni Girling, pneumatici Goodyear, carb. Shell, peso 670 kg



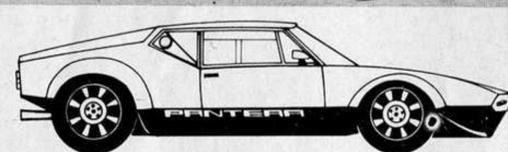
LIGIER



LIGIER JS 2, sport gr. 5, telaio monoscocca, progetto Tetu e Ligier, motore Maserati 6V, 300 CV a 7.000 giri, frizione monodisco, cambio Hewland DG 300, freni Girling, pneumatici Michelin, carburante BP, peso a vuoto 800 kg



DE TOMASO



DE TOMASO PANTERA, granturismo gr. 4, telaio scatolato, progetto uff. tecnico De Tomaso. Motore Ford 8V, 500 CV a 7.000 giri, cambio ZF a 5 velocità, freni Girling, pneumatici Firestone, carbur. a scelta, peso 1120

saranno presenti per incitare la casa di Maranello. Certo è che non ce l'aspettavamo un inizio così scioccante. Io e altri miei amici si discuteva al bar dell'autodromo (covo di appassionati d'automobilismo) la sera della corsa e molti davano la colpa alle gomme Goodyear. L'altr'anno erano le Firestone... Un nostro amico ing. ci ha fatto presente che, l'altr'anno, con le Firestone Fittipaldi è diventato Campione del mondo, e che quest'anno la Matra con la Goodyear vince. Perché la Ferrari dia sempre la colpa alle gomme non si riesce a capire. Forse le colpe sono di certe soluzioni nelle sospensioni. Noi non ce ne intendiamo, ma se lo dice Vinicio (un altro amico ingegnere) sarà vero. Fatto sta che, per ora, il Cavallino non ha an-

cora vinto e se non fosse stato per i punti che una "Daytona" ha regalato negli USA alla Squadra ufficiale, la situazione sarebbe peggiore di quello che è. Speriamo che l'attuale staff tecnico superi l'impasse, altrimenti sarebbe meglio che tornasse Forghieri!»

MARANELLO

Facce incredule davanti al «Cavallino», il ristorante di fronte all'entrata principale della Ferrari. Sono gli appassionati, ragazzini e no, che stazionano in permanenza, nella speranza di vedere per un attimo Ickx o Merzario che passano, per poi rac-

contarlo il giorno dopo a scuola o sul posto di lavoro.

Vorrebbero sapere tutto, qualcuno che ci conosce si avvicina, trepidante, con la domanda muta «PERCHE'?»., Perché la Ferrari non vince più? Sono appassionati; a loro non importa nulla di retroscena di uomini, gelosie o altro, di prototipo «allungato» o «corto», di Ickx incerto ecc. Vogliono il «Cavallino» al primo posto nella classifica finale! E' questo che ripetono. Lo ripetete tutta questa gente che, quando può, è sempre abbarbicata alla rete della via Giardini, a seguire le evoluzioni delle vetture che provano sulla pista privata della Ferrari a Fiorano. (A proposito: funziona un servizio informazioni immediato! Infatti c'è un signore che abi-

ta di fronte alla pista il quale, appena sente il ruggito di una monoposto o di un prototipo, telefona ad un numero di Modena avvisando un appassionato. Poi come una catena di S. Antonio, la voce corre sul filo di centinaia di telefoni e, 30 minuti dopo, la via Giardini rigurgita di auto ferme in divieto di sosta per la gioia della «Polstrada» che approfitta e non perdona...).

Anche qui al «Cavallino» abbiamo raccolto alcune impressioni di appassionati tifosi della Ferrari:

«Per me hanno sbagliato a cambiare macchina — dice un meccanico che ha la sua officina vicino alla fabbrica di Maranello — C'era la vecchia 312 P che andava tanto bene e lo ha dimostrato vincendo tante corse.

Che bisogno c'era di farne una nuova? Non si poteva confermare quella?»

«Per me è stato un inizio di gare partito male, non perché la macchina non vada più — dice il figlio di un piccolo industriale di Modena — ma perché si è corso su due circuiti dove non vi erano riferimenti rispetto all'anno scorso. Quindi non possiamo dire, in tutta onestà, se la macchina vada peggio dell'altr'anno. L'unica cosa positiva è che le Matra sono state più a punto in due circuiti un po' particolari come Vallelunga e Digione, piccoli e tortuosi. Ma da mercoledì prossimo la musica cambia, la riscossa della Ferrari può cominciare già da Monza!»

Giancarlo Cevenini



il CARNET
della
1000
italiana

**RICONOSCETE
i protagonisti
da questi NUMERI**

L'ALBO d'ORO di 8 anni

1965	Parke-Guichet (Ferrari 275 F 2)	4.56'08"	kmh 202,611
1966	Surtees-Parkes (Ferrari 330 P 3)	6.05'11"6	kmh 165,939
1967	Bandini-Amon (Ferrari 330 P 4)	5.07'43"	kmh 196,934
1968	Hawkins-Hobbs (Ford GT 40)	5.18'23"4	kmh 190,332
1969	Siffert-Redman (Porsche 908)	4.53'41"2	kmh 206,342
1970	Rodriguez-Kinnunen (Porsche 917)	4.18'01"7	kmh 232,650
1971	Rodriguez-Oliver (Porsche 917 K)	4.14'32"6	kmh 235,833
1972	Regazzoni-Ickx (Ferrari 312 P)	5.52'05"6	kmh 170,494

Categoria SPORT GR. 5

(partono 33 vetture)

CLASSE 3000

1	Ferrari SpA SEFAC	J. Ickx-B. Redman	Ferrari 312 P
2	Ferrari SpA SEFAC	A. Merzario-C. Pace	Ferrari 312 P
3	Ferrari SpA SEFAC	C. Reutemann-T. Schenken	Ferrari 312 P
4	Gulf Research Racing	M. Hailwood-V. Schuppan	Gulf Mirage Ford
5	Gulf Research Racing	D. Bell-H. Ganley	Gulf Mirage Ford
6	Equipe Matra	H. Pescarolo-G. Larrousse	Matra MS 670
7	Equipe Matra	J.P. Beltoise-F. Cevert	Matra MS 670
8	Equipe Gitanes	R. Wisell-J.L. Lafosse	Lola T 282
9	Guy Ligier	G. Ligier-J.P. Jarier	Ligier JS 2
10	Jolly Club	G. Pianta-P. Pica	Lola 280/2
11	Jolly Club	G. Schon-J. Canonica	Lola 292
12	Jost Racing	R. Jost-M. Casoni	Porsche 908/3
14	Porsche Club Romande	C. Haldi-Fernandez	Porsche 908/3
15	Wicky Racing Team	A. Wicky-M. Olivar	Porsche 908/3
16	Scud. Brescia Corse	« Pam »-C. Facetti	Alfa Romeo 33tt3

CLASSE 2000

21	Ecurie Bonnier Team BP	C. Gaspar-J. Pinhol	Lola T 292
22	Ecurie Bonnier Team BP	M. Cabral-C. Santos	Lola T 292
23	Ecurie Bonnier Team BP	R. Fallo-J. Dolhem	Lola T 292
24	Scud. Brescia Corse	« Pooky »-G. Gagliardi	Lola
25	Scud. Città dei Mille	« Pal Joe »-U. Locatelli	Lola 290
26	Vic Elford SA	Torredemer-X	March BMW
27	Vic Elford SA	Swietlik-X	March BMW
28	«Kuda» (Scud. Vesuvio)	C. Nappi-C. Turizio	March BMW
29	Trivellato Racing Team	T. Hezemans-D. Quester	March BMW
31	Team Ceramiche Pagnossin	G. Serblin-W. Donà	March BMW
32	«Tango»	« Tango »-G. Francia	Chevron B 21
33	Luigi Moreschi	L. Moreschi-F. McBoden	Chevron B 21
34	Team Italiano Chevron	E. Tondelli-S. Buonapace	Chevron B 23
35	Scud. Brescia Corse	M. Formento-L. Pozzo	Chevron B 21
36	Ian Harrower	I. Harrower-G. B. Bell	Chevron B 21
37	Squadra Tartaruga	W. Frey-P.Ettmuller	Chevron B 23
38	Roger Heavens	R. Heavens-H. Leguellec	Chevron B 21
39	Scuderia Pegaso	« Amphicar »-V. Capuano	Chevron B 23
41	Michel Dupont	M. Dupont-« Gimax »	Chevron B 23
42	AMS Corse	F. Cerulli Irelli-M. Mohr	AMS-Ford

43	AMS Corse	M. Mohr-M. Finotto	AMS-Tecno
44	Ecurie Grac	P. Mattli-H. Wiesendanger	Grac MT 14 S
45	Scud. Brescia Corse	F. Berruto-M. Ilotte	Fiat Abarth
46	Bernd Becker	B. Becker-E. Clever	Porsche 910

CLASSE 1600

51	Mario Nardari	M. Nardari-« White »	Chevron
52	Giovanni Lise	G. Lise-U. Grano	Chevron B 21
53	Giovanni Morelli	G. Morelli-M. Nesti	Chevron B 21
54	Team Italiano Chevron	S. Buonapace-E. Tondelli	Chevron B 21
55	Bruno Bonacina	B. Bonacina-A. Mola	Abarth
56	«Mici»	« Mici »-G. Varese	Lola-Abarth
57	AMS Corse	P. Anastasio-C. Garrone	AMS
58	Ecurie Grac	H. Schulthess-Cox Kocher	Grac MT 14 S

Categoria GRANTURISMO SPECIALE

(partono 7 vetture)

CLASSE OLTRE 3000

61	Momo Racin Team	C. Manfredini-G.P. Moretti	De Tomaso Pantera
62	Momo Racing Team	G.P. Moretti-A. Fossati	De Tomaso Pantera
63	Jolly Club	« Gero »-Marcello Gallo	De Tomaso Pantera
64	Gabriele Gottifredi	G. Gottifredi-G. Galimberti	De Tomaso Pantera
65	Scud. Città dei Mille	V. Zanini-G. Rossi	De Tomaso Pantera
66	Scud. Città dei Mille	« Alval »-M. Martino	De Tomaso Pantera
67	Mario Radicella	M. Radicella-G. Pietromarchi	Ferrari Daytona

CLASSE 3000

81	Martini Racin Team Porsche AG	G. Van Lennep-H. Muller	Porsche Carr. RSR
82	Martini Racing Team Porsche AG	G. Follmer-M. Schurtti	Porsche Carr. RSR
83	Rally Gemeinschaft Ulm	E. Sindel-W. Siegle	Porsche Carrera
84	Oldenkott Tobacco	C. Schikentanz-E. Kremer	Porsche Carrera
85	Porsche Kremer R.T.	J. Fitzpatrick-P. Keller	Porsche Carrera
86	Crowne Racing	C. Craft-M. Birrane	Porsche Carrera
87	Auto Greger	Josef Greger-X	Porsche Carrera
88	Porsche Club Romande	B. Cheneviere-Zbinden	Porsche Carrera RS
89	Toni Fischhaber	T. Fischhaber-X	Porsche Carrera RS
91	Victor Blanc	Victor Blanc-X	Porsche Carrera RS
92	Ennio Bonomelli	E. Bonomelli-G. Borri	Porsche Carrera RS
93	Wicky Racing Team	P. Carron-J.P. Aesclimann	Porsche Carrera RS

I primati

(Circuito stradale, metri 5750)

Assolutò Sport	Rodriguez (Porsche 917)	1'24"	kmh 246,428 (71)
Sport 3000	« Noris » (Porsche 908)	1'34"3	kmh 219,512 (72)
Sport 3000 (ufficioso)	Peterson (Ferrari 312P)	1'24"75	kmh 244,248 (72)
Sport 2000	Facetti (Abarth-Osella)	1'34"2	kmh 219,897 (72)
Sport 1600	Buonapace (Chevron)	1'43"4	kmh 200,387 (72)
GT oltre 2000	« Alval » (Pantera)	1'43"	kmh 200,970 (72)
GT 2000	Pica (Porsche)	1'50"2	kmh 187,840 (72)

Il record della 1000 Km appartiene a Rodriguez-Oliver (Porsche 917-5000) che nel 1971 hanno impiegato 4.14'32"6, alla media di 235,833 kmh.

• La 1000 km di Monza, Trofeo Filippo Caracciolo, è valida quale quarta prova del Campionato del Mondo Marche, oltre che per la Coppa Gran Turismo e per il Campionato italiano Sport.

• Alla corsa saranno ammesse un massimo di 40 vetture, con sette posti riservati alle vetture Gran Turismo. Per essere ammessi alla partenza gli equipaggi non dovranno ottenere un tempo di qualificazione superiore al 123 per cento della media dei tre migliori tempi. E' un tempo piuttosto alto, alla portata della maggior parte delle GT in lizza, che — nel caso di una media di qualificazione dei primi tre attorno all'1'24", si aggirerà sull'1'42". Ricordiamo che possono essere fino a tre i piloti iscritti con una medesima vettura.

• I PREMI - Classifica assoluta:

1 lire 600.000; 2 400.000; 3 240.000; 4 190.000; 5 120.000 - Classe 3000 e 2000 Sport: 1 400.000; 2 250.000; 3 150.000; 4 130.000; 5 70.000 - Classe 1600 Sport: 1 400.000; 2 250.000; 3 150.000 - Classe oltre 3000 e 3000 GT: 1 350.000; 2 200.000; 3 100.000 - Il totale del montepremi è di 7.400.000 lire. I premi sono cumulabili.

Campionato Mondiale dopo 3 prove

	24 Ore di Daytona 3-4/2	6 Ore di Vallelunga 25/3	1000 Km di Digione 15/4	TOTALE
FERRARI	15	15	15	45
MATRA-SIMCA	—	20	20	40
PORSCHE	20	8	3	31
CHEVROLET	12	—	—	12
LOLA	—	6	6	12
GULF-MIRAGE	—	—	8	8
CHEVRON	—	1	—	1



Nell'equazione del mondiale Marche c'è una sola incognita



La gran festa del pubblico francese dopo l'arrivo della Matra di Pescarolo e Larrousse, nel cerchietto

La grossa incognita, adesso, è l'Alfa Romeo. Le prime gare del campionato marche 1973 hanno chiarito molte idee, permettendo constatazioni che offrono modo di fare un bilancio abbastanza veritiero. Ai fini della valutazione delle macchine, e quindi delle previsioni su quel che accadrà nel prossimo futuro, si conoscono ormai abbastanza bene le condizioni tecniche delle varie squadre, talché se ne può trarre una serie di ragionamenti che portano al pronostico. Sia pure con tutte le remore che comporta il pronosticare in materia di corse.

GUASTA FESTE

codolini (serie 4 pezzi)

per:

MINI MINOR e COOPER in plastica neri con omologazione	L. 10.000
FULVIA COUPE' HF I e II serie neri in vetroresina	L. 28.000
MINI MINOR e COOPER neri in vetroresina	L. 25.000
FIAT 500 neri in vetroresina	L. 26.000
FIAT 127 neri in vetroresina	L. 26.000
FIAT 128-B neri in vetroresina	L. 26.000
FIAT 128-C neri in vetroresina	L. 26.000
A/112 neri in vetroresina	L. 26.000

EUROMECC
di Fabbri Filippo

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

Sappiamo cosa valgono le Matra, cosa valgono le Ferrari, cosa le Gulf-Mirage e Lola. Manca soltanto, appunto, la conoscenza delle Alfa Romeo, grande incognita capace, credo, di modificare la scala dei valori, che è quella implicitamente indicata nell'ordine in cui abbiamo elencato qui sopra le altre macchine.

Le Matra, e lo hanno ampiamente dimostrato le gare di Daytona, Vallelunga e Digione, sono le più in forma. Hanno un eccellente motore, ed è inutile stare ad arzigogolare sul numero effettivo di cavalli, che tanto quel che conta è il cronometro e non il banco prova; hanno un buon telaio, una buona linea aerodinamica, ed anche — il che non guasta — una buona organizzazione di squadra. Hanno buonissimi piloti, un paio dei quali in piena forma e capaci di prestazioni di eccezione (Cevert e Pescarolo). Il tutto si traduce in risultati di rilievo.

A Daytona la Matra ha passeggiato, e se si è fermata inopinatamente a metà gara ciò è da considerare una semplice «disgrazia», proprio uno di quegli avvenimenti che sopravvivono senza ragione e che rimangono isolati, appunto perché dovuti al caso e non a debolezze latenti. A Vallelunga sapete tutti come è andata, ed a Digione anche. Le due vittorie blu sulle Ferrari non possono essere casuali, ma conseguenza di uno stato di superiorità che nessuno discute. A questo proposito è da annotare quanto ebbe a dirci Chris Amon prima della gara di Vallelunga, prima cioè del confronto diretto tra la Matra e la Ferrari: l'anno scorso ho tentato più volte di convincere il signor Lagardere che la Matra poteva battere le Ferrari; ed ho spesso chiesto che si corresse in qualche gara di campionato, oltre a quella di Le Mans. Non hanno voluto ascoltarmi, ma io credo che la Matra andava meglio. E forse andrà meglio anche quest'anno.»

Non erano evidentemente delle profezie astratte, e le corse successive lo hanno detto.

Da cosa dipende questo stato di superiorità, che potrebbe essere temporaneo (come molti si augurano) ma che esiste?

La risposta non è facile, nel senso che occorrerebbe prima stabilire se si tratta di superiorità effettiva intrinseca delle Matra oppure di uno stato di inferiorità delle Ferrari da considerare anormale. Cioè se le Matra sono supermacchine o se le Ferrari sono in questo momento al di sotto del loro effettivo potenziale.



Ultimo rifornimento e cambio di gomme sulla Matra vincitrice a Digione. A voler contare, il numero dei meccanici non è regolare

(ma quando?)

Questa distinzione viene imposta dal dubbio che le Ferrari di oggi siano inferiori alle Ferrari del 1972, dubbio che è alimentato dalle constatazioni che abbiamo potuto fare sulle piste, vedendo le Ferrari non velocissime in rettilineo. Ed è avallato da dichiarazioni degli stessi uomini della Ferrari, che spiegano come — per ottenere determinati effetti positivi ai fini della stabilità — l'adozione della nuova forma aerodinamica anteriore abbia portato ad una diminuzione della velocità massima ottenibile.

In sostanza quindi resta senza risposta la domanda che ci si pone spontaneamente: *quale sarebbe la situazione se le Ferrari fossero uguali a quelle del 1972?* Domanda, senza risposta perché di macchine tipo 1972 non ce ne sono, e non possono essercene, almeno a breve scadenza.

La superiorità della Matra si è espressa in entrambe le direzioni che compongono la prestazione generale: velocità e tenuta di strada. Però più tenuta di strada che velocità massima. Segno che que-

ste macchine sono state costruite su progetti che hanno puntato soprattutto, appunto, alle doti generali del telaio, e non soltanto a quelle della potenza del motore. Il che non sorprende, da parte di tecnici francesi, poiché in Francia come in Gran Bretagna esiste una vera scuola di specialisti della tenuta di strada, cosa che non si può dire da noi, dove i cultori di questa disciplina tecnica sono veramente pochissimi. Alla Matra, poi, hanno anche raggiunto ottimi risultati nel campo dei motori, con il loro 12 cilindri a V che secondo le ultime notizie avrebbe superato i 500 cavalli in assoluto e che nelle versioni utilizzate sui prototipi di cavalli deve pur averne abbastanza, visto come camminano. Mettete tutto insieme e vedrete come non sia sorprendente che le Matra vadano bene.

Più sorprendente è che le **FERRARI** vadano male. Specialmente dopo la «indigestione» di vittorie (come l'ha definita Enzo Ferrari con una delle battute di cui si compiace), ottenute nel 1972.

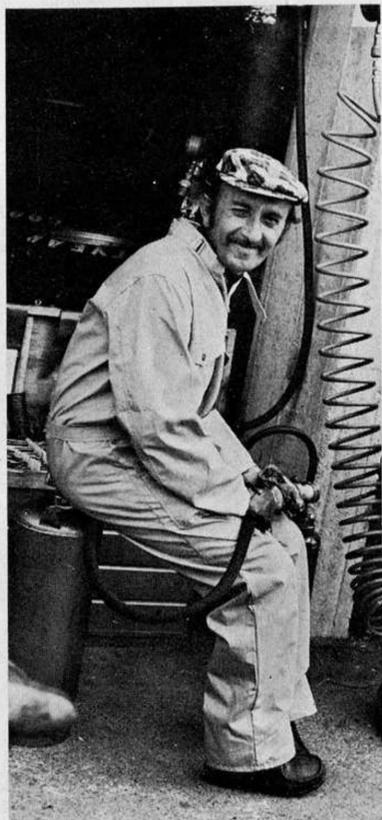
auto mirage dune-buggy

.... vi accompagna nelle ore più belle delle vostre vacanze

automirage

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

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



Ermanno Cuoghi è sempre di buon umore, anche quest'anno che c'è poco da ridere... Eccolo aspettare Merzario seduto sul contenitore di lubrificante, che è stato svuotato dei suoi 12 litri

A Digione, il servizio antincendio era assicurato da esperti dell'aeronautica militare. Eccone uno che sta indossando la pesante tuta di amianto ritorto



A sinistra, il box Matra si appresta a segnalare a Beltoise che può riuscire a superare Pace, come poi è infatti accaduto



Qui sopra, una trovata per fare prima nel cambio dei piloti: due elastici tesi liberano le cinghie di sicurezza non appena si schiaccia il bottone

Le avvisaglie degli inconvenienti che hanno caratterizzato le due corse 1973 cui la Ferrari ha partecipato, si erano già avute nel 1972, quando gli avversari che stavano diventando minacciosi hanno costretto i piloti a chiedere al mezzo tutte le sue risorse. Forse non sono state valutate adeguatamente; forse l'assillo di dover anche e soprattutto lavorare sulle F. 1, nel bailame degli scioperi e dei ritardi nelle forniture, ha fatto passare in secondo piano la pur avvertita necessità di migliorare le sport. Il fatto è che la 312 PB rinnovata appare inferiore, o almeno non superiore, alle 312 PB del 1972.

Non credo che ciò dipenda, come si ha tendenza a credere o a far credere, dal fatto che la macchina è stata allungata, con aumento del passo. E' molto più probabile che dipenda dal fatto che vi è stata una progressiva scalata verso dimensioni sempre più grandi dei pneumatici, diventati veri e propri cilindri, scalata che ha amplificato gli effetti delle tensioni che si creano nelle varie condizioni di gara. E questo continuo aumento delle dimensioni dei pneumatici, utile ai fini della trasmissione della potenza e della tenuta laterale, ha naturalmente sovvertito il comportamento delle sospensioni. Si aggiunga che tutto il lavoro compiuto dai tecnici della Ferrari per adattare i cinematismi delle loro sospensioni alle caratteristiche

dei pneumatici, lavoro abbastanza lungo, non solo è stato smiunito dalle nuove dimensioni, ma anche e soprattutto dall'aver la Ferrari cambiato marca di gomme. Le Firestone non sono ovviamente uguali alle Goodyear, come costruzione e come mescole, e se con le Firestone si era ottenuto un adattamento soddisfacente con le Goodyear è probabile che non ci sia ancora.

Equilibrio Matra pericolo per Ferrari

Poiché tutto questo, è chiaro, non può essere cancellato e certo richiede parecchio tempo prima di essere modificato, ecco che il futuro prossimo non si presenta molto felicemente, per la Ferrari. Almeno nei confronti della Matra che appare la macchina più equilibrata del momento.

Ai fini del campionato mondiale, comunque, e come vi abbiamo detto la settimana scorsa, la Ferrari può ancora sperare di conservare il titolo. Innanzi tutto perché la gara di Monza non presenta tutte le difficoltà che hanno esasperato le differenze nella tenuta di strada, offrendo maggior sfogo alla potenza massima ed alla penetrazione aerodinamica. Potrebbe perciò offrire alla Ferrari il modo di opporsi validamente alle Matra, anche perché con la probabile presenza di tre macchine essa potrebbe organiz-

zare un gioco di squadra che non permetta ad altri lo sfruttamento delle scie, o viceversa.

Poi c'è la sorprendente decisione della Matra di non andare alla Targa Florio, che se non era nel programma iniziale vi era entrata successivamente, tanto che i suoi piloti esperti delle Madonie (Pescarolo e Larrousse) erano già stati mobilitati. Ora la Targa Florio è stata di nuovo cancellata, su istigazione di uno dei consiglieri del signor Lagardere, come è cancellata la 1000 chilometri del Nurburgring, e per la Ferrari è tanta manna, perché in queste gare potrebbe raccogliere punti preziosi ai fini della economia finale, dopo quei 15 fortunosamente avuti a Daytona.

Solo che, e qui torniamo all'inizio di queste note, c'è la grande incognita delle nuove Alfa Romeo.

Non le vediamo a Monza, ed è poco probabile che le si veda a Spa, ma di certo saranno alla Targa Florio, il 13 maggio, e poi al Nurburgring. Non sono ancora state collaudate a fondo, almeno col confronto diretto che permetta di valutarne l'effettivo valore; ma da quello che si è visto finora nelle prove in Francia ed a Vallelunga, da quello che se ne sa, queste Alfa Romeo 33 col motore a 12 cilindri si presentano come avversarie temibili. Sono gli stessi piloti a definirle «molto buone» e si sa come i piloti di solito non siano spreconi negli elogi,

preferendo avere meriti personali, nelle prestazioni.

Rinnovata nell'aerodinamica e nel telaio, oltre che nel motore, l'ALFA ROMEO che stiamo aspettando con molta curiosità può essere il guastafeste, e sarebbe una lieta sorpresa per tutti noi. La dote principale della nuova macchina è data dalla tenuta di strada e dall'aerodinamica, e non è a caso che le nuove soluzioni siano venute dopo che alla Autodelta è comparso un tecnico di quella scuola francese di cui abbiamo parlato poco fa. Se, come crediamo, queste qualità si dimostreranno molto buone, occorrerà che il problema della specializzazione di qualche tecnico italiano nel campo specifico dei telai e delle sospensioni sia affrontato, con razionalità e decisione.

Aspettando l'Alfa Romeo

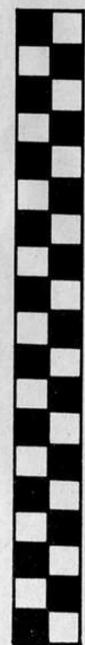
A Digione si è visto anche che la GULF-MIRAGE è in grado di stare almeno insieme alle Ferrari, segno di un costante progresso che promette l'inserimento anche di questa squadra nelle battaglie al vertice. A Daytona, ricordate?, una Mirage è stata in testa alla gara per oltre sei ore, ed a Digione Hailwood è stato a lungo davanti alle Ferrari di Pace e Ickx, prima di doversi fermare per una foratura. A Monza, a Spa, su percorsi molto veloci, le

Gulf-Mirage andranno meglio che sui circuiti tormentati, e quindi ci saranno anche loro nel prevedibile gruppone di testa della fase iniziale.

Infine le LOLA. A Digione si è visto come non fossero brillanti come lo erano state l'anno scorso. Si avverte, ed è peccato, che la squadra adesso non è più diretta in modo organico, e che la manutenzione delle macchine non è più tanto accurata. Forse la mancanza di coordinazione tra le varie attività rende difficile il lavorare con metodo, e si è visto che le macchine del Jolly Club sono arrivate in pista solo per l'ultimo giorno di prove, e quella «piccola» destinata a Schon-Canonica non del tutto preparata. Reine Wisell ha perduto una ruota durante le prove, ed anche questo è indice di una certa trascuratezza. Peccato, perché le macchine sono buone, come si è visto con quella con la quale Giorgio Pianta e Pino Pica hanno compiuto l'esordio con i tanti cavalli dei tre litri.

Da tutto questo scaturisce una sola conclusione, speriamo momentanea: per ora è la Matra la migliore, e se a breve scadenza ci sarà una possibilità di riscatto, per i nostri colori, essa verrà dall'Alfa Romeo. La Ferrari dovrà lavorare parecchio a rivedere la struttura stessa della sua macchina, e non è cosa che si inventi in un giorno.

Franco Lini



TROFEO RALLYES

SIMCA
AUSONIA - KLEBER



V8eBlogScans

CAMPIONATO 1973

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

ISCRIZIONI PRESSO

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

AGEVOLAZIONI D'ACQUISTO

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

INFORMAZIONI

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



L'ALTALENA
della
preparazione
con spunti
quasi da 007

MONZA - La «vigilia calda» della 1000 km di Monza è iniziata presto sul velocissimo tracciato di 5.750 metri, una settimana prima della gara con una serie di prove ad alto livello della FERRARI, ancora sotto lo « choc » delle due sconfitte di Vallelunga e Digione, ansiosa di ritrovare, nei tracciati ultraveloci, quella supremazia che le è stata perentoriamente tolta dalla MATRA-SIMCA nei tracciati più sinuosi.

Si è presentata poi l'ALFA ROMEO, e ad un certo punto le prove delle due squadre italiane si sono «incrociate» pur senza giungere ad un confronto diretto. La casa milanese ha dimostrato tutta la bontà della sua nuova realizzazione, e gli eccellenti risultati hanno reso anche più amara la decisione di non partecipare alla corsa. Eccovi la storia — giorno per giorno — di questa settimana di prove.



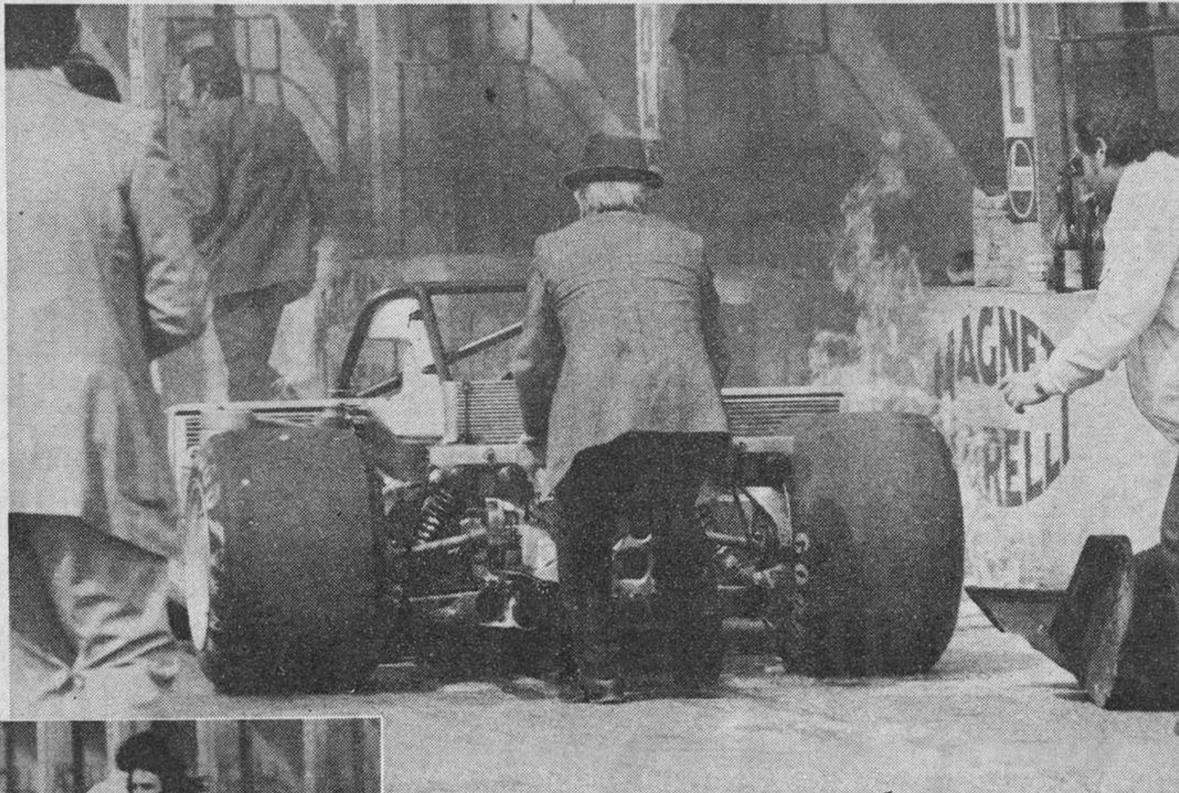
Cronaca di una vigilia (calda)

martedì 17 aprile

Comincia la FERRARI

Il gioco delle code 312 P

E' in pista la Ferrari che inizia con prove di assetto della vettura, con varie soluzioni di sospensioni (geometria e molle) e soprattutto di aerodinamica. Pur con un inizio stentato: la macchina, appena rien-



mercoledì 18

a PACE piace «lunga»

La ripresa è avvenuta di buon mattino, con il ritorno al miglior equilibrio; tant'è vero che il campione belga, pur con basse temperature ambientali, quindi con lentezza di conseguimento delle migliori temperature d'esercizio per le gomme, a miscela dura, ha girato d'acchito in 1'24"6, per scendere con estrema facilità a 1'24" e 3. Così definita la macchina (e l'allestimento dell'assetto, per le note difficoltà con riferimento all'asse trasversale, è tutt'altro che semplice), è stata compiuta l'interessante comparazione con le caratteristiche aerodinamiche del '72: stesso muso, meno deportante, della passata stagione e quella ben nota coda intermedia, con aletta sottile e di piccola corda a filo cofanatura, che è stata impiegata per la prima volta proprio in occasione della « 1000 Chilometri » monzese d'un anno fa.

In queste condizioni, la 312 ha guadagnato qualche linea in velocità massima, circa un centinaio di giri, pari a meno di 3 kmh, con un sottosterzo e un alleggerimento generale poco piacevole. Ickx ha raggiunto 1'24"9, ma quando s'è provato a togliere anche il piccolo « spoiler » anteriore, il tempo sul giro non è andato oltre 1'25" netti.

Dunque, la vecchia espressione aerodinamica, agli attuali standard delle esigenze di autotelaio e di caratteristiche funzionali dei pneumatici, è risultata negativa, riuscendo troppo lievi i miglioramenti velocistici e troppo ingenti le perdite di tenuta nelle curve più rapide, con risultato di peggiori tempi sul giro. Tuttavia, consideriamo una espressione di particolare saggezza nella sperimentazione, questa attuata dall'ing. Caliri, con la maggiore ampiezza di raffronto, per non lasciare nulla di intentato.

La riprova delle condizioni con carrozzeria '72 l'ha data anche Arturo Merzario, al qua-

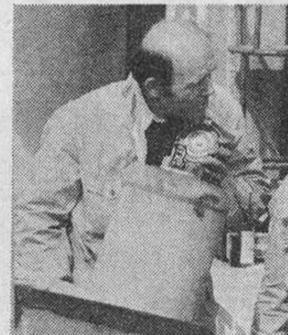
Enrico Benzing

CONTINUA A PAGINA 20

19

Al fuoco!!!

L'inizio delle lunghe e proficue prove della Ferrari, la settimana scorsa a Monza, è stato movimentato anche da questo incidente, che per fortuna non ha avuto conseguenze. Infatti, la Sport 312 P ha rischiato di prendere fuoco. Sopra, l'ing. Colombo allontana la vettura dal fuoco mentre gli altri (a sinistra) scappano. A destra, dopo Bellen-tani andava cauto ai rifornimenti...



trata da Digione, ha dovuto essere smontata per l'installazione d'un motore nuovo, a cui si sono aggiunti poi ritardi per pompe di benzina, limitatori di giri e Dinoplex, oltre ad un principio d'incendio in un rifornimento.

I fatti interessanti, sono dunque questi: livelli di velocità con le diverse soluzioni aerodinamiche, coda lunga o coda corta, a parità di gomme, con un motore leggermente più potente della versione '72 (e 2/3 dell'impiego numerico di Vallelunga), a quota 465 cavalli circa, quindi una decina di cavalli in più, che si pagano con un regime di rotazione di 600 giri più alto. Il punto di riferimento è dato dal primato ufficioso dell'anno scorso in prova, notoriamente di 1'24"75 a 244,248 km orari di media, con la Ferrari guidata da Peterson, tale tempo era scaturito dal citato livello di potenza, telaio a passo corto, con gomme teoricamente meno efficienti e con un minor carico aerodinamico, cioè con più bassi coefficienti di resistenza, tanto da raggiungere

velocità di punta superiori ai 300 orari.

Oggi, con gli aumentati carichi, con le nuove gomme, con le superiori potenze e con il diverso assetto dal telaio, le velocità di punta sono inferiori d'una decina abbondante



Tre volti di un'incertezza, all'inizio delle prove Ferrari. Da sinistra, Pace, Rocchi e Merzario

di km all'ora, ma favoriscono miglioramenti del tempo sul giro di qualche decimo di secondo.

Infatti, con gomme di 15 pollici posteriori e profilo più alto e con la carrozzeria nettamente più deportante che

abbiamo visto esordire a Vallelunga e continuare la sua esperienza a Digione, Jacky Ickx ha cominciato la serie di prove girando sul piede di 1'25"5. Con correzioni di sospensioni, « camber » anteriore, molle, eccetera, la progres-



sione è stata continua, fino a scendere ad un miglior tempo di 1'24"4 pari a 245,260 kmh. E' a questo punto che si cerca di scoprire l'influenza del carico aerodinamico e delle velocità massime sulla possibilità di incremento del tempo sul gi-

ro, una volta trovato un assetto di autotelaio che è apparso soddisfacente a Ickx, soprattutto al curvone e all'Ascari. Si toglie il piccolo « spoiler » anteriore, costituito dal noto prolungamento inferiore del muso, e si porta a zero gradi



l'angolo di incidenza dell'aletta posteriore, prima inclinata di 4-5 gradi. Ma il sopraggiungere della sera e un piccolo difetto a un iniettore hanno fatto interrompere l'esperienza, che a giudizio di Ickx non sembrava troppo positiva.



TRASPORTI SPECIALI per l'autodromo

A differenza di quanto fece l'A.C. Roma per la «SEI ORE» di Vallelunga, l'A.C. Milano ha predisposto, d'accordo con l'A.T.I. un servizio di mezzi speciali per far raggiungere l'autodromo di Monza anche a chi è senza vettura.

● PARTENZA DA MILANO, piazza Duomo, capolinea a lato del Monumento a Vittorio Emanuele II e arrivo a Biassono (ingresso di S. Maria alle Selve). Le partenze avverranno alle ore 8,45; 9,00; 9,15; 9,30; 9,45; 10,00.

All'ANDATA sarà effettuata un'unica fermata intermedia alla Stazione Centrale; al RITORNO saranno effettuate le fermate di Vedano Campana, Stazione Centrale (piazza IV Novembre) e all'ingresso di corso Venezia.

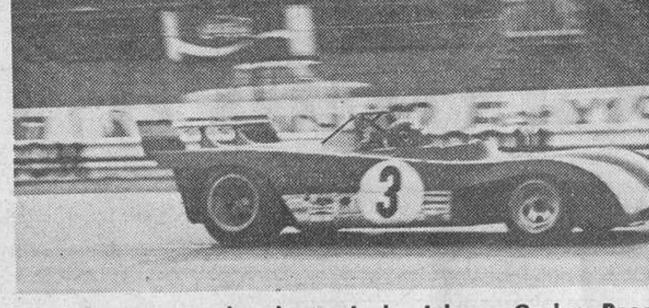
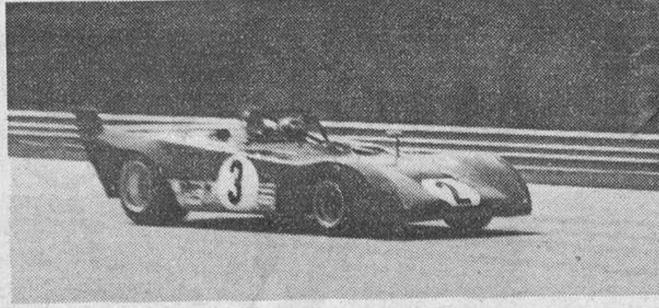
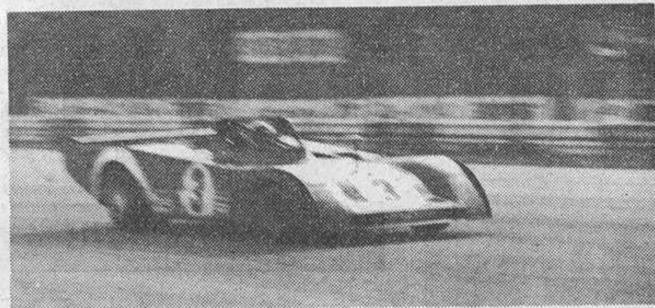
● Dalla stazione terminale di Sesto S. Giovanni della Metropolitana sarà effettuato un servizio autobus sempre per Biassono (ingresso S. Maria alle Selve). Le partenze avranno inizio alle ore 6,30 e si susseguiranno ogni venti minuti fino alla 12,30. Alle 13,30 ed alle 14,10 sempre dalla

Stazione Terminale della MM di Sesto S. Giovanni partiranno altre due corse per l'Autodromo.

● Verranno effettuate tra Sesto S. Giovanni e Biassono sia per l'andata che per il ritorno tutte le fermate della linea automobilistica Sesto-Monza-Carate.

Le corse per il ritorno saranno effettuate immediatamente dopo il termine della manifestazione con frequenza sempre più intensa. L'ultima partenza avverrà da Biassono verso le ore 17,00.

● All'INTERNO dell'Autodromo per la giornata di gara (6,30 - 18), sarà a disposizione degli spettatori, che dovranno lasciare le autovetture negli appositi parcheggi, un servizio gratuito di microautobus per gli spostamenti lungo i viali dell'Autodromo.



Code di vario tipo, musci con numeri diversi, carenature ed ali sperimentali nella sarabanda di prove della Ferrari a Monza, con al volante Jacky Ickx e Carlos Pace

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

le sono bastati pochi giri, data la sua lunga esperienza nei collaudi di questa vettura, per intenderne l'inopportunità, girando sul piede di 1'26", finché, con maggiori insistenze e con bravura abbastanza eccezionale, è riuscito ad ottenere la migliore prestazione in 1'25"2.

A questo punto, Jacky Ickx ha dovuto lasciare Monza, per recarsi a Maranello a provare la B3 di «F.1», mentre da Londra giungeva Carlos Pace a dar man forte a Merzario per questa importante seduta di prove. Rimessa la vettura nella sua versione '73, dopo che anche Carlos Pace ha segnato cattivi tempi con la carrozzeria '72, le prestazioni sono andate rapidamente crescendo.

Quindi, s'è giunti all'esperimento più interessante: quello dell'applicazione d'una coda lunga al frontale tipo '73. E' la stessa coda lunga costruita l'anno scorso per Le Mans e utilizzata soltanto nel corso di prove; corretta e alleggerita, pur con provvisorie bombature ai parafranghi, per ospitare le gomme più larghe d'oggi, a questa coda è stata applicata la stessa ala della cofanatura '73, in un compromesso ben azzeccato tra miglioramento di coefficiente di forma e possibilità di intervento, con questo profilo, di corda e disegno più efficiente, nell'aumentare a piacimento il carico aerodinamico posteriore.

Questa versione a coda lunga è piaciuta subito a Pace, pur con necessità di dare un certo angolo, dell'ordine di 5-6 gradi, al profilo alare; e, dopo un inizio circospetto, a 1'32"-1'28", è sceso a 1'25". Solo che a questa fase di sviluppo della ricerca s'è aggiunta un'ultima variazione: quella dell'accorciamento degli scarichi, con grossa influenza nell'andamento della curva di potenza. In queste condizioni, migliorando ancora l'equilibrio tra il frontale e la coda lunga, Carlos Pace ha guadagnato a vista d'occhio, spingendosi fino a 1'24"1, a 246,135 km orari di media, che resta la migliore prestazione di queste prove private. Altre correzioni sono state aggiunte, nel tentativo di guadagnare velocità con minori incidenze dell'ala, finché il sopraggiungere della sera ha fatto interrompere le prove.

Anche Merzario ha dovuto «assaggiare» le condizioni predisposte da Pace, con un paio di tornate, trovando la macchina decisamente più veloce, ma con preoccupazioni e riserve per un assetto definitivo in corsa, dove sorpassi azzardati possono essere compiuti anche al curvone o all'Ascari.

Infine, è rimasto l'interrogativo dell'effetto dell'accorciamento degli scarichi: con la coda lunga, questo ha consentito di guadagnare 300-400 giri in quinta, con i tempi sul

Prima, però, s'è resa necessaria la sostituzione di un altro motore, per il manifestarsi di segni di stanchezza di quello utilizzato nelle due precedenti giornate. Ed il montaggio è avvenuto con la soluzione degli scarichi più corti, quindi nelle stesse condizioni del mercoledì sera. E' stata anche montata una quinta leggermente più lunga, con una differenza di 250 giri al regime massimo, e, dopo le citate prove con la carrozzeria '73, Merzario ha insistito molto

torii, telai e pneumatici) degli ultimi due anni, specie con riferimento ai progressi della «Formula 1» ed ai primati di queste monoposto sul terreno monzese.

Dimostrazione sterile, si dirà, giacché è mancato l'attesissimo debutto dell'inedita dodici cilindri alla «1.000 chilometri». Ma se il costruttore non è ancora sicuro delle doti di tenuta alla distanza, per ritardi di preparazione dovuti a varie ragioni, indipendenti dalla sua volontà o capacità (non c'era la possibilità materiale di assemblare un motore in tempo per le prove ufficiali), questa decisione va intesa come prova di

comprendere la decisione dell'Alfa Romeo. Si tratta del nome della più grande industria di serie attualmente impegnata al cento per cento nella competizione e del marchio di maggiore tradizione oggi sulle piste; se manca la comprensione, come accertato, le ripercussioni potrebbero essere troppo negative.

Ma guardiamo a queste prove monzesi della 33 TT 12 con una premessa importante per il tecnico: l'impiego di gomme con mescola intermedia, quelle usate recentemente a Vallelunga, per intenderci. Obiettivamente, data la parità di marca di pneumatici con la Ferrari, questa precisazione è onesta e doverosa, giacché tutte le prove compiute dalla 312 modenese nei giorni scorsi sono avvenute con gomme di mescola più dura, cioè le gomme destinate alla corsa. Non che le differenze siano ingenti, limitandosi in teoria a pochi decimi di secondo, forse un paio circa; variazioni più cospicue si avrebbero con le mescole soffici, solo da qualificazioni che non sono state utilizzate nemmeno dall'Alfa Romeo.

CLAY prova sul bagnato

Il fatto significativo è che la nuovissima 12 cilindri milanese, con Stommelen al volante, è partita a ritmo fortissimo fin dai primi giri del giovedì mattina, subito al livello di 1'23"5 e di un eccellente 1'22"9 dopo una ventina di tornate. Questo con gomme posteriori di 13 pollici di cassetamento e senza il minimo intervento per le correzioni aerodinamiche o di assetto.

Un vero peccato è stato il sopraggiungere della pioggia alla ripresa pomeridiana delle prove; soprattutto per l'arrivo di Clay Regazzoni, che per la prima volta è salito su questa macchina, prima con gomme da bagnato, per qualche giro d'assaggio, alla presenza del dott. Luraghi, presidente dell'Alfa Romeo, e poi con le «slick», pur con i soli rettifili asciutti e le curve di Lesmo e la parabolica ancora umide.

Ebbene, in queste condizioni, il campione ticinese riusciva a girare tranquillamente in 1'31"5: in tutto una ventina di tornate, per scendere entusiasta della nuova costruzione dell'Autodelta. «Si sente subito l'alto livello di potenza — ha dichiarato Regazzoni — quel che più mi piace, in questa macchina, è la leggerezza e la precisione dello sterzo e il comportamento in curva. C'è un piccolo sottosterzo nell'iscrizione, ma poi, appena impostata la curva, la macchina sta giù come sui binari. Fantastica!».

Senza superare regimi di 10.600-10.700 giri in quinta, la 33TT 12 ha toccato punte di velocità massima di 303 Km. all'ora, alle fotocellule.



Una foto simbolica, Alfa e Ferrari fianco a fianco ai box di Monza nelle prove libere di giovedì scorso. L'Alfa ha «sparato» grosso, ma i piloti Ferrari non hanno abboccato e si sono tenuti ad un regime di giri prudenziale. Ci ha pensato poi Ickx, in prove ufficiali, a tranquillizzare anche l'ing. Colombo

giro che abbiamo visto; ma quali incrementi avrebbe dato con la versione '73 della cofanatura più corta con identico profilo alare?

giovedì 19

MERZARIO a 306 Kmh poi l'ALFA!

E' per risolvere questo interrogativo che le prove hanno dovuto avere un'ultima appendice il giovedì mattina, con Merzario, ripartito Pace per Brands Hatch, dove l'aspettavano i collaudi della nuova Surtees «F.1».

con la rinnovata coda lunga (8 centimetri più corta di quella per la versione Le Mans '72), con cui ha segnato un buon tempo di 1'23"8. Secondo le fotocellule installate giovedì mattina dall'Alfa Romeo, per le proprie prove, prima della parabolica, la velocità massima di questa versione della 312 a coda lunga sarebbe riuscita di 306 km orari.

Sempre giovedì è scesa in pista L'ALFA ROMEO che ha dimostrato, con il «test» monzese di essere al vertice delle possibilità tecniche d'oggi, nell'ambito delle vetture sport e in fatto di prestazioni assolute con la sua nuovissima 33 TT a 12 cilindri. I tempi sul giro ottenuti da questa macchina, infatti, hanno per la prima volta ristabilito le proporzioni con gli sviluppi tecnologici (mo-

serietà. Il tema tecnico è di 1.000 km. e l'Alfa Romeo non lo vuole affrontare senza la certezza di svolgerlo appieno.

Dal nostro punto di vista, tuttavia, condanniamo anche questa posizione di rigorosa serietà, considerando che la corsa è sperimentazione, che questa sperimentazione è preziosissima per una vettura nuova eppur già tanto dotata e che non chiedevano assolutamente a tale vettura, alla prima uscita, uno svolgimento completo del tema tecnico, con la necessaria tenuta alla distanza: abbiamo tutta la comprensione che si ha per la fase iniziale di ogni sviluppo, bastandoci anche pochi giri di corsa.

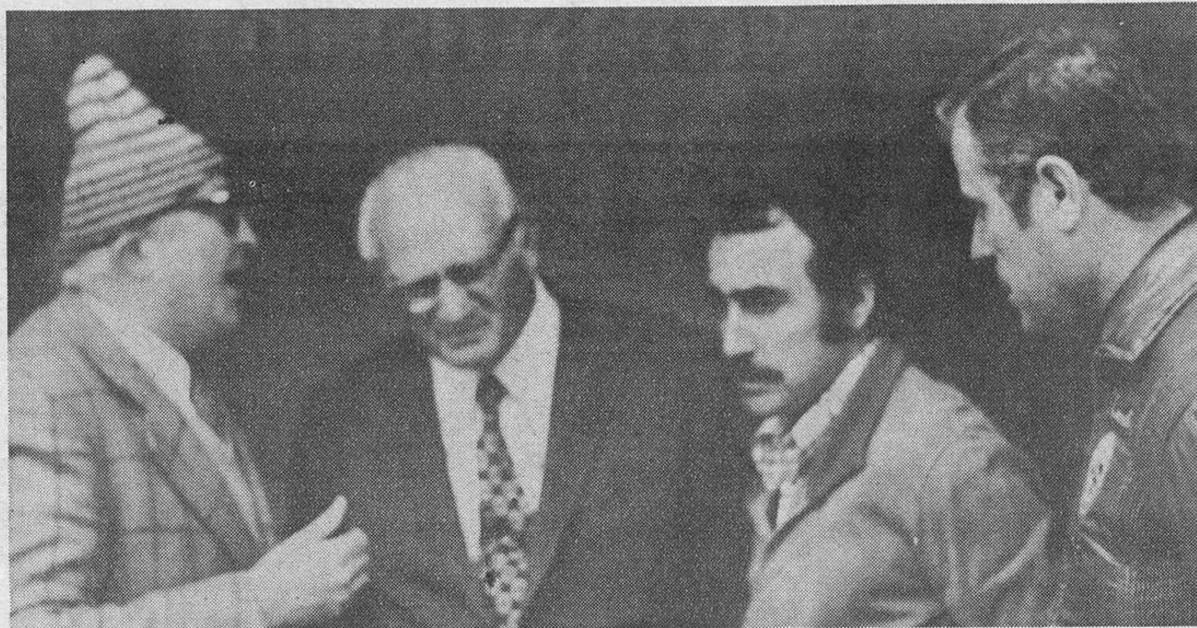
Purtroppo, però, questa è la posizione nostra e degli sportivi di vecchio stampo; oggi, bisogna ammettere un deterioramento notevole di valori nella grande massa degli sportivi, oltre ad una esasperazione nello stesso ambiente tecnico, per cui possiamo

il record di STOMMELEN e il giudizio di CLAY a convincere LURAGHI

I piloti Alfa non sono apparsi convinti dalle dichiarazioni del Presidente Luraghi, che ha rinviato alla Targa Florio la prima uscita della 33tt12, la vettura che, dopo anni, sembra finalmente riproporre sul serio un'Alfa competitiva sulla scena del mondiale automobilistico. L'Alfa cupolone ha conquistato subito Regazzoni, ha infranto Stommelen, ha stupito de Adamich e Revson; ma ha rotto le difese dei massimi dirigenti Alfa che sembrano giocare a rimpiattino con le corse. Spendono centinaia di milioni per questa esperienza ma poi si evita il confronto! Se potessero, si accontenterebbero dei paragoni a distanza con i cronometri. Quel che è peggio, poi, decidono di rinviare un debutto che a Monza, magari, poteva avere una chance di buona figura (tenuta a parte), e vanno a rischiare in Targa Florio che è l'unico tracciato che può togliere all'Alfa quella competitività che si è ritrovata col boxer 12 cilindri. Un motore che, guardacaso, ha dovuto trovarsi i materiali all'estero perché non avesse più fastidi! Ma allora non è colpa degli scioperi...

Comunque, la vera fase importante dei collaudi la si è avuta con le prove del venerdì, in cui s'è messo mano all'aerodinamica e alle caratteristiche delle sospensioni anteriori. (E anche se non è servita a far cambiare idea al boss Alfa dr. Luraghi) ha cominciato Stommelen, con la riduzione da 5° a 3° dell'incidenza del profilo alare posteriore; l'aumento di velocità massima ha permesso di scendere da 1'23"3 a 1'23"1, con le punte di 311 km. all'ora.

In condizioni di pista peggiori, ha proseguito l'esperimento Regazzoni, che, con la stessa variazione dell'ala, passava da 1'23"4 a 1'23" netti. Però, con un po' di sottosterzo all'inizio della curva, tale da richiedere correzioni all'avantreno, con leggero « spoiler » sotto il muso e un lieve aumento di « camber ». E' a questo punto, nel primo pomeriggio, che Rolf STOMMELEN, all'estremo dell'impegno, ha spiccato il magnifico tempo di 1'22"2 a 251,824



L'ing. Luraghi, presidente dell'Alfa, è apparso a Monza per vedere cosa era capace di fare la sua Sport 12 cilindri. Eccoli in un box con Regazzoni, che si è dichiarato entusiasta della vettura. Stommelen, poi, ha « regalato » a Luraghi quel magnifico tempo sul giro

km. orari di media, tempo che oltre a battere qualsiasi primato fino ad allora esistente per le vetture sport, anche le cinque litri del '71, mai sotto 1'24" netti, migliora anche il vecchio limite della « F. 1 », 1'22"4 segnato dalla Matra di Amon due anni fa nelle prove ufficiali, quindi con scie.

Stommelen (al quale alcuni addirittura accreditano 1'122" netto) ha dato qui veramente il massimo ed il suo sforzo spasmodico glielo si è letto sul volto appena rientrato al box; non per nulla è considerato oggi uno dei migliori piloti al mondo per vetture sport. La sua migliore soddisfazione, tuttavia, come ci ha spiegato, non è soltanto questa della prestazione d'eccezione, bensì il fatto che l'assetto da lui scelto per l'autotelaio, dopo tante prove, sia stato giudicato eccellente da tutti i migliori guidatori Alfa Romeo del momento, prima Revson ed ora Regazzoni.

Il completamento del « test » è avvenuto con le gomme posteriori da 15 pollici di calettamento, risultate peggiori, e soprattutto con la riprova di Regazzoni, il quale ha sfoggiato una rapidissima assestazione alla nuova vettura. In-

fatti, il forte pilota ticinese ha voluto rivedere le varie condizioni, con meno barra alle sospensioni anteriori, minore incidenza dell'ala posteriore, senza scendere sotto il pur ottimo limite di 1'23" netti.

Il « carattere » dell'Alfa

Il ritorno alle gomme su cerchi di 13 pollici, con leggero carico aerodinamico posteriore, ha consentito a REGAZZONI di varcare anche lui il muro di 1'23" e concludere con 1'22"3, perciò allo stesso livello di Stommelen, trattandosi di tempi rilevati da noi e non da cronometristi ufficiali, quindi con possibilità di lievi scarti.

E' questa la riprova più eloquente delle possibilità della 12 cilindri Alfa Romeo, nella sua eccellente somma di caratteristiche funzionali, per efficienza di autotelaio, utilizzazione delle potenze e soprattutto per i migliori caratteri aerodinamici finora proposti da una sport di moderna concezione.

CONTINUA A PAGINA 22

V8eBlogScans

Inutile per la SPAGNA la doppia B.3

MONZA - Assieme alla 312P, la Ferrari aveva portato a Monza per Ickx, martedì scorso, anche la monoposto B3 per un collaudo definitivo prima della spedizione della macchina a Barcellona per il Gran Premio del 29. Purtroppo la macchina è stata rispedita a Modena fin dalla stessa mattinata, per il verificarsi, appena sbarcata dal camion, di una perdita di carburante che non era riparabile sul posto. Il pilota belga ha quindi interrotto, mercoledì, le sue prove a Monza per andare a Fiorano a provare la macchina con cui parteciperà al Gran Premio di Spagna. Nella stessa occasione, Ickx ha iniziato i collaudi della seconda B3 monoscocca, che si differenzia da quella già nota per il fatto di avere i radiatori sdoppiati anteriori e, non sui fianchi. Purtroppo, il maltempo non ha permesso di mettere a punto perfettamente la seconda macchina, che ha accusato anche qualche problema, per cui non è certo che essa venga portata a Barcellona, come in un primo tempo sembrava deciso.

REGAZZONI ripaga (con un «NO» alla MATRA) la cordialità Ferrarista



C'è sempre una grande amicizia tra Regazzoni e quelli della Ferrari, e le prove in coabitazione a Monza sono state un'occasione per salutarsi cordialmente. Regazzoni ha rifiutato l'offerta Matra per Spa, dove pare che l'Alfa non ci sarà ancora. A sinistra, si discute al box Alfa: Chiti, Luraghi, Regazzoni e Zeccoli. Qui sopra, Regazzoni qui con Caliri e Merzario, andrà ora a provare la Targa



● Al posto della vecchia che è stata demolita, è in avanzata fase di costruzione all'Autodromo di Monza una grande tribuna patrocinata dalla FIAT e denominata Tribuna FIAT-ABARTH, che sta sorgendo all'esterno della seconda curva di Lesmo, nello stesso posto della precedente. Viene costruita in ferro e cemento ed avrà una capienza di oltre 1600 posti a sedere. Entrerà in funzione per il Gran Premio della Lotteria di Monza del 29 giugno.



I tempi di PROVA nella prima giornata

SPORT 3000 - Ickx (Ferrari) 1'21''80, alla media di kmh 253,056; Cevert (Matra) 1'21''87; Merzario (Ferrari) 1'22''74; Reutemann (Ferrari) 1'22''90; Redman (Ferrari) 1'23''07; Cevert (Matra) 1'23''19; Bell (Gulf M Goswessoe) 1'23''93; Larousse (Matra) 1'24''3; Schuppan (Gulf M) 1'26''86; Facetti (Alfa Romeo) 1'27''03; Pianta (Lola) 1'27''46; « Pam » (Alfa Romeo) 1'28''36; Jost (Porsche) 1'33''28; Haldi (Porsche) 1'39''10; Oliver (Porsche) 1'40''81; Ligier (Ligier) 1'40''89; Wicky (Porsche) 1'42''61.

SPORT 2000 - Gaspar (Lola) 1'37''75; Pinhol (Lola) 1'39''46; Cabral (Lola) 1'38''10; Santos (Lola) 1'39''11; Fallo (Lola) 1'56''99; Dolhem (Lola) 1'43''33; Gagliardi (Lola) 1'44''27; Serblin (March) 1'35''86; de Adamich (March) 1'34''57; Rassega (Chevron) 1'39''37; Tango (Chevron) 1'40''35; Moreschi (Chevron) 1'54''79; Pozzo (Chevron) 1'38''16; Formento (Chevron) 1'35''05; Harrower (Chevron) 1'46''22; J. Bell (Chevron) 1'42''70; Capuano (Chevron) 1'38''88; Cerulli (AMS) 1'35''31; Finotto (AMS) 1'34''24;

Berruto (Fiat A.) 1'47''26; Becker (Porsche) 1'48''92; Clever (Porsche) 1'56''05; Carron (Porsche) 1'50''28; Aeschlimann (Porsche) 1'44''74; Schon (Lola) 1'41''93; « Pal-Joe » (Lola) 1'40''23.

SPORT 1600 - Nardari (Chevron) 1'50''18; « White » (Chevron) 1'44''48; Lise (Chevron) 1'41''06; Grano (Chevron) 1'39''47; Nesti (Chevron) 1'36''72; Tondelli (Chevron) 1'42''18; Bottanelli (Abarth) 1'45''75; Mola (Abarth) 1'51''99; « Mici » (Lola) 1'45''80.

GRAN TURISMO OLTRE 3000 - « Gero » (De Tomaso) 1'41''87; Gottifredi (De Tomaso) 1'39''25; Radicella (Ferrari) 1'56''10.

GRAN TURISMO 3000 - Müller (Porsche) 1'39''66; Follmer (Porsche) 1'41''72; Schurti (Porsche) 1'38''61; Siegle (Porsche) 1'47''80; Hebershard (Porsche) 1'45''67; Schikentanz (Porsche) 1'40''92; Kremer (Porsche) 1'40''75; Fitzpatrick (Porsche) 1'39''35; Keller (Porsche) 1'42''50; Birrane (Porsche) 1'46''23; Craft (Porsche) 1'41''14; Che-neviere (Porsche) 1'41''20; Zbinden (Porsche) 1'44''20; Haldi (Porsche) 1'41''21; Bonomelli (Porsche) 1'40''48; Zeccoli (Porsche) 1'42''67.

domenica 22

CEVERT mortifica le F.1...

Antefatto vero importante, della 1000 dopo le già eccellenti prestazioni sfoggiate dalla nuovissima Alfa Romeo: i tempi sul giro spiccati dalla Matra di Cevert nella prima fase di preparazione, durante le prove private del sabato e della domenica.

Tutto ciò a riprova del fatto che soltanto adesso le vetture sport mettono in luce una somma di progressi autentici, ristabilendo nel modo migliore il rapporto fra le proprie prestazioni e quelle delle vetture di « formula 1 » a parità di motori di tre litri, ma con differenze di peso e di caratteristiche aerodinamiche, alla luce del diverso tema tecnico della distanza da coprire in corsa e ormai in condizione di equivalenza per l'apporto dei pneumatici.

Infatti, si valuta a Monza una differenza dell'uno per cento circa, o poco più, mediamente fino a un secondo per il tempo sul giro tra « F. 1 » e Sport. Ebbene, il limite della monoposto è del '71 con 1'22''4 a 251,213 km orari per merito della Matra di Amon in prova, mentre per le Sport le prove dell'anno scorso (Peterson sulla Ferrari), con 1'24''75 a 244, 248 km orari, la prestazione limite riusciva leggermente inferiore alle possibilità tecnologiche del momento in assenza d'una concorrenza autentica. Tanto che si sarebbe benissimo dovuto superare il primato assoluto delle cinque litri: 1'24'' netti, opera della Porsche 917 dell'indimenticabile Rodriguez nella « 1000 chilometri del '71 ».

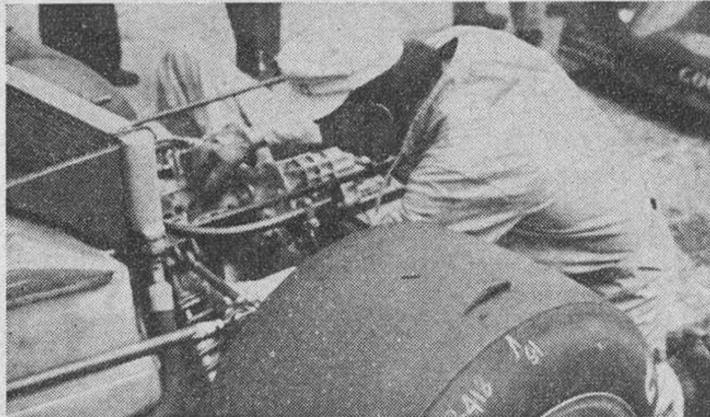
Adesso, tuttavia, il livello tecnico è ben chiarito; prima dal tempo di 1'22''2 dell'Alfa Romeo di Stommelen del venerdì e poi, con maggior valore, dalla Matra-Simca di Cevert domenica. In quell'occasione, abbiamo assistito per la prima volta a questo « exploit »: una vettura Sport che abbia saputo affrontare il curvone tutto in pieno, senza un minimo accenno di staccata. Ma da parte Matra, il buon equilibrio d'un telaio vecchio ed efficiente e l'apporto d'un motore veramente potente lo si è visto fin dal primo contatto con la pista — Cevert ha segnato d'acchito tempi di 1'23'', un punto di partenza veramente significativo. Poi sono state effettuate prove con una cofanatura posteriore a coda sdoppiata e allungata, simile a quella di Le Mans '72, con profilo alare trasversale e l'aggiunta di vistose pinne di deriva verticali alle due estremità.

Senza scendere sotto 1'25'', Cevert ha scartato questa soluzione ed ha optato per quella a coda corta, la stessa vista a Vallelunga e a Digione, con lieve correzione di profilo alare, a coda allungata, ed ha concluso con 1'22''8 utilizzando un cambio sperimentale.

La domenica mattina, fatti pochi aggiustaggi e usando gomme di mescola media, i tempi sono scesi con bella progressione, fino al limite di 1'21''6 pari a 253.675 km orari. Anche per questa vettura com'è avvenuto per le Ferrari e per le nuove Alfa Romeo i migliori tempi sul giro si ottengono con velocità di punta pressoché identiche a quelle di un anno fa, con maggiori potenze installate, che hanno la funzione di assorbire le crescenti deportanze e le superiori resistenze aerodinamiche predisposte al più intenso sfruttamento delle caratteristiche funzionali delle gomme. Le macchine insomma, sono aerodinamiche più « caricate », sviluppano velocità quasi del tutto identiche ma accelerano e hanno velocità di percorrenza delle curve decisamente superiori.



Sopra, Regazzoni in visita di cortesia al box Ferrari, dispiaciuto di non poter correre. Sotto, la Matra di Cevert, con un buco nel carter, è trainata ai box

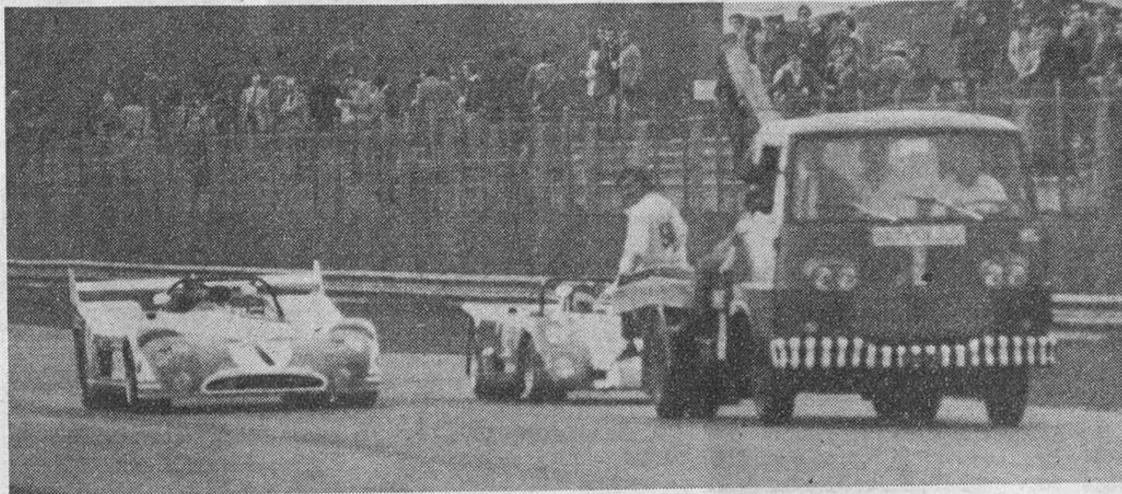


Durante queste prove, le Ferrari non sono andate immuni dagli inconvenienti ai pneumatici che l'hanno afflitta in questi tempi. Ecco una gomma con un inizio di dechappaggio che ha costretto ad una sosta forzata Merzario al box

lunedì 23

prima giornata di PROVE ufficiali

...poi ICKX annulla lo svantaggio



Nella prima giornata di prove ufficiali, si giunge all'attentissimo confronto Ferrari-Matra, l'una con le tre macchine nell'assetto definito dai collaudi della settimana scorsa e l'altra nel proseguimento o nella riprova delle fresche conquiste. Sulla Matra di Cevert si monta un motore dei più dotati (si parla di oltre 490 cavalli) con cambio Hewland di tipo normale e tutto è pronto per tentare subito la rincorsa ai migliori tempi.

Sfortunatamente però il motore cede dopo tre giri e Cevert è bloccato a Lesmo dopo un punto di partenza a quota 1'23''9. La partita è già seriamente compromessa anche se il campione francese potrà salire poi sulla seconda vettura, quella di Larousse (Pescarolo e Beltoise non si sono presentati alla prima sessione di prove) ed ottenere ugualmente un tempo di rilievo.

Per la Ferrari il processo è diverso e assai razionale: la scelta è caduta sulla versione a coda lunga, certamente la più redditizia, ed il telaio ha raggiunto importanti miglioramenti di assetto, sulla scorta degli insegnamenti forniti in tre giornate precedenti di prove, per geometrie di sospensioni ed anche per distribuzione dei pesi, con piccoli ritocchi, il più evidente dei quali è il passaggio dell'installazione della batteria dalla posizione posteriore a quella anteriore, sotto il parafango destro. Ciò ha concorso a migliorare i momenti di inerzia sull'asse trasversale della vettura ed a ridurre sensibilmente i comportamenti sottostanti precedentemente lamentati.

Due diversi rapporti di trasmissione sono stati allestiti, con una quinta leggermente più corta sulle vetture di

Ickx-Redman e Merzario-Pace e d'un soffio più lunga su quella di Reutemann-Schenken (alle prime prove sono mancati Pace e Schenken). Nell'insieme anche i motori impiegati sono apparsi migliori con livelli di potenza di 480-485 cavalli a 11.600-11.800 giri, quindi in condizioni di parità con i V-12 francesi. Nella prima fase delle prove sono state curate soprattutto le condizioni di corsa, con gli assetti definitivi, poche correzioni, gomme a mescola più dura e piccole variazioni aerodinamiche con lieve modifica degli angoli di incidenza del profilo alare posteriore.

Ancora una volta la saggezza strategica degli ingegneri Colombo e Caliri ha avuto ragione e la buona preparazione generale ha dato i suoi frutti. Ickx ha girato immediatamente in 1'23''11 a 249,068 km orari di media, indicando che proprio questo è o potrebbe essere il suo ritmo di corsa. Parimenti, Merzario ha girato in 1'23''40 e Reutemann in 1'24''52, dopo che Cevert ha dovuto interrompere bruscamente la sua sfuriata al limite di 1'23''19. Degli altri maggiori contendenti le Mirage di Bell e Schuppan (Hailwood era a Thruxton e Ganley non ha provato inizialmente) erano sul piede di 1'24''29 e 1'26''86, con la seconda Matra di Larousse a 1'25''71.

In casa Ferrari, allora, visto l'eccellente comportamento d'insieme delle vetture, favorevolmente giudicate sia da Ickx che da Redman e Reutemann (che non le avevano più provate dopo le ultime modifiche) s'è puntato al miglioramento ulteriore delle prestazioni con l'ausilio delle gomme a mescola più tenera del tipo

medio, dati i caratteri di Monza, dopo una breve pausa dovuta anche ad una leggera pioggia caduta a metà pomeriggio. Con queste gomme la progressione è stata rapidissima e nel giro di poche tornate è stato Ickx ancora una volta il più rapido scendendo progressivamente fino a 1'22'' e al limite estremo di 1'21''80 pari a 253,056 km orari, che costituisce il nuovo record assoluto (ufficialmente parlando) della pista monzese. La buona preparazione della Ferrari ha dato le risultanze che tutti ci aspettavamo e anche se qualche decimo ancora potrà essere guadagnato siamo già in prossimità dei limiti massimi possibili oggi.

A questo eccellente 1'21''80 di Ickx il bravissimo Cevert ha tentato di rispondere salendo sulla seconda Matra-Simca come s'è detto; ma qui ha incontrato qualche contrarietà (ha fatto anche un testa-coda) in seguito al bloccaggio delle pastiglie dei freni anteriori, per surriscaldamento che gli ha fatto perdere tempo prezioso. Tuttavia la sua classe ha saputo affiorare inesorabilmente ed ecco la risposta a soli 7/100 di differenza dal leader della Ferrari ottenendo 1'21''87.

Quel che più conta per noi è il fatto che la progressione sia stata assai compatta per tutti i piloti della Ferrari: Merzario ha saputo spingersi a 1'22''74 e tempi di 1'22''90 e 1'23''07 sono stati ottenuti rispettivamente da Reutemann e Redman. Ciò che conferma ancora una volta l'ottimo equilibrio globale di forze. Qualche progresso l'ha fatto anche la Gulf-Mirage, con 1'23''93 di Bell, lasciando Schuppan sempre a 1'26''86 mentre Larousse scendeva a 1'24''32.

MONZA - Ickx ha sottolineato con questa sonora risata (foto a destra) la conferma che l'altoparlante di Monza dava al suo tempo eccezionale 1'21''80 ottenuto quando mancavano poco meno di trenta minuti alla fine della prima giornata di prove della 1000 KM italiana. Era finito anche l'incubo dei due secondi e mezzo di vantaggio che la Matra, nelle prove non ufficiali, aveva segnato rispetto alla Ferrari.

Avvicinato Ickx dopo la fine delle prove (e dopo che Cevert con una macchina non sua gli altava nel collo a 7 centesimi di secondo) il belga si è detto abbastanza contento della 312 P « varata ». Erano sparite tutte le paure di qualche ora prima quando Cevert, andato nel recinto dei box Ferrari e fermatosi a parlare con Ickx, gli confidava che con la Matra-Simca il curvone lo prendeva « in pieno ». Ickx scuoteva la testa e replicava che con la Ferrari doveva alleggerire e anche frenare. « Ci sono state molto utili le prove dell'altra settimana — diceva il belga — sinceramente oggi non credevo di farcela a fare

un tempo simile, ma si vede che abbiamo messo a punto la vettura bene e che il clima competitivo ha reso la vettura più in forma che mai. » L'ing. Colombo annuiva poco distante.

Il grande antagonista di Ickx, Cevert era nei box che controllava il lavoro dei meccanici che gli cambiavano il motore alla curva di Lesmo. Cevert restava euforico: « Sono riuscito a fare un tempo ad un soffio dalla Ferrari con una vettura non mia, quindi domani quando potrò guidare la mia macchina, che i miei meccanici mi stanno approntando con un motore "super" (500 CV) credo di riuscire ad avvicinare di molto il tempo di 1'20'', diciamo 1'20''3, sarebbe buono no? ».

Al nostro cenno di incredulità Cevert si fa serio e continua: « Non sto scherzando, è un tempo che si può fare veramente con la Matra-Simca. Non so con le altre vetture. »

cev.

Davvero commovente l'impegno di Facetti e « Pam » con la V8 Alfa Romeo della Brescia-Corse con tempi di 1'27''03 per il milanese e 1'28''36 per il bresciano ed altrettanto significativo il tempo di 1'27''46 segnato da Giorgio Pianta con la Lola Ford dianzi alle Porsche 908 M di Jost, con 1'33''28 e Haldi con 1'39''10. Di rilievo è pure la prestazione della Ligier, guidata dal suo costruttore che con il motore sei cilindri Maserati ha girato in 1'40''89.

Nel campo delle Sport di due litri, fanno spicco i tempi della AMS di Finotto, con 1'34''24 e della nuova March-BMW di de Adamich il quale, pur con varie necessità di messa a punto, non ha faticato a ottenere 1'34''56. Buoni i livelli delle nuove Lola, a cui Gagliardi con il vecchio modello, non ha potuto che rispondere con un promettente 1'44''27. Infine da segnalare i limiti delle Gran Turismo con 1'38''61 di Schurti, 1'39''55 di Fitzpatrick, 1'39''66 di Müller, che si è girato con leggeri danni a Lesmo, e 1'40''48 di Bonomelli tutti al volante delle Porsche.

Una « 1000 chilometri » di Monza — condizioni meteorologiche permettendo — all'insegna delle vertiginose medie sul giro, nell'esasperante confronto Matra-Ferrari, per la prima volta su un terreno così rapido dopo i 163-168 km orari di media di Vallelunga e i 190-194 km orari di Digione. Un confronto più specificatamente rivolto alle caratteristiche funzionali dei motori e ai pregi aerodinamici delle carrozzerie, più che alla efficienza degli autotelai.

e. b.