

**LEGGETE
SUBITO**

nelle pagine che seguono

**AUTODROMI
novità**



**Piloti
podisti
a MONZA**



**La strega
di ANDRETTI**

**il pallottoliere
delle rubriche**

**domenicaSPRINT
il giornale
delle corse**

a pagina

31 Dove corriamo domenica?

38 KARTING

51 I nuovi bolidi

54 TUTTESPRINT

56 SCRIVETECI rimarremo amici

58 COMPRAVENDITA



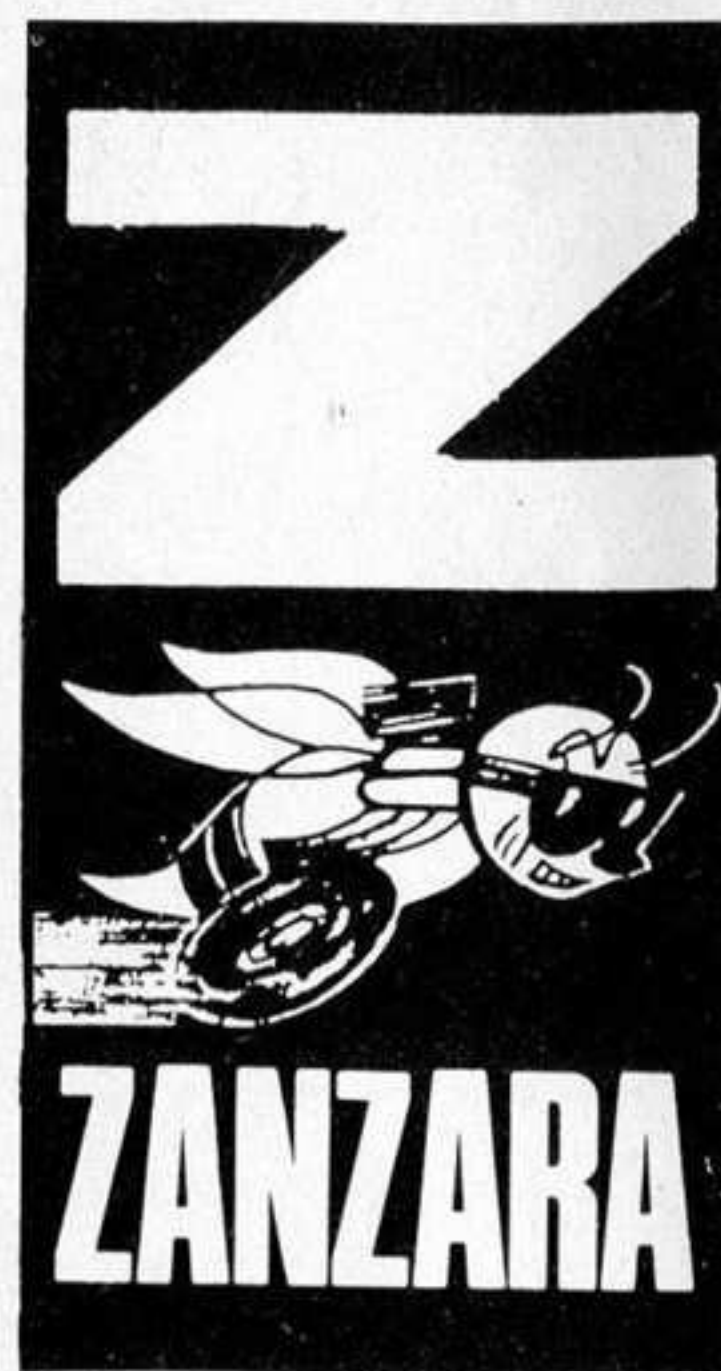
• Quanto costa una monoscocca costruita in Inghilterra? Pare che la tariffa di Thompson (che l'ha fatta per Ferrari e la Martini) sia stata di 2 milioni e mezzo.

• Giorgio PIANTA ha lasciato Conrero per l'ABARTH. E' diventato collaboratore alla Casa torinese, prendendo il posto che era di ORTNER. Difficile dire se sarà utilizzato nel team Osella. L'ultimo impegno con l'OPEL G.M. è stato in Targa Florio (partner di PICA).

• Si è fatto un gran discettare da parte di alcuni tecnici Ferrari sui tempi «mediocri» di Merzario a Spa: «non scendeva sotto i 3'20"». L'intoccabile partner di ICKX, Brian Redman, non ha fatto però meglio di 3'22"2.



Fittipaldi firma autografi a Fiorano, durante il meeting GOODYEAR italiana della scorsa settimana. Oltre l'aereo a disposizione, il campione mondiale ha avuto un «compenso» dal suo sponsor gomme per questa «presenza». E con ore prestabite di disponibilità!...



I mandarini delle corse

E' un discorso che non amiamo fare, specie noi di AUTOSPRINT, ma che a un certo punto è diventato necessario. E' il discorso nei confronti dei cosiddetti Mandarini delle corse, anzi i «duccetti». Che non sono soltanto molti piloti o costruttori, specie big, ma anche quei personaggi sempre più prolificanti (e non sempre di riconoscibile qualificazione e capacità) che all'ombra di questo sport si creano piccole posizioni di potere. Posizioni che gli permettono di soddisfare anche certi orgogliuzzi di comando, che non avrebbero modo di esprimere altrimenti.

Sono personaggi che fanno e disfanno, anche da incarichi solo burocratico-sportivi legati allo sport auto in qualche modo. Persino semplici factotum delle varie associazioni di piloti o costruttori, o di commissioni, gruppi o enti organizzatori, si distinguono in simili atteggiamenti.

Con quel pizzico di potere che si ritrovano, tutto pensano meno che al loro doveroso lavoro, ma piuttosto a complicare quello altrui.

L'obiettivo di turno sono diventati soprattutto i giornalisti, fotografi o meno, quelli che sono cioè più spesso «tra i piedi». Hanno cominciato i piloti a esprimere dubbi sulla nostra presenza nei punti caldi delle piste. Con la scusa della sicurezza si vuole evitare che ci siano troppe documentazioni innegabili di momenti agonistici contestabili. Rinfocolano ora il problema gli organizzatori i quali, già seccati di vedersi intorno tanta «press», se non quando serve per i comodi pubblicitari delle loro manifestazioni, farebbero chissà cosa per tenerci in gabbie di disinformazione.

In Italia, poi, dove c'è una Polizia che — nel nome di una malintesa sicurezza — se potesse ci terrebbe tutti chiusi a doppia mandata in tribuna stampa, il problema ingigantisce. Perché la «stampa» si e no può far capolino nei boxes in qualche occasione. Guai a circolare lungo il circuito (quelli che hanno il diritto di farlo), guai a chiedere informazioni sulle cause vere di avarie, sui pesi e altre notizie dai commissari delle verifiche, o decisioni di carattere disciplinare da quelli sportivi. Per carità, queste notizie vanno tenute gelose per pochi intimi! E così i comunicati stampa sono aridi bollettini mal fatti, con informazioni fin troppo prolisse su presenze di «autorità» o di ditte che pagano i contributi, ma senza quelle notizie vere che possono interessare il pubblico. Quelle devi conquistartele a caro prezzo!

Da questo punto di vista, solo

PRENOTATEVI in edicola!

Presentando questo tagliando potrai visitare GIO' 70 con lo sconto e pilotare il simulatore di guida MARLBORO-BRM

GIO' 70 LA FIERA DEI GIOVANI



Un doppio REGALO nei prossimi AUTOSPRINT

Sul N. 21 di lunedì 21 maggio

Sono due sorprese AUTOSPRINT che troverete gratis: l'adesivo di GIO' 70, la Fiera dei Giovani, con il tagliando sconto per l'ingresso. La settimana dopo, il Manifesto-Guida a colori del Mondiale piloti di F. 1. Non dimenticate: N. 21 e 22 di AUTOSPRINT.

Sul N. 22 di lunedì 28 maggio

AUTOMONDIALE F.1 1973

A TU PER TU COL PUNTEGGIO

Pos.	Nome	Equipe	Punti
1	Emerson Fittipaldi	Ferrari	100
2	Clayton Kasper	March	80
3	Jackie Stewart	Tyrrell	70
4	James Hunt	McLaren	60
5	Niki Lauda	Ferrari	50
6	Andrea Adamo	March	40
7	Roberto Benetton	March	30
8	John Watson	McLaren	20
9	Patrick Depailler	March	10
10	René Arnoux	Renault	10
11	Roberto Goikovic	March	10
12	Roberto Tamburini	March	10
13	Roberto Veronesi	March	10
14	Roberto Zanardi	March	10
15	Roberto Zucchi	March	10
16	Roberto Zucchi	March	10
17	Roberto Zucchi	March	10
18	Roberto Zucchi	March	10
19	Roberto Zucchi	March	10
20	Roberto Zucchi	March	10

CHI E' IN TESTA

La CSI stabilirà i «METRI» dove contano le bandiere gialle

• Jackie McArmco, così in Inghilterra, assicura Young, chiamano Stewart. «Armco» si chiamano i guardrails in Inghilterra dal nome della più grossa ditta che li fabbrica. L'antipatia che Jackie lo scozzese riscuote tra gli inglesi puri è esplosa specialmente dopo la sua vittoria in Sud Africa quando tutti sono stati convinti, nonostante la marcia indietro degli organizzatori, che davvero Jackie abbia approfittato delle bandiere gialle per superare gli altri concorrenti. L'humour è subito affiorato in battute del genere: «Il "signor sicurezza" vince sotto le bandiere gialle». A questo proposito la situazione è stata così poco chiara che la CSI ha ordinato un'indagine più approfondita. Parrebbe, in effetti, che le bandiere gialle siano state sventolate per tutta la lunghezza del circuito, o per lo meno in luoghi troppo lontani dal punto dell'incidente. La CSI vuole dunque un resoconto esatto della situazione, perché l'anno prossimo ha intenzione di precisare nell'allegato del regolamento l'esatta distanza, prima e dopo l'incidente, in cui le bandiere gialle contano.

gli inglesi (diversi costruttori e piloti, quasi tutti gli organizzatori) fanno eccezione. Da loro sai tutto giusto: l'avaria, il provvedimento disciplinare, quello tecnico, l'incidente; permettono di circolare intorno alla pista e nei boxes a chi spetta, hanno uffici stampa che non tengono nel cassetto certe informazioni che — chissà perché — sono considerate «riservatissime» (come per esempio a Monza i pesi dei prototipi, vero rag. Maffezzoli?). Ma l'Inghilterra, si sa, conosce il vero significato della parola democrazia, nelle responsabilità individuali.

In Spagna, tanto per essere d'attualità, la disinformazione sarebbe spiegabile, come abbiamo notato nel numero scorso, la disinformazione dipendeva più dalla scarsa voglia di lavorare dei colleghi dell'ufficio stampa! Ma altrove non è così. E' una direttiva!

E adesso c'è il pericolo che anche l'Inghilterra si guasti. Non a caso la «Grand Prix International», l'associazione degli organizzatori internazionali, dopo aver trovato credito proprio grazie alla stampa, ha diffuso una circolare riservata ai vari soci per invitarli a ridurre lo «spazio vitale» (si fa per dire) dei giornalisti e fotografi sulle piste. E chi potevano essere i primi ad adeguarsi se non gli italiani? Non aspettavano altro!...

A quando — viene da chiedersi — una circolare delle Associazioni Internazionali giornalisti dello sport auto che invita i suoi aderenti a render pane per focaccia? In fondo i signori organizzatori della GPI, i piloti della GPDA ecc., non dimentichino che, se sono riusciti a mettere su un «Barnum» delle corse come quello che c'è e che frutta abbastanza, lo debbono a chi scrive tanto (e forse troppo) di loro! In fondo non è difficile una alternativa. Basterebbe scrivere delle corse solo «dopo», come è giusto, con adeguati resoconti. «Prima» in massima parte si tratta di pistolotti che «montano» l'avvenimento e basta. Le notizie, utili per gli spettatori, sono ben minime. Basterebbe regolarsi come per tutti gli altri spettacoli. Se organizzatori e divi vogliono pubblicità se la paghino!... I «duccetti delle piste» troveranno così un modo diverso per sentirsi importanti!

• L'Argentina ha rinunciato alla 1000 KM mondiale Marche del 21 ottobre a Baires. Il Brasile ha subito posto la sua candidatura per «ripescarla» a Interlagos. Che sarà la volta buona per vedere Emerson Fittipaldi in Ferrari? Non scordiamoci che adesso la FIAT ha interessi in Brasile...

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. Conoscete classifiche, tempi, posizioni, episodi di cronaca nel momento stesso in cui si stanno svolgendo a pochi o centinaia o migliaia di chilometri da voi. Ricordate: basta TELEFONARE allo (051) 46.56.24.



Le corse in calendario dal 16-5 al 24-5-73 in Italia e all'estero

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) ● Garessio - S. Bernardo (29 giugno) ● F. 2 a Nogaro (30 settembre) ● Coppa delle Alpi (15-20 ottobre).

MAGGIO

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA, DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
16-20	Rally BNU	Mozambico			●●●	Rally	
17	II prova Trofeo Cadetti Agip	SIAS Monza tel. 039/22366	Autodromo di Monza Junior di km 2,405	ore 21,15 ore 24	● F. Monza	Velocità in circuito	Ravaglia (LAB) in 29'35"4, media 97,532
18-20	Rally Bassa Silesia	Polonia			●	Rally	
19	Trofeo Amoco	AC Milano tel. 02/7745	Part. Sarzana Arr. Viareggio	ore 8 ore 12		Regolarità	Canè (Lancia)
19-20	Rally di Lorena	Francia			●●●	Rally	Florentino-Gelin (Simca)
19-20	Gara Club Scuola Henry Morrogh	Scuola Morrogh tel. 06/9033031	Autodromo di Varano de' Melegari di km 1,800			Prova addestrativa	
19-20	Challenge '73	AC Venezia tel. 041/700300	Part. Spinea Arr. Fiera di Primiero	ore 22,31 (19) ore 8 (20)	● Trofeo rallies nazionali	Rally	Pittoni (Porsche 917 S)
20	G.P. Europa e Belgio	Belgio	Circuito di Zolder km 4,220		●●● Camp. Mond. Piloti F. 1	Velocità in circuito	Nel 1972 si disputò a Nivelles con questi risultati: E. Fittipaldi (Lotus) 1.44'06"7, media 182,423. Giro più veloce: Amon (Matra) 1'12"12, media 182,423
20	Corsa a Kinnekulle	Svezia	Circuito di Kinnekulle km 2,200		●●● Trofeo d'Europa di F. 2	Velocità in circuito	
20	G.P. di Salisburgo	Austria	Circuito di Salisburgo km 4,238		●●● II Prova Europeo Turismo	Velocità in circuito	
20	Corsa di Montseny	Spagna	Montseny totale km 16,300		●●●	Velocità in salita	Perrot (March) 8'57"3, media 109,247, nuovo record
20	Martini International Corsa a Silverstone	Inghilterra	Circuito di Silverstone km 4,710		●●● CAMP: INTERSEBIE	Velocità in circuito	Kinnunen (Porsche) 1.42'44"7, media 192,58; giro più veloce: Kinnunen 1'20"1, media 211,97
20	Corsa a Michigan	Stati Uniti	Circuito di Michigan di km 4,820		●●● Camp. LM F. 5000	Velocità in circuito	Nel '72 non si è disputata. Il record della F. 5000 sul giro è detenuto da William Schwieger (Marnita Ford) in 1'53"4
20	Prove a Indianapolis	Stati Uniti	Circuito di Indianapolis di km 4,020		●●● F. Indy	Velocità in circuito	Donohue (McLaren M168)
20	Corsa Eurohill	Germania			●●● T, GT, S, F. 2, F. 3 F. V, F. Super V	Velocità in salita	
20	G.P. La Châtre	Francia	Circuito di La Châtre di km 1,267		●●● F. 3	Velocità in circuito	Williamson (GRD) 24'20"0, media 124,960. Nuovo record: Brise (Brabham) 35"7, media 127,761
20	Corsa di Bellegarde	Francia			● T, GT, S	Velocità in salita	Daniel (Pigmeé) 1'38"7. Record: Bayard 1'37" (1971)
20	Trofeo RACB	Belgio	Circuito di Nivelles di km 3,724		●	Velocità in circuito	
20	Corsa a Jarama	Spagna	Circuito di Jarama di km 3,404		●●● T	Velocità in circuito	
20	Corsa di Abreschwiller	Francia			●	Velocità in salita	Chelli (Lola) 1'10"3. Record: Maublanc 1'00"9 (1971)
20	Corsa di Venasque - Col de Murs	Francia			●●●	Velocità in salita	
20	Corsa di Angouleme	Francia	Part. Angouleme Arr. Serres		● T, GT, S	Velocità in salita	
20	Slalom Goodyear	Lussemburgo			● T, GT, S	Slalom	
20	Bryar Park	Stati Uniti	Circuito di Bryar Park		●●● Camp. Trans-Am	Velocità in circuito	
20	Vercors Vivarais	Francia			●	Rally	Florentino (Simca)
20	Corsa a Casale	Autodromo di Casale tel. 0142/83235	Autodromo di Casale di km 2,460	Part. ore 9 Arr. ore 19	● Gr. 3, Gr. 2 F. Monza	Velocità in circuito	
20	Corsa a Vallelunga	Gentlemens MC tel. 06/771798	Autodromo di Vallelunga « piccolo »	Part. ore 15 Arr. ore 20	● Camp. It. Gr. 5 fino 3000 1. e 2. div., gr. 1 fino 2000 F. F., Mexico	Velocità in circuito	
20	Coppa della Castellana	Orvieto - Associazione della Castellana tel. 0763/33448	Part. Colonna di Prodo Arr. Orvieto - Località S. Giorgio - Totale km 7,600	Part. ore 15 Arr. ore 17,30	● Gr. 1, 2, 3, 4, 5	Velocità in salita	
20	Autogiro di Spagna	Spagna			●●●	Rally	
20-27	Paris - St. Raphael	Francia			●●● Camp. int. rallies femminile	Rally	Hoepfner-Fourton (Alpine)
22	Autocross Flandrien	Belgio			●	Autocross	
23-28	Rally dell'Acropoli	Grecia	Part. e arr. ad Atene Totale km 2,800		●●● Camp. mond. marche rallies	Rally	Lindberg-Eisendle (Fiat 124)
24	III prova Trofeo Cadetti Agip	SIAS Monza tel. 039/22366	Autodromo di Monza Junior di km 2,405	ore 21,15 ore 24	● F. Monza	Velocità in circuito	Ragaiolo (RGB) in 24'35"6, media 117,348

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



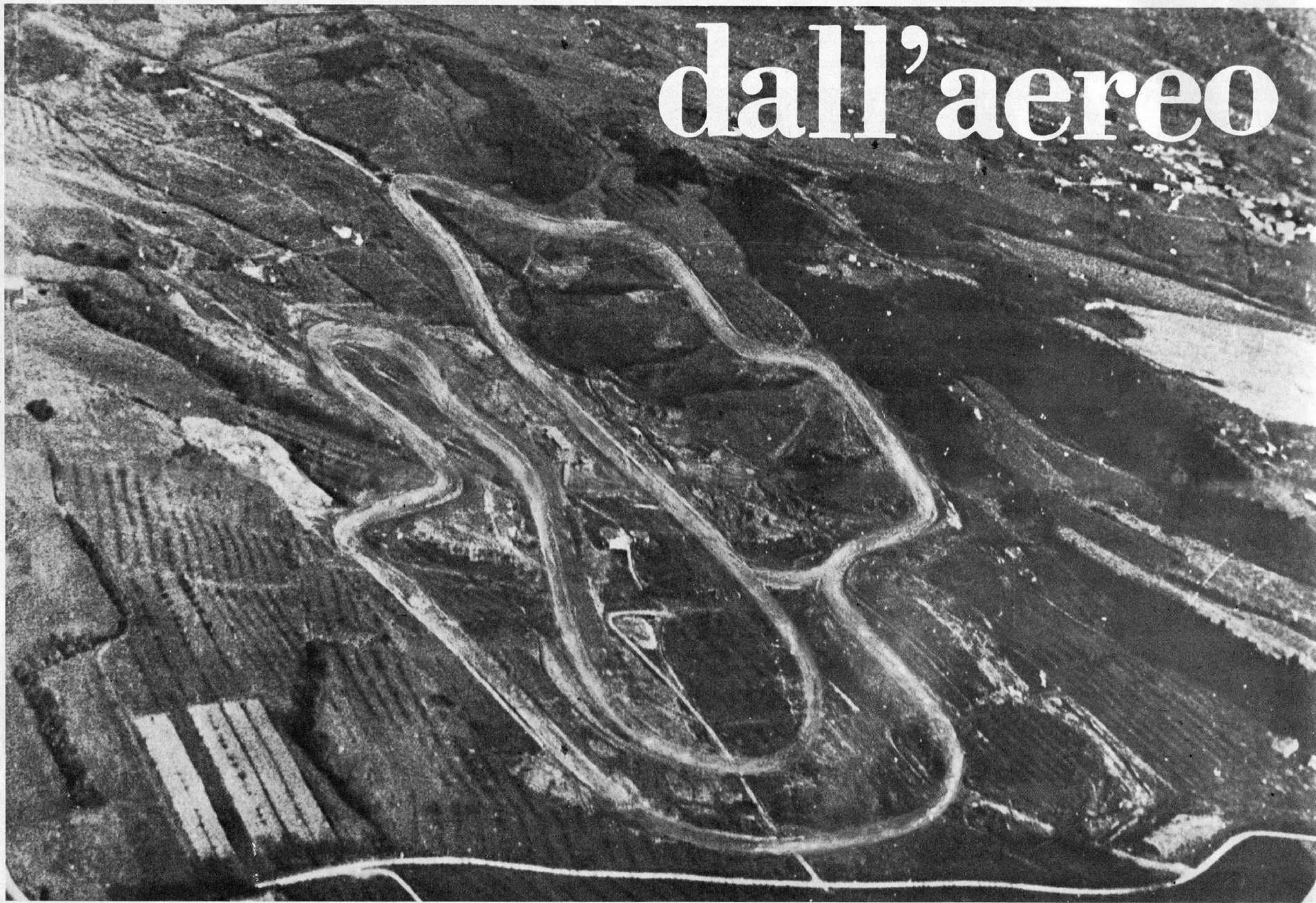
AUTODROMI '73

Qui sotto, una vista aerea del cantiere del circuito internazionale del Mugello, in via di ultimazione per il mese di settembre

FIRENZE - Questa è la prima fotografia aerea del costruendo autodromo internazionale del Mugello fornita dall'Automobile Club Firenze. Come si vede ormai la pista è completamente individuabile nelle sue caratteristiche definitive in quanto i principali lavori di smassamento sono oramai effettuati. Rimangono le opere collaterali che comunque non altereranno l'attuale fisionomia del tracciato di gara che ha un percorso tipicamente stradale.

Come si sa il primo circuito che sarà utilizzato per le competizioni nella primavera dell'anno prossimo, sarà lungo esattamente 5245 metri, mentre un tracciato minore misurerà 2568 metri. Circa il primo anello i rettilinei misurano complessivamente 2700 metri, mentre i restanti due chilometri e 545 metri sono di curve. Il rettilineo più lungo è di mille e quarantun metri. La larghezza

ecco il MUGELLO dall'aereo

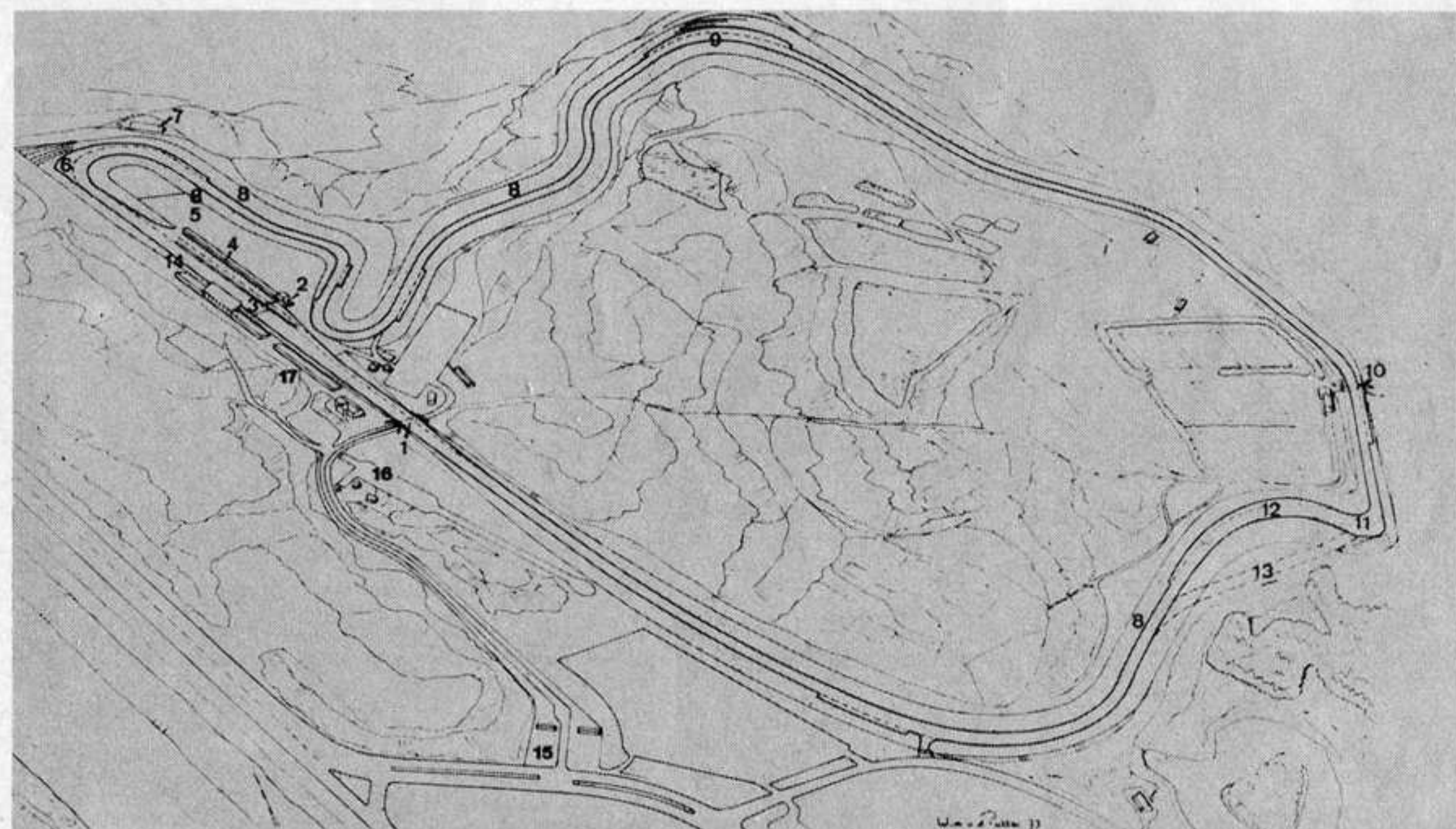


L'asfaltatura della pista comincerà in settembre

minima è di nove metri e mezzo e la massima di tredici. Il dislivello per ogni giro è di 180 metri in seguito alla particolare conformazione della pista che presenta salite e discese difficilmente riscontrabili in altri impianti del genere. Ora che i grandi lavori di scasso sono compiuti si individuano anche i luoghi previsti per il pubblico che sarà sistemato proprio sugli « spalti » come in un grandissimo stadio. Per migliorare ed aumentare la visibilità, che sarà quasi totale, si sta pure lavorando per smussare certe pendenze che ora impediscono alcuni angoli di visuale.

Si sono anche iniziati i lavori per la costruzione della palazzina della direzione corsa e degli uffici. Secondo il piano di lavoro l'asfaltatura della pista sarà effettuata nel prossimo settembre. Da notare che il costo dell'impianto una volta ultimato si avvicinerà ai due miliardi. Mentre al cantiere si lavora, niente ancora si conosce circa i progetti per le vie d'accesso all'impianto e questo rimane uno dei nodi da sciogliere.

m. g.



SPECIALE PER AUTOSPRINT



Il problema di

CASALE

Il vero problema dell'Autodromo di Morano Po, a Casale Monferrato, è per ora la polvere che si alza non appena spira il vento con una certa intensità. E' sperabile che l'erba ed il trifoglio facciano presto a crescere, per evitare questo grave disagio, documentato nella foto, per i motori e per gli spettatori di questo bel circuito

MAGIONE cresce a 5 Km!

PERUGIA - Nel giro di otto mesi la SCAM (Scuderia Carpine Autodromo di Magione) ha compiuto un'autentica «escalation» passando da un terreno dove era stato appena mietuto il grano ad un autodromo dello sviluppo di 1650 mt. Si tratta di un tentativo per così dire «sperimentale», chiediamo al presidente della SCAM dr. Lorenzo Rondine che siamo andati a trovare nella sua farmacia, oppure è previsto per l'avvenire un'altra tappa nella realizzazione dell'autodromo?

«Grazie anche alla recente definizione del progetto che ha avuto come supervisor gli ingegneri Bacchiagalupi della FIA e Nosetto della CSAI, lo sviluppo della pista verrà portata con il prossimo anno a 5000 metri avendo già acquistato il terreno necessario. A questo proposito abbiamo lasciato nella attuale zona dei box lo spazio per un raccordo.»

— Quali le caratteristiche tecniche dell'attuale tracciato?

«Realizzato con concetti moderni dall'architetto magionese Giuliano Carrozzi la pista è stata ricavata in un vasto appezzamento che fiancheggia sulla sinistra, in direzione di Magione, la statale bis del Trasimeno. L'ingresso è situato poco prima della località Baccanella tanto che per raggiungere l'autodromo risulta più agevole il vecchio tracciato della stradale anziché l'attuale raccordo Olmo-Magione. La larghezza della pista realizzata con materiale adatto alle forti velocità è di dieci metri da cordolo a cordolo ai quali vanno aggiunti altrettanti metri per la zona di decelerazione. Il tracciato comprende un rettilineo di circa 600 mt. un'altro, di mezzo chilometro, due altri piccoli e sei curve.

Le curve sono dotate di guard-rail direzionali, per evitare colpi frontali e larghe vie di fuga con reti frenanti a 70/80 metri dalla sede stradale. Sulle curve è stato costruito un cordolo in cemento all'interno in entrata ed all'esterno in uscita. I box sono stati sistemati all'interno del percorso per evitare, si spera, l'ingombrante afflusso di persone non addette. Sono in numero di dieci delle dimensioni di 4 mt. per 4 mt. ed una passerella sulla pista permette un rapido passaggio da questi alla palazzina dove è posta la direzione di corsa. E' previsto per le prossime manifestazioni un collegamento telefonico. Nella stessa area dei box trovano posto la zona verifiche ed il parco chiuso.

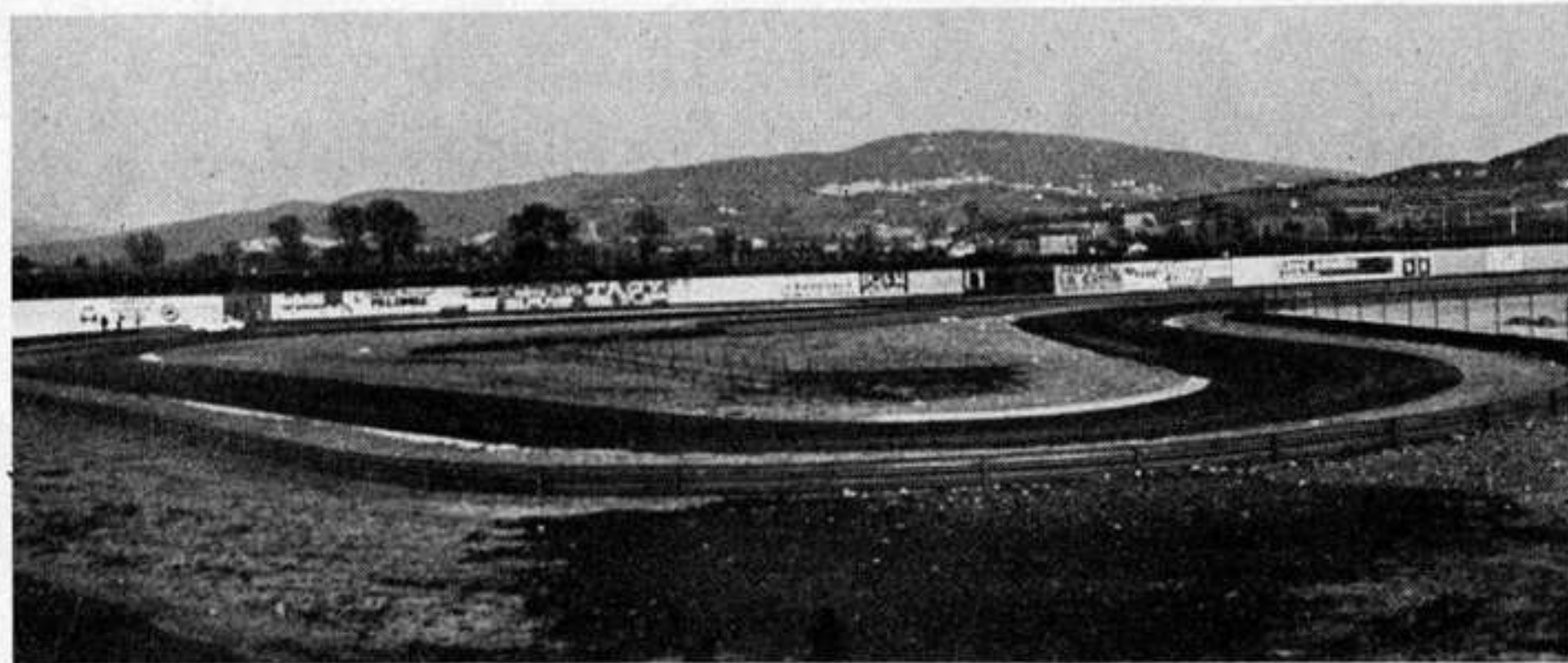
Completano le opere già costruite una palazzina adibita alla direzione gara, servizio cronometraggio e servizio stampa mentre sono previste due tribune che verranno sistemate una a nord ed una a ovest ove potranno prendere posto circa diecimila persone.»

— Prevedete allora un grande afflusso di pubblico?

«Certamente, del resto ne ha avuto un esempio alla nostra prima manifestazione, la Pasqua del Pilota. Nonostante il vento gelido, il nevischio e la pioggia hanno assistito complessivamente nelle due giornate di gara ed in quella di prove oltre diecimila persone. L'autodromo è sito in una posizione che può raccogliere tutti gli appassionati dell'Umbria, del Lazio, della Toscana e del Veneto.»

— Come è nata l'idea della costruzione di un autodromo a Magione?

«E' nato per volontà di un gruppo di appassionati dello sport del



Alcune viste dell'impianto di Magione. Sopra, la curva dopo il rettilineo d'arrivo. Sotto, l'entrata ai box, che si trovano all'interno



volante e precisamente il sottoscritto, l'architetto Carrozzi, Umberto Mannocchi, Francesco Terradura, Gianni Moretti, Giulio Capolsini, Giuseppe Tarpani, Paolo Bietolini che inizialmente fondarono la Scuderia Carpine partecipando alle gare e collezionando i primi successi. Gioia per i successi ed entusiasmo ci accompagnano in queste prime uscite e considerando che le corse su strada, vanno, per un motivo o per l'altro scomparendo dal calendario automobilistico sportivo nasce, prendendo l'esempio da Varano Melegari e Casale, l'idea dell'autodromo già preconizzato fin dalla soppressione della Coppa Perugia. Con tassazioni personali al-

l'inizio ed un cospicuo mutuo da parte della Cassa di Risparmio ed uno più piccolo del Credito Italiano nel settembre del '72 le ruspe iniziarono il loro lavoro e nel breve lasso di otto mesi (un vero record nonostante i temporali ed il terremoto degli ultimi giorni) siamo riusciti a varare con piena soddisfazione di tutti (dirigenti, piloti, pubblico) la Pasqua del Pilota.»

— Quale il costo?

«330 milioni che con l'allungamento della pista saliranno a 500»

— Nessun aiuto dall'AC Perugia?

«Inizialmente quando avanzammo l'idea della costruzione dell'autodromo l'allora reggente dell'ente

avv. Gamberini ci promise un suo interessamento presso la sede centrale per un aiuto finanziario, quanto meno nel pagamento degli interessi passivi del mutuo. Ma con il cambio del direttore è visto che questi ha preferito seguire la gita turistica dell'AC Perugia in Jugoslavia anziché sentire il dovere di assistere all'inaugurazione dell'autodromo che si inserisce nella non certo abbondante dotazione di impianti sportivi perugini, temo sinceramente che le parole restino parole e non diano alcun frutto. Ma noi continueremo sulla nostra strada e quando c'è la passione e la concordia credo ci sia tutto per raggiungere la meta.»

— Vogliamo parlare dei programmi della SCAM entrando, se possibile, in qualche particolare?

«Lei è proprio come un banchiere che arriva e vuol sapere tutto, vuole vedere i conti, tanto dare, tanto avere ma voglio accontentarlo. Ecco le manifestazioni programmate:

3 giugno: F. Ford, Ford Mexico, Gruppo 1 e 3 campionato FISA e Gruppi 2 e 4;

10 giugno: Campionato Italiano juniores di motociclismo con la collaborazione del M.C. Perugia;

1 luglio: Turismo e GT gruppi 1, 2, 3 e 4;

8 luglio: Formula Italia e Turismo GT Gruppi 1 e 3;

12 agosto: Turismo e GT Gruppi 1, 2, 3 e 4 e campionato italiano K 250;

9 settembre: Turismo e GT gruppi 1, 2, 3, e campionato italiano K 250;

In ottobre, se la pista del Mugello non sarà pronta, la finale del Campionato FISA.»

Carlo Burlando

ZANDVOORT
cambia così
con i soldi
della
MARLBORO

ZANDVOORT - Finalmente, ottenuta l'approvazione del Consiglio Municipale, sono in pieno svolgimento i lavori per rendere il circuito di Zandvoort sicuro e idoneo per gare internazionali. Una società privata, la CENAV, ha noleggiato la pista per quindici anni, con un'opzione di cinque, e ha disposto affinché tutte le necessarie modifiche per la sicurezza siano attuate, oltre a rendere il circuito più piacevole per gli spettatori.

Del rifacimento ci siamo già occupati, ma vale la pena di tornare sull'argomento. Il lavoro di ricostruzione sarà svolto in due fasi: quello della prima fase sarà terminato in tempo per il G.P. d'Olanda e comprende la costruzione di due nuove curve nella parte posteriore del circuito (n. 11 e 12 nella piantina), una curva secca a destra, nuova ricopertura d'asfalto su tutta la pista, uscite di sicurezza larghe dodici metri su entrambi i lati del circuito (per questo dovranno sparire alcune piccole dune) con doppi guard-rails distanti cinque metri dalla pista, barriere di protezione a nove metri e barriera per gli spettatori a dodici metri. (Nel secondo programma è compresa una strada di servizio fra il guard-rail e le barriere di protezione, riservate ad ambulanze e a mez-

zi anti-incendio). Nelle curve veloci quali Tarzan, Gerlach e Scheivlak, e nella nuova curva a destra, saranno poste barriere di sicurezza a cinque metri e un guard-rail a nove metri. I tunnel Est ed Ovest saranno allargati di quattro metri. Verrà inoltre costruito un edificio nuovo più grande per i cronometristi e anche una nuova zona con 28 boxes, larghi cinque metri e mezzo, profondi m 5, alti m 2,4. In questi boxes che si possono chiudere, le vetture verranno lasciate per tutta la notte e per eventuali lavori. Nel 1973 il parco macchine sarà in parte ampliato, con superficie in asfalto. Le verifiche verranno svolte lì.

Nella seconda fase dei lavori sarà costruita una tribuna Tarzan, la tribuna d'onore di fronte all'edificio dei boxes verrà rammodernata, il parcheggio ampliato e ci sarà un nuovo centro con telex, telefoni, e tutte le altre cose di cui hanno bisogno i rappresentanti della stampa per lavorare comodamente. Il finanziamento (di circa due milioni e mezzo di fiorini olandesi) è fornito dalla CENAV e da altri patrocinatori, fra i quali naturalmente la Marlboro.

Chiel van der Heyden



LE CONFIDENZE

di Eoin S. YOUNG

Nella giostra di DIGIONE anche il G.P. di FRANCIA

● Sulla pista di Digione era visibile ovunque pubblicità della Marlboro e l'uomo PR, Patrich Duffeer, ci ha detto che con molte probabilità il GP di Francia verrà disputato sulla pista corta di km. 3,3 distante circa tre ore (di autostrada) sia da Parigi che da Lione. In questo momento le strade di accesso non sono adeguate al traffico implicito in un Grande Premio, ma si è assicurato alla Marlboro che il consiglio comunale di Digione si assumerà la spesa per costruire una nuova strada sul circuito.

● Segni dei tempi? Il legame Dunlop-Pirelli è stato ben documentato, ma il Wicky Racing Team a Digione ha deciso per i fatti suoi di unire Goodyear e Firestone sulla sua Porsche 908. Sulla decalcomania c'era scritto GOODSTONE, infatti la gialla e piuttosto misera 908 aveva Goodyear posteriormente e Firestone anteriormente!

● La Pininfarina deve pavoneggiarsi per gloria riflessa, perchè il suo progetto Sigma per una vettura da corsa sicura viene ora copiato, se non altro nell'aspetto, per la nuova STP-March 731 di Robin Herd e per la nuova Iso-Marlboro con le larghe zone deformabili su entrambi i lati.

F.1 «podistica» a Monza

LONDRA - Chi è il più veloce, sul circuito di Monza? Ora che la gara-duello fra la Indy Eagle e Ickx con la Ferrari al Nurburgring è andata a farsi benedire, si cerca di lanciare una nuova sfida a Monza per il G.P. d'Italia in settembre. In questa gara, comunque, gli allori andranno a quello in forma migliore, oltre che al più veloce, perchè si tratterà di una corsa a piedi per un giro della pista! Un press-agent italiano che aiuta Frank Williams a mettere a punto alcuni dei suoi accordi, si dà da fare per organizzare questa gara podistica a Monza perchè Williams è un po' fissato, in fatto di «forma fisica». Non

beve, non fuma e ogni giorno percorre di corsa circa dieci chilometri, per potere essere in ottime condizioni, che gli permettano di inseguire i patrocinatori. Ora si spera di trovare un patrocinatore in Italia che metta a disposizione un milione di lire per il vincitore e, se ci riuscirà, riteniamo che sarà un incentivo che spingerà alcuni dei componenti il Circo dei Grandi Premi a iniziare una fase di addestramento.

Il direttore del team McLaren, Teddy Mayer, si picca per esempio di essere un podista e si può essere certi che Revson si dimostrerà degno di una simile occasione, come fece in Florida,

nel pentathlon teletrasmesso, ove molti divi di varie branche dello sport gareggiavano gli uni contro gli altri, all'infuori della loro specifica specialità. In questa gara podistica è previsto che Emerson Fittipaldi correrà per i colori della John Player, ma Hailwood dice gemendo: «Surtees verrà a saperlo e, se ci sono di mezzo quattrini, mi toccherà correre...» Se la gara sarà ben propagandata, potrebbe ottenere tanta pubblicità quanta ne avrà il Gran Premio... Anzi, addirittura costituisce l'alternativa alla corsa nel caso che — per l'impossibilità di realizzare le varianti — mr. Bacciagaluppi dovesse rinunciarvi!

Fa gelosia la LELE di GANLEY

● A Digione Howden Ganley è entrato in possesso della sua nuova Iso-Rivolta-Marlboro Lele-Ford-GT. Non si tratta di una vettura data in prestito per la durata del suo contratto, bensì di un regalo, quale parte del contratto di Ganley nell'operazione Williams-Marlboro. Nanni Galli otterrà la stessa vettura, il cui nome deriva dai vari patrocinatori e da quello della moglie di Rivolta, Lele. Si tratta di una versione speciale della Lele GT che è già immessa sul mercato e, a suo tempo, verrà venduta come Lele Sport. La macchina di Ganley sfoggia una targhetta di prestigio, affissa al cruscotto, con la scritta: «Vettura costruita appositamente per Howden Ganley Esq.». La Lele monta un Ford Cobra Jet V8 di 5700 cc., 360 HP e in Inghilterra deve valere circa dodici milioni di lire.

Questa nuova vettura di Ganley ha tirato in ballo la faccenda delle macchine dei piloti, nell'ambiente Gulf-Mirage. Hailwood ha detto che se per Ganley la situazione è questa, ciò significa che lui (Mike) dovrà andare a piedi. In effetti pilota una delle affusolate Citroen GT, ma in F. 1 il suo contratto è praticamente gratuito. Bell ha una turismo BMW tre litri, ma Schuppan si vanta di essere il solo pilota di F. 1 che nella scorsa stagione sia andato sui luoghi di gara con una Volkswagen del 1956, acquistata per circa 30.000 lire! Di recente ha comprato un'Alfa GTV 1967, che suona un po' meglio della VW '56, ma in effetti non lo è.

Rifiutato «Baffo» in Ferrari a LE MANS

● Dato che Alain de Cadenet è il direttore di squadra dell'Embassy Racing di Graham Hill, viene fatto di chiedersi se Graham, vincitore dello scorso anno, piloterà la Duckham Special di de Cadenet alla 24 Ore di Le Mans 1973. Si era parlato della possibilità che vi partecipasse con una Ferrari GT Daytona per il colonnello Hoare della Maranello Concessionaires, ma l'iscrizione è stata rifiutata, fatto che ha irritato molta gente, com'è intuibile. Graham avrebbe però un problema: come vincitore dello scorso anno, ci si aspetterebbe che ripetesse l'exploit e le sue possibilità con la Duckham Special sarebbero assai minori di quanto lo fossero con la Matra.

Se de Cadenet è parte del complesso Hill-Wills, può forse voler dire

che esiste la possibilità che sia Mike Barney a costruire la F. 1 per il prossimo anno. Barney, un meccanico di grand prix del team Cooper, e quindi del McLaren Racing, alcuni anni fa si mise in proprio per costruire vetture per varia gente e una delle sue creazioni fu appunto la Dumckham-Ford per Le Mans.

Le lezioni di gruppo (per nobili) di STEWART

● Quando Jackie Stewart portò la principessa Anna d'Inghilterra a fare un giro «bomba» del circuito di Silverstone su una Escort, alcuni suoi amici decisero che avrebbero gradito fare altrettanto. Jackie, allora, prese a nolo il circuito, fece preparare una «fotta» di Ford per un elenco d'invitati che sembrava il «Libro d'Oro» nella nobiltà inglese. C'erano il duca di Kent col suo bambino, conte di St. Andrews, lord Patrick Beresford, lord Mountagu, lord Hesketh, sir Hugh Fraser (dei grandi magazzini Harrods), il conte Freddie Chandon, proprietario della Moët e Chandon (Champagne) e vari altri, senza contare Juan Antonio Malaret, che vende in Spagna il vestiario Stewart, con un marchio piuttosto infelice: «Terrible!» (terribile).

Erano a tiro Cévert, Birrell e Rod Mansfield per aiutare Stewart in questa sorta di «lezione di gruppo» e dopo mezz'ora d'insegnamenti orali, gli «allievi» hanno coperto cinque o sei giri di addestramento su una delle Ford, prima di essere abbandonati a loro stessi. Come prevedibile, ci sono stati alcuni attimi di emozione e non sappiamo se siano coperti dal segreto, comunque possiamo dire che il signor 007 Connery è bravissimo nei testa-coda!

Un'arena da 25 milioni di dollari

● Il circuito dell'Ontario, in California, che fallì e chiuse i battenti due anni dopo avere inaugurato la sua «arena» del valore di 25 milioni e mezzo di dollari, ha finalmente trovato nuovi proprietari. E' stato da poco concluso un accordo secondo il quale il circuito funzionerà per un anno (con opzioni per un affitto a lunga scadenza) in mano al vincitore della 500 Miglia del 1963, Parnelli Jones, e Tony Hulman, proprietario del circuito d'Indianapolis. La prima gara in calendario, con la nuova direzione, sarà la «California 500» per vetture tipo Indy, che si correrà il 2 settembre.



Guy Edwards

Lo psicologo banchiere per le corse

● Guy Edwards è un ex commesso viaggiatore — o meglio uno di quelli che vendono andando di porta in porta — che si è fatto una certa strada applicando la tecnica di tenere aperto l'uscio con un piede (come si fa per vendere alle massaie) con i maggiori patrocinatori dello sport motoristico, ottenendo dal punto di vista economico maggior successo di alcune squadre di F. 1. Pilota le Lola in F. 5000 e nelle gare sport due litri, col patrocinio della banca Barclay e dice che i posati banchieri inglesi stanno cominciando a provare molto entusiasmo per questa loro attività nelle corse, soprattutto in Europa ove tengono molto ad ampliare la loro presenza. Probabilmente Edwards li ha informati che la Yardley è riuscita a sostituire la sua immagine di «venditrice di Lavanda» con un sempre crescente fascino maschile, che ha mandato alle stelle le vendite dei cosmetici per uomo. Ma qual è il «tocco magico» di Edwards? Seduto in un abitacolo non è proprio un pilota eccezionale, però capisce la gente e sa il fatto suo, per quanto riguarda la promozione, i sistemi di vendite... e fare spendere dando utilità. Ha studiato psicologia all'univer-

sità di Durham, ma poiché nella famosa strada londinese dei medici, Harley Street, non c'erano locali disponibili per psicanalisti, si dedicò alla vendita di porcellane in Francia, andando di porta in porta. Segui poi un anno in cui fece lo stesso lavoro in Inghilterra, ma questa volta si trattava d'impianti per riscaldamento. «In un lavoro del genere, s'impara a conoscere la gente — dice — ma le lezioni che s'imparano si applicano altrettanto bene alle riunioni dei consigli di amministrazione.» Per fare una proposta a un eventuale patrocinatore, spende circa 400.000 lire per preparare bozzetti e assumere informazioni sulla società in questione, in modo da essere pronto con le risposte a possibili domande, prim'ancora che gli vengano rivolte. Ottenne il patrocinio della Philips olandese, mentre piloti locali come Van Lennep non ci erano riusciti, e l'ottenne perchè era un venditore professionale e abile, che si dava molta pena affinché il denaro del patrocinatore fruttasse.

Dubbi sul partner di Graham HILL

● A proposito dell'accordo «Hill-Embassy» (che frutterà, pare, al pilota circa 150 milioni di lire l'anno, per la durata di tre anni) si è già detto che non è stato fatto nessun nome per il secondo pilota che dovrebbe completare la squadra l'anno prossimo, quando l'Embassy-Ford saranno due. Viene fatto di pensare che Graham vorrà avere al suo fianco un giovane irruento come James Hunt, per esempio, dato che si tratta di un ragazzo simpatico (anche se la sua fama di essere molto dedito a incidenti farà riflettere qualsiasi direttore di squadra, prima d'ingaggiarlo) e che, inoltre, fornirebbe probabilmente un ulteriore patrocinio da parte di lord Hesketh, il giovane nobiluomo di spiccata personalità che infonde al mondo delle corse un'atmosfera da «champagne». E' infatti Hesketh, come si sa, a iscrivere Hunt nelle gare di F. 2 e da poco gli ha comprato una nuova TS14 di F. 1.

«Caffè MARLBORO» sulle piste

● La Marlboro di questi tempi «ficca il naso» in molte faccende corsaiole e ora si parla di un'altra iniziativa,

a prescindere dalle tavole che scricchiolano sotto piatti prelibati, che il settore della Casa addetto ai cibi riesce, non si sa come, a fare trovare nelle zone del parco macchine, ove un tempo era una rarità perfino un panino stantio al prosciutto. La Phillips Morris Europe ha ordinato un camion gigante che comprenderà vere e proprie cucine, celle frigorifere e un enorme telone che, una volta montato, rappresenterà una specie di Café Royal (uno dei più eleganti ristoranti di Londra) in tela, a rallegrare perfino il più tetro dei circuiti.

PENSKE rompe con la McLaren?

● Di recente si è parlato per vari motivi di Donohue, il vincitore della 500 Miglia del 1972. Prima di tutto, come si sa, si è rotto il pollice destro quando il trailer della sua barca è scivolato giù dal cricco mentre lui ci lavorava attorno nel garage di Penske. Quindi ha lasciato di stucco l'ambiente di Indy rinunciando alla sua licenza USAC, per poi — con un'audace cavillo politico — richiederla immediatamente, pur sapendo che ci vorranno dodici mesi perchè la nuova licenza venga approvata. Donohue sta giocando una carta, per tentare di fare mutare l'atteggiamento dell'US Auto Club, contrario allo scambio di piloti fra le gare per vetture tipo Indy e quelle di F. 5000 che stanno acquistando popolarità. In questa stagione Donohue dovrebbe pilotare una Lola F. 5000 con motore American Motors V8. Potrà partecipare alla 500 Miglia il 28 maggio perchè la gara è internazionale e lui dispone di licenza FIA, ma è possibile che debba rinunciare alla Pocono 500 del primo luglio perchè questa gara si svolge soltanto sotto l'egida dell'USAC. La più recente notizia, riguardante Donohue, consiste nell'annuncio fatto da Penske secondo il quale sta comprando una nuova Indy Eagle da Gurney e l'ha già iscritta alla «500». La nuova Eagle ha il numero preferito di Donohue, il 66, numero che prima sull'elenco degli iscritti era quello della McLaren M16C a cuneo, che ora porta il numero 68. Questo significa forse che Penske sta per rompere il suo lungo legame con la gente della McLaren? Nessuno pare esserne sicuro, anche se sembra probabile che Roger usi l'Eagle come strumento per migliorare le proprie possibilità nelle trattative con la McLaren Racing...

Eoin S. Young

MARSIGLIA - Il calendario del campionato del mondo marche ha costretto la Matra, per la quale la principale mèta continua ad essere una seconda vittoria alla 24 Ore di Le Mans, a svolgere una sola prova di durata al Paul Ricard, mentre l'anno scorso furono tre. Inoltre, poiché le date fissate erano incastrate fra la 1000 Km di Monza e la 1000 Km di Francorchamps, e dovendo Cévert, Beltoise e Pescarolo disputare anche il G.P. di Spagna di F. 1, alla conclusione il test è stato diviso in due: il nuovo prototipo 670B ha coperto km 2.500 al Ricard prima di tornare agli edifici della Matra, nella parte est del circuito e (senza naturalmente che vi si sia lavorato attorno) tornerà in pista per una seconda « fetta » di km 2.500 dopo la 1000 Km Francorchamps.

Per di più, completato soltanto qualche ora prima dell'inizio della prova, il prototipo 670 in effetti si « muoveva » per la prima volta, fatto che ha richiesto una certa messa a punto, con discesa in pista verso le 16,30, cioè il debutto è avvenuto praticamente con cinque ore di ritardo. Per concludere, si sono anche dovute subire due lunghe fermate per rimediare a un difetto della pompa dell'olio del cambio Porsche. L'indomani, verso le ventidue, la fatica cominciava a pesare non solo ai tre piloti, Larrousse, Jaussaud e Fiorentino, ma

La 24 ORE francese tiene già banco

Per la squadra patrocinata dalla SIMCA-CHRYSLER nemmeno le 1000 KM intermedie distraggono dai tests per giugno

POKER BLU per LE MANS

Solo il cambio della MATRA non è francese

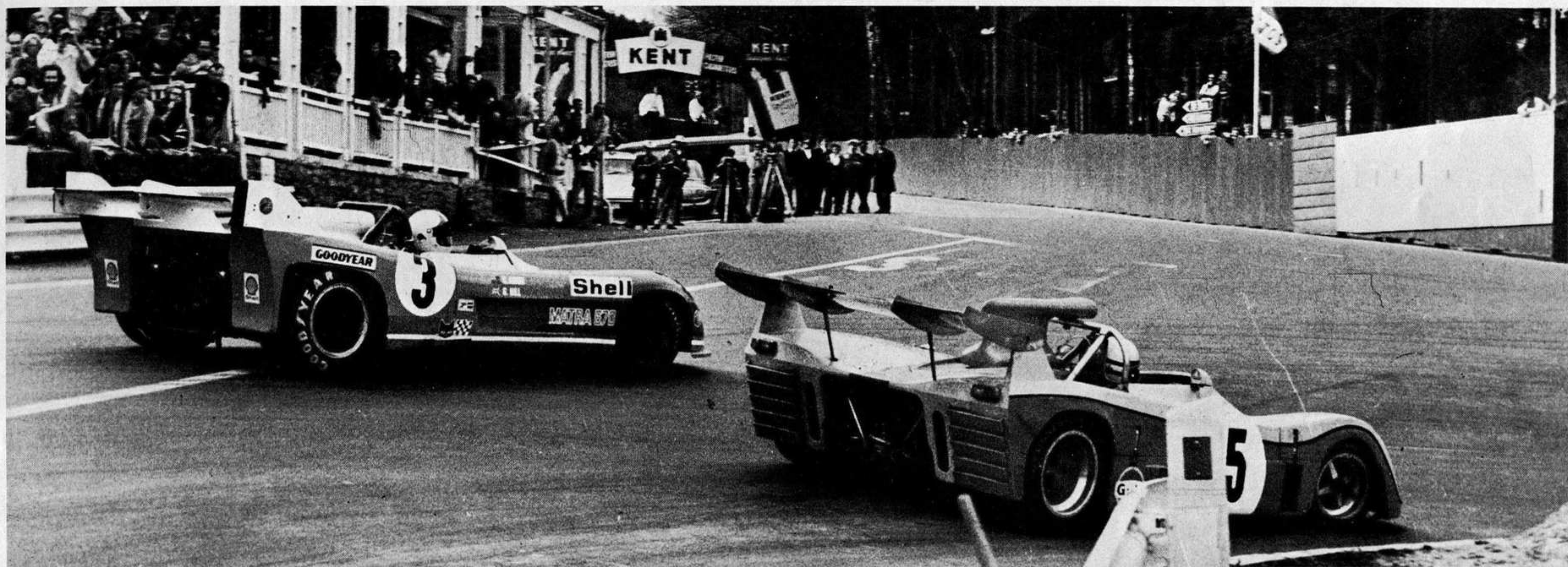
posteriormente (contro i 15" di prima). Il treno posteriore è naturalmente stato modificato a sua volta. Segnaliamo, infine, che a regime uguale la Matra ha guadagnato da dieci a dodici km-ora, fatto assai importante.

Alternatore tipo R16

Al test partecipavano anche la Goodyear e la Marchal: la prima provava i nuovi pneumatici concepiti per la 24 Ore. Nonostante certi timori nati durante le corse precedenti, non si è avuto alcun problema.

Quanto alla Marchal, si controllava semplicemente la tenuta dei prodotti già sperimentati da vari anni: l'alternatore che è da poco in commercio è usato da cinque anni nelle corse. E del resto divertente sapere che racchiude un meccanismo montato sulle Renault 16... Nonostante numerosi mutamenti termici, dovuti a un ripetersi di fermate durante la notte perché un alternatore caricava soltanto sui due chilometri del rettilineo (è infatti trascinato dal cambio e non dalla rotazione del motore) non si sono avuti problemi. Quando si saprà che le scintille prodotte in 24 ore collegherebbero la terra alla luna, se si mettessero in fila, si avrà un'idea più precisa della durata dell'accensione.

Il prototipo utilizzato per



Fotografata alla Source, a Spa, la Matra-Simca di Amon-Hill assieme alla Gulf-Mirage vincitrice della 1000 KM belga. La Matra punta apertamente al bis a Le Mans

anche ai meccanici e a Gerard Ducarouge, quindi è stato ritenuto più « saggio » sospendere.

La vettura aveva girato regolarmente fra 1'56" e 1'57". Larrousse è perfino stato cronometrato sotto 1'56" — il record sul giro del circuito di m 5,800 è di 1'52"3 — con la Matra che sfiorava i 300 orari sul rettilineo. Si ritiene che su quello delle Hunaudières la velocità di punta della 670B sarà di 320. Il motore non ha mai accusato il minimo cedimento in fatto di potenza e non si è registrata nessuna « défaillance » seria. Come abbiamo detto, soltanto la pompa dell'olio del nuovo cambio Porsche ha causato due lunghe soste, ma si è trattato di un guasto di minima entità cui sarà facile rimediare.

Il montaggio del cambio Porsche, altrettanto ingombrante ma più leggero del solito ZF, è una delle novità della 670B che ha inoltre freni posteriori entrobordo, attaccati al cambio. Si tratta in effetti di un cambio Porsche-Matra in quanto è stato ordinato appositamente alla Casa francese con dati molto precisi: del resto la Matra ne ha l'esclusiva per un anno.

Dopo le « tirate » prove sui 2500 chilometri (era però stato provato a lungo al banco a Stoccarda ove la Porsche dispone in permanenza di un MS 120 di formula per le sue prove) non ha manifestato il minimo segno di stanchezza, nonostante le esigenze del circuito Paul Ricard, che sottopongono il cambio a maggiori sollecitazioni di quanto faccia

quello di Le Mans: lo sforzo supplementare è valutato a un terzo.

450 HP per LE MANS

Si notava anche il ritorno allo scappamento « sei in uno », che suscita quel meraviglioso, acuto suono caratteristico della Matra. Il « tre in uno » apparso a Digione va infatti di pari passo con le valvole più grosse. Il complesso procura un guadagno di potenza attorno ai 15 HP. Eccettuato forse per un motore che svilupperà 470 HP, è stato deciso di riportare la potenza a 450 per Le Mans e non è più quindi necessario adottare il nuovo sistema.

Il regime massimo (con un limitatore che interviene ap-

pena si raggiunge) che è di 11.500 giri-min. per corse di mille chilometri, è del resto stato portato a 10.700 giri-min. per le prove di durata e sarà di nuovo abbassato di 200 giri per la corsa.

Poi, se il cofano anteriore resta identico a quello montato dopo Vallenga, quello posteriore invece è stato modificato, assai più piatto e anche meno lungo di quello visto durante le prove ufficiali a Le Mans il primo aprile. Studiata in galleria del vento, rappresenta il miglior compromesso e sarà montato su tutte e tre le 670B... nonostante il parere di Larrousse, che trova la vettura un po' troppo sottosterzante per i suoi gusti. Il montaggio è stato reso possibile grazie all'adozione di cerchi di 13"

questo test aveva il numero 10, e i « parametri » arancione parevano destinarlo « a priori » a Jabouille che sarà generalmente in coppia con Jaussaud. Si ricorderà però, forse, che la vettura utilizzata l'anno scorso per le prove portava il numero 15 e « parametri » gialli... che furono poi verniciati in verde all'ultimo momento. E' noto il seguito ed è la stessa vettura che arrivò terza a Monza.

Attualmente gli equipaggi sono così formati: **Beltoise-Cévert, Larrousse-Pescarolo, Dépailler-Wollek e Jabouille-Jaussaud.** Uno dei quattro disporrà di una versione 670 a coda lunga, identica a quella pilotata da Cévert-Ganley l'anno scorso, con cambio ZF.

Jacques R. Jaubert



La dogana all'origine del «guaio» ALFA

SPA - Nonostante che fossero arrivati entrambi ai posti di frontiera con anticipo sugli orari prefissati, i camion dell'Alfa Romeo e della Goodyear non hanno potuto essere sul circuito che con molto ritardo, a causa di una stranissima vicenda che ha avuto come protagonista un ufficiale doganale, dimostratosi incredibilmente pignolo ed anche vessatorio.

Per l'Alfa Romeo la sosta alla dogana ha avuto fasi grottesche, perché il funzionario ha innanzi tutto preteso, contrariamente a quello che aveva fatto appena prima con altri, il versamento di una cauzione, cosa che è stata immediatamente fatta con una dichiarazione di credito rilasciata da una banca. Pareva che tutto fosse risolto quando senza nessuna ragione lo stesso funzionario ha ancora una volta cambiato opinione ed ha preteso il versamento della cauzione in denaro contante, per la somma di circa 25 milioni di lire, che ovviamente nessuno poteva avere in tasca.

Così, tra telefonate urgenti in Italia e in Belgio e tempo per soddisfare le capricciose esigenze di questo funzionario doganale, sono passate molte ore e l'Alfa Romeo ha potuto arrivare sul circuito soltanto a prove quasi finite, senza quindi avere la possibilità di effettuare nella prima giornata i rilevamenti che avrebbero permesso nel giorno successivo di provare con maggiore tranquillità.

A voler ben guardare, la colpa del mancato esordio dell'Alfa nella Mille chilometri di Spa deve essere attribuita appunto a questo funzionario di dogana, perché probabilmente se nella prima giornata i tecnici Alfa avessero potuto provare a fondo avrebbero anche constatato che la sospensione posteriore necessitava di una regolazione differente, evitando così l'inconveniente che nella seconda giornata ha provocato la uscita di strada di de Adamich.

Per quelli della Goodyear le cose sono state ancora peggiori, perché il camion con le gomme ha potuto essere a Spa soltanto la sera del venerdì, a prove della prima giornata ormai concluse.

La TEXACO si supera

La presenza della Texaco nelle corse, iniziata in tono minore qualche anno fa, sta diventando sempre più massiccia. Oltre al patrocinio diretto di squadre importanti, come la Lotus in Formula uno e due e la Ford nelle gare turismo, la Texaco adesso ha allestito anche un nuovo magnifico centro ospitalità, costituito da un enorme padiglione, dotato di molti comfort.

Il nuovo centro Texaco, sotto la direzione di John Goossens, è comparso per la prima volta alla Mille chilometri di Spa, insieme con l'abituale gruppo di belle e giovani hostess che la Texaco ci ha abituati a vedere sulle piste belghe. Probabilmente questa attrattiva supplementare, insieme con la comodità e la disponibilità di un fornitissimo bar, è stata la causa dell'affollamento del centro Texaco da parte dei giornalisti internazionali, che hanno fatto prestissimo ad elegerlo a loro dimora pressoché stabile.



SPA - L'arresto di Jacky Ickx con il cambio rotto, perché rimasto a secco d'olio dopo la rottura del tubo di raccordo del radiatorino, è avvenuto proprio in un punto del percorso dove c'era il fratello Pascal a svolgere il suo lavoro di reporter. Osservate (sotto) lo stupore amaro dei due fratelli. Sopra a destra: la rabbia è passata al boxes Ferrari, Merzario e l'ing. Caliri «mimano» quelli che forse, durante le prove, erano i rispettivi sentimenti, dopo che il comasco aveva accusato i suoi tecnici di non avergli lasciato tempo di provare a vantaggio di Pace, che non è quasi mai sceso di macchina



Bell ed Hailwood, subito dopo l'arrivo della Gulf-Mirage vittoriosa. Sono felici ma anche un po' stupiti. Che tutto insieme per la vettura di Wyer accadesse di finire sul serio una 1000 KM e di vincerla, grazie alle avarie delle due grandi rivali che si erano tirate il collo, e poi proprio a Spa

SPICCIOLI di SPA

SPA - Echi della 1000 KM belga. Cominciamo dalla giornata di prove. Stommelen è contento della nuovissima Alfa 33tt12. Dice che con la coda lunga (tipo Ferrari) si potevano togliere diversi secondi al tempo realizzato. De Adamich, vicino a lui, annuisce.

● Giovedì sera la Matra-Simca di Amon-Hill ha cambiato il motore, perché era quello della gara di Monza. Il motore di Pescarolo era invece previsto che facesse sia le prove che la gara, poi lo sbiellaggio, con relativo fuoco, ha mandato a monte il progetto.

● Finite le prime prove di giovedì, Pescarolo va da Stommelen a complimentarsi per la sua Alfa 33 tt 12 debuttante in gara, gli dice: «Complimenti. E' velocissima la tua macchina. Quando ci siamo trovati nel rettilineo prima di Stavelot siamo stati alla pari per diversi km.» Chiti vicino si gongolava tutto rosso in viso.

● Era corsa voce che la GPDA avrebbe preso provvedimenti contro quei suoi associati che hanno corso a Spa nella 1000 km. Ma sembra che la cosa sia rientrata.

● Le velocità massime raggiunte dalle vetture a Spa: FERRARI di MERZARIO 304 kmh a 11.500 giri; FERRARI di ICKX 310 kmh a 11.800 giri; ALFA ROMEO de ADAMICH 307-308 kmh a 10.700-10.800 giri; MATRA SIMCA 305-310 kmh a 11.500 giri.

● Nel primo turno Redman non ha provato. Era ancora in viaggio dall'America dove aveva corso in F. 5000.

● La Gulf Mirage ha confermato ufficialmente a Spa (prima della vittoria) la sua rinuncia alla Targa Florio. Un responsabile della Casa ha detto che «La Targa è la più bella corsa del mondo, ma è da matti metterla in calendario sette giorni dopo Spa e per di più dall'altra parte del mondo» è doloroso ma dovremmo rinunciare», ha concluso.

● Nel velocissimo circuito di Spa, sui 14 chilometri del totale, per un buon 50 per cento i piloti adoperano la quinta quasi in pieno, c'è un'unica curva che viene fatta in prima: è la «Source». Spa è l'unico circuito dove, mentre segui la gara, ti puoi far servire una birra. Infatti se vai a veder la gara all'esterno della Source c'è un albergo-ristorante bar dove, mentre fotografi, passa il cameriere a servirti dall'alto del muretto di protezione.

● Hailwood «Oscar della disattenzione», venendo via da Barcellona dopo il G.P. di Spagna, ha dimenticato il casco sopra il camion della Surtees e non è più riuscito a trovarlo. Un amico gli ha prestato così il suo. Venuto a Bruxelles ha dimenticato anche quello, in aeroporto, senza più ritrovarlo. Così ha corso con quello di Ganley, ma Ganley non glielo ha lasciato dicendo: «Se mi perdi anche questo come facciamo a correre?»

● Alcuni dechappaggi nella prima giornata di prove hanno preoccupato l'ambiente di Spa, ha cominciato la Matra-Simca di Amon, poi la Ferrari di Pace, per finire venerdì con il super-dechappaggio di de Adamich, che ha messo fuori causa la nuovissima Alfa 33tt12. Intanto alla Firestone gioivano, non per le disgrazie dei concorrenti, ma per la buona prova delle Mirage-Gulf, che con un nuovissimo pneumatico stavano andando come non mai in questa annata mondiale.

● Bellentani, il capo meccanico vetture sport Ferrari ha un fratello che lavora con lui: a Spa, negli intervalli, si è distinto come cacciatore (di gonnelle).

Le incredibili gomme di Christine

● In mezzo a tutte le difficoltà di scelta dei pneumatici che caratterizzano le gare attuali, il fenomeno di una macchina che può permettersi di effettuare parecchie corse (prove e gara) con lo stesso treno di gomme diventa assolutamente eccezionale.

E' il caso della Chevron di Dubos-Christine, che anche alla Mille chilometri di Spa è venuta con le stesse gomme già utilizzate a Digione e che erano state utilizzate già nelle prove della 24 Ore di Le Mans e nella Tre ore di Le Mans. Sono proprio le stesse quattro gomme, mai cambiate, perché l'usura della specialissima miscela messa a punto dalla Michelin si è rivelata praticamente nulla.

Ovvio che agli effetti della tenuta di strada, cioè della aderenza laterale, queste gomme si siano rivelate leggermente inferiori a quelle dotate

di miscela speciale tenera, ma i vantaggi offerti dalla incredibile resistenza e longevità finora dimostrati sono molto grandi, ai fini della sicurezza (fatto molto importante) ed anche a quelli della economia generale di una gara di distanza, perché la mancanza di necessità di cambiare gomme fa ovviamente guadagnare tempo, compensando quello che viene perduto in pista.

Le speciali gomme Michelin che equipaggiano questa macchina sono praticamente uguali a quelle che la Michelin ha provato sulle Ferrari prototipo e Formula Uno, anche se di dimensioni ovviamente diverse. Fino ad oggi le gomme costruite per la Chevron sono di dimensioni relativamente ridotte, almeno quelle posteriori rispetto a quanto sarebbe necessario. Ma a partire dalla prossima corsa

questa macchina sarà dotata di pneumatici di maggiore larghezza, che offriranno quindi maggiore aderenza trasversale.

Quello che è davvero eccezionale, in ogni caso, è appunto il fatto che insieme con la buonissima costruzione della carcassa, la miscela messa a punto dai tecnici della Michelin ha mostrato risultati sbalorditivi, che rappresentano una eccezione nel quadro attuale delle gomme utilizzate in corsa, che offrono aderenza sì, ma che troppo spesso sono soggette sia ad usura incredibile sia a perdite del battistrada. Sarà molto interessante seguire in futuro il comportamento della Chevron di «Christine» e Dubos, per la importanza che questo equipaggiamento in pneumatici potrà avere.

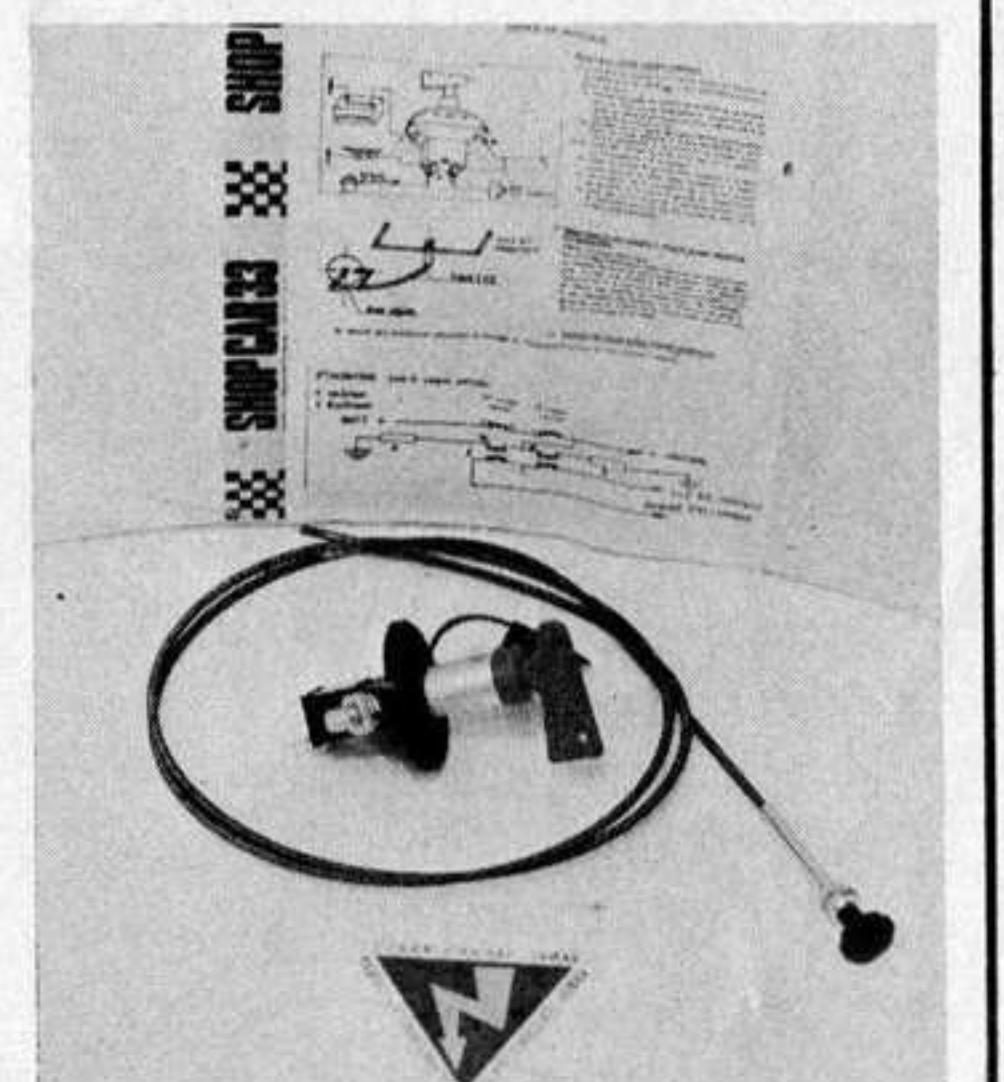
f. l

Staccabatterie garantito facile applicazione con raccordi interni ed esterni elimina il contatto anche agli alti regimi. Utile anche come antifurto L. 11.500

in vendita presso

SHOP CAR 33 racing equipments

20129 Milano 33 via Plinio telefono: (02) 26 56 86

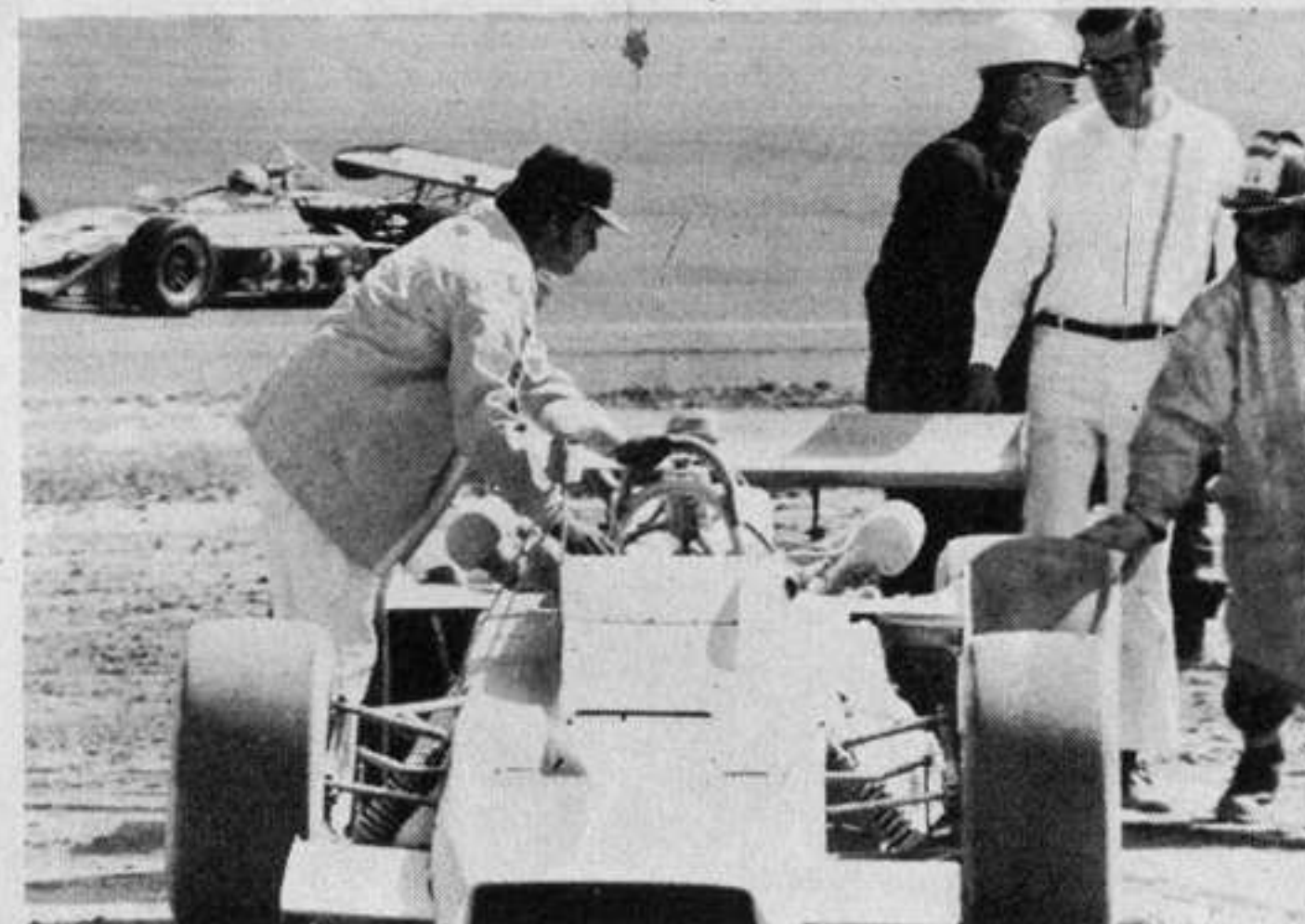
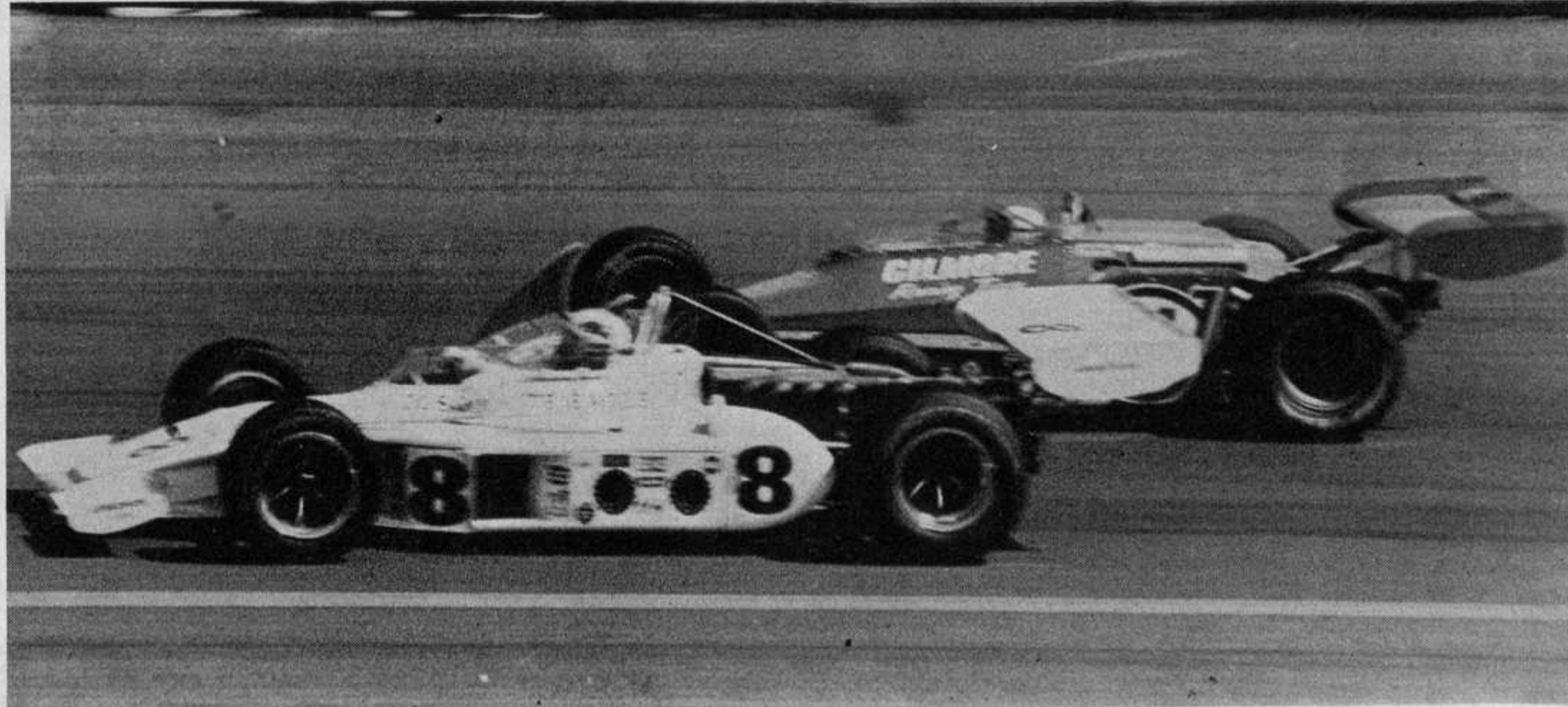




Il fratello gemello di Mario Andretti, Aldo, discute con il nostro Manocchia assieme a papà Andretti



A sinistra, la Parnelli Jones di Andretti si avvia all'allineamento, prima della vittoriosa corsa di Trenton. La vettura sponsorizzata dalla Viceroy è attualmente la F. Usac forse più a punto del lotto. A destra, la Eagle di Swede Savage, tornato fra i protagonisti. Sotto, Bobby Unser supera A.J. Foyt



Sopra, a sinistra la Eagle di Mike Hiss. A destra, la Mongoose di Dee Jones imbiancata dalla schiuma degli estintori. Si è trattato dell'unico incidente di Trenton. Sotto, si rifornisce Vucovich in 12''!



Il risultato di TRENTON offre nuove prospettive anche per la rinnovata sfida di INDY

Come ANDRETTI ha ritrovato fiducia

TRENTON - Un'ora dopo la vittoria di Mario Andretti, (sulla nuovissima « roulette » da 31 mila dollari) scorrevano fiumi di champagne. Mario però non beveva. All'ingresso del suo lussuoso « Van » con aria condizionata, cucina e tutti i « comfort » che si possano pensare, distribuiva autografi. La corsa era finita da un pezzo, ma Mario continuava a firmare per centinaia di giovani ed anziani i quali avevano « ritrovato » il loro idolo, la vecchia guardia della USAC che, a bordo della fiammante Parnelli Jones disegnata da Maurice Philippe, aveva vinto la seconda batteria di 150 miglia sul percorso a forma di fagiolo ed aveva ottenuto il massimo punteggio per essersi piazzato quarto nella prima « manche » quando A.J. Foyt aveva vinto dinanzi a Gordon Johncock e Bill Vukovich.

« Sono più stanco a firmare che a guidare », commentava felice Mario il quale, finalmente, sembra abbia sfatata la « jella ». E qui apriamo una parentesi per spiegare ai più giovani, una « credenza » che noi abbiamo avuto occasione di conoscere da vicino durante gli anni della nostra gioventù nelle montagne abruzzesi, quando eravamo alle prime armi con questo mestiere, e cercavamo il « colpo » giornalistico.

Bisogna dire che la razza delle streghe in Abruzzo ha ancora delle zone in cui alligna. Laggiù dicono che strega si nasce. Le credenze popolari antiche di secoli, assegnano un futuro di streghe a tutte le bimbe che vengono al mondo la notte di Natale con un parto settimano.

Le streghe, naturalmente, possono essere apportatrici di lutti, o dispensatrici di felicità e piaceri. Ce ne sono di quelle che praticano la magia « nera » e quelle, invece, che si specializzano nella magia « bianca ».

Alla vigilia della corsa di Trenton, Mario Andretti stava ancora « soffrendo » con la pompa dell'olio, la medesima che gli aveva dato noie in Texas, sentiva che il motore non rendeva e non era affatto contento.

Alle prove, dunque, Mario, ancora una volta restava a terra a guardare i campani che sfrecciavano via potenti.

Eravamo nel box quando un ragazzo bruno, tarchiato, con un accento fortemente abruzzese gli si avvicinò e disse: « Mario tu devi andare dalla « magara » di Alentown, quella ti ridà la vittoria e sfata la jella. »

Mario sorrise incredulo. L'asso di Nazareth è nato nel Nord Italia e non crede a certe credenze. Ma, tanto per provarle tutte, accettò. « Andiamoci, è questione di mezz'ora ».

La strega era Concettina, una vecchia ottantenne, che fila ancora il cotone dinanzi alla sua abitazione, certo più moderna di quella che lasciò in una contrada di Campli sessant'anni fa.

Gli italo-americani del luogo la chiamano « la magara ». Dicono che abbia fatto « miracoli ». Concettina guardò Mario, gli toccò la mano destra e gli disse: « Figlio mio, tu sei un grande campione,

lo so, e lo sarai ancora per molto tempo. »

« Sì — replica Mario — ma intanto da circa due anni sto mordendo la polvere degli altri. »

« Va bene, torna alla corsa. Prendi un pugno di sale, cospargilo sulla macchina, poni un pizzico di sale sotto il sedile e corri. Domani vincerai. »

Mario restò più incredulo di prima. Come sapete poi ha corso, ha vinto, ha convinto, ha sorpreso e strabbiato nel contempo anche i colleghi, i quali ormai si erano assuefatti a vederlo abbandonare dopo un po' di lotta per quel « mezzo » che non andava affatto.

« Hai messo il sale sotto il sedile? » gli ho chiesto al momento della premiazione, mentre una graziosa brunetta lo baciava, mentre la consorte Dee Ann stava preparando le bottiglie di champagne, insieme a papà Andretti, venuto alla corsa di Trenton per la prima volta, insieme al fratello Aldo che ora vive ad Indianapolis.

« Sì, ed ha funzionato, » ha risposto sorridendo Mario.

La 300 miglia — in due batterie — di Trenton è piaciuta agli spettatori elettrizzati specie nella seconda parte, quando il duello è esistito per 60 minuti nelle retrovie come in testa. Ma i piloti hanno torto un po' la bocca. Dice Foyt:

« A me piace correre, 300 o 500 miglia, tutto un colpo. Se avessi continuato sarei stato io il vincitore assoluto. »

La storia non è proprio questa. Foyt partito fortissimo nella prima parte ha dovuto rallentare nella seconda per lo sforzo compiuto dalla sua Coyote, disegnata e costruita da lui, tanto che non finiva la seconda « manche » perché il motore era scoppiato.

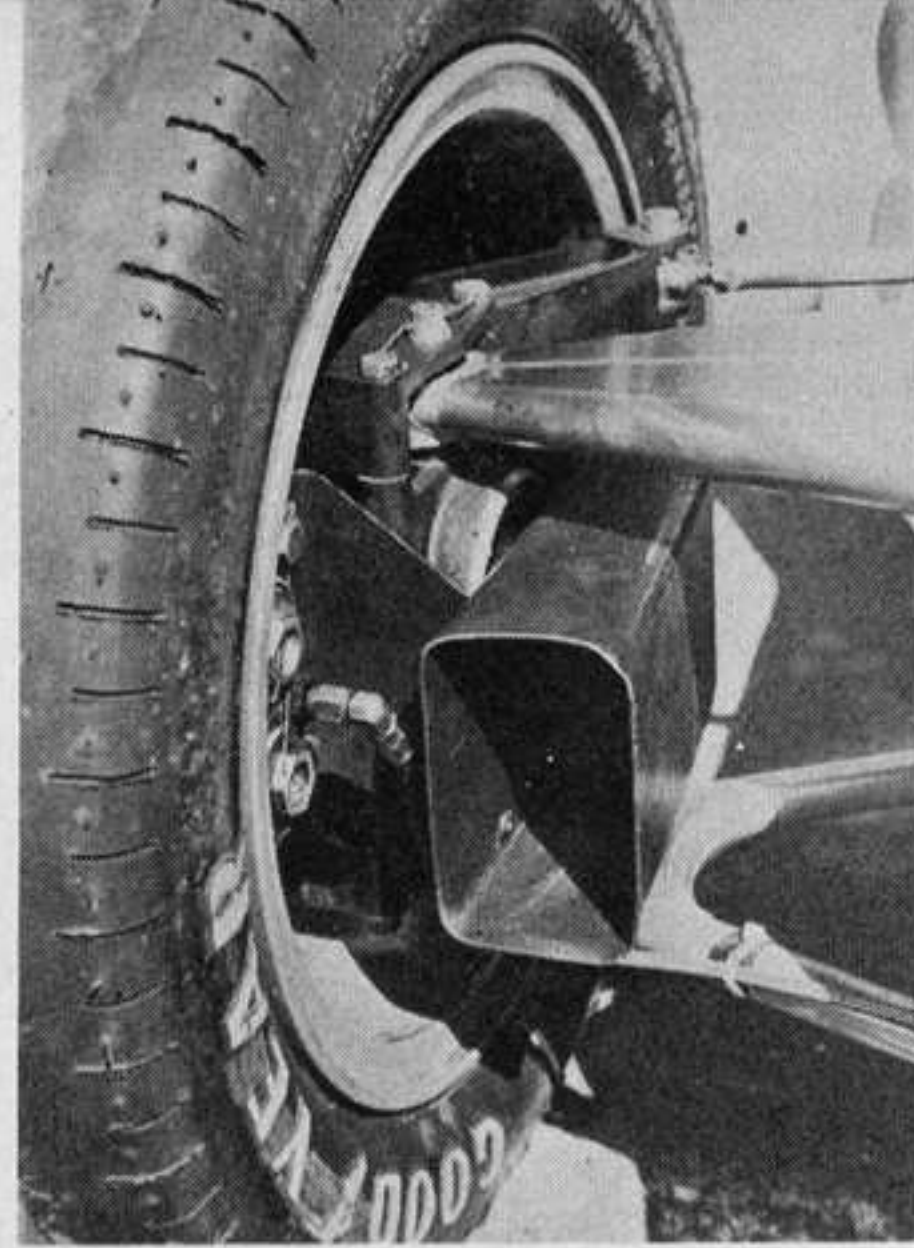
Afferma Mario: « L'unico inconveniente è che, mentre ti rilasci dopo la prima corsa, d'un colpo devi riconcentrarti subendo uno sbalzo psicologico immenso. Comunque piace al pubblico e noi corriamo anche per coloro che pagano il biglietto. »

Alla folla è stato chiesto di votare alla fine della gara, mediante una cartolina, se preferisce la gara unica o su due « manches ». Il 74% ha detto « sì » a favore della seconda domanda. Il resto è incerto. In effetti questo tipo di competizione è stata utile, specie ad un mese circa dalla 500 miglia di Indy, poiché ha permesso ai meccanici e costruttori di osservare e correggere i difetti che in una corsa « sparata » sino in fondo non avrebbero concesso di fare.

Mario, per esempio, dopo la prima corsa ha visto cambiare tre parti importanti nella macchina — compresa la pompa dell'olio — sì da poter partire senza problemi, tirando poderosamente e vincendo da grande campione dopo aver perso il comando per alcuni « ingorghi di traffico » impossibile, riconquistato dopo

Lino Manocchia

CONTINUA A PAGINA 44



A sinistra, Foyt attende ancora i migliori risultati dalla Coyote e dal motore Ford turbo da lui preparati. A destra, un particolare della sospensione anteriore delle nuove Eagle costruite da Dan Gurney

CONTINUAZ. DA PAGINA 40

sprint spettacolari e sorpassi in curva, degni degli anni '60.

Anche la media è stata superiore di 10 miglia, ma bisogna anche ricordare le bandiere gialle. Se all'inizio della prima batteria la macchina di Dee Jones non si fosse incendiata al primo giro, costringendo il pilota a gettarsi a terra, mentre gli estintori coprivano di spuma pilota e vettura, divenuta poi bianca totalmente, se non fosse avvenuto un testacoda di molte macchine a metà gara, forse la media sarebbe stata pressappoco identica. Ma nella prima manche è mancata la battaglia. Non ci sono stati i sorpassi rapidi e mozzafiato di Bobby Unser, partito dalla ultima posizione, proprio in tempo per partecipare, dopo che la «crew» gli aveva cambiato una intera trasmissione nel tempo record di un'ora e 5 minuti. E non ci sono

qualità per un campione abituato a passare da palco di vittoria in palco, stringendo trofei, incassando somme favolose, ma che deve saper accettare anche la sorte avversa.

Proprio come A.J. Foyt, l'uomo che tutti avevano ormai definito: «un soffocato dai ricordi ed incapace di uscire dalla tana.» Foyt ha lavorato notti intere, dopo Dallas, ha rimodernato, corretto e preparato la sua macchina che ha registrato l'unico inconveniente, un tubo dell'olio esploso verso la conclusione della seconda tappa.

Mentre Andretti ringraziava il magnifico lavoro svolto dal suo capo meccanico Mc Gee e la «Crews» in appena 45 minuti, durante i quali hanno cambiato, come detto, pezzi su pezzi. Foyt si è sporcato personalmente le mani ed il volto per rimettere la sua Coyote a posto.

«Mario è un grande asso non

Il proprietario di MOSPORT mr. HARVEY HUDES spiega perchè punta anche sulle mo- noposto americane e non cre- de possibile una unificazione delle Formule EUROPA-USA



Una corsa F.1 costa 100 milioni di più!

ANDRETTI farà il CAN-AM su Mc LAREN

TORONTO - Durante questi ultimi due mesi, molto si è parlato di una possibile unificazione fra le vetture di F. 1 e le USAC tipo Indianapolis. Però, come nel passato, questo potrebbe rimanere solo un sogno nella mente di coloro che, anche se non direttamente coinvolti, gioirebbero nel vedere le due categorie fuse in un solo campionato. Se non altro per il gusto di sostenere i pregi di una categoria su l'altra.

Quando un portavoce della pista di Mosport ha annunciato che il 5 agosto ci sarebbe stata una gara di 200 miglia per vetture USAC, è venuto naturale il pensare che questo tipo di gara, ritornato su una pista stradale dopo una assenza di 5 anni, non poteva che servire quale trampolino di lancio per l'eventuale unificazione con la F. 1.

Con questo in mente, abbiamo fatto visita a Harvey Hudes, presidente proprietario della pista di Mosport per chiarire le ragioni di questa gara.

«Perché una corsa USAC a Mosport?»

«Tre anni fa abbiamo cercato di impennare la nostra attività su gare di grido, capaci di attirare un grosso pubblico. In effetti, abbiamo avute delle grandi delusioni con gli insuccessi di molto superiori ai successi. Ora, la situazione si è stabilizzata con degli ottimi finanziatori che ci garantiscono libertà d'azione per almeno tre anni ed un successo sicuro con le CAN-AM in giugno e il Gran Premio a settembre. Quella che ci mancava era una gara di una certa entità da inserire fra le due già esistenti. Siamo convinti che le vetture ed i piloti USAC sono un grande richiamo per i tifosi canadesi».

«L'idea di organizzare tale gara, è partita dalla Mosport Park Limited oppure è stata un'iniziativa dell'organo USAC per espandere l'attività?»

«L'idea è stata nostra, e per quanto sappiamo fin'ora sarà questa l'unica gara che si disputerà quest'anno su un circuito stradale; la corsa farà parte però del campionato USAC e questo ci assicurerà la presenza dei migliori piloti.»

«La corsa che si disputerà a Mosport il 5 agosto ha nulla a che vedere con una possibile integrazione con la F. 1?»

«Sarebbe una bellissima cosa poter avere un Campionato Mondiale utilizzando le due formule, ma c'è troppa gente che dovrebbe essere d'accordo a cooperare e la storia delle corse automobilistiche purtroppo ha dimostrato il contrario. Troppi prestigiosi personali dovrebbero venire ingoiati e personalmente escludo che un accordo del genere potrà mai venire concluso. Noi, certamente, non organizziamo tale corsa per questa ragione.»

«Che confronto si può fare nel costo di organizzazione di una gara di F. 1 e una per vetture tipo Indy?»

«Non ci sono paragoni! La gara USAC si può avvicinare alla CAN-AM mentre, per la F. 1 la spesa è incredibile. La F. 1 è un tipo di competizione che non ti lascia dormire per

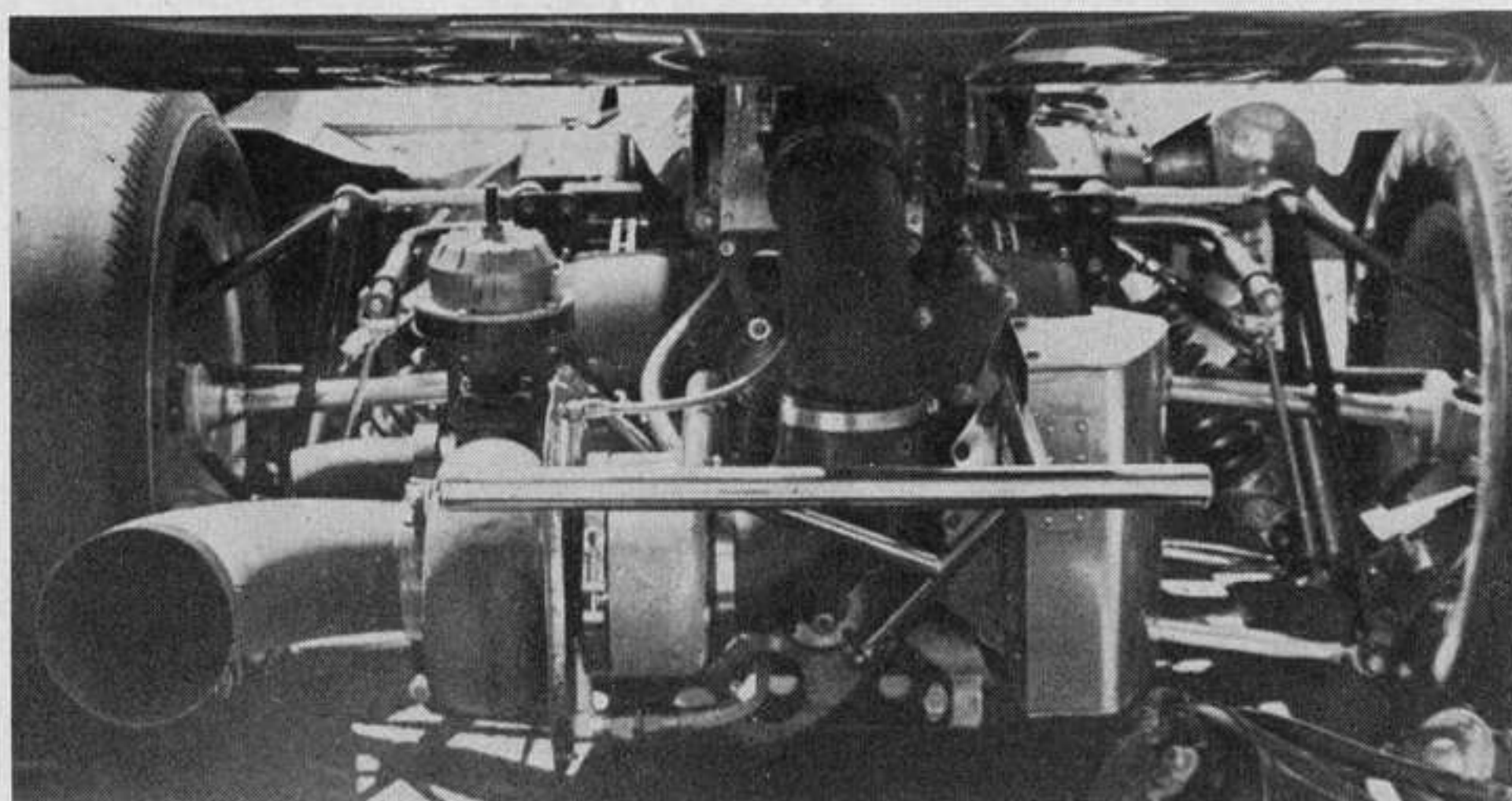
ideale perché ci dà la possibilità di conoscere molto in anticipo a quali spese andremo incontro.»

«Per due anni, c'è stata sul calendario internazionale una 6 ore per il Mondiale Marche, gara che poi non è stata disputata per mancanza di fondi. Per ciò che riguarda la corsa USAC è stato più facile trovare uno sponsor?»

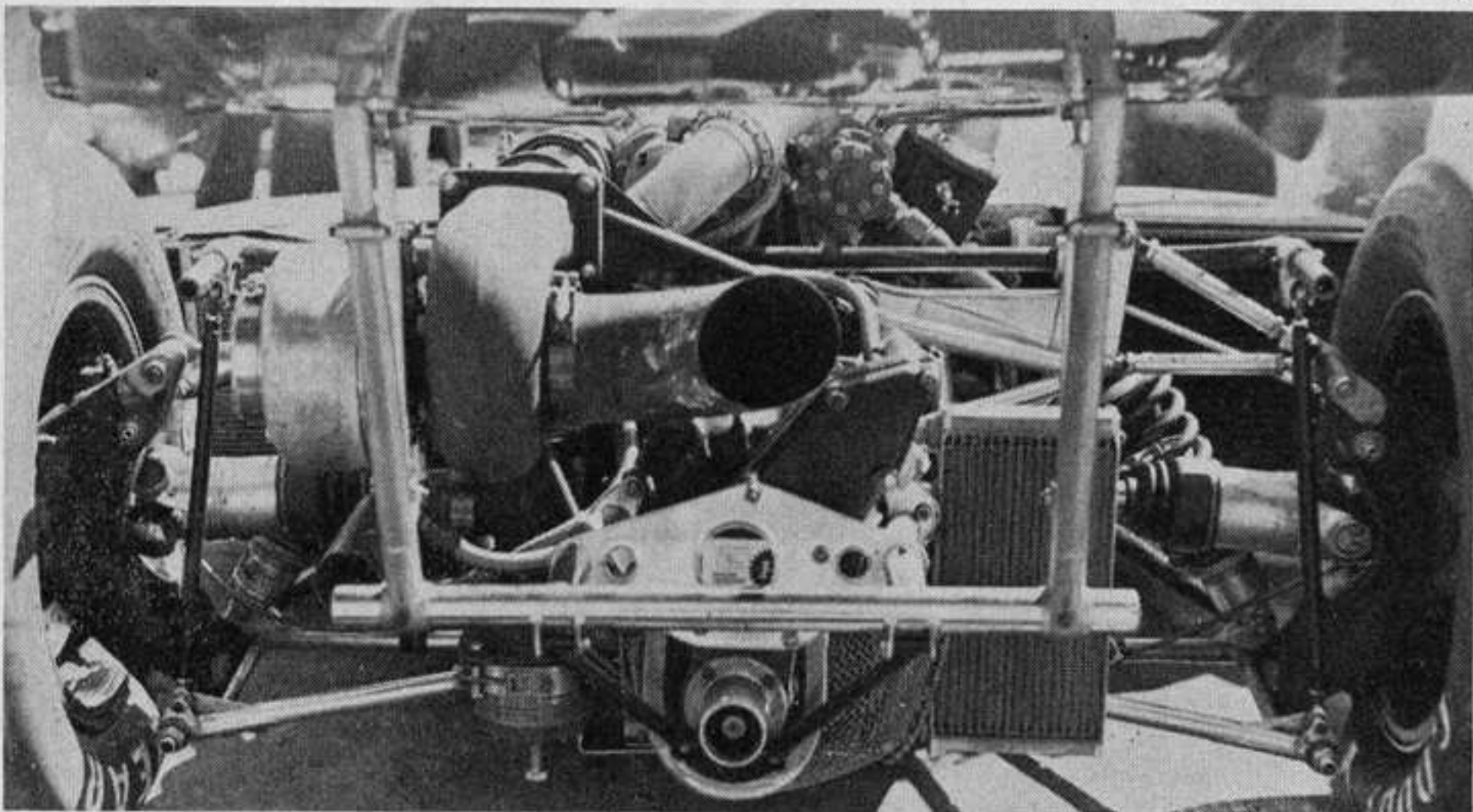
«La situazione è completamente differente perché, per il Mondiale Marche non Mosport Park ma la CASC (Canadian Automobile Sport Clubs), convinta di avere un patrocinatore, aveva richiesto tale gara; quando poi lo sponsor dette forfait la gara fu abbandonata.»

«In caso di pioggia, come accadde nel 1958, la gara verrà sospesa?»

«No! La gara per se stessa verrà organizzata con il crite-



Sopra, vista posteriore della Parnelli Jones di Andretti. Sotto, il retrotreno della Gulf-McLaren di Johnny Rutherford con motore Offy



stati i duelli appassionanti tra Andretti e Vukovich, un pilota che non fa rimpiangere le gesta del genitore famoso.

Anche Swede Savage è stato «grande». Completamente rimeso, dopo l'incidente pauroso di qualche anno fa, che lo aveva fatto pronosticare «finito», è tornato protagonista, con la velocissima Eagle che Giorgio Bignotti ha messo a posto, in coppia con Gordon Johncock. Due giovani piloti che faranno parlare delle loro imprese nelle prossime gare.

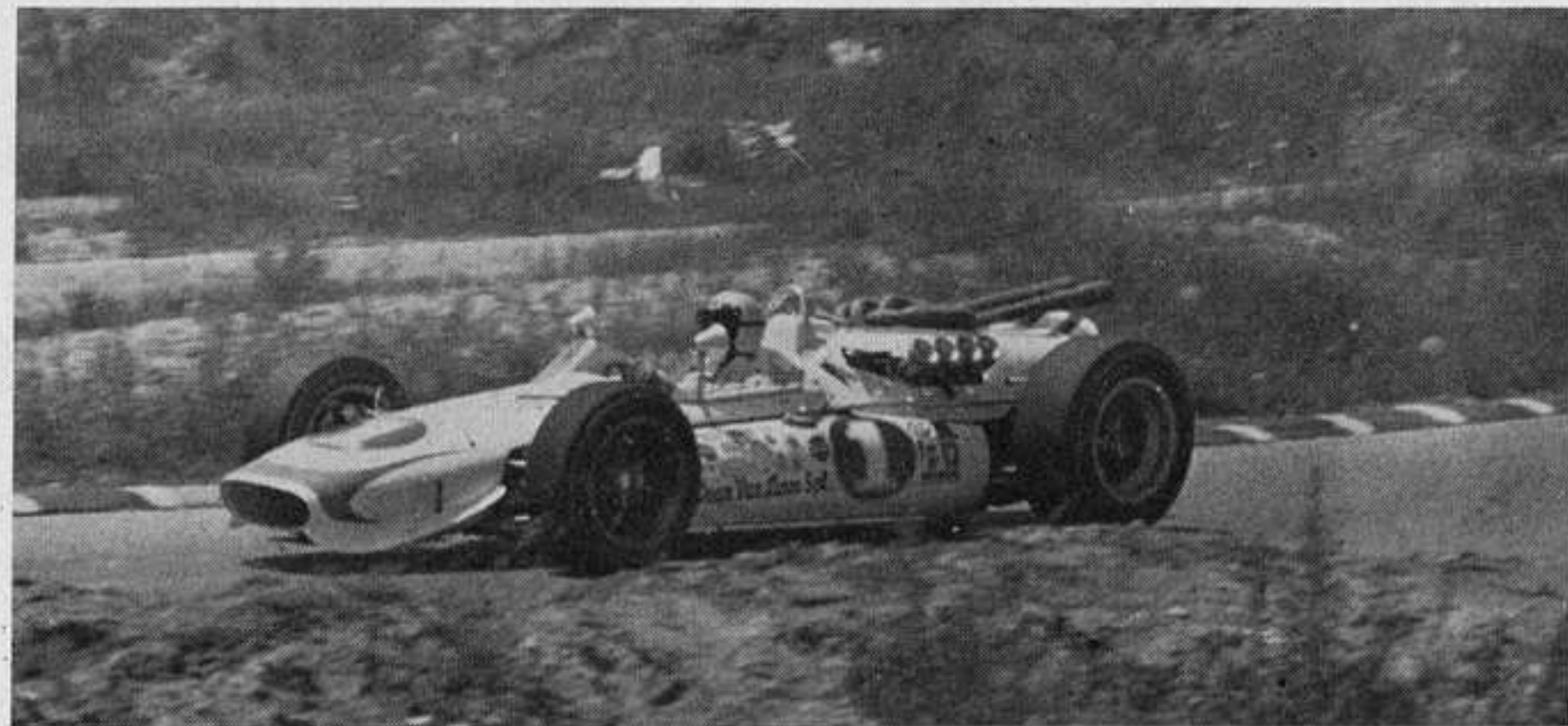
La vittoria di Trenton ha premiato insomma, un uomo vissuto nella leggenda dopo la sua spettacolare vittoria del 1969 sul cagno di Indianapolis, poi tradito dalla fortuna.

«Mio figlio — mi diceva papà Andretti — ha una grande virtù, non critica nessuno e sa soffrire senza accusare il dolore.» Grandi

solo perché sa guidare» — commentava il progettista Philippe — ma perché conosce il motore e il telaio come le sue tasche. Con lui non si perde molto tempo.»

La prima vera grande sfida fra le «Aquila» variopinte e le Parnelli Jones ha detto chiaramente, se le cose non cambiano nel frattempo, che ad Indy avremo due tipi di vetture, le macchine di rottura, subito in partenza, le sprinters, insomma (le aquile) e le passiste, quelle di resistenza. Ed in una gara di 500 miglia, massacrante, dove «l'endurance» è il fattore predominante, mescolato indubbiamente ad una pazzesca velocità, le Parnelli Jones-Offenhauser, più affidabili delle «Eagles», avranno una parola decisiva nella supercorsa del milione di dollari.

l. m.



Un'immagine del 1967: Andretti a Mosport con la Brawnner

almeno un mese. Ancora non sappiamo quali saranno le richieste finanziarie per ciò che riguarda il monte premi e gli ingaggi. Infatti, finché non sarà stata stabilita una struttura per il costo delle gare europee, non saremo in grado di sapere quanto dovremo sborsare; in più, ci sarà il costo del trasporto. Nel '72 abbiamo pagato 120 milioni per il Gran Premio e 50 milioni per la CAN-AM; quest'anno, la CAN-AM rimarrà sui 50 milioni mentre il G.P. probabilmente si aggirerà sui 145 milioni o anche più. Inoltre, con inizio l'8 aprile, c'è stato un aumento sulle tariffe dei trasporti dell'otto per cento. Per la gara USAC abbiamo un contratto di tre anni; pagheremo 35 milioni per quest'anno, 40 milioni per il 1974 e 45 milioni nel 1975. Per noi, questo è una soluzione

rio delle corse su pista stradale; le vetture, dovranno quindi utilizzare le gomme da pioggia come in qualsiasi altra gara.»

Mentre ci troviamo nell'ufficio di mr. Hudes ha telefonato Mario Andretti. Abbiamo così appreso che Mario, durante la stessa settimana, avrebbe fatto delle prove con una McLaren M20 munita del propulsore Chevy turbocompresso e se i risultati a Riverside saranno soddisfacenti farà il suo debutto nella gara CAN-AM di Mosport il 10 giugno. Inoltre, è confermato che sempre per Andretti, l'ex progettista Lotus, Maurice Philippe, sta costruendo un bolide per la F. 1. Questa vettura per quest'anno dovrebbe partecipare alle sole due gare di F. 1 nel Nord America, impegni USAC permettendo.

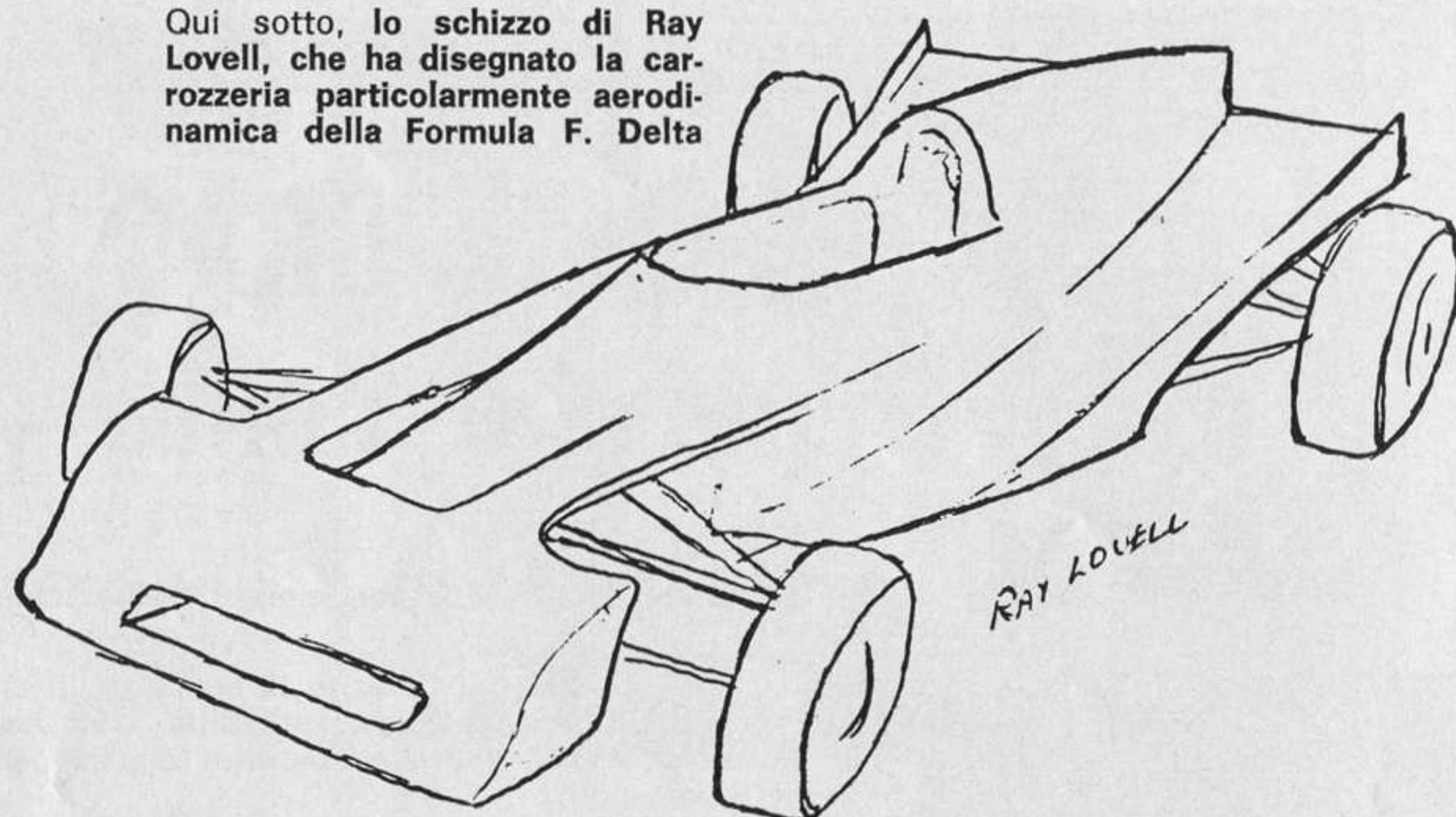
Gilberto Gatto



La nuova
F. FORD
di Doneda

3.500.000 costerà questa Lotus «italiana»

Qui sotto, lo schizzo di Ray Lovell, che ha disegnato la carrozzeria particolarmente aerodinamica della Formula F. Delta



GARBAGNATE (MI) - Finalmente! Dopo una gestazione durata diversi mesi (ma la colpa questa volta non è loro) si è vista in pista nella gara di Casale la nuova Delta MK 2, costruita o meglio assemblata da Cesare Doneda alla periferia di Milano. La monoposto che correrà in almeno 15 esemplari nel campionato Chevron di F. Ford è veramente molto bella e valeva la pena andare a Garbagnate per vederla «nuda» nei minimi particolari. Particolari veramente curati, realizzati con cura pignola, sul disegno ormai noto del telaio Lotus, che anche Emerson Fittipaldi ha portato alla vittoria persino in F. 2.

Il telaio è strutturalmente lo stesso della F. 2, ovviamente più leggero (pesa nudo meno di 25 kg): è stato solo accorciato il passo e sono stati tolti dei puntoni di irrigidimento, superflui in tubo quadro per la F. Ford e sostituiti con altri più leggeri in tubo tondo. Per il resto tutto è rimasto inalterato: la distribuzione di pesi, le stesse triangolazioni per le sospensioni.

Insomma una vera e propria Lotus nel telaio, realizzata, come per le vetture inglesi

adottato è il solito Hewland MK 8 (lo stesso della F. 3 però a 4 marce e senza autobloccante) mentre, sempre come optional possono essere montati giunti omocinetici sempre della Hewland. Il serbatoio carburante contiene 24 lt: è il Marston riempito di spugna ed è piazzato sotto la schiena del pilota.

La carrozzeria è probabilmente la parte più interessante della nuova realizzazione: palesemente ispirata a quella della Elden Ippocamos con cui Jhonny Gerber ha vinto agevolmente diverse gare, è realizzata dalla Protoco Mouldings (altra ditta inglese specializzata) in tre pezzi distinti. Uno rimane solidale con la vettura, attorno all'abitacolo: gli altri due amovibili carenano con un cupolino e due piatte ali laterali il retro, mentre il musone largo è tutt'uno fino al roll bar. Molto bello lo studio del muso, a spatola (simile alle attuali vetture Can Am) e la linea della coda, molto deportante specie in frenata e all'uscita delle curve.

Per ora ne sono in cantiere una piccola serie di 15, tutte già vendute a clienti che le aspettano con ansia. E' probabile che almeno 10 correranno già alla prossima gara di Roma: le altre saranno consegnate entro il mese.

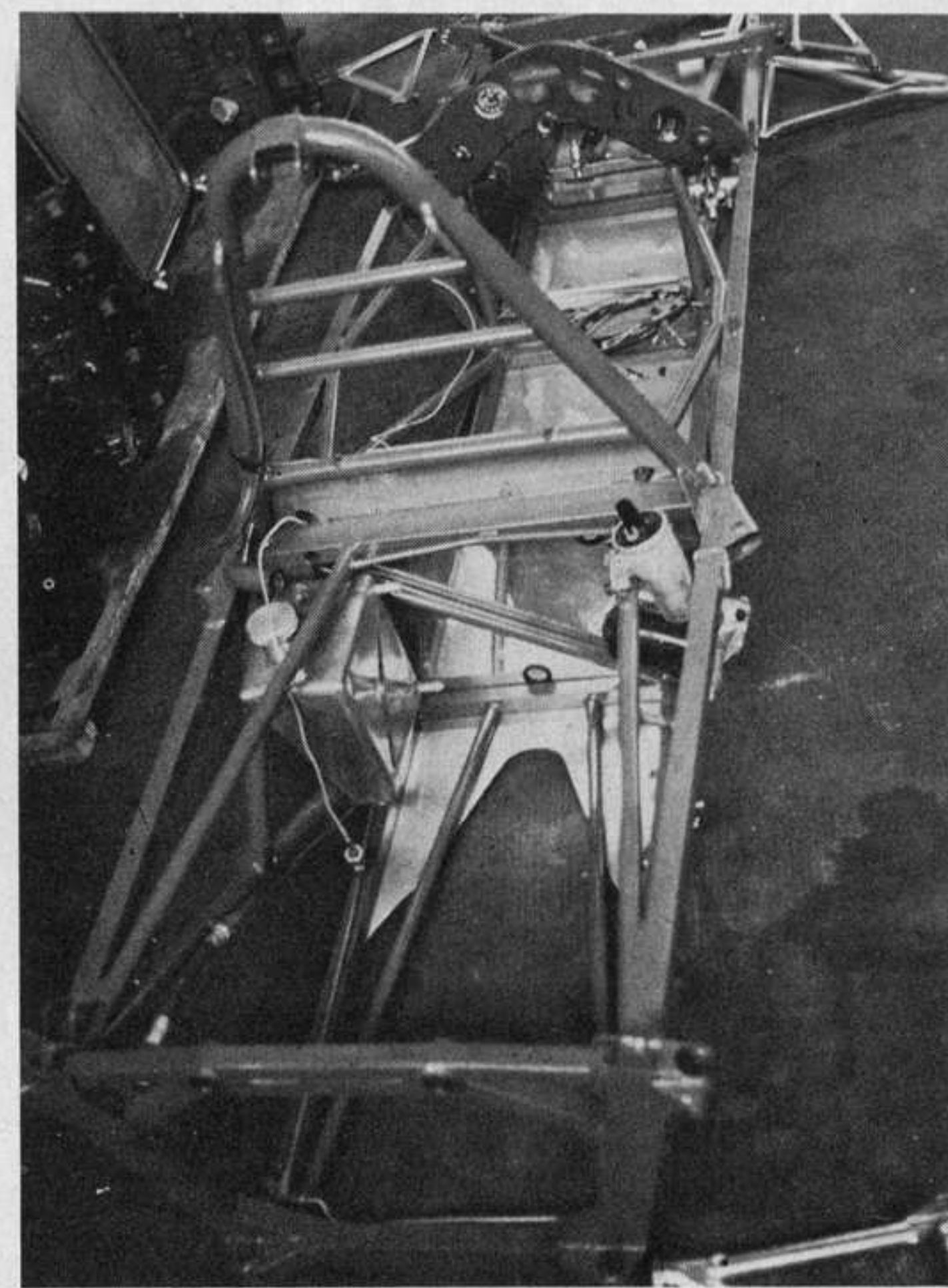
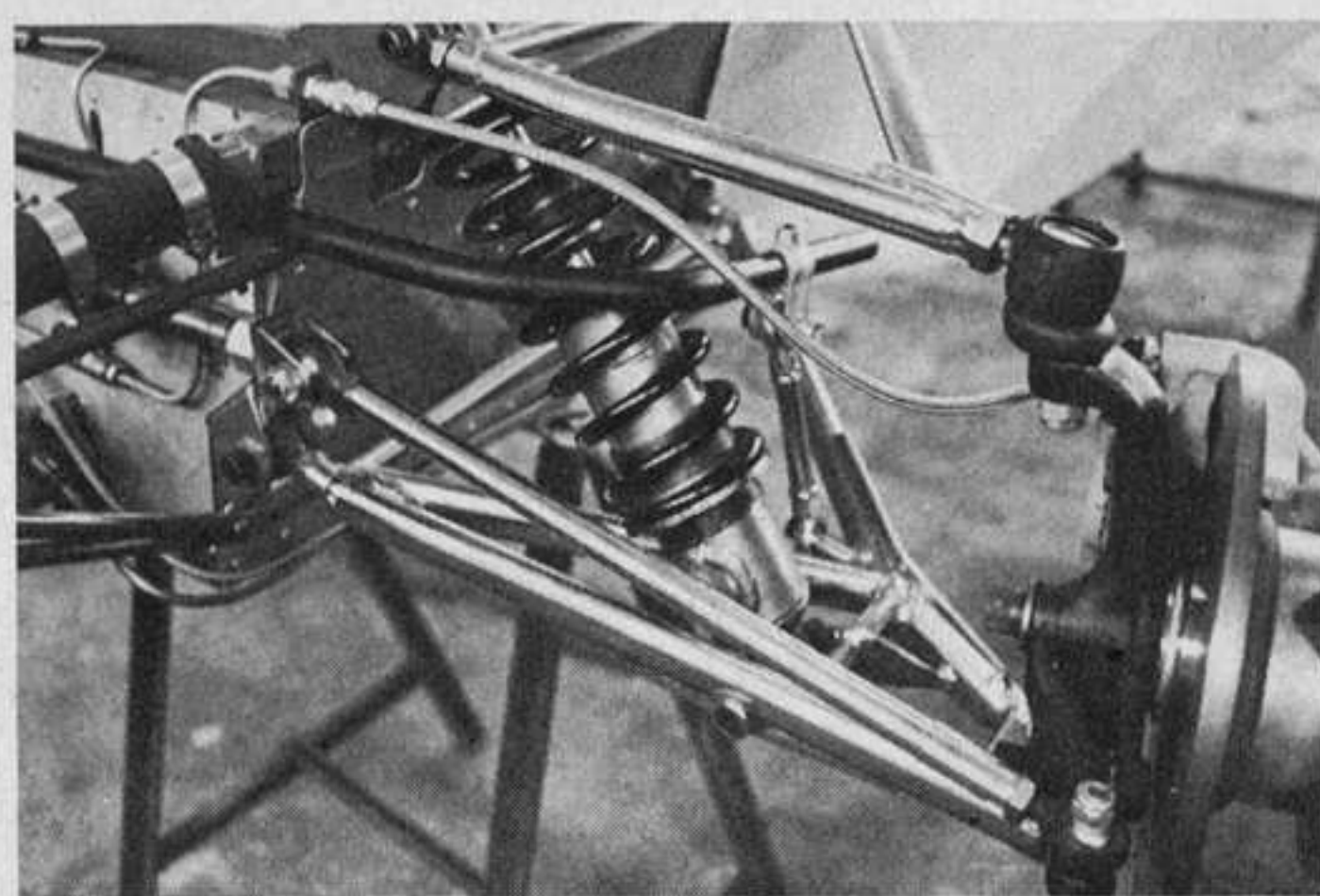
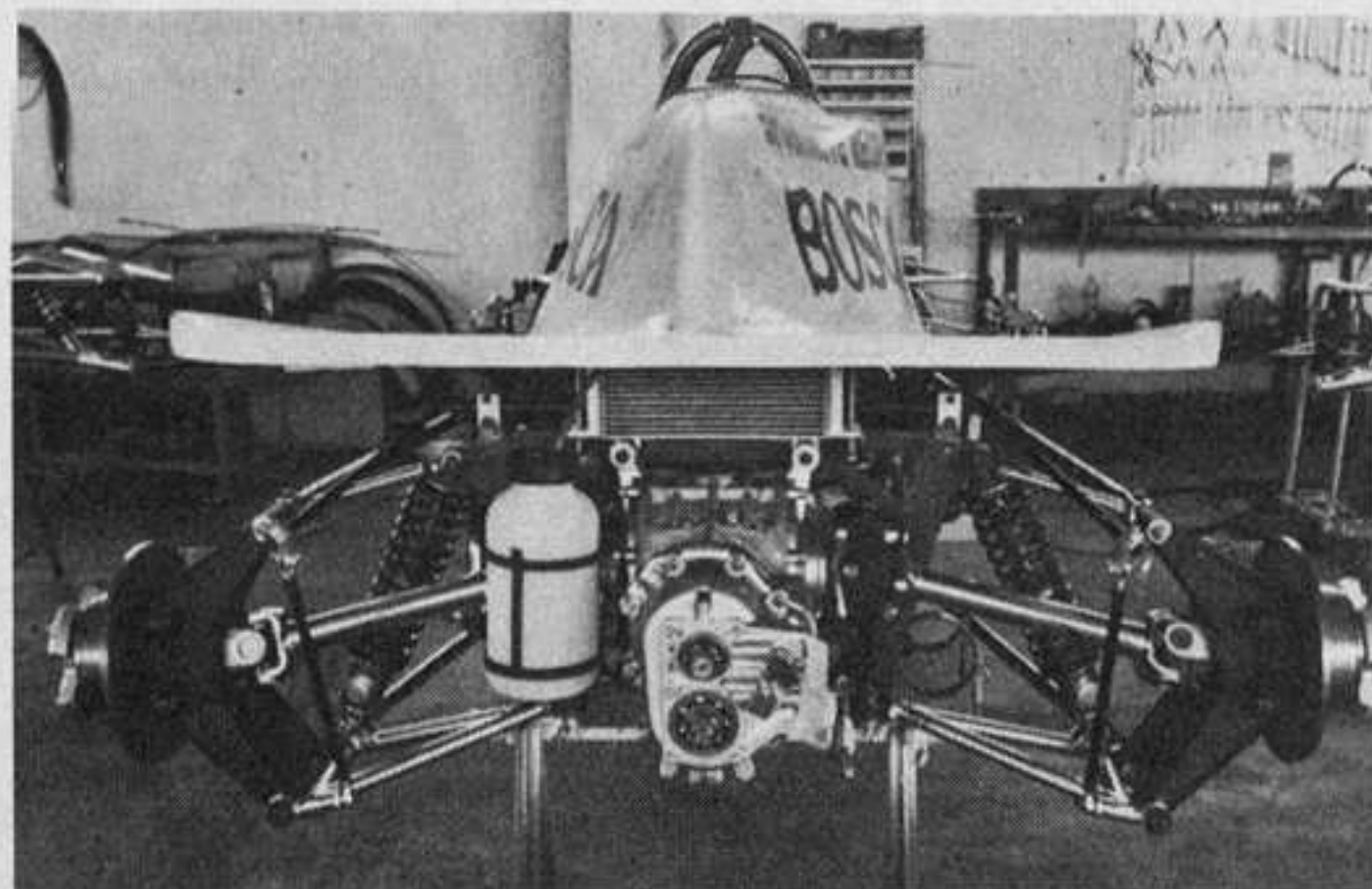
Il prezzo per queste prime MK 2 è rimasto fisso a 2 milioni e 800.000: «Ma solo perché la Bosca mi ha dato un tangibile contributo per ognuna delle vetture; per le prossime che monterò — ci ha confidato Doneda — non potrò rimanere al di sotto dei tre milioni e mezzo, a meno che non vi siano altri apporti pubblicitari sul tipo di quello in corso».

Tra l'altro la seconda serie delle vetture verrà certamente alleggerita, come è pure in studio un nuovo muso, più aerodinamico per i circuiti veloci.

Leopoldo Canetoli



Sopra, la prima serie di Formula Ford Delta Mk.2 in costruzione. Ne sono in preparazione 15. Sotto, a sinistra la sospensione posteriore e quella anteriore sono le stesse della Lotus 69. A destra, il telaio a traliccio conserva i tubi quadri solo nel perimetro. È costruito in Gran Bretagna dalla Arch Motors



L'identi-kit DELTA MK 2

telaio: tubolare misto in tubi quadri;

sospensioni: anteriore a doppio triangolo sovrapposto, molle elicoidali e ammortizzatori coassiali (Armstrong); posteriore con triangolo rovescio inferiore, bielletta superiore, molle elicoidali e ammortizzatori coassiali, doppio puntone di reazione;

freni: anteriori e posteriori Girling montati internamente alle ruote;

cambio: Hewland MK 8 a 4 rapporti;

dimensioni: carreggiata anteriore 1450 mm., carreggiata posteriore 1400 mm., passo 2250 mm.;

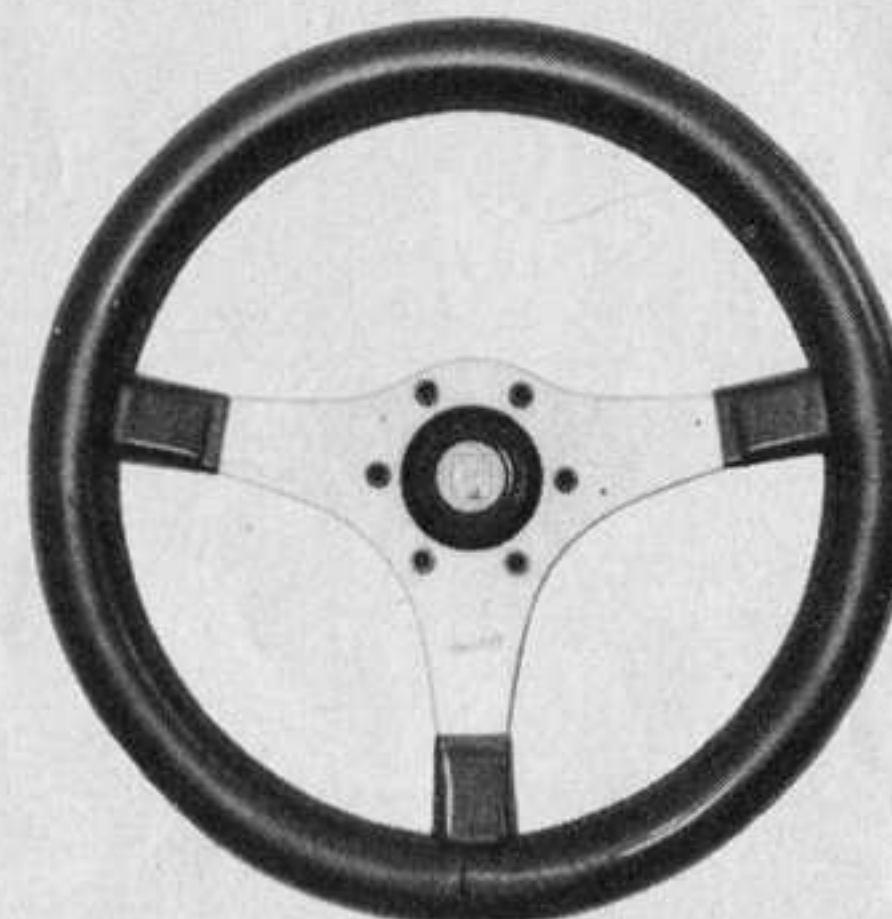
peso: 415 kg. (a secco);

motore: Ford Delta 106-108 cv a 6000 giri/min.

dalla Arch Motors (che come è noto costruisce telai tubolari e non per la maggior parte delle piccole ditte inglesi). Gli ammortizzatori che Doneda ha montato sono gli Armstrong regolabili (come optional si possono montare anche i Koni in alluminio della F. 3) mentre l'impianto frenante è il solito della Girling. Il cambio



**STABILIMENTO
E DIREZIONE VENDITE ITALIA**
44043 MIRABELLO (FERRARA)
ARGINE POSTALE 69
☎ (0532) 847.126



**DIREZIONE
VENDITE ESTERO**
10131 TORINO (ITALY)
VIA VILLA DELLA REGINA 12
☎ (011) 878.646



RAID

**COSTRUZIONE
VOLANTI
SPORTIVI**



Anche in Italia le sportive di Serge Aziomanoff

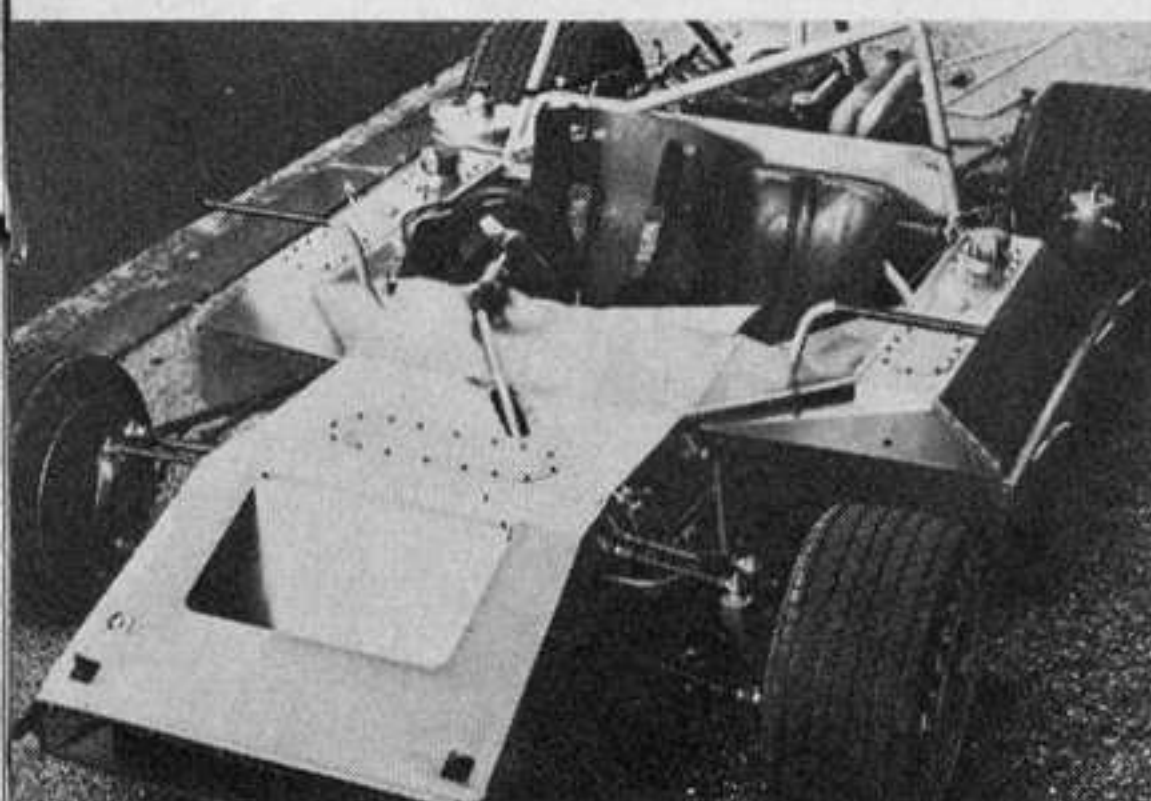
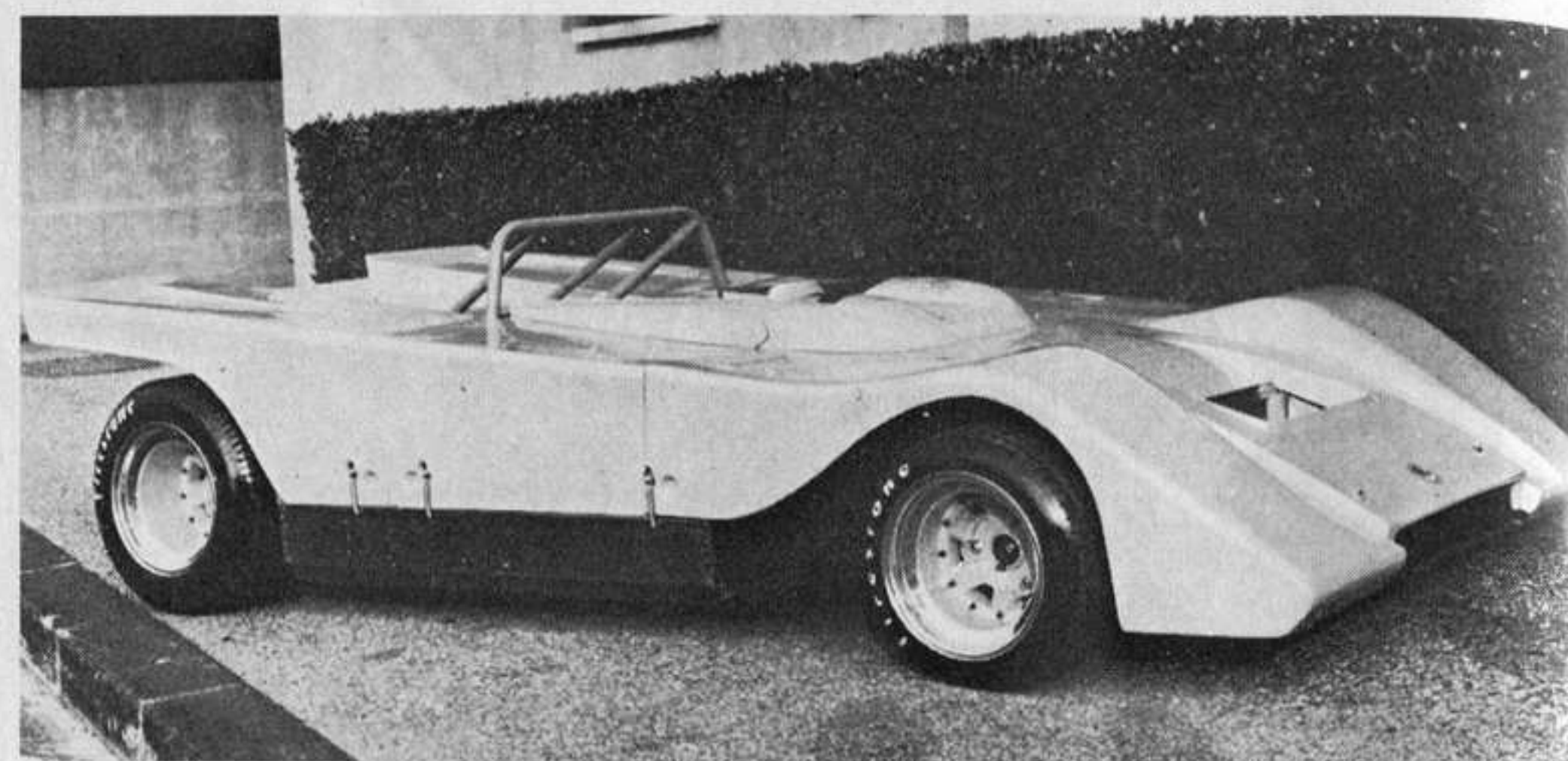
Questa GRAC piace perchè costa poco

A destra, la Grac MT 14 S sport motore 2000 completa di carrozzeria

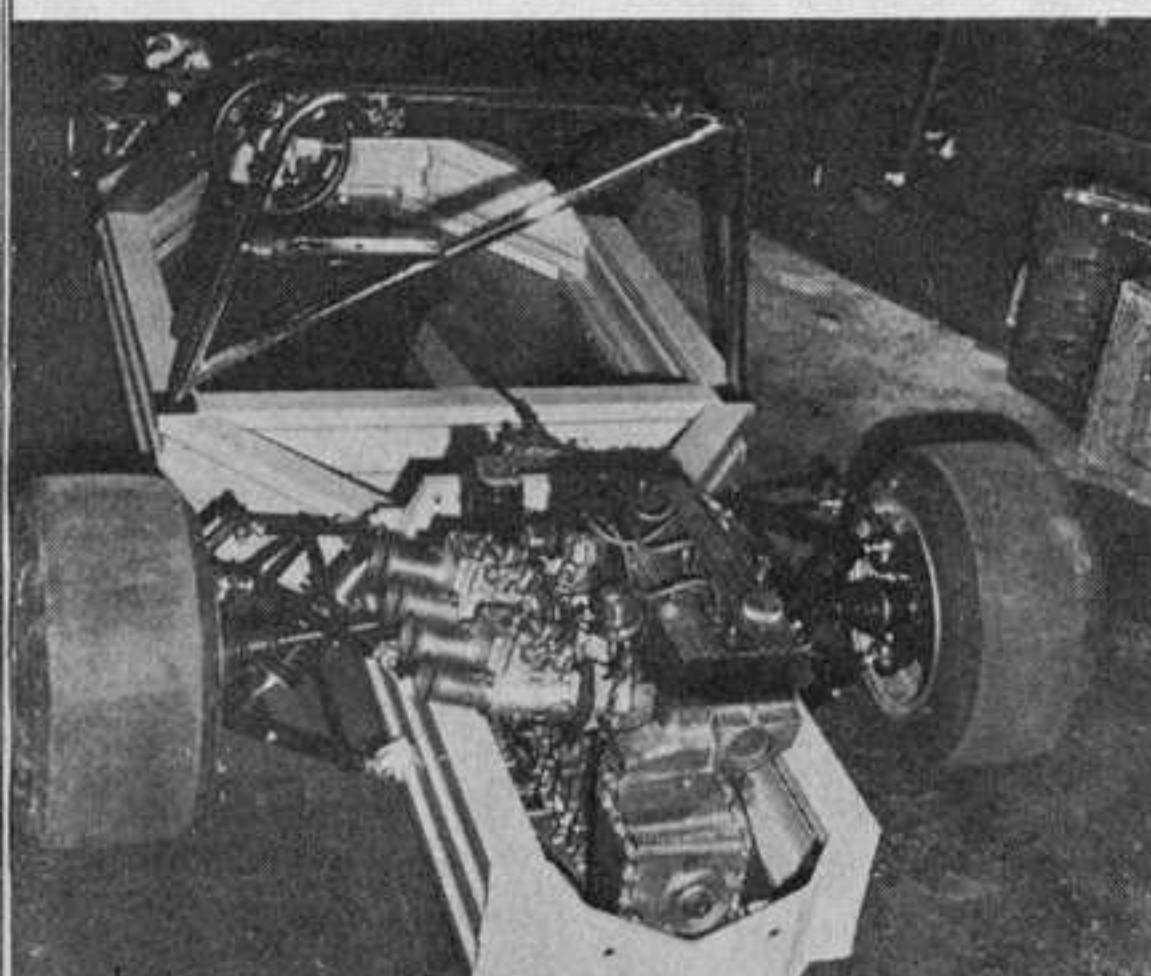
Precedute da una buona serie di successi in Francia e da una fama di ottimo rendimento e versatilità, arrivano anche in Italia le Grac, le vetture sportive costruite dall'ex-tecnico aeronautico Serge Aziomanoff.

Dopo essersi « fatto le ossa » costruendo monoposto di Formula France, che hanno vinto il campionato nel '69 e nel '70, Aziomanoff ha fatto un naturale scatto evolutivo progettando e costruendo delle F. 3 e delle Sport, per poi varare anche una F. 2 che, con Fraquelin (già campione di Francia per le salite nel '72 con una Grac Sport) ha debuttato all'Ampus, con un 7. posto assoluto.

Attualmente, la vettura « base » della Grac è la MT 14 S, una solida biposto con traliccio in tubi quadri e pannellature rivettate in lega leggera adatta a motori di 1600 e 2000. C'è poi la MT 15 S, per motori da 1000 a 1300, che è invece costituita da un telaio perimetrale scatolato, con traverse di irrigidimento, che può ospitare nel vano posteriore una lunga serie di motori, anche montati



Qui sopra, il telaio Grac MT 14 S per motori 2 litri. Sotto la MT 15 S monta il motore a sbalzo



a sbalzo. Utilizzando molte parti di serie, il telaio MT 15 S ha un costo contenutissimo, di circa 2.600.000 lire (motore e cambio esclusi), mentre anche la più sofisticata MT 14 S resta estremamente competitiva, non superando i 5.000.000 di lire, ovviamente senza motore e cambio.

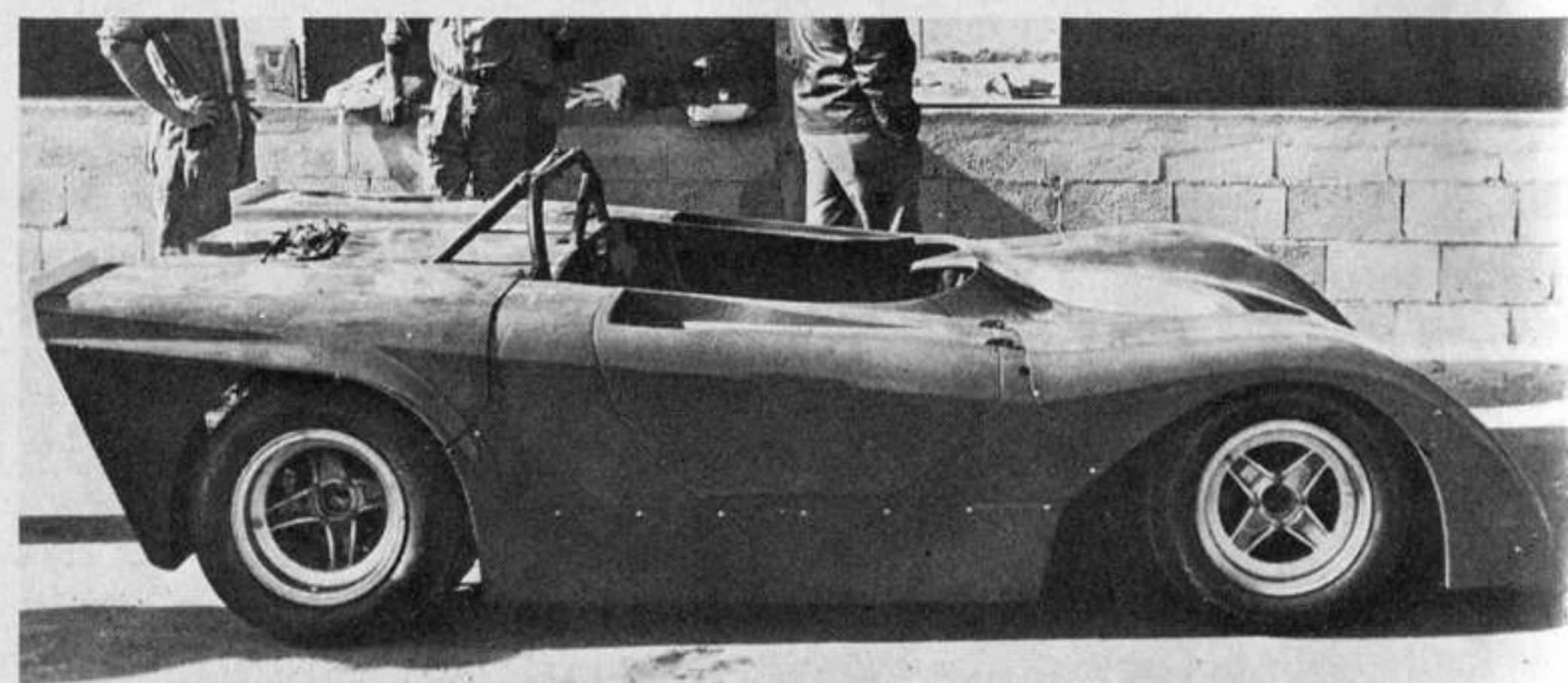
La produzione Grac, che comprende anche una F. Ford ed una F. 3, è importata in Italia dalla ditta SVEDA, (via Ricasoli 80, Siena), i cui titolari sono i senesi Carlo Truci e Luca Cesarini. Truci reggerà personalmente, assieme a Spartaco Dini, con una 2 litri MT 14 S la cui messa a punto sarà affidata a Cortini, ma in seguito disporrà della nuova Grac monoscocca che Elford ha provato in questi giorni al Castellet.

La ditta importatrice ha concluso un accordo con la Scuderia Nettuno cui affiderà una Grac monoscocca in competizioni alle quali parteciperanno Vittorio Venturi e Spartaco Dini.

Il «MILLINO» di OSELLA '73

CASALE - Non solo alla domenica a Morano Po si sente rumore di motori, ogni giorno l'autodromo è teatro di prove e collaudi a testimoniare l'utilità e la necessità dell'impianto. Insieme alla équipe della Giada Auto si è vista in prova tempo fa Enzo Osella con il «Millino». La nascita di questa vettura è passata un po' in sordina, comunque si tratta di un miglioramento radicale del cuneo ottenuto con modifica di passo e carreggiata e sospensione (foto a destra). Il cambio, sempre centrale, con motore a sbalzo è il tipo 139 il che ha permesso di variare la distribuzione dei pesi riducendo quelli a sbalzo. Anche la carrozzeria è stata rivista, in futuro sarà montata l'iniezione, a tutt'oggi il motore eroga 128 HP a 8000 giri (100 a 6000).

La vettura, pur girando in una vera tempesta di polvere, si è comportata bene ottenendo a più riprese tempi poco superiori agli 1'13" il che fa ben sperare. Con questa vettura Soria parteciperà al campionato italiano.



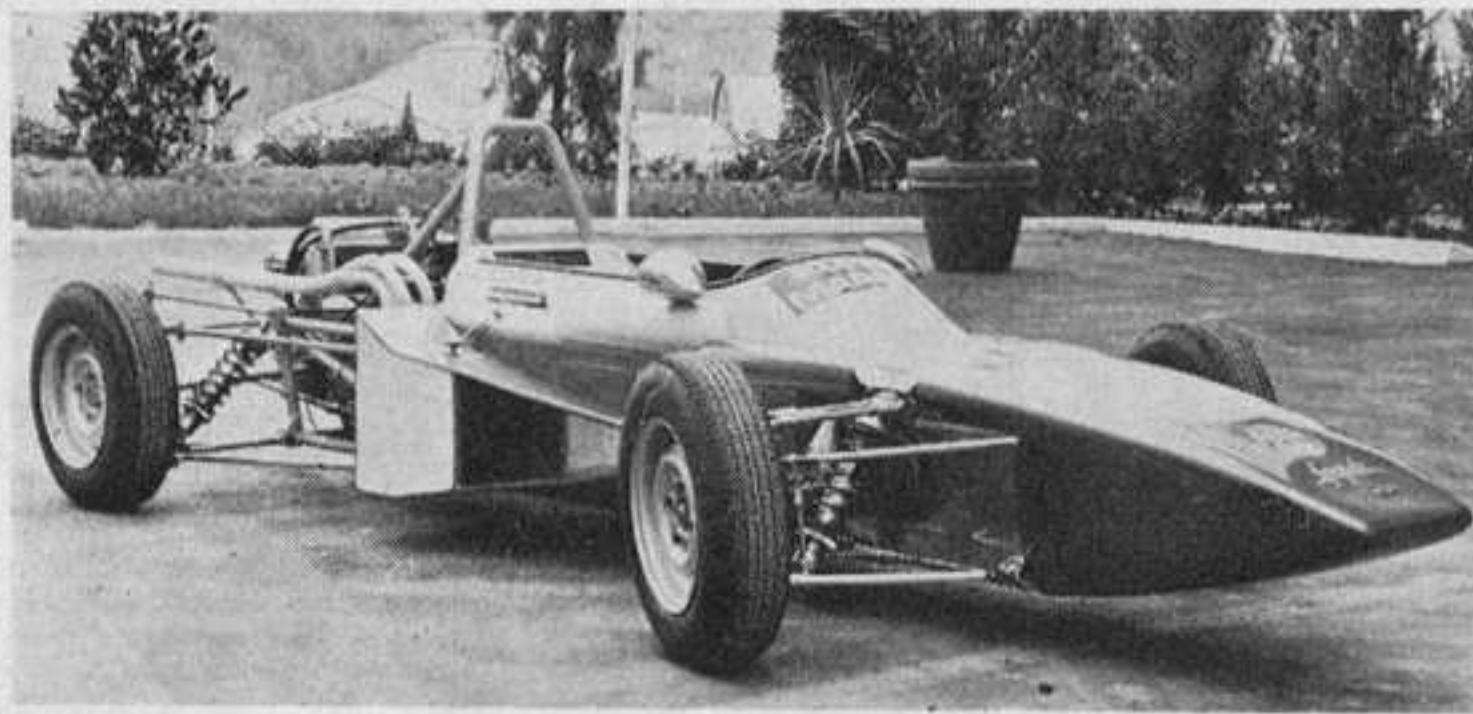
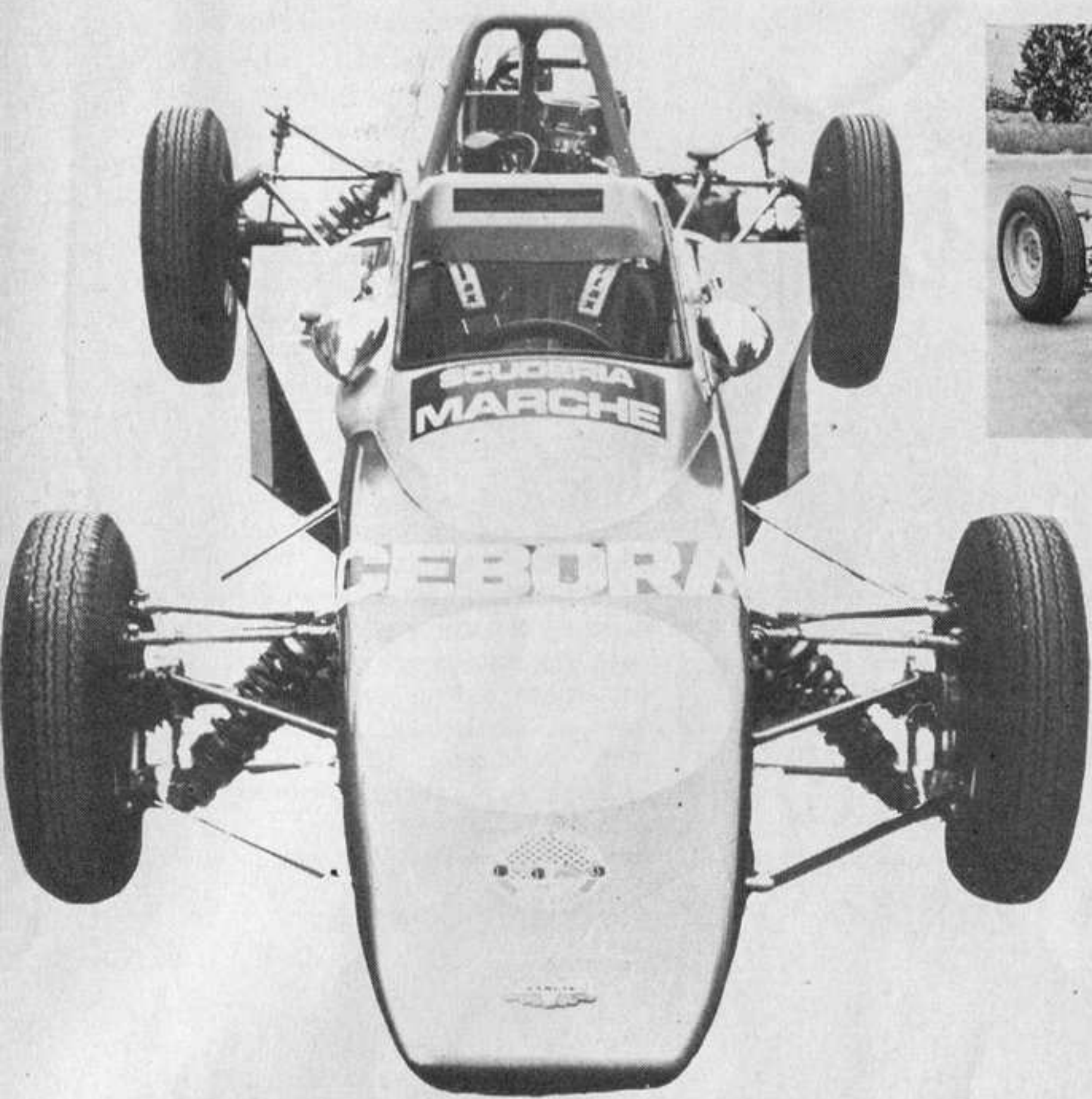
**ELEGANZA
AGGRESSIVA
SICUREZZA
VELOCE**

**CERCHI A BASE LARGA
IN LEGA LEGGERA**

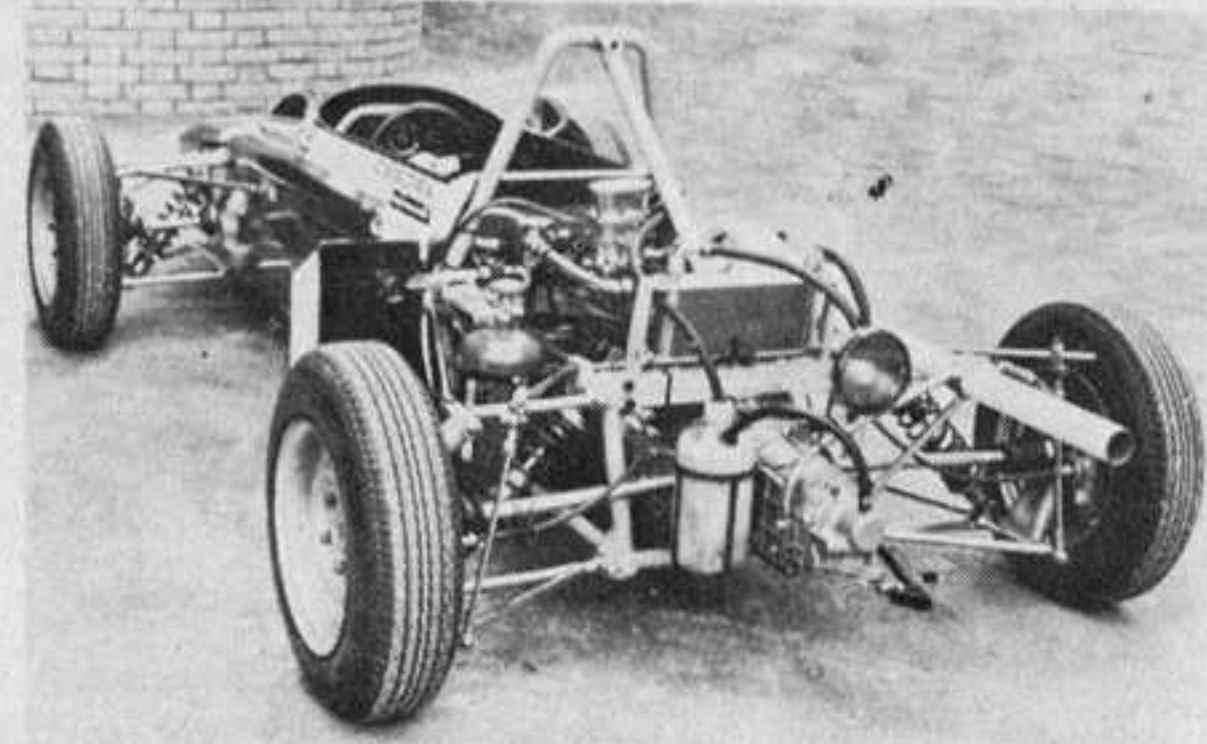


**FRATELLI PEDRINI
SAREZZO**

OFFICINE MECCANICHE E FONDERIE
25068 SAREZZO (BS) VIA ANTONINI 41 TEL. 81751/2/3



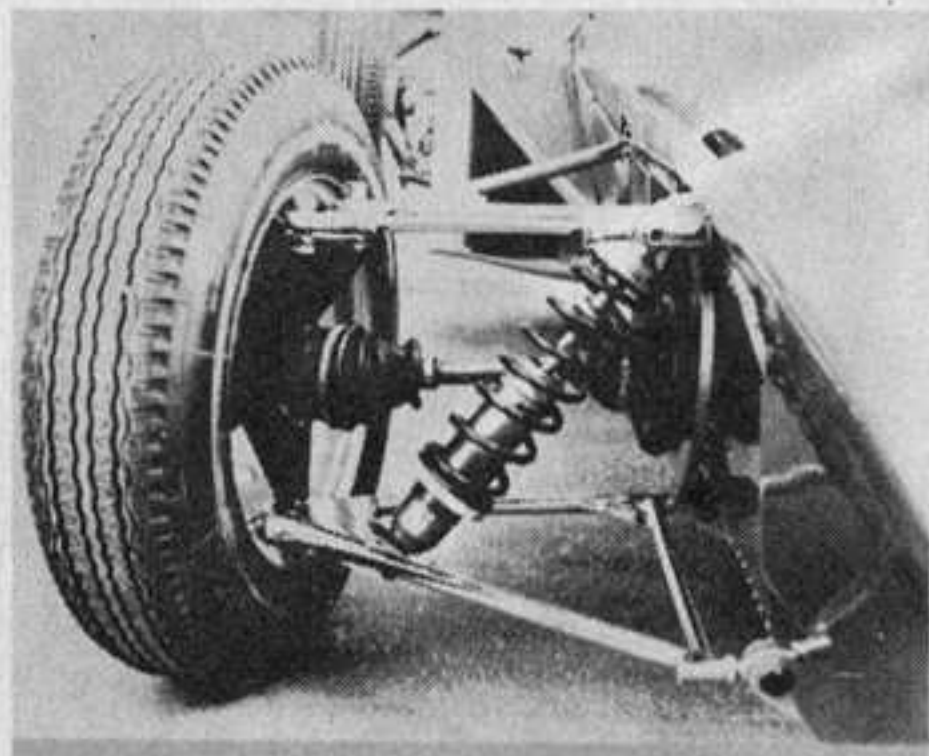
A sinistra, la nuova linea della Fagioli Formula 850. Sopra, la Fagioli mantiene i radiatori laterali. Sotto, il motore ed il cambio sono di Piero Lavazza



La FAGIOLI «ricostruita»

OSIMO - Completamente rinnovata disputerà anche quest'anno tutte le prove del campionato di F. 850 la filante monoposto che Paolo Fagioli ha completamente ristrutturato. Come potrete ricordare lo scorso anno la singolare vetturessa (già montava i freni anteriori entrobordo) disputò diverse prove, sempre con al volante Danilo Dentamaro: ma problemi di peso, eccessivo, e di scarsa potenza del motore, aggiunti a rapporti del cambio non adeguati, non permisero di raggiungere i risultati sperati.

La Fagioli di quest'anno è stata quasi completamente ricostruita: il telaio, con diverse triangolazioni è più



La sospensione anteriore della Fagioli F. 850 con freni interni

leggero di 12 kg, la batteria è stata sistemata ora alle spalle del pilota, mentre i copriradiatori, di nuovo disegno, presentano prese d'aria con profilo NACA. E' stato inoltre perfezionato un accordo col preparatore torinese Lavazza che ha fornito un motore (con potenza garantita di 72 CV) e gli adeguati rapporti per il cambio.

Il pilota è ancora quest'anno Danilo Dentamaro: la macchina, iscritta dalla Scuderia Marche, sarà sponsorizzata dalla ditta Cebora di Bologna e come abbiamo detto prenderà parte a tutte le prove di campionato italiano.



Come Boffa modifica l'X1-9

TORINO - Silvio Boffa, trent'anni, nato a Vigone, concessionario Fiat a Collegno, animato da una passione incontenibile per le corse, ha fiutato l'anno sì per la sua partecipazione alle corse. A deciderlo è stata la presentazione della Fiat X1/9. Da quel momento non è più riuscito a calmarsi sino al giorno in cui, tra i primi, ha avuto la sua X1/9 ed è cominciata la messa a punto della vettura per correre in Gruppo 3.

Coadiuvato dai fratelli Della Betta, gli stessi con i quali aveva realizzato quella favolosa 500-128 per le gare della Cerrina, e dal simpatico Franco Azalin ha organizzato un intensissimo piano di corse per il '73. A Rossano Merlin giovane pilota del Team si è aggiunto il noto Piero Lavazza che ha mostrato di apprezzare parecchio le caratteristiche della nuova Fiat.

Il piccolo Team che corre per i colori della Rivoli Corse non trascura il settore rally, Luciano Zuccarello pilota e aiuto del boss Boffa su 128 coupé si è piazzato bene nel 1971 al rally di Cesena e di Siena, sulla sua vettura verrà montato entro breve un motore gruppo 2 nettamente migliore. Con la sua 127 del '72 corre Giuliano Oriente. L'operazione X1/9 ha come sponsor la Ditta Orecchia-Scavarda e in particolare il rag. Pasiannot mostratosi particolarmente sensibile all'argomento corse. Con la X1/9 il Team Boffa farà il maggior numero possibile di gare in Gruppo 3, soprattutto a Casale e a Varano e anche qualche gara in salita. In futuro o si correrà in gruppo 4, oppure si vedrà la possibilità di correre con la nuova X20. Per la X1/9 è stato adottato un cambio ravvicinato che a 6500 giri da: 1.a 47,3 kmh, 2.a 69,7, 3.a 97,5, 4.a 131,3, la coppia cilindrica è 11,53.

Se corri perchè vuoi

Se corri perchè devi



Lunga durata:
perché è costruita con lamiere di 12/10, senza risparmio di punti-saldatura; perché la struttura è compatta e perfettamente rifinita.

ABARTH fa per te
Chi conosce il valore di questa «firma» sa anche perché Abarth dà di più. La lunga esperienza maturata nelle competizioni sportive conferma la validità delle soluzioni per qualsiasi vettura.

ABARTH anche nella marmitta
Alto rendimento: perché è tecnicamente concepita per far respirare meglio il motore.
Un simpatico rombo: perché è fonicamente collaudata.
Costante rendimento nel tempo: la qualità e la tecnica costruttiva Abarth sono ormai confermate in tutto il mondo.
...e ricorda:
volante ABARTH



Armatura in Avional
Impugnatura rivestita con «vera pelle»
Collaudato a 100.000 cicli 20 Kg.
Montato all'origine su: **ABARTH RALLY 124 FIAT - AUTOBIANCHI-ABARTH**
Ora i prodotti ABARTH sono distribuiti dai Ricambisti Concessionari e dagli Specialisti Elaboratori che espongono questa targa



selecom

SELECOM SpA

SELEZIONE E DISTRIBUZIONE DI RICAMBI ED ACCESSORI PER AUTOVEICOLI

10123 TORINO - C.SO CAIROLI, 6 - TEL. 831225-835440

DISTRIBUTTRICE ESCLUSIVA DI: **ABARTH GAUSS NGK SPARVA**