

ripresa al platino

Magneti Marelli, candela elastica!
Elastica perché al platino.
Il platino consente infatti la massima elasticità termica.
Con il platino la scintilla è più potente a parità di impianto di accensione.
L'autopulimento della candela è assicurato anche ai bassi regimi del motore.
Non ci sono preaccensioni alle massime prestazioni.
Magneti Marelli al platino, la candela elastica per auto e moto, che assicura il 100 x 100 di potenza.
Necessaria per i motori sportivi, ideale per «ravvivare» ogni tipo di motore.

elettrodo di platino
100x100
di potenza



La gara «podistica» sta cominciando ad acquistare un viso più netto, con il montepremi già raddoppiato a due milioni di lire e con la possibilità che la Fiat metta anche in palio una 126 per il vincitore. Quindi, partendo da un'embrionale buona idea, è diventata la gara podistica più ricca d'Europa! Wilson Fittipaldi mi dice che lui ed Emerson stanno già addestrandosi. La corsa si disputerà su due giri della pista Junior, sicché il pubblico potrà vedere la partenza, un giro e quindi quello finale a fiato mozzo. Si svolgerà il giorno precedente le prove ed è quasi certo che sarà teletrasmessa.



Il virus di INDY

LONDRA - Indianapolis è un gusto che si acquisisce. Si può paragonarla al primo, pessimo sapore dell'aspro vino spagnolo che si beve quando si è in vacanza: al termine di quindici giorni non se ne beve mai abbastanza. Quando Howden Ganley è andato a Indianapolis per la prima volta, a vedere le prove di qualificazione della 500 Miglia, ha messo da parte i suoi preconcetti sullo Speedway, però ha lasciato a casa la tuta. Sono bastati pochi giorni perché il «virus» di Indy lo colpisse e prima di partire, per tornare in volo in Europa per partecipare al G.P. del Belgio, telefonava qua e là per scoprire se era proprio vero che fra i due weekend di qualificazione avrebbe potuto svolgere il test di «rookie» (novellino). Era possibile e in quel momento sembrava che le sue probabilità di trovare una guida sulla vettura di riserva di qualcuno fossero pari a quelle sullo svolgimento del G.P. del Belgio. Hanno poi avuto il sopravvento i suoi impegni per i Grandi Premi, ma non siate sorpresi se vedrete Ganley compiere ogni sorta di sforzo per ottenere una guida a Indianapolis il prossimo anno.

In effetti, potrebbe trovarsi di fronte a qualche difficoltà, se non gli sarà addirittura impossibile, nel 1974. Era in programma una riunione fra l'ACCUS, rappresentante della FIA negli Stati Uniti, e l'USAC, l'ente che dirige le corse di campionato tipo Indy e quelle che si svolgono su piste più piccole sterrate e ovali, per discutere sui problemi dello scambio di piloti fra USAC, NASCAR e SCCA,

in gare quali quelle di F. 5000, Can-Am e Trans-Am.

Il rappresentante dell'USAC se n'è andato, seguendo il concetto che i fatti significano più delle parole, ma non prima di avere annunciato che l'USAC usciva dall'ACCUS e che dal primo gennaio 1974 soltanto chi è in possesso di licenza USAC potrà gareggiare sulle piste appunto dell'USAC. Grosso modo, ciò significa che l'anno prossimo non ci saranno forestieri a Indy. A meno che non vogliano rischiare le loro licenze FIA, gareggiando in una corsa che non ha il benessere della FIA.

E' una situazione che probabilmente i piloti USAC desideravano, dato che protegge il loro modo «parrocchiale» di gareggiare dalla possibile presenza di avversari esterni, che arrivano e vincono i grossi premi nelle tre gare di 500 Miglia, passando poi il resto dell'anno a correre in un'altra formula, impedendo all'USAC di sfruttare i loro nomi come attrazione per le gare minori del campionato. Donohue e Revson sono buoni esempi di piloti Indy di primo piano che non partecipano a nessun'altra gara di campionato USAC. In queste discussioni è saltato fuori il nome di Oliver, quando si è alluso al fatto che era stato deliberatamente ingaggiato dal NASCAR semplicemente per raggiungere un livello internazionale per le gare di stock cars, in modo che i «divi» dell'USAC fossero liberi di partecipare alle gare NASCAR per stock cars, secondo l'accordo USAC-NASCAR sullo scambio di piloti.

Pro e contro FOLLMER

● Dopo il G. P. di Barcellona Cévert ha preso Follmer da parte e gli ha fatto una predica, sull'etica che un gentiluomo deve rispettare nei Grandi Premi, aggiungendo che se è probabile che George continui a comportarsi in un modo che François considera piuttosto «cafonesco», forse farebbe bene a tornare alle gare Can-Am. Abbastanza logicamente, Follmer lo ha giudicato un affronto e probabilmente ha dato una risposta piuttosto secca. In fin dei conti, stavano effettivamente lottando per la seconda posizione. In una fase precedente della gara Ickx e Follmer avevano avuto un lungo, serrato duello e ho poi chiesto a Jacky se aveva avuto difficoltà per superare con la nuova Ferrari la UOP-Shadow di Follmer: «George mi ha senz'altro ostacolato, ma è pagato per farlo — ha risposto Ickx — e stavamo gareggiando. Tocca al pilota che sta dietro, trovare il modo per passare...».

● Dopo essermi posto vari quesiti, a proposito della Embassy Ford 1974 e del suo progettista, si direbbe che abbia trascurato una risposta abbastanza ovvia. Avevo pensato un po' incerto a Mike Barney, a John Thompson e a Ron Tauranac, ma per Graham una scelta più ovvia sarebbe Len Bailey. A quanto pare ha già pronto un progetto di F. 1, da convertire in metallo, è pagato dalla Ford, e il caso vuole che lavori alle officine di Mo Gomm, nei pressi di Woking ove Hill ha fatto svolgere il definitivo lavoro di montaggio della sua Embassy-Shadow.

● Chris Economaki, il più noto commentatore della TV americana, era a Barcellona con la moglie e mentre pranzavamo ha raccontato un'intervista fatta da Stewart alla corsa di Darlington per stock cars. Jackie ha un contratto con una delle grosse reti televisive, per queste interviste, e nel caso specifico parlava con uno spettatore, nella zona riservata al pubblico. Per capire l'episodio, ci si deve rendere conto che gli spettatori delle gare per stock cars non sono sempre uguali a quelli che vanno a Brands Hatch. «Chi vincerà?» — ha chiesto Jackie — «Chi vincerà che cosa?» è stata la perplessa risposta. «La gara, s'intende» ha detto Jackie, comin-

ciando a pensare che lo si prendesse in giro. «Quale gara?» ha ribattuto l'intervistato. Ormai Stewart stava probabilmente rammaricandosi di non avere scelto qualcun altro con cui parlare di quell'argomento. Di qualsiasi argomento. «Allora, lei che cosa fa qui?» ha domandato, senza mollare la sua preda. «Aspetto che cominci la festa» è stata la risposta. Veramente troppo, a questo punto, e Jackie ha chiesto: «Ha mai sentito nominare un pilota che si chiama Jackie Stewart?» Il tizio si è sfregato il mento, ha guardato verso il cielo in cerca di un'ispirazione, non ne ha trovata e ha chiesto timidamente: «Non è uno che pilota qualcosa nell'USAC?».

● A Barcellona John Watson si aggirava aiutandosi con le stampelle, minacciando di essere di nuovo pronto a correre in tempo per pilotare al Nurburgring, dopo la frattura alla gamba causata dall'incidente a Brands Hatch il 18 marzo. Gli ho chiesto che cosa aveva provato, trovandosi intrappolato nella nuova Brabham per tanto tempo, mentre la squadra di soccorso lavorava per estrarlo dalla vettura. Temeva che s'incendiasse? «Ho cercato di non pensarci. Le gambe mi facevano un male del diavolo e ricordo che è arrivato qualcuno a dirmi che mi avrebbero fatto una iniezione per iniettarci una soluzione salina o qualcosa del genere. A quanto pare, l'ho guardato con aria molto ansiosa e ho chiesto se sarebbe stato doloroso!»

Il lunapark LEYLAND

● Non so proprio come ho potuto non andarci. Cioè a Goodwood, alcuni

giorni fa, per «Il più grande avvenimento pubblico all'aria aperta mai organizzato, per dimostrare quanto valgono le vetture della British Leyland». (così diceva il comunicato stampa). C'erano inoltre altre grandi attrattive, quali un tentativo di record con una bicicletta a ventidue sedili («La bicicletta più lunga del mondo») l'ultimo giro del novantenne Alf Tabb su una bicicletta alta una dozzina di centimetri («La bicicletta più piccola del mondo»), una Jaguar che inscenava di proposito uno scoppio di pneumatico a quasi 160 orari e Moss («Il più famoso pilota inglese di tutti i tempi») che pilotava la Cooper 500 con la quale vinse la sua prima gara a Goodwood nel 1948.

● Rob Walker è un tipo preciso che non commette errori e a Silverstone gli ho chiesto informazioni circa un pilota di nome «Seagrave», di cui parlava in un suo articolo pubblicato su «Road & Track». Non voleva forse dire «Segrave»? Mi ha risposto di non esserne certo, ma avrebbe controllato e lo ha fatto al RAC. E' saltato fuori che l'errore nello scrivere il nome gli era rimasto in mente per averlo visto usato ampiamente nelle didascalie sui tabelloni accanto alla Golden Arrow dai tanti records, al National Motor Museum. Ci è tornato, prima del G.P. di Barcellona, e ci ha raccontato: «Mi sono molto divertito, andando al banco delle informazioni per chiedere: "Come si scrive Seagrave?" S.E.A.G.R.A.V.E., «mi è stato risposto». Non si spaventi, lord Montagu, adesso l'impiegata lo sa. Glielo ha detto Rob...»

Eoin S. Young

Officina assistenza DE TOMASO - Modena

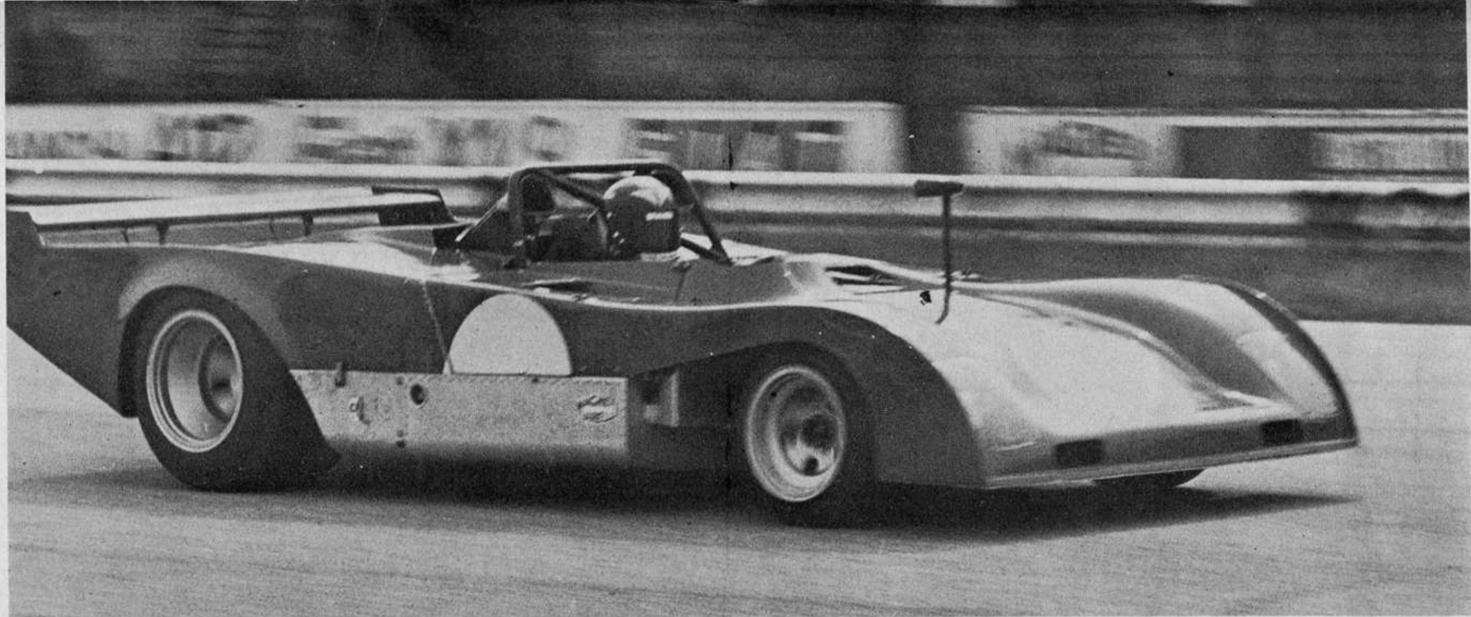
Gianfranco BARDELLI s.p.a.

ROMA - Viale Tor di Quinto 37 a - Telefono 06/39.47.04

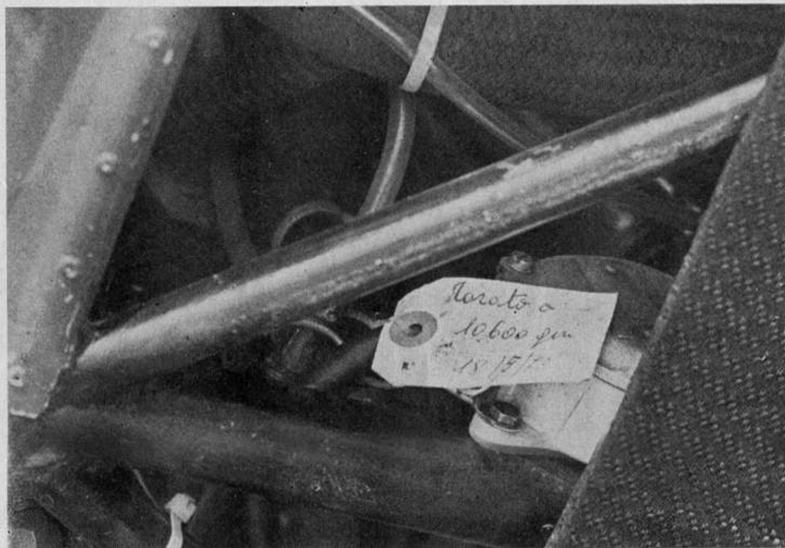
Tutte le elaborazioni per vetture DE TOMASO-Pantera; applicazione roll-bar ed accessori secondo norme CSAI per Pantera gr. 3

Linea rossa

10.500 per durare a LE MANS



Qui sotto, il cartellino legato al regolatore centrifugo dell'accensione indica chiaramente il regime di parzializzazione, 10.600 giri. A destra in alto, Carlos Pace in piena velocità durante il lungo test



MONZA - Un taglio di mille giri circa al regime di massima potenza; un assetto aerodinamico di minima resistenza; gomme di mescola molto dura; e lunga prova di resistenza di ogni organo meccanico. Questa l'impostazione tecnica del « test » a cui è stata sottoposta la Ferrari 312 P nei giorni scorsi a Monza, in vista della prossima « 24 Ore » di Le Mans. In termini più precisi, prima di entrare nel dettaglio, possiamo parlare d'un motore che, nella sua specifica preparazione per la lunga gara francese, ha un punto di massima potenza fissato a circa 10.500 giri, regime utilizzato sia nel conseguimento delle velocità di punta, sia nei cambi di marcia, con limitatore tarato a 10.600 giri, quindi con una certa lunghezza di rapporti.

E in queste condizioni, con la stessa coda allungata introdotta in occasione della « 1000 chilometri » di Monza, assenza di « spoiler » anteriori e minima incidenza dei profili alari posteriori, di corda diversa, si può parlare, data la velocità massima rag-

giunta, di circa 299 km all'ora, cioè una diecina di kmh in meno rispetto alla gara monzese del 25 aprile scorso, d'una potenza installata dell'ordine dei 450 cavalli, o qualcosa di meno, pur con una curva molto piena.

Anche qui, allora, questa importante fase di preparazione alla « 24 Ore » francese sta avvenendo con le scelte tecnicamente più sagge, che gli ingegneri Colombo e Caliri stanno facendo, con i mezzi a loro disposizione. Infatti, bisogna considerare che nelle odierne condizioni del tracciato di Le Mans la prevalenza del rettilo delle Hunaudieres è sensibilmente affievolita, dopo l'accentuazione del nuovo « misto » della Maison Blanche. E che un incremento netto delle velocità massime avrebbe preteso studi oltremodo lunghi e intensi, per caratteristiche aerodinamiche, con carrozzeria a guida interna di costruzione radicalmente nuova.

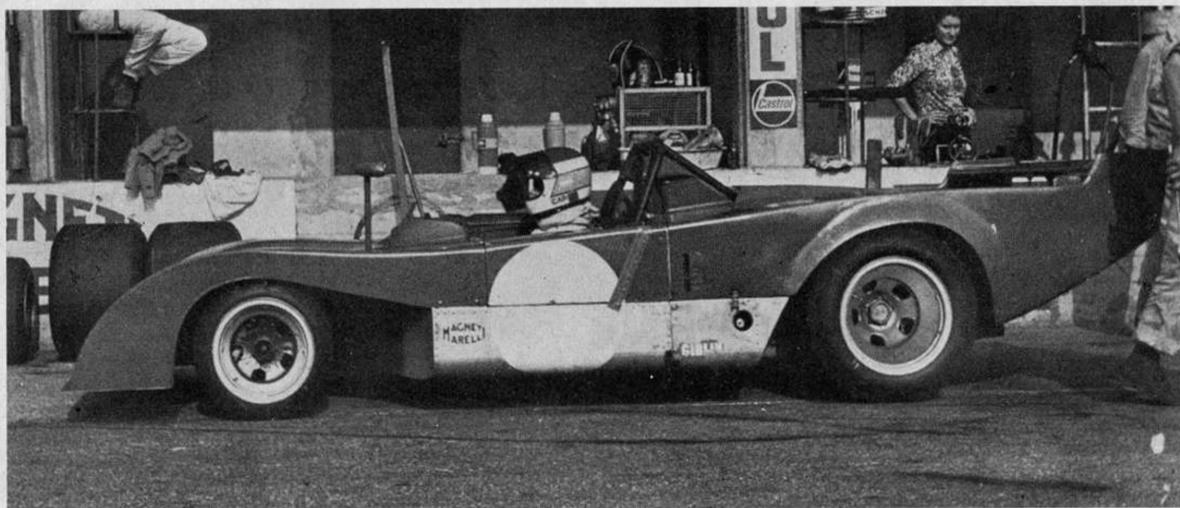
Con il materiale disponibile, tutto quel che appare possibile teoricamente è il passaggio dai 300 km all'ora di velocità massima ai 315 km orari

possibili con la potenza installata e con il massimo affinamento aerodinamico. Ora, la lunghezza utile, ai fini delle calcolazioni delle velocità massime alle Hunaudieres, può valutarsi a quattro chilometri, comprendendo le accelerazioni; e su questa base, si hanno tempi di percorrenza a 300 e 315 kmh rispettivamente di 48" e di 45"7. Ci si chiede: fra i due estremi, la differenza di 2"3 nel tempo sul giro, con punto mediano della valutazione a poco più d'un secondo, può essere proficua, in rapporto al peggioramento nel settore misto, dove si possono perdere fino a 5" in una sola serie di « esse »?

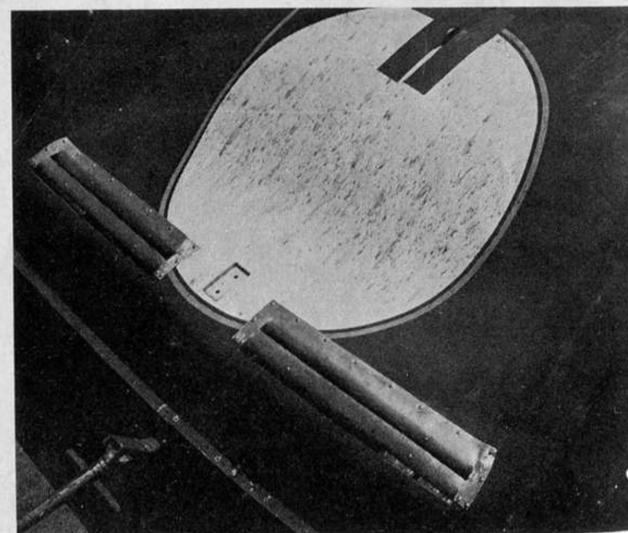
L'interrogativo è più che retorico e l'evidenza è lampante, per cui ogni obiettivo nella preparazione deve essere quello della migliore messa a punto della vettura nel settore della curva di Mulsanne a quella del Tertre Rouge, con il più favorevole compromesso per le velocità di punta sul lungo rettilo.

Tutto, perciò, è demandato alle doti di tenuta alla distanza delle

3700 chilometri della 312 P a Monza senza troppe noie, ma il motore "parzializzato" manca di potenza, dice Reutemann



Sopra, sosta di routine di Carlos Reutemann, uno dei piloti impegnati nella prova di durata. A sinistra, Schenken si dà da fare. Sotto, le aperture di sfianto aperte sul muso della macchina, scaricano l'aria





Trackstar originali colori nero opaco, giallo, bianco. L. 33.000

in vendita presso



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

racing equipments

macchine, che in definitiva hanno formato anche l'oggetto principale dei collaudi monzesi. Con punto di partenza nel pomeriggio di martedì, impiegando l'alettone posteriore a corda allungata e ridottissimi angoli di incidenza, fin quasi a zero gradi, e nuove gomme posteriori 5,50-15.70-15 a mescola molto dura, che altro non sono se non una rielaborazione del pneumatico usato dalla Matra lo scorso anno a Le Mans, con rapporto altezza-larghezza di 0,35 alla luce delle ultime esperienze per mescola e struttura, a parità di diametro esterno.

Ha cominciato Carlos Pace, con una prima serie d'una decina di giri in 1'29" circa, poi un'altra serie sul piede di 1'28" e quindi una « tirata » di 33 giri tutti d'un fiato, con tempo oscillante fra 1'26" e 1'27" essendo stato 1'26"5 il migliore. I limiti massimi di Monza con 1'21"13 a 255,146 km orari nelle prove dell'ultima « 1.000 Chilometri » della Matra di Cévert spiegano esaurientemente lo speciale assetto allestito con questa speciale versione della 312 Ferrari.

Quindi, la macchina è passata nelle mani di Arturo Merzario, il quale dopo pochi giri di assaggio, ha ulteriormente fatto ridurre l'angolo di incidenza dell'ala posteriore, con proporzionali correzioni di barre, per migliorarne lo sfruttamento, pure in condizioni di maggiore impegno di guida, che il nostro pilota ha brillantemente superato. Con una serie di 31 giri ininterrotti, infatti, ha girato con cronometrica precisione negli stessi tempi medi e con una puntata fino a 1'26"2, per dimostrare le soluzioni vantaggiose.

Merzario avrebbe voluto insistere in questa direzione, con altre variazioni aerodinamiche; ma ormai il limite delle ore 20 di chiusura della pista si stava approssimando e s'è preferito concludere con una riprova di Carlos Pace, il quale, con 23 giri consecutivi, è stato sempre al disotto di 1'27", ottenendo un paio di volte un tempo di 1'26" netti.

La ripresa è avvenuta il mercoledì mattina, fin dalle ore 8,30 con una densa giornata di collaudi interminabili, che hanno deposto molto favorevolmente sulle doti di tenuta del motore. Carlos Pace e Arturo Merzario hanno speso l'intera mattinata nel perfezionamento dell'assetto della vettura, girando ininterrottamente e trovando un ottimo equilibrio, che ha permesso loro di spingersi fino ad un limite di 1'25" netti. Poi, i due piloti hanno lasciato Monza per re-

dentemente ottenuto con l'ala di minore allungamento; segno evidente di equivalenza, in cui la minore resistenza non gioca a sfavore delle dimiuite deportanze mentre le variazioni di assetto specie al curvone e a Lesmo, possono essere facilmente corrette con una semplice tacca di barra.

In queste condizioni il collaudo ha potuto procedere con la massima regolarità fino al sopraggiungere dell'oscurità. Un'ora di guida per Schenken sempre al livello di 1'27", con una puntata a 1'26"4; poi un'altra ora per Reutemann, sul piede sempre di 1'26". « Ah, se questo motore avesse 20 cavalli in più — diceva l'argentino — che tempi si farebbero! ».

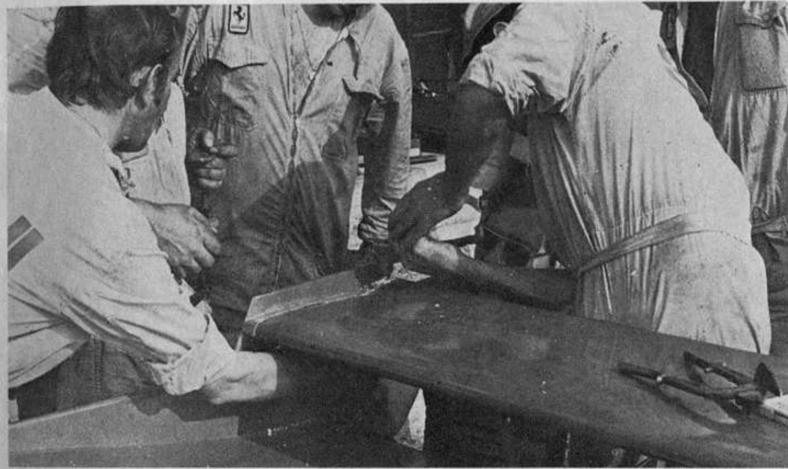
Il successivo turno di guida di Schenken è stato disturbato da perdite d'acqua per l'allentarsi d'un raccordo del circuito di raffreddamento; e appena sistemato il manicotto, non è rimasto altro tempo a disposizione con l'australiano che girava spavalamente in 1'30" in piena oscurità, senza fanali di profondità. Erano già le 21 quando anche Reutemann, che non ha mai disputato una « 24 Ore » ha voluto fare nonostante gli sguardi atterriti di tutti un paio di giri per una prima sensazione di guida notturna nonostante l'inefficacia dei fanali di bordo che saranno sostituiti da altri più potenti per Le Mans, con aggiunta di altri due proiettori centrali.

Infine la galoppata conclusiva del giovedì mattina ancora con Carlos Reutemann, già in pista alle 8, e Tim Schenken al volante, per quattro turni di guida. Se non che l'inconveniente al circuito di raffreddamento è tornato ad affiorare, le temperature dell'acqua restavano alte e il motore dava segni di stanchezza; i tempi sul giro salivano a 1'28" e la prova interrotta mezz'ora prima del termine prestabilito delle 15.

In tutto, si calcola che la macchina abbia coperto nelle tre giornate circa 3.700 km che, a medie comprese fra 230 e 240 km orari possono stare fra poco più di 15 fino a 16 ore di corsa all'incirca, come dire i due terzi della prova di Le Mans. Non di meno la conferma a questa dimostrazione di tenuta la si avrà soltanto nei prossimi giorni dai tecnici di Maranello dopo che tutte le parti meccaniche saranno state smontate e minuziosamente esaminate. Per questo



Merzario riferisce a Caliri e Colombo le sue impressioni dopo i primi assaggi senza deportanza posteriore. La vettura, con il motore parzializzato raggiungeva circa i 300 kmh. Reutemann osserva



Sotto l'occhio vigile di Caliri, si fissa l'alettone a incidenza zero

carsi al Nurburgring e il lungo « training » è stato continuato da Schenken e da Reutemann. Ecco una serie di quasi un'ora dell'australiano, sempre sul filo di 1'27" e qualche decimo e un'altra ora dell'argentino, a ritmo leggermente più sostenuto, verso 1'26".

A questo punto, l'ing. Caliri prova la soluzione del vecchio profilo alare, con corda più corta di otto centimetri, a cui si dà un angolo di incidenza di zero gradi. Certo, dato il tipo di profilo, che dovrebbe avere un elevato valore del coefficiente di portanza (nel nostro caso di profilo capovolto si producono deportanze) anche a zero gradi di incidenza, sarebbe stato interessante constatare la condizione che si sarebbe avuta passando ad angoli negativi; ovviamente di piccola entità giacché il rapporto d'allungamento è abbastanza basso in questi alettoni, influenzando notoriamente il coefficiente angolare di portanza.

Comunque, con il profilo a corda ridotta, Reutemann ha girato subito in 1'26"4 con una differenza di soli 2/10 dal suo migliore tempo prece-

motore, pur con la citata regimazione ma sempre del tipo con albero su quattro supporti è stata una dimostrazione di primissimo ordine.

E per gli organi di trasmissione tutto è filato alla perfezione; in particolarmente impiegato a due dischi ticolare per la frizione, il cui tipo ha retto benissimo, a differenza di quanto avvenne un anno fa con lo speciale « piatto » a tre dischi, che anziché assicurare maggiore tenuta, aveva provocato cedimenti precoci, di cui anche l'Alfa Romeo aveva fatte le spese in corsa.

Insomma, la Ferrari 312/P ha superato con buoni voti il difficile « test »; e l'esperienza insegna che se una macchina a Le Mans tocca le 15-16 ore normalmente arriva sino in fondo. Ora la parola spetta alla fase conclusiva della preparazione tecnica, alla parte organizzativa e ad una certa « catechizzazione » dei piloti, i quali fanno già strani discorsi sulla necessità o sulla opportunità di partire al comando.

Enrico Benzing

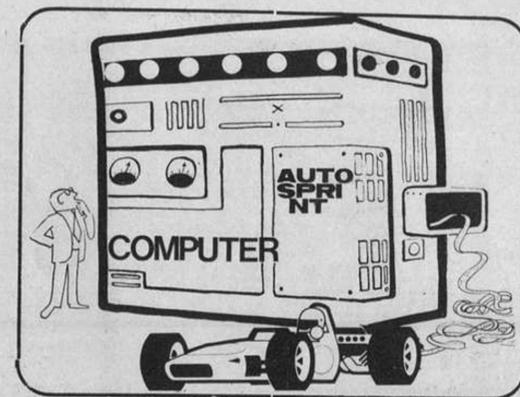
Ricambio originale: per lui non conta ma per voi sì.

**Trapianto con rigetto.
Non rischiatelo!**

Usate ricambi originali **FIAT**

A ZOLDER, il nostro computer non trova un vincitore, ma «scopre» Chris AMON e il pilota italiano

L'impennata di de Adamich



Il G.P. del Belgio, quinta prova del mondiale piloti, ha rilanciato, con la vittoria di Stewart un campionato che sembrava intonato ormai al leit-motiv di Fittipaldi. La vittoria di Stewart rimette in discussione tutto, essendo lo scozzese a soli 7 punti mondiali dal brasiliano. Ma la grande novità, non diciamo sorpresa, è stata quella di vedere finalmente nelle varie classifiche il nome di un altro pilota italiano: Andrea de Adamich che con il suo quarto posto conquista tre punti iridati e figura in tal modo anche nella classifica del computer con 10,5 punti. Il computer questa volta ha diviso la prima posizione tra Stewart, Peterson e Cevert, e, visto come sono andate le cose in Belgio, la sua valutazione, ancora una volta, riceve certo più consenso di quanto non si debba alla fredda classifica mondiale. Ma fare nove diviso tre non si può, e forse è meglio. Il distacco, nella tabella del Computer tra Fittipaldi e Stewart è assai mi-

nore di quello della classifica mondiale e certamente testimonia il periodo di forma e la volontà di rivincita di Stewart.

Dietro di loro Hulme, poi Peterson, quel Peterson che, collezionando una serie di magnifiche corse non è riuscito ad inserirsi tra coloro che hanno preso punti nel « mondiale ». Ickx, che coi punti iridati tiene ancora la settima posizione, nella valutazione del computer, causa quell'inclassificabile preso a Zolder, è sceso alla 12.a posizione, superato da Wilson Fittipaldi, anche se solo di 0,6 punti.

Ma le novità non sono finite: nella gara di esordio quest'anno, in F. 1, Chris Amon, autore di una corsa intelligente, ha portato al termine la debuttante Tecno, non solo, ma ha conquistato la sesta posizione, un punto iridato, tre pallini, e un bel 10, tondo tondo, dal Computer. Un bilancio certamente positivo che speriamo sia di buon auspicio al non sempre fortunato Chris.



Ottima naturalmente la valutazione che il computer ha dato a Cevert, qui impegnato fra le reti di Zolder, giunto alle spalle di Stewart. Sotto, molto buono il quinto posto della BRM-Marlboro di Lauda



G.P. del BELGIO - Quinta prova del mondiale piloti			LE CLASSIFICHE DOPO 5 PROVE		
La classifica in pista	Pagella inviato AUTOSPRINT	Classifica MERITO al computer	Classifica mondiale	Classifica pagelle inviato	Classifica computer
1. Stewart p. 9	●●●●● Cevert, Peterson, Lauda	Stewart p. 11,6 Peterson 11,6 Cevert 11,6 E. Fittipaldi 10,7 Revson 10,5 de Adamich 10,5 Reutemann 10,5 Lauda 10,3 Amon 10,0 Pace 9,0 Jarier 8,9 Beltoise 8,9 Regazzoni 8,8 Hulme 8,6 W. Fittipaldi 7,2 Hill 6,3 Follmer 6,2 Beuttler 5,0 Ganley 4,5 Galli 4,2 Oliver n.c. Hailwood n.c. Ickx n.c.	E. Fittipaldi p. 35 Stewart 28 Cevert 18 Revson 9 Hulme 9 Merzario 6 Ickx 5 Follmer 4 de Adamich 3 Beltoise 2 Lauda 2 W. Fittipaldi 1 Regazzoni 1 Amon 1	E. Fittipaldi p. 22 Cevert 21 Peterson 21 Stewart 20 Hulme 19 Reutemann 19 Lauda 17 Pace 16 Revson 15 Ickx 13 Beltoise 13 W. Fittipaldi 12 Merzario 11 Beuttler 11 Jarier 11 Regazzoni 11 de Adamich 10 Ganley 9 Galli 9 Follmer 7 Scheckter 4 Hailwood 3 Hill 3 Oliver 3 Amon 3 Keizan 2 Pretorius 2	E. Fittipaldi 57,4 Stewart 56,3 Hulme 50,6 Peterson 43,6 Cevert 43,0 Beltoise 39,4 Revson 38,7 Lauda 38,4 Reutemann 38,2 Regazzoni 35,6 W. Fittipaldi 30,7 Ickx 30,1 Pace 29,0 Ganley 26,5 Merzario 25,8 Beuttler 25,8 Jarier 21,6 Galli 18,9 Follmer 16,2 de Adamich 10,5 Amon 10,0 Hill 6,3 Bueno 3,4
2. Cevert 6	●●●●				
3. E. Fittipaldi 4	●●●●				
4. de Adamich 3	●●●●				
5. Lauda 2	●●●				
6. Amon 1	●●●				
7. Hulme —	●●				
8. Pace —	●●				
9. Hill —	●				
10. Regazzoni —	n.c.				
11. Beuttler —	n.c.				



7 giorni dopo

Mentre gli altri discutevano, all'esterno della roulotte Texaco c'era anche lui, Ickx, curioso di conoscere le decisioni prese dagli iscritti alla GPDA



Ha un significato l'uno-due Tyrrell a Zolder

STEWART ad un passo (corto) da FITTIPALDI

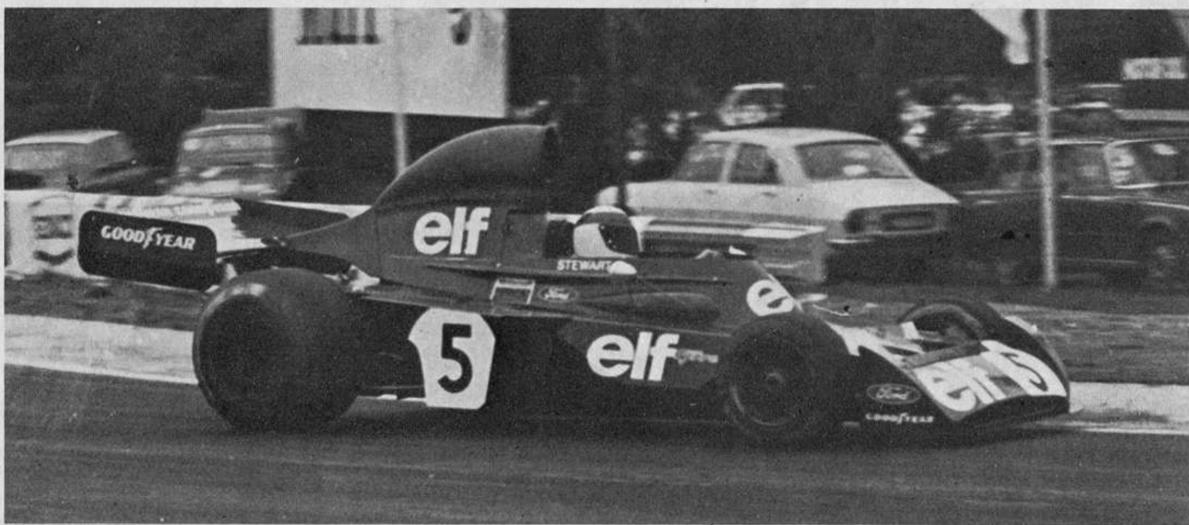
ZOLDER - Il Gran Premio d'Europa e del Belgio, oltre alle lunghe contestazioni che ne hanno travagliato la vigilia, oltre alla lotta fra gli uomini che per consuetudine ormai sono alla ribalta del campionato, ha riproposto un tema tecnico forse dimenticato in questi ultimi mesi.

Si tratta della ribadita efficienza delle monoposto Tyrrell a passo corto, quella soluzione tecnica cara a Gardner che — dopo i trionfi a ripetizione di Fittipaldi — sembrava la prima cosa da scartare per chi doveva impostare una macchina nuova. E' un po' quanto hanno fatto anche alla Ferrari, con i 2 metri e mezzo della nuova B3, e quanto prima avevano fatto alla McLaren ed alla Brabham. Resta il dato di fatto, emerso prepotentemente a Zolder, delle Tyrrell prima e seconda all'arrivo. E questo, al di là della classe personale di Stewart e Cevert, ormai fuori di dubbio, riconferma la bontà della monoposto inglese se non altro in termini di affidabilità. Il che non è poco. Basta ve-

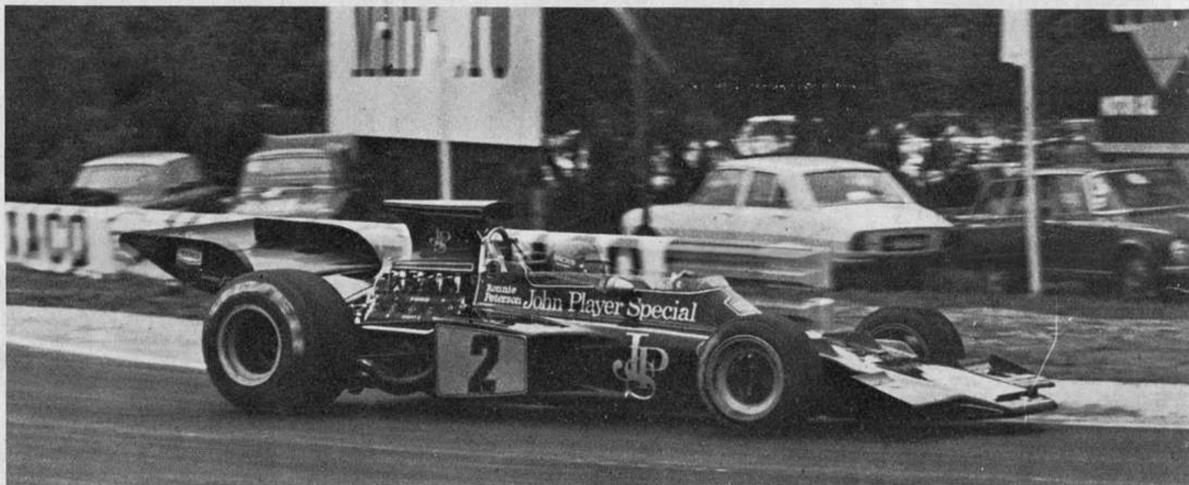
dere quanto sta accadendo alla Lotus: la JPS 72 resta probabilmente la migliore Formula 1 attuale, ma i suoi reiterati guai (a Zolder sono stati i freni) frenano la voglia di Peterson e fanno sfumare le velleità di Fittipaldi, che comunque da campione intelligente cerca di perdere meno tempo (e punti) possibile.

Ad ogni modo, il risultato è che Stewart è ora ad un passo da Fittipaldi, nel mondiale piloti. Una ulteriore vittoria dello scozzese, un evento certo non remoto a Montecarlo, lo porterebbe praticamente alla stessa altezza del rivale, con tre vittorie ciascuno cioè. E' necessario che il brasiliano stia molto attento, perchè a questo punto poco valore avrebbe quel suo accumulare piazzamenti.

I due grandi rivali restano comunque i protagonisti assoluti anche del mondiale 73. A parte Cevert, l'unico con un punteggio (18 punti) che si avvicini a quello dei primi due, agli altri non sono restate fin'ora che le briciole, basta dare un'occhiata alla classifica.



Le due grandi Formula 1 rivali a confronto. Sopra, la Tyrrell a passo corto di Stewart, che continua ad essere una gran macchina non ostante sia in cantiere la nuova. Sotto, la JPS-Lotus 72 di Peterson la « passo lungo » per eccellenza, che però in queste ultime corse è mancata nella messa a punto



Qui sotto, la famosa « esse » prima del dosso che ha spezzato a Zolder il rettilo dietro ai box. E' stata teatro di alcune delle tante uscite di Ronnie Peterson. Nella foto, sta passando Nanni Galli



auto mirage dune-buggy

LA PIU' SEXY SEXY SEXY SEXY



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

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

automirage

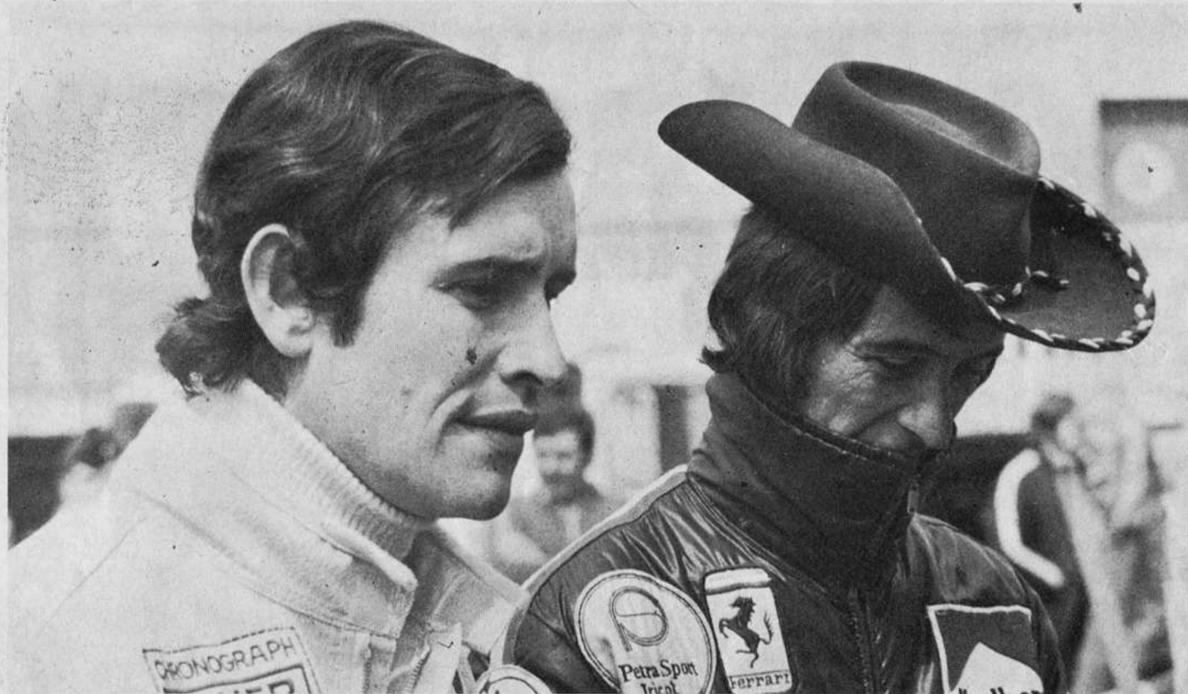
Amministrazione e stab.: Via Mazzini, 26 tel. 051 307886 377456 40138 Bologna (Italy)



NON contano più i RECORDS

- Il Gran Premio Automobilistico di Monaco F.1 si svolge su 80 giri del percorso rinnovato, di metri 3.278 per un totale di 262,240 km.
 - Il primato della corsa (percorso precedente di mt. 3,145) appartiene a Jackie STEWART (Tyrrell-Ford) - 1971 in 1.52'21"3, media 134,359 kmh.
 - Il primato sul giro è di Jackie STEWART - 1971 in 1'22"2, media 137,737 kmh.
 - Il Gran Premio di MONACO F.3 si svolge su due serie di 16 giri ciascuna, pari a km. 52,448 e su una finale di giri 24, pari a km 78,672.
 - Il primato della gara appartiene a Tony TRIMMER (Brabham 1.000 cc), 1970, 21 giri in 38'00"8, media 119,137 kmh.
 - Il primato sul giro è di Jean-Pierre CASSEGRAIN (Brabham 1000 cc), 1970, 1'33"5, media 121,090 kmh.
- Pertanto i tempi che verranno fatti registrare quest'anno dai partecipanti costituiranno i nuovi primati sul percorso di metri 3.278.

Mai tante monoposto e mai tanti piloti italiani (3 in F.1, 19 in F.3) nel circuito-salotto di Montecarlo



Arturo Merzario a Montecarlo tornerà a fare coppia con Ickx sulle Ferrari Formula 1. L'italiano avrà a disposizione una delle due B3 già collaudata. Quest'anno a Monaco gli italiani saranno molti



Le ORE del G.P.

GIOVEDÌ 31 maggio

prove

- 10,00 - 10,40 F. Renault
- 11,30 - 12,10 F. Renault
- 13,10 - 13,50 F. 3
- 14,40 - 15,20 F. 3
- 17,00 - 18,30 F. 1

VENERDÌ 1 giugno

prove

- 5,30 - 6,10 F. 3
- 7,00 - 7,40 F. 3
- 8,40 - 10,10 F. 1

SABATO 2 giugno

- 11,30 - 12,10 1. serie F. 3 (16 giri - km 52,448)
- 13,00 - 13,40 2. serie F. 3 (16 giri - km 52,448)
- 17,40 finale 15. G.P. Monaco F. 3 (24 giri - km 78,672)

DOMENICA 3 giugno

- 11,00 partenza 2. Challenge Europeo F. Renault
- 12,30 partenza Trofeo Moet & Chandon degli Artisti
- 15,15 chiusura del circuito
- 15,30 partenza del 31. G.P. MONACO F. 1 (80 giri - km 262,240)

La carica dei 109



Presenza d'aria CAN-AM

Migliora l'aerazione
Aumenta il confort

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

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

Design Bertone

can-am

Prodotto dalla Socar Italiana S.p.A. - Via Guido Reni 96/168.
10136 Torino - Tel. 309.04.46/7.

109 monoposto (27 di F. 1 e 82 di F. 3), figurano nel carnet monegasco '73. E tra i 99 piloti, si registra la partecipazione record quest'anno di piloti italiani: ben 22 conduttori, di cui tre per la F. 1 e 19 nella F. 3. Finalmente torna Arturo Merzario al volante di una Ferrari, la B3, affiancando Andrea de Adamich e Nanni galli. Sulla corsa F. 1, alla quale STEWART chiede i punti del « sorpasso » di Emerson Fittipaldi nella classifica iridata non c'è tanto da dire più di quanto non sapete già; meglio di noi:

Sofferamoci piuttosto sul G.P. che è una specie di campionato del mondo a prova unica per coloro che aspirano al professionismo. Ottenere un risultato di prestigio a Montecarlo, significa d'un colpo guadagnare posizioni su posizioni (in prestigio ovviamente) e cominciare a sperare in una maggior considerazione da parte dei grossi sponsors o delle maggiori case.

Partecipazione totale, dunque quest'anno, dettata anche dalla maggiore capacità ricettiva dell'AC Monaco, che si vede costretto ad accettare in gran numero le iscrizioni, essendo la gara valida oltre che per il campionato francese, anche come prova « aggiuntiva » del campionato italiano e pure per il John Player Championship, la più importante serie di corse che si disputa per la maggior parte in Inghilterra. Nello schieramento figurano anche diversi « veterani » della importante prova, come Claudio Francisci e Giorgio Pianta; il primo riportò un sedicesimo posto lo scorso anno al volante della Lotus e non si qualificò nel '70 (al volante di una inedita Idra) mentre il secondo giunse 17. con la Tecno nello stesso anno mentre non si qualificò con la Bellasi, a causa di un incidente nel 1969. Quest'anno saranno al volante il primo della nuova Brabham BT 41 Nova mentre il secondo avrà per l'occasione un telaio Ensign con motore Alfa Romeo e sarà iscritto dal Jolly Club.

Altri piloti veterani (con almeno due presenze) saranno Carlo Giorgio e Sandro Cinotti, dei quali solo il primo ottenne un 14. posto in batteria

lo scorso anno. Con una prova anche Pino Pica, che disputò lo scorso anno una bellissima gara conclusasi dopo pochi giri per una sfortunatissima toccata: poi Pesenti, 18. in batteria per la rottura del cavo del gas e la Lombardi, 15. sempre in batteria e « Pibo » che non riuscì a qualificare una vecchissima Tecno lo scorso anno. Due anni fa invece Marcello Gallo tentò l'avventura e si qualificò 20.

Naturalmente ve ne furono molti

to Colombo (Brabham BT 41 Novamotor); Gaudenzio Mantova (Lotus 69 Novamotor).

SCUDERIA ITALIA - Lella Lombardi (Brabham BT 41 Novamotor); Fernando Spretico (GRD 372 Novamotor); Maurizio Flammini (Brabham BT 35 Novamotor).

JOLLY CLUB - Alessandro Pesenti Rossi (Brabham BT 41 Novamotor); « Pibo » (Brabham BT 35 Novamotor); Giorgio Pianta (Ensign LNF3

La classifica del « MONDIALE » F.1 com'è ora

PILOTA	VETTURA	G. P. ARGENTINA	G. P. BRASILE	G. P. SUD AFRICA	G. P. SPAGNA	G. P. BELGIO
E. FITTIPALDI	Lotus-JPS	1	9	1	9	3
J. STEWART	Tyrrell	3	4	2	6	1
F. CEVERT	Tyrrell	2	6			2
P. REVSON	McLaren-Yardley			2	6	4
D. HULME	McLaren-Yardley	5	2	3	4	5
A. MERZARIO	Ferrari 312		4	3	4	3
J. ICKX	Ferrari 312	4	3	5	2	
G. FOLLMER	UOP-Shadow			6	1	3
A. DE ADAMICH	Brabham					4
J.P. BELTOISE	BRM-Marlboro				5	2
N. LAUDA	BRM-Marlboro					5
W. FITTIPALDI	Brabham	6	1			
C. REGAZZONI	BRM-Marlboro		6	1		
C. AMON	Tecno-Martini					6

altri di italiani nei Montecarlo degli scorsi anni: abbiamo elencato solo quelli che vi presero già parte e vi saranno anche quest'anno. Ve ne diamo quindi una prima lista, divisa per scuderie:

SCUDERIA NETTUNO - Claudio Francisci (Brabham BT 41 Novamotor); Sandro Cinotti (Brabham BT 35 Novamotor); Roberto Marazzi (Brabham BT 35 Novamotor).

SCUDERIA DEL LARIO - Alber-

Alfa); Pino Pica (Ensign LNF3 Alfa); Lorenzo Sassi (Ensign LNF3 Delta); Marcello Gallo (Brabham BT 35 Novamotor).

TRIVELLATO RACING TEAM - Carlo Giorgio, Paolo Bozzetto, Bruno Pescia (tutti su March 733 Novamotor).

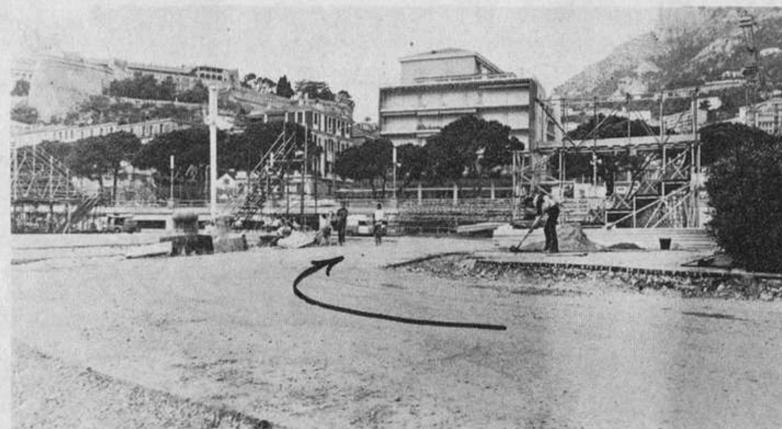
SCUDERIA MIRABELLA MM. - Giorgio Francia (Brabham BT 41 Novamotor); Alceste Bodini (Tecno 69 Novamotor).



Ancora una vista delle novità sul circuito monegasco. Il tratto di strada su cui si trovano ora le tribune che si vedono a destra, era il vecchio rettilineo che portava alla curva del gasometro. La parte nuova, a sinistra, è stata strappata al mare con una diga riempita di terra e quindi asfaltata



Queste foto si riferiscono ancora ai lavori alle due nuove chicane ricavate dietro alla piscina scoperta del Principato. Sotto, la chicane di uscita. Queste curve abbasseranno probabilmente la media



Sopra, difficile riconoscere un tratto di circuito in questo budello fra tribune e muricciolo. E' comunque di qui che, il 3 giugno, sfrecceranno le F. 1. Sotto, il nuovo gasometro, cioè la Rascasse



● L'ENSGN rimessa a nuovo di Marazzi è in vendita e diversi si sono fatti avanti: tra questi anche Francesco Cerulli Irelli, che vorrebbe riprovare in F. 3, come pure Clois Avigni.

● Pare che all'AUTODELTA non siano molto soddisfatti dei risultati (non ottenuti col motore F. 3: ora che il telaio va bene (Ensign) si sta mettendo a punto il motore nella pista di Balocco, collaudatore Carluccio Facetti).

● Anche Giorgio PIANTA riprenderà sulle monoposto strozzate: per la gara di Montecarlo avrà l'Ensign del Jolly Club con motore Alfa, assieme a Pino Pica che dovrebbe disporre di una vettura gemella.

● Sempre a Montecarlo si dovrebbe vedere la nuova MARCH 733, rinnovata nel muso (per contenere il radiatore della F. 2) e probabilmente un nuovo motore Novamotor (con albero ridisegnato, sempre a tre supporti).

● Sarà pronta a giorni anche l'ultracarenata BELLASI, che lo stesso costruttore collauderà nelle prime sedute di messa a punto: ma chi sarà il pilota?

● Roberto MARAZZI era in predicato per pilotare la Branca con motore Holbay: poi non se ne è fatto niente, dal momento che la preparazione della monoposto di Buscate era ancora indietro. Il romano quindi si è deciso in altro modo e ha comprato la BT 35 di « Pibo » (che in questo caso non correrebbe a Montecarlo).

● Nella lista degli italiani al « Monte » F. 3 anche il simpatico Valentino MUSETTI: molti si saranno meravigliati di ciò, dal momento che il pilota non compare in corse italiane (anche se però mantiene ben in vista sulla fiancata della sua Royale una bandiera tricolore). In compenso non figura (fra gli italiani) Bruno PESCIA, che al contrario corre da sempre con licenza italiana, ma mantiene la nazionalità svizzera.

TV - Programma Nazionale - telecronaca della seconda fase G.P. Monaco F. 1 - Ore 16,15 - 17,00 (poi sul 2. canale)

RICONOSCETELI dai NUMERI (anche in TV)

TV SVIZZERA - in diretta a colori dalle 15,15 fino alla conclusione della corsa

GRAN PREMIO F. 1

1	Emerson Fittipaldi	Lotus JPS
2	Ronnie Peterson	Lotus JPS
3	Jacky Ickx	Ferrari 312 B 3
4	Arturo Merzario	Ferrari 312 B 3
5	Jackie Stewart	Tyrrell Ford 006
6	François Cevert	Tyrrell Ford 006
7	Denis Hulme	McLaren Yardley M 23
8	Peter Revson	McLaren Yardley M 23
9	A. de Adamich	Brabham BT 37
10	C. Reutemann	Brabham BT 42
11	Wilson Fittipaldi	Brabham BT 42
12	Graham Hill	Embassy Shadow
14	J. P. Jarier	March 731 G
15	Mike Beuttler	March 731 G
16	George Follmer	Uop Shadow
17	Jackie Oliver	Uop Shadow
18	David Purley	March 731 G
19	Clay Regazzoni	Marlboro BRM P160
20	J. P. Beltoise	Marlboro BRM P160
21	Niki Lauda	Marlboro BRM P160
22	Chris Amon	Tecno
23	Mike Hailwood	Surtees TS 14
24	Carlos Pace	Surtees TS 14
25	Howden Ganley	Iso Marlboro
26	Nanni Galli	Iso Marlboro
27	James Hunt	Surtees TS 9
28	J. P. Jaussaud	

49	Max Bonnin	Martini Mk 12
50	Patrick Boutin	GRD 373
51	Bernard Chevanne	Alpine
52	Jacques Coulon	Martini
53	Alain Cudini	Martini
54	Jose Dolhem	Martini
55	Christian Ethuin	Martini
56	Jacques Laffitte	Martini
57	Michel Leclere	Alpine
58	Jean Max	Martini
59	Jean Pierre Paoli	Martini
60	Jean Ragnotti	
61	Francois Rousselot	March 733
62	Alain Serpaggi	Alpine
63	Tony Brise	GRD 373
64	Bob Evans	Puma F 73
65	Mo Harness	Ensign LN F.3
66	Brian Henton	GRD 373
67	Barrle Maskell	Dastle MK 9
68	Richard Roberts	GRD 373
69	Clive Sherman	Royale
70	Ian Taylor	March 733
71	Mike Wilds	Ensign LN F.3
72	Russell Wood	March 733
73	Hub Vermeulen	Royale RP 11
74	Roelof Wunderink	Ensign LN F3
75	Damien Magee	Brabham BT 41
76	Paolo Bozzetto	March 733
77	Sandro Cinotti	Brabham BT 35
78	Alberto Colombo	Brabham BT 41
79	Maurizio Flammini	Brabham BT 35
80	Giorgio Francia	Brabham BT 41
81	Claudio Francisci	Brabham BT 41
82	Marcello Gallo	Brabham BT 35
83	Carlo Giorgio	March 733
84	Lella Lombardi	Brabham BT 41
85	Gaudenzio Mantova	Lotus 69
86	Roberto Marazzi	Brabham BT 35
87	Valentino Musetti	Royale RP 11
88	Alessandro Pesenti Rossi	Brabham BT 41
89	Giorgio Pianta	Ensign LN F3
90	« Pibo »	Brabham BT 35
91	Pino Pica	Ensign LN F3
92	Lorenzo Sassi	Ensign LN F3
93	Fernando Sprechico	GRD 372
94	Alceste Bodini	Tecno 69
95	Masami Kuwashima	March 733
96	Johnny Gerber	Brabham BT 41
97	José Santo	March 733
98	Conny Andersson	March 733
99	Ingmar Carlsson	GRD 373
100	Hakan Dahlquist	Merlyn MK 22
101	Edge Haglund	
102	Gunnar Nordstrom	GRD 373
103	Torsten Palm	Brabham
104	Erik Salminen	Brabham
105	Ulf Svensson	Brabham BT 41
106	Jurg Dubler	Brabham
107	Bruno Eggel	March 713
108	Hans Peter Hoffmann	GRD 372
109	Loris Kessel	Brabham BT 41
110	Bruno Pescia	March 733
111	Ray Caruthers	Martini
112	Alan Davies	Alpine
113	Cliff Haworth	Martini
114	Randy Lewis	Brabham BT 41
115	Tony Ruff	GRD 373
116	Barry Sullivan	Ehrlich

GRAN PREMIO F. 3

35	Peter Muller	March
36	Wolfgang Bulow	GRD
37	Bernd Rack	
38	Walter Neubauer	
39	Felix Martin	Maco
40	Mike Tyrrell	Ensign LNF3
41	Alan Jones	GRD 373
42	Larry Perkins	GRD 373
43	Leonel Friedrich	March 733
44	« Teleco »	March 733
45	Jack Nelleman	GRD 373
46	Ole Vejlund	
47	Jean Claude Albers	Martini Mk 12
48	Bernard Beguin	March 733



Il week-end del 2-3 giugno

Euro IMOLA

Secondo appuntamento annuale al «Dino Ferrari» di Imola per una serie di tre competizioni titolate: due valide per altrettanti campionati europei, una per uno dei tanti trofei nazionali della CSAI. Il programma del «meeting Ceramiche Santerno» che vede ancora una volta gli organizzatori dell'Automobile Club Bologna all'opera, si articola, infatti, sulla terza prova del Campionato europeo conduttori vetture Gran Turismo, sulla terza prova del Campionato europeo Marche 2 litri e sulla nona prova del Trofeo nazionale Formula Italia.

Le competizioni avranno inizio sabato 2 giugno, alle ore 15,30, con la prima manche dell'Euro Gran Turismo, gara denominata «Trofeo Armando Bevilacqua - Conchiglia d'oro Shell», che vedrà alla partenza tutti i migliori conduttori continentali della categoria per dirimere una questione di superiorità che, dopo le prime due prove del Nurburgring e di Monthéry, sembra essere appannaggio del francese Claude Ballot-Léna, vincitore in entrambe le prove. Alle sue spalle, seppure con notevoli distacchi, premono Haldi, Schickentanz, Bonomelli, Henzler, Simonssen, Zeller, Keller e Grandet che non vogliono lasciare al capofila la possibilità di allontanarsi troppo. Gli italiani Casoni, Govoni, Manfredini, «Gero», Moretti faranno anche sfida a sé con le Pantere. Una gara aperta a tutti i risultati che si svolgerà su due manches di 102,440 km ciascuna, con classifica finale per somma dei tempi.

Si continuerà nella giornata successiva, domenica 3 giugno con inizio alle ore 14,30 e per primi scenderanno in pista i conduttori di Formula Italia, la monoposto addestrativa che ha ormai superato i tempi dell'infanzia e che di domenica in domenica mette in luce piloti sempre più agguerriti. La classifica del Trofeo è ora guidata dal romagnolo Martini, ma nelle due corse che si dovranno disputare prima di Imola può anche succedere che Ghinzani, Bossoni, Gunnella e Truffo riescano a scalzare il capofila dal suo posto al sole. La gara, denominata Coppa Eliana, si svolgerà su tre (o quattro?) batterie di km 30,732 ciascuna ed una finale di 10 giri, pari a km 51,220.

Il «clou» della giornata e dell'intero meeting sarà, comunque il «Trofeo Carlo Benelli - Conchiglia d'oro Shell», ovvero la terza prova del Campionato europeo Marche 2 litri alla quale, come da regolamento, sono ammesse le vetture Sport gruppo 5 e le vetture Gran Turismo speciale gruppo 4. Anche qui due manche (di km 153,660 ciascuna) e classifica finale per somma dei tempi.

Ad eccezione di Arturo Merzario (che finalmente potrà avere la monoposto Ferrari B3 per difendere, a Montecarlo, i suoi sei punti iridati), tutti i «cannoni» della categoria sono presenti. A cominciare da quel Guy Edwards che dopo avere dominato le due prime prove del Paul Ricard e di Misano, è stato fermato dalla malasorte in vista del traguardo d'arrivo. Ci saranno Chris Craft e John Lepp, rispettivamente vincitori a Misano e al Ricard, nonché Dieter Quester e Derek Bell in difesa dei colori dell'Abarth-Osella, John Burton, John Hine, Juncadella, De Bagration, Raymond ed Heavens con le Chevron B.23, Busby, Henry, Bayard e Lafosse con le Lola T.292, Peltier e Kuenhe con la March BMW, Williamson e Walker con le GRD S.73 e gli italiani Serblin e Turizio (March BMW), Formento, Buonapace e Fioretti, tutti con Chevron, e Francesco Cerulli Irelli che affiancherà Manfred Mohr con la AMS. Proprio dell'ultimo istante, prima della chiusura delle iscrizioni, la grossa sorpresa: con una Lola T.292 motore BMW sarà in gara anche Gerard Larrousse, la cui pura classe gli permetterà di superare senza affanni il passaggio dalle grosse tre litri alle più agili e maneggevoli 2000. Forse sarà presente anche Vittorio Brambilla con la March BMW.

LE ORE delle corse

VENERDI' 1 giugno

Ore 10,00-10,30, prove F. Italia - 1. turno - 10,40-11,10 prove F. Italia - 2. turno - 11,20-11,50 prove F. Italia - 3. turno - 13,00-14,00 prove vetture G. T. - 14,10-15,10 prove Sport Euro 2000 - 15,20-16,20 prove vetture G.T. - 16,30-17,30 prove Sport Euro 2000 - 17,40-18,40 prove vetture G.T.

SABATO 2 giugno

Ore 10,30-11,10 prove F. Italia - 1. turno - 11,20-12,00 prove F. Italia - 2. turno - 12,10-12,50 prove F. Italia - 3. turno - 14,00-15,00 prove Sport Euro 2000 - 15,30 partenza 1. manche GRAN TURISMO (giri 20 km 102,440) - 16,30-17,30 prove Sport Euro 2000 - 18,00 partenza 2. manche GRAN TURISMO (giri 20 - km 102,440) - 19,00 premiazione.

DOMENICA 3 giugno

Ore 14,00 partenza 1. batteria F. ITALIA (giri 6 - km 30,732) - 14,30 partenza 2. batteria F. ITALIA (giri 6 - km 30,732) - 15,10 partenza 3. batteria F. ITALIA (giri 6 - km 30,732) - 16,00 partenza 1. manche SPORT EURO 2000 (giri 30 - km 153,660) - 17,20 partenza finale F. ITALIA (giri 10 - km 51,220) - 18,00 partenza 2. manche SPORT EURO 2000 (giri 30 - km 153,660) - 19,15 premiazione.

I primati al «DINO FERRARI» (con la chicane) delle 2000



PER OTTENERE LO SCONTO PREVISTO BASTA PRESENTARE QUESTO TAGLIANDO

alla speciale biglietteria AUTOSPRINT situata nella rotonda di Viale Dante, all'ingresso del circuito.

L'accordo-corse fra AUTOSPRINT e Automobile Club Bologna è entrato nella sua seconda fase e precisamente in occasione delle gare valide per il Campionato europeo conduttori vetture Gran Turismo (che si svolgerà il 2 giugno) e per il Campionato europeo marche 2 litri (che, assieme ad una gara di F. Italia, si svolgerà il 3 giugno). In base a quell'accordo, ai Soci del Club ed ai lettori di AUTOSPRINT verrà concesso, per qualsiasi ordine di posti, uno sconto veramente eccezionale.

I prezzi «scontati» (domenica 3 giugno 1973)

● Tribuna numerata L. 6000 (intero 8000) ● Tribuna d'arrivo L. 4000 (5000) ● Tribuna Castellaccio L. 3000 (4000) ● Tosa, Rivazza, Prato L. 2000 (3000).

Per le prove di venerdì 1 giugno e per le gare di sabato 2 giugno saranno in vendita biglietti a prezzo unico, rispettivamente a L. 1000 e L. 2000.

La manifestazione, denominata «meeting Ceramiche Santerno» verrà presentata nella serata di lunedì 28 maggio a «GIO' 70», nell'ambito della Fiera di Bologna, dal popolare presentatore radio-televisivo Corrado.

SPORT 2000

Il record sul giro appartiene a Nanni Galli (Lola T.290) che nel 1972 impiegò 1'46"1, media 176,654 kmh.

Formula ITALIA

Il record sul giro appartiene a Giulio Regosa (Fiat-Abarth) che nel 1973 ha impiegato 2'00"5, media 153,022 kmh.

Le vetture GRAN TURISMO non hanno mai corso sul tracciato con chicane.

Tutti i numeri dei 161 protagonisti

Campionato Europeo MARCHE 2000

Trofeo Carlo Benelli - Conchiglia d'Oro Shell

1	Dieter QUESTER	Abarth-Osella	2000
2	Derek BELL	Abarth-Osella	2000
3	Guy EDWARDS	Lola T.292	2000
4	Jim BUSBY	Lola T.292	2000
5	Chris CRAFT	Lola T.292	2000
6	John BURTON	Chevron B.23	2000
7	John LEPP	Chevron B.23	2000
8	George DE BAGRATION	Chevron B.23	2000
9	Josè JUNCADELLA	Chevron B.23	2000
10	Herbert KUENHE	March BMW	2000
11	Gabriele SERBLIN	March BMW	2000
12	Cosimo TURIZIO	March BMW	2000
14	Alain PELTIER	March BMW	2000
15	Hervé BAYARD	Lola T.292 BMW	2000
16	Gerard LARROUSSE	Lola T.292 BMW	2000
18	J. Louis LAFOSSE	Lola T.292	2000
19	Jurgen GEYSER	Chevron B.21	2000
20	Mauro FORMENTO	Chevron B.21	2000
21	Stefano BUONAPACE	Chevron B.23	1600
22	Leandro TERRA	Dino Ferrari	2000
23	Luciano FIORETTI	Chevron B.23	1600
24	Manfred MOHR	A.M.S. Tecno	2000
25	F. CERULLI IRELLI	A.M.S. Ford	2000
26	« GIANFRANCO »	Abarth-Osella	2000
27	Fred STALTER	Lola T.290	2000
28	Jacques HENRY	Lola T.290	2000
29	Rolf SKOGHAG	Lola T.212	1800
30	Roger WILLIAMSON	G.R.D. S.73	2000
31	David WALKER	G.R.D. S.73	2000
32	Jan GROB	Chevron B.23	2000
33	Roger HEAVENS	Chevron B.23	2000
34	Martin RAYMOND	Chevron B.23	2000
35	John HINE	Chevron B.23	2000
36	Ray FALLO	Lola T.292	2000
37	« POOKY »	Lola T.290	2000
38	Franco PILONE	Abarth-Osella	2000

Campionato Europeo GRAN TURISMO

Trofeo A. Bevilacqua - Conchiglia d'Oro Shell

1. DIVISIONE - FINO A 2000 CC

51	Paolo FRISO	Fiat-Abarth OT	1000
52	« CARTER »	Alpine Renault	1600
53	Giorgio SCHON	Alpine Renault	1600
54	Ferruccio CALICETI	Alpine Renault	1600
55	Gilberto BALLOTTA	Alfa Romeo GTA	1600
56	Pietro BONFANTI	Alfa Romeo GTA	1600
57	Mario LITRICO	Alfa Romeo GTA	1600
58	Emilio PALEARI	Alpine Renault	1800
59	Paolo MONTI	Alpine Renault	1800
60	Federico CARMONA	Opel GT Conrero	1900
61	Silvano FRISORI	Porsche 911 RTS	2000
62	Paolo ZURCHER	Jensen Healey	1973
63	Ricciardo RICCI	Opel GT	1900
64	Elvio ZANINI	Porsche 914/6	2000
65	Emilio PEGGER	Porsche 914/6	2000
66	Giuseppe PANTO'	Opel GT Conrero	1900
67	« CAM »	Porsche 914/6	2000
68	« TAMBAUTO »	Porsche 914/6	2000
69	Jean M. GUIGNARD	Porsche 911 S	2000
70	Vittorio BENVENUTI	Porsche 911 T	2000

2. DIVISIONE - DA OLTRE 2000 FINO A 3000 CC

80	Robert GRANT	Datsun 240 Z	2394
81	Ennio BONOMELLI	Porsche Carrera RSR	2800
82	C. BALLOT-LENA	Porsche Carrera RSR	2800
83	Helmut HENZLER	Porsche Carrera RSR	2800
84	Martin BIRrane	Porsche Carrera RSR	2800
85	Charles GEERAETS	Porsche Carrera RSR	2800
86	Paul KELLER	Porsche Carrera RSR	2800
87	C. SCHICKENTANZ	Porsche Carrera RSR	2800
88	Ekberg BENGt	Porsche Carrera RSR	2800
89	Roland LARSSON	Porsche Carrera RSR	2800
90	Peter BERNHARD	Porsche Carrera RSR	2800
91	B. CHENEVIERE	Porsche Carrera RSR	2800
92	Claude HALDI	Porsche Carrera RSR	2800
93	William VOLLERY	Porsche Carrera RSR	2800
94	Giovanni BORRI	Porsche Carrera RSR	2800
95	Guido FOSSATI	Porsche Carrera	2800

3. DIVISIONE - OLTRE 3000 CC

105	Mario CASONI	De Tomaso Pantera GTS	5700
106	« GERO »	De Tomaso Pantera GTS	5700
107	Odoardo GOVONI	De Tomaso Pantera GTS	5700
108	C. MANFREDINI	De Tomaso Pantera GTS	5700
109	Giampiero MORETTI	De Tomaso Pantera GTS	5700
110	Ugo LOCATELLI	De Tomaso Pantera GTS	5700

FORMULA ITALIA Trofeo Nazionale Coppa Eliana

1	Enrico GRIMALDI
2	Paolo BOZZETTO
3	Erwig TROJER
4	Giorgio SPATARO
6	Amedeo FERRARI
7	Alfredo RUGGERI
8	Umberto CANEVA
9	Roberto FARNETI
10	Arturo SANGIUSOLO
12	Giovanni CONSOLO
14	Aldo GUNNELLA
15	Giovanni ANGELINI
16	Alvaro SALVATORI
18	Roberto FILANNINO
19	Alfonso GIORDANO
20	Gianni ABATE
21	Antonio CASTIGLIONI
22	Pier Carlo GHINZANI
23	Franco SELVATICI
24	Marco G. CASALEGNO
25	Stefano PICCOLOMINI

26	Franco NENCINI
27	Alfredo MORVILLO
28	Eros COROLLI
29	Mario GRILLI
30	Michele CLO'
31	Giorgio ZORZI
32	Silvio BUTTANI
33	Massimo BURATTI
34	Giancarlo MARTINI
35	Livio PONZONE
36	Attilio LOMBARDI
37	Nicola ROBERTO
38	Mario BRANCA
39	« EDDY »
40	Bruno CAVINA
41	Roberto CAMPOMINOSI
42	G. Franco BRANCATELLI
43	Sergio SIMONETTI
44	Moreno CAGNONI
45	Giuseppe BOSSONI
46	Pio PERUZZI

48	G. Antonio MEDAIL
49	Romolo LA STARZA
50	Sergio MANTOVANI
51	Maurizio OLIVIERO
52	X X
53	Luigi MENEGATTO
54	Giancarlo FACIBENI
55	Tarcisio RIVA
56	Giorgio IMO'
57	William CESARINI
58	Luciano ROGERO
59	Sandro RICCITELLI
60	Duilio TRUFFO
61	Luigi PEDRETTI
62	Federico DI BENEDETTO
63	Cristiano ZANARIN
64	Giovanni PUMA
65	Torquato COZZA
66	Alberto BRESSA
67	Riccardo PIAZZA

68	Luigi STEFANONI
69	Osvaldo REBOLDI
70	Maurizio GIANNINI
71	Giampietro MASTAGLIO
72	Corradino SOTTANELLI
73	Antonio ALLEMAND
74	Santini FACCHINETTI
75	Giovanni DI MARCO
76	Giulio REGOSA
77	Ettore TAGLIAFERRI
78	Pier Franco VIOLA
79	Mario BASSI
80	Fiorino FIORINI
81	Oscar PEDERSOLI
82	Angelo BAIGUERA
83	Francesco FERRARETTO
84	Cesare SERENA
85	Andrea FOSSI
86	Fabio FABIANI
87	Fausto RICCI

Nemmeno il monte premi di 600 mila dollari, se l'USAC non annullerà il blocco dei suoi piloti, riuscirà a salvare il campionato turismo americano



TRANS AMontando?

LIME ROCK - Se non fosse per i giovani, la Transam forse spirerebbe in breve tempo. Ricorda loro, chissà perché una « Sei ore » in miniatura. Dopo aver visto l'ultima competizione di « endurance » di Daytona, quest'anno, la Transam di Lime Rock, nello stato del Connecticut, è apparsa come una decalcomania in formato ridotto di Daytona. Il percorso, più ricco di curve, più vivace, abbellito dalle colline punteggiate da miriadi di colori degli spettatori incastonati come tanti pastori di un gigantesco presepe, rende la competizione un tantino diversa.

Assente la Javelin

Purtroppo, quest'anno manca la grossa competizione della Javelin, rappresentata soltanto dall'italo americano Jack Maggiacomo, dello Stato di New York, e le Corvette sono in numero ristretto rispetto alle Porsche e Carrera che hanno avuto un effetto afrodisiaco sui piloti e sponsor. Basti pensare che su 34 partenti, 16 erano Porsche 911 e Carrera contro una sola Ford Capri che aveva conquistato la « pole position » ma è uscita fuori strada dopo il via, sfa-





Alcuni protagonisti della gara Trans-Am di Lime Rock. In alto a sinistra Paul Nitcher su Camaro precede una identica vettura. A sinistra, la Javelin dell'italo-americano Jack Maggiacomo, rimasto l'unico rappresentante della marca che vinse l'anno scorso il campionato con Donohue, e la Camaro di Warren Agor. In questa pagina, in alto un momento della bella battaglia fra la Carrera di Gregg e la Camaro di Minter, che prevarrà d'un soffio. Qui sopra, la Corvette di Robbins. A destra, una fase della corsa



sciando la sospensione posteriore.

Quella vettura era riservata a Jackie Stewart il quale, se fosse intervenuto, sicuramente avrebbe fatto piazza pulita battendo forse anche il favorito Peter Gregg e Milt Minter, il vero trionfatore di questa gara combattuta e tirata sino all'ultimo secondo.

Vincitori previsti

Come dicevo, per fortuna che vi sono nomi alquanto famosi di piloti che conoscono il mestiere, ma non è difficile predire, sin da adesso, dopo la seconda gara di campionato, che il titolo nazionale quest'anno sicuramente se lo porterà via o Peter Gregg o Milt Minter, in possesso di macchine poderose, meglio calibrate che hanno richiesto soltanto il pieno durante la corsa.

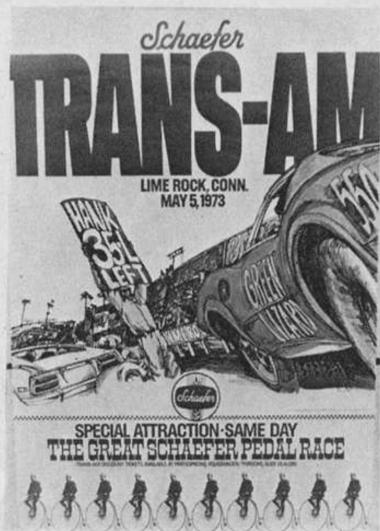
L'ordine della USAC ai suoi piloti di non partecipare alle gare estranee alla formula Indy ha creato un po' di maremoto in seno alla Transam che sperava di avere Parnelli Jones, Mark Donohue, A. J. Foyt

Lino Manocchia

CONTINUA A PAGINA 40

gareggiare donando, logicamente, quel « thrilling » che altrimenti manca. I dirigenti della SCCA sono fiduciosi che qualcosa avverrà. Resta sempre la speranza che Foyt o Donohue intervengano per ridare un po' di linfa a questo tipo di corsa che potrebbe diventare una gara di « endurance » perdendo quel mordente che le Sei ore, le 12 ore ecc, hanno perduto per l'assenteismo prima degli « sponsor », quindi degli spettatori che si annoiano di « quel carosello monotono ».

Comunque per poter decretare la fine o il risveglio della Transam bisognerà attendere Watkins Glen e le altre gare che decideranno, in base all'affluenza del pubblico, alla presenza di piloti e macchine se il campionato valevole 600 mila dollari di premi dovrà continuare ed emergere o se vivrà sonacchiando. I. m.



Qui sopra, il manifesto della gara Trans-Am a Lime Rock. A destra, in alto l'attore Paul Newman che possiede una Carrera da corsa, discute con i meccanici prima del via. Qui accanto, le Trans-Am in curva nell'autostrada statunitense. La Trans-Am comprende vetture di categoria Turismo e Gran Turismo



8 milioni di fans e un erede di PETERSON nella F.V. americana

LIME ROCK - Il 24 enne svedese di Gotenbergh, Bertil Ross, ha conquistato la seconda tappa valevole per il campionato di Formula V americano.

La prima vittoria, dopo nove mesi di professionismo automobilistico, l'ha assaporata a Daytona, vincendo con la medesima macchina costruita dalla Fred Opert Racing azionata da motore Nida Bertil Opert Motor che non ha alcuna relazione con la Fred Opert. Con questa Volkswagen a carburatori, il vincitore ha superato le 98 miglia orarie. Una media non alta a causa di bandiere gialle esposte tre volte a seguito di uscita fuori strada di due concorrenti.

Al secondo posto si è piazzato Tom Bogley mentre terzo è giunto Steve Wells che ha avuto noie al motore subito in partenza perdendo così l'occasione di vincere come il pronostico voleva.

Questo tipo di corse attira in USA un numero grandissimo di spettatori giovani, moltissimi dei quali aspirano a poter pilotare una Formula V e compiono sacrifici inauditi per poter essere ammessi ad una delle quattro scuole guida-perfezionamento specializzate.

Un fenomeno strano si verifica in proposito. Mentre la Transam stenta a trovare gros-

Qui sotto, Peter Gregg, che ricordiamo vincitore con Heywood della 24 Ore di Daytona, con l'interfono che lo collega radiofonicamente con i meccanici ai boxe



Lo starter dà il via ai bolidi della Trans-Am. Questo campionato americano, per vetture Turismo e Gran Turismo, ha una formula tecnica intelligente, ma è mortificato dall'assenza dei superassi americani



Il vincitore della gara di Super-Vau, lo svedese Bertil Ross

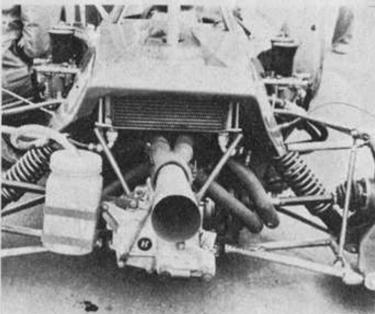
si « sponsor » le Formula V ricevono l'attenzione delle compagnie importanti le quali preferiscono investire somme ingenti per queste macchine anziché reclamizzare il loro prodotto, in forma ridotta, nelle Transam.

« Con la Formula V voglio farmi le ossa — ha detto il vincitore — poi tenterò di passare nelle "grosse cilindrate". »

A vederlo guidare, freddo calcolatore, deciso, quasi spericolato, Bertil Ross, somiglia molto a Ronnie Peterson.

« E' il mio idolo — dice Ross — l'ho sempre seguito anche quando ero in Svezia. Ronnie diverrà campione presto ».

Si calcola che questa categoria ha un seguito di circa 8 milioni di giovani.



**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**

**MINI COOPER
MINI**

5 x 10

**ELEGANZA
SPORTIVITA'
PERFEZIONE
SICUREZZA**

**FIAT 127 - A 112
FORD DATSUN
TOYOTA**

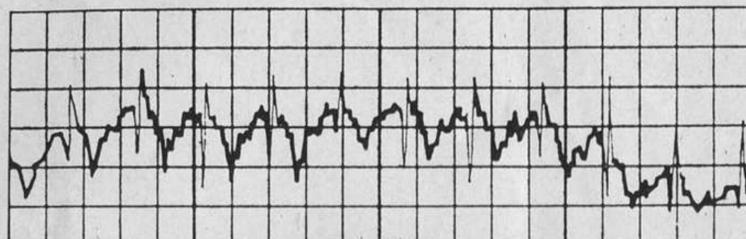
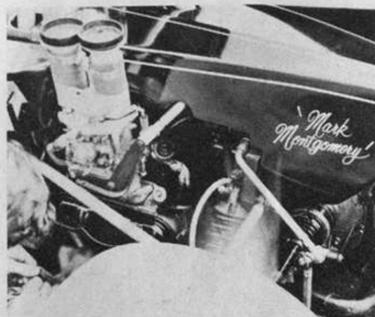
5 x 12

QUALITA'

I risultati dell'indagine nella 500 Miglia Darlington hanno stupito due famosi cardiologi americani



Sopra, la Lola di Bob Whellock sponsorizzata dalla Coca-Cola. Sotto, i motori 1600 sono alimentati da carburatori doppi



Il cuore dei piloti

Durante la 500 Miglia Stock Car di Darlington, Joe Frasson è uscito da un groviglio di macchine. Il cardiogramma (dettaglio) di 4 secondi mostra un aumento della pulsazione del cuore a 170 battiti, oltre il doppio del normale battito. La reazione strana si è avuta allorché i meccanici hanno detto a Frasson che la sua macchina era fuori uso. Il cardiogramma, dicono i medici: «E' scoppiato letteralmente»

NEW YORK - Sono i piloti uomini normali o no? Sono dei « robot » messi in un abitacolo stretto, circondato da carburante, che lanciano il bolide a velocità vertiginose? Sono degli esseri che sentono la vita, il palpito di essa, o sono dei cainomani della velocità?

Contrariamente ai pareri di « nemici » delle quattro ruote, di quei medici che considerano l'automobilismo uno sport brutale ora è dimostrato che i piloti sono la parte viva di questo agone entusiasmante, fatto di coraggio, prontezza, calcolo. Due eminenti cardiologi americani la scorsa settimana hanno esaminato le reazioni di sei piloti di macchine da corsa in una delle gare più dure dei circuiti delle « stock car », la « 500 miglia » di Darlington, nella Carolina del Sud. Il risultato ha rivelato che questi piloti hanno « risposto allo « stress », allo sforzo ed alla altissima temperatura — che nel catino raggiungeva i 45 gradi centigradi — né più né meno come un comune guidatore nel traffico cittadino.

Strumenti da astronauta

I cardiologi, dottor B. Barroody e dottor John Thomason, di Florence (Carolina del Sud), hanno usato per lo studio, apparecchi elettrocardiografici simili a quelli usati dagli astronauti e a quelli usati presso gli ospedali per studiare i battiti del cuore e le variazioni. Elettrodi sono stati apposti sul petto dei piloti ed i « monitor » (particolarmente protetti), installati nel sedile posteriore delle « stock cars ».

I piloti prescelti dagli scienziati per questo particolare esperimento erano: **DAVID PEARSON**, di 38 anni; **JOE FRASSON**, di 37; **MARTY ROBBINS**, di 44, un cantautore di « country-music » che non compete regolarmente come gli altri; **DICK BROOKS**, di 30 anni; **DAVID MARCIS**, di 31; **BILL CHAMPION**, di 51 anni.

« L'abilità di questi piloti nel guidare in ottima forma nonostante la incredibile pressione — hanno detto i cardiologi — ci ha completamente allibiti. Nel corso della gara, il cuore di questi piloti ha cominciato a « palpitare » ed i battiti sono saliti di tre vol-

te quelli normali, che sono di solito, 70-80 al minuto. Inoltre, in situazioni come incidenti in pista, sorpasso di auto coinvolte in incidenti, sorpasso di altri antagonisti in punti nevralgici della pista, i battiti del cuore sono andati su di giri immediatamente. Allorché il direttore di gara imponeva il rallentamento della corsa con la bandierina gialla, il cuore tornava a battere normalmente ».

Pearson, per esempio, si è incontrato per due volte faccia a faccia con un incidente. I battiti del suo cuore hanno raggiunto i 120, in questi particolari momenti. Egli era in testa, ma, a dieci giri dall'arrivo, Bobby Allison gli era alle calcagna. Allora i battiti del cuore di Pearson sono saliti di 50-60 battiti al minuto.

Frasson s'è trovato coinvolto in un incidente nel corso della gara. Ebbene, i battiti del suo cuore sono saliti di poco. Ma allorché, ai boxes, i suoi meccanici gli fecero notare che la macchina non era in condizioni di continuare, il suo cuore « andò su » ed i monitors registrarono questo cambiamento.

220 battiti al minuto

Robbins anni fa si sottopose ad una operazione del cuore, eppure nel corso della gara non ha mai dato segni di stanchezza o di alterazione cardiologica. Soltanto nei box, l'intenso calore fece registrare una lieve alterazione dei battiti cardiaci.

Brooks, prima della corsa, aveva dovuto prendere delle medicine per curare una infezione. Il suo cuore raggiunse i 155 battiti. Ma allorché Buddy Baker lo investì con la sua auto ed assieme strisciarono di lato per circa 200 metri, il cuore di Brooks raggiunse l'incredibile battito di 220 al minuto. Hanno dichiarato al riguardo i cardiologi: « Una persona normale sarebbe svenuta con un aumento tale. Ma l'ottimo stato di salute di Brooks ha prevenuto che si verificasse la stessa cosa per lui ».

Più calmo il « vecchio »

I battiti del cuore di Marcis sono stati costanti nel corso dell'intera competizione. Al 13. giro, la sua auto si trovò invischiata in un incidente nel quale erano coinvolte sette auto. I battiti salirono di dieci al minuto, fino a raggiungere i 140. Al segnale della bandierina gialla, scese a 115 battiti al minuto.

Champion, il più vecchio tra i piloti delle « stock car », s'è dimostrato il più calmo nel corso dello studio cardiologico. I battiti del suo cuore si sono mantenuti costantemente tra i 120 e i 125 durante la gara.

« La spiegazione — hanno detto i cardiologi — può stare nel fatto che Champion non era il favorito e, infatti, non costituiva un fattore della corsa, per cui Champion non correva veloce come i leaders ».

Adriano Manocchia

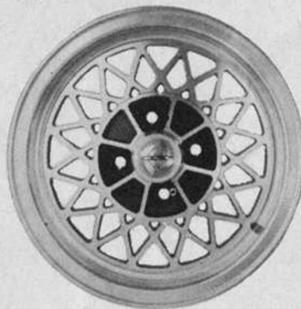


ciclomotori S. LAZZARO DI SAVENA (Bologna)

Malaguti

50 cc. cavalcione - dribbling - motorik - hombre - totem ed una vasta gamma di modelli da turismo, sport e cross

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

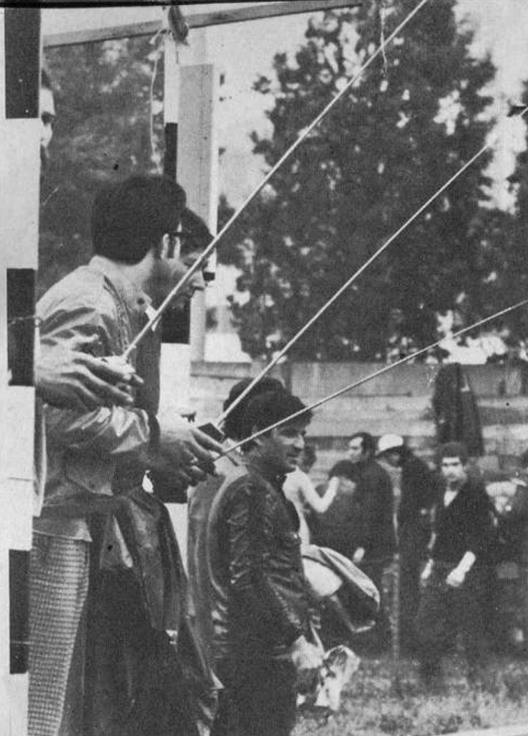


Sotto i 90 km/h sono belle. Se vai a tavoletta sono tanta velocità e sicurezza in più. Nella foto il nuovo modello SPORTRAY, realizzato secondo la famosa tecnica BWA: un gioiello di ingegneria sportiva per la tua auto.

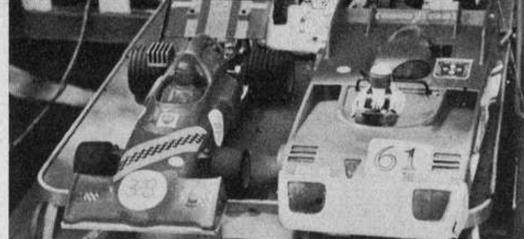


A. BENZONI & C.

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



A sinistra, non sono pescatori, sono tre telepiloti impegnati a controllare i loro modelli. Qui sopra, poco prima del via i meccanici tengono sollevati i modelli, già con i motori accesi e pronti allo scatto al cenno del direttore di corsa



Sopra, alcuni esempi di riproduzioni di mini-veicoli delle due categorie. Si riconoscono una March ed una BRM F. 1, ed una Alfa Romeo Sport. Sotto, la B3 di Domanin, identica a quella del dominatore Franco Sabattini



Un vero e proprio campionato tricolore automodelli in SCALA GRAND PRIX

Il brivido telecomandato

Come disse Jim Clark, il mondo delle corse diventa come una droga. Non riesci a starci lontano, non riesci più a vivere senza quell'odore di olio bruciato, senza il rombo dei motori che scalano in curva. Che poi siano auto vere e proprie o solo modellini, questo ha poca importanza: l'importante è che abbiano quattro ruote, un motore, dei bei tubi di scarico che lascino una scia di odore e possibilmente anche una carrozzeria più o meno uguale alle auto vere. Il resto viene da sé. La passione, l'amore quasi paterno di questi piloti « a distanza » per le loro piccole creature, l'atmosfera elettrizzata, quasi da Grand Prix in piena regola, trascina questi esponenti della nuova tecnologia motoristica in corse affannose attraverso l'Italia, con i loro modellini, e il loro seguito di meccanici e di belle ragazze, che come in tutte le corse che si rispettino, attendono i verdetto della giuria all'ombra dei boxes. D'obbligo quindi un salto a vedere questi mini bolide impegnati a Ravenna, nella terza prova del campionato italiano, che si concluderà con la nona prova a Terni.

Due le categorie

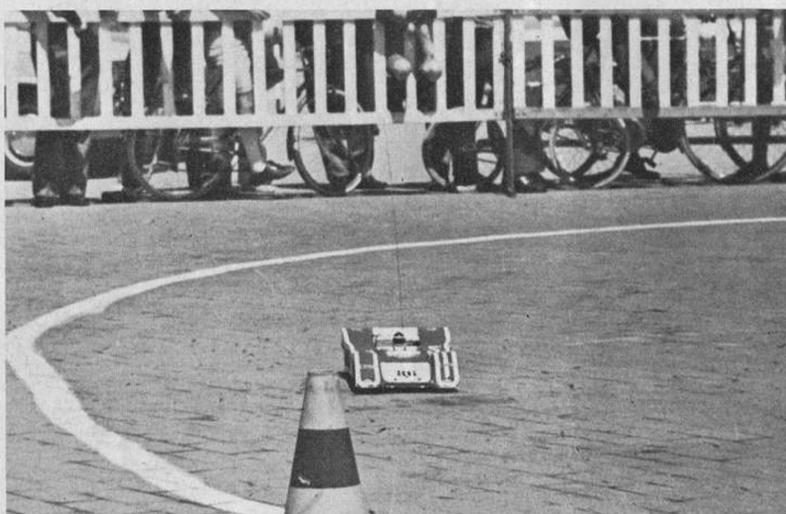
Al campionato, organizzato dalla A.M.S.C.I. (Auto Model Sport Italiani) affiliato all'A.C.I. e alla F.E.M.A. (Fédération Europ. Modélisme Automobile) partecipano automodelli suddivisi in due categorie: prototipo e formule a ruote scoperte, guidati a distanza dai piloti i quali trasmettono gli impulsi alla ricevente collocata sull'auto che risponde ai comandi trasmessi dalla trasmittente in mano al pilota. Le trasmissioni di cui sopra non è altro che una piccola scatola metallica fornita di una lunga antenna per la trasmissione degli impulsi e due piccole cloches, di cui una funge da sterzo e l'altra contemporaneamente da freno e acceleratore. I modelli sono mossi dalla rotazione o tra-

zione di due o più ruote sotto l'azione di uno o più motori a combustione interna di tipo a pistone alimentati da una miscela di benzina, alcool metilico, olio di ricino e additivi.

Modelli con omologazione

I modelli, forniti di dispositivo di accensione elettrica (magnete, spinterogeno o impianto equivalente) sono costruiti in scala 1/8 e a volte riproducono fedelmente i modelli delle auto vere e proprie. Il peso non può superare i 2 kg. per la categoria prototipi e 1,8 kg. per la categoria Formula, questi ultimi spesso forniti di alettoni in fibra. Ma non basta questo per poter partecipare a una gara. Come per tutte le corse infatti, è ne-

cessaria la omologazione da parte della Commissione tecnico-sportiva dell'AMSCI, dopo di che, se anche i piccoli silenziosi ai tubi di scarico sono rispondenti alle regole, possono allinearsi alla linea di partenza.



Il piccolo bolide imbocca la curva più pericolosa del tracciato ravennate, quella prima del box. Le vetturine raggiungono gli 80 kmh

cessaria la omologazione da parte della Commissione tecnico-sportiva dell'AMSCI, dopo di che, se anche i piccoli silenziosi ai tubi di scarico sono rispondenti alle regole, possono allinearsi alla linea di partenza. Uno starter fornito di bandierina tricolore dà il via, dopo il conto alla rovescia dello speaker nella tribuna di controllo. Sulla linea di partenza sono allineati i meccanici che comunicano con i pilo-

ge ad alta velocità tra il pubblico seminando il panico generale, i fuoripista, le collisioni, i testa-coda, non fanno danni, e lo spettacolo è quanto di più appassionante ed elettrizzante si possa immaginare.

I piloti infatti vengono spesso dal mondo automobilistico, il più delle volte sono ex piloti, o gente che semplicemente è stanca di vedere le auto « vere » sulle piste degli autodromi. Allora sfoga la sua passione sui piccoli modelli che ri-

portano, in scala, all'atmosfera delle corse automobilistiche.

Come per le corse automobilistiche, anche questi mini-piloti sono raggruppati in scuderie, alcune delle quali, sono direttamente collegate alla scuderia da corsa delle vetture vere e proprie, come la S.G. Lega collegata alla Ferrari e la Brescia corse alla omonima scuderia bresciana. Oltre a queste due vi sono altre cinque scuderie, di Milano (Bernasconi Team), Lodi (Lodi Corse), Firenze (Biondetti corse), Bologna (Model Zoom) e Ravenna (Centro Modellistico Romagnolo). Sono tutti presenti sulla linea di partenza della pista di Ravenna, nell'intento di abbattere il mito del modenese Sabattini in testa alla classifica con 1.200 punti dopo le prove di Modena per il trofeo Esso Gibertini, e la seconda di Milano disputata sulla pista Grand Prix Trezzano sul Naviglio.

Campionato d'Europa?

Fuori tempo nella finale delle formule (dove si piazza il giovanissimo Bussinello, figlio del vice-presidente della De Tomaso) Sabattini trova però il modo di piazzarsi nella finale dei prototipi, raccogliendo una bella vittoria e altri 400 punti: non per niente infatti la sua BRM Can Am iscritta alla scuderia S.G. Lega è campione d'Italia del 1972.

Tagliato l'ultimo traguardo, coppe e premi per i campioni, che forse aspettano con trepidazione le decisioni che si stanno prendendo alla riunione d'alto rango in corso in questi giorni alla quale partecipano i rappresentanti dell'Italia (il presidente dell'AMSCI Gildo Mondani), della Svizzera (Rochat), della Germania (Andexlinger) dell'Austria, della Francia e dell'Inghilterra in vista di un campionato europeo di automodelli. Sogno o prossima realtà?

Daniela Mimmi

SABATTINI finora domina

Come già detto, la gara di Trezzano, denominata « Trofeo Mini Dream », valida per il campionato italiano, è stata dominata dal modenese Franco Sabattini che si è aggiudicato la prova degli automodelli di formula, cioè a ruote scoperte, e quella dei prototipi (modelli con carrozzeria completa). Particolare quasi storico: la Ferrari B3 Forghieri, per la prima volta, ha vinto una gara di F. 1 precedendo Tyrrell e BRM. Naturalmente, tutte queste monoposto erano otto volte più piccole del vero, montavano un motore Supertigre da 3,2 centimetri cubici ed erano pilotate via radio. Ventotto prototipi e sedici « formula » hanno dato vita alla gara che si è articolata su tre serie di eliminatorie, due semifinali e una finale.

Al via, dato con perfetto tempismo da Michele Cascio, ha subito preso il comando la BRM di Sabattini, campione italiano in carica, che ha confermato la sua superiorità staccando di quattro giri (pari a circa 800 metri) il secondo classificato, Giorgio Bernascone, anche lui con una BRM. L'automodello del vincitore ha coperto i dieci chilometri della finale in poco più di 21 minuti, compresi i tempi necessari ai tre rifornimenti intermedi imposti dalla limitata cubatura del serbatoio che, per regolamento, non può superare i 120 cc.

La finale per i modelli di monoposto ha avuto uno svolgimento quasi identico ed ha visto dapprima la lotta tra Sabattini e Bernascone poi, quando il primo ha preso decisamente il comando, tra Bernasconi e Guerra per il secondo posto.

Le condizioni della pista, molto bagnata e con parecchie pozzanghere a causa dell'acqua caduta per quasi tutto il giorno, hanno messo a dura prova modelli e piloti.

TROFEO MINI DREAM - Trezzano s. Naviglio, 6 maggio 1973.

LE CLASSIFICHE
Categoria prototipi: 1. Franco Sabattini (BRM Can Am) giri 50 in 21'11"2; 2. Giorgio Bernascone (BRM Can Am) giri 44; 3. Mario Cornia (Ferrari 312) giri 40; 4. Giorgio Marinuzzi (BRM Can Am) giri 36; 5. Giorgio Pelucchi (Ferrari 312) giri 30; 6. Francesco Raffa (Chaparral) giri 10; (partecipanti: 28).

Categoria « Formula »: 1. Franco Sabattini (Ferrari B3) giri 50 in 21'18"5; 2. Giorgio Bernascone (Sigma) giri 46; 3. Franco Guerra (Tyrrell) giri 46; 4. Massè Mares (BRM) giri 45; 5. Francesco Domanin (Ferrari B3) giri 38; 6. Alfredo Chiodo (Ferrari B3) giri 0; (partecipanti: 16).

TERZA PROVA CAMPIONATO ITALIANO CATEGORIA PROTOTIPI E FORMULE - Ravenna

LE CLASSIFICHE
Formula: 1. Bussinello 6'37"; 2. Rinaldi 7'47"; 3. Bernascone 7'38"; 4. Stefani 8'03"; 5. Olmi 10'05"; 6. Sabattini fuori tempo.
Prototipi: 1. Sabattini 5'57"; 2. Stefani 5'58"; 3. Bernascone 6'08"; 4. Giorgetti 6'36"; 5. Cornia 10'50".