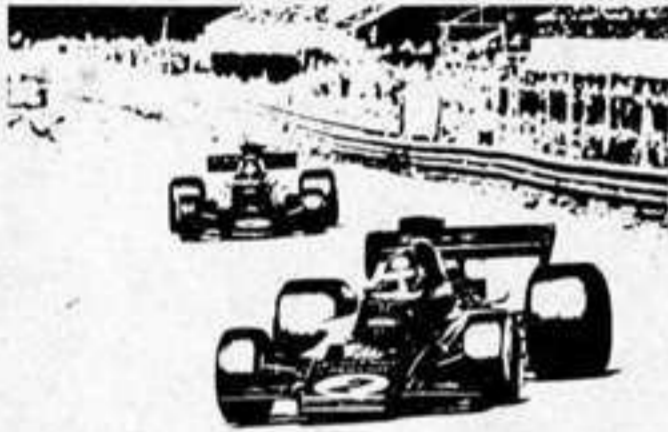


LEGGETE  
SUBITO

nelle pagine che seguono

## Il film dei giganti



Il «turbo»  
ha i mesi  
contati



Giochiamo  
al rally

il pallottoliere  
delle rubriche

domenica SPRINT

il giornale  
delle corse

a pagina

- 3 Dove corriamo domenica?
- 13 LE CONFIDENZE di EOIN S. YOUNG
- 45 AUTOTUTTO KARTING
- 46 MOTORAMA TUTTESPRINT
- 48 SCRIVETECI rimarremo amici
- 51 COMPRAVENDITA



• Alla sottocommissione circuiti e sicurezza della CSAI la moltiplicazione degli autodromi continua. Il progetto di più fresca presentazione è arrivato da Catania. E' vero che ve n'è già un altro in approvazione per Siracusa (a 50 km) ma la sfida paesana non demorde! A Siracusa prevedono l'operatività per il fine '75? Da Catania giurano per gli inizi '75! E con questi diventano sei gli autodromi per la Sicilia. Evviva!...

## RIMINI tabù per l'AICA

Come avevamo anticipato, il convegno estivo della CSAI è stato programmato a Rimini, per il giorno 5 luglio, presso la sala congressi dell'Azienda di Soggiorno, in piazzale Indipendenza.

Nel darne l'annuncio ufficiale, la segreteria della Commissione sportiva invita a partecipare tutti coloro che si occupano di sport automobilistico e dei suoi problemi, chiamando per nome le associazioni «periferiche» come l'ANFIA e la FISA, ma evitando accuratamente di nominare l'AICA (Associazione Italiana Circuiti Autotociclistici), come se essa non rappresentasse oltre l'80 per cento delle gare organizzate in Italia. Questa associazione è evidentemente compresa fra «gli altri organizzatori» che sono comunque invitati al convegno.

Singolare la resistenza della CSAI ad «ufficializzare» l'AICA, soprattutto in un momento come questo, in cui la situazione dei circuiti non è certo felice, e probabilmente potrebbe essere proprio questo uno degli argomenti-chiave del convegno sulla riviera romagnola, non ostante la CSAI abbia tenuto a precisare che oggetto del convegno sarà la regolamentazione sportiva e tecnica per il 1974.

Per quanto riguarda i dettagli, il Convegno ha in programma la riunione del settore Rallies per le ore 9, e quella del settore Velocità-Tecnica-Circuiti e Sicurezza per le ore 16.

## Le nuove disposizioni per la F. Italia La colpa di essere «vecchio» (pilota)...

ROMA - La CSAI ha finalmente deciso le famose modifiche al regolamento della F. ITALIA. Tenuto conto che gli scopi promozionali della Formula Italia sono sufficientemente stati raggiunti, con la vendita di circa 100 vetture in un'anno di vita (giugno '72-giugno '73), e tenuto conto, delle richieste dell'ANCAI, della FISA e di numerosi sportivi, ha deciso con effetto immediato:

- 1 E' soppresso il limite di età per l'acquisto della vettura
- 2 La vendita delle vetture tra conduttori, non è più soggetta ad alcun vincolo
- 3 Fino al 31 dicembre 1973, i contributi di partecipazione ed i premi finali in denaro, sono riservati ai conduttori già in possesso della vettura alla data odierna ed a quelli di età non superiore ai 26 anni che acquisteranno la vettura.

Si conferma che, per la vendita delle vetture tra conduttori è necessario comunicare alla CSAI il nome e cognome del venditore, di quello dell'acquirente, con restituzione del certificato d'origine, al fine della sua variazione con il cognome del nuovo proprietario.

Si fa presente che in mancanza di tale adempimento, le vetture non potranno essere ammesse a gareggiare. Si ricorda infine che l'acquisto delle vetture nuove, deve sempre avvenire tramite la CSAI.

Con questo comunicato stampa, che porta la data di mercoledì 20 giugno, la CSAI ha finalmente ufficializzato quel «passo avanti» nella liberalizzazione della sua Formula Italia ormai da tempo auspicato ed atteso. In pratica, è stato tolto il limite massimo di età per poter entrare in possesso e gareggiare con una F. Italia, anche se il fatto di essere «vecchi» resta un elemento negativo dato che gli ultraventiseenni che inizieranno a correre con le monoposto trico-

lore non potranno avere rimborsi né premi, fino alla fine di questa stagione. Chissà poi perché...

Probabilmente, è un'ulteriore remora della CSAI nei confronti dei «vecchi» che possono venire a rubare il pane ai ragazzini, la stessa che consigliò a suo tempo la CSAI a stabilire il limite di età e di «bravura». E' evidente, ora, che ancora si teme la «calata» dei professionisti. Una paura infondata.

## ROGANO puntualizza sul «prototipo stradale» La «silhouette» resiste

In merito alla discussa questione della riforma dell'annesso J ed il connesso problema del futuro del campionato del mondo marche, il Presidente della CSAI Rogano ha desiderato chiarirci il significato della dichiarazione da lui rilasciata il giorno 16 scorso, all'indomani della riunione CSI di Francoforte. Egli afferma:

— Fino alla riunione di Francoforte le discussioni vertevano, in pratica solo sul progetto «silhouette» e, ripeto, che era stato presentato dal Bureau internazionale dei costruttori e che, quindi, ufficialmente rispecchiava il pensiero di TUTTI i costruttori.

La nostra delegazione, e quella di altri paesi, si era sempre opposta a tale progetto, ragione per cui alla riunione di Ginevra del marzo scorso si convenne che la CSAI avrebbe presentato un proprio progetto. Cosa che abbiamo puntualmente fatto, elaborando una proposta articolata con la quale si configurava un tipo di vettura che abbiamo definito «prototipo stradale». Il motivo di soddisfazione che ho espresso nella mia dichiarazione trae origine dal fatto che, come ho detto, la nostra proposta è stata recepita, inserendola nel progetto della nuova regolamentazione tecnica internazionale. Ma vorrei che fosse chiaro che il progetto «silhouette» non è stato abbandonato, dato che resta compreso nello schema del nuovo annesso J e, quello che più conta, continua ad essere sostenuto dal bureau dei costruttori rigorosamente.

• E' vero che nella riunione di Francoforte è

stato tenuto conto anche del progetto Ferrari? — Il progetto Ferrari era stato pubblicato ed era, quindi, a conoscenza di molti componenti l'apposita sottocommissione internazionale che hanno espresso il loro apprezzamento. Credo anzi che intanto si sia fatto riferimento a qualche punto della nuova regolamentazione.

• Può fare una previsione per il futuro? — A meno che non intervenga un fatto nuovo si può prevedere che il progetto di regolamentazione tecnica che sarà presentato alla CSI per l'approvazione comprenderà sia il progetto «silhouette» sia il progetto «prototipo stradale». Ma la vera battaglia si combatterà sui regolamenti dei campionati e, in particolare modo, sul regolamento del campionato mondiale marche. A Francoforte ho fatto rilevare che sarebbe del tutto inutile aver recepito la regolamentazione tecnica del progetto «prototipo stradale» se non si facesse in modo che tale tipo di vettura possa svolgere un'attività nei più alti livelli dei campionati FIA.

• Da quando entreranno in vigore i nuovi regolamenti?

— Non posso dirlo. A Francoforte ho chiesto che la nuova regolamentazione, sia tecnica (annesso J), sia sportiva (regime dei campionati), vada in vigore contemporaneamente. Ho fatto notare che, data la rilevanza delle modifiche, sarebbe impensabile che ciò possa venire entro termini ristretti. Del problema si riparerà alla prossima riunione che, come di consueto, si terrà a Milano in occasione del G.P. d'Italia.

• A Misano sembra respirino un po', adesso, sulle previsioni di agibilità. Però notizie ufficiali non ce ne sono. Né si conosce il risultato dell'«avvicinamento» operato a Forlì dal pre-

sidente della sottocommissione Sicurezza e Circuiti CSAI, ing. Zamboni. • E' stato il Dinoplex al Castellet a tarpare le ali all'Abarth Osella 2000 di Merzario. Mal di famiglia (Fiat).

• Quote al bookmaker (del tifo) per i piloti candidati alla squadra Ferrari 1974. Ickx 12 a 1, Reutemann 2 a 1, Fittipaldi 5 a 1, Regazzoni 3 a 1, Mass 5 a 1, Amon e Jarier 8 (Lini) a 1.



• Una rubrica nella rubrica. Da questo numero vi presentiamo un nuovo (se volete provocatorio) modo di affrontare certi temi sulla bocca di tutti, anche non solo nello sport dell'automobile. Li dedicheremo a personaggi adeguati agli argomenti. Tanto peggio o tanto meglio, se preferite, se le 10 DOMANDE rimarranno senza risposte (ufficiali). L'attualità degli argomenti ci induce a cominciare dal presidente dell'ALFA ROMEO, dr. Giuseppe Luraghi.

## 10 domande (difficili)



1 Lei crede al principio del barone De Coubertin: l'importante è partecipare, non vincere?

2 Pensa che l'Alfa Romeo stia onorando in questi ultimi tempi lo sport automobilistico italiano?

3 Un bel quadro, a suo parere, può essere dipinto da cinque grandi artisti, collegialmente, con una pennellata per ciascuno? E, altrettanto, una macchina da corsa può essere frutto di disparate convinzioni di tecnici?

4 La politica sportiva dell'Alfa Romeo nei confronti dei piloti italiani, almeno negli ultimi anni, è consona alle affermazioni, ascoltate dalla sua viva voce, in occasione di famose conferenze stampa?

5 E' convinto che la Casa che lei dirige non abbia nulla a rimproverarsi nei confronti di piloti come Vaccarella, Casoni, Picchi, Nanni Galli, de Adamich ecc.?

6 Lei pensa che, per dirigere il settore sportivo di una Casa, i dirigenti debbano anche occuparsi di sport?

7 Conosce un suo operaio-impiegato-collaudatore nell'azienda di Arese, campione di Formula Italia e ottima speranza F.3, a nome Giorgio Francia?

8 Quanti soldi ha pagato la squadra corse Autodelta, ai piloti ufficialmente ingaggiati per gare veramente effettuate e quanti per rispettare il contratto?

9 Perché le società Alfa Romeo straniere impiegano nelle proprie squadre sportive solo i piloti della nazione in cui esse operano e l'Alfa Romeo Italia punta soprattutto sugli stranieri?

10 La politica verso i piloti italiani di una Casa automobilistica di Stato può essere intesa come facilitante mezzo onde preparare (per avvilimento) al veto governativo delle corse automobilistiche in Italia?

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 AUTOSPRINT. Conoscetele classifiche, tempi, posizioni. Vi invitiamo a chiedere informazioni telegrafiche per consentire alla segreteria di soddisfare tutte le chiamate, specialmente nei giorni delle prove mondiali. Ricordate: basta TELEFONARE allo (051) 46.56.24.



# DOVE corriamo domenica?

Le corse in calendario dal 29-6 al 5-7-73 in Italia e all'estero

**GARE SOPPRESSE** G.P. Brno (20 maggio) ● F. 2 a Thruxton (28 maggio) ● Can-Am a Donnybrooke (24 giugno) ● Garessio - S. Bernardo (29 giugno) ● Washington Trans-Am (5 agosto) ● Rally Liegi - Mosca - Liegi (1-9 settembre) ● F. 5000 Washington Continental (9 settembre) ● Trans-Am Dauville (9 settembre) ● F. 2 a Nogaro (30 settembre) ● Coppa delle Alpi (15-20 ottobre).

### GIUGNO

| DATA  | CORSA                            | A.C. ORGANIZZATORE | LOCALITA' DI PARTENZA<br>DISTANZA - ARRIVO                    | ORARI                        | VALIDITA'                                   | TIPO DI GARA         | VINCITORE ASSOLUTO<br>EDIZIONE PRECEDENTE<br>PRIMATI                                |
|-------|----------------------------------|--------------------|---|------------------------------|---|----------------------|---|
| 29    | G.P. Lotteria                    | AC Milano          | Autodromo di Monza<br>km 5,750                                | ore 10<br>ore 18             | ●●●<br>Camp. europ.<br>piloti F. 2, S, F. 3 | Velocità in circuito | Hill (Brabham BT38) in 1 ora<br>02'30''60, media 220,734 kmh                        |
| 29    | Montepellegrino                  | AC Palermo         | Autodromo di Pergusa<br>km 4,800                              | ore 8,30<br>ore 19           | ●<br>T, 1, 2, 3, 4, 5<br>GT 3, 4, 5         | Velocità in circuito | Si disputa per la prima volta<br>a Pergusa. Nel 1972 vinse<br>Restivo (Abarth 2000) |
| 29    | VIII Coppa Città Monopoli        | AC Bari            | Strada delle Ginestre, km 5<br>Arrivo al km 9,500<br>km 4,500 | ore 9<br>ore 15              | ●   | Velocità in salita   | La VII edizione si è disputata<br>nel 1967 e fu vinta da<br>« Johnny Walker »       |
| 29/30 | Scuola piloti<br>Henry Morrogh   | Scuola Morrogh     | Autodromo di Varano<br>de' Melegari - km 1,800                | 29 e 30 giugno<br>scuola     | Concorso Scuola Morrogh<br>il 1. luglio     | Velocità in circuito |   |
| 30    | Salita a Eggberg                 | Germania           |   |                              | ●<br>T, GT, S                               | Velocità in salita   |   |
| 30    | Salita di Prescott               | Inghilterra        |   |                              | ●   | Velocità in salita   |   |
| 30-1  | Rally Friuli<br>e Alpi Orientali | AC Udine           | Part. Udine<br>Arr. Udine                                     | ore 22 (30)<br>ore 15,47 (1) | ●●●<br>Camp. it. rally<br>e Mitropa Cup     | Rally                | Barbasio-Sodano (Lancia Fulvia)   |
| 30-1  | Rally Vorderpfalz                | Germania           |   |                              | ●●●   | Rally                |   |
| 30-1  | 1. Trofeo<br>Coppola-Pinetamare  | Caserta Corse      |   |                              | ●   | Sprint               | Si disputa per la prima volta   |

### LUGLIO

|   |                                  |                                     |                                       |                       |  |                      |  |
|---|----------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------|--|----------------------|--|
| 1 | G.P. di Francia                  | Francia                             | Autodromo Paul Ricard<br>km 5,810     |                       | ●●●<br>Camp. mond.<br>piloti F. 1      | Velocità in circuito | Stewart (Tyrrell) 1.52'21''5,<br>media 163,453 (nuovo record)<br>Record sul giro: Amon (Matra-Simca) in 2'53''9      |
| 1 | Trente-Bondone                   | AC Trento                           | Montevideo-Vason<br>tot. km 17,300    | ore 11<br>ore 15      | ●●●<br>Camp. europeo<br>della Montagna | Velocità in salita   | Frisori (Porsche) in 14'06''25<br>media 73,591 - Record:<br>Schetty (Ferrari 212E) in<br>10'58''61, media 94,564 kmh |
| 1 | Salita al Mont-Dore              | Francia                             |                                       |                       | ●●●<br>T, GT, S                        | Velocità in salita   | Frequelin (Grac MT14B) in<br>2'49''8   |
| 1 | Schaefer 500 - Pocono            | Stati Uniti                         | Circuito di Pocono<br>km 4,600        |                       | ●●●                                    | Velocità in circuito | Joe Leonard (Parnelli-Offy)<br>in 3.13'49''3, media 249,095  |
| 1 | Corsa a Donnybrooke              | Stati Uniti                         | Circuito di Donnybrooke<br>km 4,830   |                       | ●●●<br>Trans-Am                        | Velocità in circuito | George Follmer (Javelin)   |
| 1 | Continental Mid-Ohio             | Stati Uniti                         | Circuito di Mid-Ohio<br>km 3,860      |                       | ●●●<br>F. 5000<br>Camp. LM             | Velocità in circuito | Eppie Wietzes (Lola T300 -<br>Chevy)   |
| 1 | Corsa a Zandvoort                | Olanda                              | Circuito di Zandvoort<br>km 4,193     |                       | ●●●<br>Camp. Rothmans<br>F. 5000       | Velocità in circuito |  |
| 1 | Corsa al Paul Ricard             | Francia                             | Circuito del Paul Ricard<br>km 5,810  |                       | ●●●<br>Camp. J. Player<br>F. 3         | Velocità in circuito | Leclere (Alpine)   |
| 1 | Corsa all'Avus                   | Germania                            |                                       |                       | ●●●<br>T, GT, F. V, F Super V          | Velocità in circuito |  |
| 1 | Autocross Niederelbe             | Germania                            |                                       |                       | ●<br>T, GT                             | Autocross            |  |
| 1 | Salita di Vuillafaus             | Francia                             |                                       |                       | ●<br>T, GT, S                          | Velocità in salita   | Maublanc (Chevron) 2'15''7<br>nuovo record   |
| 1 | Corsa a Vila Real                | Portogallo                          | Circuito di Vila Real<br>km 6,925     |                       | ●<br>T, GT, S, F. 3,<br>F. V, F. F.    | Velocità in circuito |  |
| 1 | KVB Opgrimpie                    | Belgio                              |                                       |                       | ●                                      | Rallycross           |  |
| 1 | Autocross Pre'tzardall           | Lussemburgo                         |                                       |                       | ●                                      | Autocross            |  |
| 1 | Trofeo Magione                   | Scuderia Carpine                    | Autodromo di Magione<br>km 1,650      | ore 10<br>ore 18,30   | ●<br>GT4, GT3, T2, T1                  | Velocità in circuito | Si disputa per la prima volta  |
| 1 | 1. Circuito<br>Val di Vara       | AC Spezia e<br>Auto Spezia Sp. Club | Ossegna di Maissana<br>Varese Ligure  | ore 9,30<br>ore 13,15 | ●                                      | Regolarità           | Si disputa per la prima volta  |
| 1 | Trofeo Rallycross<br>Ford Kleber | AC Ancona - Ford It.                | Poggio S. Romualdo                    | ore 16,30<br>ore 19   | ●                                      | Rallycross           | Nel 1972 non si è disputato.<br>Nel 1971 vinse Natili.   |
| 1 | Corsa a Maggiore                 | Maggiore                            | Pista di Maggiore<br>km 1,050         | ore 9<br>ore 19       | ●                                      | Autocross            |  |
| 4 | Firecracker 400                  | Stati Uniti                         | Circuito di Daytona<br>km 6,130       |                       | ●●●                                    | Stock cars           | Pearson (Mercury) media<br>258,600 kmh   |
| 5 | Trofeo Cadetti Agip              | SIAS Monza                          | Autodromo di Monza Junior<br>km 2,405 | ore 21,45<br>ore 24   | ●<br>F. Monza                          | Velocità in circuito | Santandrea (Santandrea)  |

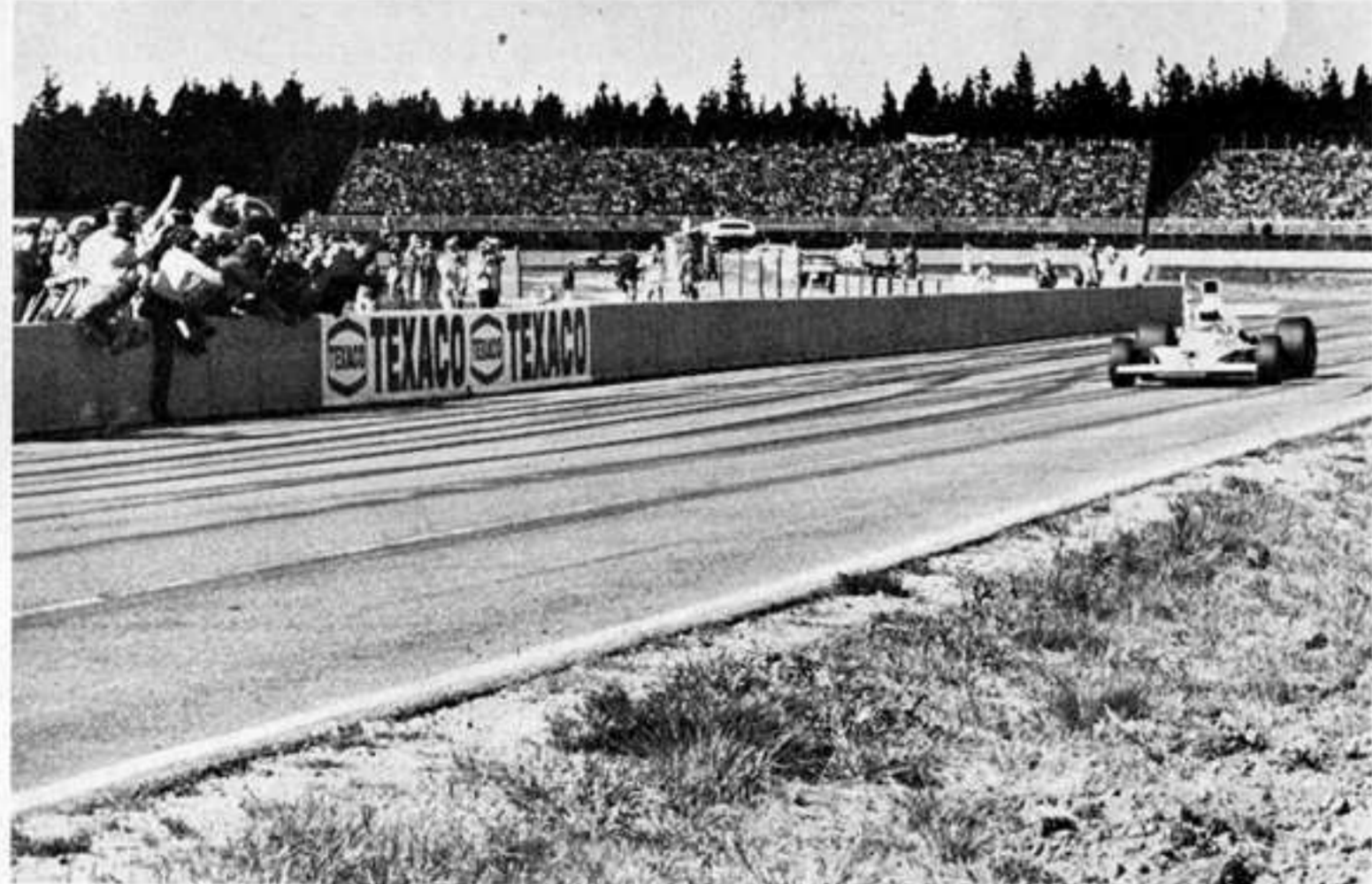
LEGENDA: ●●● = Internazionale; ●● = nazionale a part. str.; ● = naz.; □ = « chiusa »





Qui sotto,  
Hulme,  
a braccio levato,  
vince  
con la sua  
McLaren-Yardley  
A destra,  
scambio di cortesie fra  
i primi:  
Peterson leva  
il braccio ad Hulme...

Ecco in sequenza le fasi che hanno caratterizzato il fantastico Gran Premio di Svezia, che è stata la corsa più combattuta da tanti anni a questa parte, senza equivalenti per l'impegno e la qualità dei suoi protagonisti tutti pretendenti con pieno diritto al successo. Una corsa che le immagini possono solo parzialmente descriverci

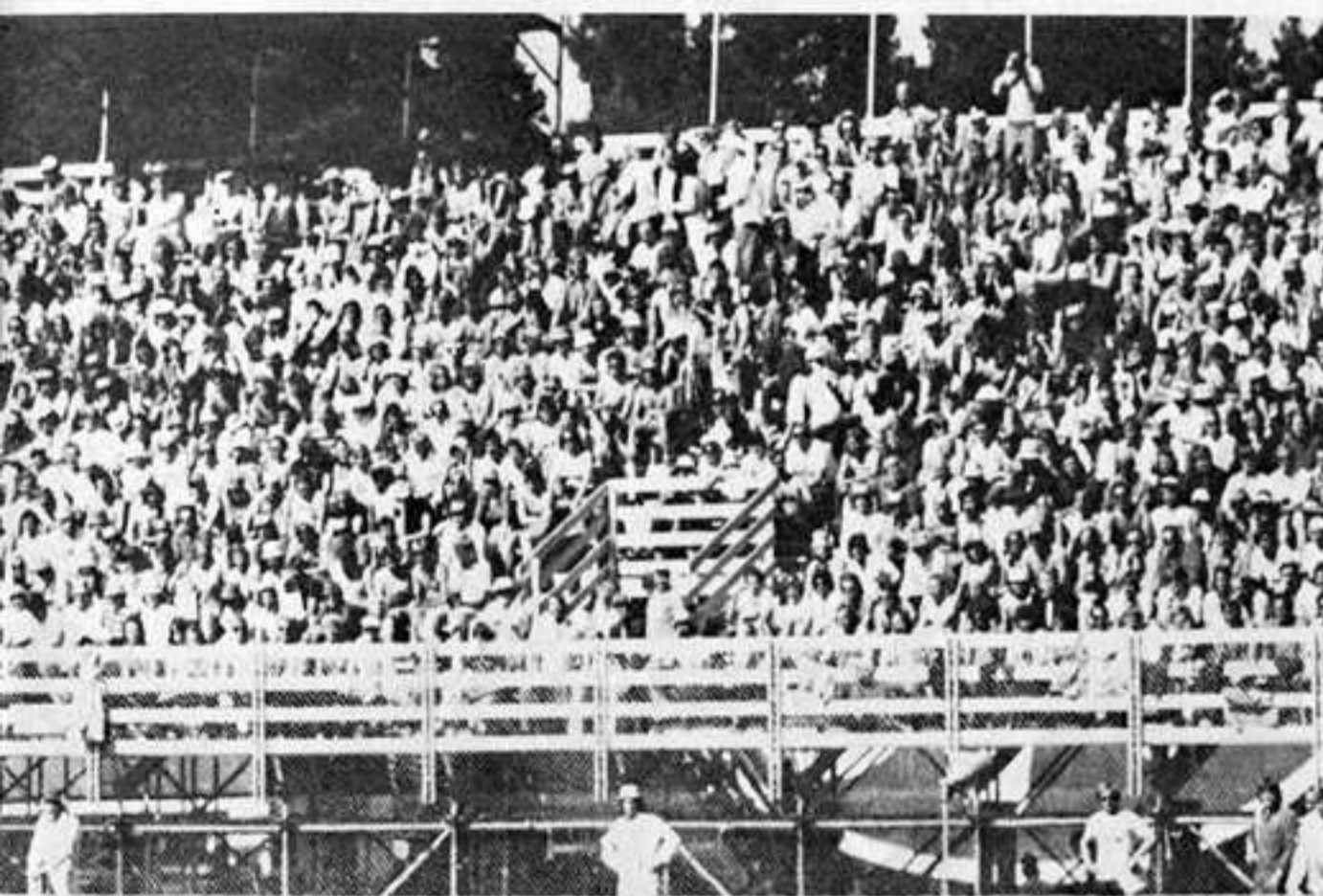


La partenza. Peterson, a sinistra dello schieramento, è molto pronto, ma anche Fittipaldi non è da meno, e si incunea fra il compagno e la Tyrrell di Cevert, accodandosi a Peterson alla prima curva



**PETERSON s'invola**

Primo passaggio sul traguardo: le due JPS sono al comando, gli altri sono sgranati, ma il contatto con le due Lotus è già stato perduto



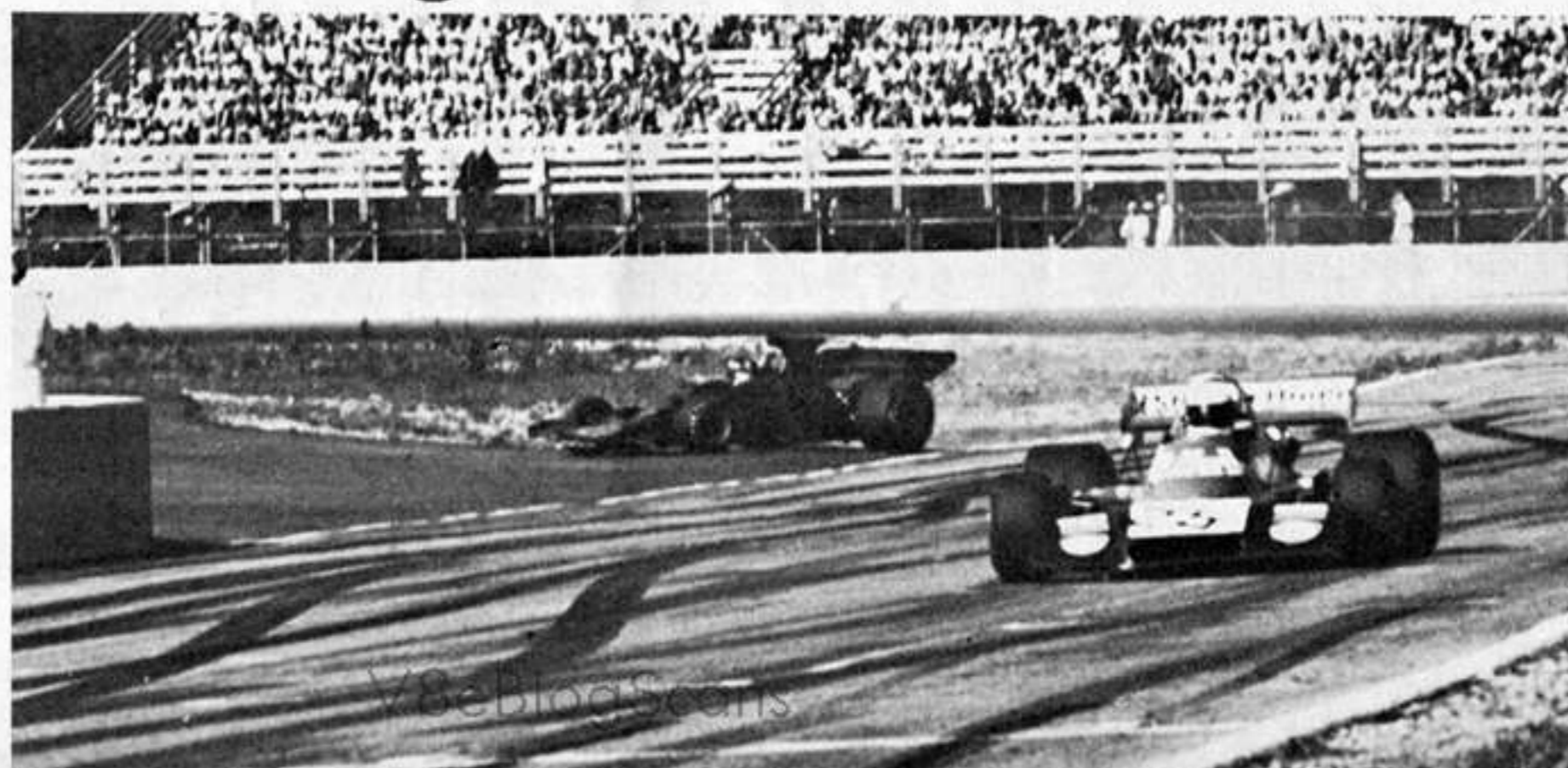
A sinistra, si nota bene lo spoiler anteriore sinistro della vettura di Fittipaldi piegato. Poi, il brasiliano sarà fermato da guai al comando cambio e ai freni



A metà gara, Stewart, approfittando del doppiaggio di Jarier, ha superato Cevert e si è accodato alle JPS, che però non riuscirà in nessun momento a passare

**I guai di FITTIPALDI**

A destra, fuori Fittipaldi, in testa rimangono sempre in tre: Peterson, Stewart ed Hulme, che ha riagganciato i primi. Stewart ha la mano alzata, fa segno a Peterson che vorrebbe passare...



A sinistra, mentre passa la Iso-Marlboro di Ganley, Fittipaldi si arrende, e porta la sua vettura fuori pista subito prima della zona dei box di Anderstorp





... che gli restituisce prontamente il favore. In realtà, Peterson strameritava il Gran Premio di casa sua. A sinistra, il terzo, Cevert

ANDERSTORP è stata una tappa esaltante del mondiale F.1 1973: ecco le PROVE

# Il film dei giganti

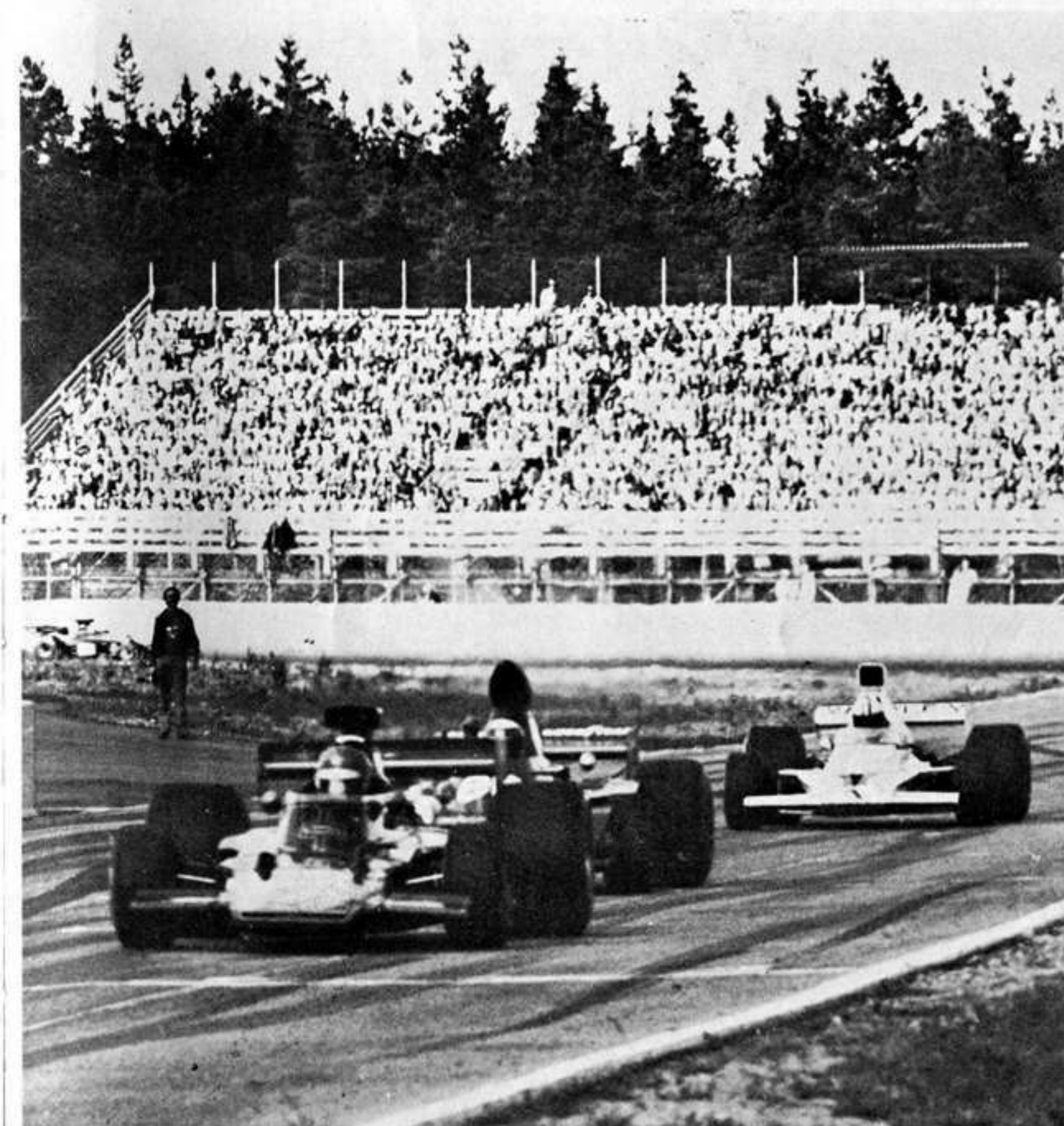


Bastano pochi giri, e la situazione diventa chiara. Peterson e Fittipaldi se ne sono andati, dietro Stewart non riesce a passare Cevert



**comincia il recupero**

Arriva Hulme. Partito relativamente male, il neozelandese sta passando Reutemann all'interno, mentre dietro a Reutemann si intravede la Ferrari di Ickx, in questo momento al 7.º posto, davanti agli altri

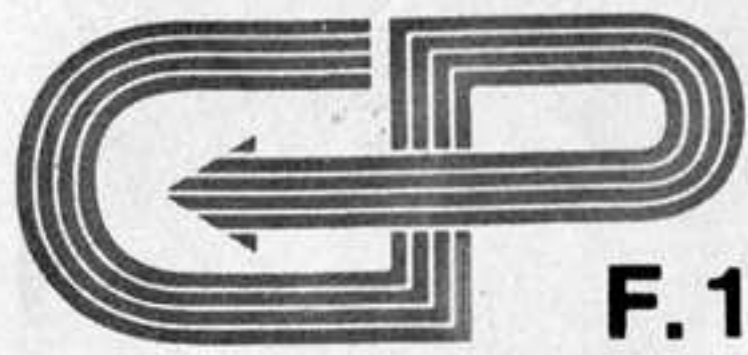


**arriva HULME e passa!**

Penultimo giro. Stewart ha dovuto mollare con il motore in calando, e Peterson, con un pneumatico che si sgonfia, non ha potuto contenere Hulme







Qui sotto, Peterson subito dopo la corsa. Stanchezza e delusione sul suo volto, per quella gomma che si stava sgonfiando. A destra, il principe Berthil di Svezia era all'arrivo, assieme al direttore di gara

dalla SVEZIA in FRANCIA



Tom Belso, non potuto prendere parte alla corsa poiché Williams non gli ha dato la macchina. Sarà al via al G.P. di Gran Bretagna



Jackie Oliver, non troppo contento della Shadow, ci dorme sopra

Al Castellet  
tre monoposto  
novità:

# SHADOW ENSIGN e la TYRRELL



**ANDERSTORP** - Secondo le informazioni che circolano negli ambienti dei Grandi Premi, al Gran Premio di Francia dovrebbero esserci delle novità. Una è data dalla presenza della nuova **Shadow** la cui costruzione è avanzata e che si è resa necessaria perché quella attuale non va proprio. L'altra assicura che la famosa fantomatica **Ensign** fatta costruire di Rikki von Opel sarà finalmente vista in pista, dopo le prove private già effettuate.

Di altre novità non si parla molto, anche se è probabile che la Tyrrell si presenti con la macchina modificata che abbiamo vista qui in prova. E' certo il ritorno di Merzario dato che la terza Ferrari sarà pronta, mentre sembrava che dovesse tornare alla F. 1 solo al Nurburgring, e quello di Andrea de Adamich, che avrà la nuova Brabham.



Agip carburanti e lubrificanti Catene Regina Extra - Pistoni AE Borgo

AS-CAR Film, agenzia di pubblicità Bo, art director BRUNO DE PRATO

# scrambler e' DUCATI



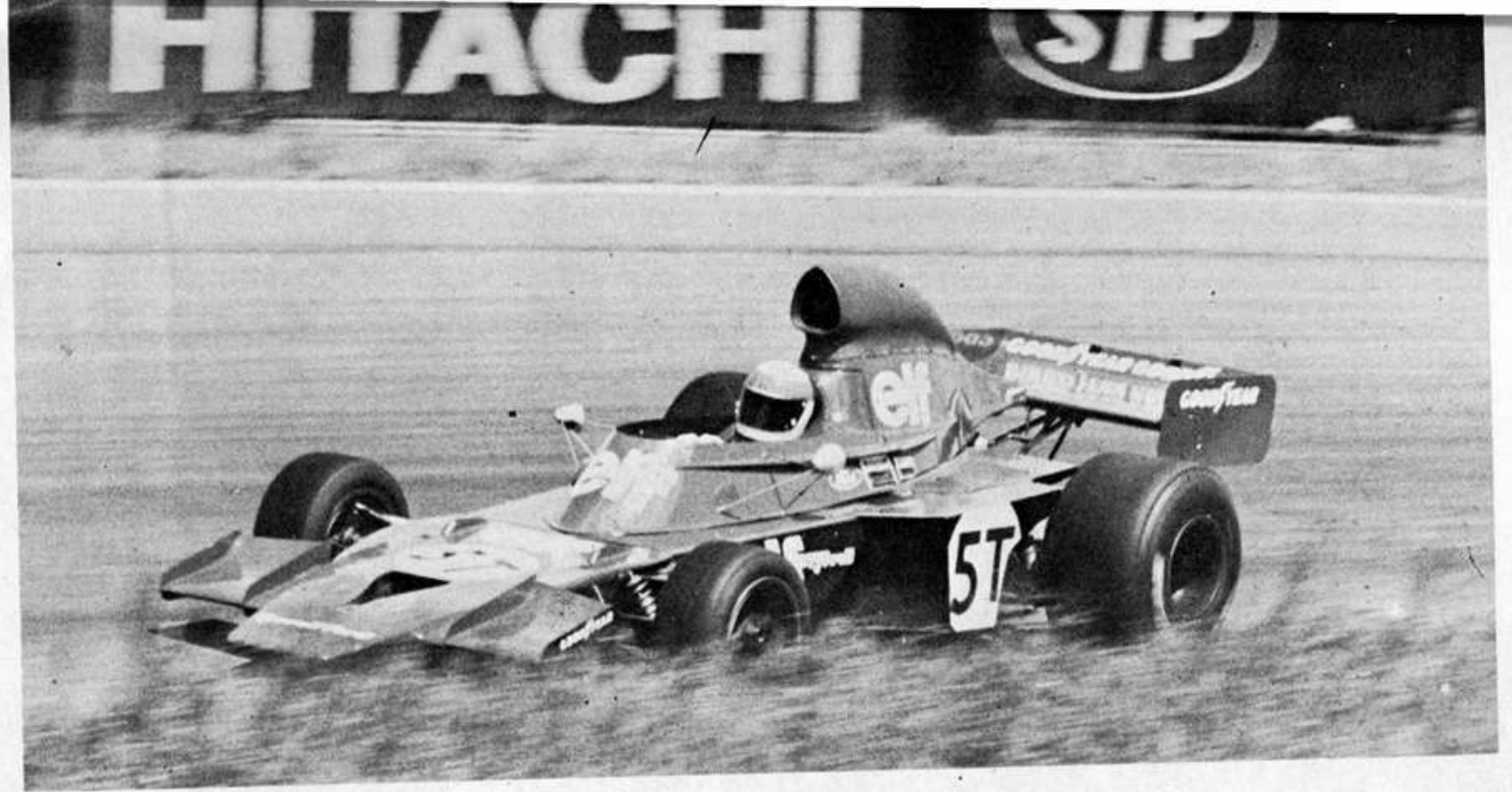
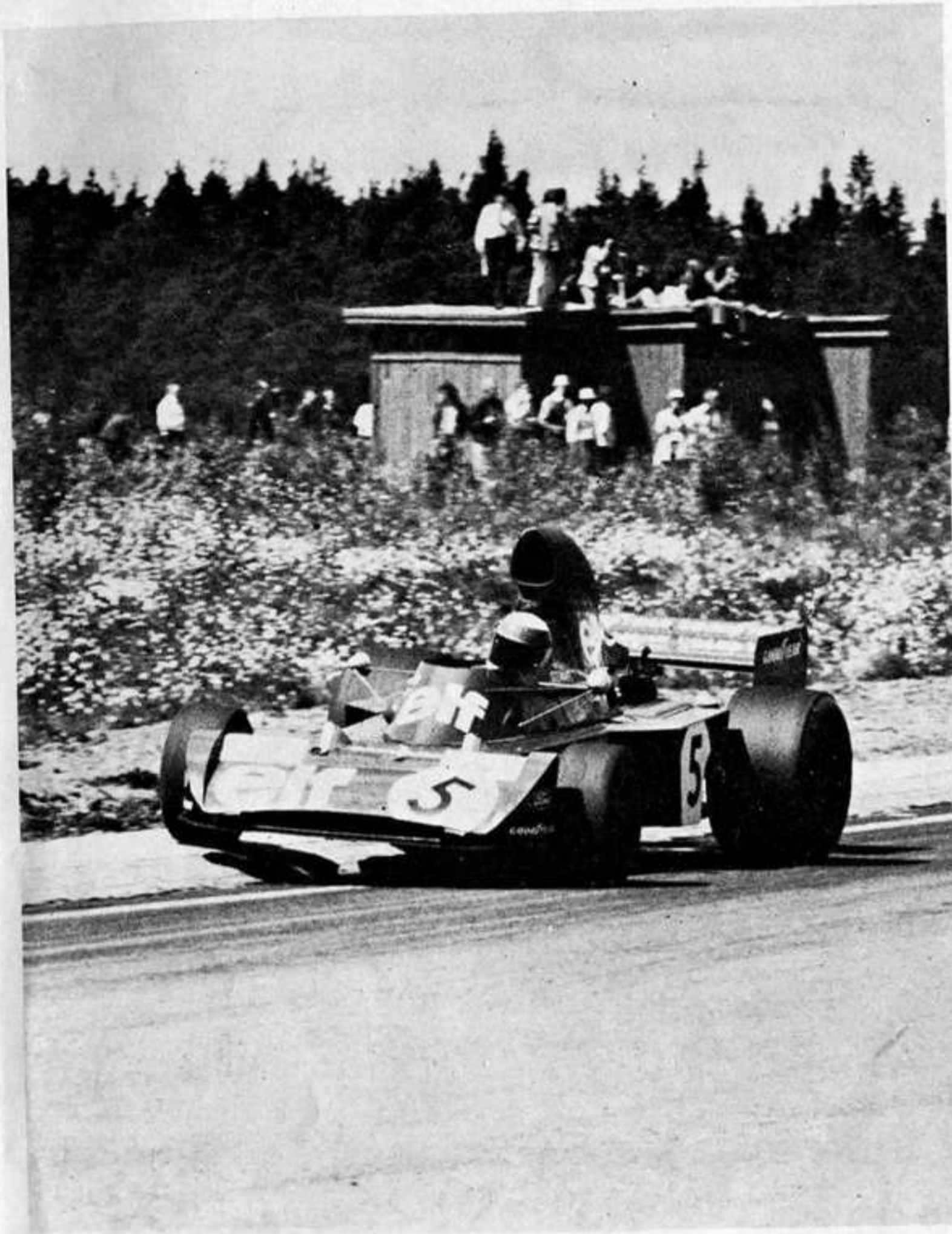
## DUCATI MECCANICA

### GRUPPO EFIM

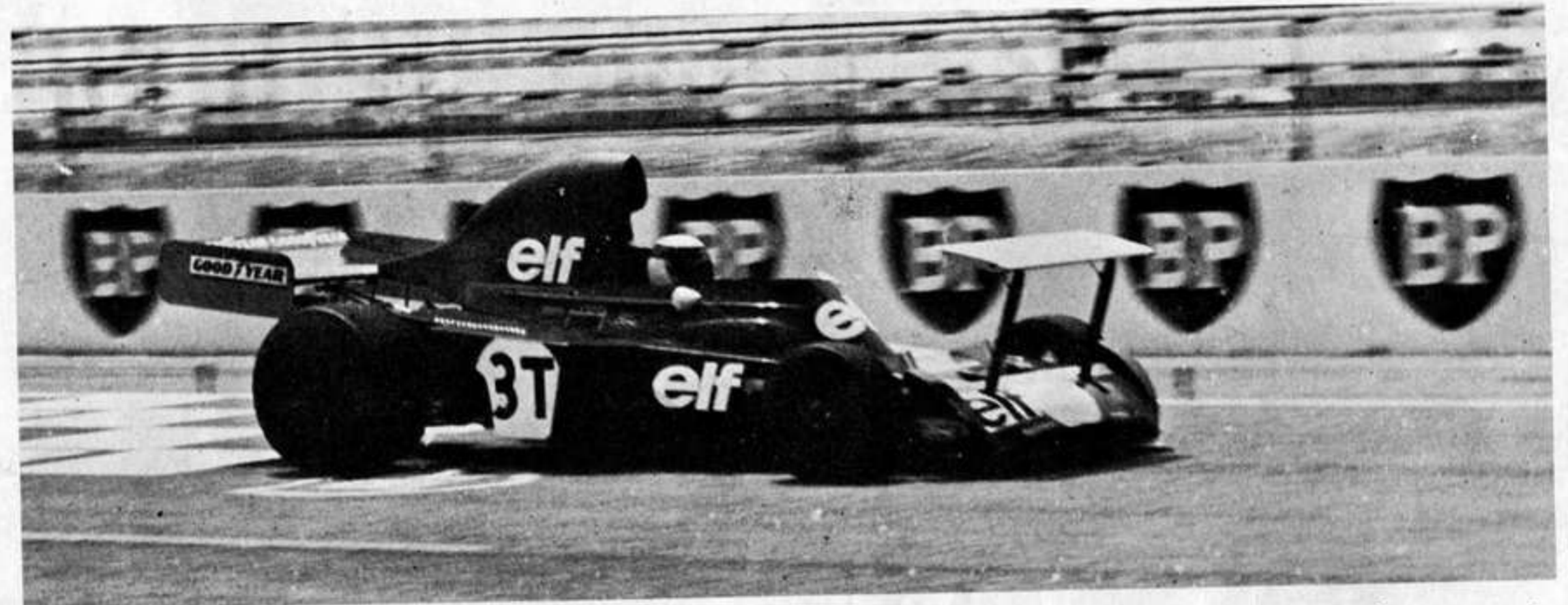
40132 - Bologna - Via A.C. Ducati, 3 - Tel. 400250



Emerson Fittipaldi è nei pensieri, i suoi avversari si avvicinano sempre più al suo « trono ». Ovviamente, chi lo preoccupa di più è Stewart, che in Svezia (foto sotto) le ha tentate tutte, andando anche spesso per cordoli. A proposito di Tyrrell, vediamo a destra la nuova versione con muso appuntito, provata sia da Stewart che da Cévert nelle prove di Anderstorp. Esordirà in Francia, al Ricard, il cui Gran Premio, a quindici giorni dalla sua effettuazione, è ancora avvolto nel mistero per quanto riguarda programma e orari, poiché non c'è ancora il regolamento. Un malvezzo che non c'è solo in Italia...



Da un test con alettone anteriore è nato il « becco » per STEWART



Prima del Gran Premio di Svezia, la Tyrrell ha svolto molte prove, al Ricard, con questo alettone anteriore. L'aumentato carico è stato poi trasferito nel muso appuntito, che ha dato buoni risultati

## Gli abitacoli-forno tra i problemi emersi nelle prove generali (pre Svezia) al Castellet

**LE CASTELLET** - Venendo via da Monaco, nella maggioranza le squadre di F. 1 si erano date appuntamento sul circuito Paul Ricard, per procedere a una prima « galoppata » di prove in previsione del GP di Francia, che si svolgerà il primo luglio sulla grande pista di km 5.800.

Per quattro giorni si sono visti girare, l'uno dopo l'altro, Emerson Fittipaldi sulla JPS, Stewart e Cévert sulle Tyrrell, Pace, Hailwood e Surtees sulle Surtees, Lauda e Regazzoni sulle BRM, come pure Hunt sulla March patrocinata dalla Hesketh Racing. In poche parole, uno spettatore poco informato avrebbe potuto credere di assistere a un mini gran prix!

Hunt, che non aveva mai pilotato un F. 1 sul circuito Paul Ricard, non ha provato di segnare tempi buoni, dedicandosi piuttosto a risolvere i numerosi problemi di regolazione delle sospensioni, come pure dei rapporti, creati dal tracciato particolarmente selettivo di questa pista; inoltre doveva anche provare un nuovo muso, montato sulla March.

Quanto alla BRM si è proceduto soltanto a prove di routine, impiegate però sulla scelta dei pneumatici da usare il primo luglio. Surtees, Pace e Hailwood (le cui doti di collaudatore non sono per nulla diminuite) si sono accontentati di svolgere verifiche e operazioni di « pulitura ». Invece in « casa Tyrrell », Stewart e Cévert (che conoscono entrambi bene il circuito) si sono dedicati a mettere bene a punto le sospensioni e a migliorare la tenuta di strada delle vetture, cambiando il muso (niente

di nuovo) al quale hanno aggiunto un alettone, posto sulla parte anteriore della vettura, mezzo rapido di controllo che non può però essere utilizzato in corsa. Tyrrell ha detto che questa messa a punto era molto necessaria, perché il rettilineo del circuito è di km 1.860 e quindi lo si copre ad alta velocità.

Al box della JPS c'era molta animazione perché dopo Monaco Fittipaldi aveva soltanto 4 punti di vantaggio, nei confronti di Stewart (ed ora dopo la Svezia ne ha solo 1!). Al volante della vettura utilizzata a Monaco, Emerson ha cominciato fino dal martedì una lunga prova, con inizio sulla pista media di km 3.300, al solo scopo di controllare il cambio e i freni. Su quel breve tracciato, la vettura si è comportata molto bene ed Emerson ha avuto soltanto il problema della forte calura nell'abitacolo, fatto che costringerà la squadra a praticare un'apertura sulla parte alta del cofano anteriore, per immettere il massimo d'aria nell'abitacolo.

D'altro canto, appena il pilota ha preso a girare sul circuito grande, quello appunto che verrà utilizzato il primo luglio, il problema del caldo eccessivo è scomparso, problema che rappresentava una perdita di qualche centesimo per giro. Dopo avere coperto un certo numero di tornate, che hanno permesso di migliorare la tenuta e di trovare buoni rapporti del cambio, Fittipaldi ha cominciato a segnare tempi sempre più bassi, girando regolarmente in 1'52" e riuscendo perfino a fare qualche giro in 1'51"8.

Il giovedì la situazione ha cominciato a segnare un calo, dato che durante il pomeriggio, in piena accelerazione sul rettilineo del Mistral, la scatola del cambio si è rotta (colpa del pilota o della meccanica? Il team JPS si è astenuto da qualsiasi commento). Il venerdì, mentre svolgeva le ultime prove, Fittipaldi ha avuto un problema serio, cioè una perdita da uno dei serbatoi del carburante. Dopo avere cercato di trovare dove fosse il punto che perdeva, i meccanici si sono trovati nell'impossibilità di effettuare la riparazione, per via della costruzione a monoscocca della vettura, e hanno preferito chiudere bottega un po' prima del previsto, per lavorare attorno alla macchina a casa! Si deve però aggiungere che l'incidente ha seriamente preoccupato la squadra John Player Special.

Per concludere, speriamo che tutti avranno risolto i loro problemi per l'appuntamento del primo luglio al Paul Ricard.

Precisiamo che Fittipaldi, oltre a partecipare alle prove private, si trovava al Ricard anche come rappresentante della GPDA, per controllare le norme di sicurezza di questo fantastico circuito. Dopo avere percorso tutta la pista insieme a Francois Chevalier, il direttore, Emerson ha consigliato il montaggio di qualche rete supplementare per la protezione dei piloti e ci ha tenuto anche a chiarire a Chevalier quanto gli piaccia l'idea di partecipare al GP di FRANCIA, sul circuito Paul Ricard.

Jean Pierre Pagan



Un bulldozer all'opera a Zandvoort per « sbancare » i lati della pista e creare la fascia di emergenza

## La nuova ZANDVOORT

**ZANDVOORT** - Benché si fosse sperato di portare a termine tutti i nuovi lavori sul circuito per la gara di F. 3, ce ne sono ancora molti da svolgere. Per ora sono stati montati tutt'attorno alla pista guard-rails e barriere di protezione e si sono costruite uscite di sicurezza di metri 12. Molta sabbia è stata rimossa nel punto ove ci saranno le nuove curve nella parte posteriore del circuito. Successivamente sono stati iniziati i nuovi boxes e gli edifici per i cronometristi, e il fondo avrà una nuova superficie in asfalto. L'impresa che compie i lavori ha assicurato che tutto sarà pronto per il Grande Premio di F. 1 del 29 luglio.



L'inizio simbolico dei lavori: scattano le ruspe con al volante Van Lennep, Hugenholtz e Wessel



# 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



## Mentre si prepara a POCONO la rivincita INDY



L'ing. Rogano con Andretti, a Indianapolis. Cosa gli avrà detto? Che pensa lui a ritrovargli una Ferrari?

### Ha preoccupato i compaesani di MONTONA il servizio sulla «strega CONCETTINA»

## ANDRETTI allo zio prete:

### «Prego sempre prima del via!»

POCONO - Il primo luglio bussa alle porte. Pocono sta preparandosi ad accogliere i 33 bolidi, moltissimi dei quali dovranno presentare le varie modifiche tecniche approvate dalla federazione USAC, intese a rendere le corse più sicure anche se la velocità non sarà più quella che tutti si attendevano di registrare a Indy. Già numerose vetture hanno provato, tra queste il «cuneo» Parnelli Jones-Viceroy che Al Unser e Mario Andretti piloteranno decisi a piazzarsi una buona volta tra i primi.

Per Andretti, la pista di Pocono è un po' come il terreno di battaglia amico. Ex direttore sportivo dell'autodromo, Andretti conosce benissimo il «triovale» che ideò insieme al dottor Joseph Mattioli, ma che dovette abbandonare per una infinita serie di contrattempi. Ora Andretti sta provando il bolide, specie dopo la debacle di Indy che lo vide arrendersi al quarto giro per un pistone «male-detto».

«Quando un pilota entra nel suo abitacolo — afferma Mario — non c'è nessuna garanzia che egli ne venga fuori incolume, visto che il calcolo delle probabilità non è certo favorevole».

Ma in quasi tutti i week-ends dell'anno, il triestino indossa il suo casco grigio-argento e poi spinge il piede sull'acceleratore del «proiettile» che sfreccerà attorno alla pista a più di trecento chilometri all'ora. Esiste una sola assicurazione, per questa professione che ha i più alti rischi conosciuti, e Mario Andretti rinnova la sua polizza prima di ogni competizione.

«Non mi vergogno di ammettere — dice Mario — che prima di ogni corsa dico una preghiera. Le probabilità di uscirne indenne ti sono contro francamente, per cui si ha bisogno di un po' di aiuto dall'Alto. E' come un uomo che si avvicina a Dio in un momento di conflitti e di tensioni, come le guerre, per esempio. Questa è la mia guerra. Vado alla guerra quasi tutti i week-ends».

«Io son cresciuto — mi spiega Mario — con mio zio canonico, credo fermamente in Dio, e vorrei che voi pubblicaste questa mia dichiarazione. Da Montona e dall'Italia sono giunte alcune lettere a mio padre, nelle quali si parla di un Mario Andretti "donatosi" alle streghe (la strega Concettina della quale se ne occupò AUTOSPRINT dopo Trenton - n.d.r.). Debbo dire che personalmente non credo alle streghe e prego i miei amici e simpatizzanti di non scandalizzarsi e a considerarmi sempre un fedele cristiano. Sono molto religioso, amo la mia famiglia e trascorro tutto il mio tempo libero con i miei. Quando posso, vado alla Holy Family Catholic Church, la chiesa nella quale mi piace inginocchiarmi e pensare e ringraziare il Signore per la mano che ha degnato di posare sul mio capo».

Andretti, credetemi, è un uomo nel vero senso

della parola: non è un credente fanatico, ma crede fermamente, come crede nella possibilità che un uomo ha di affermarsi nell'agone sportivo. Ha corso, ha vinto e tante volte ha visto le fiamme avvolgere il suo bolide: ne è uscito incolume, ce l'ha sempre fatta. A 33 anni, Mario ammette di essere stato «tra i più fortunati» in questo sport del brivido. A casa, Andretti trascorre molto tempo (quando è libero dagli impegni agonistici) con la moglie Dee Ann ed i tre figlioli Mike, di nove anni e provetto pilota di go-kart, Jeff di otto, e Barbara Dee di tre.

«Non parlo quasi mai dei problemi inerenti le corse con mia moglie; semmai parliamo di altro e quando ci si va, visitiamo i molti amici che abbiamo a Nazareth. La vita a casa è libera, lascio la ten-



Il triovale di Pocono, che il 1. luglio ospiterà la terza edizione della «Sheaffer 500», per il campionato USAC una rivincita di Indianapolis

sione il momento in cui abbandonano la pista. Però — afferma — a casa per un mese intero non saprei proprio starci, ecco. Impazzirei, credo. Ho bisogno di muovermi, di far qualcosa. Mia moglie mi capisce e mi lascia fare. Poi ritorna il week-end in cui gareggio e preparo nuovamente le valigie e via... pronti per un'altra competizione. Prima della partenza dico la mia preghiera e ringrazio il Signore. Anche stavolta, penso, ne uscirò sano e salvo... E' la mia guerra privata su quei bolidi ruggenti».

Ora Andretti sta provando seriamente, con ostinatezza. Vuol vincere la 500 Miglia di Pocono e potrebbe farcela. Hanno ritoccato la sua macchina che non avrà più tutti quei cavalli, ma possiede maggiore resistenza ed è capace di sfrecciare egualmente ad una media spettacolare. Del resto, l'aria di casa, il mezzo, la folla, sono dalla sua.

Lino Manocchia



**LE CONFIDENZE**  
di Eoin S. YOUNG



In futuro una delle fonti di potenziale pericolo, nelle gare più importanti a Brands Hatch, sarà eliminata da questa tribuna a sbalzo riservata allo starter

# La paura di MOSS

**R**icordate il « grande » dello start a Le Mans, quel Maestro dai piedi da ballerina con la tuta blu della Dunlop, che scattava attraverso la pista, balzava sulla sua vettura e filava via sul circuito, fra lo stridere della gomma e il rombo dello scarico, mentre gli altri piloti stavano ancora calandosi negli abitacoli? Sono arrossito per Stirling, allo start della gara per « vecchione » che commemorava il cinquantesimo anniversario della 24 Ore a Le Mans. Si trattava della sua prima vera corsa, dopo quella a Goodwood il lunedì di Pasqua del 1962, quando la sua carriera, quale primo vero, affinato pilota professionista di Grand Prix ebbe fine contro il terrapieno di St. Mary. (Di questi tempi, a quanto pare, i veri piloti professionisti finiscono le loro carriere contro un terrapieno in Svizzera...). Il timore che quelli dell'assicurazione potessero venire a bussare alla sua porta, per chiedere indietro il loro denaro, è stato fugato da un tipo della City, il quale ha assicurato a Moss che non sarebbe stato preso alcun provvedimento, dato che non correva per lucro e non aveva in animo un ritorno permanente alle piste.

Stirling avrebbe pilotato l'elegante Delahaye di Rob Walker, restaurata in modo tanto meraviglioso dall'« uomo d'officina » di Rob, John Chisman, e durante le prove Moss ribolliva per l'entusiasmo, al pensiero di tornare in pista e di essere di nuovo « in uniforme ». Il suo caschetto a mezza testa ha un'aria quasi assurda, in questi tempi di Bell Star con le loro visiere totali.

Stirling si chiedeva se il pilota dell'altra veloce Delahaye si fosse preparato con astuzia durante le prove e se si sarebbe reso conto che lui (Moss) si era dedicato a imparare i settori veloci del lungo circuito e a filare lungo il rettilineo.

Poi le vetture si sono allineate, per la par-

tenza tipo Le Mans, e i piloti erano ai loro posti sull'altro lato del circuito. Tutti meno Stirling, che faceva un vero show per mostrarsi rilassato, per nulla in preda all'eccitazione, questo benché fosse la prima volta che faceva una cosa del genere in undici anni. Se ne andava lemme lemme verso il suo posto, con il casco sotto il braccio e i guanti stretti in mano, quando d'un tratto si è abbassata la bandiera e i piloti arrivavano a tutta canna sulla pista, verso di lui. Stirling ha fatto un rapido dietro front, correndo verso la Delahaye, e intanto si ficcava in testa il casco, lanciando i guanti oltre la barriera Armco mentre s'infilava dietro il grosso volante. Poi la vettura si è rifiutata di partire e lui ha lottato invano, prima di riuscire a convincerla a prendere vita, avviandosi lenta, rombante e in ritardo nel gruppo di altri ritardatari i quali, per lo meno, avevano una scusa per effettuare partenze lente, dato che probabilmente non avevano mai preso il via a Le Mans prima di allora.

La vittoria è andata a una specie di Bentley veterana « hot rod », con motore di quattro litri e mezzo su telaio alleggerito e abbassato di tre litri. Moss si è accontentato di un piazzamento decoroso, primo fra le Delahaye. L'altro tizio, a quanto pare, non si era preparato con particolare astuzia, dopo tutto.

● Pat Mennem, giornalista automobilistico del « Daily Mirror » da molti anni, ha finalmente l'occasione per dire ai lettori del quotidiano inglese a maggior diffusione che cosa succede esattamente nel mondo delle corse, grazie a più spazio sulle pagine sportive, invece di dovere lottare per infilare un paragrafo fra le sciocchezze e gli scandali, ottenendo di scrivere un vero resoconto soltanto se c'è stato un incidente. Il « Daily Express » è stato il primo giornale a grandissima tiratura a pubblicare notizie di corse automobilistiche nelle pagine sportive e deve essere buon segno, che anche il direttore e i redattori del Mirror abbiano finalmente capito.

## STAN e OLIVER di LE MANS

Duncan Hamilton e Tony Rolt si aggiravano per Le Mans, simili alla coppia Laurel e Hardy, festeggiati ovunque andassero come i vincitori della 24 Ore del 1953. Tony Gaze era un altro dei piloti solo un poco anziani di Le Mans e gli ho chiesto se si rendeva conto che la Ferrari, da lui pilotata a metà degli anni cinquanta, adesso si trova al museo di Wheatcroft a Donington, al posto d'onore, quale ex vettura ufficiale di Ascari, vettura che vanta più vittorie di Grand Prix della Tyrrell di Stewart. « Abbiamo sempre creduto che fosse la macchina di Gonzales ha detto Tony. Quando gli ho ricordato una delle sue gare più memorabili con quella vettura, in Nuova Zelanda, su un circuito a Dunedin che aveva un tratto ricoperto di ghiaia ha detto: « Ebbi la tentazione di fotografare la vettura con fango e sassi nel battistrada dei pneumatici e di mandarla a Ferrari! Sono certo che le sue macchine non avevano mai corso prima in simili condizioni! »

## Jody maestro cinquemila

Jody Scheckter ha vinto tre delle prime quattro gare di F. 5000 negli Stati Uniti con la Trojan, intascandosi, con la vittoria a Mid Ohio, 21.250 dollari. Adesso ha 75 punti nel campionato L&M, cioè 40 di vantaggio sui suoi più temibili avversari, Redman e Gethin. Sorridendo, Tauranac ha detto: « Jody non aveva bisogno di me a Mid Ohio, per cui sono andato in giro a dare una mano ad altri tizi, come Match per esempio. Jody sta insegnando a tutti, laggiù. Mentre gli altri si sforzano e si concentrano per segnare i loro tempi veloci, lui fa dei giri in cui falcia l'erba, ma si rimette subito in sesto. Si potrebbe dire che trova il suo limite superandolo. »

## Il dubbio di TAURANAC

Ron Tauranac è stato visto ai boxes, a Indianapolis, in conversazione con direttori di squadra e con concorrenti; più tardi è andato a Mid Ohio per vedere Scheckter vincere

la sua terza gara di F. 5000 con la Trojan, modificata appunto da Tauranac. Secondo il taciturno australiano, l'iniziativa di limitare la disponibilità di carburante sulle vetture non risolverà necessariamente il problema di Indy. « Un serbatoio mezzo pieno non scoppierebbe in un urto, spruzzando carburante ovunque, come fa un serbatoio pieno. Per quanto mi riguarda, avrei conservato l'attuale quantità di carburante, garantendo però che i serbatoi potessero essere riempiti soltanto in parte, alla fermata per il rifornimento, ma questa gente che decide stando in poltrona, non lo capisce... »

## Il vincitore a « secco »

Gordon Johncock a Indianapolis ha vinto dollari 236.022 ma passerà forse alla storia come un vincitore della « 500 Miglia » che non è mai riuscito a spendere un soldo. Infatti Gordy è fallito nel mese di febbraio, con debiti per dollari 369.551 e un patrimonio di dollari 66.500...

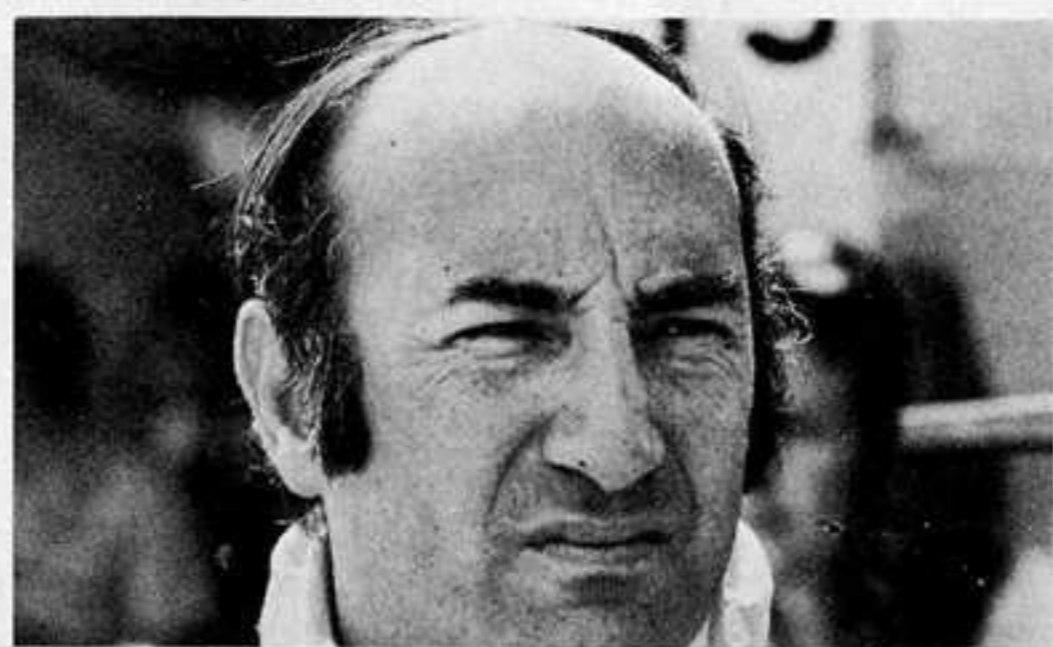
Eoin S. Young





VOLTI  
&  
FATTI

73



Charlie KEMP



Hans WIEDMER



Mark DONOHUE

Aggiornate molte norme di sicurezza anche nel campionato

# Il turbo ha i mesi co

## I «deb» si confessano

MOSPORT - La serie di guai e avarie che ha fermato i migliori a Mosport ha permesso a Kemp, che prima del via non aveva certo soverchie illusioni, di aggiudicarsi la vittoria. Fra chi può imprecare alla malasorte è Jody Scheckter, il giovanissimo sudafricano che è arrivato senza complessi negli USA e si è messo tranquillamente a vincere nella F. 5000 oltre che a comportarsi da maturo professionista anche nel Can-Am. A Mosport, Scheckter faceva il suo debutto con le superpotenti gruppo 7 con una Porsche di Vasek Polak, ed è partito in prima fila accanto a Donohue. Gli abbiamo chiesto qualche sua impressione su questo debutto:

« Sono rimasto molto colpito da questo circuito, che non è per nulla facile. Ma per chi fa il professionista è gioco forza adattarsi. D'altra parte, neanche il circuito di Mid-Ohio lo avevo mai visto, eppure vi ho vinto la gara di F. 5000. Quanto a queste Porsche, sono molto potenti ma sono vetture come le altre... »

Scheckter, che in gara ha avuto la sfortuna di forare e di toccare il guard-rail mentre era tranquillamente in testa alla gara, conduce la classifica delle F. 5000 con 75 punti, con tre vittorie ed un secondo nelle prime quattro gare.

Un altro debuttante nel Can-Am è Hurley Haywood, che ricordiamo vincitore con Peter Gregg dell'ultima 24 Ore di Daytona, con la Porsche Carrera. Anche Haywood è rimasto ben impressionato dal tracciato canadese, che ha definito molto «challenging», cioè impegnativo per i suoi saliscendi. Abbiamo anche chiesto ad Haywood il motivo che lo ha spinto a partecipare a questo ciclo di gare:

« Il motivo è semplice. C'era da scegliere se fare la stagione con le F. 5000 o le Can-Am, ed abbiamo scelto quest'ultima, perché vi sono più soldi e più spettatori. E poi c'era la Porsche di Gregg già pronta, ed abbiamo deciso di tentare questa carta. Il primo assaggio con la pista e con questa macchina l'ho fatto con un maestro eccezionale, Mark Donohue ».

NEW YORK - Era inevitabile. Anche la Can-Am ha seguito la via della sicurezza che Indianapolis ha dovuto imboccare dopo la 500 miglia tribolata e macchiata di sangue del Memorial Day.

Dopo la prima gara valevole per il Campionato Can-Am, quella di Mosport, la federazione americana ha subito apportato delle modifiche che indubbiamente risultano utili sia per la sicurezza dei piloti che degli spettatori e donerà alla manifestazione un tono di interesse superlativo. La Can-Am, copiando lo «show» che lo Speedway di Trenton attuò lo scorso aprile nella 300 Miglia USAC, dimezzerà la gara in due batterie di cento miglia ciascuna. Quindi ha messo in moto il «Pace Car» — l'apricorsa — che entrerà in azione, come nelle gare USAC, allorché avviene un incidente e gli inservienti sono chiamati a pulire la pista dai rottami, olio ecc. Precedentemente, le macchine rallentavano un po' la loro velocità ciascuno cercava di trarne vantaggio nel miglior modo possibile.

Queste due principali innovazioni venivano approvate all'unanimità dai dirigenti dello Sport Car Club of America e dal Canadian Automobile Club nel corso della riunione effettuata l'indomani della prima corsa svoltasi in Canada. Tra le altre modifiche figura la riduzione del carburante nei serbatoi da 75 galloni (300 litri) a 40 galloni (160 litri): la macchina risulterà così più leggera di 350 libbre (circa 170 chili) limitando anche il rischio di grosse esplosioni in caso di urto.

Il vincitore, infine, verrà scelto in base al miglior tempo che impiega nel compiere i giri prestabiliti nelle due manches, anche se questo sistema confonderà un po' il pubblico (e l'annunciatore).

L'ammontare del monte premi di 75 mila dollari verrà suddiviso così: 30 per cento per la prima batteria, 30 per cento per la seconda e 40 per cento ai primi dieci qualificatisi dopo la computazione finale. Tra una manche e l'altra, verrà accordata almeno un'ora e mezza per consentire ai meccanici di sgomberare la pista da eventuali rottami. Senza dubbio, dicevamo, questo nuovo sistema offrirà allo spettatore uno spettacolo più avvincente ed interessante. Alcuni piloti però hanno già protestato, asserendo che così si dà la possibilità alle macchine «minori» di piazzarsi meglio. Alcuni organizzatori, da noi intervistati, si sono detti disposti a far compiere una manche al sabato e l'altra alla domenica, si da attrarre un maggior numero di spettatori, durante le due giornate di gara.

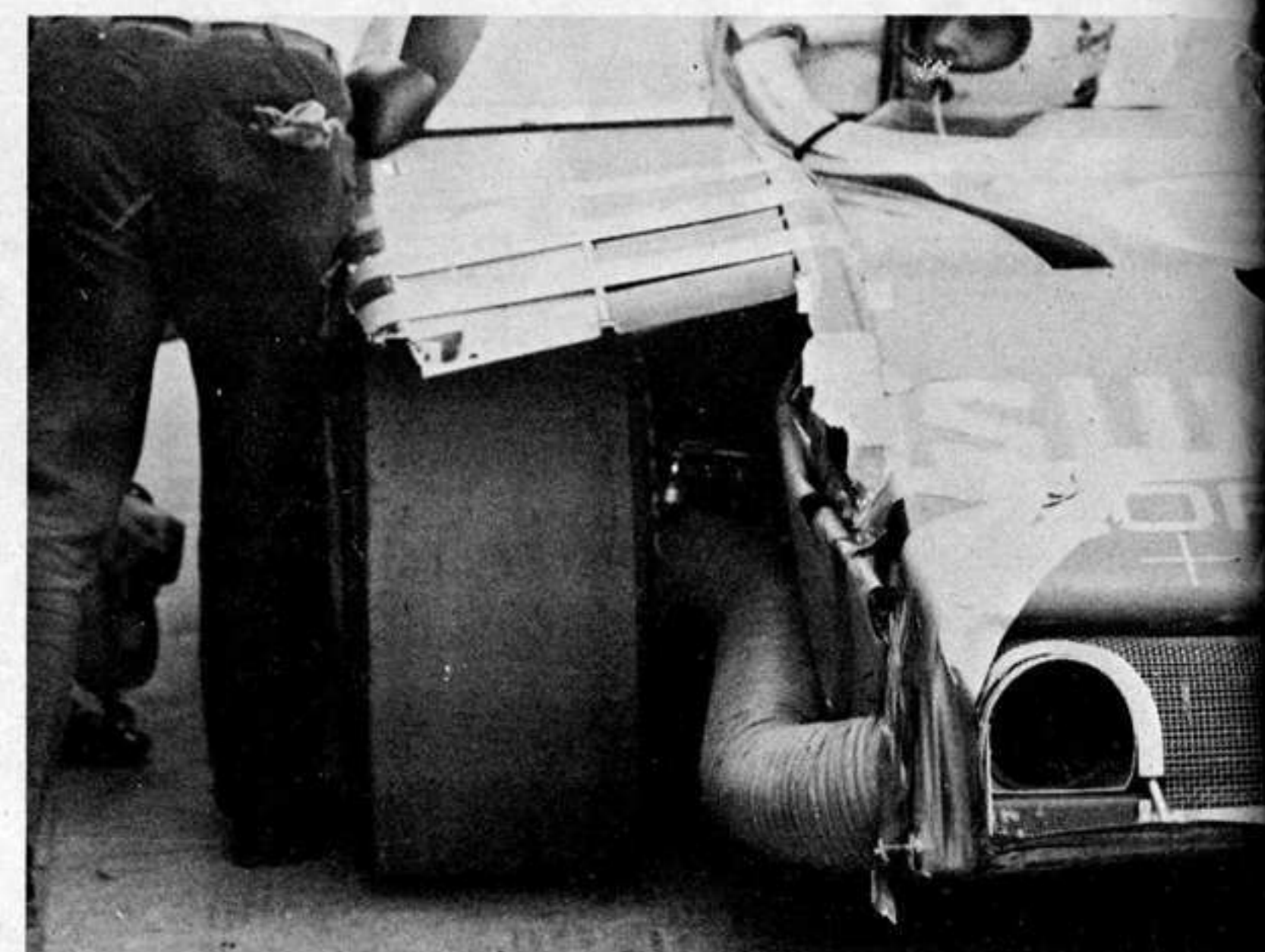
Molto probabilmente i più influenti dirigenti della Federazione punteranno all'eliminazione del turbocompressore, per consentire a case e concorrenti europei di partecipare a questa interessante categoria automobilistica. Tra le altre modifiche che verranno proposte per le gruppo 7 del Can-Am sembra che anche i pneumatici subiranno una riduzione, unitamente alla limitazione di HP e alla eliminazione degli sportelli dalla carrozzeria, che risultano del tutto inutili e assurdi. Tuttavia, simili modifiche non potranno essere effettuate prima del 1975.

Il comitato esecutivo ha respinto l'idea di una sosta forzata per rifornimento durante la gara, ma ciò è stato dettato dal fatto che la sosta creerebbe situazioni difficili e pericolose, non possedendo questa categoria le facilitazioni di cui gode la USAC tipo Indy.

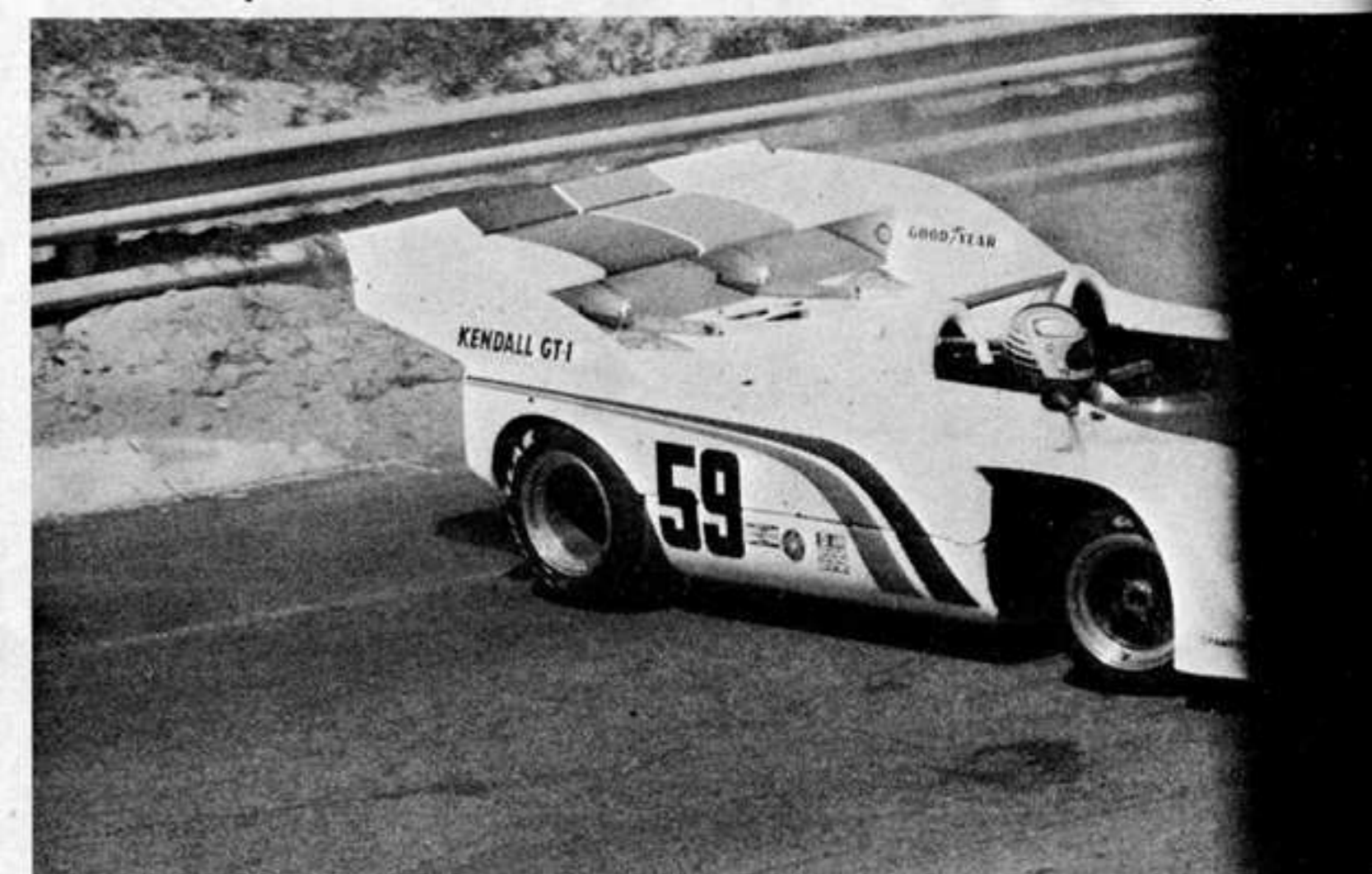
Lino Manocchia



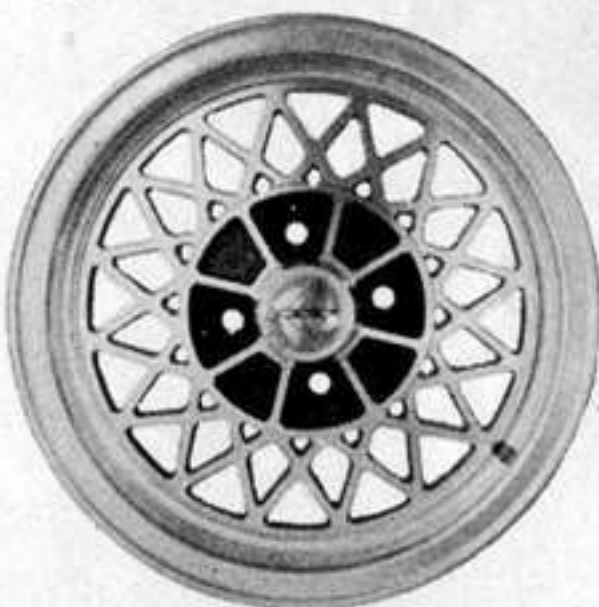
Il mesto ritorno al box della Porsche-Sunoco di Donohue, dopo il suo urto, mentre conduceva la gara, con la McLaren di Butcher, doppiato



Sopra, si ripara la Porsche di Donohue, che potrà terminare la corsa in settima posizione. Sotto, un testa-coda della Porsche di Haywood



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.**

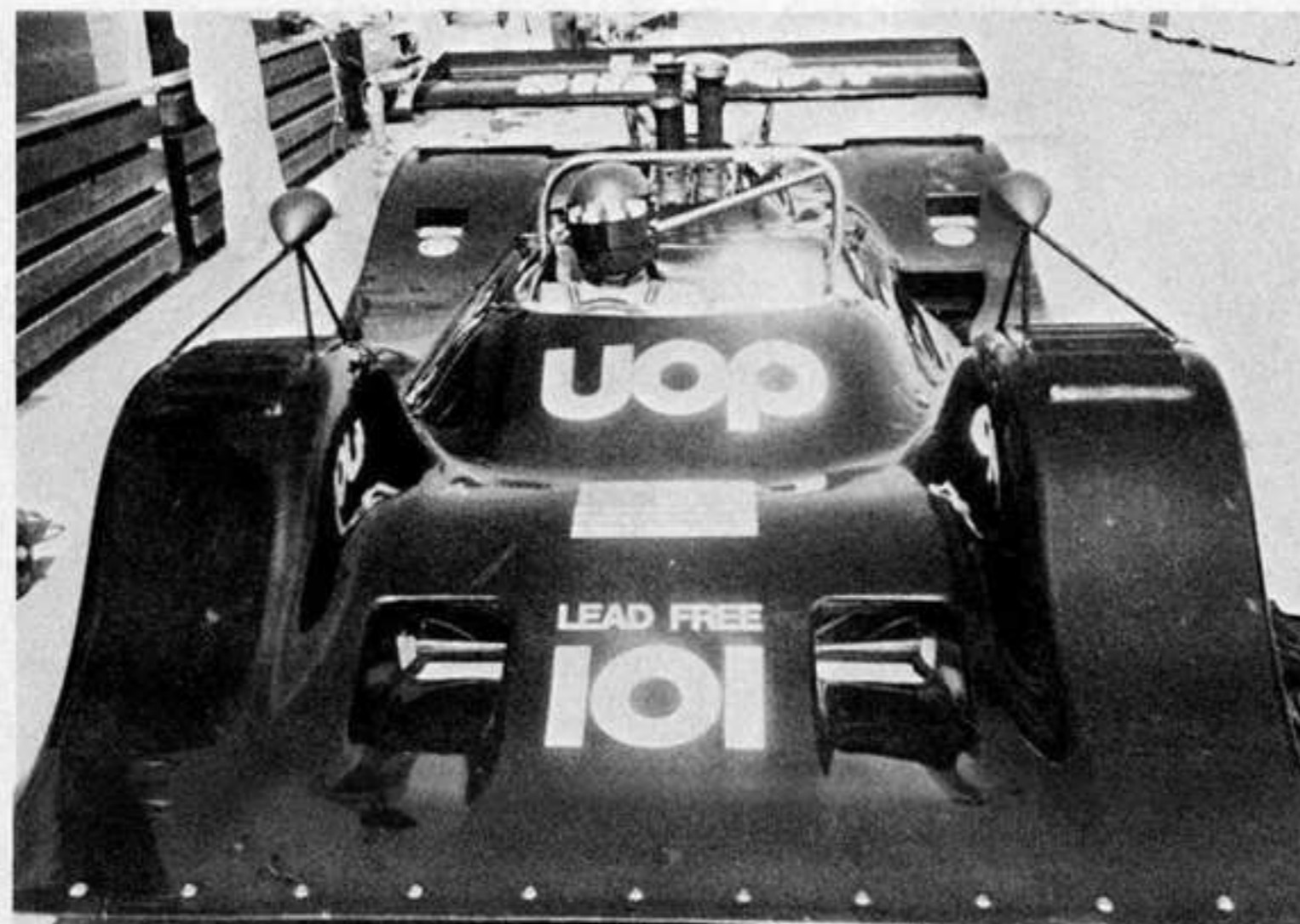
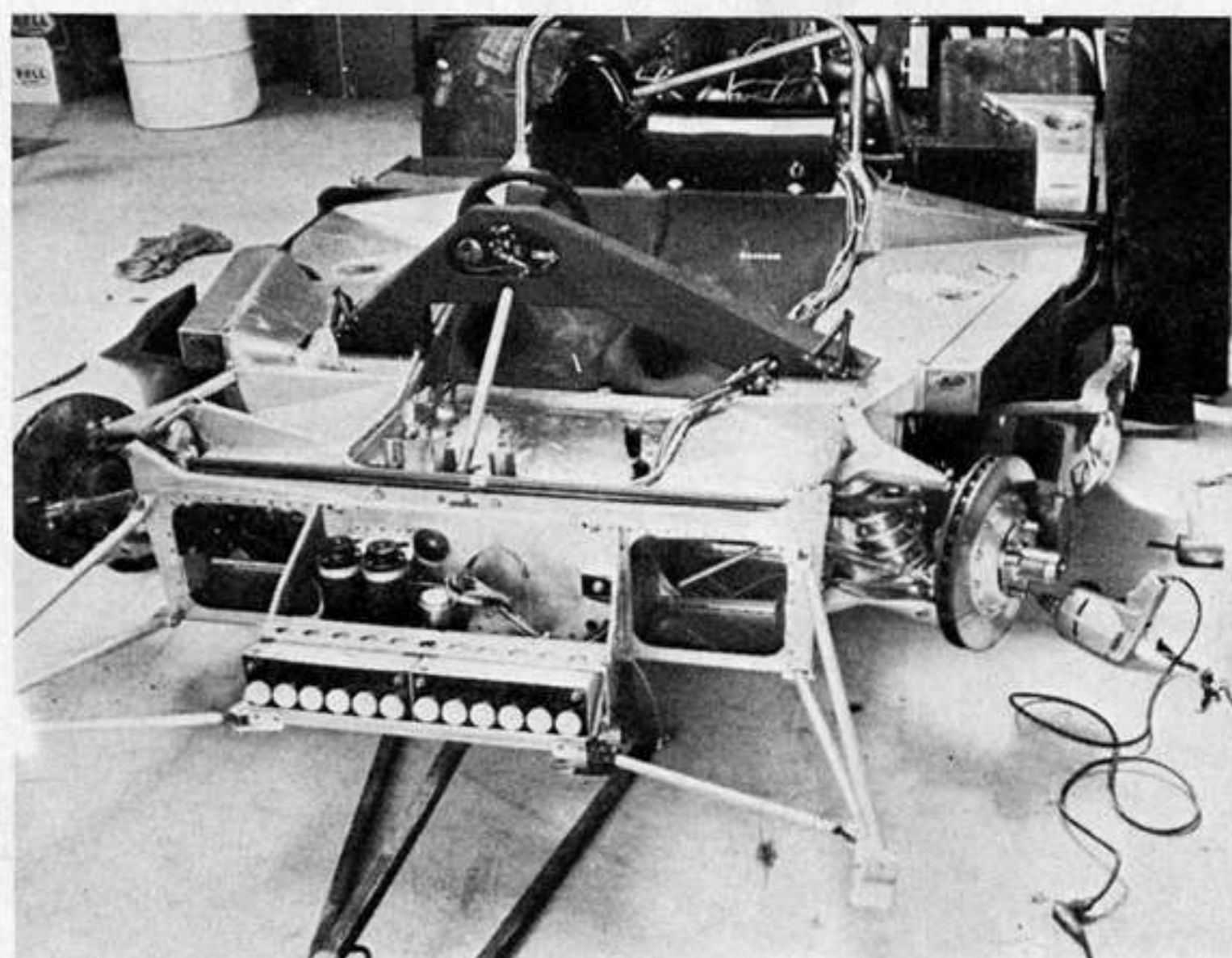
20090 Opera (MI)  
via Luciano Manara 4/6 tel. 5240741 (R.A.)





Jody SCHECKTER

## LE NOVITA' TECNICHE del 1973



L'unica Can-Am veramente nuova è la UOP-Shadow progettata da Tony Southgate, pilotata a Mosport con poca fortuna da Jackie Oliver. Ha il telaio monoscocca, ed un nuovo cambio Hewland MG 600 mk. 2 che dovrebbe poter resistere alle sollecitazioni del turbo

# dei « mostri » montati

Costa troppo  
disporre del  
compressore

MOSPORT PARK - Dopo la prima gara della Canadian-American Challenge Cup, ridotta quest'anno da 11 a 9 prove, si ha l'impressione che la gara riservata alle supercilindrate sia riservata ancora di più a quei pochi piloti in possesso di un mezzo superiore in senso assoluto, e che prima o poi partiranno via la maggior parte dei 750 mila dollari in palio, e la gloria connessa.

Quest'anno, nella Can-Am solo due macchine emergono per la loro nuova veste: la Porsche-Sunoco preparata da Penske e la Shadow di Jack Oliver, che a Mosport non ha fatto uso del turbocompressore che il suo motore Chevrolet utilizzerà ad Atlanta, in

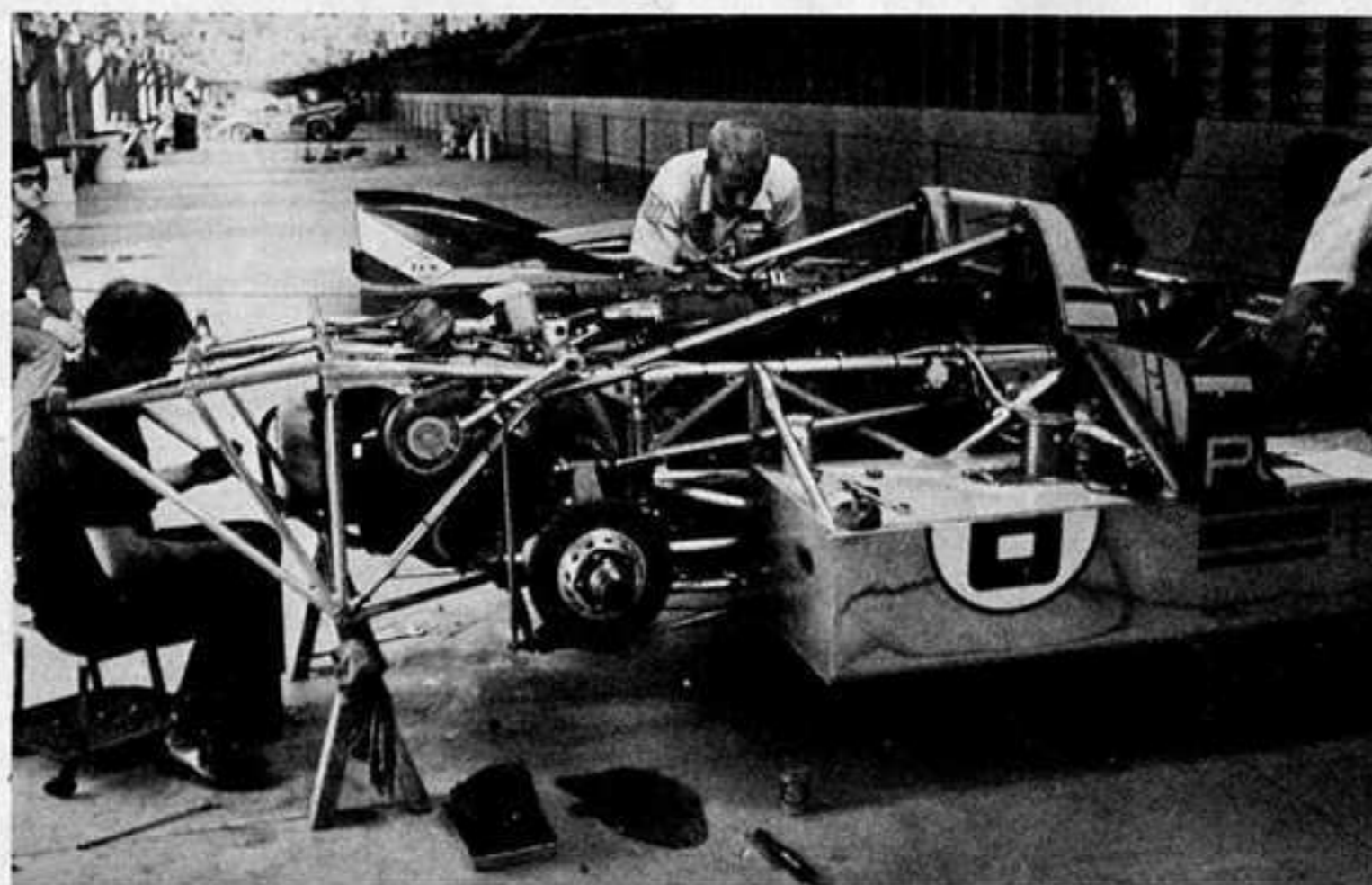


Georgia, l'8 luglio prossimo. Il resto dei 24 partenti sembrava una « panzerdivisionen » composta di Porsche dello scorso anno come minimo. Fra questi, Follmer ed il vincitore Kemp, che hanno due 917-10 1972 acquistate dal milionario della Georgia Bobby Rinzier, che ha pagato le due Porsche circa 130 milioni, rovesciandoci sopra un altro bel po' di soldi di aggiornamenti.

Mancano, come già detto, le arancioni McLaren. Teddy Mayer, che guida la squadra, ha detto che il loro problema ora risiede nel cambio. La Porsche ne ha costruito uno particolare, mentre loro non ce l'hanno una trasmissione che sopporti i 1000 CV di un motore turbocompresso. La causa è mancanza di tempo e mancanza dei soldi necessari, quella che decreterà forse la fine del turbo.

Per quanto riguarda l'impianto canadese, il circuito di Mosport è in effetti molto migliorato, nella pista e nei servizi. Vi sono nuovi garages, servizi igienici, altre costruzioni per la direzione corsa, mentre ora un « ponte » passerella costruito per conto della Uniroyal collega le due parti della pista subito dopo i box.

Sopra, il « mostro » di Mark Donohue, la Porsche 917-30 preparatagli da Roger Penske. La vettura, che denuncia 1150 CV, è più bassa e più larga del modello 917-10, ed ha il telaio (foto sotto) in tubi di lega al magnesio che si prolunga oltre il motore, che ha due turbo



## Una lattina di riserva e siete a posto

*E' facilissimo  
usare sempre Olio Fiat:  
lo trovate  
presso tutti i rivenditori  
autorizzati Fiat.  
Poi ci sono i "rabbocchi".  
Quando in viaggio  
il benzinaio vi dirà:  
"Manca un chilo;  
cosa mette?"*

*Voi gli date  
la lattina  
che avete  
di riserva  
e siete  
a posto.*



*Il benzinaio capirà subito  
che siete uno  
che al motore ci tiene.*

### OLIO FIAT

*Oggi l'Olio Fiat lo trovate anche  
nella nuova formula VS+  
ancora migliorato, più automobilistico.*



«Giocate» con noi, con un taccuino, delle matite colorate, un cronometro, un pizzico di fantasia e il sacrificio di un po' di sonno

# Un mini-rally (da spettatore) per vedere un rally

L'appuntamento è a UDINE per l'«Alpi Orientali»

Adesso che i rallies sono così di moda, chissà a quanti è passato almeno una volta per la testa di provare a parteciparvi. Ebbene l'occasione per capire (almeno per sommi capi) di che cosa si tratti è sempre alla portata di tutti ed è assistere ad un rally. Già, queste gare per venir gustate fino in fondo richiedono un sacrificio non indifferente perché non è sufficiente come per le gare in circuito o in salita sistemarsi dove meglio si crede per vedersi tutto lo spettacolo. Nei rallies occorre immedesimarsi nell'impegno di quelli che corrono e cercare di seguirli il più possibile. A parte vi consigliamo un «rally per il pubblico» grazie al quale potrete anche capire il significato di «controllo orario» e magari (ma sarebbe meglio di no) anche di prova speciale. In pratica si tratta di un invito a sfruttare l'occasione che queste corse offrono agli appassionati per gustarsene fino in fondo e tornare poi a casa stanchi ma soddisfatti potendo ben dire di aver fatto il nostro rally. Prima di tutto è comunque bene distinguere sulle maniere in cui è possibile assistere al passaggio dei corridori. Per sommi capi gli spettatori possono dividersi in tre grandi categorie: quelli che vogliono vedere i loro campioni «piegare» o vogliono scattare fotografie di macchine in azione, quelli che vogliono vedere le «assistenze», e quelli che si interessano soprattutto dei tempi e dei distacchi tra una vettura e l'altra.

Al primo gruppo appartiene la gran massa del pubblico, normalmente le posizioni preferite sono i tornanti (preferibilmente in discesa) e per i fotoamatori il posto più suggestivo e più consigliabile è certamente l'uscita da questi: all'esterno per cogliere la caratteristica intravversata (favorevole dall'autobloccante che in uscita scarica tutta la potenza) e di notte per non abbagliare il pilota che ha ancora lo sguardo fisso verso l'interno della curva.

Il posto migliore è comunque il più difficile da trovare perché occorre arrivare molto tempo prima per riuscire a passare con l'automobile e in più obbliga a restar fermi sino alla fine per non intralciare la corsa dei concorrenti che possono essere anche in notevole ritardo.

Al secondo gruppo appartengono i più tecnici, quelli che si appassionano a vedere come sia possibile che un meccanico riesca in poco più di cinque minuti a cambiare le pastiglie dei freni mentre un altro nello stesso tempo controlla tutti i livelli (e fatto gli eventuali rabbocchi) e mentre un altro ancora si cura dell'impianto elettrico ed ha cambiato quattro gomme, tutta una serie di operazioni per le quali a noi normalmente viene richiesto di portare la macchina in filiale alle prime ore del mattino per sperare di poterla riavere due giorni più tardi giusto in tempo per partire per il week-end. Questi debbono quindi recarsi alla fine delle prove speciali dove di norma c'è almeno un furgone ad attendere i piloti ufficiali, fermo di solito qualche centinaio di metri oltre la fine prova o nel primo paese che si incontra successivamente, o ancora nella piazzola di un distributore di carburante messo gentilmente a disposizione.

Unica raccomandazione non accalcarsi troppo attorno le vetture dei protagonisti per evitare di ricevere tutta un sfilza di impro-

peri (o magari una martellata).

Del terzo gruppo infine fanno parte generalmente i «piloti in vacanza» o i vari direttori sportivi che in base ai distacchi tra una macchina e l'altra riescono ad imbastire su due piedi una prima classifica ufficiosa.

Anche se poco noto (ancora), l'arrivo delle speciali o dei controlli orari, è comunque uno degli appostamenti più interessanti dove è possibile parlare coi piloti (nei controlli più facili dove si arriva in anticipo) o assistere a frenate impossibili con navigatori che si catapultano fuori dalla macchina ancora in movimento.

In tutti i casi è sempre bene munirsi di un elenco degli iscritti (sui giornali locali o dagli organizzatori il giorno delle verifiche) e di penne colorate.

Ad ogni passaggio o in ogni postazione si possono così segnare quelli che non sono transitati cambiando di volta in volta il colore della matita in maniera di potersi ricostruire in proprio una piccola cronaca privata della corsa evidenziata dal progressivo aumentare dei ritiri che permetteranno così di individuare in quale settore si è avuta la massima selezione.

I più pignoli potranno così volendo calcolarsi in percentuale il numero dei ritiri per ogni settore dividendo il numero dei concorrenti ritirati in ogni tratto rispetto a quelli che vi sono entrati, e poi (ancora più pazzesco) dividere il numero trovato per il numero dei chilometri che misurava il settore ricavando così quel che è stato il km col maggior numero di ritiri in percentuale. E più saranno i settori, maggiore sarà la precisione.

Ovviamente questo è un caso limite, ma può servirvi per dare un'idea di come sia possibile divertirsi anche tornando a casa dopo la corsa, riviverla ancora e non rimpiangere una volta di più la giornata (e la notte) passata all'aria aperta.

Carlo Cavicchi



L'arrivo dei controlli orari «tirati» è uno degli appostamenti più spettacolari per gli appassionati di rallies. I «tuffi» dei copiloti verso i cronometristi sono tutti da vedere. A Udine interessante sarà quello di Campeglio alle 3.21' (Foto CAVICCHI)



## Il percorso consigliato

In occasione del prossimo Rally del Friuli e delle Alpi Orientali in programma nei giorni 30 giugno-1 luglio, AUTOSPRINT vi consiglia questo suo «minirally» per assistere al maggior numero di prove e passaggi possibili.

I tempi che vi proponiamo si possono rispettare con una certa tranquillità (ma non troppa) ed i paesi che nominiamo sono tutti facilmente rintracciabili su una carta della zona al 200.000.

● UDINE (Piazza della Libertà) ore 9,30 per assistere alla partenza dei primi 30 equipaggi. E' consigliabile parcheggiare l'auto distante dalla piazza per non restare imbottigliati.

● Ore 22,30 partenza per S. Gottardo - Remanzacco - Cividale - Castelmonte (30 km in 50') dove è possibile assistere alla prova speciale di Bivio Podresca che inizia proprio a Castelmonte a mezzanotte e dieci primi.

● Partenza da Castelmonte all'una (dopo circa 50 macchine) in direzione Canalutto (30 km in 50') attraverso S. Pietro Chiazzacco (sterrato) Fornalis-Cividale-Torreato evitando così di scendere verso Cividale per la strada in cui salgono le macchine di gara.

A Canalutto occorre molta attenzione per parcheggiare l'auto in quanto la strada è piuttosto stretta. Le auto in gara vi arriveranno verso le 2,30' (la prova è su asfalto ed è una classica del rally).

● Partenza alle 3,45' per Paularo (100 km in 2h 45') attraverso Cividale - Togliano - Prentento - Fae-

dis - Attimis - Nimis - Tarcento - Artegna - Gemona del Friuli - Ospedaletto - Venzone - Carnia - Amaro - Tolmezzo - Cedarchis - Paularo.

Anche questa prova (sterrato buono) è una classica che permette, specie nella parte finale, ottime fotografie.

Trovato un buon posto è possibile fermarsi tutta la mattinata perché i concorrenti vi passano due volte nei due sensi (alle 7,45' e alle 11,23') quasi senza soluzione di continuità.

● Da qui è possibile muoversi verso le 13 per raggiungere l'arrivo a Udine previsto per le 15,47' (80 km in 2 ore).

● Una variante potrebbe essere quella di muoversi da Paularo verso le 9,30' e raggiungere Mieli (30 km in 60') attraverso Ligosullo - Treppo - Paluzza - Sutrio - Sella Valcalda - Comeglians.

● A questo punto è poi possibile tornare a Udine per l'arrivo o fermarsi al bivio della Statale 355 (3 km in 10') per assistere al passaggio delle auto alle 13,20' e portarsi quindi a UDINE.

Due combinazioni che vi potranno permettere di assistere: la prima (240 Km.) a quattro prove speciali più la partenza e l'arrivo; la seconda (280 Km.) a quattro prove speciali, un passaggio, la partenza e l'arrivo.

Buon divertimento, allora, e un consiglio: non prendete troppo sotto gamba le medie segnate sopra, potreste pagare ritardo al vostro C.O.

## Le ORE di UDINE

SABATO 30 giugno

(recinto dell'ex Ospedale Vecchio - Via Crispi)

ore 9-12 verifiche tecniche e sportive vetture G. 1 e 3

ore 15-17 verifiche tecniche e sportive vetture G. 2 e 4 (Udine - Piazza Libertà) ore 22 inizio partenze

DOMENICA 1 luglio

(Udine - Piazza Libertà) ore 15,47 inizio arrivi

## L'ALBO d'ORO

del Rally del Friuli e delle Alpi Orientali

1965 De Villa (Lancia Fulvia)

1966 Cavallari (A.R. GTA)

1967 Munari-Lombardini (Lancia Fulvia HFR)

1968 Munari-Audetto (Lancia Fulvia HFR)

1969 Munari-Davenport (Lancia Fulvia HF)

1970 Ballestrieri-Audetto (Lancia Fulvia HF)

1971 Barbasio-Sodano (Lancia Fulvia HF)

1972 Barbasio-Sodano (Lancia Fulvia HF)



Venerdì il G.P. LOTTERIA con  
il «vuoto» dei piloti Formula 1

# MONZA F. 2 con le vecchie «chicane»

Debutta SERBLIN in monoposto

MILANO - Come era nelle speranze dell'AC di Milano, e nei voti di tutti gli sportivi, il Gran Premio Lotteria è stato varato, anche se in extremis. Le perplessità dei piloti a gareggiare sullo stradale sono state ovviamente comprese, e si è cercato di fare del proprio meglio per creare delle «spezzature» ai rettili. Visto il poco tempo a disposizione, la scelta logica era quella di ripristinare le varianti «provvisorie» dello scorso settembre. In particolare, quella alla Ascari era praticamente già a posto, mentre quella dopo i box è stata rimaneggiata con una maggiorazione della «luce» di entrata che ora è molto più identificabile ed accessibile pur continuando egregiamente la sua funzione di mettere in fila le macchine.

L'AC di Milano, giovedì scorso, ha diffuso un comunicato nel quale si conferma semplicemente l'effettuazione delle corse e delle gare collaterali, il cui programma vi diamo a parte. Soltanto con telefonate ed insistenze siamo riusciti a strappare qualche informazione supplementare, riguardo i partecipanti.

Per ora ad una settimana dalla gara, sono iscritti: Morgan, Gubelman, Mass, Bell, Vandervell, Jarier, Kazato, Moser, Migault, Vittorio e Tino Brambilla, e Serblin, che potrà debuttare in monoposto con la Brabham BT 40-Pagnosin che de Adamich gli ha affidato per suo personale interessamento, e che il giovane vicentino ha collaudato in maniera positiva la scorsa settimana a Misano girando in 1'16"4.

QUESTO IL PROGRAMMA DELLE  
GARE DEL LOTTERIA,  
venerdì 29 giugno.

GRAN PREMIO LOTTERIA F. 2:

prima manche ore 16  
seconda manche ore 18

COPPA AGIP FORMULA 3:

prima batteria ore 9  
seconda batteria ore 10  
finale ore 12

COPPA SPORT:

classi 1000 e 1300 ore 14,45  
classi oltre 1300 ore 17

## STEWART dal Prefetto per il G.P. d'ITALIA

L'effettuazione del Lotteria, che è prova «non prioritaria» del Campionato Formula 2, ma comunque valida per i punti in base al complicato sistema di quest'anno, ha aperto il discorso sul Gran Premio di settembre. Mercoledì sarà in Italia Jackie Stewart per incontrarsi con i responsabili di Monza assieme ai quali avrà un colloquio anche con il prefetto di Milano, onde puntualizzare quali sono i termini precisi entro i quali è indispensabile portare modifiche al tracciato per garantire la sicurezza dei piloti, e implicitamente la loro partecipazione alla prova italiana del Campionato mondiale.

Infatti, pur essendo stato confermato lo sfratto alla SIAS per il '78, questo non significa che l'attuale affittuario non possa svolgere lavori di adattamento alla pista, che saranno ovviamente meno «importanti» di quelli che si sarebbero potuti svolgere in presenza di un altro tipo di «accordo» con il Comune di Monza, ma che restano improrogabili entro dimensioni più contenute, anche riguardo al tempo materiale di esecuzione, che non è poi molto.

## Debutta con FRANCISCI la CHEVRON col motore ANGELINI (ex ALFA 1300)

ROMA - La mancata effettuazione della gara infrasettimanale ha permesso a Franco Angelini di usufruire della pista di Vallelunga per portare a termine i collaudi della bianco-rossa Chevron B23 — pilota, naturalmente, Claudio Francischi — dotata del chiacchierato ed atteso motore a 16 valvole (per il momento nella versione 1300) realizzato quasi interamente dal mago romano. L'esito positivo delle prove ha reso ormai certo il debutto in corsa della macchina che avverrà a Monza il 20 giugno.

In realtà Angelini ha già pronte le tre versioni del suo motore — 1300, 1600 e 2000 — che sfruttano tutte il basamento, peraltro ampiamente modificato dell'Alfa 1300. La versione maggiore, in particolare, è ormai perfettamente a punto ed ha raggiunto il tetto dei 276 CV a 8200 giri, tuttavia l'importanza dell'iniziativa ha consigliato ad Angelini un inizio graduale, rimandando alle gare estive di Misano il confronto con Ford, Abarth e BMW. Comunque anche il motore più piccolo — reduce da più di cento ore di prove al banco — è in grado di promettere ampie soddisfazioni. La potenza è «superiore ai 180 e prossima ai 200 CV» a 10.000 giri, con una progressione eccezionale che gli permette di entrare in coppia a soli 4400 giri. Merito questo — dice il tecnico — dell'indovinato rapporto tra corsa ed alesaggio, alle cui dimensioni attuali si è arrivati solo dopo aver scelto tra quindici misure.

I risultati delle prove parrebbero confermare la bontà di questi dati. Sull'anello piccolo di Vallelunga Francischi ha spiccato diversi tempi al di sotto dei 52", migliorando il record che egli stesso detiene con la AMS-Alfa che Angelini aveva preparato lo scorso anno. Il nuovo tempo ha particolare valore perché il Chevron non è certo il telaio più adatto per un 1300.

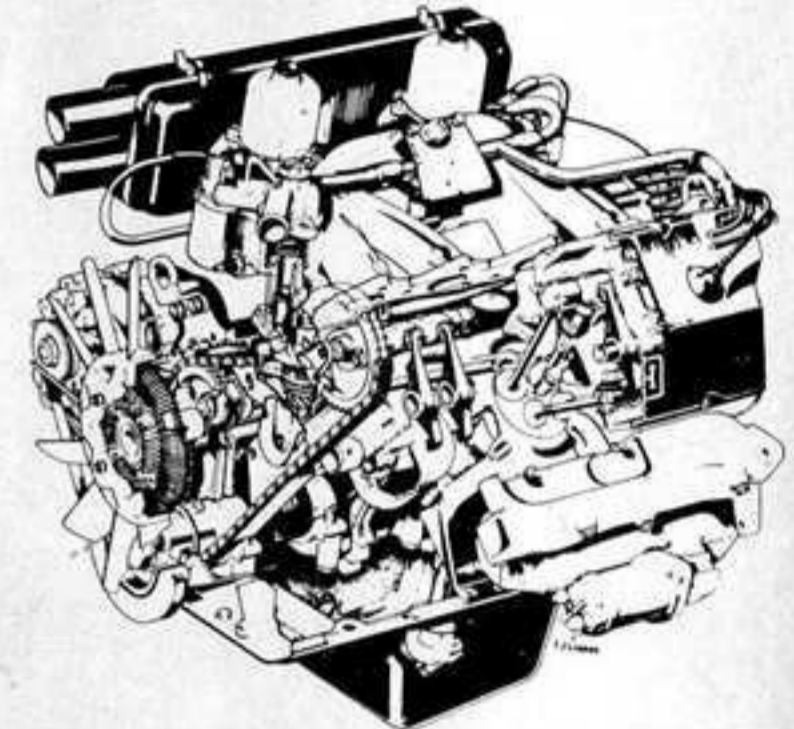
Un Angelini contento, dunque. Ed anche fiducioso del futuro dei suoi motori. Anche un tantino amareggiato però, perché il suo appello all'Alfa è rimasto completamente senza risposta. Nessun aiuto, nessuna promessa e nemmeno un cenno di incoraggiamento da parte della Casa alla quale il tecnico romano è sempre stato fedelissimo. «Dopo tante vittorie e tante soddisfazioni, proprio non mi aspettavo un simile trattamento». Ed aggiunge anche che se nessuno si farà vivo, il suo motore diventerà romano al 100% perché non conserverà assolutamente più nulla di milanese. Infatti anche quel monoblocco dell'Alfa da lui utilizzato in prospettiva di un aiuto futuro, verrà accantonato in favore di uno nuovo, fatto fondere su suo disegno. Tra l'altro sarà tecnicamente più valido e costerà meno, dal momento che attualmente per arrivare a due litri partendo da un 1300 sono necessarie più di 300 ore lavorative: le canne, in un blocco unico, sono ricavate in acciaio partendo da un pezzo pieno, mentre il monoblocco, scavato internamente, deve poi essere irrigidito esternamente con i riporti in alluminio saldati in atmosfera di argon.

Daniele Buzzonetti



Una cliente difficile (non solo nelle corse) per le ALFETTA e BMW la nuova TRIUMPH turistico - sportiva

# Nata dai rallies la Dolomite Sprint col «sedici valvole»



Qui sopra, la Triumph Dolomite del team Castrol di Brian Culcheth. In alto, il nuovo 16 valvole della Dolomite Sprint

LONDRA - La Triumph Dolomite Sprint è la tanto attesa versione «ad alte prestazioni» della Dolomite turismo, che ha fatto qualche buona apparizione in alcuni rallies. Brian Culcheth, per esempio, la pilotò nel Rally di Scozia del 1972 e nel Rally TAP. La maggiore innovazione consiste nel motore a 16 valvole, di 1998 cc, con albero a camme in testa e si asserisce che è la prima volta in cui si applica a una turismo assolutamente di serie una combinazione di quattro valvole per cilindro, azionate da un solo albero a camme.

Il motore a quattro cilindri basilare è in giro da un po' di tempo, cioè dal 1967 quando cominciò la produzione per la Saab, anche se ovviamente nella sua nuova veste ha una testata completamente nuova. L'unico albero a camme in testa ha soltanto otto camme, che operano direttamente sulle valvole di aspirazione. Un sistema di bilancieri è posto fra la linea delle valvole di aspirazione e di scarico

e così gli otto bilancieri mossi dalle camme di aspirazione azionano le valvole di scarico. La potenza massima (netta) è di 127 HP a 5700 giri/min., velocità 187 kmh.

Altri mutamenti hanno lo scopo di provvedere, per via dell'aumento della potenza, di circa il 40 per cento in confronto con le normali Dolomite turismo: la sospensione è leggermente indurita, il sistema di frenaggio incorpora una valvola di distribuzione Girling sensibile al carico e sotto il muso è stato aggiunto uno spoiler per migliorare la stabilità alle alte velocità.

Nelle intenzioni la produzione dovrebbe essere quella — poniamo — dei modelli Alfa 1750 o BMW 2002 e se sotto certi aspetti le prestazioni della Sprint sono un poco inferiori alle suddette vetture, bisogna però ricordare che il suo prezzo in Inghilterra è di oltre un milione e mezzo in meno di quello della BMW.

David Hodges



MONTREAL - Un italiano con AUTOSPRINT nel cuore è BRUNO TAGLIANI, titolare della MONTREAL AUTOSPRINT INC., un laboratorio specializzato per la preparazione di vetture da competizione. Ecco due suoi prodotti: la FIAT 128 vincitrice per il secondo anno consecutivo del Winter Rally e la TOYOTA di Boyce e Woods, vincitrice del campionato canadese 1972