

DOVE corriamo domenica?

Le corse in calendario dal 9-2-73 al 17-3-73 in Italia e all'estero

FEBBRAIO

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
9-11	Rally d'inverno	NORVEGIA	Oslo		●●●	Rally	Non effettuato
9-11	Rally di Galway	AC Ulster IRLANDA	Belfast		●●●	Rally	Non effettuato
9-11	Rally d'inverno	CANADA	Toronto		●●●	Rally	Perusse-Bartholomew (F.128)
10	Autosciatoria Roccaraso	AC BARI	Roccaraso	ore 9,30 e 15	●	Autosciatoria	Di Capua-Gambardelli (Fulvia)
10-11	Boucles di Spa	BELGIO	Spa		●●●	Rally	
10-12	Rally Costa Brava	Spagna	Barcellona		●●● Cam. int. rallies piloti	Rally	Pinto-Macaluso (Fiat 124)
11	G.P. del Brasile	Brasile	Circuito di Interlagos mt 7.960 (San Paulo)	ore 15	●●● Camp. mond. piloti F. 1	Velocità in circuito	Non effettuato
11	Warwick Farm	Australia	Circuito di Warwick Farm km 3,26		●●● Tasmania	Velocità in circuito	Matich (Matich) 1.04'05"4, media 152,645. Nuovo record: Gardner (Lola) 1'24"
11	Daytona 500	STATI UNITI	Autodromo di Daytona mt 6.130 (Florida)	ore 14	●●● Stock cars	Velocità in circuito	Foyt (Mercury) 3.05'46", me- dia 259,673
11	Circuito di apertura	MOZAMBICO	Laurenço Marques		●●●	Velocità in circuito	n. c.

15-18	Rally di Svezia	●●● Camp. mond. rallies marche	Rally	Blomqvist-Hertz (Saab)
16	Citrus 200	●●● Stock cars	Velocità in circuito	A. J. Foyt (Mercury) media 259,850 kmh
16-18	Rally Winterfahrt	●●● Hannover	Rally	Schnoor-Drew (BM 2002)
17-18	Coppa della Favera	● Trofeo rallies naz.	Rally	Pittoni (Porsche)
18	Sandown Park	●●● Tasmania	Velocità in circuito	McRae (Leda) 54'59"4, me- dia 173,546. Nuovo record: McRae 1'02"4, media 178,969
18	Bocca di Selva	●	Autosciatoria	Non effettuata
18	Rally dell'Inferno	●●●	Rally	Nicolas-Cheinisse (Renault R-12)
24	Rally Russelsheim	●●● Russelsheim	Rally	Gunther-Petersen (Opel Commodore)
24-25	Trofeo VAR-Lancia d'oro	● Ferrara - ore 14 Recoaro - ore 9	Autosciatoria	Luigina Imerito (Lancia Fulvia)
24-25	Neige et Glace	●●● Grenoble	Rally	Darniche-Mahé (Alpine)
24-25	Basco Navarrese	●●● Bilbao	Rally	Doncel (Porsche) Dancel-Ferrater (Porsche)
25	Corsa di Adelaide	●●● Tasmania	Velocità in circuito	Hobbs (McLaren) 1.02'40"8, media 181,477. Giro più ve- loce: Matich (STP) media 178
25	Corsa a Valfelunga	●	Velocità in circuito	F. De Luca (GTA jr.) media 91,965.
25	Coppa KNA	● Oslo	Velocità in circuito	n. c.

MARZO

2-4	Rally San Marino	●●● S. Marino	Rally	Bisulli-Zanucoli (124 S)
2-4	Rally Stomil	●●●	Rally	
2-4	Rally delle Nevi	●●●	Rally	Haldi-Mischler (Porsche 911 S)

3	GP del Sud Africa	●●● Camp. mond. piloti F. 1	Velocità in circuito	Hulme (McLaren 1.45'4"9, media 189,830 nuovo record. Record sul giro: Hailwood (Surtees) 1'18"9, media 187,246.
3-4	Rally Greco Turco	●●●	Rally	Porsche 911 S
4	Miller 500	●●● Stock Cars	Velocità in circuito	A. J. Foyt (Mercury), me- dia 207,673 kmh.
4	Trofeo inaugurazione Jarama	●●● T	Velocità in circuito	R. Barrios (GTAm) in 1'49"0 media 112,402 kmh.
4	Autosciatoria Monte Campione	● Boario Terme ore 14	Autosciatoria	Ghezza (Fulvia HF 1600)
4	Raduno Mulinaccio	● Firenze - Le Cure ore 8,30	Regolarità	Barbera (Fiat 127)
9-11	Lyon-Charbonnière	●●● Camp. Int. rallies piloti	Rally	Andruet-Petit (Alpine)
11	Corsa a Mallory Park	●●● Trofeo europ. F. 2 F. 3	Velocità in circuito	Morgan (Brabham) 1.14'32"8, media kmh 174,87. Giro più veloce: Peterson 43", me- dia 181,89 kmh.
11	11 Corsa di Fléron	●●●	Velocità in salita	Neri (Abarth) 1'24"88
11	Trofeo delle Acque	●	Regolarità	G. Canè (Fulvia HF)
11	Trofeo Team 71	● partenza Torino ore	Rally	Boretto (Fiat 128)
11	Criterium Guillerias	●●●	Rally	Boix-Servià (F. 1430) p.
13-18	Rally ZAP	●●● Camp. mond. rallies marche		12.542 Warmbold-Davenport (BMW)
16-18	Rally Hanseatic	●●●	Rally	Non effettuato
16-18	Gatornationals	●●● Dragsters	Velocità in circuito	
17-18	Coppa St. Vincent	●	Regolarità	Barbero (Fiat 127)
17-18	Circuito delle Ardenne	●●●	Rally	Lepoutre-Dufossé (Alpine)
17-25	Mobil Economy Run	●	Regolarità	Non effettuata

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

Evoluzione industriale, pneumatici e sicurezza stradale

L'enorme sviluppo e l'evoluzione che si sono avuti nel campo degli autoveicoli sono sempre avvenuti parallelamente, ma soprattutto sono sempre stati resi possibili dalla corrispondente evoluzione nel campo dei pneumatici.

Possiamo considerare lo sviluppo del pneumatico sotto diversi aspetti. In primo luogo esso ha subito una evoluzione di forma. I diametri esterni soprattutto nel campo dell'autovettura, ma anche nel campo dei veicoli industriali, sono andati via via riducendosi, sia per ovvie questioni di ingombro e di economia nella costruzione del veicolo, sia per abbassare il baricentro e migliorarne le condizioni di stabilità. In secondo luogo è gradualmente cambiata la sezione dei pneumatici, nel senso che la larghezza della sezione si è andata allargando rispetto all'altezza.

Questa tendenza, peraltro, ha assunto proporzioni più vaste nel campo della vettura, mentre nel campo degli autoveicoli industriali la stragrande maggioranza della produzione mondiale è ancora su pneumatici in cui il rapporto tra larghezza ed altezza di sezione è vicino all'unità, ma, anche in questo campo l'allargamento delle sezioni, già presente in produzioni per ora molto limitate, è in fase di ricerca, di sviluppo e di sperimentazione da parte di tutte le Case.

D'altro canto una evoluzione certamente più radicale si è avuta nel campo delle strutture resistenti del pneumatico. Dall'uso iniziale di comuni tessuti quadri di cotone, tagliati di sbieco per consentirne la deformazione in forma torica, si è passati ad una lunghissima fase che tuttora ha ancora larghissima applicazione, in cui la carcassa del pneumatico era sempre costituita da tele disposte in sbieco, incrociate l'una rispetto all'altra (per questa ragione questi pneumatici si contraddistinguono comunemente con il termine 'a carcassa diagonale'), ma in cui ogni tela è costituita da cordoncini paralleli disposti in una sola direzione.

Nei tempi più recenti si è giunti ad un larghissimo impiego della struttura cosiddetta radiale, in cui la funzione resistente è stata suddivisa tra la carcassa propriamente detta, con i cordoncini disposti in senso radiale, e la fascia inestensibile o cintura ad andamento circonferenziale, che ad essa si sovrappone, la quale fissa il diametro esterno del pneumatico e costituisce il supporto al quale è ancorato il battistrada.

L'introduzione nell'uso dei pneumatici radiali ha consentito di ottenere notevolissimi vantaggi sia nel campo dell'economia di esercizio, sia nel campo che oggi più interessa: quello, cioè, della sicurezza.

Grazie a questa sua particolare struttura, infatti, il pneumatico radiale può sopportare la deformazione imposta dal rotolamento sotto carico con minori deformazioni relative, nell'intimo della sua struttura, e quindi con temperature di rotolamento inferiori.

Senza entrare in dettagli tecnici, appare già intuitivo che a ciò consegue un aumento delle doti di sicurezza di impiego dei pneumatici, quanto a resistenza alle sollecitazioni ed all'affaticamento. Si aggiungano, inoltre, le migliori caratteristiche di comportamento di guida, di comfort, e di stabilità che conseguono alla presenza di fianchi flessibili in contrapposto ad una struttura portante del battistrada con un elevato grado di indeformabilità nel suo piano (inestensibile e incomprimibile).

Tuttavia, l'evoluzione più importante, che è poi quella sulla quale sono basati gli sviluppi nei due campi prima citati, è quella dei materiali: da un lato i materiali di cui sono costituiti i cordoncini della struttura resistente, dall'altro i materiali di cui è costituita la gomma che ha lo scopo di incorporare la struttura resistente e la gomma che costituisce la parte del pneumatico destinata a trasmettere le forze che collegano il veicolo alla strada e a consumarsi gradualmente nello svolgere questo compito, e cioè il battistrada.

Nel primo campo, si è partiti dal materiale na-

turale disponibile, il cotone, e si è passati con notevole vantaggio ad un materiale artificiale come il rayon, che a tutt'oggi è ancora di larghissimo impiego e si è giunti più recentemente anche a larghe applicazioni di fibre sintetiche come il nylon, il poliestere ed altre nuove fibre che già si affacciano all'orizzonte.

Hanno d'altro canto recentemente trovato nuovi campi di impiego altri materiali come la fibra di vetro, il cui uso è, peraltro, praticamente limitato agli Stati Uniti, e soprattutto l'acciaio che costituisce oggi, ad esempio, il materiale base per la costruzione delle cinture dei pneumatici radiali per autoveicoli industriali.

Ovviamente l'acciaio come materiale resistente è di applicazione già nota da tempo immemorabile: la novità consiste nell'aver trovato materiali e tecniche nuove per consentirne l'impiego che se ne fa oggi.

Per dare un'idea del progresso nel tempo, in termini di resistenza, si riescono ad usare oggi nel pneumatico cordoncini con una resistenza singola di oltre 250 kg. (e ci si riferisce all'acciaio) contro la resistenza di circa 10 Kg. dei cordoncini di co-

tone che si usavano ancora 25 anni fa. Ma, quello che più conta, in termini di tenacità e cioè di resistenza specifica per unità di peso del materiale, l'evoluzione è stata ancora più importante raggiungendosi con i materiali sintetici tenacità superiori nel rapporto da 1 a oltre 6 a quella offerta una volta dal cotone.

Nel campo della gomma, la disponibilità di sempre nuovi polimeri sintetici ha consentito di ottenere notevolissimi aumenti di prestazioni rispetto alla gomma naturale, la quale, peraltro, ancora oggi ha vastissime applicazioni e costituisce ancora, almeno in Europa, quasi la metà del totale dei polimeri impiegati nel campo dei pneumatici e che non più di una trentina di anni fa era l'unico materiale industrialmente disponibile.

Citiamo solo il vastissimo uso che si fa tuttora dei copolimeri butadiene/stirolo, l'introduzione nell'uso di gomme stereospecifiche come il CIS poli-butadiene fino al crescente odierno impiego del polisoprene sintetico, che riproduce per via sintetica, la stessa struttura chimica della gomma naturale. Ma già altri nuovi polimeri si affacciano all'orizzonte e in questo, come in tutti gli altri campi, lo sviluppo è continuo.

Traffico, motorizzazione ed educazione stradale

'Ogni anno nascono in Italia circa 900 mila bambini e vengono rilasciate 1 milione 200 mila patenti': con questa frase, recentemente espressa dal ministro dei Lavori Pubblici, in occasione dell'apertura della campagna primaverile per la sicurezza stradale, viene posto in risalto uno dei maggiori problemi che investono oggi tutti gli Enti — ed in particolare l'Ispettorato Generale della Circolazione e Traffico — che si adoperano per promuovere una più diffusa presa di coscienza dei fenomeni e dei fattori ambientali e di comportamento che accompagnano, purtroppo negativamente, i problemi del traffico e della crescente motorizzazione in Italia. Ma questo è anche uno dei motivi che sottolineano in tutta la loro importanza la necessità di organizzare e coordinare una serie di iniziative di propaganda per una più sentita educazione stradale, per il maggiore rispetto delle norme disciplinari, per una diminuzione degli incidenti stradali, il cui bilancio, tra vittime e danni produttivi, pesa sul Paese con una perdita valutabile in oltre 1.500 miliardi l'anno.

Si viene ad innestare qui tutta la vasta problematica che investe la 'patente di guida', così come essa viene rilasciata oggi, come sono organizzati i corsi di istruzione, come vengono effettuati gli esami di abilitazione. La considerazione che sta alla base delle discussioni che si fanno e delle polemiche che riguardano l'esame di abilitazione alla guida degli autoveicoli, è quella che riguarda la relazione 'intellettuale' tra il conducente e l'automobile, che, nonostante la grande diffusione del mezzo motorizzato, si dimostra ancora molto scarsa e labile.

Se, infatti, il conducente di un'automobile, ignora l'esatto funzionamento di questa, non le si potrà affezionare che per motivi puramente esteriori, potrà avere con essa un legame dovuto soltanto alla facilitazione di movimento, all'utilità ai fini della maggiore possibilità che gli offre nei suoi movimenti di lavoro e di svago, ma il conducente, con questo livello di rapporto, finisce con l'essere immerso nell'irrazionale e non gli resta che avere coll'automobile, al massimo, un rapporto affettivo estremamente superficiale: ed ecco nascere la sorpresa, l'inquietudine, il fatalismo o, in qualche caso, l'esaltazione.

La conoscenza dell'automobile smaschera i trucchi della sua magia e contribuisce a far concepire l'automobile come uno strumento, come un utensile, il che contribuisce a renderle dimensioni umane.

Questa povertà della relazione intellettuale tra il conducente e la macchina, non riguarda solamente il funzionamento meccanico del veicolo, ma più ancora le leggi che ne regolano il movimento.

Quanti automobilisti hanno una conoscenza sia pure approssimativa del rapporto tra la velocità e lo spazio necessario per fermare un veicolo? Tra la velocità e la gravità di un eventuale scontro? Quanti sanno come varia la forza centrifuga? E che cos'è l'aderenza? E nel campo della fisiologia, quali sono i tempi di reazione?

Ecco il problema: occorre che l'automobilista sappia che si tratta di creare — come abbiamo detto — un continuo equilibrio tra le necessità poste dall'ambiente ed i mezzi per farvi fronte.

Queste considerazioni dovrebbero spingerci a rivedere profondamente i programmi di istruzione per ottenere la patente di guida.

Sono troppo poche 20 lezioni di teoria e soltanto 8 ore di guida. Queste vengono poi ridotte a 3 se l'allievo ha già conseguito la patente per motociclo o trattore agricolo. Anche per quanto riguarda la teoria, come molti istruttori ed ingegneri ben sanno, sarebbe utile, ad esempio, ai fini della sicurezza sia del guidatore, sia degli altri utenti della strada, saper riconoscere se la frizione è perfettamente funzionante oppure no, perché in tal caso sarà necessario adeguare la velocità alla marcia più idonea e considerare molto più attentamente l'opportunità di effettuare un sorpasso. Si dirà che sono cose che si apprendono con la pratica, ma la pratica non è sempre così sollecita come sarebbe necessario, soprattutto se non preceduta dalle necessarie indicazioni sul piano teorico. In ogni caso bisogna evitare che questa pratica avvenga dopo il conseguimento della patente con tutti i gravi rischi che questo comporta.

Anche in questo caso (cioè dando una determinata istruzione al guidatore) si tratta di far diminuire le probabilità di incidenti per il guidatore medio.


AUTOSPRINT

presenta

JACKY ICKX

GLI ARGOMENTI di

America chiama

Anche se fossi stato invitato alla tavola rotonda di Monaco, non avrei potuto recarmici, trovandomi preso dalle prove di Ferrari a Kyalami.

Di ciò che è stato detto, non so dunque altro che quello ripetuto dai giornali, sotto la loro responsabilità. Ed è a questo condensato che mi propongo di aggiungere il mio grano di sale, non come pilota, ma in qualità di osservatore dall'interno.

Se tengo molto, per cominciare, a stabilire questa distinzione, è perché continuo a professare che la virtù di un pilota degno di questo nome deve essere l'accettazione.

Nessuno l'ha forzato a fare il mestiere che fa. E l'ha scelto liberamente. Non tocca a lui porre le sue condizioni una volta che abbia intrapreso questa attività.

D'altra parte, è un suo dovere informare i responsabili dello sport automobilistico sia passivamente con le sue prestazioni, sia attivamente, ma allora come osservatore ben piazzato e non più come partecipante.

Quando leggo che «C.S.I., costruttori e piloti sono stati d'accordo per sottolineare che la Formula 1 attuale non ha nessuna ragione di essere modificata», non posso che inchinarmi dinanzi ad una così perfetta unanimità. Ma mi pare sorprendente, e persino categoricamente illogica questa unanimità dopo che la stessa Tavola Rotonda, ha espresso, se credo ai giornali, «la necessità di unificare i regolamenti europei e americani per interessare gli americani alle prove disputate sul nostro continente».

Sembra chiaro, in effetti, che gli americani non hanno nessun bisogno di noi.

E se siamo noi che abbiamo bisogno di loro, tocca a noi andare verso le loro concezioni.

Già un anno fa, ho lanciato l'idea di portare a livello americano la cilindrata autorizzata in Formula 1 e ho avuto il piacere di vedere Mario Andretti aderire interamente alla mia proposta.

Oltre alla possibilità di un contatto con lo sport automobilistico americano, l'aumento di cilindrata avrebbe il vantaggio di procedere ad una rigorosa selezione della gerarchia dei piloti, ciò che gli inglesi chiamano «selezionare l'uomo dai ragazzi».

Mi sembra che i piloti presenti a Monaco, cominciando da Jackie Stewart non desiderano questa selezione. Ma allora non sarebbe più ragionevole smettere di parlare di fusione con lo sport americano?

Costi di corsa

Sembra che Phil Kerr abbia fatto interessanti rivelazioni sui bilanci dei costruttori-concorrenti, o, più giustamente, che abbia presentato delle cifre che sono state altrettante rivelazioni per i membri della C.S.I. e della stampa.

Avrebbe ugualmente stabilito che questi costi sono incomprensibili. Questo avrebbe portato a due conclusioni.

Secondo l'oratore, i Gran Premi dei paesi con mezzi scarsi che non hanno la possibilità di pagare le somme reclamate dai concorrenti, dovrebbero puramente e semplicemente sparire.

Al che Huscke von Hanstein avrebbe risposto

che la prima precauzione da prendere sarebbe forse di diminuire il prezzo del «plateau» riportando a venti, invece di ventisei o ventisette, il numero di vetture alla partenza.

Mi sembra che ci sia molto buon senso in questa riflessione.

Nessuno è obbligato a divenire costruttore-concorrente. E ovunque nel mondo, una professione raggruppa soltanto il numero di praticanti che può nutrire.

Per ciò che riguarda la soppressione di certi Gran Premi tradizionali perché non assicurano un reddito adeguato, mi sembra una politica a breve termine.

Se vi sono in una stagione otto Gran Premi che rendono e quattro che non rendono, è semplicistico credere che basti eliminare questi ultimi perché l'operazione globale diventi beneficaria.

Perché il successo dei Gran Premi che rendono proviene in parte dall'esistenza dei Gran Premi tradizionali che non rendono.

Se il numero dei Gran Premi internazionali cadesse a otto, è molto probabile che ne risulterebbe una diminuzione d'interesse generale per la Formula 1, diminuzione di cui i Gran Premi rimanenti farebbero le spese a gran danno dei costruttori-concorrenti.

Ciò vuol dire che bisognerebbe prima di tutto considerare il campionato del mondo come un tutto e non accantonare un Gran Premio esistente prima di averne trovato un altro più valido per sostituirlo.

Quanto alla seconda conclusione di cui parlavo prima, essa emanava da qualcuno che avrebbe detto che nei Gran Premi, se non si vince, non si guadagna nemmeno del denaro.

Ma non è questa la regola del gioco, in tutte le professioni e di tutti i tempi?

Per qualsiasi impresa nessuno crede alla sua automatica redditività. Si sa bene che essa dipende dalla riuscita dell'impresa, cioè ancora dalla sua superiorità sulle altre.

A proposito di sicurezza

Jackie Stewart non ha mancato di parlare di sicurezza e non posso che lodarlo perché è una questione prioritaria.

Ma è ragionevole, dopo aver preteso ed ottenuto la posa di guard-rail attorno a tutti i circuiti, cambiare bruscamente idea e richiedere ora dei muri?

Che Jackie Stewart si sia sbagliato o no chiedendo dei guard-rail, ciò non toglie che queste spese sono state fatte, che non sono probabilmente ancora ammortizzate, e non è proprio nel momento in cui le spese d'organizzazione oltrepassano già le possibilità degli organizzatori, che bisogna ancora esigere nuove spese supplementari.

Rimane la questione del regolamento del Gruppo 5, che sembra essere stata interminabilmente discussa senza che le parti interessate siano avanzate d'un passo verso una concezione comune.

Quando leggo le relazioni dei dibattiti, ho innanzitutto l'impressione che la C.S.I. consideri come un dogma l'esistenza di nove gruppi e che si

«Vorrei dire la mia
sulla TAVOLA
ROTONDA dello
sport auto
a Montecarlo»

adoperi maggiormente a riempire le nove caselle da essa stessa create, piuttosto che a chiedersi quanti gruppi sono necessari al successo dello sport automobilistico mondiale.

Su questo punto sono interamente d'accordo con Patrick Duffeler, porta-parola di Marlboro, quando ha auspicato «che ci sia meno confusione nei gruppi e nelle formule e maggior preoccupazione di dare al pubblico il giusto dovuto per il suo danaro».

Ma arrivo a chiedermi se l'errore di base non consista nel voler sempre sottoporre a regolamento lo sport automobilistico come nel tempo in cui esso influenzava lo sviluppo della costruzione di serie.

Un tempo, questo succedeva anche per il ciclismo. Ma da cinquant'anni lo sport ciclistico ha un regolamento come uno sport esclusivamente atletico; non va peggio per questo, anzi, e la bicicletta di uso corrente nemmeno.

Perché non considerare piuttosto, nello sport automobilistico, le categorie delle corse, definendole come in atletica in base alla distanza o alla durata? Degli sprint di 100 chilometri, dei Gran Premi di 400, delle prove di mezzo-fondo disputate in 1000 chilometri, e delle corse di fondo in 24 ore.

Partendo da questa nozione di base, si cercherebbero in seguito per ogni genere di corsa le caratteristiche del materiale che meglio si presta al gusto del pubblico sempre rispettando la redditività dell'affare.

Nel presente immediato

Ma tutto ciò riguarda l'avvenire e c'è anche un immediato presente di cui la Tavola Rotonda di Monaco sembra non si sia preoccupata.

In questo campo, ho un augurio preciso da formulare.

Come ciascuno sa, il regolamento della Formula 1 prevede un peso minimo, minimo che sarà precisamente aumentato per le vetture di tipo '73.

Ma nessun organizzatore si cura mai di verificare efficacemente se questo peso minimo sia rispettato. Oso dire persino che questo controllo può essere facilmente della fantasia.

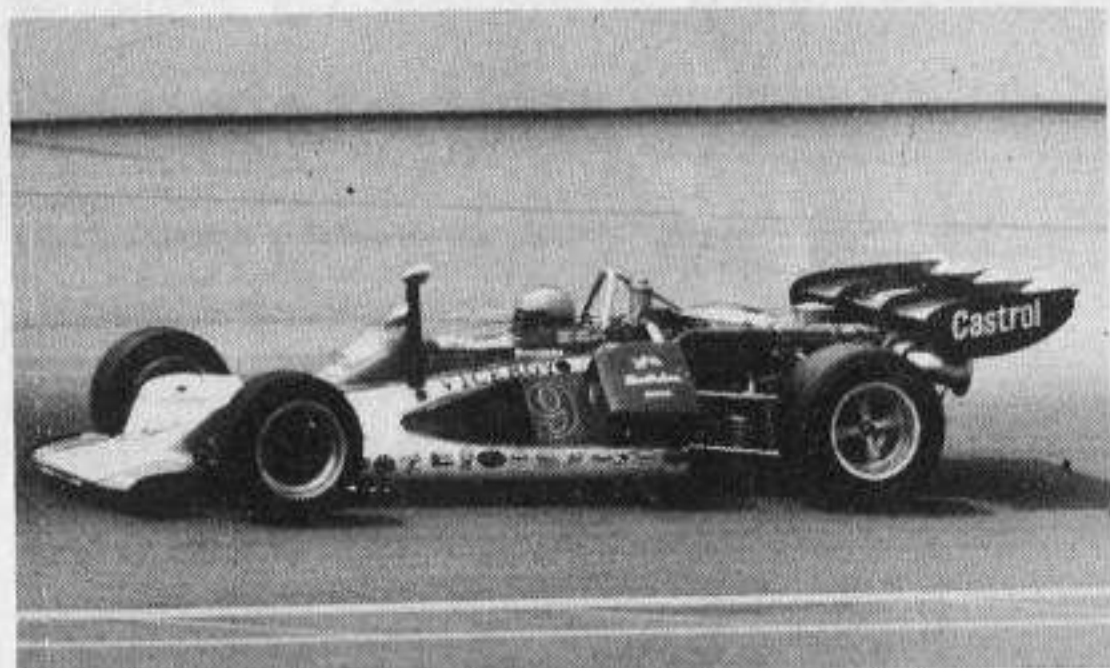
Ora ogni rischio di frode sarebbe eliminato se una legge sportiva prevedesse di pesare immediatamente le vetture all'arrivo, nello stato in cui esse terminano la corsa, con ciò che hanno ancora di benzina, olio e acqua a bordo.

In effetti, una vettura che all'arrivo pesi più del peso minimo sarà stata per forza a posto con il regolamento durante l'intera corsa.

Mentre una vettura che non raggiunga il peso minimo all'arrivo non è stata evidentemente al regolamento anche in un solo momento della corsa e potrebbe dunque essere squalificata senza discussione.

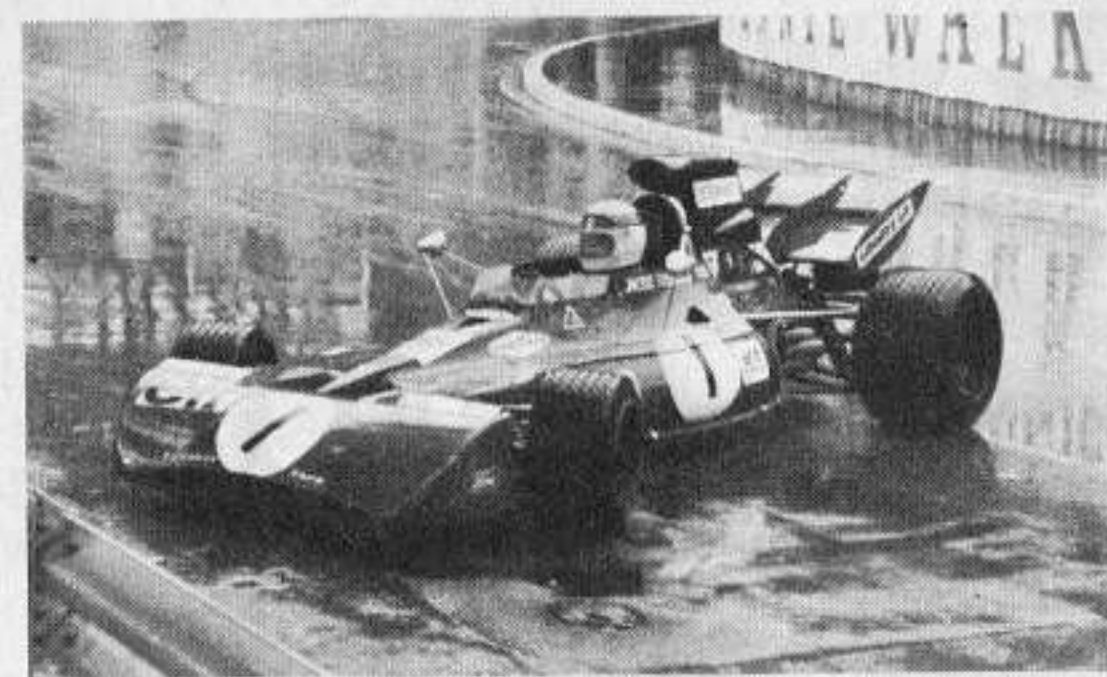
Basterebbe che fosse messo in vigore questo regolamento e non occorrerebbe niente di più perché tutte le vetture fossero in regola, ciò che forse non accade oggi.

Jacky Ickx



La monoposto USAC

Regolamentata ufficialmente dalla CSI la possibilità che i GRAN PREMI siano aperti anche a monoposto non legate allo standard 3000



La monoposto europea F. 1

La FORMULA 1 al bivio

Il progetto del cocktail G.P. con monoposto USAC ed europee (da tentare sin da quest'anno) allarma i costruttori «ultras» inglesi, che hanno spinto il braccio di ferro ingaggi fino all'estremo: anche un accordo però non fermerà il progetto dell'unificazione formule Europa-America

Nel suo primo bollettino del '73, il n. 67, la FIA ha ufficializzato la possibilità di ammettere al via delle prove del mondiale piloti vetture diverse dalla Formula 1, ed ha fatto alcune precisazioni riguardo i regolamenti tecnici.

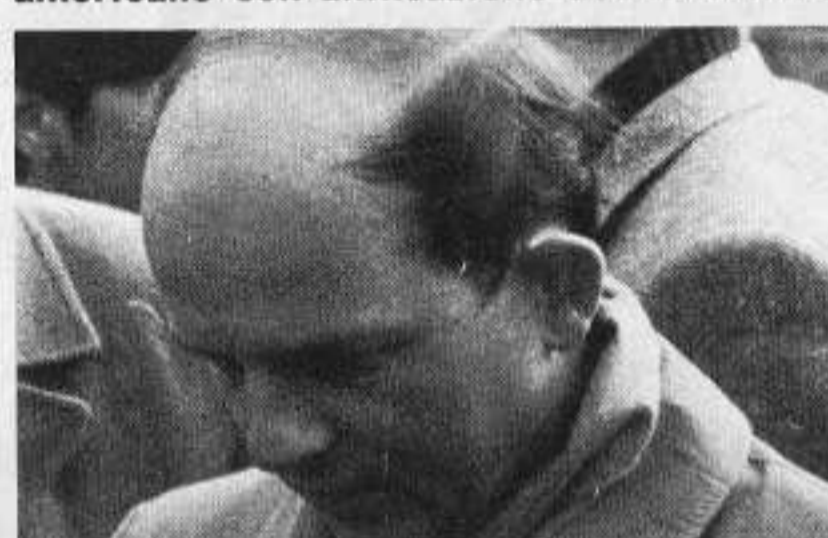
Nel primo caso, già noto peraltro, la FIA dice testualmente che gli organizzatori — sentita la CSI — possono integrare gli schieramenti di partenza con vetture di Formula 2, Formula Indy, F. 5000 e F. A.

Se nel caso delle F. 2 e delle F. A o 5000 la cosa non è del tutto nuova, ed è già stata attuata, appare singolare la possibilità di ammettere vetture della F. Indy. Infatti, la FIA dice che le vetture possono essere ammesse alle gare di Formula 1 solamente se corrispondono ai dettami tecnici della formula alla quale appartengono.

Com'è noto, le F. Indy corrono non con supercarburanti commerciali, ma con speciali miscele alcoliche necessarie ai loro motori turbocompressi per sopravvivere, con potenze dell'ordine di 850/900 CV. Si vede che la FIA non ritiene le vetture americane all'altezza delle F. 1, un po' come la storia della «sfida» fra Gurney e Ickx.



In un incontro a Modena con il segretario della GPI sig. TREU, (sotto), Enzo Ferrari (sopra) è stato portato a conoscenza della disponibilità dei costruttori e piloti americani per il gemellaggio delle maximonoposto euro-americane con unificazione delle Formula



Proprio Ickx, lo avrete letto nella pagina precedente, auspicava un avvicinamento fra le due tecniche e le due formule diverse, europea ed americana, che pare giunto ad un passo dalla sua attuazione dopo tante chimere e tentativi naufragati nell'oblio.

Ne è una riprova la notizia del colloquio che Henry Treu, segretario della Grand Prix International ha avuto a Maranello, mercoledì scorso, con Enzo Ferrari. Treu in sostanza è venuto a chiedere a Ferrari un suo parere sul progetto di unificazione o per lo meno di avvicinamento fra la Formula 1 e la Formula USAC, che scade nel '76 e per la quale già quest'anno in America si stanno preoccupando di sostituire.

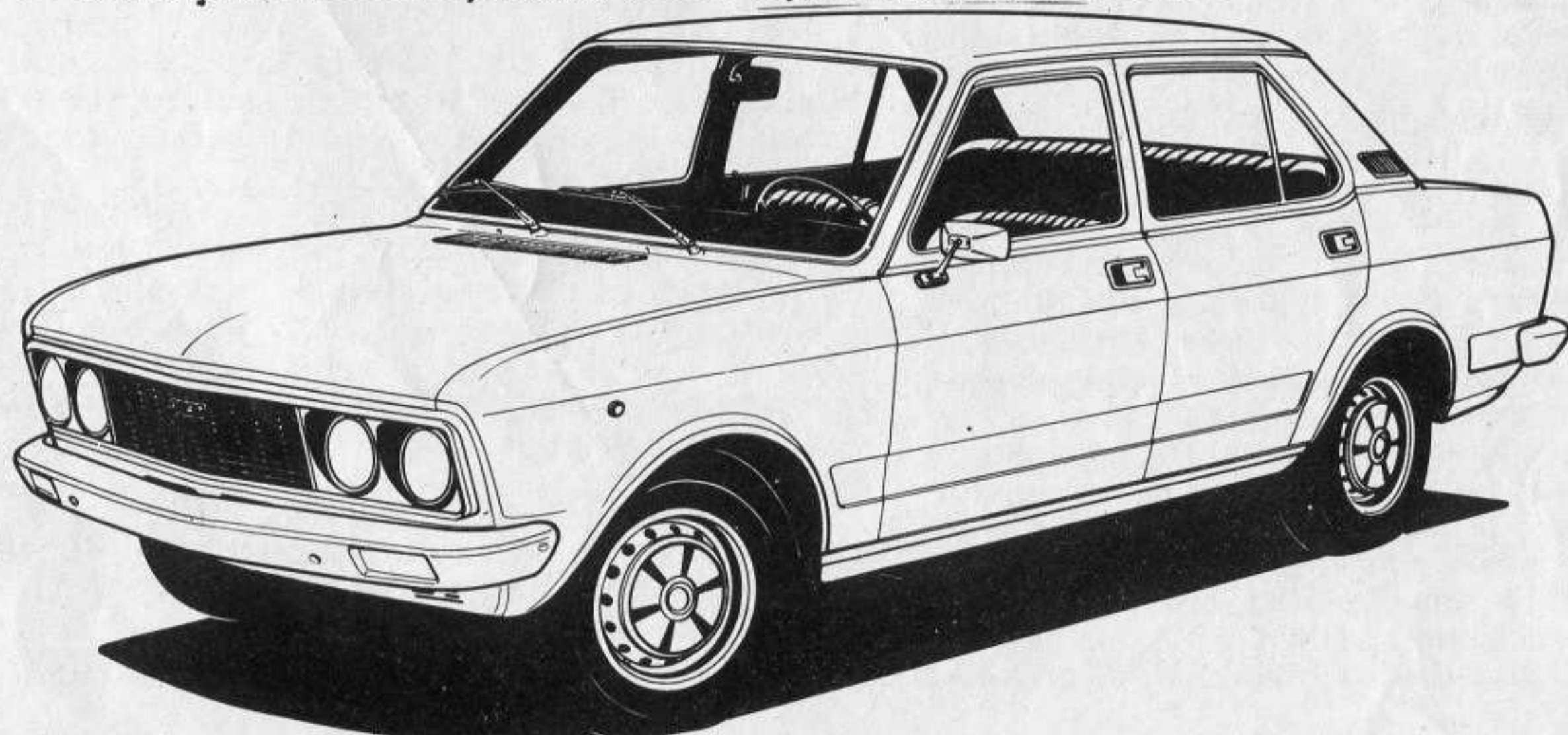
Fautore di questo «gemellaggio» tecnico sportivo è anche il presidente della GPI, cioè l'americano Binford, che essendo anche un componente della CSI ha molta voce in capitolo a questo riguardo.

Nelle intenzioni immediate della GPI, vi sarebbe quella di invitare a qualche corsa USAC delle monoposto F. 1 e, in corrispettivo delle F. Indy nei circuiti europei, anche per miglio-

Siamo tornati nel settore "2 litri". Fiat 132 FIAT

due motori: "1800" 105 CV (DIN) ~ 170 km/h
"1600" 98 CV (DIN) ~ 165 km/h

3 versioni: 1800 Special, 1600 Special, 1600 berlina



Regolamento unico CSI per rallycross e autocross

Riguardo le precisazioni tecniche, la FIA tiene a sottolineare che l'esigenza dei bocchettoni standardizzati di riempimento rapido (vedi Autosprint n. 4 pag. 19) per le vetture di F. 1 e Sport gr. 5 è limitata alle gare in cui sono previsti rifornimenti.

Questa precisazione è molto importante, poiché da come era stata stilata in un primo momento la norma relativa all'obbligo di questi bocchettoni pareva non ammettere deroghe neppure per le piccole Sport che corrono in gare nazionali di breve durata.

Il bollettino n. 67 contiene anche lo schema particolareggiato di un regolamento relativo a gare di Rallycross e di Autocross, con disposizioni riguardanti i tracciati, i commissari, le prescrizioni tecniche e di sicurezza.

Questi regolamenti sono in vigore dal 1 gennaio, e consigliamo tutti gli organizzatori di gare di Rallycross e Autocross di procurarsi una copia di questo bollettino o di attendere la pubblicazione dei regolamenti stessi sul Notiziario CSAI.

● Lo Speed International Team di F. 5000 prende nuova vita, diventando lo Shell Sport Luxembourg Team. Farà correre due Lola T 330 e una Surtees TS 11. Le Lola saranno pilotate dall'attuale campione della F. 5000, van Lennep, e da Tom Belso, mentre la Surtees sarà affidata a Clive Santo. Il team farà anche gareggiare una BMW 3000 SI turismo quasi ufficiale, affidata a Tony Lanfranchi. Radio Lussemburgo patrocinerà anche tre vetture per corse di dragsters, che

saranno iscritte dal John Woolfe Dragster Team. Forse più importante, in questo periodo in cui il numero degli spettatori è in calo. Radio Lussemburgo patrocinerà e reclamerà le corse, usando le tecniche abituali negli Stati Uniti.

● Dopo avere pilotato una Porsche 911 Carrera, nel campionato GT, CLAUDE HALDI passerà ora a « cose più grosse ». Piloterà la Porsche 908/3 ex di Fernandez nel campionato marche e nell'Interserie.

Tra le nuove omologazioni un motore 340 CV da PANTERA

Il 1. gennaio '73 era la prima delle quattro date (a tre mesi l'una dall'altra) in cui vanno in vigore le nuove omologazioni. In questa prima sessione, non grosse novità, fra le quali citiamo:

la BMW 3.0 CSL, cioè la coupé alleggerita che sarà usata nel Campionato Turismo, omologata in gruppo 2; la Jensen-Healey 1800, con il motore bialbero a 4 valvole Lotus destinato alla Formula 2, omologata in gruppo 3; in gruppo 1 sono state direttamente omologate sia le Fiat 126 e 500 R con cilindrata 594, sia la Alfa Romeo Alfetta.

Fra le estensioni di omologazione, da notare nuove bielle, nuovi freni sulla Renault R 12 Gordini in gruppo 2; nuovi freni, sedili avvolgenti e diversa scatola del cambio sul-

l'Alpine 1600 gruppo 3; passaruota allargati sulla Simca Rally 2 gruppo 2; una «valanga» di pezzi nuovi per la Ford Escort GT 1300, a cominciare dalla nuova testa 4 valvole bialbero con comando a cinghia dentata, poi carter secco, diversa scatola cambio, nuovi freni, rinforzi al telaio, alle sospensioni ed alla frizione; la Escort RS (che in fiche ha ormai tutto) si accontenta per questa volta di nuovi freni e di un nuovo albero di trasmissione.

Per quanto riguarda le vetture italiane, segnaliamo l'omologazione dei passaruota larghi nella Fiat 128 coupé 1150 SL limitatamente al gruppo 2 e un nuovo motore da 340 CV per la Pantera De Tomaso gruppo 3.

rare praticamente la conoscenza dei problemi da affrontare.

La manovra della GPI è chiara, e serve da «deterrente» nei confronti di quei costruttori «ultras», come Tyrrell e Chapman, che non vogliono mollare sul monte ingaggi per i Gran Premi, mentre gli altri dell'Associazione si sono dichiarati già disponibili sulla base delle cifre espresse dalla mediazione Ferrari alla «tavola rotonda» di Montecarlo.

Con la possibilità di inserire altre vetture, gli organizzatori possono riempire così gli schieramenti anche senza «certi» costruttori, i quali, ovviamente, sono ora molto preoccupati per questi abboccamenti fra la GPI e Ferrari, sotto il beneplacito della FIA. Tanto da immaginare che la situazione si sbloccherà per le gare di quest'anno. Ma senza pregiudicare il discorso avviato per una unificazione delle formule Europa USA. Gli americani che debbono cambiare la propria dal 1976 terranno in sospeso le loro scelte (da definire entro il '73) perché davvero intenzionati a un incontro, a metà strada magari. Cioè a 3700/3800 ecc. Cioè loro scenderebbero dai 4200 attuali mentre gli europei crescerebbero dal limite 3000.

DATE che cambiano nel CALENDARIO '73

Facendo seguito al primo foglio di aggiornamenti allegato al nostro calendario internazionale di velocità e rallies, ecco un'altra serie di correzioni o di aggiunte rese note in questi giorni dalla CSI.

VELOCITA'

1 aprile	AC. Bologna, Autodromo di Imola	aggiungere F. 3
6 maggio	Targa Meneghina a Monza	annullata
2 settembre	Coppa Intereuropa a Monza	aggiungere Formula France
30 settembre	Nogaro	Coppa Europa a squadre F. 3

RALLIES

25 aprile	Giro della Campania	annullato
10-14 ottobre	Rally TAP	nuova data: 13-18 marzo
3-4 novembre	Tour de Corse	nuova data: 1-2 dicembre
3-4 novembre	Rally di Lombardia	nuova iscrizione

Queste ultime tre modifiche erano già state riportate nei calendari apparsi nell'inserto Rally pubblicato sul n. 4 di AUTOSPRINT.

Questi i PILOTI F.I.A. del 1973

Solo MERZARIO degli italiani tra i «classificati» GRAND PRIX



Arturo MERZARIO



Andrea de ADAMICH



Nanni GALLI

Conduttori classificati FIA GRAND PRIX 1973

Christopher Arthur (Chris) AMON

Mario Gabriele ANDRETTI

Albert François CEVERT

Mark DONOHUE

Emerson FITTIPALDI

George FOLLMER

James Howden GANLEY

Stanley Michael Bailey HAILWOOD

Norman Graham HILL

Denis Clive (Denny) HULME

Jacques-Bernard (Jacky) ICKX

Arturo Francesco MERZARIO

José Carlos (Moco) PACE

Henri PESCAROLO

Bengt Ronnie PETERSON

Gianclaudio Giuseppe (Clay) REGAZZONI

Peter Jeffrey (Revy) REVSON

Timothy Theodor (Tim) SCHENKEN

John Young (Jackie) STEWART

Rolf-Johann STOMMELEN

John SURTEES

Reine Tore Leif WISELL



Nino VACCARELLA

Conduttori classificati FIA DI DURATA 1973

Anthony Peter (Tony) ADAMOWICZ

Richard James (Dickie) ATTWOOD

Derek (Dingdong) BELL

Andrea Lodovico DE ADAMICH

Victor Henry (Vic) ELFORD

Giovanni Giuseppe (Nanni) GALLI

Antoine Emile (Toine) HEZEMANS

Gérard LARROUSSE

Jonkheer Gijs VAN LENNEP

Helmut MARKO

Keith Jack (Jackie) OLIVER

Brian Herman Thomas REDMAN

Nino VACCARELLA

Hai richiesto il RACCOGLITORE con la foto-copertina a RILIEVO?

Ordinalo subito: costa L. 1500 (1200 per i soci del CLUB)

La caratteristica del raccoglitore (in cartone telato e copertina «A RILIEVO») è che può contenere: o 25 numeri di AUTOSPRINT settimanale (per un'annata completa ne occorreranno due) o l'annata completa di AUTOSPRINT-mese più il numero speciale di fine d'anno. Per quest'anno, che ha visto pubblicato finora soltanto sei numeri di AUTOSPRINT-mese, chi vorrà rilegarli, per avere il giusto spessore potrà farlo aggiungendovi tre numeri speciali annuali, cioè il '70-71-72.



VIAGGIO

(di attualità)

tra i nuovi

PADRINI delle corse



Solo tre stagioni fa, quando le BRM vennero dipinte dei colori della colonia Yardley, ci si domandò cosa stesse accadendo all'automobilismo. Cominciò a circolare un nuovo termine, quello di « sponsor », che significa garante, padrino, ma che tutti hanno subito correttamente interpretato come la definizione di chi finanzia squadre in cambio della pubblicità e, a volte, del loro stesso nome.

Non vogliamo affrontare la questione etica del problema: tutti siamo concordi nel credere che certi valori vengano aggrediti e maltrattati da decisioni come quella di cambiare la marca di un costruttore col nome di uno sponsor. Siamo d'accordo anche, però che gli sponsor sono divenuti indispensabili. E non può essere che vero se dobbiamo ammetterlo a così breve distanza dal loro ingresso massiccio nel mondo delle corse europee.

Oggi non sono più molte le macchine che possono permettersi di correre senza un sostanzioso patro-

cinio. D'altra parte riteniamo che gli sportivi preferiscano veder correre auto perfettamente efficienti che si fregiano di colori dei loro sponsor, piuttosto che assistere a rinunce ben più dolorose di cambio nei colori e perfino nel nome.

Comunque si vogliano vedere le cose, gli sponsor sono una realtà che sta prendendo sempre maggior coscienza del suo ruolo ora che si è passati dall'exploit di una lungimirante casa di profumi inglesi, ai produttori di sigarette, aperitivi, ceramiche e così via, oltre che alle ormai tradizionali società petrolifere e di accessori.

Gli sponsor danno e pretendono, pretendono programmi chiari e seri, risultati e collaborazione. E' giusto. Non spendono i loro soldi per divertirsi ma per costruire sul loro investimento. Per capire quale sia il meccanismo che si muove dietro ai nomi colorati che appaiono sempre nuovi sulle auto da corsa, abbiamo deciso di intervistare alcuni tra i più significativi sponsor italiani. Abbiamo cominciato con quelli che pubblicizzano i prodotti più vicini alle corse, prendendo il caso FINA. Siamo passati poi a quelli che hanno capito i vantaggi dell'automobilismo anche senza dover vendere prodotti affini. Infine abbiamo voluto sentire quelli che non hanno ancora capito cosa potrebbero trarre dalle corse... per ora.

In questa INCHIESTA cerchiamo di far capire quale è il meccanismo che si muove dietro ai nomi colorati che appaiono sempre nuovi e anche numerosi sulle macchine da competizione: cominciamo dagli SPONSOR ITALIANI



FINA li benzina

L'ariete per secoli ha risolto il problema degli assediati: mesi, anni di assedio, e poi giù la porta a cornate e la vittoria.

Alla FINA l'ariete lo ha portato Andrea de Adamich, lo scorso anno, quando si presentò con la sua eloquenza oratoria e qualche pagina di note che sottolineavano come entrando nelle corse la Fina avrebbe potuto ottenere importanti risultati: « Fu l'uomo giusto al momento giusto: alla Fina eravamo maturi per compiere questo passo ed avevamo considerato alcune possibilità senza però concretizzare nulla. Quel primo esperimento ha dato risultati tanto positivi da spingerci a continuare in una forma più ampia con obiettivi precisi ».

L'ingegner GALLETTI, amministratore e Direttore generale della Società, ora è in prima fila a reggere l'ariete insieme al dottor CARNEVALI, capoufficio pubblicità ed all'ingegner FANO, capo reparto tecnico. Loro e tutto l'esercito dei dipendenti Fina, dai colleghi della sede di via Rossini fino ai gestori degli impianti, spingono l'ariete nell'assedio alla roccaforte delle tre grandi Esso, Shell ed

Agip, ricorrendo alla forza che offrono le corse

Questi tre uomini ci hanno raccontato il perché si possono investire alcune decine di milioni nelle corse con sicuro profitto: « La Fina è co-

me un iceberg e la parte affiorante è molto minore di tutto quanto resta coperto dal pelo dell'acqua. Attraverso le corse possiamo dare una dimensione più reale al nostro gruppo ed alla sua po-

tenza sia in Italia che negli altri oltre venti Paesi in cui opera. In più, attraverso le corse, ci rivolgiamo direttamente ai giovani ed a tutti coloro che si sentono giovani seguendo l'automobilismo ».

Due elementi che caratterizzano le corse d'auto sono l'interesse suscitato nei giovani e l'internazionalità. L'importanza dei giovani è fuori discussione: consumatori di oggi ma soprattutto di domani spesso fanno le loro scelte sullo slancio di qualche cosa che li attrae e li affascina, come le corse per esempio. E queste scelte, proprio perché fatte per una precisa ragione, sono destinate a trasformarsi in un atto di fedeltà nel tempo.

L'internazionalità è un'altra cosa da non trascurare: « L'impegno economico della FINA dei diversi Paesi non è uguale ma ha poca importanza conoscere come si distribuisca: la nostra è una azienda internazionale e decisioni di questa importanza vengono prese internazionalmente. Ciò anche se è vero che la Fina italiana è stata promotrice di questa azione. In ogni circuito dove si svolgerà una gara in cui sono impegnate le nostre macchine, la Fina locale invierà tecnici e prodotti per l'assistenza alle Surtees ed alle Iso-Marlboro ». Anche chi è contrario alla pubblicità in automobilismo, una forma di romanticismo



Gli sponsor si « svegliano » non proprio solo per le monoposto di Formula 1, ma anche per le derivate dalla serie. Ne è un esempio la Porsche 911 di Schon-Baj, ritratta a Montecarlo, dove ha partecipato con il patrocinio dei tessuti Taroni di Como e della Valvoline, che aiuterà Schon anche nella sua prossima attività nelle 3 litri con una Lola a motore Capri

che ha finito col danneggiare lo sci e perfino le Olimpiadi, riesce ad ammettere che le auto da corsa portino i colori di società che operano nel settore dell'automobile, come la Società Petrolifere appunto.

Ma quanto è vero che i prodotti destinati al normale commercio possano prestarsi all'uso nella Formula Uno? «Surtees ha fatto una serie di test al banco prova e sulla sua F. 1. Il nostro olio di normale commercio si è dimostrato perfettamente all'altezza della situazione e Surtees si è dichiarato entusiasta. Lo stesso risultato è stato ottenuto anche per il cambio Hewland per il quale, però, abbiamo compiuto degli studi appositi fornendo olio di sintesi che evita i guai e le rotture che molti di questi

Perché lo fanno? Sono i giovani che hanno indotto (con il loro interesse per lo sport auto) a questa scelta

Solo la campagna denigratoria della TV potrebbe scoraggiare

tabilmente si sente porre questa domanda da tutti coloro che scoprono la sua attività di tecnico petrolifero, quasi come accade ai medici fuori dal lavoro che, appena riconosciuti tali, vengono sot-

della Fina: «Per noi esiste una motivazione tecnica difficilmente sostituibile. Non avremmo ragione di pensare ad una diminuzione dell'impegno in futuro. L'unico elemento che potrebbe scoraggiarci

nelle corse eppure su quattro auto di formula Uno ufficiali (Surtees ed Iso e su tre F. 2 (Surtees) c'è solo un pilota italiano, Nanni Galli. Perché non avete imposto un pilota alla Surtees?

di una lettera che è andata smarrita al momento in cui stavamo trattando. Tutto ha subito ritardato ma speriamo di poter arrivare ad un punto d'incontro. In ogni caso per la presenza dei marchi Fina sulla Formula Uno di de Adamich potremo dire di sì solo dopo aver firmato il contratto».

C'è quindi speranza che i piloti italiani Fina in F. 1 siano due. Una speranza che potrebbe essere concretizzata anche dalla ipotesi che qualora FINA e Pagnossin non trovino un accordo, il contratto possa essere fatto personalmente a de Adamich.

Grazie FINA dunque! Grazie anche perché i soldi che investe li spende per far correre i piloti traendone vantaggio al contrario di altri, che i soldi (e forse più che altrettanti) li spendono per far fare delle prove con una strategia esilarante in un momento in cui i campioni passano dalla Formula Ford alla Formula Uno nel giro di un paio di stagioni.



Andrea de Adamich, che ha aperto alla Surtees le porte della «sponsorizzazione» da parte della Fina, con la sua Formula 1

cambi hanno avuto lo scorso anno usando altri prodotti. Fra l'altro è interessante considerare che approfondendo i problemi del cambio Hewland per la Formula Uno, ci siamo trovati di fronte alle stesse difficoltà che hanno i grossi camion da trasporto per i quali il cambio ed il differenziale devono sopportare sforzi di origine diversa ma non meno forti di quelli di una Formula Uno. Questa è una premessa alla serie di esperienze che abbiamo in programma di fare approfittando dei nostri abbinamenti. L'olio che lanceremo nel 1974-75 sarà il risultato delle esperienze fatte nelle corse ed è già in programma una serie di specifici test».

Pensando a questa prima intervista agli sponsor, ci eravamo posti come obiettivo di verificare quanto una Società venga ripagata del denaro che investe. Non c'è dubbio che per la Fina una esperienza di questo genere ripaghi già ampiamente lo sforzo. Una curiosità però: spesso si sente dire che oli e benzine in commercio sono tutti uguali tra loro. E' vero questo? L'ingegner Fano sorride: è troppo facile per lui che pro-

toposti ad una serie di domande sulle malattie di moda. «Per quanto riguarda i lubrificanti non è assolutamente vero: le formulazioni sono anche sostanzialmente diverse. Si pensa che siano uguali solo perché sono compatibili e quindi possono essere sostituiti o mescolati uno con l'altro. E' però vero quando si dice che certi oli sono migliori di altri. Lo stesso discorso vale per le benzine: esistono differenze non sostanziali ma importanti in termini di prospettive tecniche offerte alla società che le produce. Le società petrolifere si comportano un po' come le Case automobilistiche che possono decidere di produrre motori con cilindri in linea, a V, piatti ecc.. Sono tecnicamente diversi ma il risultato è sempre quello di motori ottimi».

Ci saranno sempre sponsor per l'automobilismo? Col ruolo che i finanziatori giocano oggi nella possibilità di un continuo sviluppo tecnico e di partecipazione c'è d'aver paura solo a pensare che un giorno gli sponsor possano sparire.

E' interessante sapere cosa ne pensano i giovani sponsor

è la campagna denigratoria nei confronti dell'automobilismo condotta da certi giornali e dalla TV.

«Noi non siamo ancora molto esperti di corse ma da quello che abbiamo potuto vedere non è assolutamente giustificato continuare a mettere in risalto solo gli incidenti, fortunatamente rari, dimenticando la parte sportiva e soprattutto quello che accade in decine di altri campi. In montagna si può andare a cacciarsi nei rischi più gravi e poi mobilitare soccorritori ed elicotteri per farsi salvare, col paracadute ci si può buttare aprendolo a pochi centimetri da terra. Chiunque può comprarsi una macchina veloce, magari il giorno dopo aver preso la patente, e sterminare intere famiglie per un salto di corsia. Tutto questo e molto altro viene dimenticato. L'incidente nell'automobilismo invece non passa mai inosservato e spesso ha l'onore della prima pagina.

«Ecco cosa potrebbe scoraggiare uno sponsor, l'ostinato e non obiettivo anti-automobilismo di molti mezzi di comunicazione del nostro Paese».

La FINA Italiana ha trascinato le consorelle mondiali

«Oggi come oggi la nostra posizione non è tale da poter imporre un pilota a Surtees. Siamo entrati da poco nelle corse, non siamo l'unico sponsor della squadra ed abbiamo ritenuto bene di affidarci all'esperienza ed alle decisioni di Surtees e di Williams per quanto riguarda la scelta dei piloti. Poi c'è de Adamich...».

Già, de Adamich. L'impressione avuta da molti è che il Campione d'Italia sia rimasto escluso dal banchetto della ingrandita torta Fina.

«La simpatia, la fiducia e l'amicizia che abbiamo per Andrea ci ha portati a seguirlo e la sua capacità di vedere ed esporre le cose è stata un aiuto fondamentale per giungere alle decisioni che abbiamo prese. Andrea corre in F. 2 con la nostra macchina come nel '72 ed i nostri rapporti con lui non sono minimamente mutati».

E Pagnossin? Sul comunicato stampa che è stato distribuito da voi la F. 1 di Pagnossin non è inclusa. Significa che avete interrotto i rapporti?

«No, non sono interrotti, stiamo ancora trattando. C'è stata la circostanza antipatica

Ma alla FINA c'è entusiasmo sincero e passione oltre all'obiettivo di ottenere un vantaggio commerciale. «Svolgeremo tutto un programma pubblicitario e promozionale per sostenere questo sforzo. Produrremo anche magliette, giacche, ombrelli da mettere nei Fina-Shops. Tutto quello che faremo e che l'automobilismo ci offrirà servirà per consolidare definitivamente la nostra immagine. E' un programma ambizioso che non si limiterà solo al 1973. Ma c'è anche un'altra cosa che ci spinge ad insistere: l'entusiasmo di tutti noi che abbiamo trovato nelle corse non un mondo di divi ma tanti nuovi amici. Surtees, Williams, Andrea, Ganley, sono persone cortesi e simpatiche che danno una dimensione umana all'automobilismo».

Allora è gente a cui fa piacere dare i soldi!

«Quando bisogna darli è meglio darli a gente simpatica».

Galletti, Carnevali e Fano sono contenti della scelta fatta, ormai ne fanno parte ed è con questo entusiasmo che brandiscono l'ariete contro i concorrenti.

Gabriela Noris

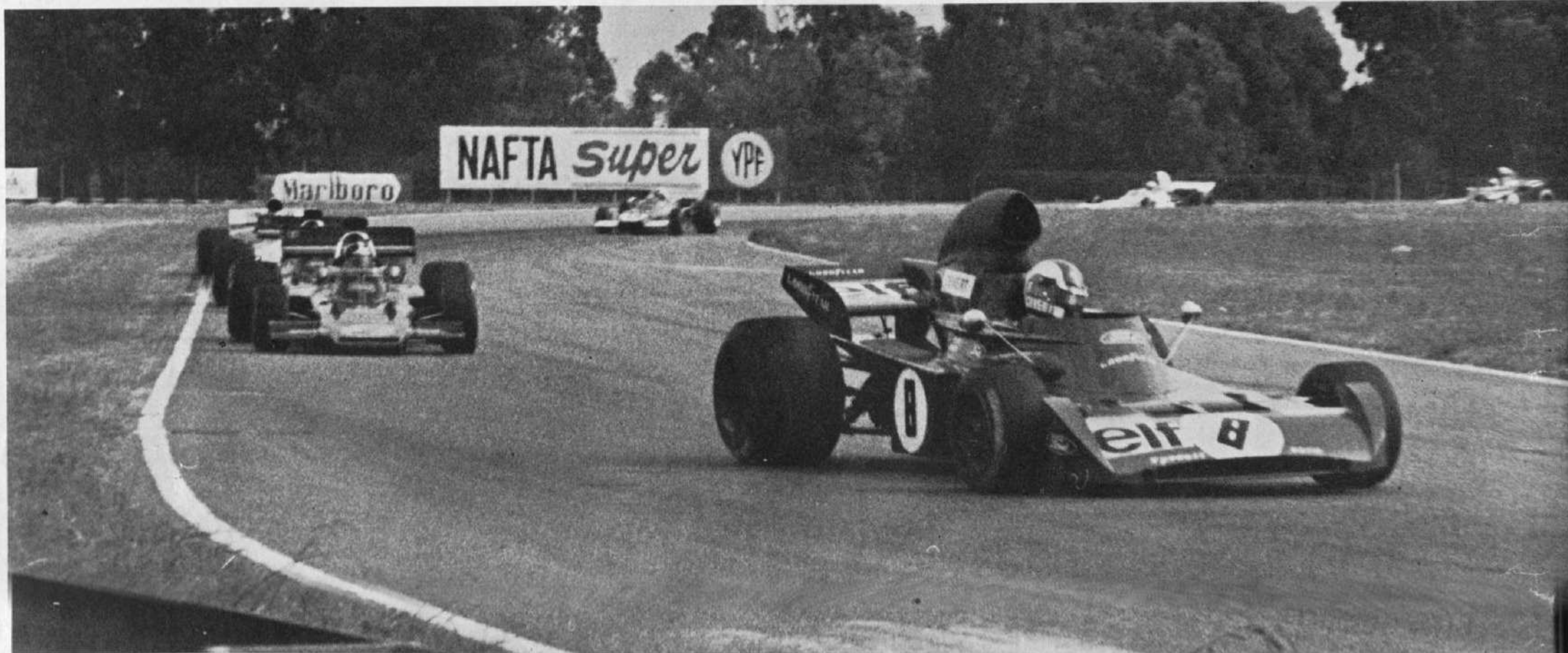


Pensierosi
i ferraristi durante
le prove.
Ickx e Merzario
si rilassano ai box



La polemica
sulle macchine
«vecchie»

It is a long



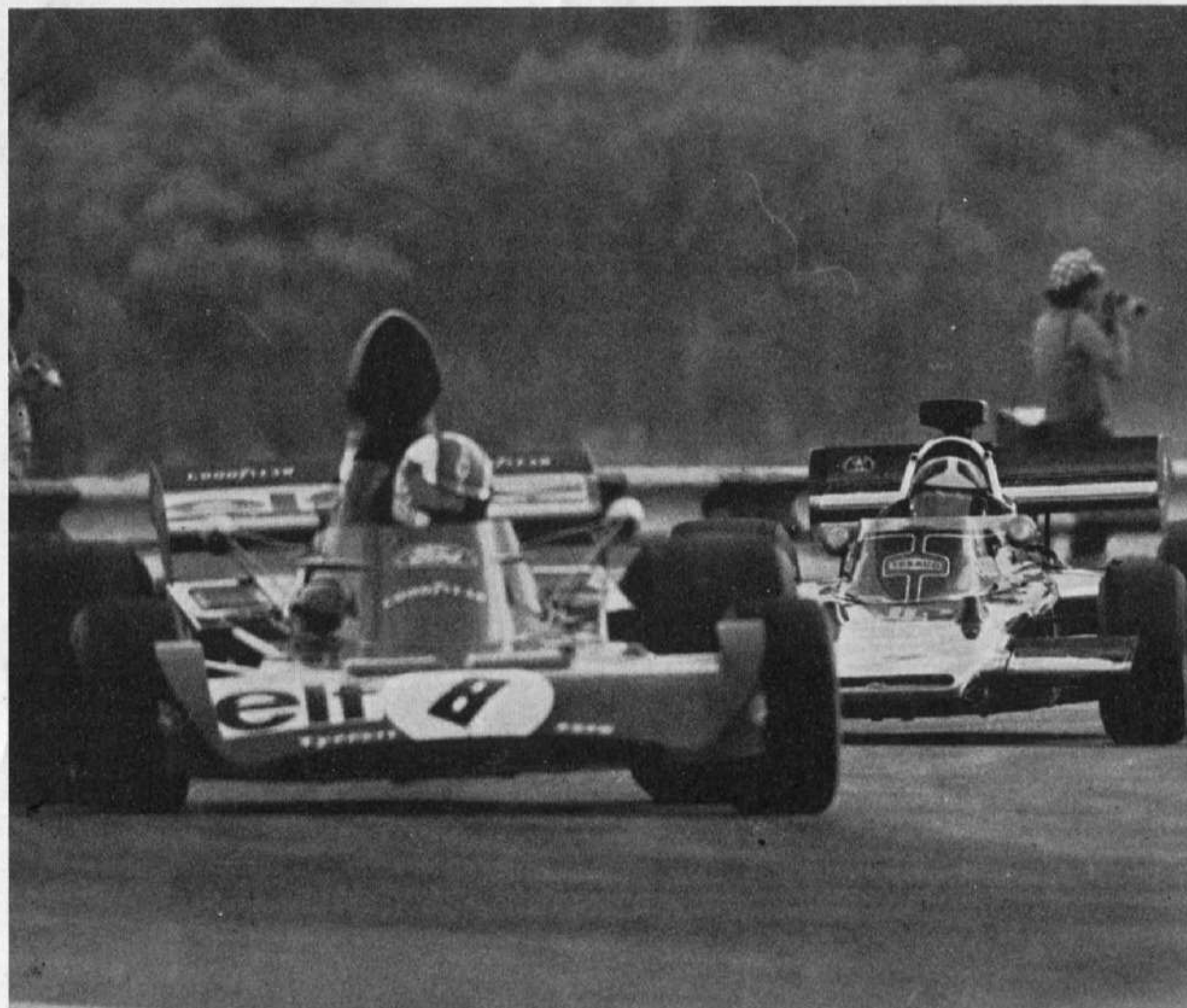
DALL'INVIATO

BUENOS AIRES - Forse lo sventolio delle bandiere giallo-verdi che i diecimila brasiliani agitavano sul circuito di Buenos Aires ha contribuito a dare ancor maggiore « carica » a Emerson Fittipaldi, nella sua favolosa impresa di domenica 28 gennaio! Può darsi, ma è certo che in ogni caso egli ha compiuto una impresa di rilievo eccezionale, con una dimostrazione di superiorità personale che gli stessi avversari gli hanno volentieri o no riconosciuto.

Pareva, l'anno scorso, che le sue vittorie che hanno portato al titolo mondiale fossero state favorite dalla imperfetta messa a punto delle macchine avversarie e soprattutto di quella del campione in carica, Stewart. Anche talune disgraziate circostanze che hanno colpito le Ferrari, come a Brands Hatch ed a Monza, erano messe nel conto delle circostanze fortunate che hanno favorito Fittipaldi e la Lotus.

Cosicché, alla fine, pur se tutti erano lieti della affermazione di un campione di questa sorta, non si poteva davvero dire che egli avesse dominato incontestabilmente. Tanto più che nelle due ultime gare americane è di nuovo venuto fuori lo Stewart di sempre con due vittorie che hanno ovviamente fatto riaccendere le discussioni, pur se era evidente a tutti che la dif-

Subito dopo la partenza, la situazione alle spalle di Regazzoni è fluidissima, con Cevert assieme al duo Lotus-JPS composto da Fittipaldi e Peterson, poi Beltoise, Ickx e l'altra Tyrrell di Stewart...



... poi Fittipaldi e Cevert si ritroveranno, a tre quarti di gara, in lotta, ed il francese non potrà resistere alla veemente azione del campione del mondo che lo supererà a pochi giri dal termine

ferenza di rendimento delle due marche di pneumatici avevano creato degli squilibri troppo marcati.

Adesso però i grandi, escluso Regazzoni, hanno tutti le stesse gomme e così anche questa obiezione cade, poiché semmai si può dire che sono i nuovi venuti alla Goodyear ad essere svantaggiati, dovendo adattare le loro macchine alle nuove gomme, che comportano ovvii problemi di comportamento differente rispetto a quelle del 1972.

Vi abbiamo detto la settimana scorsa della sorprendente dichiarazione di Derek Gardner progettista della Tyrrell, che pensa sia tempo di accelerare la messa a punto della sua macchina nuova perché ritiene che quella che adesso usano Stewart e Cevert sia invecchiata. Una dichiarazione sorprendente perché il conto è presto fatto: la Lotus 72 è sulla breccia dal 1970 e cioè da oltre tre anni ed anche se ha avuto delle evoluzioni in sostanza è basilarmente la stessa che guidava Rindt.

Così com'è altrettanto vetusta la Ferrari 312 B2 dalla carriera in fiorata di eventi perlomeno curiosi. Se quindi deve essere considerata invecchiata una macchina che si è vista in gara per la prima volta soltanto sette mesi fa... le altre dovrebbero essere da un pezzo nel museo.

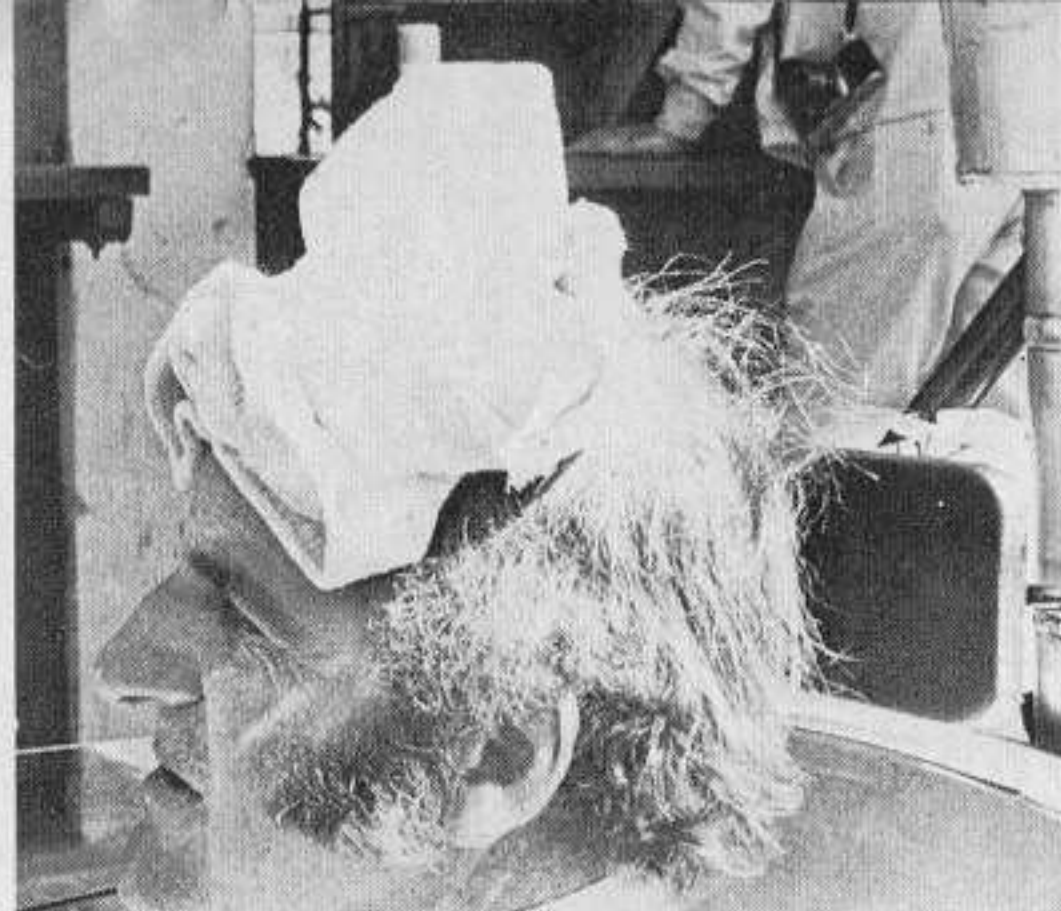
Quel che invece appare più sensato è dire che — tra



Emerson, cappellino Goodyear in testa, ha attorno al collo la prima corona d'alloro della stagione



Denis Hulme riflette sui problemi delle McLaren M 19, e forse pensa alla nuova macchina



way to...

FITTIPALDI



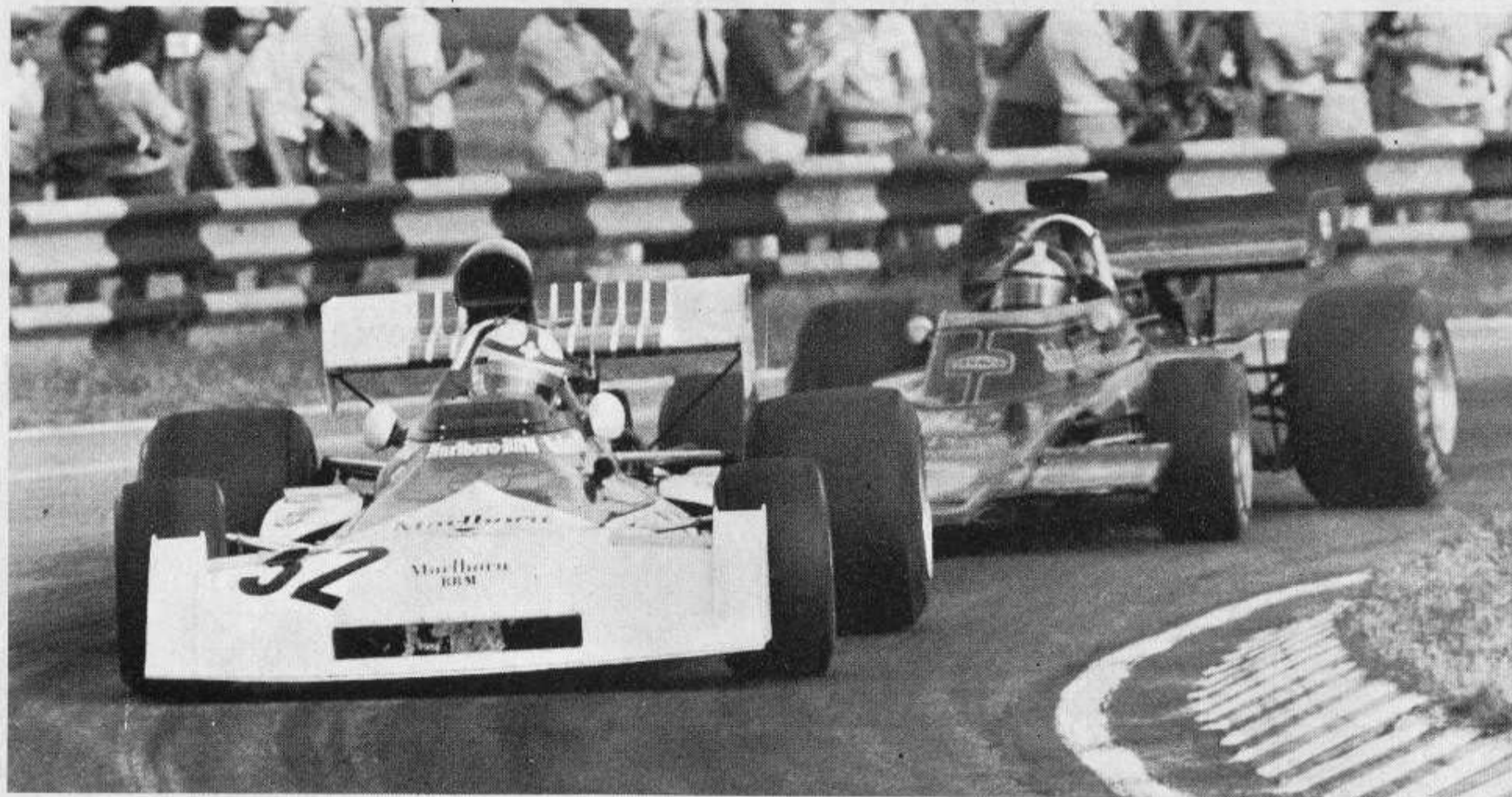
Emerson sta terminando l'ultimo giro, la gioia di Helena e del clan è pienamente giustificata. In primo piano, Peterson — ritiratosi — osserva il volo del berretto che Chapman ha lanciato in aria seguendo un'usanza cui ha fatto l'abitudine nel '72

Finita la corsa, Derek Gardner porge da bere a Francois Cevert, giunto secondo dopo aver guidato a lungo la corsa. L'espressione « tirata » del francese dice tutto il suo disappunto per non essere riuscito, nonostante ogni sforzo a rivincere un Gran Premio

gomme e motori superiori a quelli di cui disponevano gli altri — per Stewart ed anche Cévert le cose sono state facilitate, e così certi risultati sono arrivati. Tra l'altro, ci pare interessante ricordare come Stewart stesso, proprio in casa nostra durante la premiazione di AUTOSPRINT abbia francamente dichiarato che ringraziava la Ferrari per avergli lasciato vincere il titolo 1971, che proprio non era nei programmi.

Quindi non si tratta certo di una inferiorità del suo mezzo se Stewart non è stato capace di resistere a Fittipaldi nella veemente battaglia che il brasiliano ha scatenato, ma di sicura superiorità dell'uomo. E' chiaro che il titolo conquistato e magari anche quella componente psicologica di cui dicevamo, hanno esaltato ancora di più le qualità di Fittipaldi, ma è altrettanto chiaro che sono le sue qualità che hanno fatto il risultato di Buenos Aires.

Insomma, comunque la si giri, è Fittipaldi che risulta superiore. E nessuno può smentirlo. Anche lui, come gli altri, è soggetto alle prestazioni della macchina e se tra poco risulterà che le nuove vetture che saranno immesse sulle piste saranno superiori alla sua, anche lui dovrà far da comprimario. Tuttavia, ciò non toglierà niente alle sue personali qualità. Oggi come oggi, tutto ben esaminato, la strada per arrivare



Sopra, Fittipaldi alle prese con Regazzoni dopo il rientro in gara di quest'ultimo, che si era fermato a cambiare un pneumatico. Sotto, il momento «clou» della gara: Fittipaldi si appresta a superare Stewart



al Fittipaldi appare molto lunga, per coloro che lo vogliono insidiare. It is a long way... to Fittipaldi.

Con questo vi abbiamo implicitamente detto quello che è apparso a Buenos Aires per quanto riguarda le macchine che si sono battute per le prime posizioni. Dovremo aspettare che venga in pista la nuova Ferrari e la nuova Lotus per vedere chi delle due avrà ottenuto un risultato capace di ridare supremazia. E con questo diciamo anche che potrebbe darsi che per Ickx venga finalmente il momento di potersi esprimere totalmente anche su quei circuiti che alle qualità umane concedono poco, e non soltanto su quelli come il Nurburgring sui quali l'uomo può sopprimere (se ha qualità superiori) alle manchevolezze del mezzo.

Ickx nel « Ring » lo ricordano tutti, ma egli non è soltanto uno specialista di questo circuito splendido, essendo stato altrettanto magnifico su piste disparate, come Spa o Monza, o Le Mans, quando il mezzo gli ha permesso di andare a fondo delle sue risorse. Il confronto almeno coi suoi compagni di squadra è stato spesso istruttivo a questo proposito. Ci dobbiamo perciò chiedere cosa sarebbe capace di fare

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 14



CONTINUAZIONE

Ricostruita l'altalena dei 96 giri

10. GIRO

1. REGAZZONI BRM m. 163,228
2. CEVERT (Tyrrell) a 1"10
3. FITTIPALDI E. (Lotus)
4. PETERSON (Lotus)
5. BELTOISE (BRM)
6. STEWART (Tyrrell)
7. ICKX (Ferrari)
8. HULME (McLaren)
9. REVSON (McLaren)
10. REUTEMANN (Brabham)
11. FITTIPALDI W. (Brabham)
12. LAUDA (Surtees)
13. PACE (Surtees)
14. MERZARIO (Ferrari)

N.B. - Galli ritirato al 1. giro per rottura cinghia pompa benzina.

20. GIRO

1. REGAZZONI m. 164,236
2. CEVERT a 0"85
3. FITTIPALDI E. a 1"42
4. PETERSON a 2"05
5. STEWART a 3"28
6. BELTOISE a 5"89
7. ICKX a 10"76
8. REVSON
9. HULME
10. FITTIPALDI W.
11. LAUDA
12. MERZARIO
13. JARIER (March)
14. BEUTTLER (March)

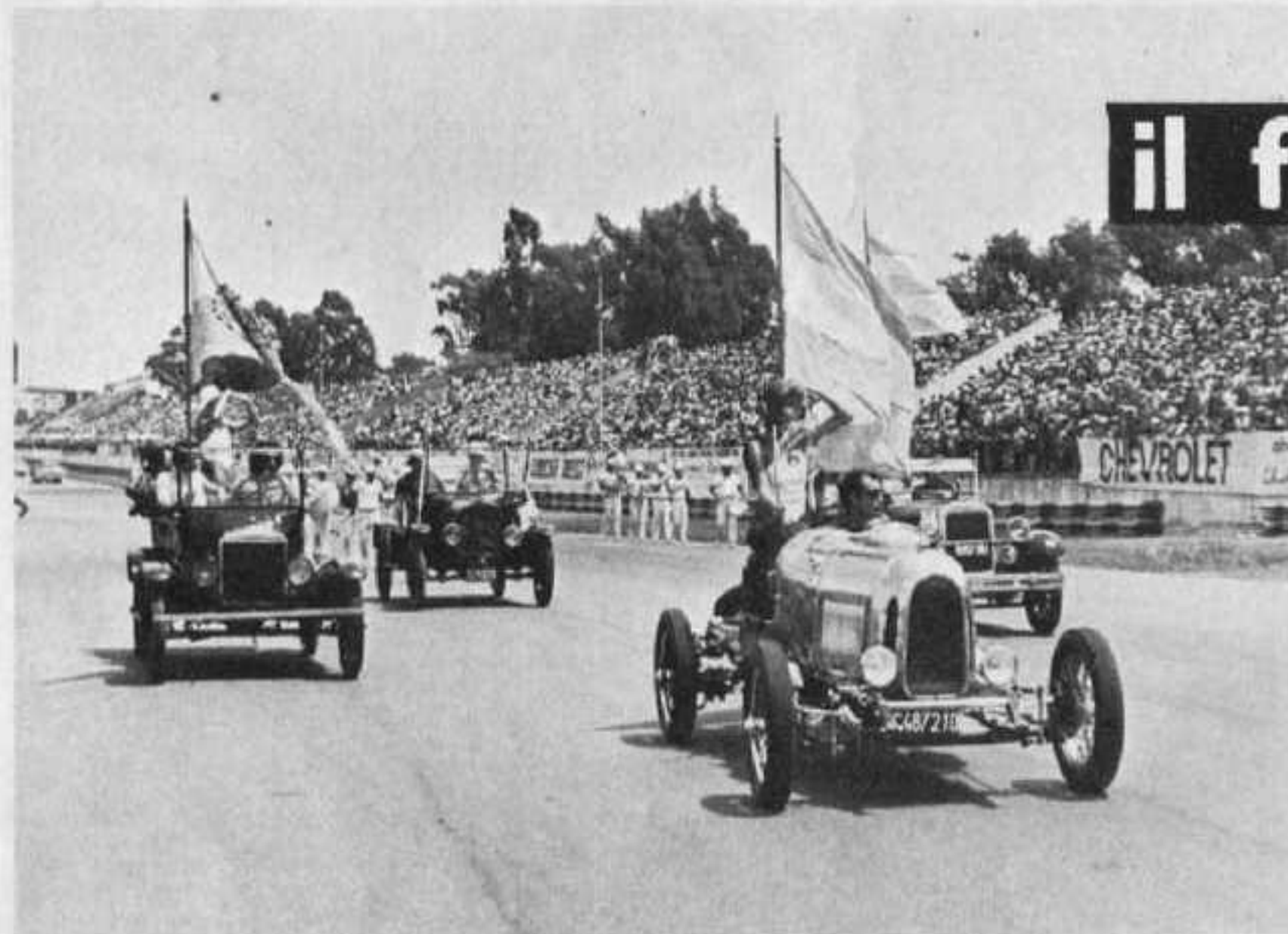
30. GIRO

1. CEVERT m. 164,427
2. REGAZZONI a 1"01
3. FITTIPALDI E. a 1"24
4. STEWART a 1"42
5. PETERSON
6. BELTOISE
7. ICKX
8. REVSON
9. HULME
10. FITTIPALDI W.
11. LAUDA
12. MERZARIO
13. JARIER
14. BEUTTLER

40. GIRO

1. CEVERT m. 164,973
2. STEWART a 1"88
3. FITTIPALDI E. a 2"36
4. PETERSON a 5"92
5. REGAZZONI a 14"95
6. BELTOISE a 15"63
7. ICKX a 19"68
8. REVSON
9. HULME
10. FITTIPALDI W.
11. LAUDA
12. MERZARIO
13. JARIER
14. BUTTLER

il film



Per ingannare l'attesa, anche a Buenos Aires hanno fatto una sfilata di vecchie vetture, con banda musicale, stendardi ed altre piacevolezze. Per fortuna il caldo è stato sopportabile, con una lieve brezza



Il teleobiettivo «schiaffa» lo schieramento di partenza, un momento prima del via. Da sinistra, si notano Regazzoni, Ickx, Fittipaldi, che è anche lui in prima fila, Cevert, Stewart ed Hulme



A sinistra, Stewart ha passato Ickx, che a sua volta precede le McLaren di Hulme e Revson e la Brabham di Reutemann. Anche le Brabham non si sono dimostrate molto efficienti. Sopra, ancora la Ferrari di Ickx precedere la McLaren di Peter Revson. Sotto: Colin Chapman si complimenta con il suo nuovo pilota, Peterson

CONTINUAZ. DA PAGINA II

adesso Ickx se avesse una macchina uguale a quella di Fittipaldi.

Diciamo di Ickx perché ci sembra a conti fatti che sia lui l'avversario diretto di Fittipaldi per la stagione 1973 e non tanto Stewart. Può darsi che lo scozzese accusi il riacuirsi dei suoi malanni fisici, o può darsi che abbia davvero in mente di abbandonare alla fine dell'anno e quindi si rifiuti di correre rischi (cosa che tra l'altro non ha mai fatto), ma è certo che a Buenos Aires Stewart era al massimo sullo stesso piano di Cévert e non più. Il che lo pone un pochino sotto agli altri, ammenoché non si voglia dare per scontato che Cévert è diven-

tato improvvisamente grandissimo, cosa che appare almeno poco probabile.

Naturalmente è prestissimo per fare delle considerazioni sensate sul campionato 1973, ma ad intuito diciamo che sarà una bella stagione, con protagonisti Fittipaldi, Ickx e anche Regazzoni, che pur con qualche sbalzo di rendimento è uomo da voler essere sempre in prima fila.

Aspettavamo Carlos Pace, tra quelli che si prevedeva fossero in prima linea, e vedrete che ci sarà presto. Solo che lui e Hailwood a Buenos Aires avevano dei grossi problemi da risolvere con le loro macchine nuove che Surtees ha costruito e che proprio non andavano. Pensiamo che si tratti di qualche grosso errore, di quelli macroscopici



che sono facilmente rimediabili, non di quei problemi indefiniti che affliggono talvolta i costruttori. E' molto probabile a nostro avviso che vi sia un errore di calcolo aerodinamico, e siamo quasi sicuri che nelle prossime gare le Surtees saranno differenti. Dopo di che anche Pace e Hailwood saranno lì a dar fastidio.

Lo stesso avverrà per le nuove Brabham, che qui erano del tutto fuori posto. E chissà che non si aggiunga qualcun altro.

Restano le McLaren e le BRM. Le McLaren hanno avuto a Buenos Aires una somma tale di inconvenienti che basta a far la provvista per tutto l'anno. La corsa è stata molto dura per loro, perché da tempo quelli della

50. GIRO

1. CEVERT
2. STEWART a 2"16
3. FITTIPALDI E. a 2"65
4. PETERSON a 6"59
5. ICKX a 27"19
6. REVSON a 32"25
7. REGAZZONI a 33"99
8. BELTOISE
9. HULME
10. FITTIPALDI
11. LAUDA
12. MERZARIO
13. JARIER
14. BEUTTLER

60. GIRO

1. CEVERT m. 165,477
2. STEWART
3. FITTIPALDI E.
4. PETERSON
5. ICKX
6. REVSON
7. HULME
8. BELTOISE
9. FITTIPALDI W.
10. LAUDA
11. MERZARIO
12. REGAZZONI
13. BEUTTLER
14. JARIER

70. GIRO

1. CEVERT
2. STEWART
3. FITTIPALDI E.
4. ICKX
5. REVSON
6. HULME
7. BELTOISE
8. FITTIPALDI W.
9. REGAZZONI
10. MERZARIO
11. BEUTTLER
12. PETERSON
13. LAUDA
14. JARIER

80. GIRO

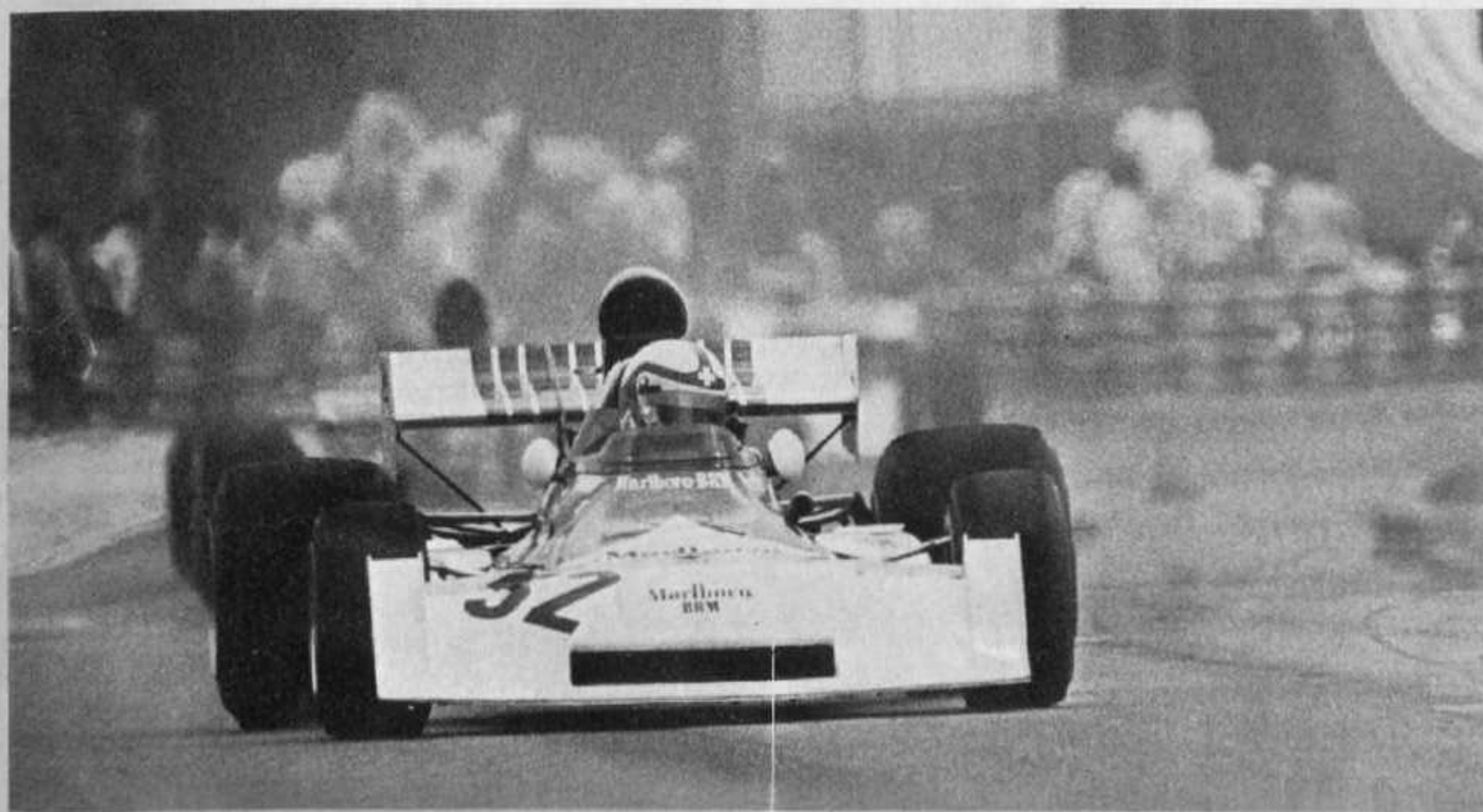
1. CEVERT
2. FITTIPALDI E.
3. STEWART
4. ICKX
5. REVSON
6. HULME
7. FITTIPALDI W.
8. REGAZZONI
9. BELTOISE
10. MERZARIO
11. BEUTTLER
12. JARIER

90. GIRO

1. Emerson Fittipaldi; 2. Cevert;
3. Stewart; 4. Ickx; 5. Hulme;
6. Fittipaldi W.; 7. Regazzoni; 8. Revson; 9. Merzario; 10. Beuttler.

96. GIRO

1. Emerson Fittipaldi, m. 165,688;
2. Cevert a 4"69; 3. Stewart a 33"19; 4. Ickx a 42"57; 5. Hulme a 1 giro; 6. Fittipaldi W. a 1 giro; 7. Regazzoni a 3 giri; 8. Revson a 4 giri; 9. Merzario a 4 giri; 10. Beuttler a 6 giri; 11. Jarier n.c. (84 giri); 12. Beltoise n.c. (79 giri); 13. Ganley n.c. (79 giri); 14. Peterson n.c. (67 giri).



Regazzoni (a sinistra) ha lasciato notevole impressione alla prima uscita in corsa con la BRM. Qui sopra, eccolo costretto alla sosta al box in seguito all'affievolimento della gomma posteriore sinistra



Galli, con la Iso-Marlboro, ha fatto solo un giro



Hailwood ha avuto molti guai con la Surtees



Sopra, Beuttler in testa-coda. Sotto, Merzario porta sulla tuta l'emblema del suo «Casco d'Oro» '69



Peterson, ritiratosi al 67.mo giro, ha dimostrato come le JPS non siano a punto alla stessa maniera



Merzario ha conquistato con intelligenza e tenacia un buon 9. posto. Dopo aver «imbarcato» terriccio ed erba nella presa d'aria ed aver visto temperature altissime, ha in seguito ridotto l'andatura



McLaren avevano dimenticato le piccole noiose questioni derivanti da cattiva preparazione. Un giorno o l'altro doveva accadere, ed è accaduto. Comunque anche per Revson e Hulme è in arrivo una macchina nuova e quindi ecco due altri candidati alle trincee di prima linea.

Per la BRM le cose vanno già abbastanza bene, con l'avvento di Regazzoni. La macchina ha subito soltanto poche modifiche aerodinamiche e di motore, ma materiale nuovo, e certo migliore, è in preparazione, quindi anche per la loro strutturazione più adatta ai percorsi veloci e medio-veloci in Brasile e Sud Africa dovrebbero andar bene. Solo che avranno sempre il problema della differenza di gomme rispetto

alle altre migliori, problema che ci sembra sia in via di soluzione.

La Firestone, infatti, dopo il periodo di sbandamento seguito alle note vicende dell'autunno, sta rinserrando le fila ed i suoi tecnici rimasti sono quelli migliori che aveva. Si è già visto a Buenos Aires come in rendimento assoluto le Firestone fossero almeno buone come le Goodyear, e in avvenire le posizioni saranno almeno di parità. A proposito di gomme ripetiamo quello che abbiamo detto sopra: adesso che sono in tanti ad avere la stessa marca non vi sono più superuomini e supersquadre. Vi dice niente?

A noi dice proprio che... it is a long way to Fittipaldi.

f. l.

La rabbia di ICKX

Buenos Aires - I brasiliani si sono portati a casa il trionfo. Lo avevano desiderato e fatto capire con la presenza di migliaia di tifosi che hanno fatto il diavolo a quattro quando Fittipaldi ha preso il volo. E' stato tutto un carnevale vedere i loro movimenti e sentire i loro canti.

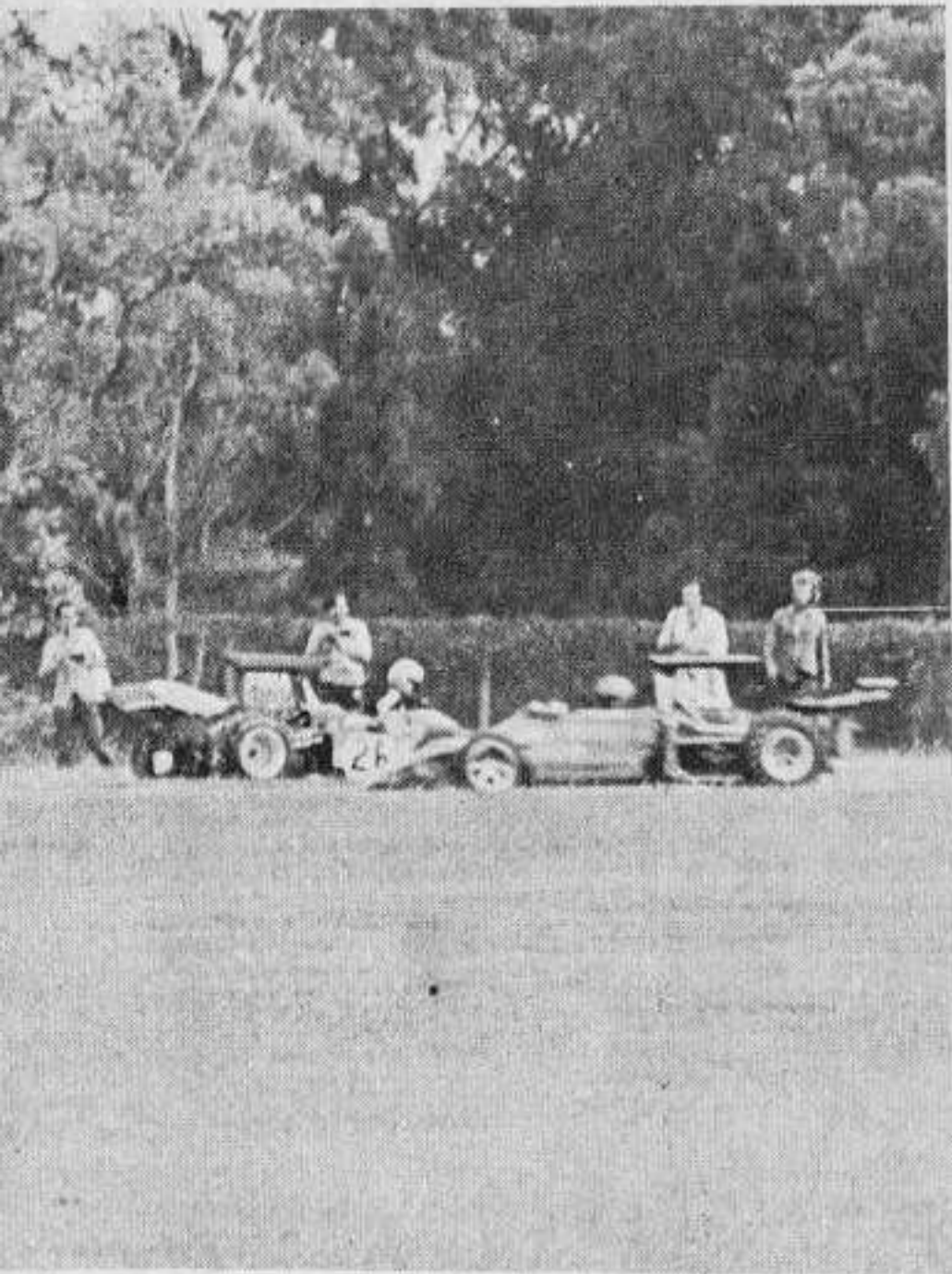
Da parte argentina, dopo il lancio di migliaia di corlandoli quando Reutemann è partito per portarsi al via, è stato bello vedere la serie di lanci lungo le tribune che portano al curvone e le grida inneggianti al pilota. Anche in Argentina l'automobilismo comincia ad avere lo stile del calcio. La folla urla e grida e canta al pilota come lo fa con i calciatori. Poi, dopo solo 16 giri sono tutti ammutoliti: cominciava l'era brasiliana.

Dicevo nello scrivere della corsa, della rabbia di Ickx: finita la gara il belga ha frenato subito dopo i boxes ed ha cercato di entrare dalla parte posteriore. Davanti a lui Ganley ha accettato subito l'ordine di spegnere il motore e di spingere la macchina, quando il commissario lo ha fatto capire a Ickx questi ha accelerato, ha sfiorato la gamba dell'uomo ed è entrato veloce in mezzo alla gente, non importandogli un fico della ressa e della gente che saltava da una parte all'altra come birilli.

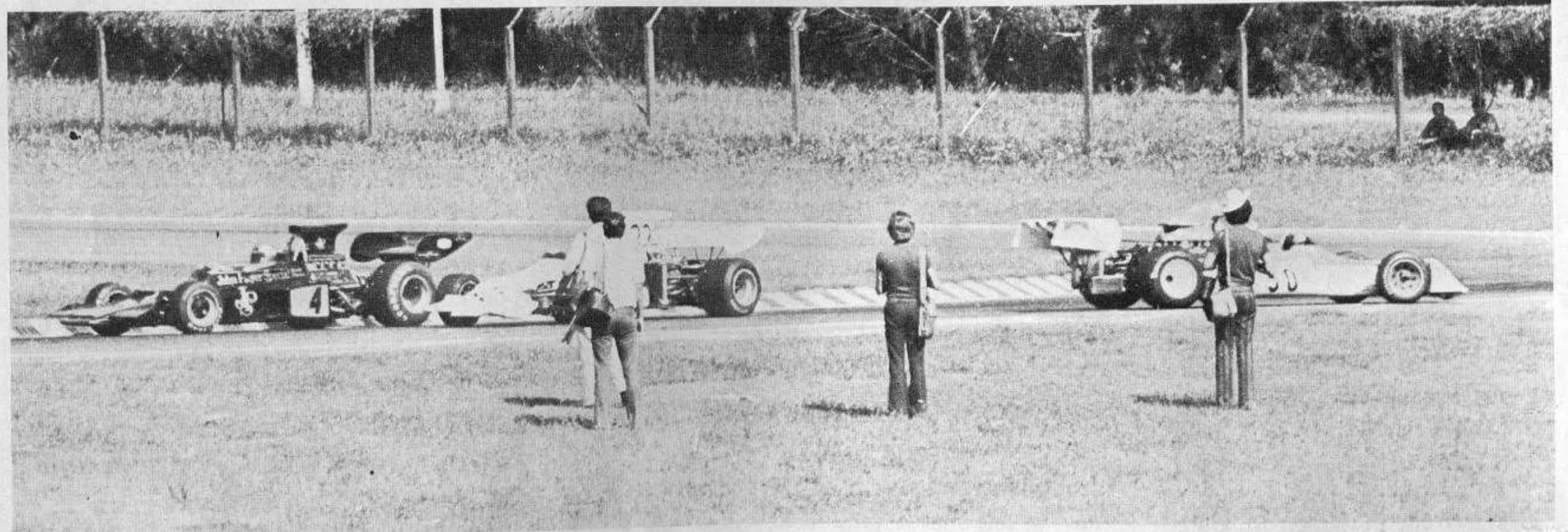
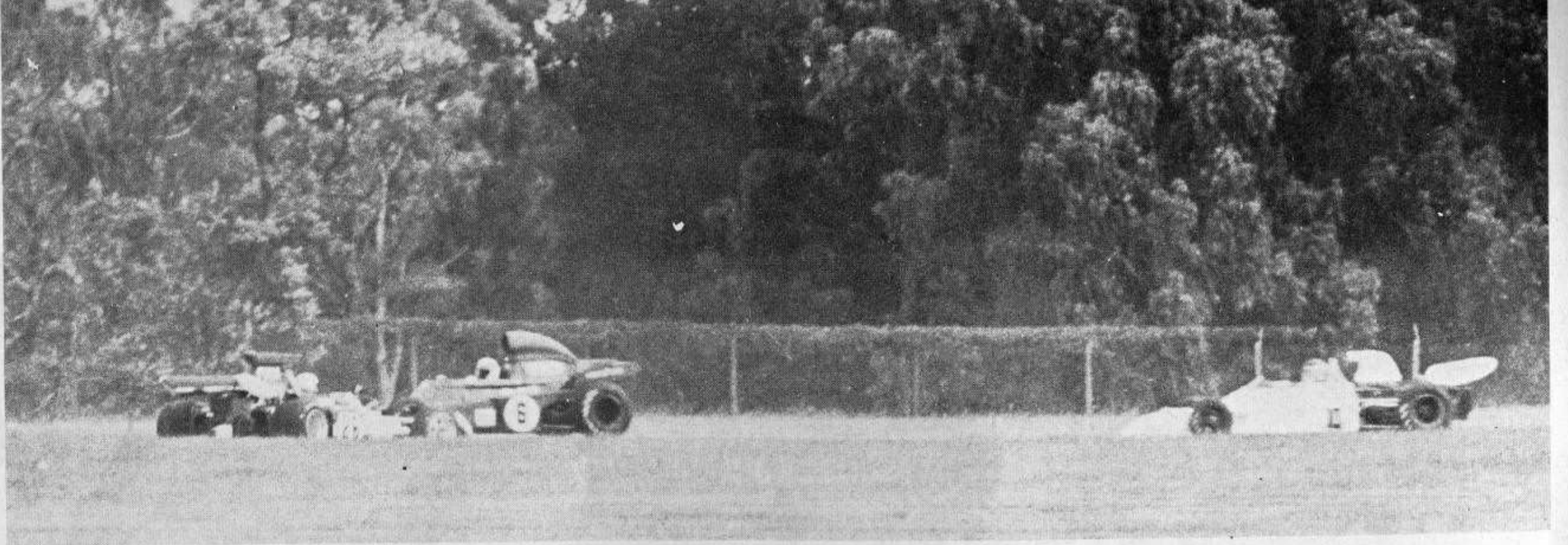
La sua faccia era tutta rabbia. Solo lui saprà il perché. Prima della gara sembrava, e lo abbiamo detto, tranquillissimo, poi di colpo gli è saltato fuori il suo carattere. Peccato, veramente peccato. I giornalisti brasiliani accorsi in gran numero per l'evento non stavano nella pelle dalla contentezza. Le telescriventi sono diventate calde come il motore di Fittipaldi, gridavano, urlavano con la loro voce gutturale. Gli altri giornalisti protestavano perché non potevano lavorare.

Già è notte, e l'autodromo diventa silenzioso: vincitrici o battute le macchine riposano finalmente, mentre la gente cotta dal sole si allontana contenta per lo spettacolo. In Brasile sarà certamente un carnevale e penso che colonne di macchine sfileranno suonando a tutto spiano. Hanno vinto e fanno bene. Un popolo contento dei suoi trionfi è da ammirare, e i brasiliani sono sotto questo punto di vista della gente che ha veramente diritto di vivere.





I due testa-coda in gara di Hailwood: il primo, a destra in alto, dove lo vediamo schivato da Stewart e Reutemann. Il secondo, qui sopra, nello stesso punto, per rottura di un semiasse. Qui accanto, Beltoise girato mentre passano Peterson e Beuttler



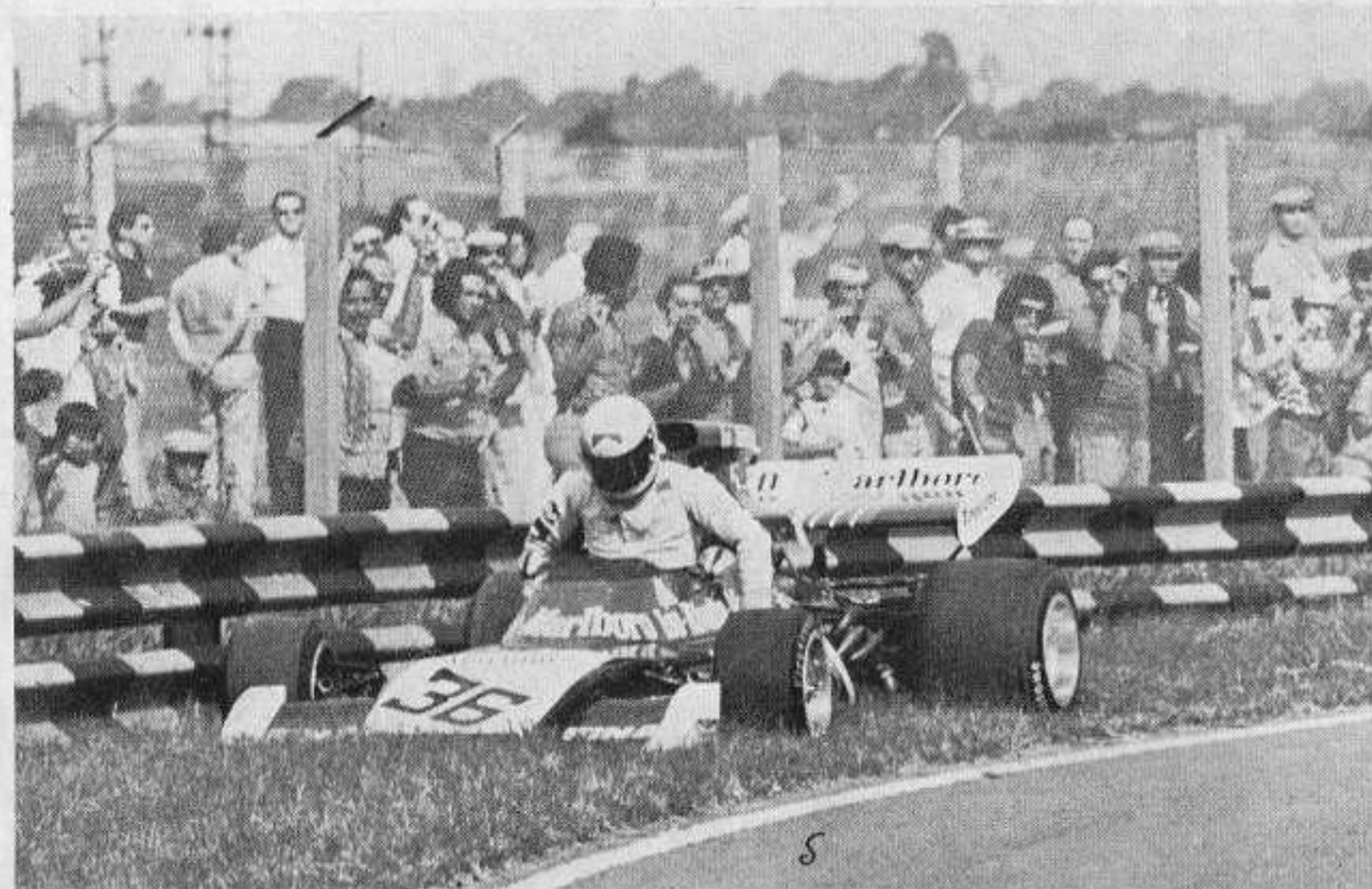
«Unificazione» del tifo sud americano

100 milioni d'incasso a BAIREs

BUENOS AIRES - Tutti i giornali sono un inno al trionfo di Fittipaldi nella prima prova di F. 1; non lesinano parole per magnificare la sua intelligente corsa. Con una palese soddisfazione latinoamericana affermano che, a tenuta di macchina, questo continente avrà campione del mondo per lungo tempo. E' stata messa da parte ogni polemica nazionale col Brasile ben comprendendo che in questo momento, come ai tempi argentini con Fangio, è la vicina Nazione che tiene alta la bandiera sudamericana.

Pur comprendendo bene le situazioni create in corsa incolpano Stewart di aver tenuto Fittipaldi alla sua ruota per oltre trenta giri, non dandogli il passo, pur vedendo certamente dagli specchietti i gesti che Emerson faceva da dietro per avere pista libera. Criticano pure i banderilleros, che non vedevano la necessità di luce blu, ma lasciavano che il castigato Emerson spingesse con le sue ruote quelle di Stewart in un gesto di rabbia. Poi, quando è passato, lo spazio fra le tre vetture si è aperto come se la JPS avesse tanti cavalli di più da permettersi di distanziarsi di circa 150 metri in solo mezzo giro.

Chiesto a Stewart il perché di questo suo ostruzionismo, egli ha risposto candidamente che sono cose normali in corsa e non ha dato peso alla questione. Che poi fra i due piloti non esistesse rancore si è visto sul podio della premiazione quando si sono abbracciati, stretti in mano varie volte e, Fittipaldi, dopo averlo ben bagnato di champagne, gli ha messo infine, calcandolo fin



Sopra, Galli esce dalla sua macchina, ammutolito, durante il primo giro di gara. Sotto, a sinistra, Froilan Gonzales e Carlos Pairetti, addetti al semaforo box. A destra, la signora Cahier, moglie del PR della Goodyear, cuce il marchio della casa sulla tuta di Ickx



sugli occhi il berretto. Sono partiti poi assieme Emerson, Helena Fittipaldi e Stewart, per San Paolo.

Il trionfo di Fittipaldi non ha lasciato dubbi. Anche la votazione dei giornalisti per il Trofeo «Rosso e Bianco» della combattività ha trovato unanimità sul nome del brasiliano.

Molto ponderata la corsa di Ickx: il motore di Maranello suonava bene ma la vettura non mostrava certo una tenuta di strada molto convincente. Il successo dell'organizzazione ha assicurato anche la parte economica: sette ore prima della partenza non esisteva un solo biglietto in vendita e un incasso di circa 100 milioni di lire premia lo sforzo dei giornalisti.

Salvata la parte finanziaria non sarà difficile già pensare con tutta serietà nel futuro e preparare la prossima gara che dovrebbe essere effettuata sul circuito n. 18, più lungo e meno sinuoso, per dare possibilità a tutti di fare la loro corsa. Infatti la lezione Stewart-Fittipaldi indica pienamente che se il corridore che insegue non trova uno spiraglio (se non nel caso che il suo avversario entri lungo in curva o si metta nel mezzo un ritardatario) l'attuale pista scelta non permette il sorpasso fra due vetture in lotta diretta. La leggera «biscia» fatta da Stewart ha inchiodato Emerson per lunghi giri e certamente ha dovuto sudare le proverbiali sette camicie per poter metterselo alle

spalle, mentre un circuito più lungo come quello in cui si corre la 1000 Km permetterebbe oltre ai sorpassi, anche un maggior sviluppo di potenza dei motori 12 cilindri che non hanno sfogo in un circuito molto sinuoso. Le Ferrari ne hanno soprattutto pagato lo scotto.

Date le nuvole che sembravano oscurare il cielo, molte vetture si sono presentate in circuito con le gomme da pioggia, poi con veloce lavoro queste sono state sostituite da quelle normali: spiegazioni tecniche date informano che le gomme da pioggia sono state calzate perché il pavimento del cortiletto box era talmente sporco che avevano timore che si potessero bucare. Allora gomme grosse e cambio rapido in pista. Il bollettino meteorologico, un quarto d'ora prima della partenza ha annunciato cambio di vento e di conseguenza niente pioggia per parecchie ore. Da qui il cambio rapido direttamente in pista. (Poi la bufera è arrivata 2 giorni dopo).

Risalto giornalistico anche alla spiegazione data da Nanni Galli sul suo ritiro al primo giro: «Ho sentito che il motore ha fatto "puuuuuuf" e si è fermato e non l'ho potuto far ripartire».

I costruttori locali sono stati tutti occhi e a motori accesi, orecchi. Visto girare per i box con molta attenzione Berta (che non ha perduto dettaglio delle vetture che erano ferme nei garage). Certamente ha potuto avere idee nuove dalle macchine, ma quello che sarà difficile poter avere qui sono i metalli che usano in Europa, che difficilmente si trovano e le dogane sono ostiche a far entrare. Ma certamente qualche novità potrà applicarla anche se le vetture erano le stesse praticamente dell'anno scorso. Tecnicamente un anno non è passato invano.

Il più addolorato di tutti logicamente era Reutemann: già nelle prove aveva chiesto invece di una terza lunga e una quarta corta una terza corta e una quarta lunga, ma si vede che con il suo inglese i meccanici non lo hanno capito bene e hanno lavorato al rovescio. Così solo 16 giri e lo stop. Durante gli ultimi giri «Lole» era veramente emozionata guardando il lavoro di Fittipaldi e quando anche Cevert è stato lasciato alle spalle, aveva le lacrime agli occhi.

Molte volte, stando ai bordi della pista, si possono imparare molte cose che in corsa non si

vedono. La gente ha capito il dramma di questo ragazzo e io ha applaudito moltissimo, poi il suo favore e il suo incitamento è andato direttamente a Fittipaldi. Mentre all'inizio della corsa le tribune erano divise in brasiliani ed argentini, alla fine la tribuna era tutta fittipaldiana senza differenza di nazionalità. E non poteva essere altrimenti perché lo spettacolo dato da Emerson è stato tanto grande che non vi era altra alternativa.

La lotta per la distribuzione dei cappellini di tela è stata intensa fra Fiat e Marlboro: onestamente non sapremmo chi ha vinto la bagarre pubblicitaria, ma detti elementi devono essere



Un altro dei piccoli segreti di Merzario: un sistema di blanda ossigenazione prima della partenza, che pare sia molto utile

stati distribuiti a migliaia, perché non vi era spettatore che non ne avesse uno in testa. La Marlboro poi ha fatto venire in Argentina anche la sua miss, una magnifica ragazza bionda alta e flessuosa che ha portato la bandiera argentina nella sfilata delle bandiere. Il gesto è stato molto apprezzato dal pubblico a sentire dagli «ululati» che sono partiti da tutti i settori quando è passata, aiutata dal venticello che di fronte marcava molto la sua figura. E' servito tutto questo per alleggerire la tensione prima della partenza ed è stato insieme un successo pubblicitario.

Augusto C. Bonzi

GRAN PREMIO
ARGENTINA
«elettronico»

La pagella del COMPUTER

A partire dalla prima prova del campionato mondiale PILOTI '73, il Gran Premio d'Argentina, i piloti partecipanti alle gare mondiali saranno calcolati da AUTOSPRINT con una particolare classifica, da paragonare a quella reale d'arrivo ed alla consueta « pagella » stilata dal nostro inviato. A elaborarla sarà il computer dell'università bolognese, che già abbiamo adoperato per il G.P. di tutti i tempi. L'analisi dei G.P. di quest'anno verrà dai dati risultanti dal comportamento dei piloti in gara, in una valutazione che riequilibra il risultato condizionato, come sempre avviene anche in gare ad altissimo livello, dal fattore « sorte ».

Avremo così una terza graduatoria per poter giudicare il risultato obiettivo di un pilota nell'arco della sua stagione, che non necessariamente dovrà corrispondere sia all'ordine di arrivo sia ai giudizi personali dell'inviato di Autosprint. Dovrebbe anzi trattarsi, essendo elaborata nella settimana successiva con tutte le informazioni possibili, anche successive alla cronaca della gara, di una classifica di merito assolutamente probante. Il fatto che la prima classifica computerizzata dell'anno — questa del G.P. d'Argentina — corrisponda nelle prime quattro posizioni all'ordine di arrivo reale, non può che confermare come quell'ordine di arrivo sia giusto, e veda nelle prime piazze veramente gli uomini migliori e nell'ordine progressivo giusto, cosa che è stata confermata da tutti i commenti.

premia REGAZZONI

E vediamo ora, nella dettagliata analisi del nostro « elaboratore » di dati, Roberto Ghini, come ci si è comportati nell'utilizzare il computer per questo suo nuovo compito:

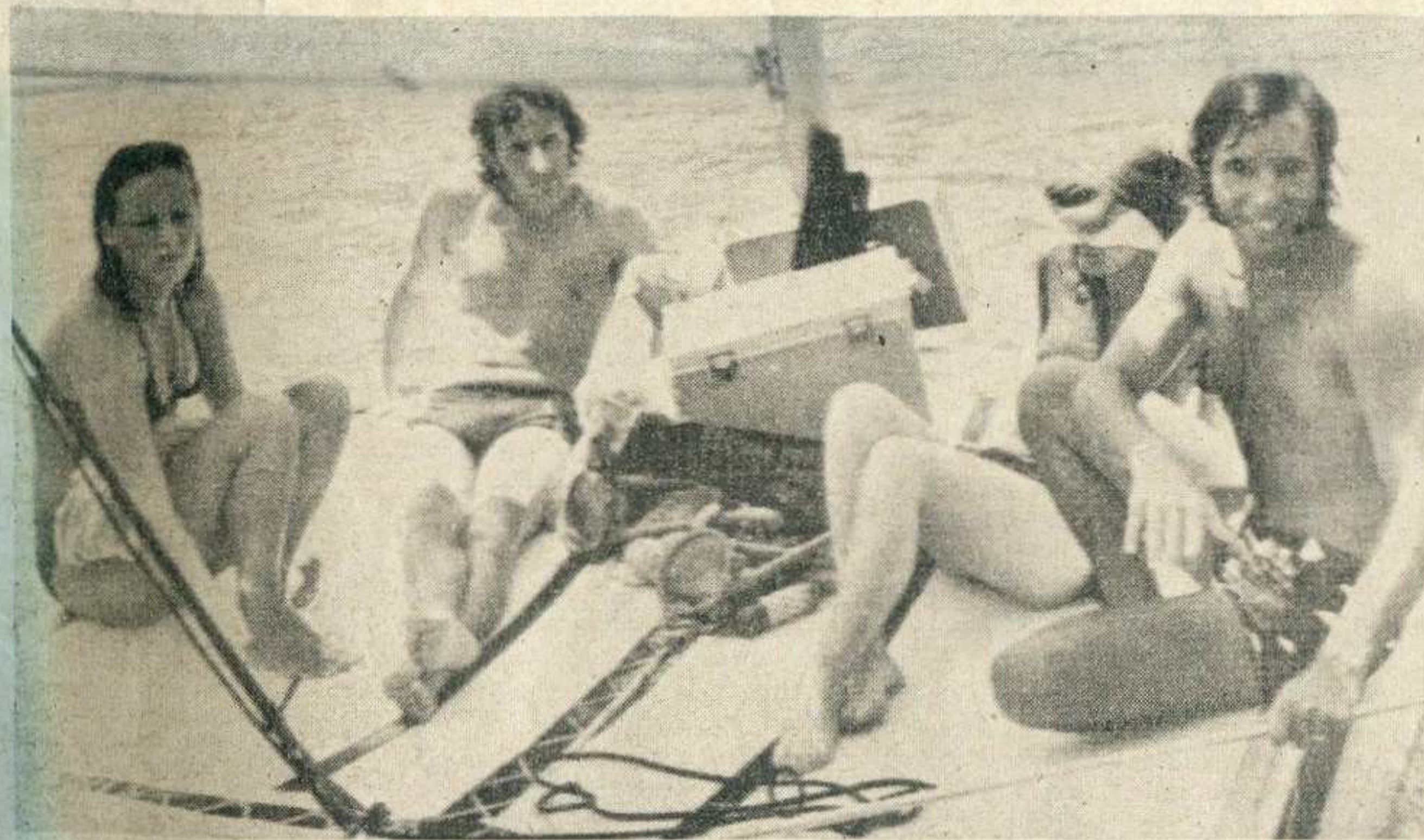
« Il programma usato per questa elaborazione è diverso da quello che abbiamo usato e che useremo per il Gran Premio Autosprint al Computer-gara di Ogni Tempo; il numero di informazioni relative alla prima prova del campionato conduttori 1973 è naturalmente assai vasto e ci permette l'uso di un programma più sofisticato che tiene conto

re il ruolo di spalla, poi ICKX che è stato bene giudicato per la tenacia con la quale ha saputo portare a termine la gara con una vettura stanca.

« Un discorso particolare vale per REGAZZONI: da quanto sappiamo la sua splendida gara è stata avvilita dall'afflosciamento accidentale di un pneumatico. Si tratta dunque di sfortuna: il calcolatore ha tenuto conto di questo e, malgrado il non buon risultato finale, pone REGAZZONI a un buon livello. Se però la causa del rallentamento fosse da imputarsi proprio al pilota, se ve-

avevano preceduto prima del ritiro.

« Per concludere, aggiungo una nota importante. E' ovvio che il giudizio si riferisca al complesso uomo-macchina-pneumatici; questi ultimi hanno mostrato in questo caso un buon equilibrio generale, ma in futuro potrebbero riservare sorprese. Per questa volta i dati rivestono un valore direi assoluto; in occasione della prossima gara saranno invece possibili confronti, e sarà davvero interessante rilevare le differenze di rendimento di un pilota su due tracciati diversi. »



ANGRA DOS REIS (RIO). - I rivali del finale (polemico) di Buenos Aires, in relax marino pre-G.P. Brasile. Ospiti di Emerson Fittipaldi e della moglie Helena (ai lati) ecco i coniugi Stewart sulla barca del campione del mondo a ingannare così l'attesa della rivincita mondiale (Telefoto AP)

dell'andamento di tutta la gara. In secondo luogo, a scanso di equivoci, ho fatto in modo che sia impossibile un confronto anche parziale fra i piloti che hanno corso in Argentina e i dodici campioni di tutti i tempi.

Veniamo ora al risultato. In linea di massima si può dire che i concorrenti che hanno superato i dieci punti siano stati i protagonisti di questa prima gara che ha subito mostrato quanti siano i piloti che questo anno possano aspirare alla vittoria.

Vediamo ora punto per punto la situazione di ogni pilota: FITTIPALDI e CEVERT sono davanti a tutti come coloro che hanno dato la fisionomia alla gara, segue STEWART abbastanza staccato che ha recitato in particola-

nissimo a sapere, per esempio, che la gomma si sia danneggiata per l'urto contro un cordolo, il merito sarebbe molto più basso e Regazzoni scenderebbe in classifica dalle parti di MERZARIO.

« Dopo Regazzoni il primo ritratto, che si è veramente ben comportato, PETERSON, che deve il proprio ritiro a uno di quei guai che possono accadere anche alle migliori macchine, poi compare HULME sempre regolare e che sa approfittare dei guai altrui. Seguono gli altri.

« Una parola sola va detta per BEUTLER, che ha portato a termine una gara disperante sempre in ultima posizione, ma che, proprio per la sua umiltà, precede tre piloti che in gara lo

A metà febbraio le prime prove della ISO-Marlboro

MODENA - Bloccato poco prima della partenza per il Brasile Nanni Galli, pilota della « Iso-Marlboro ». Ritenterà, spera con maggior fortuna, nella seconda prova del campionato mondiale di formula uno in Brasile. Galli non ha preso « alla lettera » l'esito della prova di Buenos Aires.

« Si trattava di un primo contatto — sottolinea. — Dobbiamo mettere a punto la macchina come sospensioni e assetti. Comunque poi, verso metà febbraio, dovrebbe venir pronta la nuova macchina che in ogni modo non debutterà prima della Spagna. Peccato comunque che sia andata così in Argentina perché nelle prove avevo ottenuto risultati buoni, tenendo conto che avevo provato pochissimo.

00	00	00000000	00000000	0000	00000000	000000
000	000	00	00	00	00	00
00000000	00	00	00	00	00	00
00	00	000000	00	00	00	00
00	00	00	00000000	00	00	00
00	00	00	00	00	00	00
00	00	00	00	00	00	00
00	00	00000000	00	00	0000	000000

CLASSIFICA IN BASE AL FATTORE DI MERITO E POSIZIONE REALE AL TERMINE DELLA GARA

1	EFIT	11.9	I
2	CEVE	11.9	II
3	STEW	11.3	III
4	ICKX	11.2	IV
5	REGA	10.5	VII
6	PETE	10.2	RIT.
7	HULM	10.1	V
8	BELT	9.8	RIT.
9	WFIT	9.7	VI
10	REVS	6.5	VIII
11	MERZ	5.7	IX
12	BEUT	5.2	X
13	LAUD	4.8	RIT.
14	JARI	4.3	RIT.
15	GANL	2.8	RIT.
16	GALL	0.0 N.C.	RIT.
17	PACE	0.0 N.C.	RIT.
18	HAIL	0.0 N.C.	RIT.
19	REUT	0.0 N.C.	RIT.

PEDERZANI gli farà trovare
la monoscocca TECNO pronta

Arriva AMON per «firmare»

Mentre andiamo in macchina è atteso a Borgo Panigale il pilota neozelandese Chris Amon, che dovrebbe firmare il contratto che lo lega con la Casa bolognese per tutto il '73 con la monoposto di F. 1 Tecno-Martini. Il « braccio di ferro » fra Pederzani e il D.S. (Martini) Yorke continua. Ma ormai la situazione sembra definitivamente chiarita. Amon avrebbe fatto sapere dalla Nuova Zelanda, tramite comuni amici, che è sua intenzione firmare il contratto (dopo aver visto la nuova monoscocca) personalmente con Luciano Pederzani e non con la Martini.

La base del contratto è quella che anticipammo due numeri fa: Amon chiede 30 milioni, il 40% dei premi d'ingaggio, e un milione al mese. Pur di avere il forte collaboratore ex Ferrari Pederzani è disposto a fare questo sacrificio di tasca sua, tanto più che Amon collauderà la SUA monoscocca, quella che McCall e soci stanno finendo di approntare in questi giorni.

Ormai si lavora giorno e notte nell'officina di Borgo Panigale. Domenica pomeriggio McCall e soci hanno lavorato moltissimo e non si sono concessi un minuto di tregua. La nuova Tecno è già sui cavalletti, con motore e sospensioni posteriori, mentre si stanno ultimando le sospensioni anteriori.

Amon, se tutto va come nelle previsioni, dovrebbe addirittura collaudare la nuova macchina entro una decina di giorni al più tardi. La grande voglia che traspare da tutta l'equipe della Tecno è quella di essere al via al G.P. del Sud Africa. Nell'officina

prossima a trasferirsi 7/8 motori 12 cilindri per la F. 1 sono pronti e non chiedono altro che di ruggire in pista.

Da Londra si ha invece notizia che non altrettanto rapido è il lavoro dello staff Yorke, che ha convinto i conti Martini a pagare un'altra monoscocca nuova « Made in England ». Ma dopo diversi mesi è ancora da completare il disegno. Nella migliore delle ipotesi sarà pronta dopo il G.P. di Montecarlo.

g. c.

● Incontro con KEN TYRRELL appena dopo le prove ufficiali in Argentina. Domanda semplice: « Cosa pensa dei tempi di Regazzoni e Stewart? » Risposta altrettanto semplice: « Beh, sarà bene che ci mettiamo a finire la macchina nuova... »

● Prime difficoltà per GUIDO ROSANI, direttore sportivo della Ferrari. Ha ricevuto a B. Aires per via aerea un pacchetto contenente le candefie di accensione da usare in prova e in gara, ed è andato all'aeroporto a prenderle. Valore dichiarato, 7 sterline, cauzione richiesta dalla Dogana, 2 milioni! Pare che abbia brillantemente risolto il problema con distribuzione di distintivi ed adesivi Ferrari. Comunque se l'è cavata benissimo, nonostante l'enormità della situazione, soprattutto per la sua mente è di preciso torinese.



Eletto il C. D. dell'Associazione Autodromi

L'AICA presenta già alla C. S. A. I. le date per il 1974

In due riunioni indette dai promotori, l'Associazione Italiana Circuiti Automobilistici (A.I.C.A.) ha definito a Bologna martedì 30 gennaio lo statuto, provveduto all'atto costitutivo della stessa ed eletto il primo consiglio.

La commissione incaricata di definire lo statuto, composta dai signori: Bacchiagaluppi (Monza), Conti (Imola), Fabbris (Casale), Pampaloni (Mugello) e Piccioni (Misano), si è riunita nel corso della mattinata presso la sede dell'Automobile Club Bologna e ha proceduto a tale definizione con unanimità di consensi.

Secondo lo statuto, l'A.I.C.A. ha fini promozionali e di coordinamento dell'attività dei circuiti associati, nonché di loro informazione e tutela dei loro interessi di fronte a terzi. La sede della Associazione Italiana Circuiti Automobilistici è stabilita in VIA MARCONI, 7 A BOLOGNA.

Nel pomeriggio dello stesso giorno, i promotori dell'A.I.C.A., riuniti a Casalecchio di Reno in seduta plenaria, hanno proceduto all'approvazione dello statuto e successivamente alla sottoscrizione dell'atto costitutivo con l'assistenza di un notaio.

Hanno partecipato alla riunione, oltre ai già menzionati componenti che hanno elaborato lo statuto, i rappresentanti dei circuiti di: Fiorano, Magione, Modena, Pergusa e Varano e Melegari. L'ing. Enzo Ferrari è intervenuto con i rappresentanti dei circuiti di Fiorano e Modena.

L'assemblea ha quindi eletto il Consiglio Direttivo, che avrà durata biennale, formato dai signori:

Presidente: Luciano Conti
Vice-presidente: Giuseppe Bacchiagaluppi
Segretario: Romolo Tavoni

Componenti: Carlo Benzi, Andrea Fabbris, Liborio Mingrino
Esauriti alcuni argomenti di carattere formale l'assemblea, come primo atto a carattere operativo, ha proceduto alla predisposizione del calendario delle competizioni internazionali, valevoli per i titoli F.I.A., armonizzando le qualificazioni e le aspirazioni dei circuiti associati e che la C.S.A.I. sarà invitata a far approvare dalla C.S.I. nel corso dell'apposita riunione del marzo prossimo.

Con queste riunioni a seguire a Bologna e a Casalecchio, i dieci rappresentanti degli autodromi italiani hanno definitivamente costituito l'AICA, firmandone lo statuto e procedendo alla elezione del consiglio direttivo. Unico assente, al solito, il rappresentante dell'autodromo ACI di Varelungna. Una associazione neonata che sa già ciò che vuole e quanto deve fare e i cui programmi sono talmente chiari da indurre chi di dovere ad una seria ponderazione. Un triangolo si è chiuso: dopo l'associazione dei piloti e quella delle scuderie, è entrata in funzione quella degli organizzatori di corse in circuito che uniscono questa qualità a quella molto più importante di proprietari o di gestori degli autodromi ove, in un prossimo futuro, sono destinate ad essere svolte tutte le gare italiane.

Con i suoi «fini di tutela e di coordinamento dei circuiti associati», l'AICA potrà dare il via al chiarimento di molte delle assurde situazioni che affliggono il nostro sport e porgere un vero contributo a quella «programmata» democratizzazione che resta tuttora un mito a beneficio di chi esercita il potere decisionale, troppo spesso in modo controproducente.

Già nel suo primo atto l'AICA ha dato una dimostrazione di grande serietà. La formulazione delle richieste per il calendario interna-

zionale 1974, tenendo conto degli interessi di tutti gli associati, evitando coincidenze e concordando la equa distribuzione delle date mondiali ed europee, non potrà che mettere in condizioni la CSAI di farsi portavoce efficace della voce di questi organizzatori presso la CSI e verso quegli stranieri che troppe volte hanno tratto profitto dalle rivalità esistenti fra gli organizzatori italiani.

I membri dell'AICA avrebbero potuto anche prendere una loro posizione sulle «validità» delle gare italiane, ma alla loro richiesta del calendario titolato definitivo, la CSAI ha risposto di non averlo ancora messo a punto. Però poi — unilateralmente — ha diffuso il calendario della F. ITALIA, sul quale c'erano perplessità da parte dell'AICA per certe date. Il massimo ente sportivo italiano ha fatto gli auguri alla nuova associazione, ma solo a firma del dott. Saliti, segretario, quasi che il presidente Rogano volesse sottolineare il conto in cui tiene l'organizzazione.

Con la funzionalità dell'AICA e con la univocità di intenti che l'associazione lascia intravedere, si potrà giungere in un prossimo futuro anche alla rotazione delle grandi manifestazioni, evadendo così da quelle imposizioni di cui abbiamo avuto un recente edificante esempio a Parigi.

BRUXELLES - Anche in Belgio polemiche a livello di dirigenza. Qui lo sport automobilistico è gestito dal Reale Automobile Club, che delega i suoi poteri a una Commissione Sportiva Nazionale, il cui presidente è Pierre Ugeux. Molti, fra quelli implicati in questo sport, sono giunti a contestare questo potere, che viene giudicato troppo unilaterale. Si tratta soprattutto di piloti e di organizzatori di gare, ma anche di proprietari di circuiti e di certi patrocinatori.

Che cosa vogliono alla C.S.N.? Molte cose che sarebbe troppo lungo elencare ora, ma che si possono riassumere, dicendo che il rimprovero consiste nell'accusare la gestione di seguire i concetti di vent'anni fa, senza la minima evoluzione. E, soprattutto, di gestire lo sport automobilistico come pare a loro, prendendo tutte le decisioni senza prelievi consultazioni, stabilendo regolamenti, premi, licenze, assicurazioni e così via.

I contestatori dicono che quei tempi sono superati. Dichiarano che de-

CONTESTATA anche la «CSAI» belga

vono tutti avere dei rappresentanti in seno alla commissione sportiva e il diritto di parlare, dato che tutto sommato sono loro che pagano!

Abbiamo spiegato la situazione in poche parole, che bastano però a illustrare l'attuale stato d'animo. I contestatori, che non hanno sempre torto, vogliono insomma una nuova struttura per lo sport automobilistico, in cui

tutte le parti interessate siano rappresentate e abbiano certi diritti.

E' stata creata una commissione di studi, diretta da Mario Hérlion, direttore corsa del G.P. del Belgio e della 24 Ore di Spa, allo scopo di presentare un piano che in teoria dovrebbe soddisfare tutti.

D'altro canto, l'unione belga dei piloti ha, a sua volta, presentato un piano notevolmente diverso. Ecco una prima opposizione, che non serve certamente ad aggiustare le cose.

Vada come vada, tutti sono decisi a imporre il proprio punto di vista, arrivando perfino a dire (o quasi) che se non saranno ascoltati diventeranno semplicemente dei dissidenti, pronti a strappare il potere se necessario!

Tutto ciò ricorda la storia dell'automobilismo francese, durante la creazione della Federazione, e i problemi italiani analoghi. Alcuni cambiamenti diventano necessari.

André Royez

Diventa... MILIONARIO il vincitore Formula ITALIA

ROMA - Il comunicato CSAI relativo alle ultime novità della Formula Italia reca una sorpresa. Si tratta del milione di lire che è stato assegnato a Giorgio Francia quale vincitore della formula nazionale, una somma della quale non si era mai parlato.

Essa sarà molto utile al neo-campione per assistere la Brabham BT41 che la CSAI gli assegnerà — come da noi anticipato — per la stagione '73, con la quale Francia parteciperà al campionato italiano ed alle più importanti gare all'estero.

Lo stesso comunicato, precisa poi che il ciclo di gare della Formula Italia 1973 prevederà un monte-premi finale di 1.000.000 al primo, di 700.000 al secondo, e di 500.000 al terzo.

A proposito di CALENDARIO, esso è stato così definito:

18 MARZO Casale, 23 MARZO Varano, 1 APRILE Imola, 15 APRILE Varelungna, 23 APRILE Varelungna, 1 MAGGIO Imola, 6 MAGGIO Varelungna, 27 MAGGIO Varano, 31 MAGGIO Misano, 3 GIUGNO Imola, 10 GIUGNO Varelungna, 21 GIUGNO Varelungna, 15 LUGLIO Casale, 20 LUGLIO Misano, 12 AGOSTO Varano, 26 AGOSTO Varano, 9 SETTEMBRE Monza, 23 SETTEMBRE Monza, 30 SETTEMBRE Casale, 7 OTTOBRE Varelungna, 28 OTTOBRE Varelungna, 4 NOVEMBRE Varelungna.

Si tratta in totale di ben 22 gare, anche se si ritiene si debbano ridurre subito a 21 data la probabile non effettuazione del «meeting» di Imola del 1. aprile, legato alle eccessive pretese dell'Associazione Formula 2.

Dipende dall'AUTO Club PARMA la sorte della pista di VARANO

PARMA - VARANO MELEGARI, nonostante tutto, rimane un paese tranquillo. Qui, verso le cime più alte degli Appennini, alle promesse ci si crede ancora, anche se la atavica indifferenza degli organismi sportivi è ampiamente conosciuta. A Varano però si ha fiducia proprio perché non si può fare diversamente. «L'ing. Alberto Rogano ha promesso e noi siamo qui ad aspettare», dicono i dirigenti della Pro Loco. «L'ing. Alberto Rogano ci aveva chiesto di regolarizzare la posizione giuridica del nostro impianto, e noi lo stiamo facendo». E in questa affermazione sta la novità, il fatto, che dovrebbe tagliare la tradizionale testa del toro.

A Varano credono sì nelle promesse, ma vorrebbero che queste fossero mantenute e allora la Pro Loco si è decisa: si è riunita, ha discusso sulla situazione autodromo, si è resa conto che, come ente, non poteva dare all'impianto quella regolarizzazione giuridica richiesta, ed ha deciso, questo almeno secondo quanto è trapelato, di «vendere» (avete letto l'inserzione nella «compravendita» di AUTOSPRINT?), il termine può essere giusto, tutto: impianto, tribune, terreno ed altro, al Comune che è in grado di raggiungere la tanto burocratica e insistente richiesta. Il Comune quindi diviene proprietario del-

l'autodromo, il Comune che ha facoltà di stanziare anche dei fondi per quello che può diventare un investimento di utilità generale. Ma il Comune ha a che fare con la politica e allora il sindaco ha, o ha intenzione, di chiedere all'AC di Parma di entrare a fare parte di una SPA che gestirebbe l'autodromo, comprato ad un prezzo simbolico.

Adesso quindi si tratterà di vedere cosa risponderà l'Automobile Club di Parma, anche se da certi discorsi recepiti, durante la riunione di settembre fatta dai responsabili dell'ente con Rogano, pare che ci sia qualcuno contrario all'affare. Il Comune comunque basterebbe perché la CSAI dovesse brevemente mantenere fede alla parola data e Varano, allora potrebbe diventare, se non più lungo o più largo, almeno più completo.

g. b. m.

● Si farà o non si farà la Fornovo-Monte Cassio? Alla domanda nessuno non è ancora in grado di rispondere. Pare comunque che la gloriosa corsa in salita venga lasciata nel cassetto dei ricordi e venga allestita la Borgotaro passo del Bratello.

● Il dott. Giorgio Sciso, già direttore per ventidue anni consecutivi dell'AC di Trento e creatore di quel gioiello di perfezione organizzativa che è la corsa in salita Trento-Bondone, è stato nominato direttore dell'Automobile Club di Roma.

● A marzo Gian Paolo Dallara inaugurerà la nuova officina in cui costruisce le sue vetture sport. Sarà una inaugurazione alla buona, anche perché proprio in marzo Dallara dovrà consegnare gran parte della sua produzione ai clienti. Il suo programma, almeno per quest'anno, rimane ristretto alla costruzione di 10 vetture, cinque di 1000 cc e altrettante 1300 cc. Da marzo a settembre poi sperimenterà il suo nuovo motore a quattro valvole di cui ha intenzione di costruire una quindicina di esemplari.

● BRETT LUNGER, uno dei più attivi fra i giovani piloti americani, correrà in 15 corse dell'europeo F. 2 con una Chevron B.25 avendo per compagni di squadra Peter Gethin e Gerry Birrell. Lunger parteciperà inoltre al campionato L&M di F. 5000 con una Lola T.330 della Hogan Racing Ltd. che avrà come altro pilota David Hobbs.

I papà

Due culle, di... casa nostra (sportiva e redazionale): SANDRO MURNARI ed il nostro collaboratore LEOPOLDO CANETOLI sono papà dalla scorsa settimana. Matteo Murnari è arrivato alle due di notte, da perfetto erede rallista, Benedetta Canetoli, invece, alla solita alba giornalistica. Ai padri felici, alle signore Flavia e Annarosa e ai neonati, che si stringono la mano all'ombra della bandiera a scacchi, le più vive felicitazioni e gli auguri di AUTOSPRINT.

Ci scusiamo con i nostri lettori per la incompletezza dei servizi (e del ritardo di distribuzione in alcune città), ma adesso l'escalation degli scioperi ci blocca anche il lavoro della domenica notte! Il nostro prodigarci non risulta sufficiente a dare la veste più completa ad AUTOSPRINT, ma è una necessità per arrivare in edicola.

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPRINT

domenica **SPRINT**

Con la **CARRERA 2900 GT** di **GREGG - HAYWOOD** la **PORSCHE** torna a vincere a **DAYTONA**, ma è la **FERRARI** che se la ride dopo la «prima» mondiale **MARCHE**: ha **15 punti** grazie al movimentato secondo posto della berlinetta di **MINTER - MIGAULT**



Qui sopra, alle ore 15 di domenica 4 febbraio si abbassa la bandiera a scacchi davanti alla Porsche Carrera di Gregg-Haywood. Sotto, Peter Gregg (a destra) con fidanzata e Hurley Haywood, raggianti dopo l'arrivo.

La 24 ORE delle beffe

DALL'INVIATO

DAYTONA BEACH - Proprio una sorpresa non lo è stata la vittoria della Porsche Carrera di Peter Gregg e Hurley Haywood nella 24 Ore di Daytona, perché di questa macchina si sapevano le qualità e si immaginavano le doti di resistenza. La sorpresa semmai è venuta dal fatto che a vincere non sia stata la macchina preparata da Roger Penske per Mark Donohue e George Follmer, macchina che «doveva» essere superiore a quella che ha finito la corsa, anche per la qualità dei suoi piloti, ma quella arrivata direttamente da Stoccarda e che aveva soltanto la normale preparazione della fabbrica. Non stupitevi: se diciamo preparazio-



ne normale, sottintendendo che quella di Penske è superiore, non è per attribuire alla Porsche Werke delle lacune tecniche, ma soltanto per sottolineare quello che ormai è diventato tradizionale e cioè che Penske e la sua banda sanno dotare le loro macchine di sempre migliori trovate tecniche che la rendono davvero ammirevoli.

Così la Porsche ha vinto di nuovo a Daytona, dopo l'intermezzo della Ferrari nella edizione 1972 ridotta a sei ore, ed è una vittoria che farà molti piacere anche ad... Enzo Ferrari, perché per lui c'è stata la sorpresa di un secondo posto che certo non poteva essere preventivabile e che adesso lo pone in posizione favorevole per la battaglia del Campionato mondiale Marche

che quest'anno si annuncia difficile o almeno non tanto facile quanto l'anno scorso. I quindici punti, Ferrari li deve alla «Daytona», la macchina che forse nella stessa fabbrica non è stata considerata troppo per parecchio tempo e che invece negli ultimi tempi ha dato alla Ferrari parecchie soddisfazioni. Adesso questa macchina, in attesa della produzione della BB che porterà alla omologazione, sta migliorando di gara in gara e, scomparsi certi punti deboli ai freni e migliorata la tenuta di strada anche corsaiola, fra poco riceverà anche una iniezione supplementare di potenza, dal che si può prevedere

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 22



24 hours of DAYTONA

Così (in 17) al traguardo

Porsche Carrera 2.7 (Gregg-Haywood), 670 giri alla media di 170,875 kmh.; Ferrari Daytona GTB4 (Migault-Minter), 648 giri; Chevrolet Corvette (Heinz-McClure-English), 644 giri; Porsche 911S (Stone-Jennings-Downs), 638 giri; Ferrari Daytona GTB4 (Chinetti-Grosman-Shaw), 632 giri; Porsche 911S (Fitzpatrick-Kremer-Keller), 630 giri; Chevrolet-Camaro (Kessler-Panch-Pickett), 592 giri; Porsche 911S (Keyser-Adamowicz-Beasley), 587 giri; Porsche 911S (Greger-Hild-Schmidt), 574 giri; Porsche 911S (Bergstrom-Cook), 571 giri; Porsche 911S (Helmick-O'Steen-Behr), 558 giri; Porsche 908-2 (Bartling-Bytzeck-Kuehne), 532 giri; Chevrolet Camaro (Levetto-Levetto-Dube), 532 giri; Porsche 911S (Selbert-Shoenfeld-Klumpel), 499 giri; Chevrolet Camaro (Elliott-McDill), 488 giri; Chevrolet Camaro (Book-Shafer-Harrington), 451 giri; Ford Mustang (McComb-Dooley), 437 giri; BMW 2002 (Petry-Llerels), 313 giri; Porsche 914/6 (Muniz-Quintanilla), 215 giri. Giro più veloce: non comunicato.

Non battuti i RECORDS

Sulla distanza: Rodriguez-Kinnunen (Porsche 917) 724 giri alla media di 184,419 kmh (1970).
 Sul giro: Mark Donohue (Ferrari 512 M) 1'41"25, media 218,189 (1971).

IL PERCHE' dei RITIRI-chiave

Mirage (Bell-Hallwood) frizione, rottura sospensione e perdita cofano anteriore; Lola (Lafosse-Wisell-De Fierlant) corto circuito; Matra (Pescarolo-Cevert-Beltoise) rottura biella; Ferrari (Merzario-Jarier) trasmissione; Ferrari (Andruet-Ballot Lena) uscita di strada per rottura freni; Porsche (Jost-Casoni-Biancpain) rottura cambio; Corvette (De Lorenzo-Carter) uscita di strada; Porsche (Donohue-Follmer) motore.

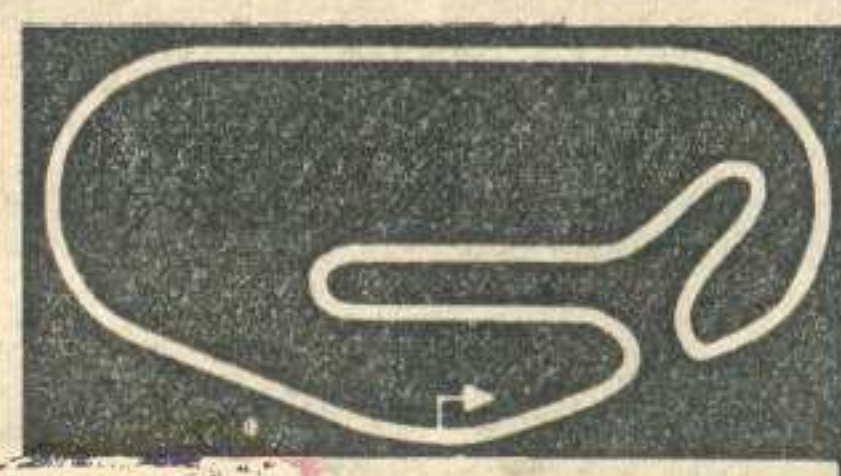
E adesso VALLELUNGA (col... fattore K)

ROMA - La 6 Ore di Vallelunga, secondo appuntamento con il mondiale marche voluto dalla CSAI nell'autodromo romano, si sta rivelando di organizzazione molto più difficile del previsto. Infatti l'AC Roma sta ancora aspettando che da Parigi la CSI le rimandi il regolamento approvato, ma sembra che la Commissione Sportiva Internazionale (su insistenza anche della Matra, che ha posto orecchio ai «distinguo» di Ferrari ed Alfa) faccia delle difficoltà, soprattutto per l'esiguo numero di vetture ammesse.

Come saprete, la bozza del regolamento presentata a Parigi prevede 22 vetture, con il minimo di 7 posti assicurati alle GT, e quindi in pratica 15 posti per le Sport. Questa difficoltà, ad ogni modo, sarebbe facilmente superabile introducendo, nel calcolo del numero di vetture ammesse in base ai soliti parametri in uso, cioè larghezza e lunghezza della pista, velocità teoriche, eccetera, anche

Gara internazionale di velocità e durata, valida quale prima prova del Campionato Mondiale Marche 1973. Circuito di Daytona, U.S.A., di km 6,130. Tempo sereno, temperatura mite, spettatori 50.000. 3-4 febbraio

COSI' (in 51) AL VIA



Gary (Mirage) 1'45"512	Beltoise-Cevert-Pescarolo (Matra-Simca) 1'47"542	Lafosse-Wisell-De Fierlant (Lola-Cobworth) 1'55"179
Hollywood-Watson (Chevrolet) 1'48"963	De Lorenzo-Carter (Corvette) 2'00"518	Gregg-Haywood (Porsche Carrera) 2'02"156
Bartling-Bytzeck-Kuehne (Porsche 908-2) 1'57"700	Thompson-Kremer-Murray (Corvette) 2'00"518	Chitwood-Chitwood-Nagle (Camaro) 2'02"341
Barber-Comp (Chevrolet B 23) 2'02"188	Kleinpeter-Gammon-Shelton (Chevrolet B 23) 2'02"043	Donohue-Follmer (Porsche Carrera) 2'02"794
Heinz-McClure-English (Corvette) 2'03"186	Baughle-Pierce-Davidson (Corvette) 2'05"018	Ballot Lena Andruet (Ferrari GTB4) 2'05"385
Gimondo-Dingman (Camaro) 2'05"153	Chinetti-Grosman-Shaw (Ferrari GTB4) 2'05"408	Greenwood-Grable (Corvette) 2'06"567
Nehls-Durts (Camaro) 2'06"859	Ross-Mitchell-House (Camaro) 2'07"460	Merzario-Jarier (Ferrari GTB4) 2'07"748
Fitzpatrick-Kremer-Keller (Porsche 911) 2'07"812	Keyser-Adamowicz-Beasley (Porsche 911) 2'08"503	Bock-Shafer-Harrington (Camaro) 2'07"871
Minter-Migault (Ferrari GTB4) 2'07"921	Kessler-Panch-Pickett (Camaro) 2'08"854	Long-Greendyke (Corvette) 2'09"020
Locke-Bailey (Porsche 911) 2'09"106	Everett-Buffum-Pickett (Ford-Escort) 2'09"532	Helmick-O'Steen-Behr (Porsche 911) 2'09"569
Nosedá-Mummery (Corvette) 2'11"252	Van Buren-Rojas-Rebaque (Ford Escort) 2'12"213	Stone-Jennings-Downs (Porsche 911) 2'10"419
Abate-Cuddy (Porsche 910) 2'12"263	Elliott-McDill (Camaro) 2'14"766	Lund-Behr-Gaps (Firebird) 2'13"063
Carduner-Bienvenus (Porsche 911) 2'14"336	Gregger-Hild-Schmidt (Porsche 911) 2'15"077	McCooomb-Dooley (Mustang) 2'15"546
Kirill-Norburn-Bear (Porsche 911) 2'15"659	Selbert-Shoenfeld-Klumpel (Porsche 911) 2'16"038	Bergstrom-Cook (Porsche 911) 2'18"367
Canada-Christiansen-Tremblay (Camaro) 2'17"005	Levetto-Levetto-Dube (Camaro) 2'18"715	Rodrigues-Almeido (Camaro)
Alvarez-Fables (Porsche 911) 2'18"423	Jost-Casoni-Biancpain (Porsche 908-3)	Petry-Llerels (BMW 2002)
Gage-Grob-Ouellette (Lotus-BMW)	Young-Johnson-Fitzgerald (Camaro)	

La classifica mondiale

PORSCHE	20
FERRARI	15
CHEVROLET	12

CONTINUAZ. DA PAGINA 21

re, per esempio, che in gare come Le Mans essa diventerà pressoché irresistibile.

Quindici punti per Ferrari certamente non preventivabili, sia perché nessuno pensava che le Ferrari potessero essere tanto in alto nella classifica finale, sia perché in ogni caso, nello stesso gruppo delle Ferrari, due equipaggi apparivano migliori di quello che ha proccacciato i punti mondiali: quello dei francesi Andruet e Ballot Lena, uomini complessivamente più veloci e sperimentati, e soprattutto quello di Merzario e Jarier.

Quel che ha fatto Merzario con la Daytona finché ha potuto trarne quel che poteva dare è stato superbo, proprio un gradino sopra tutti gli altri, riuscendo agevolmente a stare davanti alle Corvette e non perdendo che pochissimo rispetto alle Porsche Carrera. Davvero molto buono ed è peccato che la sua macchina non abbia potuto finire perché alla fine non sarebbe stata tanto lontana dalla Porsche e dato che la Porsche era stanca, chissà...

Di italiani ce n'erano pochissimi, mentre erano tantissimi i francesi. L'altro dei nostri era Mario Casoni che è stato brillante anche lui fino a che ha potuto. Terzo assoluto dietro la Mirage e la Matra nella fase iniziale della corsa, ha avuto un poco di freno nella differenza di prestazione dei compagni, ma ha avuto soprattutto la sfortuna del cedimento della macchina, la cui preparazione è stata per forza di cose affrettata, dopo le vicissitudini del trasporto e quella del fuoco nelle prove. La ormai vetusta Porsche 908 non ce l'ha fatta e Casoni è andato a dormire molto prima di quello che avrebbe voluto, ma in ogni caso ha avuto la possibilità di farsi notare.

Dei piloti in assoluto non si può evidentemente parlare perché troppo distanti tra loro in mentalità e qualità. In queste gare c'è di tutto, in ogni senso. Tuttavia i più brillanti, quelli che hanno dato tono a questa 24 ore sono stati... i migliori. Cévert che ha guidato la Matra più rapidamente di tutti, Hallwood che ha permesso alla Mirage di essere in testa per un bel pezzo, Donohue, Gregg, Merzario, Beltoise, Pescarolo, Bell.

Non hanno potuto continuare i loro confronti a lungo, ma lo faranno nelle prossime gare nelle quali cambierà tutto. Entreranno in scena anche le Ferrari e le Alfa Romeo e la battaglia dei prototipi, monoposto in abito da sera, diventerà appassionante, come non ha potuto esserlo qui.

Sorpresa per la vittoria della macchina di Gregg-Haywood, dicevamo, e sorpresa di Ferrari per i punti nel Campionato del mondo. Piacevoli sorprese per i protagonisti che sono accompagnate dalla beffa subita dagli uomini della Matra che onestamente meritavano di vincere. Contro la Matra c'erano le Mirage e una Lola, ma si è visto che se queste macchine possono rappresentare un pericolo in gare brevi, purché sono veloci e sta-

bili, non lo sono invece per le gare lunghe; per semplice mancanza di collaudi prolungati. La Matra questi collaudi li ha avuti, e la vittoria di Le Mans dell'anno scorso ne è la conferma, ma stavolta è stata davvero sfortunata, perché la sua macchina ha ceduto proprio nel momento in cui tutto era diventato facile per la scomparsa degli avversari, e per una ragione che davvero è inspiegabile. La rottura di una biella può avvenire anche nei motori più sicuri, per un sacco di motivi che vanno dal difetto di materiale all'errore di montaggio. Ma quando avviene dopo nove ore di gara e nel momento più propizio stante la eliminazione degli avversari, è evidente che non può trattarsi altro che di sfortuna.

Hanno vinto Peter Gregg, ormai veterano anche se giovane, e che da anni vediamo in giro per le piste di tutto il

Le altre prove del « mondiale » Marche

25 marzo	6 Ore di Vallelunga
15 aprile	1000 Km di Dijon
25 aprile	1000 Km di Monza
6 maggio	1000 Km di Spa
13 maggio	Targa Florio
27 maggio	1000 Km del Nurburgring
9-10 giugno	24 Ore di Le Mans
24 giugno	1000 Km di Zeltweg
21 luglio	6 Ore di Watkins Glen
21 ottobre	1000 Km di Buenos Aires

mondo, sempre fedele alla Porsche, per falliti tentativi di avere delle Ferrari e Hurley Haywood, giovane ricco che aiuta Gregg quando Gregg corre nelle gare Can-Am e che tra l'altro una rivista americana ha classificato tra i dieci migliori partiti tra i giovani americani celibi. Peter Gregg, legatissimo adesso alla Porsche, lo vedremo probabilmente a Monza.

Alla fine della corsa ci diceva che, però, non vuole più correre in una 24 ore. E lo comprendiamo. I due che avevano la loro stessa macchina, Donohue e Follmer, sono rimasti delusi perché credevano proprio di essere loro a continuare a condurre la corsa, e comprendiamo anche loro. In fondo, anche fra i piloti, i più contenti di tutti sono Minter (altro veterano che da anni corre su tutti i circuiti americani) e Migault che sta diventando uomo internazionale dopo aver fatto molto bene la sua reputazione in Francia. Sono i più contenti perché per la loro vittoria tra le GT, ed il secondo posto assoluto al termine di questa gara di Daytona, tanto ricca di sorprese, non ha fatto che confermare quello che soltanto la gente della regolamentazione sportiva non vuole capire, e cioè che le gare di durata debbono essere riservate alle macchine fatte per andare sulle strade, con tutte le loro qualità e tutti i loro difetti, non per le macchine da corsa pura.

Continuare a mettere insieme i purosangue bizzosi con i cavalli da tiro resistenti è un non senso, abbastanza stupido ed anche pericoloso. Ma chi glielo dice a quelli che non vogliono ascoltare?

Ricca di colpi di scena
la cronaca di 24 ORE

Da CASONI che tallona MATRA e MIRAGE al ritiro di DONOHUE

● ROGER PENSKE ha annunciato ufficialmente che il programma della squadra per il 1973 è stato revisionato e ridotto, rispetto a quello preventivato, in conseguenza dell'incendio che ha distrutto le macchine della squadra poche settimane fa a Riverside.

Nell'incendio, sono andate perdute le tre Lola con nuovo telaio che erano destinate al Campionato L&M di F. A., e per le gare con macchine tipo Indianapolis nei circuiti stradali. Di conseguenza, il programma è stato ridotto con la eliminazione dei due campionati suddetti dal carnet di Penske e quindi si limiterà, con le macchine monoposto, alle gare del campionato USAC, quelle che si corrono con vetture tipo Indy sui circuiti ovali.

Resta intatto il resto del programma, con la partecipazione al campionato NASCAR per vetture Stock con le Matador della American Motors, e naturalmente quelle del campionato Can-Am con le Porsche, oltre a qualche gara del campionato mondiale costruttori con le Porsche Carrera granturismo.

Una ritorsione per SEBRING '72 il «no» di Bill FRANCE a FERRARI

DAYTONA - Bill France è dispiaciuto per la mancata presenza della Ferrari, ma ha voluto precisare che ciò non è dovuto a colpa sua. Egli infatti aveva invitato la Ferrari come le altre case, ma dato che in previsione del futuro quest'anno la 24 ORE ha voluto essere più «centrata» sulle Gran Turismo e Turismo piuttosto che sulle Sport, non ha voluto spendere troppi soldi nell'ingaggiare il gruppo 5.

«Per Ferrari» ci ha detto «avevamo fatto le stesse condizioni degli altri. Non ha voluto accettarle, e quindi non abbiamo le Ferrari. D'altra parte — ha proseguito — non vedo perché avremmo dovuto riservare alle Ferrari un trattamento di favore, visto che lo scorso anno la Ferrari non è stata molto leale nei nostri confronti; l'avevamo trattata molto bene, perché ci era stato assicurato che avrebbero corso nella nostra gara e che non avrebbero partecipato a nessuna corsa superiore alle 6 ore.»

«Quindi eravamo certi che non avrebbe corso a Sebring, e voi sapete della rivalità fra Daytona e Sebring. Ed invece, dopo aver vinto qui da noi, subito si sono iscritti alla 12 Ore di Sebring. E noi consideriamo che non sia stato molto gentile il farlo.»

Bill France, che si esprime ed agisce in maniera molto aperta e diretta, non ha avuto peli sulla lingua, come si nota. Tra l'altro quest'anno Sebring non si fa, e quindi in ogni caso — con o senza la Ferrari — la gara di Daytona resta l'unica grande corsa di Campionato del Mondo in tutti gli USA, se si eccettua Watkins Glen.

● MERZARIO aveva ricevuto la proposta di correre a Daytona da parte di Chinetti, tramite Jean-Pierre Jarier, durante il Gran Premio di Argentina. E dopo aver interpellato la Ferrari ed averne ricevuta autorizzazione, ha accettato l'offerta.

Così è giunto a Daytona, da Buenos Aires, insieme con il francese, per scoprire che i responsabili della squadra NART, che erano già qui, non sapevano niente! C'è stata quindi tutta una serie di telefonate e di comunicazioni telex fra Daytona, New York e Maranello, e finalmente tutto è stato chiarito, anche se ad un certo punto era sembrato che dall'Italia fosse stato posto un veto.

Forse perché con Merzario in gara si poteva accreditare una ufficialità di presenza della Ferrari, cosa che Ferrari certo non vuole. Comunque sia, è certo che questa vicenda ha provocato un bel po' di confusione, anche perché a guidare la macchina erano stati previsti due giovani piloti americani che certamente non saranno stati molto lieti di apprendere che il loro posto era stato occupato.



Questa è la vittoriosa Porsche Carrera 2.7 di Gregg-Haywood. La carenatura fa da spoiler e da contenitore del radiatore lubrificante



Sopra, Arturo Merzario con la Daytona della NART durante le prove di qualificazione. In coppia con Jarier, Merzario è arrivato fino al terzo posto assoluto prima del ritiro per noie alla trasmissione

DALL'INVIATO

DAYTONA - Prendono la partenza 51 macchine, in condizioni perfette di pista e di temperatura, anche se con vento trasversale che disturba un poco nella parte diritta veloce del circuito. Partenza regolare dopo il giro di lancio, con la MIRAGE di HAILWOOD che passa in testa immediatamente seguita dalla MATRA di CEVERT e dalla MIRAGE di BELL. Poi la LOLA di WISELL e la PORSCHE CARRERA di GREGG, mentre quella di DONOHUE è arretrata. Dalle ultime posizioni risale la PORSCHE 908 di CASONI e recupera molti posti, così come la FERRARI DAYTONA di MERZARIO che si stacca dalle altre le quali viaggeranno insieme per molti giri.

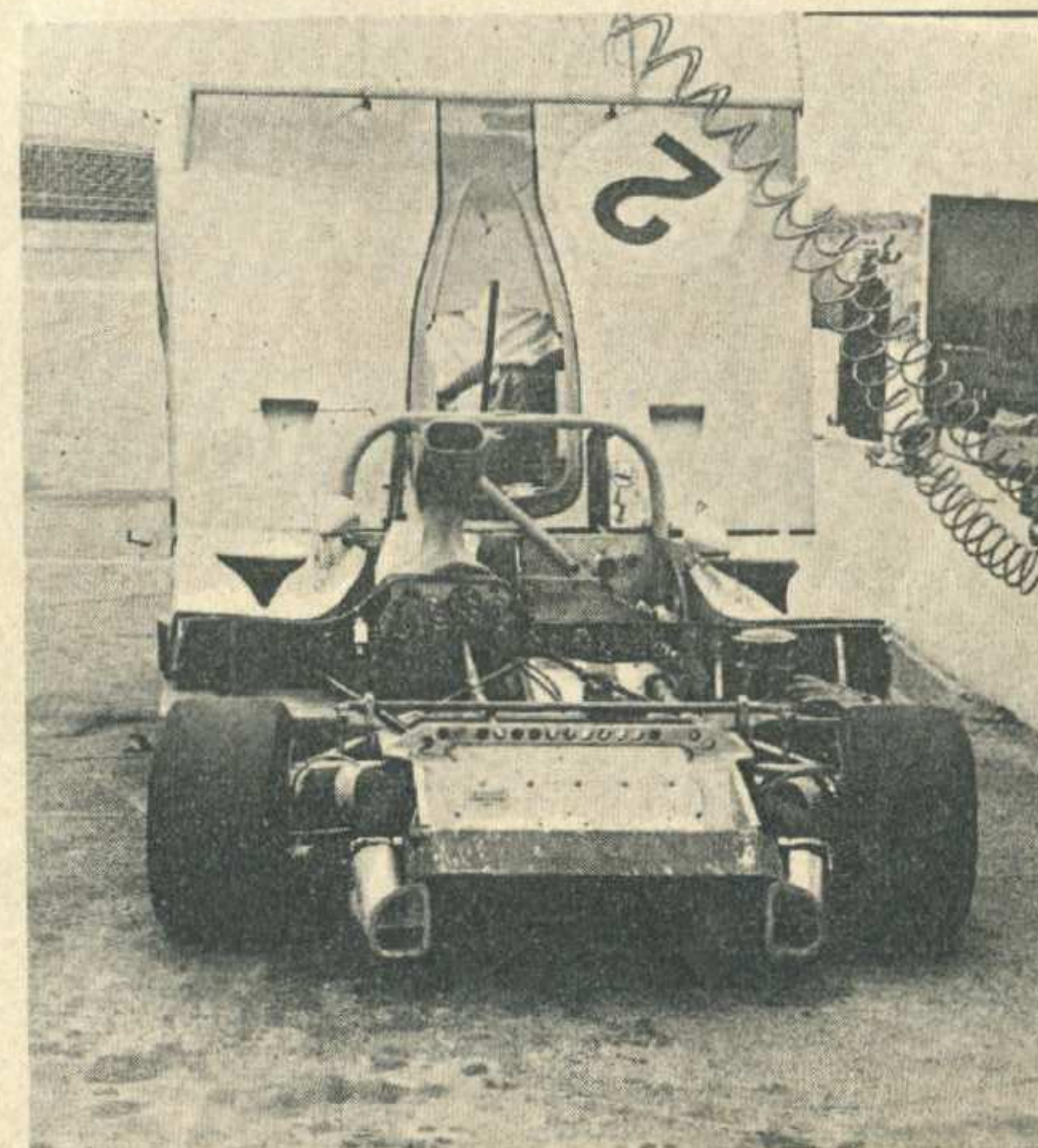
I due di testa sono sempre vicinissimi con leggero vantaggio di HAILWOOD ad ogni giro mentre gli altri sono progressivamente staccati. Qualche macchina di poca importanza ai fini della classifica si ferma subito. La prima fermata importante è quella della LOLA di WISELL che deve cambiare una gomma verso lo scadere della prima ora. Nella classifica provvisoria si nota la eccellente decima piazza di MERZARIO che minaccia da vicino le CORVETTE di DE LORENZO e HEINZ mentre si può immaginare che DONOHUE non voglia gettarsi nella battaglia riservan-

dosi eventualmente di attaccare più tardi.

La fine della prima ora vede CASONI risalito in quarta posizione: è la sua la prestazione più rilevante insieme a quella di MERZARIO.

Durante la seconda ora la LOLA di LAFOSSE è ferma a lungo per riparare l'acceleratore che si è allentato e perde moltissime posizioni diventando ventunesima. La PORSCHE di CASONI passa davanti alla Mirage di BELL ed è quindi terza poi al quinto e sesto posto sono le PORSCHE CARRERA di GREGG e di DONOHUE con dietro due CORVETTE e poi le FERRARI di MERZARIO e ANDRUET con quella di MINTER undicesima e quella di CHINETTI tredicesima. CASONI aveva dovuto fermarsi per cambiare una gomma forata e Bell era rimasto a lungo al box per cambiare la cinghia dell'alternatore.

Nel corso della terza ora MERZARIO riesce a superare le due CORVETTE che lo precedevano e diventa sesto assoluto: La PORSCHE di CASONI è sempre terza ma perde terreno perché al volante è il meno efficace BLANCPAIN; anche la FERRARI di ANDRUET supera una CORVETTE per cui diventa ottava assoluta. In testa sempre la MIRAGE di HAILWOOD seguita dalla MATRA sulla quale è salito BELTOISE. Hanno entrambe compiuto 93 giri mentre la PORSCHE



La Gulf-Mirage di Ganley e Watson è stata in testa nelle prime ore, alternandosi con la Matra, poi ha accusato noie meccaniche

di JOST-CASONI è terza con 87 e la Carrera di GREGG ne ha 86. Segue DONOHUE con 85 e MERZARIO, DE LORENZO, ANDRUET e HEINZ con 83. MINTER è decimo con 82.

Un incidente spettacolare elimina la PORSCHE 911 S di HORACIO ALVAREZ che viene estratto svenuto dalle macchina ma che non ha nessuna ferita.

Posizioni pressoché invariate nella quarta ora salvo ANDRUET che ha anche lui superato la CORVETTE di DE LORENZO ed è quindi settimo assoluto. Le fermate al box della MIRAGE di BELL e della LOLA di LOFOSSE-WISELL si susseguono e le due macchine precipitano in basso nella classifica generale.

Nel corso della quinta ora una fermata imprevista al box da parte della MIRAGE di HAILWOOD permette alla MATRA di andare in testa. Al terzo posto con nove giri di distacco la Porsche di GREGG poi quella di DONOHUE-FOLLMER e MERZARIO è al quinto posto assoluto con dietro ANDRUET, poi la CORVETTE di HEINZ e le altre due FERRARI di MINTER e CHINETTI. Al decimo posto è risalita la PORSCHE 911 S di STONE e JENNINGS.

La PORSCHE di CASONI-

f. l.

CONTINUA A PAGINA 24

I primi 10 ora per ora



La Porsche Carrera-Sunoco di Donohue e Follmer è stata a lungo al comando, poi è stata costretta al ritiro da una rottura del motore

1. ORA

1) GULF-MIRAGE (Ganley-Watson); 2) Matra-Simca (Pescarolo-Cevert-Beltoise); 3) Gulf-Mirage (Bell-Hailwood); 4) Porsche 908-3 (Jost-Casoni-Blancpain); 5) Lola (Lafosse-Wisell-De Fierlant); 6) Porsche Carrera (Gregg-Haywood); 7) Corvette (Heinz-McClure-English); 8) Corvette (De Lorenzo-Carter); 9) Porsche Carrera (Donohue-Follmer); 10) Ferrari Daytona (Merzario-Jarier).

2. ORA

1) GULF-MIRAGE (Ganley-Watson); 2) Matra-Simca (Pescarolo-Cevert-Beltoise); 3) Camaro (Chitwood-Chitwood-Nagle); 4) Gulf-Mirage (Bell-Hailwood); 5) Porsche Carrera (Gregg-Haywood); 6) Porsche Carrera (Donohue-Follmer); 7) Corvette (De Lorenzo-Carter); 8) Corvette (Heinz-McClure); 9) Ferrari Daytona (Merzario-Jarier); 10) Ferrari Daytona (Andruet-Ballot Lena).

3. ORA

1) GULF-MIRAGE (Ganley-Watson); 2) Matra-Simca (Pescarolo-Cevert-Beltoise); 3) Porsche 908-3 (Jost-Casoni-Blancpain); 4) Porsche Carrera (Gregg-Haywood); 5) Porsche Carrera (Donohue-Follmer); 6) Ferrari Daytona (Merzario-Jarier); 7) Corvette (De Lorenzo-Carter); 8) Ferrari Daytona (Andruet-Ballot Lena); 9) Corvette (Heinz-McClure-English); 10) Ferrari Daytona (Migault-Minter).

4. ORA

1) GULF-MIRAGE (Ganley-Watson); 2) Matra-Simca (Pescarolo-Cevert-Beltoise); 3) Porsche 908-3 (Jost-Casoni-Blancpain); 4) Porsche Carrera (Donohue-Follmer); 5) Porsche Carrera (Gregg-Haywood); 6) Ferrari Daytona (Merzario-Jarier); 7) Ferrari Daytona (Andruet-Ballot Lena); 8) Corvette (Heinz-McClure-English); 9) Ferrari Daytona (Migault-Minter); 10) Ferrari Daytona (Chinetti-Grossman-Shaw).

5. ORA

1) MATRA-SIMCA (Pescarolo-Cevert-Beltoise); 2) Gulf-Mirage (Ganley-Watson); 3) Porsche Carrera (Gregg-Haywood); 4) Porsche Carrera (Donohue-Follmer); 5) Ferrari Daytona (Merzario-Jarier); 6) Ferrari Daytona (Andruet-Ballot Lena); 7) Corvette (Heinz-McClure-English); 8) Ferrari Daytona (Migault-Minter); 9) Porsche (Keyser-Adamowicz-Beasley); 10) Porsche (Jennings-Stone-Downs).

6. ORA

1) GULF-MIRAGE (Ganley-Watson); 2) Matra-Simca (Pescarolo-Cevert-Beltoise); 3) Porsche Carrera (Gregg-Haywood); 4) Porsche Carrera (Donohue-Follmer); 5) Ferrari Daytona (Merzario-Jarier); 6) Ferrari Daytona (Andruet-Ballot Lena); 7) Corvette (Heinz-McClure-English); 8) Ferrari Daytona (Migault-Minter); 9) Porsche (Jennings-Stone-Downs); 10) Porsche (Keyser-Adamowicz-Beasley).

7. ORA

1) GULF-MIRAGE (Ganley-Watson); 2) Porsche Carrera (Gregg-Haywood); 3) Porsche Carrera (Donohue-Follmer); 4) Ferrari Daytona (Merzario-Jarier); 5) Corvette (Heinz-McClure-English); 6) Matra-Simca (Pescarolo-Cevert-Beltoise); 7) Ferrari Daytona (Andruet-Ballot Lena); 8) Ferrari Daytona (Migault-Minter); 9) Porsche (Fitzpatrick-Kremer-Keller); 10) Porsche (Stone-Jennings-Downs).

8. ORA

1) GULF-MIRAGE (Ganley-Watson); 2) Porsche Carrera (Donohue-Follmer); 3) Porsche Carrera (Gregg-Haywood); 4) Corvette (Heinz-McClure-English); 5) Ferrari Daytona (Merzario-Jarier); 6) Ferrari Daytona (Migault-Minter); 7) Porsche (Stone-Jennings-Downs); 8) Porsche (Fitzpatrick-Kremer-Keller); 9) Porsche (Helmick-O'Steen-Behr); 10) Lola (Lafosse-Wisell-De Fierlant).

9. ORA

1) GULF-MIRAGE (Ganley-Watson); 2) Porsche Carrera (Donohue-Follmer); 3) Porsche Carrera (Gregg-Haywood); 4) Corvette (Heinz-McClure-English); 5) Ferrari Daytona (Migault-Minter); 6) Ferrari Daytona (Merzario-Jarier); 7) Porsche (Stone-Jennings-Downs); 8) Porsche (Fitzpatrick-Kremer-Keller); 9) Ferrari Daytona (Andruet-Ballot Lena); 10) Porsche (Helmick-O'Steen-Behr).

Il K.O. di MERZARIO nel finale al risparmio

CONTINUAZ. DA PAGINA 23

JOST-BLANCPAIN ha un grosso guaio con un serbatoio che si è rotto e perde benzina: si ferma al box e cominciano una riparazione di emergenza consistente nell'eliminare un serbatoio e bloccare un secondo. La riparazione richiede moltissimo tempo e quando la macchina riparte è staccatissima, e poi dovrà fermarsi frequentemente per rifornire. Più tardi romperà anche il cambio e si ritirerà.

Durante la sesta ora la FERRARI di CHINETTI-SHAW-GROSSMAN ha noie prolungate ai freni e perde molto tempo. La MATRA è sempre in testa con Pescarolo al volante ma è incalzata dalla MIRAGE di HAILWOOD che guadagna una decina di secondi al giro e infine riesce a tornare in testa. La MIRAGE di BELL che era rimasta ferma per cambiare la frizione riparte dopo un'ora e 42 minuti. Il numero di macchine in gara diminuisce sempre.

Durante la settima ora però la MIRAGE di HAILWOOD è ancora attardata da fermate ripetute al box e così la MATRA torna in testa con moltissimo margine, di oltre dieci giri, sulle Porsche di GREGG e DONOHUE che sono nello stesso giro. La FERRARI di MERZARIO è quarta con dietro la CORVETTE di HEINZ.

ANDRUET ha avuto molti guai alla alimentazione ed ha perduto oltre due giri restando tuttavia al settimo posto.

Nella successiva nona ora di corsa la FERRARI di MERZARIO-JARIER perde posizioni per aver dovuto cambiare le pastiglie dei freni, cosa che ha richiesto molto tempo. E in classifica generale è sopravanzata dalla CORVETTE di HEINZ e dalla FERRARI di MINTER.

Il fatto grosso avviene durante la decima ora di corsa quando la MATRA guidata da CEVERT, pochi giri prima di doversi fermare per il rifornimento e con Beltoise che era già pronto a prendere il volante, si fermava sul circuito col motore rotto. Aveva ceduto una biella.

Così alla fine della decima ora in testa passava DONOHUE che

aveva superato GREGG ed al terzo posto passava la FERRARI di MINTER-MIGAUULT seguita da quella di MERZARIO-JARIER mentre la CORVETTE di HEINZ aveva perduto una decina di minuti per cambiare un cuscinetto ad una ruota. La FERRARI di ANDRUET-BALLOT LENA era diventata sesta e quella di CHINETTI settima.

Nella UNDICESIMA ora le posizioni si sono stabilizzate. DONOHUE e FOLLMER guidavano con due giri di vantaggio su GREGG-HAILWOOD e diciassette giri su MERZARIO-JARIER i quali avevano due giri di vantaggio su MINTER-MIGAUULT e gli altri più staccati. Restavano in gara 32 macchine.

Alla fine della dodicesima ora, cioè a metà corsa posizioni invariate salvo il fatto che la CORVETTE di HEINZ era tornata nello stesso giro della FERRARI di MINTER. Era tuttavia scomparsa la FERRARI di ANDRUET-BALLOT LENA che in una uscita di pista aveva riportato danni notevoli.

Le macchine ancora in pista a metà corsa erano 31 ma parecchie erano in condizioni piuttosto precarie.

La CORVETTE di HEINZ riusciva a superare anche la FERRARI di MERZARIO nell'ora successiva, diventando terza dietro le due PORSCHE CARRERA.

La MIRAGE di HAILWOOD che era sempre in pista nono-

stante il grave ritardo rompeva la sospensione posteriore e sbattendo contro la protezione esterna rompeva anche la carrozzeria. Poco dopo si fermava la FERRARI di MERZARIO con la trasmissione rotta e un tentativo di riparazione durato più di un'ora non riusciva a farla ripartire. Infine il colpo di scena finale: la PORSCHE di DONOHUE rompeva il motore sul circuito ed abbandonava, cosicché le posizioni di testa venivano rivoluzionate.

Alla fine della quindicesima ora si aveva quindi in testa la PORSCHE CARRERA di GREGG-HAYWOOD con 428 giri seguita dalla CORVETTE di HEINZ con 403 giri, poi la FERRARI di MINTER con 402 e la PORSCHE di

STONE con 396. Nella classifica ufficiale seguivano FITZPATRICK e KREMER con la PORSCHE 911, MERZARIO-JARIER con la FERRARI, CHINETTI GROSSMAN-SHAW con la FERRARI. Ma Merzario era fermo e non ripartiva.

La Corvette di HEINZ era ritardata ancora nell'ora successiva e quindi la FERRARI di MINTER-MIGAUULT ridiventava seconda, ed anche la PORSCHE di FITZPATRICK era ritardata permettendo alla FERRARI di CHINETTI di avanzare al quinto posto nel corso della diciassettesima ora.

Nelle ore successive le uniche cose interessanti erano date dalla possibilità che la CORVETTE di HEINZ riuscisse a insidiare il secondo posto alla Ferrari di MINTER, ma la cosa era improbabile perché anche se la Ferrari aveva considerevolmente rallentato l'andatura essa aveva sette giri di vantaggio alla fine della ventunesima ora e quindi le posizioni erano troppo distanti.

Nelle ultime ore per Gregg c'è stato un allarme, sotto forma di una incrinatura al parabrezza che è andata allargandosi e che ha provocato altre incrinature. I commissari tecnici hanno preteso che la riparassero, per evitare un possibile incidente dovuto al cedimento durante la corsa. Così al box della Porsche hanno provveduto a trovare un parabrezza nuovo, prelevandolo dai ricambi della macchina di Penske, e in una fermata di meno di nove minuti la sostituzione è stata effettuata.

Nessuna altra emozione fino alla fine, con soltanto un madornale errore da parte dello speaker, che per un'ora ha annunciato che la Corvette di Heinz era nello stesso giro della Ferrari di Minter-Migault suscitando entusiasmi nel pubblico quando la Corvette ha potuto raggiungere la Ferrari, che ovviamente a questo punto aveva assunto una andatura di tutto riposo, dato il vantaggio. L'errore è stato poi corretto per intervento dei cronometristi ufficiali, sollecitati dalla direzione corsa a dare le posizioni, e così di emozioni non ce ne sono proprio più state.

f. i.



Le poche tre litri sport hanno fatto una magra figura. La Matra (foto sopra Pescarolo precede Selbert) ha rotto una biella, mentre la Lola di Wisell (sotto) è stata fermata da un banale corto circuito



10. ORA

1) PORSCHE CARRERA (Donohue-Follmer); 2) Porsche Carrera (Gregg-Haywood); 3) Ferrari Daytona (Migault-Minter); 4) Ferrari Daytona (Merzario-Jarier); 5) Corvette (Heinz-McClure-English); 6) Ferrari Daytona (Andruet-Ballot Lena); 7) Ferrari Daytona (Chinetti-Grossman-Shaw); 8) Porsche (Stone-Jennings-Downs); 9) Porsche (Fitzpatrick-Kremer-Keller); 10) Porsche (Helmick-O'Steen-Behr).

11. ORA

1) PORSCHE CARRERA (Donohue-Follmer); 2) Porsche Carrera (Gregg-Haywood); 3) Ferrari Daytona (Merzario-Jarier); 4) Ferrari Daytona (Migault-Minter); 5) Corvette (Heinz-McClure-English); 6) Porsche (Stone-Jennings-Downs); 7) Porsche (Fitzpatrick-Kremer-Keller); 8) Ferrari Daytona (Chinetti-Grossman-Shaw); 9) Porsche (Helmick-O'Steen-Behr); 10) Ferrari Daytona (Andruet-Ballot Lena).

12. ORA

1) PORSCHE CARRERA (Donohue-Follmer); 2) Porsche Carrera (Gregg-Haywood); 3) Ferrari Daytona (Merzario-Jarier); 4) Ferrari Daytona (Migault-Minter); 5) Corvette (Heinz-McClure-English); 6) Porsche (Fitzpatrick-Kremer-Keller); 7) Porsche (Stone-Jennings-Downs); 8) Ferrari Daytona (Chinetti-Grossman-Shaw); 9) Porsche (Helmick-O'Steen-Behr); 10) Porsche (Locke-Bailey).

13. ORA

1) PORSCHE CARRERA (Donohue-Follmer); 2) Porsche Carrera (Gregg-Haywood); 3) Corvette (Heinz-McClure-English); 4) Ferrari Daytona (Merzario-Jarier); 5) Ferrari Daytona (Migault-Minter); 6) Porsche (Fitzpatrick-Kremer-Keller); 7) Porsche (Stone-Jennings-Downs); 8) Ferrari Daytona (Chinetti-Grossman-Shaw); 9) Porsche (Helmick-O'Steen-Behr); 10) Corvette (Long-Greendyke).



Derek Bell non è stato molto fortunato in gara, dopo aver stabilito il miglior tempo in prova con la Gulf-Mirage.

14. ORA

1) PORSCHE CARRERA (Donohue-Follmer); 2) Porsche Carrera (Gregg-Haywood); 3) Corvette (Heinz-McClure-English); 4) Ferrari Daytona (Merzario-Jarier); 5) Ferrari Daytona (Migault-Minter); 6) Porsche (Stone-Jennings-Downs); 7) Porsche (Fitzpatrick-Kremer-Keller); 8) Ferrari Daytona (Chinetti-Grossman-Shaw); 9) Porsche (Helmick-O'Steen-Behr); 10) Gulf Mirage (Ganley Watson).

15. ORA

1) PORSCHE CARRERA (Gregg-Haywood); 2) Corvette (Heinz-McClure-English); 3) Ferrari Daytona (Migault-Minter); 4) Porsche (Stone-Jennings-Downs); 5) Porsche (Fitzpatrick-Kremer-Keller); 6) Ferrari Daytona (Merzario-Jarier); 7) Ferrari Daytona (Chinetti-Grossman-Shaw); 8) Porsche (Helmick-O'Steen-Behr); 9) Corvette (Long-Greendyke); 10) Gulf-Mirage (Ganley-Watson).

16. ORA

1) PORSCHE CARRERA (Gregg-Haywood); 2) Ferrari Daytona (Migault-Minter); 3) Corvette (Heinz-McClure-English); 4) Porsche (Stone-Jennings-Downs); 5) Porsche (Fitzpatrick-Kremer-Keller); 6) Ferrari Daytona (Chinetti-Grossman-Shaw); 7) Porsche (Helmick-O'Steen-Behr); 8) Corvette (Long-Greendyke); 9) Ferrari Daytona (Merzario-Jarier); 10) Camaro (Kessler-Panch-Pickett).

17. ORA

1) PORSCHE CARRERA (Gregg-Haywood); 2) Ferrari Daytona (Migault-Minter); 3) Corvette (Heinz-McClure-English); 4) Porsche (Stone-Jennings-Downs); 5) Ferrari Daytona (Chinetti-Grossman-Shaw); 6) Porsche (Fitzpatrick-Kremer-Keller); 7) Porsche (Helmick-O'Steen-Behr); 8) Camaro (Kessler-Panch-Pickett); 9) Corvette (Long-Greendyke); 10) Porsche (Bergstrom-Cook).

18. ORA

1) PORSCHE CARRERA (Gregg-Haywood); 2) Ferrari Daytona (Migault-Minter); 3) Porsche (Stone-Jennings-Downs); 4) Corvette (Heinz-McClure-English); 5) Ferrari Daytona (Chinetti-Grossman-Shaw); 6) Porsche (Fitzpatrick-Kremer-Keller); 7) Porsche (Helmick-O'Steen-Behr); 8) Camaro (Kessler-Panch-Pickett); 9) Corvette (Long-Greendyke); 10) Porsche (Bergstrom-Cook).

19. ORA

1) PORSCHE CARRERA (Gregg-Haywood); 2) Ferrari Daytona (Migault-Minter); 3) Porsche (Stone-Jennings-Downs); 4) Corvette (Heinz-McClure-English); 5) Ferrari Daytona (Chinetti-Grossman-Shaw); 6) Porsche (Fitzpatrick-Kremer-Keller); 7) Porsche (Helmick-O'Steen-Behr); 8) Camaro (Kessler-Panch-Pickett); 9) Corvette (Long-Greendyke); 10) Porsche (Bergstrom-Cook).

20. ORA

1) PORSCHE CARRERA (Gregg-Haywood); 2) Ferrari Daytona (Migault-Minter); 3) Corvette (Heinz-McClure-English); 4) Porsche (Stone-Jennings-Downs); 5) Ferrari Daytona (Chinetti-Grossman-Shaw); 6) Porsche (Fitzpatrick-Kremer-Keller); 7) Camaro (Kessler-Panch-Pickett); 8) Corvette (Long-Greendyke); 9) Porsche (Keyser-Adamowicz-Beasley); 10) Porsche (Bergstrom-Cook).

21. ORA

1) PORSCHE CARRERA (Gregg-Haywood); 2) Ferrari Daytona (Migault-Minter); 3) Corvette (Heinz-McClure-English); 4) Porsche (Stone-Jennings-Downs); 5) Ferrari Daytona (Chinetti-Grossman-Shaw); 6) Porsche (Fitzpatrick-Kremer-Keller); 7) Camaro (Kessler-Panch-Pickett); 8) Porsche (Keyser-Adamowicz-Beasley); 9) Porsche (Bergstrom-Cook); 10) Porsche (Greger-Hild-Schmid).

22. ORA

1) PORSCHE CARRERA (Gregg-Haywood); 2) Ferrari Daytona (Migault-Minter); 3) Corvette (Heinz-McClure-English); 4) Porsche (Stone-Jennings-Downs); 5) Ferrari Daytona (Chinetti-Grossman-Shaw); 6) Porsche (Fitzpatrick-Kremer-Keller); 7) Camaro (Kessler-Panch-Pickett); 8) Porsche (Keyser-Adamowicz-Beasley); 9) Porsche (Bergstrom-Cook); 10) Porsche (Greger-Hild-Schmid).

23. ORA

1) PORSCHE CARRERA (Gregg-Haywood); 2) Ferrari Daytona (Migault-Minter); 3) Corvette (Heinz-McClure-English); 4) Porsche (Stone-Jennings-Downs); 5) Ferrari Daytona (Chinetti-Grossman-Shaw); 6) Porsche (Fitzpatrick-Kremer-Keller); 7) Camaro (Kessler-Panch-Pickett); 8) Porsche (Keyser-Adamowicz-Beasley); 9) Porsche (Greger-Hild-Schmid); 10) Porsche (Bergstrom-Cook).



Nelle prove di venerdì la Porsche di Jost, appena scesa in pista, ha preso fuoco. Vediamo il tedesco uscire dalla sua vettura che subirà danni di una certa gravità.



La Ferrari Daytona di Francois Migault e Milt Minter ha ottenuto un secondo posto — e 15 punti — che faranno molto comodo alla Ferrari nel prosieguo della stagione.

Soltanto l'uragano movimentata le prove

DAYTONA BEACH - La cronaca delle prove si riduce a ben poco. Tra ritardi vari e maltempo le prove sono state effettuate a spizzichi, anche perché nessuno pareva molto « eccitato » dai tempi degli avversari. Ciascuno, d'altra parte, aveva i suoi problemi piccoli o grandi, e quindi non si sono viste cose di grande rilievo. Nella prima giornata non hanno praticamente girato le Mirage, che dopo pochi giri di assaggio sono rientrate nei garages. Anche per la Matra, pochi giri e poi dentro, in attesa delle prove serali. La Lola di Lafosse e Wisell ha avuto subito dei problemi con l'aleone posteriore, e quindi ha dovuto interrompere le prove. Le Ferrari Daytona di Grossman e di Andruet hanno rotto il motore dopo pochi giri, e così in sostanza sono state soltanto le Porsche private e le macchine americane a girare abbastanza a lungo. La Porsche-Sunoco di Donohue ha infatti anche lei rotto quasi subito il motore, ed è rientrata al box in fretta. Le prove notturne hanno detto poco, anche perché aveva piovuto e la pista era bagnata. Nella seconda giornata, è arrivata anche la Porsche 908.3 di Jost e Casoni, ma dopo un paio di giri ha avuto un principio d'incendio cosicché praticamente non ha potuto provare. Nella prima ora il cielo era coperto, ma le condizioni generali erano buone,

per cui si sono registrati tempi di un certo valore, e sono quelli che vedete nello schieramento di partenza. Poi si è scatenato un vero uragano, e la pista inondata ha impedito a tutti di girare. Molti che avevano atteso l'ultimo momento per entrare in pista sono rimasti così svantaggiati, e non hanno potuto qualificarsi regolarmente. I commissari hanno però deciso di permettere un paio d'ore di prova il mattino di sabato, prima dell'inizio della gara, per dar modo a molti di qualificarsi anche se questi tempi non avrebbero avuto valore per lo schieramento. È il caso di coloro che vedete senza tempo in fondo allo schieramento. Le prove erano libere a tutti, e questo ha permesso a molti di compiere ulteriori aggiustaggi prima della gara, ed a qualche macchina di aggiungersi alle 46 già qualificate. È accaduto poi anche che Merzario ha potuto rendersi conto che nello smontaggio e rimontaggio di controllo la sua macchina aveva perso l'allineamento corretto del treno anteriore, potendo così far effettuare le opportune regolazioni. Fatto saliente delle tre sessioni è stato il tempo incertissimo e spesso piovoso, con un violento temporale venerdì e poi il tempo splendido della giornata di gara, mantenutasi serena e con una temperatura fresca.

DAYTONA BEACH - Apparentemente poco da dire sulla tecnica delle macchine che hanno corso la 24 Ore di Daytona. Tuttavia, è chiaro che le macchine hanno subito talune modifiche che fanno parte dei miglioramenti costanti normali nelle corse. Poiché le Porsche Carrera 2.7 non saranno omologate in gruppo 4 che a marzo, qui hanno dovuto iscriversi nel gruppo 5, come delle Sport, e ciò ha permesso qualche sperimentazione che — anche se non molto visibile — deve essere considerata interessante. Per esempio, abbiamo visto come il sistema di iniezione fosse differente, con una regolazione elettronica e che particolari cure sono state poste ai freni, diversi da quelli che ad esempio le stesse macchine hanno usato al Tour de Corse. Su entrambe le Carrera presenti, quella di Gregg-Haywood e quella di Donohue-Follmer, che avevano il motore portato a 2900 mediante ulteriore aumento dell'alesaggio, era applicato un vistoso radiatore anteriore posto in basso, che con la relativa carenatura ha fatto sì che praticamente l'altezza minima dal suolo fosse inesistente. La Lola T 282 è quella che abbiamo recentemente presentata, senza modifiche tranne che per l'aleone, che ha tre supporti centrali mentre originariamente ne era privo. Le prove fatte al Paul Ricard avevano consigliato l'adozione di un primo supporto centrale, poi le rotture verificatesi a Daytona hanno convinto a metterne altri due. Per quanto riguarda la Matra, ufficialmente si diceva trattarsi della stessa macchina che ha vinto a Le Mans, ma in realtà da quanto abbiamo saputo e da quanto si può anche parzialmente vedere, si tratta di una macchina nuova, con un telaio completamente rifatto ed anche ridisegnato. Nelle sue

Qualche NOVITA' tecnica

MIRAGE W. 12 non regge il cambio

linee aerodinamiche la Matra è uguale effettivamente al modello Le Mans, ma l'impressione è che la macchina sia leggermente ridotta in altezza, in ogni modo è certamente più leggera di quella di Le Mans di una ventina di chili. Curiosità per la Gulf-Mirage a motore Weslake, ma questa macchina non ha potuto essere in pista a lungo perché si è verificata ripetutamente la rottura del cambio. Il fenomeno è stato causato dalla posizione della pompa del lubrificante del cambio, sulla sinistra, in posizione cioè contraria a quella che l'olio occupa sulla pista di Daytona, che ha il suo anello super-veloce che gira a sinistra e quindi provoca una centrifugazione del liquido verso destra. Di conseguenza, nelle curve sopraelevate la pompa non riesce a « pescare » il lubrificante e gli ingrassaggi del cambio hanno dovuto girare senza lubrificazione. Di qui l'usura e la rottura. È lo stesso fenomeno capitato qualche anno fa alla Lancia, data l'inclinazione del motore Fulvia appunto contraria a quella ideale richiesta dalle curve sopraelevate. Il telaio della Mirage-Weslake è leggermente differente da quello della Mirage-Cosworth dato che il motore 12 cilindri non ha la stessa funzione por-

tante di quello ad otto. Ne è risultato un maggior peso, superiore di circa 20 chili a quello della macchina « sorella ». Niente altro da segnalare, se non la curiosità di qualche macchina con a bordo un sistema di radioguida, particolarmente curato ed efficiente sulla Porsche Carrera di Donohue e Follmer, che hanno usato lo stesso sistema utilizzato nelle gare di Indianapolis. Se ne avvertiva la presenza per una piccola antenna posta sul tetto della Porsche blu. Franco Lini

ULMANN si ritira da SEBRING

DAYTONA - Alec Ulmann, falliti i tentativi condotti da suo figlio per organizzare in ogni caso la 12 Ore della Florida, si è ritirato dalla organizzazione della gara di Sebring, e con lui la moglie Mary ed il figlio Eddy. Così la famosa corsa è definitivamente scomparsa, e scomparire anche dalla scena sportiva la famiglia Ulmann che ha avuto il merito di introdurre le gare di tipo europeo negli Stati Uniti. Pare tuttavia che taluni membri del comitato organizzatore di Sebring intendano formare una nuova organizzazione per mettere in piedi un altro genere di gare da far disputare su taluni circuiti esistenti. Tra questi è quello Smith che era segretario generale di Sebring e che punta su gare per macchine Turismo per rilanciare lo ARCF, cioè l'Automobile Racing Club of Florida.

Pauroso incidente nella COPPA TASMANIA: prima del via una avaria all'anteriore fa capovolgere la LOLA di BROWN (il giovane australiano fa temere per una lesione alla spina dorsale)

I serpenti non fermano MATICH

SURFERS PARADISE - Quasi tutti ce l'avevano fatta a scendere in pista, per la prima sessione di prove, presto nel pomeriggio del sabato. Dopo qualche acquazione al primo mattino, il tempo si era rasserenato e il cielo era limpido, con un bel sole caldo. Alcuni conduttori, compresi Matich, Lawrence e Cooper, avevano girato in prove non ufficiali il giorno prima e Matich aveva segnato tempi inferiori al record esistente. Si dice anche che fosse passato con la macchina su tre serpenti che prendevano il sole sulla pista, con grave danno... per i serpenti. McCormack aveva un motore nuovo, Campbell se la prendeva comoda dato che doveva ancora farsi la mano alla nuova Lola e Lawrence faceva più o meno lo stesso con la Surtees della linea aerea Singapore che, come ha fatto notare Lawrence, aveva soltanto un «piccolo» motore Ford BDA di 1700 cc e non il due litri in lega che spera di avere per la gara di Warwick Farm.

In principio si è messo in luce McRae che, a metà della sessione ha segnato l'07''8, tempo ottimo però ancora di 2/10 superiore a quello di Matich. Altri, invece, hanno faticato molto ad avvicinarsi a questo tempo. Posey ha detto che la sua Surtees sottosterzava malevolmente nelle curve lente e sovrasterzava schifosamente in quelle veloci.

Le Lola di Stewart e di Campbell parevano accusare guai di surriscaldamento poi a quella di Stewart si è rotta una guarnizione sicché il pilota non ha più potuto provare per il resto della giornata. Per la seconda sessione Campbell è tornato con modifiche che avrebbero dovuto servire a migliorare il raffreddamento. Posey e Bartlett avevano apportato vari cambiamenti alle sospensioni, in previsione appunto della seconda sessione di prove; Rollinson, che nella prima aveva montato ruote posteriori di 15 pollici, è tornato a quelle di 13 dato che le più grosse danneggiavano la sospensione, e Cooper a sua volta aveva apportato alcune modifiche alla Elfin, che non sono però servite alla vettura che, pur salendo maggiormente di giri in rettilineo è stata di un decimo più lenta.

Con l'aiuto di Gardner (che sembrava un maestro di nuoto, in braghini, maglietta e il suo famoso cappello) Bartlett è finalmente riuscito a mettere a punto la Lola secondo i suoi desideri, per quanto riguardava le sospensioni, ma il motore emetteva suoni decisamente sospetti e Kevin ha detto che durante la notte sarebbe stato sostituito. Avendo però segnato l'08''7, con soli sei cilindri che funzionavano, Bartlett era tutto sommato contento. Anche Rollinson ha sostituito il motore, migliorando poi il suo tempo fino a ottenere l'undicesima posizione alla via. Ha poi detto che il motore che lo aveva condotto alla vittoria a Teretonga era semplicemente consumato e quindi non competitivo. Campbell aveva ancora guai di surriscaldamento e pareva che i condotti del radiatore «risucchiassero» erba; anche Matich ha avuto noie, quando un sasso ha danneggiato il radiatore e i suoi meccanici hanno passato il tempo della sessione a mettere altra acqua fredda ogni cinque giri. Questo però non ha fatto rallentare Matich, che ha segnato un formidabile l'06''7 verso la fine delle prove, spodestando così McRae, che al terzo giro aveva segnato l'06''8, con slicks nuovissimi.

L'exploit ha fruttato a Matich venticinque bottiglie di spumante, che ha regalato ai suoi meccanici. Il terzo miglior tempo è stato quello dell'australiano Walker, che dopo qualche mutamento alle sospensioni ha segnato l'07''8; quarto posto nello schieramento a Max Stewart, per il suo tempo di l'08''1 segnato nella prima sessione.

CORSA A SURFERS PARADISE, gara internazionale di velocità in circuito, valevole per la Coppa Tasmania - 4 febbraio 1973.
LE CLASSIFICHE
1. Matich (Matich Repco) 58''19''9, media kmh. 165,525; 2. McRae (McRae); 3. Stewart (Lola); 4. Walker (Matich Repco); 5. Posey (Surtees TS11); 6. McCormack (Elfin); 7. Lawrence (Surtees TS15); 8. Takahara (Brabham); 9. Dunlop (McRae); 10. Bartlett (Lola).
Giro più veloce: Matich l'06''7, media kmh. 170,390, uguagliato record '71.
CLASSIFICA DELLA COPPA TASMANIA DOPO CINQUE PROVE.
McRae 27; Matich 18; Rollinson 15; McCormack 13; Brown 10; Thompson 9; Posey 8; Stewart 8; Oytton 5; Walker 3; Takahara 2; Pederson 2; Dunlop 2; Smith 1.
G221143

SURFERS PARADISE - Ha vinto Matich in modo smagliante, ottenendo la posizione al palo col tempo di l'06''7, dopo anche un... incontro con alcuni serpenti, come leggere nella cronaca delle prove. A parte le Begg di Pederson e di Doyle, tutte le F. 5000 che avevano corso in Nuova Zelanda erano state iscritte per il round australiano, ma non tutte sono apparse. Alcune mancavano per difficoltà finanziarie, ma sono state sostituite da tre F. 5000 australiane che facevano la loro prima apparizione nella Coppa Tasmania. Da Adelaide erano arrivati Garrie Cooper con la sua Elfin Repco (con un muso nuovo derivato dalla Porsche Can-Am) e Johnnie Walker che adesso è patrocinato da una fabbrica di giocattoli, oltre che da altre due ditte. La terza nuova F. 5000 era quella di Campbell, di Sydney, una nuovissima Lola Chevy, nuova al punto che i meccanici stavano ancora avvitando pezzi il sabato mattina.

Takahara era l'unico concorrente di F. 2 che avesse corso in Nuova Zelanda, andando anche a Surfers Paradise. Graeme Lawrence, che aveva fatto di tutto per potere partecipare ad alcune corse neo-zealandesi con la sua nuova Surtees TS15, è apparso con la vettura che appariva in perfetta forma. Altre due F. 2 australiane completavano il gruppo, la Lotus 32 Ford di Quartley e l'Elfin di Allison. Altrimenti lo schieramento era uguale a quello di Teretonga e, nonostante i pessimismi per il trasporto, tutti sono riusciti ad arrivare al circuito in tempo. Uno o due piloti hanno però detto che nel trasporto le loro vetture avevano subito qualche danno e tanto Posey che Rollinson, non abituati al viaggio di 2500 miglia, hanno dichiarato che avrebbero voluto avere un paio di giorni in più, per lavorare attorno alle vetture che non erano assolutamente a punto.

E' stata una corsa «tutta Matich». Il pilota ha anche segnato il giro più veloce in l'08'' al secondo giro e non è mai stato minacciato per la posizione di testa. C'è stato un drammatico episodio ante-gara, nel giro di riscaldamento, quando Brown, il giovane pilota di Sydney, è uscito di pista sotto il ponte Dunlop a oltre 200 orari. E' finito sul tratto erboso, la macchina è salita sul terrapieno, poi si è rovesciata a ruote in aria dentro al fossato. Brown ha riportato varie fratture a entrambe le gambe e si temono lesioni alla spina dorsale, però non ha perso conoscenza ed era in grado di parlare.

Le vetture, una Lola T300, era ridotta a un rottame e il capo meccanico Molloy ha detto che soltanto il motore è recuperabile. La causa dell'incidente non è ancora stata chiarita, ma Gardner ritiene che si sia rotto qualcosa nella parte anteriore di sinistra. Lo stesso Brown ha detto: «Si è rotto qualcosa», prima di essere portato all'ospedale.

Al via era scattato in testa Walker, ma in breve Matich lo ha superato e alla curva di destra, sotto il ponte Dunlop, conduceva decisamente. McRae ha fatto una brutta partenza, poi non è riuscito a ingranare la seconda marcia ed è arretrato al nono posto. Intanto Matich si apriva un buon varco, in rapporto a tutti gli altri, e al primo giro era avvantaggiato di un secondo e mezzo nei confronti di Walker, Stewart, McCormack e Bartlett, i quali capeggiavano un gruppetto serrato di otto vetture. Per i tre giri successivi l'ordine è rimasto più o meno

inmutato, mentre tutti prendevano il ritmo della gara. Alla quinta tornata McRae ha superato Cooper e Posey, portandosi in sesta posizione dietro a Bartlett, mentre Matich precedeva ormai Walker di cinque secondi. Cooper ha fatto un testa-coda al settimo giro, costretto a tornare al box, con tutto il muso della Elfin schiacciato contro la ruota. L'ordine a questo punto era il seguente: Matich, Walker, Stewart, Bartlett, McCormack, McRae, poi Posey, Thompson, Campbell e, molto più staccati, Lawrence, Takahara e Dunlop.

Cooper è tornato in pista al nono giro e ormai Matich aveva un vantaggio di 48'' su Lawrence, il migliore fra le vetture di F. 2. Nella tornata successiva McCormack ha tentato di superare Walker sul rettilineo, però senza successo, ma due giri dopo lo ha fatto McRae e Stewart, nella curva che dà sul rettilineo. A questo momento Stewart ha rallentato per guai dovuti a surriscaldamento e il motore saliva soltanto fino a 7000 giri/min. Anche Campbell aveva alcuni problemi, che l'hanno costretto al ritiro dopo un certo tempo.

Al dodicesimo giro Matich ha doppiato Dunlop e aveva un vantaggio di 15'' su Walker, il quale era ben staccato dal gruppo. Al quindicesimo giro McCormack è incappato in un testa-coda alle «esse» ed è tornato al box per un rapido controllo. Ora tutti i concorrenti erano sparpagliati, mentre Matich continuava a staccarsi, segnando tempi su l'09''. Alla diciassettesima tornata ha doppiato Lawrence e McRae ha superato Walker alle «esse», occupando così la seconda posizione. Bartlett era quarto, poi seguivano Stewart, Posey, Thompson, Rollinson, tutti molto vicini.

Benché nei giri successivi McRae si sia staccato da Walker, non guadagnava terreno su Matich essendo più lento di circa 5/10 per giro. Alla ventiduesima tornata Bartlett si è messo per traverso sul rettilineo e un paio di giri più tardi ha sostato al box, con il pneumatico posteriore di destra afflosciato. Cooper era ormai uscito di scena, dopo un altro testa-coda, durante il quale aveva urtato la barriera, danneggiando la vettura.

Al venticinquesimo giro Matich precedeva McRae di 26'' e gli altri erano piuttosto staccati gli uni dagli altri. Bartlett è tornato in pista al trentesimo giro, avendo passato tre minuti e 29'' al box. Rollinson era pure dovuto andare al box al diciassettesimo giro, con noie al motore, ed è tornato in gara soltanto al trentacinquesimo, dopo di che ha girato lentamente ritirandosi poi alla quarantesima tornata. Stewart intanto tallonava Walker, al trentottesimo giro, dato che a questi si stava sgonfiando lentamente un pneumatico posteriore.

Al quarantaduesimo giro McRae, sempre secondo, è sceso al tempo di l'11'', dopo avere urtato un paletto alla curva che gli ha squilibrato la ruota anteriore, sicché il pneumatico ha cominciato ad afflosciarsi. Nelle ultime otto tornate non è successo nulla di sensazionale, dato che ormai tutti mantenevano le posizioni, piuttosto distaccati gli uni dagli altri, anche se Posey ha guadagnato parecchio terreno su Walker, nelle ultimissime fasi.

Thomas Floyd

Stavano per essere beffate le ALPINE nella RONDE di Chamonix

DAF spettacolo sul ghiaccio

SPECIALE PER AUTOSPRINT

CHAMONIX - Benché fossero scese in forze coi loro uomini di punta, Darniche, Therier e Nicolas, le Alpine-Renault ufficiali hanno faticato più del previsto ad affermarsi in questo «4. Ronde sul Glace» di Chamonix. Più della Datsun di Larrousse, della preparatissima Saab di Pat Moss o delle Alpine del pistaiolo Ekford, Jaussaud e Wollek, a dare del filo da torcere alle berline blu-casa ci si è messa una specialissima Daf pilotata dal francese Claude Laurent.

Una Daf veramente speciale, realizzata dalla Casa Olandese appositamente per corse su pista ghiacciata e per rallycross, con motore Ford-BDA 1800 cc. di 230 HP, quattro ruote motrici e trasmissione Daf Variomatic pure

adattata alla posizione trasversale. Questa macchina è stata la più veloce nelle prove ufficiali, è partita al palo nella finale su venti giri del circuito savoiardo, ha preso la testa con decisione ed avrebbe probabilmente vinto se la frizione centrifuga non avesse ceduto a pochi giri dal termine della prova.

Dietro a Laurent si era scatenata la battaglia fra le sei Alpine di Darniche, Julien, Piot, Nusbaumer, Neyret, Alibelli e la Datsun di Larrousse. Inizialmente era Julien, sulla macchina patrocinata dal periodico francese Echappement, a tenere il secondo posto alle spalle della super-Daf, mentre Darniche con l'Alpine-Casa doveva farsi largo dalle posizioni centrali. Il suo compito era facilitato da un testa-coda di Piot che disponeva di una 1800 molto ben preparata e poi dall'innevamento

di Alibelli che era stato molto rapido nelle eliminatorie.

Nel gruppo delle agili berline della Renault riusciva a inserirsi anche Larrousse con la ingombrante Datsun. Frenando ed accelerando contemporaneamente, il pilota francese poteva dare strani ma redditizi assetti alla macchina giapponese esuberante di cavalli.

Al momento della rottura della Daf, Darniche aveva ormai raggiunto il bravo Julien e poteva superarlo prendendo il comando. Larrousse era quarto e sembrava anche poter sorprendere Neyret quando un testa-coda lo atterdava di un giro. La corsa finiva con Darniche primo ed altre quattro Alpine nell'ordine. Questa prova finale è stata comunque solo la conclusione di due giornate ininterrotte di bellissime

gare tra i 36 piloti internazionali presenti e la ventina di nazionali.

Le emozioni sono iniziate quasi subito sabato pomeriggio, durante una prova organizzata tra i migliori presenti per soddisfare le esigenze di una ripresa televisiva di un'ora: per farsi belli agli occhi di milioni di francesi, i dodici partenti hanno cominciato col fare un incidente di gruppo dal quale Pat Moss usciva con una ruota anteriore bloccata da un parafango.

Riparava al box, ripartiva immediatamente ma dopo neanche un giro, a testimonianza di una riparazione troppo affrettata, si metteva di traverso rovesciandosi malamente. Fortunatamente, la robusta sorella del campione inglese era lesta ad uscire indenne dalla macchina a ruote all'aria. Stessa sorte è toccata a Jaussaud durante la finale col guasto che la sua Alpine con carrozzeria in plastica è andata distrutta, al contrario della robustissima Saab.

A testimonianza della robustezza della macchina svedese domenica c'è stato un episodio poco piacevole che ha visto ancora protagonista la Moss. Riparata la macchina alla meglio, alla partenza di una delle semi-finali, l'inglese è scappata come un rullo compressore urtando deliberatamente prima l'Alpine di Darniche e poi quella di Alibelli. Due dei favoriti, dopo appena 300 metri dalla partenza sarebbero stati così eliminati se il compagno di Darniche, Therier non si fosse fermato di traverso in mezzo alla pista per costringere gli organizzatori all'arresto della prova. Con tutti contro di lei la Pat ha accettato senza drammi anche la decisione di squalifica nei suoi confronti.

Gabriela Noris

Anche BOZZETTO tra i 10 "DRAGONI,"

ROMA - Continuano i comunicati-stampa della CSAI, ciascuno con una novità, forse per diluire nel tempo quello «importante» che AUTOSPRINT aveva anticipato per la scorsa settimana. (Pare che sui 120 milioni per la Nazionale F. 2 ci siano obiezioni della presidenza ACI). Ad ogni modo, la CSAI continua a tacere sul calendario definitivo dei campionati italiani, cosa che indispettisce molto i piloti. Ci si aspettava qualcosa in coincidenza con la premiazione ANCAI, ma non s'è visto nulla. Rispetto allo scorso anno, il calendario '73 è in ritardo ormai di una ventina di giorni. Ed i piloti vorrebbero sapere come regolarli.

Il più recente comunicato in ordine di tempo riguarda la notizia, che già avete appreso da queste colonne, dell'assegnazione di vetture di FORMULA ITALIA anche alle scuderie, oltre che ai privati, nel quadro di quella «incentivazione» delle vendite delle ancora giacenti Formule nazio-

nali che a tutt'oggi non è che procedano molto bene.

La CSAI comunica anche che il prezzo delle vetture è rimasto invariato a lire 1.820.000, con termine di consegna entro 30 giorni. Le vetture '73 verranno consegnate con il nuovo serbatoio anticendio e l'autobloccante.

A proposito di questo accessorio, pare che la taratura non sia ancora perfetta, in quanto per ora la vettura risulta più veloce ma anche più «difficile» di prima.

A proposito di piloti di Formula Italia, il vicentino Paolo Bozzetto, uno dei protagonisti di questa prima stagione di monoposto tricolore, è il decimo nome della «lista dei convocati» per la «Squadra Azzurra» sotto la direzione del comm. Eugenio Dragoni. Bozzetto è stato convocato per l'ormai classico colloquio preliminare nei primi giorni della scorsa settimana, che per il momento viene definito «a titolo personale».

• A quanto pare OPEL e BMW insistono nel dire che non parteciperanno al Rally di Svezia, per la nota questione dei chiodi. Entrambi i team giudicano il divieto incomprensibile, dato che i chiodi sono ammessi sulle vetture che circolano normalmente sulle strade.
• Nei prossimi mesi apparirà una nuova due litri della SIMCA-CHRYSLER, derivata dai modelli 160 e 180. Disporrà di un motore «180» con maggiorazione di cilindrata, contenuta al di sotto del limite dei 2000 cc, per ovvie ragioni.
• E' giunto a MODENA dagli USA il manager Hugo Bragioni con interessanti programmi per dare il «via» alla costruzione in serie di berline «Mirage», i cui primi esemplari-prototipi vennero costruiti da Stanguellini. Le berline saranno carrozzate dalle «Officine Padane».

RONDE SUR GLACE, gara di velocità su ghiaccio - Chamonix, 4 febbraio 1973.
LA CLASSIFICA
1. Bernard Darniche (Alpine Renault 1600S); 2. Julien (Alpine); 3. Neyret (Alpine); 4. Nusbaumer (Alpine); 5. Alibelli (Alpine) a 1 giro; 6. Larrousse (Datsun) a 1 giro; 7. Piot (Alpine) a 1 giro.



Le
confidenze
di
**EOIN S.
YOUNG**

NIENTE F. 5000 «MONDIALE»

TIMARY (Nuova Zelanda) - Pare che le possibilità di una «Serie» mondiale di F. 5000 siano svanite. Ci risulta che la Rothmans era interessata ad appoggiare un programma internazionale con gare in Nuova Zelanda, Australia, Stati Uniti ed Europa, ma la Casa non vende negli Stati Uniti, ove la serie è già patrocinata dalla Liggett e Myers. Quindi, se non salterà fuori una Società che non abbia a che fare coi tabacchi, per patrocinare la F. 5000 «mondiale», non ci sarà tale campionato. Il particolare curioso è che in Australia la Rothmans vende la marca Chesterfield della L&M e patrocina i quattro rounds australiani della Coppa Tasmania, tanto che ogni gara è denominata Chesterfield 100. Anche la Lola T300 di Bartlett è patrocinata dalla Chesterfield, quindi in quei paesi si creerà una situazione simile a quella John Player Specials - John Player Grand Prix.

POSEY PITTORE

Prima della gara di Teretonga, Posey non era riuscito ad arrivare in fondo alle altre prove della Coppa Tasmania e in quel periodo si è sempre più meritato il nomignolo «Sam il taciturno». Durante un'intervista alla radio, è saltato fuori che

● Chiunque si sia chiesto chi diavolo è John McCormack, leggendo la classifica del G.P. di Nuova Zelanda a Pukekohe, è perdonato. Trentaquattrenne, McCormack è un australiano, che corre con le Elfin F. 5000 costruite nell'Australia del Sud, e il suo curriculum è, a dire poco, piuttosto modesto. Nella stessa gara dello scorso anno la sua vettura era nuova, però disponeva di un robustissimo motore Repco e la prima avvisaglia del suo potenziale per il 1973 si ebbe quando si qualificò col secondo miglior tempo, dopo Matich, nel primo giorno di prove e finì poi terzo, alle spalle di Matich e di McRae.

L'erede di BRABHAM

In Australia Warwick Brown è la grande speranza, quale successore di Brabham. Ci sono molte probabilità che corra negli Stati Uniti con la sua Lola, e forse in Europa durante l'estate. Ha ventidue anni e quando non gareggia si occupa dell'azienda familiare di costruzioni stradali. Iniziò con una McLaren di F. 2, passando poi alla McLaren cinque litri, prima di comprare la Lola di Muir.

Sam è un pittore abbastanza famoso («preferirei essere un pilota famoso», dice) e inoltre lavora per una compagnia che progetta mobili in fibra di vetro. Parlando della straordinaria bravura dei fratelli Unser, su piste come quella d'Indianapolis, Posey ha detto: «Gli Unser sono magni-

fici a Indy, però credo che i piloti che corrono su circuiti stradali siano più versatili. Non potrebbero certamente andare a Indy e precedere piloti come i due Unser, però farebbero miglior figura su quel circuito di quella che farebbero gli Unser su un circuito stradale».

● Forse la madre di McRae ha involontariamente sconfitto gli esperti signori che hanno svolto approfonditi tests, sul vestiario anti-incendio per i piloti. Per la sua prima corsa in Nuova Zelanda, McRae indossava una nuova e bellissima tuta, ma prima del Grande Premio sua madre l'aveva lavata, facendola restringere al punto che su «Cassius» sembrava una calzamaglia! Non c'era dunque posto perché McRae potesse indossare biancheria anti-incendio e ha così messo in luce le sue grandi doti di coraggio!

MOFFAT ALLA BEST

Stuart Turner, della Ford, si lamenta sempre del fatto che nel mondo delle corse non ci sia un uomo come il calciatore George Best, cioè un tipo capace di essere sempre sulle prime pagine dei giornali e non soltanto quelli sportivi, ma anche sui quotidiani. Per quanto ci risulta, il campione australiano della turismo è Alan Moffat, il quale si offre di fungere da «Best» per Turner nelle gare europee.

Se non erriamo, Moffat comincerà a farsi vedere nel mondo delle corse come meccanico del team Lotus Cortina, passando poi a diventare pilota in Nuova Zelanda. Adesso è il personaggio principale delle gare di turismo, con una Mustang patrocinata dalla Ford e dalla Coca Cola, generalmente contestata da uno o più piloti durante la gara. Moffat vorrebbe portare la Mustang in Inghilterra per battere la Camaro di Gardner e si sta chiedendo se Webb gli fornirebbe il denaro per coprire le spese. Webb non ha fama di coprire spese per nessuno, se non per se stesso, ma perché Moffat non cerca di trovarsi un posto nel complesso di tutti «divi», che la Ford tedesca ha formato con le Capri per questa stagione? Si direbbe proprio il tipo di pilota che Turner sta cercando e sarà interessante vedere se i legami che Moffat ha con la Ford in Australia, oltre alla sua bravura, saranno sufficienti per fargli ottenere un posto nel team Ford europeo.

I programmi di TURNER

Un motore FORD F. 1 derivato dalla «serie»

LONDRA - Come abbiamo detto non molto tempo fa, Stuart Turner della Ford ha spiegato a grandi linee il programma 1973. Per dirlo in poche parole, questo segue la strada nettamente imboccata lo scorso anno: aumento d'interesse ai livelli più bassi, a svantaggio delle gare internazionali. Il programma relativo ai rally sarà simile a quello del 1972, e la Ford continuerà a non interessarsi ai campionati di questo settore.

La Casa non fornirà nessun appoggio diretto a qualsiasi team nei Grandi Premi, anche se il legame con la Cosworth, per lo sviluppo del DFV, continuerà. La Ford è fiduciosa che questo motore sarà montato sulla vettura del vincitore di almeno un altro campionato mondiale. Per quanto riguarda il Weslake V12, nulla farebbe più piacere alla Ford che di vedere Harry Weslake rinunciare alle sue aspirazioni di F. 1, per dedicarsi allo sviluppo di questo motore per sport, come era inteso in origine (pare che i progressi siano incoraggianti). Nessun legame diretto con F. 2, 3 o 5000, anche se la Ford assegnerà premi speciali ai vincitori.

Il Team Capri per il Challenge Turismo continuerà a essere affidato al Kranefuss, con sede a Colonia, anche se la divisione delle responsabilità fra Inghilterra e Germania non sarà netta, sotto altri aspetti. In Inghilterra il legame tra Ford e Ralph Broad sarà più forte e la Broadspeed si occuperà di una Capri RS1600 ufficiale. Un nuovo tipo di Escort da corsa userà una versione di 1300 cc del motore RS1600... e si ammette che si approfitti di una scappatoia nei regolamenti!

Si è di nuovo resistito alle pressioni per cambiare la Formula Ford «perché la Super Vee è più veloce». Giustamente, la Ford ritiene che fin tanto che una formula «cadetta» serve al suo scopo, occorre cambiarla il meno possibile e nessuno può negare che la FF sia stata un'ottima categoria monosto fino dall'inizio.

Oltre ai campionati di FF nazionali, ci sarà un campionato europeo, nel quale il primo premio sarà una guida ufficiale con un team di F. 3 nel 1974. Negli anni passati i campionati Mexico hanno fatto divertire il pubblico in Inghilterra, in Belgio e in Olanda e, oltre alla già annunciata serie Mexico italiana, ce ne saranno in Danimarca, Svezia e Norvegia (quest'ultimo paese è interessante, dato che è raramente considerato «una nazione corsaiole»). Tra parentesi, in Inghilterra i piloti della Mexico disporranno di un solo tipo di pneumatico Dunlop intermedio, nel tentativo di tenere bassi i costi. Eccettuato per l'Italia, la Ford s'interesserà piuttosto poco ai rallycross.

Il programma internazionale dei rally sarà limitato. Non contenta degli allori passati, la Ford tornerà al Safari anche quest'anno e il team avrà un equipaggio africano, formato da Shlyuka e da Yakub (Turner ritiene che siano abbastanza bravi per piazzarsi fra i primi otto e, in tal caso, lo sport in Africa ci guadagnerà). Le uniche altre gare internazionali alle quali parteciperanno le RS1600 ufficiali saranno il Rally del Galles, quello di Scozia, il Mille Laghi, il TAP e il RAC. I piloti verranno scelti fra Makinen-Mikkola e Clark.

Poi qualche «stranezza», nel programma. Una corsa su ghiaccio in Finlandia per Makinen, l'intenzione di fare correre Peterson nel Rally di Svezia (Chapman lo sa?), una Escort RS due litri per Rudi Hebling nel campionato svizzero, praticamente formato di sole gare in salita e così via.

Come si è già accennato, Turner ha però fatto chiaramente capire che più avanti nell'anno la Ford avrà un motore derivato dalla serie adatto per la F. 1 e, (ripetiamo) ciò che riferiranno appunto allora) la sua impressione che, arrivati alla fine dell'anno, vedremo Gerry Birrell fra i leaders in una gara di F. 5000, lascia capire quanta fiducia provi Turner nella potenza di questo motore.

David Hodges

I conti in tasca a AMON

AUCKLAND - Volendo credere a tutti gli interessati, il «caso Amon-March» ha avuto aspetti d'intrighi reciproci. Amon è stato defenestrato perché non ha tenuto fede al contratto e ha chiesto altro denaro, così ha detto la March. Non è vero, ha ribattuto Amon. Chris ha spiegato di non avere, prima di tutto, mai firmato un contratto perché non si era parlato di denaro. Dopo varie stagioni in cui aveva corso per una cifra, pare, di mille sterline settimanali (circa L. 1.450.000) aveva accettato di correre per la March senza nessun compenso base. Sempre secondo Amon, nella sua lettera inviata a Max Mosley chiedeva una fetta di qualsiasi somma proveniente da un patrocinatore, che si fosse ottenuta dopo il G.P. del Sud Africa, quindi non chiedeva «più» denaro, ma «solo tanto» denaro.

Per esporre la propria versione del caso alla stampa, la March ha assunto Brian Llewelyn, fino a poco tempo fa capo del PR del gruppo British Leyland, e Chris Amon, che in quel momento si trovava in altro continente in vacanza, presso la fattoria dei suoi genitori in Nuova Zelanda, è naturalmente rimasto svantaggiato.

«Signor presidente, presento la testimonianza dell'accusato, nel caso March-Engineering contro Christopher Arthur Amon.»

«Cominciai a trattare con la March nell'agosto scorso, ma non si venne ad alcun accordo concreto perché la Matra non aveva ancora annunciato i suoi programmi per il 1973. Presumevo però che la Casa francese si sarebbe ritirata dalla F. 1, per concentrarsi sulle sport per gare di lunga durata, dopo la vittoria a Le Mans. Agli inizi di ottobre, a Watkins Glen, la Matra confermò finalmente che non avrebbe partecipato

alle gare di F. 1 e accettai quindi di correre per la March. Secondo l'accordo, Mosley avrebbe trattato per un patrocinio per tutta la stagione e io avrei ricevuto il mio solito compenso base. Le decisioni si trascinarono per le lunghe e soltanto al principio di dicembre mi fu detto che avrei potuto correre, però senza cifra base, perché il patrocinio STP e Good-year era sufficiente soltanto per la manutenzione della vettura per farla gareggiare. Io intanto avevo già rifiutato l'offerta di un'altra squadra e, a questo punto, fui più o meno costretto ad accettare le condizioni di Mosley. Non fu firmato nessun contratto, ma poco prima di partire per la Nuova Zelanda, il 17 dicembre, scrissi a Mosley chiedendo una fetta di qualsiasi patrocinio potesse essere combinato durante la stagione, aggiungendo che avrei corso le prime tre gare per niente, come era stato accordato.

«Ho saputo che il nostro accordo non era più valido udendolo alla radio, in Nuova Zelanda. Due ore dopo ho ricevuto un telegramma di Mosley. Secondo il mio punto di vista, Mosley pensava di potere ingaggiare Scheckter, ma si è accorto troppo tardi che Jody era legato da un contratto indissolubile con la McLaren.

«Ovviamente voglio correre in F. 1, ma non lo farò su basi di "corsa per corsa" e non lo farò finché non avrò trovato una vettura competitiva.»

Quali che siano i confusi motivi che hanno portato al defenestramento di Amon, resta il fatto che per ora resta un cavaliere senza cavalcatura, salvo che per otto gare con il team turismo della BMW.

CAMARO SALATA

Frank Gardner è noto per le barzellette salate che usa raccontare, ma non si era certamente aspettato di essere castigato, vedendo la sua vettura da corsa... tramutata in sale! Vale la pena immaginare la scena, sul molo di Wellington, quando Frank si apprestava ad aprire un conteni-

tore per mostrare la sua Camaro a un gruppo di signori, desiderosi di patrocinarla per le gare in Nuova Zelanda. Aperto il contenitore, gli occhi stupefatti dei presenti non hanno visto una Camaro, bensì seicento sacchi di sale! Era successo che il numero del contenitore era stato ripetuto e quando si è poi trovato quello giusto, informandosi presso gli spedizionieri a Londra, la nave era già partita per Auckland ed era trop-

po tardi per rimediare. Chissà se hanno dato il sale a Gardner, come premio di consolazione.

LA SAGGEZZA DI ROLLINSON

Nel venire a sapere che per i Grandi Premi di quest'anno potrebbero venire accettate anche le F. 5000 e le F. 2, i giornali di Auckland ci te-

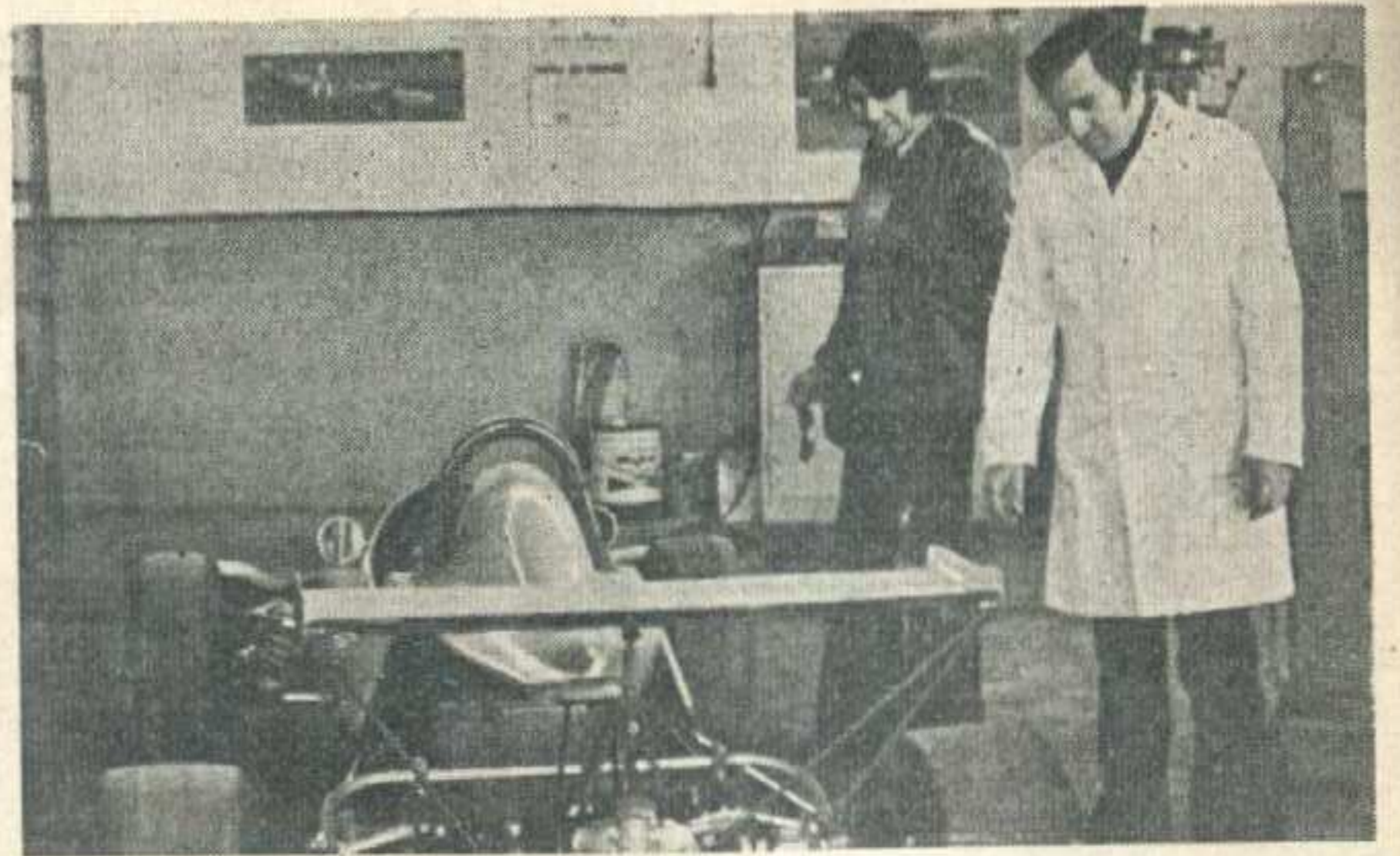
nevano molto a che McRae entrasse in campo, ma lui sembra soddisfatto di essere un «pezzo grosso» nella F. 5000, vincendo con le proprie vetture. Dopo avere udito la saga di Amon, e seguito da lontano la scottante situazione dei Grandi Premi, ai boxes di Pukekohe Rollinson ha detto a McRae: «A che ci serve la F. 1? Noi almeno abbiamo vetture e corse.» Non sbagliato.

Eoin S. Young



Sono arrivate le prime macchine inglesi al venditore per l'ITALIA

TRIVELLATO in... MARCH



Esperimento di alta chirurgia meccanica sul motore 1300 GTA jr elaborato con 4 valvole per cilindro

Il monocanna di ANGELINI chiama ALFA

Sotto, a sinistra, Angelini e Francisci in attesa di provare il nuovo motore sulla BT 38 del romano. A destra, la testa bialbero 4 valvole di Angelini dal lato aspirazione, con iniezione Lucas e 273 HP



Accanto al titolo, Pino Trivellato in camice bianco ammira la sua nuova March. Qui sopra, Lorenzo Sassi «prova» il primo esemplare di 733 giunto a Vicenza. Da notare la funzionalissima carenatura

SPECIALE PER AUTOSPRINT

VICENZA - «Finalmente sono arrivate, erano più di tre notti che non dormivo aspettando il camion: ora come le vedi sono state appena scaricate e non ho ancora avuto il tempo di guardarle nemmeno io». Pino Trivellato appare molto soddisfatto delle nuove March, due F. 3 e una sport con motore BMW vistosamente gialle, primo stock delle vetture da lui importate direttamente dall'England.

«Le due F. 3 sono per Albertin e Franzoso, la sport per Gabriele Serblin: ma attendo altre F. 3 per Tenani e Bozzetto, e soprattutto le due F. 2 per i Brambilla più la mia, che farò

per i clienti i motori Novamotor, che mi sono stati richiesti quasi da tutti».

Questo, in due parole, l'ambizioso programma del notissimo preparatore vicentino, che tra l'altro costruirà in proprio una scuderia al più presto per seguire più da vicino (tra l'altro è in preparazione anche un grosso camion officina che sarà sempre sui campi di gara) tutti i piloti che a lui si appoggeranno in questa stagione.

Possiamo così esaminare per la prima volta i nuovi modelli, che avevano fatto la loro prima comparsa al saloncino di Londra. La 733 è la nuova F. 3, con una carrozzeria completamente nuova (realizzata dalla Protoco Mouldings) studiata nel tunnel del vento. Caratteristico il musone, che ca-

una piastra: il montante è poi guidato dalla solita bielletta superiore e da due lunghi puntoni laterali.

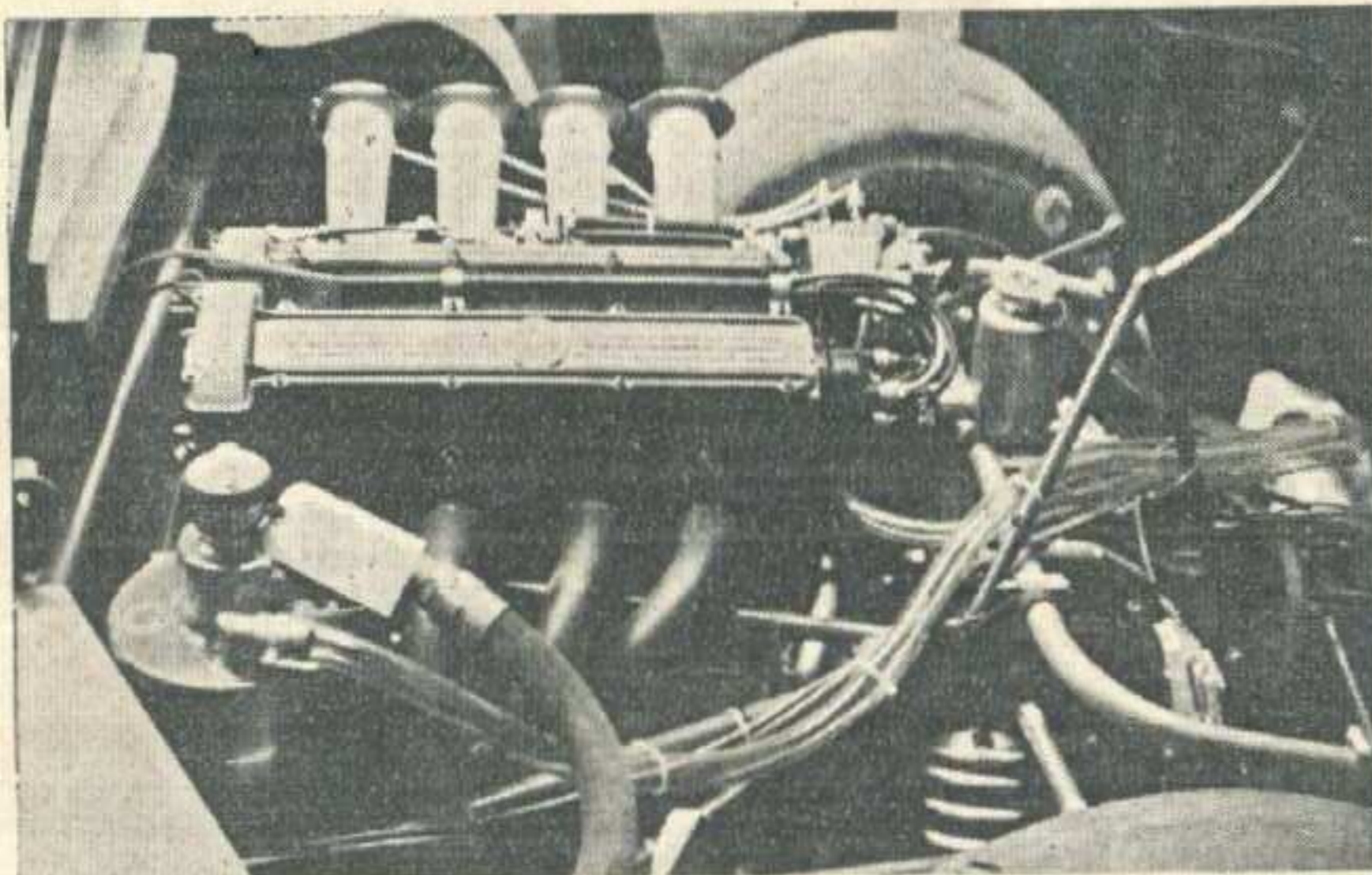
La geometria delle sospensioni è nuova: così pure la distribuzione dei pesi, la sistemazione del serbatoio benzina e del serbatoio dell'olio. Particolarmente robusto il roll bar, controventato da due grossi puntoni, simili a quelli montati dalla Alpine: i freni posteriori, Lockheed, sono montati internamente, vicino al cambio, mentre gli ammortizzatori sono i Bilstein tedeschi. Le dimensioni base: carreggiata anteriore 1275 mm, posteriore 1230, passo 2370. Il cambio è il solito Hewland, nuovo modello.

La 73 S è invece la vettura sport due litri che ha debuttato alla fine dello scorso anno nella serie Springbok e che con il motore BMW ha dato enormi preoccupazioni a tutte le due litri con il solito motore Ford. Colpisce subito la bellissima aerodinamica della carrozzeria, veramente a «goccia» e soprattutto molto bassa nella parte posteriore. La macchina è stata studiata appositamente per contenere il motore BMW che è completamente coperto da un cofano piatto, mentre per favorire l'ingresso dell'aria è stata applicata una presa d'aria al di sopra.

Il telaio è monoscocca, con radiatori laterali alimentati da prese NACA: i due fori che si vedono anteriormente servono a portare aria sui dischi dei freni anteriori. Il cambio è lo Hewland FG 400, gli ammortizzatori sono i Koni in alluminio, mentre le pinze dei freni maggiorate stringono dei grossi dischi ventilati. Il motore è il BMW bialbero che dovrebbe erogare quasi 290 cv: l'iniezione è Kugelfischer mentre l'accensione, che fino a poco fa era con tre candele per cilindro, si è semplificata portando una sola candela. Con questa macchina correrà Serblin, mentre una seconda è attesa per Ciro Nappi e altre due ne verranno appena i quattro o cinque piloti che sono in trattative si decideranno definitivamente.

Il «Trivellato Racing Team» avrà probabilmente un pilota di punta, specie per la F. 3 nella persona di Luigi Fontanesi, che dovrebbe disputare diverse gare sulle monoscocca March. Sulle vetture apparirà la pubblicità delle Armi Gamba, di Zanrosso e della Campagnolo che già «sponsorizzano» le turismo nella scorsa stagione: si aggungerà la De Carbon mentre ancora in sospeso è la trattativa con la Stebel. In più, i diversi piloti porteranno i loro sostenitori privati.

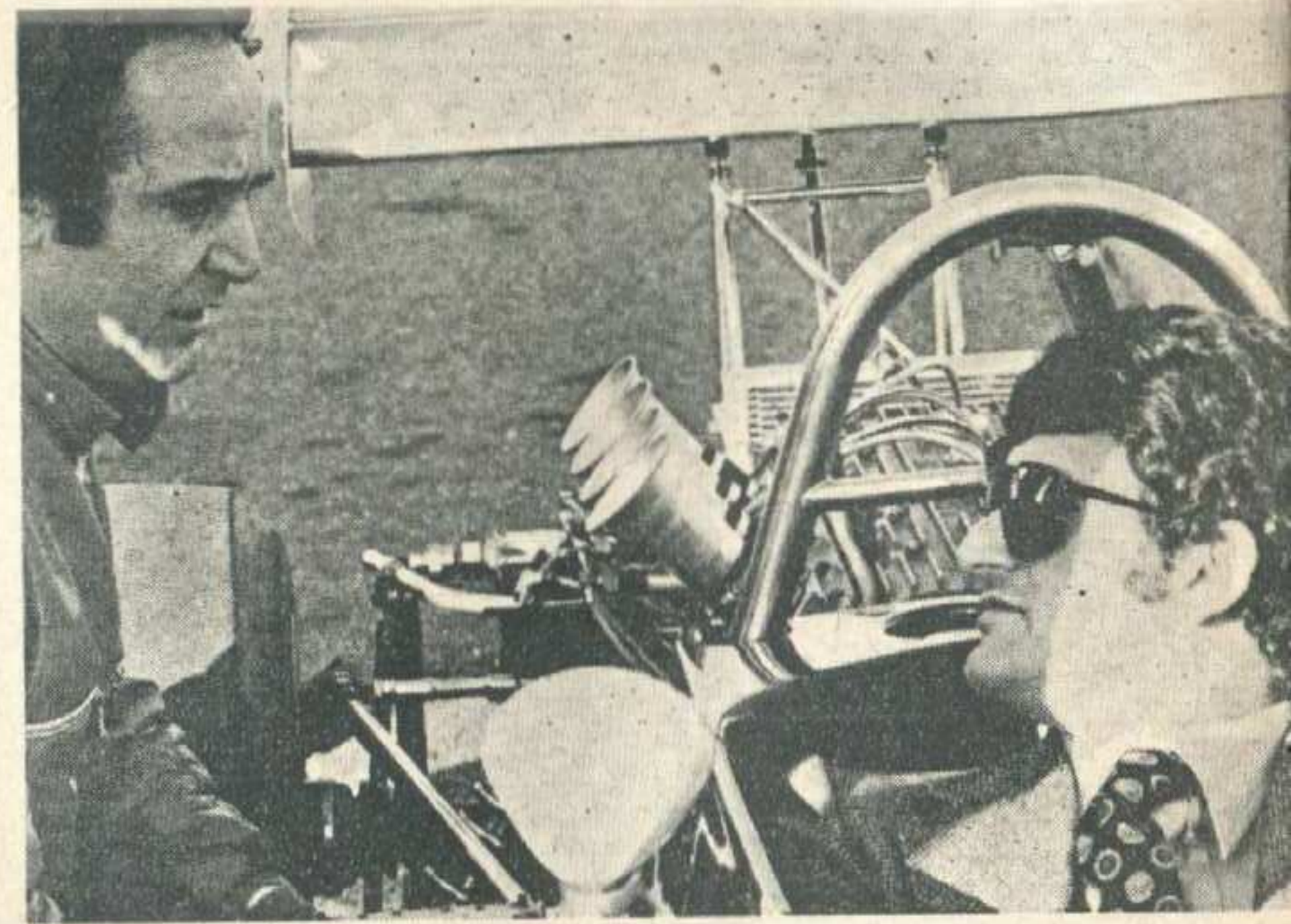
I. C.



Il motore BMW 4 cilindri che equipaggerà le Sport e le Formula 2

correre ancora non so con chi. Poi si vedrà: se le macchine avranno successo mi auguro di importarne tante altre. Intanto io vado avanti col mio programma turismo: devo preparare una decina di coupé Fiat 128 e sto lavorando ancora sui motori, per portarli a un livello di potenza il più vicino possibile al 160 cv. Anche il motore per la F. 3 che sto facendo nei ritagli di tempo va avanti bene: al momento è smontato, ma ho già l'albero motore a tre supporti e le bielle in titanio che devo ancora montare. Sai, prima ero andato avanti con pezzi che usavo per i 128 coupé, ma già mi aveva dato ottimi risultati: chissà se riuscirò a portarli a un livello competitivo. Per ora comunque monterò

renna anche parte delle ruote anteriori: questo primo pezzo si aggancia a un'altra parte che ricopre l'abitacolo, mentre il terzo pezzo di carrozzeria è una specie di cupolino che ricopre il motore. L'alettone è molto arretrato e poggia direttamente sul cambio sostenuto da un pilastro unico registrabile in altezza, ma è irrigidito da due puntoni che lo sostengono alle estremità. Il telaio è monoscocca per la parte anteriore, mentre alle spalle del pilota si attacca un telaio in tubi facilmente amovibile. Le sospensioni anteriori sono tradizionali, con doppi triangoli sovrapposti, mentre posteriormente il solito triangolo rovescio si collega al cambio, che quindi ha una funzione «portante» mediante



ROMA - Angelini chiama Alfa. Come potrebbe essere altrimenti se il noto ed appassionato preparatore-costruttore romano ha sviluppato il suo nuovo due litri-4 valvole per cilindro partendo da un basamento 1300 Junior?

Franco Angelini è legato all'Alfa sentimentalmente, fin dai tempi della Giulietta di Ignazio Giunti, e per il suo lavoro di titolare di un'avviata officina di assistenza della casa del biscione. A 39 anni, anche se viene dalle moto con cui cominciò a lavorare 22 anni fa sulla MV e le Mondial, ed ha speso molte delle sue ore di lavoro attorno alla preparazione dei motoscafi d'altura, Angelini sembra definitivamente dedicato alla realizzazione del suo sogno di costruttore di motori. Un progetto che cova ormai da qual-

che anno e che era stato rimandato più di una volta, e del quale avevate visto le prime foto in anteprima su Autosprint qualche tempo fa. Oggi l'Alfa-Angelini-2 litri è una realtà e stando al costruttore ed all'impressione avuta da Claudio Francisci, il primo pilota che lo abbia sentito sotto al piede destro, c'è anche coi cavalli necessari per ben figurare.

Partendo dal basamento Alfa 1300 Angelini ha dovuto compiere una operazione di alta chirurgia meccanica per portare le quattro canne ad un alesaggio di 92 mm. In pratica ha costruito un monocanna raddoppiando lo sforzo dei costruttori inglesi che sviluppando il BDA Ford hanno unito le canne due a due secondo la ormai famosa definizione delle «canne siamesi».

Il boom delle gomme larghe

L'era professionistica è arrivata anche alle piccole cilindrata. Una contestazione, questa, che si poteva forse fare anche l'anno scorso, ma che nel '73 avrà una massiccia conferma. Sono sempre di più i preparatori che dispongono di vetture proprie da affidare a qualcuno che sia in grado — o almeno ci provi — di portare quella macchina con quel tal nome sulla fiancata o sul muso al traguardo prima degli avversari, una forma di pubblicità « diretta » molto efficace, senza dubbio.

E' chiaro che qui si parla di « professionismo » in maniera impropria, nel senso che i piloti non sono proprio stipendiati, ma almeno corrono gratis, e questo con i prezzi che corrono non è certo poco. Infatti, in mirabile accordo con il costo della vita, anche i prezzi dei preparatori salgono, all'unisono con le sempre nuove raffinatezze che l'esigenza di vincere impone. Nella prossima stagione, dopo i timidi tentativi visti nel '72, vi sarà un vero e proprio « boom » delle gomme speciali, slicks o comunque molto larghe, che si sono dimostrate molto redditizie. Questi pneumatici diciamo così « moderni » erano arrivati praticamente fino alle 1000 Abarth, poi a metà stagione ne sono comparsi alcuni treni sulle Abarth 850 di Valerio e poi di Gatti ed infine sono arrivati alle bicilindriche, sulle Giannini 650 di Segalini e Santucci.

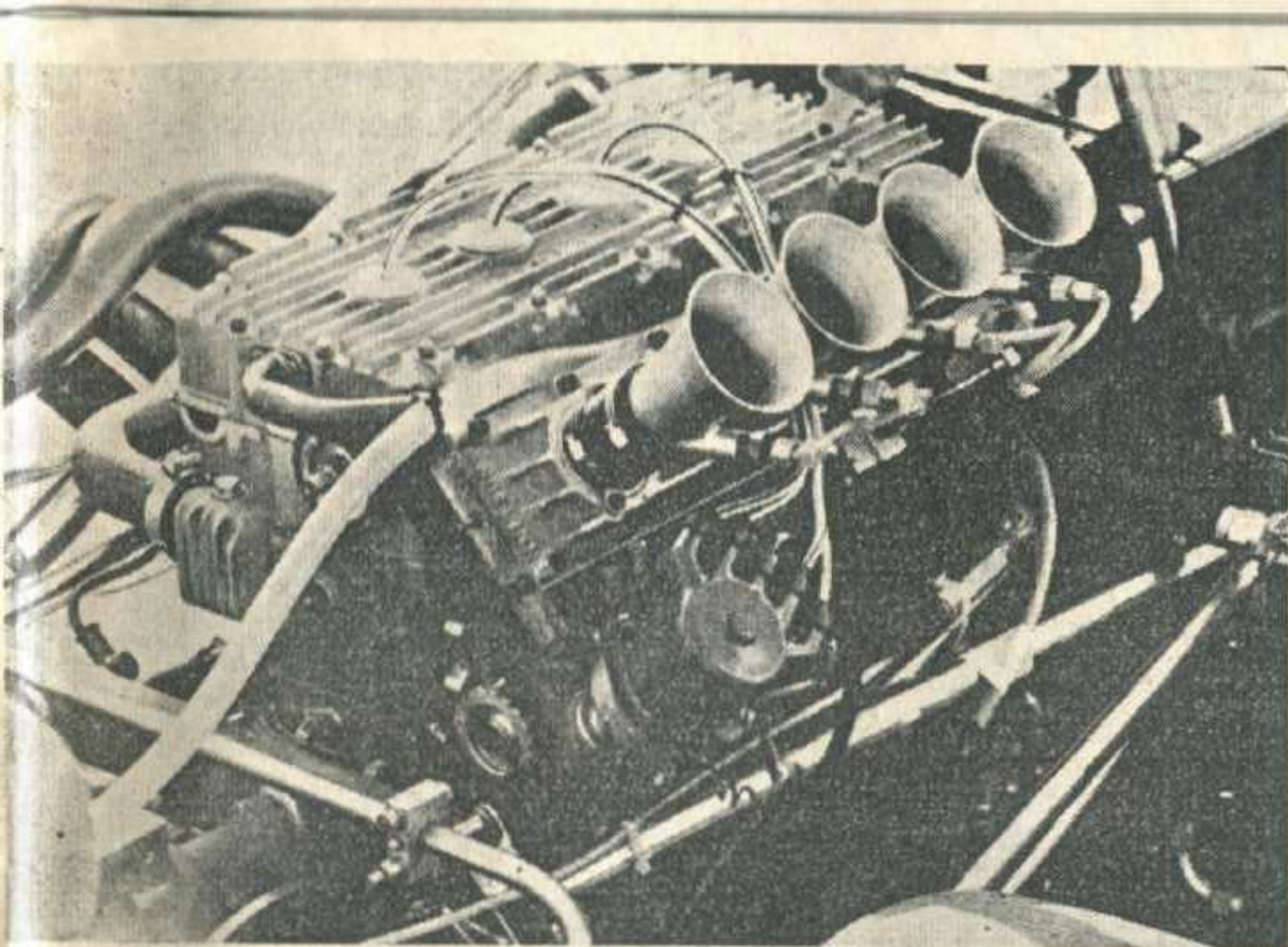
Per il prossimo campionato, ci si aspetta quindi una presenza massiccia di gomme extralarghe, soprattutto Firestone 6.0-19.3/10, che sono le più « economiche » (listino 38.130 l'una). Per ora, bisogna dire, l'uso di queste gomme cozza con dei problemi di montaggio non indifferenti, tant'è vero che per farle rientrare nei passaruota attuali bisogna montarle su cerchi da 5" come ha fatto Segalini, mentre utilizzarle con il canale richiesto (almeno 6,5") vuol dire rischiare di farle fuoriuscire dal parafrangente.

A questo proposito, la Giannini ha in animo di aumentare la larghezza del passaruota delle sue 590 e 650 fino al limite massimo di 5 cm per parte, in vista anche del fatto che prevede di produrre un certo numero di cerchi 6,5-10 e che evidentemente dovrà permetterne il montaggio senza problemi regolamentari. E' una novità attesa per il 1. marzo prossimo, data che coincide con la seconda delle quattro sessioni di omologa annuali. Per la stessa data, la Giannini non è improbabile che presenti all'omologazione una testata a due condotti separati ricavata dall'originale Fiat, un particolare che ha già pronto da tempo e che non ha ancora cercato di omologare per le reticenze del suo preparatore « ufficiale », cioè Vaccari. Il quale, essendo finalmente riuscito a conquistare un titolo (quello della classe 700) per la Giannini, si

è giustamente guadagnato le attenzioni della casa romana.

Tornando ai progetti Giannini, pare si abbia intenzione di omologare la Giannini-Fiat 128 NP di 1150, una berlina che, dotata di bielle d'acciaio (che non hanno né la berlina né il coupé Fiat della medesima cilindrata) di adeguati passaruota e di una maggiore leggerezza potrebbe essere competitiva nei confronti della Fiat 128 coupé 1150, che da quest'anno entra nel « giro » per via dell'ottenuta omologa dei passaruota allargati. Per terminare con i progetti Giannini, ci potrebbe essere più avanti l'omologazione della Fiat-Giannini 500 R, cioè la nuova Fiat con motore 126 di 590 cc, che verrebbe lanciata nella classe 600 in sostituzione della 590 attuale, vantando un minor peso (20 kg circa) e particolari del motore meglio dimensionati.

Abbiamo parlato molto al condizionale, dato che progetti sicuri non siamo riusciti a saperne dalla Giannini. Comunque, anche più nebulosi i programmi Abarth. Infatti, l'unica cosa che ci si può aspettare è l'arrivo (fra parecchio tempo comunque) della versione 800 della 126, con un motore che Abarth costruirebbe dotandolo di una testata monoalbero a cinghia dentata, e che dovrebbe sostituire l'attuale, vetusta, gloriosa Fiat-Abarth TC nella classe 850.



Con una corsa di 75 mm, corta quindi, il motore ha una cilindrata di 1998 cc e con l'applicazione delle quattro valvole per cilindro (32 gradi di inclinazione totale) e l'iniezione Lucas è in grado di dare 273 HP a 8300 giri.

Nella sua versione attuale l'Alfa Angelini è destinata alle vetture Sport: nei prossimi giorni verrà ordinata una Chevron B23 su cui sarà montato. La macchina verrà guidata durante la stagione da Francisci.

I test attuali vengono svolti utilizzando la Brabham F. 2 del pilota romano con la quale sono possibili comparazioni dirette rispetto ai tempi ottenuti col motore Ford nella stagione scorsa.

L'impiego su di una Formula Due rappresenta però anche un obiettivo-speranza

a medio termine. Angelini ha infatti impostato la realizzazione della unità predisponendo il materiale necessario di cento testate a quattro valvole. Si tratta di un traguardo proibitivo per lui ma non altrettanto per l'Alfa Romeo che se si interessasse al progetto verrebbe a trovarsi, omologando le teste, un motore competitivo per le sempre più importanti gare della Formula Due. Ma siamo scettici in proposito, anche perché l'Alfa se pensasse ad una testa nuova la farebbe fare all'Autodelta. Con Ford, BMW, General Motors, Renault e Lotus già in campo, l'Alfa potrebbe comunque trarre vantaggi da una affermazione in questa formula. Progetto e speranza, ecco perché Angelini chiama Alfa.

Gabriela Noris

Ed ecco, in sintesi ed in ordine alfabetico, i programmi di massima dei più noti preparatori italiani di vetture di piccola e media cilindrata per la stagione agonistica che è ormai alle porte.

Adolfo

Il bolognese Adolfo Romani, dopo un certo periodo di oblio ed alcuni positivi assaggi nella seconda metà della stagione scorsa, si presenterà nel '73 addirittura con tre vetture definite « ufficiali ». Nel senso che non curerà che quelle, senza prendere in considerazione eventuali clienti. Si tratta di una 500 per Rinaldo Drovandi, « riaggiaciato » da Adolfo dopo che si è messo in luce nel '72 su una macchina preparata da Cevenini, di una Abarth 595 per Valerio Scandali, già cliente di Adolfo, e di un' Abarth 695 per Gabriele Gatta, espertissimo pilota di punta della squadra. Tecnicamente parlando, Adolfo non proseguirà le esperienze con i doppi condotti e non pare prendere in considerazione gomme speciali. Potenze dichiarate rispettivamente 48, 56 e 68 CV. Ogni macchina avrà un motore di scorta.

Audisio-Benvenuto

Dopo avere « inventato » le teste sdoppiate, ed aver vinto con Garrone la 700 nel '71, il preparatore genovese ha rarefatto il suo interesse per le « piccole », preferendo dedicarsi ai motori Renault-Alpine per conto della Giada-Auto. Nel '73, nel gruppo 2 avrà solo la 500 di « Emme » e forse una R12 Gordini per il torinese Paolo Monti.

Baistrocchi

Dopo aver cambiato officina (nuovo indirizzo: piazza Sicilia 10, telefono 73956), Gianni Baistrocchi di Parma si è rituffato nella sua frenetica attività. Avrà da curare ben sette 1000 Abarth ad iniezione Shafer-Kugelfischer, fra cui le macchine di Busi, Del Bono (ex-Gargan), Palumbo (ex-Scardi), Saleri (ex-Pasolini) e Soria, che userà la vettura ex-Ferretti avendo venduto la sua a La Spezia. A La Spezia è approdato anche Stefanelli, che ha venduto la sua 1000 e correrà (quando riavrà la licenza) con una AMS 1000. Nell'850, Baistrocchi avrà il solito Valerio e Ravinale, che ha la 850 ex-Gatti; il quale Gatti si limiterà ad una stagione con la Ford Mexico. Nelle bicilindriche, Baistrocchi preparerà un paio di 695 e correrà in modo particolare l'Abarth 595 di Bettazzi, con iniezione come lo scorso anno e condotti sdoppiati con dosatore del gas non a ghigliottina ma a tamburo rotante. Per ora è sui 54 CV con ottima coppia. Gomme extralarghe su cerchi smontabili Esap.

Cevenini

Impegnatissimo a trasferire l'officina in un nuovo ed amplissimo capannone (via Savena Antico 15, tel. 307.731) il bolognese Cevenini sta ora con calma facendo i suoi programmi per il '73. Questi i suoi clienti: nella 500, « Palvox », il sardo Tore Fraghy, Landolfi e Bianchi; nella 600 le Abarth di Panzachi e Giuliani; nella 700 due Abarth ed una Giannini che affitterà a Fasolino, Magri o altri, fra cui il « Jolly » Buffoli. Ci sarà poi l'Abarth 1000 di « Tambauto ». Loizzo vende la macchi-

na e pare deciso nei suoi propositi di abbandono, dopo aver ottenuto quel Trofeo di classe cui tendeva da tanti anni. Vi sono stati abboccamenti con « York », che però deve prima vendere la sua 595. Quando arriverà il banco-prova ordinato da Borghi-Severi, si saprà finalmente la potenza delle bicilindriche di Cevenini, che ha in vendita tutti i particolari per la preparazione, collettori per DCOE, cammes, alberi motore equilibrati.

Garavello

Il taciturno e famosissimo preparatore di Casale giocherà spesso in casa, quest'anno, con l'autodromo di Morano Po a due passi dall'officina. In previsione di ciò, ha già preparato altri rapporti al cambio sfilabile da lui realizzato già lo scorso anno. Garavello disporrà di Mazzeschi (che sta cercando una scocca nuova) con la Giannini 650, il cui motore ad iniezione ha dato al banco un paio di CV in più; poi avrà « Tibelli » con l'Abarth 595 che disporrà di due motori, per il quale si stanno cercando le pinze ed i freni a disco adatti (che come si sa sono omologati sulle Abarth 595), il che presupporrebbe l'uso di cerchi da 12". Sia Mazzeschi che « Tibelli » cercano pneumatici extralarghi, comunque. Ruoso ha venduto la sua 695 a Menapace ed ha acquistato l'Escort BDA di Finotto con il motore di « Alval ». Baiguera avrà una Formula Italia mentre i programmi di Curti non si conoscono. Garavello preparerà nuovamente l'Abarth 1000 di Amighini e la 850 di Savoia.

mag.

CONTINUA A PAGINA 34



La X-20: è la Beta Pininfarina



Questa è la X 20, probabilmente la più prossima delle novità Fiat nel campo delle vetture di impostazione sportiva. Si tratta, come già i nostri lettori sanno, di una coupé dovuta a Pininfarina che utilizzerà i gruppi meccanici della Beta 1800, montati in posizione posteriore centrale come la X 1/9, dalla quale però si differenzia sia come meccanica che come dimensioni.

Il bialbero Fiat 132-Beta è quello nella versione Abarth da 128 CV che già è montato sulla 124 Rally, dal che si presumono grandi qualità stradali ed una velocità molto prossima ai 200 kmh. Come si può notare, il vano posteriore è completamente occupato dagli organi meccanici, mentre i bagagli sono anteriori. L'abitacolo è anche meno « spartano » rispetto alla X 1/9, restando una due posti ma consentendo qualche possibilità di disimpegno (borse, soprabiti) dietro ai sedili. Si presume che della X 20 (e non è certo che si chiamerà così) verrà offerta anche una versione 1600 con un centinaio di CV.

CONTINUAZ. DA PAGINA 13

Giuliani

Il folignese Lallo Giuliani ha ripreso, dopo la parentesi matrimoniale, a pensare alle vetture da corsa. Oltre alla Fiat 125 gr. 2 da rallies per i fratelli Betti, Giuliani punta ancora su Claudio Antonini nella 500, mentre Amodèo deve decidere (assieme al suo finanziatore) se fare nuovamente una 500 o una 590 Giannini. Inoltre, Giuliani preparerà un'altra 590 Giannini che userà Antonio Antonini o un altro pilota designato dai fratelli Fontana di Terni.

Lavazza

Il torinese Piero Lavazza penserà poco ai clienti, quest'anno, dato che il suo lavoro gli impedirebbe di assisterli adeguatamente. Preparerà direttamente solo poche macchine, cioè una 500 per lui stesso, sulla quale farà anche gli esperimenti (molte nuove idee per gli assetti), una 500 per il siciliano Ramondetta, una 500 per il bellunese Bernardi ed una per l'eroe di Cerina, Pavese. Inoltre farà il motore ed il cambio per la Fagioli F. 850 di Danilo Dentamaro e svilupperà il lavoro di ricambi speciali: offrirà nuovi cambi a denti diritti e prime lunghe, testate speciali ed altri particolari già preparati.

Luicar

Luigi e Carlo, nella loro officina dell'hinterland milanese, che hanno dotata di banco prova, svilupperanno al massimo la preparazione di vetture stradali. Infatti, considerano troppo onerose per i clienti le preparazioni corsaiole, e fra l'altro i loro due clienti « Giorda » e « Number One » (il quale aveva in programma una Giannini 590) non si sono ancora decisi.

Saccone

Salito prepotentemente alla ribalta con l'Abarth 695 che nel '72 Aldo Fina ha condotto per lui, il palermitano Saccone ha cambiato marca, ed ora ha pronta una Giannini 650 di cui si dichiara completamente soddisfatto, pare con 70 CV ed una ottima coppia anche agli stratosferici regimi cui già attingeva con l'Abarth, merito della testa a collettori sdoppiati di cui Saccone ha trovato la migliore utilizzazione. Le vibrazioni le ha ridotte con una nuova coppa, che si « lega » alla campana del cambio. Pilota della Giannini 650 sarà Renato Cilia, dato che Fina è militare.

Segalini

Nella sua bella officina di Parma Giancarlo Segalini cova progetti ambiziosi per il '73. Il recordman di Varano, precursore dei pneumatici slicks, correrà personalmente con una Gianni-

ni 650, poi preparerà una 590 per Gianni Franco ed una 500, con pilota da designare. Poche le novità (anche se si parla di iniezione elettronica Bosch) ed uso generalizzato di cambi ed autobloccanti Colotti. Avrà anche un paio di gruppo 1, un'Alfa 1600 per Ghirardi ed un'Alfa 2000.

Vaccari

Dopo aver ottenuto « quasi » tutto con le bicilindriche, il romano Vaccari ha deciso di mettere il suo pilota Enzo Santucci definitivamente su una 128. L'intenzione era di fare un coupé 1300, poi pare ci si sia orientati sulla berlina 1100, sperando nell'omologazione della Giannini-NP. Poche novità nelle bicilindriche: di sicuro c'è « Piero », con la 590 Giannini, e Gonnelli con la 500. Gattafoni dovrebbe avere una AMS 1000 Sport, mentre non è improbabile che Vaccari acquisti la vettura di « York » per affidarla a qualcuno. Misteriosa è la destinazione della 650 campione ex-Santucci. Ad ogni modo, slicks per tutti.

Nella prossima puntata: i programmi di Angelini, Baggioli, Bonomelli, Bosato, Conrero, Facetti, Ferraris, Giada-Auto, Monzeglio, Trivellato, University-Motor, Varese.

CHRYSLER duemila



La nuovissima CHRYSLER 2 litri dotata in serie di trasmissione automatica

La Chrysler France ha arricchito la gamma delle sue berline 160 e 180 di una nuova vettura di prestigio, il modello 2 litri. Concepita espressamente per il cambio automatico, la nuova 2 litri utilizza il consueto 4 cilindri delle 160-180 portato a 1981 centimetri cubi mediante aumento dell'alesaggio da 87,7 a 91,7, 3 mm in più che non compromettono la naturale robustezza di questo propulsore, fra l'altro utilizzato nelle vetture prototipo Simca CG con potenze addirittura raddoppiate.

Il cambio automatico della 2 litri è un Chrysler tipo A 904 a tre gamme di demoltiplicazione, un convertitore di coppia idraulico con un regime di variazione delle velocità adattato al 110 CV DIN che il motore esprime.

Il rapporto al ponte posteriore è stato accorciato, tenendo conto che la 2 litri monta pneumatici da 14" al posto dei 13" delle 160-180. Internamente, la nuova 2000 ha sedili di nuovo disegno con spalliere di altezza ridotta per migliorare la visibilità posteriore e schienali avvolgenti. Esteriormente, la 2 litri ha in serie il tetto ricoperto in vinile e due fari a lunga portata inseriti nella calandra anteriore.

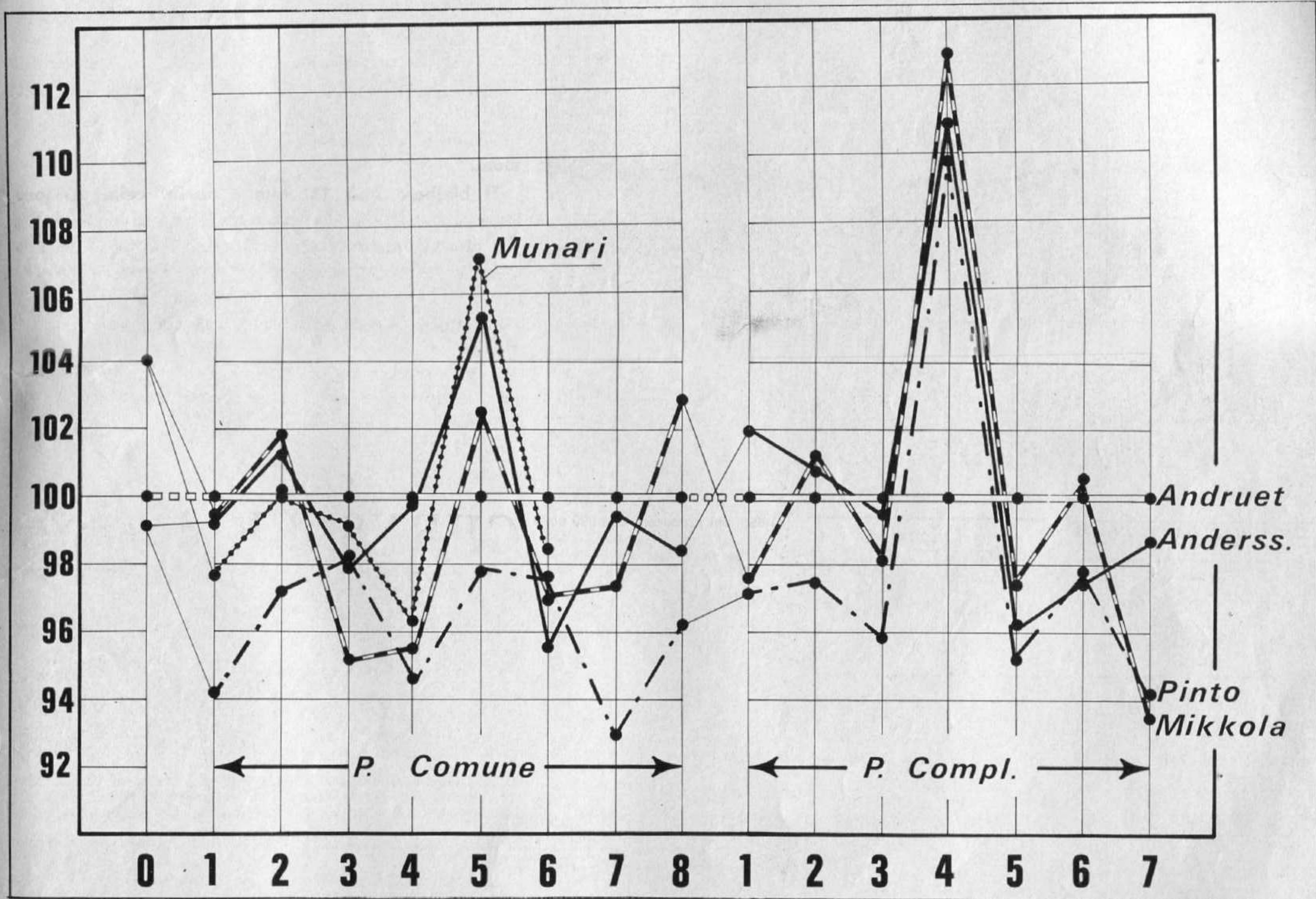
IDENTI-KIT Vettura Chrysler « 2 litri », berlina 4 porte 5 posti a carrozzeria portante in acciaio. Motore anteriore a quattro cilindri in linea, inclinato a destra di 15°; alesaggio 91,7, corsa 75, cilindrata totale 1981 - Potenza 110 CV DIN a 5600 giri; coppia massima 16,3 kgm a 3600 giri. Distribuzione monoalbero comandato a catena, valvole a V. Trasmissione automatica con scatola meccanica epicicloidale a tre velocità e convertitore di coppia idraulico. Comando a leva centrale con segnalatore luminoso. Sospensioni anteriore tipo McPherson con bracci trasversali e barra antirullo; posteriore a ponte rigido con bracci trasversali e barra antirullo. Freni a disco sulle 4 ruote, servofreno. Dimensioni: passo 2667, carreggiata ant. 1400, post. 1397; vano bagagli 400 dm³. Peso a vuoto 1150 kg. Ruote con cerchi 5,50-14 e pneumatici 175 HR-14. Serbatoio da 65 litri. Prestazioni non dichiarate.

Indagine
(analitica)
su un

1973 **18** 1973
RALLYE MONTE-CARLO

al di sopra
di ogni
sospetto

La verità all'indice



DALL'INVIATO

MONTECARLO - Incidenti a parte, due sono i fatti tecnicamente salienti del 42. Rally di Montecarlo: le prestazioni di Munari e la possibilità che Andruet ha avuto di concludere vittoriosamente, nonostante un paio di macroscopiche « defaillances ». Quindi, in seconda istanza, l'interesse va rivolto alle risultanze dei binomi Mikkola-Ford, Pinto-Fiat e Larrousse-Alfa Romeo.

Il rally, tutti sappiamo, è la specialità meno esatta fra gli esattissimi sport del motore, per le tremende variabili in gioco e per la mutevolezza continua, perfino disarmante, delle condizioni. Perciò, dialetticamente, i suoi risultati sono sempre largamente opinabili: anche in questo caso, si può sostenere con valide argomentazioni che il vero trionfatore poteva essere Andersson, che Mikkola meritava più d'ogni altro il successo o che Munari

non avesse meriti, parlando di gomme, di macchine, di chiodature, di capacità di guida, eccetera.

Ma, per il tecnico, c'è sempre un metodo di valutazione ineccepibile: è quello, già da noi introdotto in passato, di condurre l'indagine prova per prova, in similitudine di condizioni atmosferiche e di terreno, sulla base dei tempi stabiliti da ogni concorrente, trascurando le penalizzazioni, che, del resto, sono state inflitte, tra i « grandi », soltanto a Therier, Makinen, Nasenius, Aaltonen e Larrousse. Si dà un indice 100 alle varie « performances » del vincitore, Andruet, e se ne giudicano le altre su questo metro; operazione per noi rapidissima, servendoci di quel « micro-computer » che è l'HP35 Hewlet-Packard, grazie al quale, con tutte le funzioni matematiche, possiamo aggiungere anche un indice finale di prestazione, con una formula cubica, legata alla cilindrata, alla potenza specifica ed al peso della vettura. Così, possiamo

tracciare nell'unito grafico l'andamento delle prestazioni dei concorrenti che ci interessano, indicando in ordinate le percentuali dei tempi (Andruet indice = 100) e in ascisse le prove speciali: 0 quella del Corobin a fine concentrazione, da 1 a 8 quelle del percorso comune e da 1 a 7 quelle della prova complementare.

Subito si nota che Munari, fino a che è rimasto in gara, era allo stesso livello di Andruet: indice 104,079 nella prima prova del Corobin e meno rapido soltanto nella 1., 4. e 6. prova del percorso comune. Secondo i tempi comunicati immediatamente, anche nella terza prova del Burzet il pilota della Lancia sarebbe stato decisamente migliore; ma a fine gara, come è noto, s'è avuta una manipolazione, assegnando al francese 38'10" anziché 39'30" (Munari 38'28"), pur maggiorando da

CONTINUA A PAGINA 38

Enrico Benzing

CONTINUAZ. DA PAGINA 35

15' netti a 15'55" il tempo della quinta prova. Non solo, ma a quel momento una penalizzazione di ben 3' era stata appioppata al futuro vincitore, per essergli poi tolta a percorso comune concluso, dandola invece a Therier che ne era esente.

E' chiaro che, con quella penalizzazione, non v'erano dubbi sul fatto che Munari, fino al momento dell'incidente della settima prova, era nettamente al comando della corsa. Tuttavia, in questa sede esaminiamo soltanto le prestazioni pure; ed abbiamo questi valori, con la prima graduatoria dei tempi:

ANDRUET indice = 100
MUNARI indice = 99,864

e con la seconda classifica, ufficiale e definitiva:

ANDRUET indice = 100
MUNARI indice = 99,603

Ovviamente, queste manipolazioni di tempi lasciano sempre qualche interrogativo e, per raffronto, valutando altre prove analoghe, consideriamo che sarebbe stato quasi impossibile sopra-



Secondo degli italiani, e primo dei privati, «Speedy» Perazio ha corso tutto il percorso comune praticamente senza gomme di ricambio causa il furto del suo furgone di assistenza. Fortunatamente (per lui) il ritiro di tre Lancia ufficiali, e l'interessamento di Bianchi dell'assistenza Clienti, gli hanno permesso un'ultima notte «tranquilla», e l'auto gommatissima

nire con maggiori conoscenze, che solo l'esperienza danno, nella scelta delle gommature proposte dai servizi di assistenza.

Quel che più ha sbalordito, nondimeno, è la prova sostenuta dall'Alfa Romeo 2000 GTV perfettamente di serie, Gr. 1, pur con l'apporto d'un Larrousse, uomo della levatura di Waldegaard, al quale Pinto s'è tanto avvicinato. E questa precisazione ci interessa per una valutazione: quel che si può fare con una GT perfettamente di serie, di 1050 chili e 135 cavalli, al cospetto d'una elaboratissima Fiat-Abarth 124 Rally, Gr. 4, con 167 cavalli, 980 chili, telaio specialissimo, cambio Colotti, eccetera. Lo scopriamo dagli indici durante le otto prove del percorso comune, le più indicative a questo riguardo, sempre con Andruet indice = 100:

	Larrousse	Pinto
1. prova	94,685	94,146
2. prova	95,341	97,269
3. prova	92,635	98,156
4. prova	91,680	94,506
5. prova	100,104	97,948
6. prova	93,352	97,527
7. prova	94,206	92,988
8. prova	94,243	96,296



Andersson (foto sopra) si ferma all'ultima assistenza di St. Sauveur. Mancano ancora tre prove ed in questo momento lui sta conducendo la corsa con oltre un minuto su Andruet. A fianco vedete invece la «sbandata» di Pinto sul Turini (prima salita) dove ha perso circa un minuto e rischiato di giocarsi la settima posizione in classifica a vantaggio di Kallstrom che lo tallonava



vanzare Munari sul terreno del Burzet, come non vi sono riusciti né Therier (38'41") né Andersson (39' netti), i più rapidi dell'Alpine. In ogni caso, tuttavia, le differenze finali non sono sensibili e restano al campione della Lancia tutte le possibilità di puntare ad una sonora vittoria. Quindi, considerando le macchine, l'indice di prestazione sarebbe di 0,0854 per la Lancia e 0,0822 per l'Alpine, da cui si avrebbero:

	1. caso	2. caso
ANDRUET	indice = 100	indice = 100
MUNARI	indice = 103,898	indice = 103,589

L'incidenza è assai simile, ma l'indice di prestazione fa debitamente conto delle differenze di macchina, che scaturiscono dalla maggiore cilindrata e dalla più accentuata leggerezza dell'Alpine, e fa risaltare ancor più i meriti di Munari.

Successivamente, basta uno sguardo superficiale al grafico (tutti i punti al disopra della linea indice = 100 segnano prestazioni migliori di quelle del vincitore), per capire alla perfezione che Andruet s'è preso due sonore «sbandate», superato in misura esorbitante da tutti i suoi più diretti avversari nella 5. prova del percorso comune, in seguito ad una innocua uscita di strada (per sua stessa ammissione), e nella quarta prova della «complementare», sul Turini, quando ha forato una gomma posteriore ed ha compiuto l'intero tratto sul cerchione, ritenendo di perdere così meno tempo di quanto ne sarebbe occorso per la sostituzione. Sono stati due squilibri rimarchevoli, in cui Andersson ne ha approfittato, con una marcia sempre regolare. Non abbastanza, però;

tant'è vero che meglio dello svedese hanno fatto nell'una Munari e nell'altra Mikkola e a nulla è più valso il «rush» finale. D'altro canto, è durante il percorso comune che Andersson, sapendo Andruet penalizzato, ha segnato prestazioni forse inferiori d'un soffio alle sue possibilità, oltre ad una cattiva esibizione finale sulla Couillole. Certamente, Munari, in condizioni normali, avrebbe saputo trarne maggiori vantaggi e Andruet non avrebbe mai potuto riprendersi dopo ben due ritardi praticamente incolmabili.

Molto importanti sono, poi, le prestazioni delle Ford «Escort», con l'ausilio del loro potentissimo motore di «F. 2»; e, pur essendo stato più veloce in due prove della «complementare», non riportiamo nel grafico gli indici di Makinen, perché troppo sfortunato nel percorso comune, con un incidente e due forature. Troviamo più indicativo l'andamento dei tempi di Mikkola, per costanza, a parità di numero di successi parziali, ma più veloce dei primi due classificati in ben sei tratti cronometrati. Con la regolarità d'un Andersson, (una sola vittoria parziale, ma senza grossi squilibri), ben rappresentata nel nostro diagramma, Mikkola avrebbe certamente potuto sopravanzare Andruet nella classifica finale.

Di ottime prestazioni sporadiche e di evidenti squilibri si deve anche parlare per Pinto, incredibilmente veloce al Corobin e soprattutto nel tremendo Burzet, per scivolare su altri terreni, in seguito anche a numerosi errori di gommatura o meglio di chiodatura. Pinto è una grossa realtà, e lo si è visto anche nei confronti di Waldegaard; ma la macchina non è ancora all'altezza dei grandi rallies e lui stesso, come fa Munari, deve interve-

In ben tre prove Larrousse ha superato Pinto e in una, causa la nota perdita di tempo, ha superato l'indice = 100 di Andruet!

Infine, un ultimo giudizio, sempre con questo metro, possiamo darlo calcolando gli indici dei tre momenti determinanti: la prova del Corobin, le otto del percorso comune tutte assieme e le sette della prova complementare tutte in blocco, senza badare alle penalizzazioni:

COROBIN	Munari	104,079
	Mikkola	104,079
	Makinen	103,059
	Lampinen	100,597
	Waldegaard	100,238
	Andruet	100,000
PERCORSO COMUNE	Andruet	100,00
	Andersson	99,16
	Therier	98,71
	Nicolas	98,58
	Mikkola	97,96
	Piot	97,67
	Makinen	97,56

E' il momento della «coppia alta» nei rallies L'escalation tecnica a potenza concentrata

MONTECARLO - Motori e cambi richiamano i maggiori interessi tecnici, all'esame del materiale di questo 42. Rally di Montecarlo. L'indirizzo dato dalla Porsche negli ultimi anni ha spinto ad una generale tendenza agli incrementi delle potenze, dopo aver dimostrato come si possano raggiungere prestazioni altissime, anche nelle condizioni invernali di strade innevate e ghiacciate, con i più bassi valori del rapporto tra peso e potenza. E oggi la situazione può così riassumersi:

Macchina	Gr.	cmc.	CV	giri	kg.	Rapp. kg./CV
Ford Escort RS	2	1.977	240	8.200	800	3,34
Alpine-Renault	4	1.796	165	7.000	700	4,24
Datsun 240Z 6 cil.	4	2.498	210	6.800	1.100	5,22
Lancia HF	4	1.584	158	7.200	870	5,51
Fiat-Abarth 124R	4	1.756	167	7.200	980	5,88

Così, il primato nell'installazione di potenza è passato alla Ford, che si vale del motore BDA a quattro valvole per cilindro, monoblocco in alluminio, alimentato a due doppi carburatori, anziché ad iniezione; dai 1.791 cmc dell'anno scorso, l'aumento della cilindrata ha permesso di mantenere pressoché invariato il livello della potenza specifica, sempre di poco superiore ai 120 cavalli/litro, ma ha consentito un bell'aumento delle coppie motrici.

Su una berlinetta Gruppo 2 di limitate dimensioni e di questa leggerezza, l'uso d'un motore praticamente di «Formula 2», pur calato nel finale della corsa, ha qualcosa di mostruoso, specie considerando i rapporti di trasmissione relativamente corti e gli enormi sforzi di trazione alle ruote, incredibili in queste condizioni di alta resistenza al rotolamento e di bassissimo coefficiente di aderenza. Infatti, con una velocità massima limitata a 185 km orari in quinta, si hanno questi distanziamenti delle marce:

- 1a = 88 km/h
- 2a = 102 km/h
- 3a = 136 km/h
- 4a = 162 km/h
- 5a = 185 km/h

E' una concentrazione di potenza leggermente più alta della consuetudine da rally, resa possibile proprio dalle alte coppie, per uno stesso bilancio conclusivo dell'entità degli sforzi di trazione applicati.

Con l'Alpine viene conservato, invece, il primato della leggerezza: il limite è di 685 chili, che con le attrezzature diviene dell'ordine dei 700 chili in media. Il vecchio motore di 1.598 cmc era un poco insufficiente, non quanto a potenze, giacché il guadagno alla sommità è stato soltanto di 5 cavalli, con un calo di 8 CV/litro, ma quanto a coppie motrici, dove il guadagno è veramente apprezzabile. Tant'è vero che quest'anno si sono potuti impiegare rapporti di trasmissione leggermente più lunghi, pressoché uguali a quelli delle «Escort». Il cambio stesso, dopo le disavventure dell'anno passato, è stato sensibilmente migliorato, con l'impiego di nuovi ingranaggi, con denta-

Giustificati i contestatori del BURZET

MONTECARLO - Questi i principali pareri sui fatti del Burzet.

LARROUSSE: «Anche se gli organizzatori hanno qualche scusante, qualcosa d'anormale c'è stato. Non si organizza un rally per 300 concorrenti per sbatterne fuori la metà.»

CESARE FIORIO: «Non vi sono dubbi, il Burzet non si doveva fare in quelle condizioni, specie di disciplina, anche se dal canto nostro erano proprio le condizioni atmosferiche peggiori ad avvantaggiarci.»

THERIER: «Assieme a Ragnotti, quando siamo arrivati a Digne ed abbiamo capito che qualcosa stava succedendo, abbiamo preso la via dei campi. Capisco la reazione dei "ragazzi" esclusi dal Burzet. Tutti sapevano che con quella tempesta non si sarebbe passati per intero dal Burzet. E' stato un errore degli organizzatori. Noi non volevamo partire, soprattutto Darniche, che era sempre il primo a dover prendere il via.»

DARNICHE: «Non abbiamo fatto altro che intraversarci sul Burzet. Anche Waldegaard è venuto in mio aiuto. Trovo inammissibile che tutti gli anni si cada nell'errore del Burzet. Io capisco la reazione dei "gars" (ragazzi) bloccati.»

PIOT: «Gli organizzatori avrebbero dovuto riflettere di più.»

CAIANO (P.R. Fiat): «Il Bulova Accutron di Montecarlo si è fermato; è un vero peccato!»

Ing. RUSSO (D.S. Fiat): «Forse era meglio se li facevano partire ugualmente, così è nato un bel guaio.»

ridotta, diverse camme, rapporto di compressione di 11:1, eccetera si sale a valori dell'ordine dei 165 cavalli a 7.200 giri, con punte massime di 167 cavalli, in cui l'impiego del motore, con i rapporti corti, viene normalmente fatto a 7.500 giri. Il cambio di velocità è il Colotti, con innesti frontali, ed il differenziale autobloccante è della percentuale del 60 per cento. Con rapporto al ponte di 8/43, il distanziamento delle marce riesce di quest'ordine:

- 1a = 59 km/h
- 2a = 80 km/h
- 3a = 106 km/h
- 4a = 130 km/h
- 5a = 160 km/h

Comprendibilmente, l'accorciarsi del rapporto di trasmissione è proporzionale alle potenze disponibili, per giungere agli stessi livelli, o quasi, degli sforzi di trazione sfoggiati dalle altre vetture. Quel che rimane elevato è il peso della vettura, che si aggira sui 980-985 chili. Ed è da aggiungere l'eliminazione del servofreno, per accentuare la sensibilità del pilota, e l'impiego di scatole dello sterzo sensibilmente più dirette, tanto da ridursi di un giro intero la rotazione del volante tra i due fine corsa.

Infine, nulla, proprio nulla, di nuovo da parte della Lancia, che, rispetto alla Fiat, trazione anteriore a parte, non sempre favorevole, vanta un grado di leggerezza migliore, con i suoi 870 chili circa. Con distanziamenti delle marce molto corti.

Infine, quanto alle gomme, gli ultimi progressi della Pirelli, con l'appassionata opera e la lunga esperienza dei tecnici, guidati dall'ing. Barassi, interessano prevalentemente il nuovo Supersport CN 36, con innovazioni di struttura della carcassa e delle mescole, quale espressione più avanzata delle ricerche trasferibili presto nella produzione normale. E' un VR 70 di 185=13, per canali fino a 7 pollici, con versione chiodabile, mentre con il conosciuto MS 35 la chiodatura massima resta di 572 chiodi.

e. b.



Bernard Fiorentino ha offerto anche quest'anno una prestazione fuori del comune alla guida della nuova Simca Rally 2. Per rendere l'idea basta notare come in alcune prove del percorso comune si sia preso la soddisfazione di prendere piloti come Pinto



Favoritissima dopo il ritiro della Beaumont, Patt Moss è stata costretta a fermarsi quando ormai la coppa delle dame sembrava già sua. Comunque lei non se l'è presa molto e, appena arrivata a Montecarlo, si è rimessa subito in macchina verso l'Inghilterra.

PROVA

COMPLEMENTARE		
Nicolas		101.11
Andersson		100.95
Mikkola		100.73
Piot		100.50
Andruet		100.00
Therier		99.72
Kallstrom		99.07

Evidente che Andersson ha guadagnato più nella prova complementare di quanto non abbia perso da Andruet nel percorso comune, per cui la vera sconfitta gli viene dalla prestazione di 99,17 del Corobin. Le prove di Nicolas e Therier sono state buone alternativamente; più regolari Piot e Mikkola, mentre Kallstrom è rimasto troppo indietro (trascurato?) nel primo settore. In definitiva, l'importanza maggiore la si deve al percorso comune, per cui bisogna concludere con pieno merito per Andruet, il quale, con due disavventure, ha spezzato la sua stabilità di corsa e ha corso il rischio, per 26", di essere raggiunto da Andersson, autore d'una gara a ritmo più costante e regolare.

e. b.

C.S.O. MILANO
SEMPIONE, 63

TURBO

5 x 12
5,5 x 13
6 x 14

STAR G.T.

6,5 x 14

PENTASTAR

5,5 x 13
6 x 14
7 x 14

QUALITA'

Una significativa
appendice
cronistica
alla costruzione
del trionfo
di ANDRUET

Con un pneumatico in queste condizioni, Andruet ha percorso quasi tutto il secondo Turini riuscendo a terminare la prova staccato di soli 2'25" da Andersson. Se si fosse fermato a cambiare la ruota il Rally l'avrebbe quasi certamente perso



I duelli decisivi dell'ultima notte

MONTECARLO - Ben difficilmente può accadere alla fine di un rally di quasi 5000 km che tanti equipaggi si siano giocati una posizione in classifica (ed i punti per il mondiale) per pochissimi secondi. E' accaduto quest'anno a Montecarlo dove Andruet ha preceduto Andersson di 26", Therier Piot di 1" e Pinto Kallstrom ancora di un secondo. Vediamo di seguito prova per prova come sono andati questi duelli favoriti anche da rivalità (agonistiche) personali: al termine del percorso comune le posizioni in classifica ed i distacchi erano i seguenti: Andruet (primo), Andersson (secondo) a 1'44", Therier (quinto) e Piot (settimo) a 1'05" da Therier, Pinto (nono) e Kallstrom (decimo) a 41" da Pinto.

Prima prova - Madonna del Gorbio - 18 km

(Andruet-Andersson) Entrambi montano pneumatici racing. Andersson è sempre veloce sull'asciutto e parte a spron battuto mentre Andruet vive un po' di rendita e gli concede 19 secondi. Da questo momento per finire davanti Andruet non deve perdere più di 13" a prova. Adesso Andersson è a 1'25" da Andruet.

(Therier-Piot) La prova tutta su asfalto favorisce molto Therier che può oltretutto contare su di un maggior affiatamento con la vettura con cui ha corso molto (proprio nelle stesse condizioni) nei vari rallies francesi. Alla fine con i 38" guadagnati Therier porta il suo vantaggio su Piot a 1'43".

(Pinto-Kallstrom) Decisamente più adatta ad un velocista come Pinto che alla guida di Kallstrom (oltretutto poco convinto della scelta delle gomme perché lui di chiodi ne vorrebbe sempre) la prova si risolve con 39" a favore di Pinto che adesso ha un vantaggio di 1'20".

Seconda prova - Col de Turini - 23 km

(Andruet-Andersson) Il Turini è innevato al 50%. Andersson parte con 256 chiodi per gomma, Andruet ne mette 630 (!) però pretende pneumatici nuovi da cui non fuoriescano i chiodi nei primi km asciutti. Alla fine Andersson guadagna altri 11" e riduce il ritardo a 1'14" da Andruet che adesso può però perdere quasi 15" a prova senza rischiare di venire superato sino al termine.

(Therier-Piot) Entrambi montano 630 chiodi per gomma, ma il risultato è condizionato da una toccata di Therier che perde 44" rispetto a Piot che ora lo incalza a 59".

(Pinto-Kallstrom) E' una prova per la Lancia e Kallstrom non si fa sfuggire l'occasione ottenendo tra l'altro il miglior tempo assoluto. Pinto (che monta 480 chiodi contro i 520 dello svedese) arriva troppo lungo in cima al Turini ed esce di strada perdendo diverso tempo prima di riprendere la marcia. Il suo ritardo di 1'14" riduce il suo vantaggio su Kallstrom a soli 6".

Terza prova - Col della Guillolle - 24 km

(Andruet-Andersson) Andruet sale con molta decisione ed è il migliore dei piloti Alpine tutti comunque racchiusi in un fazzoletto. A suo vantaggio aggiunge altri sei secondi e sopravanza Andersson ancora di 1'20". Da questo momento può perdere circa 20" a prova, la corsa sembra già finita.

(Therier-Piot) Senza pagare ritardo al C.O. Therier riesce a rimediare alla toccata sul Turini riallineando l'avantreno all'assistenza di St. Sauveur e sulla prova stacca Piot ancora di 14" e riporta il suo vantaggio a 1'13".

(Pinto-Kallstrom) Pinto stringe i denti e sale con tutto il suo impegno per difendere il suo esiguo vantaggio. La prova non lo favorisce particolarmente ma alla fine Kallstrom è staccato di 5" ed in classifica di 11".

Quarta prova - Col de Turini - 23 km

(Andruet-Andersson) Le chiodature restano quasi le stesse del giro precedente (286 per Andersson, 650 per Andruet) ma già dopo pochi km la corsa di Andruet viene frenata da una foratura. Il pilota francese preferisce continuare in queste condizioni ed ha ragione perché

alla fine avrà solo 2'25" di ritardo da Andersson che è il 10. tempo ma che lo sopravanza adesso in classifica di 1'05".

(Therier-Piot) Piot è scatenato ed alla fine ottiene il miglior tempo assoluto staccando Therier (che pure è andato più forte di Andersson di 5") di 43" ed inseguendolo in classifica a soli 30".

(Pinto-Kallstrom) Contrariamente alla prima scalata lo svedese della Lancia non ottiene un tempo eccezionale, riesce comunque a staccare Pinto di 21" e passa davanti con 10" di vantaggio a suo favore ed ancora un Turini da superare.

Quinta prova - Col della Guillolle - 24 km

(Andruet-Andersson) Andruet sale ancora una volta fortissimo in questa prova, il suo è il miglior tempo mentre Andersson lamenta una piccola uscita di strada che lo attarda di ben 45". In classifica il vantaggio di Andersson è ridotto a 20".

(Therier-Piot) Pur migliorando di ben 22" il suo tempo della salita precedente, Piot viene ancora staccato da Therier di 17" portando il suo ritardo in classifica a 47".

(Pinto-Kallstrom) Se prima i due piloti erano stati accreditati di un tempo molto simile su questa prova (soli 5" di differenza) adesso il tempo è addirittura lo stesso (1" di vantaggio per Pinto) e si arriva così al Turini con Kallstrom avanti di 9".

Sesta prova - Col de Turini - 23 km

(Andruet-Andersson) Può essere la prova decisiva del rally ed Andruet si butta a capofitto mentre Andersson (fresco ancora della toccata nella prova precedente) preferisce non rischiare troppo becandosi però 34" che permettono ad Andruet di riconquistare il primo posto con un vantaggio di 14".

(Therier-Piot) Sul Turini Piot è incontenibile e il suo tempo è inferiore di ben 5" a quello della discesa precedente in cui fu il migliore di tutti. In classifica si porta (con i 35" di vantaggio guadagnati in questa prova) a 2" da Therier e manca una prova sola, l'ultima.

(Pinto-Kallstrom) E' l'ultima occasione favorevole che si offre al baffuto svedese di mantenere davanti la Lancia. Il suo tempo è ottimo, ma Pinto con grandissimo impegno riesce a limitare il suo ritardo a soli 30". Troppi sembrano però perché adesso in classifica è a 39".

Settima prova - Madonna del Gorbio - 18 km

(Andruet-Andersson) La prova sembra favorire lo svedese che sale in un tempo strepitoso (45" alla migliore delle Alpine che lo hanno preceduto) ma Andruet, che il rally vuole vincerlo davvero, gli affibbia altri 12". Incredibile. Il Rally è suo per 26".

(Therier-Piot) Dodici secondi soli separano Piot da Therier, e Piot sale al massimo delle sue possibilità. A Therier però ruba solo 11" e per un secondo finisce dietro in classifica.

(Pinto-Kallstrom) Con un patrimonio di 39" da amministrare per Kallstrom sembra cosa fatta. Ma se all'andata su questa prova prese proprio 39", questa volta la sorte è più amara: i secondi di ritardo da Pinto sono 40 e l'italiano grazie alla sua volontà ed alla sua grinta mai doma lo sopravanza di un solo secondo che per la Fiat vale quanto il Rally di Montecarlo.

Carlo Cavicchi



Andersson, secondo classificato, ha perso il rally per 26"



Therier, nonostante le penalizzazioni è riuscito a finire 5.



A nulla vale il travolgente finale, per un solo secondo, Piot è 6.



Kallstrom, alla fine, era il più deluso di tutti i concorrenti