

DOVE corriamo domenica?

TUTTE le CORSE MINUTO per MINUTO

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



Le corse in calendario dal 9-3-73 al 25-3-73 in Italia e all'estero

MARZO

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
9-11	Shell Lyon-Charbonnières Stoccarda	Germania	Part. Hockenheim Arr. Charbonnières Casino	ore 19,01 (10)	●●● Camp. int. rallies piloti	Rally	Andruet-Petit (Alpine).
10	Trofeo d'apertura	Gentlemens M.C.	Circuito di Valllunga km 1,670	ore 8,30 - 12,30 ore 14,30 - 18	● T 1, T 2, GT 3, GT 4,S, 850, K250	Velocità in circuito	De Luca (GTA) media 91,565
10-11	Trofeo Team 71	Scud. Team 71 Torino	Part. Moncalieri Stazione Agip Radiale per Torino Arr. idem - km 330	ore 23 (10) ore 5,10 (11)	●	Sprint	Boretto (Fiat 128)
11	Radio Luxembourg Trophy	Inghilterra	Circuito di Mallory Park km. 2,17		●●● Trofeo Europ. F. 2 F. 3	Velocità in circuito	Morgan (Brabham) 1.14'32"8 media 174,87. Giro più ve- loce: Peterson 43", media 181,89
11	Corsa di Fléron	Belgio			●●●	Velocità in salita	Neri (Abarth) 1'24"88
11	Trofeo delle Acque	AC Terni Scud. Borzacchini	Part. Acquasparta	ore 8,30	●	Regolarità	Cané (Fulvia)
11	Criterium Guillerias	Spagna			●●●	Rally	Boix-Servia
13-18	Rally TAP	Portogallo	Part. Coimbra Arr. Estoril km 2800	ore 11 (14) ore 10,05 (18)	●●●	Rally	Warmbold-Davenport (BMW)
16-18	Rally Hanseatic	Germania			●●●	Rally	
16-18	Gatornationals	Stati Uniti			●●● Dragsters	Velocità in circuito	
17	150 di Phoenix STATI UNITI	●●● USAC			●●●	Velocità in circuito	B. Unser (Eagle) media 202,8
17-18	Corsa dei Brands Hatch INGHILTERRA	●●● F. 1, F. 5000 Sparks Champions Consul F. 3			●●●	Velocità in circuito	F. 1: Fittipaldi (Lotus) in 1'23"8, media kmh 183,17. F. 5000: Redman (McLaren) 36'51", media kmh 173,61
17-18	Coppa St. Vincent AC Novara - Jolly Club	●			●	Regolarità	Barbero (Fiat 127)
17-18	Circuito delle Ardenne BELGIO	●●●			●●●	Rally	Lepoutre-Dufossé (Alpine)
17-25	Mobil Economy Run INGHILTERRA	●			●	Regolarità	
18	Coppe ASACIF Monthéry FRANCIA	●●● T, GT			●●●	Velocità in circuito	
18	Gara a Casale Aut. Casale	● F. Ford, F. Italia, F. 3			●	Velocità in circuito	
18	Trofeo Kléber Ford Casale Monferrato	● Escort Mexico			●	Velocità in circuito	
18	Carolina 500 STATI UNITI	●●● Stock Cars			●●●	Velocità in circuito	B. Isaac (Dodge) media 188,118
18	Autocross Steyr AUSTRIA	●			●	Autocross	
18	Corsa di Condroz BELGIO	●●●			●●●	Velocità in salita	Haxhe (Lola) 1'24"59. Re- cord: Tondelli 1'20"1 ('71)
18	Autocross di Namur BELGIO	●			●	Autocross	
18	Trofeo Primavera Jarama SPAGNA	●●● T			●●●	Velocità in circuito	Albacete (Mini 1000), Deke (Morris 1300), Antoraz (Seat 1430).
18	Corsa di Teufelsrutsch GERMANIA	●			●	Velocità in salita	
18	Corsa di Heisdorf LUSSEMBURGO	●●●			●●●	Velocità in salita	Koob (Brabham)
19	Trofeo Rinaldi Valllunga Gr. Piloti Romani	● F. 850 Gr. 1, 2, 3, 4, 5 F. Ford			●	Velocità in circuito	
19	Coppa Città Cesena Scud. Romagna	● Trofeo rallies naz.			●	Rally	Polese (Alpine)
19	Foligno Norcia AC Perugia	●			●	Autosciatoria	
21	300 di Fuji GIAPPONE	●●● S, GT			●●●	Velocità in circuito	Sakai (McLaren) 1.18'37"
21-24	Rally DDR GERMANIA	●●●			●●●	Rally	Zasada - Komorowski (Por- sche 911S)
23-25	Rally di Sicilia AC Palermo	●●● Camp. ital. rallies			●●●	Rally	Munari-Mannucci (Fulvia HF)
23-25	Bergischer Lowe Zolder - BELGIO	●●● T, GT			●●●	Velocità in circuito	
23-25	Rally Trifels GERMANIA	●●●			●●●	Rally	
23-25	Rally Montecarlo Junior AC Monaco	●●●			●●●	Rally	Orlandini-Orlandini (Alpine)
24	Camel 12 Sebring STATI UNITI	●●● T, GT.			●●●	Velocità in circuito	
24-25	Autosciatoria Dolomiti AC Trento	●			●	Autosciatoria	Donini (A112)
24-25	Autocross del Mainz GERMANIA	●●●			●●●	Autocross	
24-25	Autosciatoria Monte Campione Az. Sogg. Boario	●			●	Autosciatoria	
25	6 Ore di Valllunga AC Roma	●●● Camp. mond. marche			●●●	Velocità in circuito	
25	4 Ore di Monza AC Milano	●●● Camp. europ. T.			●●●	Velocità in circuito	Mass - Larrousse (Capri) 4.01'34"8, media 194,24
25	Coppe Primavera Albi FRANCIA	●●●			●●●	Velocità in circuito	SP Frayssinet (Lola)
25	Corsa a Salisburgo AUSTRIA	●●● F. 3			●●●	Velocità in circuito	
25	Trofeo Cinquetti Pro Varano	● F. 3, F. Italia, F. Ford			●	Velocità in circuito	
25	Trofeo Basso Casentino AC Arezzo	● Trofeo rallies naz.			●	Rally	
25	Coppa Città Amelia Pro Amelia	●			●	Regolarità	
25	Corsa di Mullacker AUSTRIA	●●●			●●●	Velocità in salita	

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



MODENA succursale di TORINO

La notizia arriva da Modena da Mario Morcelli. Adesso è ufficiale anche se da tempo era di dominio pubblico: la «Carrozzeria Emiliana Renzo Orlandi» ha ceduto la maggioranza del pacchetto azionario alla FIAT. La ragione sociale della fabbrica non sarà modificata mentre saranno garantiti alle maestranze dipendenti la continuità del rapporto di lavoro e le condizioni acquisite. Naturalmente sono state estese le agevolazioni ai dipendenti FIAT per l'acquisto di vetture FIAT. Della «Carrozzeria Emiliana Renzo Orlandi», presidente resterà il cav. del Lav. Renzo Orlandi, mentre l'ing. Angelo Orlandi avrà la direzione dell'azienda, famosa per la costruzione di autopullman di grande classe. Ora il

programma sarà potenziato, mentre sono in corso commesse FIAT per le quali si stanno predisponendo i prototipi. In giugno sarà a Modena un dirigente OM che dovrebbe successivamente assumere la direzione dell'Azienda.

Praticamente Modena sta diventando una seconda Torino con lo Stabilimento OCI Fiat per la costruzione di trattori e di altre macchine per lavori della terra e stradali (uno dei più importanti in Europa), con la Ferrari, con la Scaglietti, con la parentela Maserati (ancora in atto nonostante i dissapori Citroen) e, ora, con la «Orlandi». Resta ora da vedere che cosa farà De Tomaso.

L'ultima «gaffe» della CSAI (quando sceglie le date)

La premiazione fantasma

La premiazione dei campioni d'Italia d'automobilismo in genere si svolgeva tutti gli anni entro febbraio a Roma, a cura dell'ACI naturalmente. Da qualche anno lo slittamento è stato sempre più progressivo: dal dicembre al febbraio per varie ragioni. Quest'anno, poi, che, abbiamo avuto il campione d'Italia assoluto «clandestino», cioè quell'Andrea de Adamich del quale ancora adesso la CSAI non ha comunicato la qualificazione ufficiale tricolore, siamo addirittura in marzo e di premiazione non se ne era ancora parlato. Finalmente l'indiscrezione: verrà fatta a Roma sabato 24 marzo, in un cocktail alla vigilia della 6 Ore mondiale di Vallelunga. Per prendere — si pensa — due piccioni con una fava.

Al solito, i dirigenti dell'ACI e della CSAI, che sembrano sempre più sprovveduti in tema di sport automobilistico, hanno dimenticato un particolare importante. Cioè che lo stesso giorno a Monza è in programma la 4 Ore Turismo europea, la gara che invano si era pensato fosse opportuno perlomeno anticipare magari al 19 marzo per evitare l'assurda concomitanza tra Monza e Vallelunga.

Questa concomitanza vedrà impegnate, nell'intramontabile impianto lombardo, le (oggi molto affascinanti) super vetture turismo affidate a piloti come Stewart, Amon, Mass e Quester, mentre a Vallelunga le sport-prototipo da 400 cavalli saranno ingabbiate nel toboga-girotondo di sei ore. Tra i piloti da premiare per i vari titoli italiani e coppe CSAI il sessanta per cento sarà proprio a Monza, alle prove della 4 Ore che si correrà il giorno dopo.

Allora, ing. Rogano, come la mettiamo? E' possibile che coloro i quali debbono presiedere alle sorti e alle vicende del nostro sport non riescano nemmeno a preventivare situazioni del genere? Perché, se pure fosse un dispetto ai milanesi, che dispetto è far coincidere la premiazione dei campionati italiani con la corsa di Monza? Il dispetto lo si fa solo ai piloti, che si trovano di fronte ad una ennesima dimostrazione di superficiale non conoscenza dei loro problemi. E sono i più piccoli. Figurarsi che accade con quelli grandi!...

• L'AUTOMOBILE CLUB BOLOGNA, comunica: «La gara internazionale di Formula 2 che avrebbe dovuto svolgersi il 1. aprile 1973 all'autodromo Dino Ferrari, di Imola, è stata annullata. Del pari, non verranno disputate le gare di F.3 e F. Italia in programma per la stessa giornata.

«Della rinuncia stessa è stata informata la CSAI con questo telegramma inviato il 27 febbraio scorso: **Premesso che alla nostra gara di F.2 in calendario il 1. aprile 1973 all'autodromo Dino Ferrari di Imola non è stata concessa la priorità di gara valevole per l'europeo come invece lo è stato per gli anni precedenti, e che a un mese dalla sua effettuazione non siamo ancora a conoscenza del regolamento finanziario per tale tipo di competizioni sebbene sia stata avanzata dalla International Two Association una richiesta di franchi svizzeri 230.000 pari a lire 42.000.000, ci vediamo costretti nostro malgrado a rinunciare, per ragioni indipendenti dalla nostra volontà e a tutela del nostro buon nome di organizzatori, all'effettuazione della gara medesima e di conseguenza anche delle altre gare di F.3 e F. Italia iscritte a calendario nella stessa data.**»

«Nelle more del periodo 1 aprile-1 maggio continueranno all'autodromo i lavori di completamento in corso, in modo da dare all'impianto un aspetto del tutto nuovo per la grande gara INTERSERIE in programma per il primo giorno di maggio che vedrà in lizza anche vetture e piloti della CAN-AM americana.»

• A proposito di premiazioni. Alla vigilia della 4 Ore di Monza, il sabato 24 marzo dopo le prove del pomeriggio, saranno premiati i campioni dello challenge Turismo Europeo 1972. Per Jackie Stewart ci sarà una particolare cerimonia, con la consegna di quel Casco d'argento di Autosprint, quale secondo classificato nel mondiale piloti F.1 '72, che lo scozzese non ha potuto ritirare lo scorso dicembre a Bologna essendo in Sud America.

Gli «ufficiali» della 6 ORE

• La 6 Ore romana mondiale del 25 marzo ha trovato il suo direttore di corsa. Cerca cerca, è ritornato fuori il nome di Mirto Ventura, con il quale tempo fa sembrava fossero sorti dissapori con alcuni esponenti della gestione sportiva dell'automobile club romano. Si vede che, nel momento del «pericolo», bisogna fare quadrato! L'AC Roma ha da qualche settimana, un nuovo direttore, nel dr. Sciso, già a Trento. E', tra i funzionari AC, uno di quelli più interessati allo sport auto. Ci si aspettava che il direttore di corsa sarebbe stato lui, ma, poiché nel gruppo organizzatore ci sono anche altri incarichi con grosse «gatte da pelare» in corse del genere, il dr. Sciso andrà a ricoprire appunto il compito di commissario sportivo ufficiale insieme ad Eugenio Dragoni, che sarà per la 6 Ore romana il delegato di fiducia della CSAI. Se ricordiamo alcune considerazioni dell'ex d.s. Ferrari, quando difendeva gli interessi dei suoi piloti e della sua Casa a proposito di certi tipi di gare e caratteristiche di circuito, fa impressione scoprirlo adesso commissario sportivo responsabile di una corsa in giostra!

• Alla corsa di Vallelunga la MATRA sarà presente in forze, con due vetture.

MARKO non sarà più operato

GRAZ - L'ex pilota austriaco Helmut Marko non dovrà più essere operato all'occhio, come si era temuto, però ciò significa che la sua carriera è finita. Ha comunque progetti chiari: da mesi è già direttore del settore austriaco della Formula Ford, lavoro che lo tiene molto occupato. Proprietario di alcuni appartamenti a Graz, in questo momento sta rimettendo a posto una villa che ha comprato alcuni mesi fa e che affitterà, come gli appartamenti. Inoltre sta trattando con la Steyr-Daimler-Puch per diventare direttore corsa del suo team di motocross. Quest'anno la Puch parteciperà al campionato mondiale con il pilota svedese Uno Palm. A Marko quell'incarico piacerebbe perché il settore corse e le officine della Casa si trovano a Graz e così non sarebbe costretto a viaggiare troppo. Inoltre sta cercando di farsi nominare commissario per la sicurezza dalla GPDA, per alcune gare. Ha però aggiunto che se alcuni dei suoi piani non si concretizzano «Pazienza. Mi dà già molto da fare, soltanto amministrare le mie case e i miei appartamenti».

• Maurizio Siena, che ricopriva due anni fa l'incarico di co-direttore sportivo nella squadra Autodelta Alfa Romeo, ha lasciato adesso anche la società di ammortizzatori alla quale era passato. Siena, che ha sempre mantenuto un certo impegno nel settore sportivo, curando i piloti della Brescia Corse nei loro impegni più importanti, ha aperto una concessionaria Alfa Romeo a Mantova. Ma lo vedremo sempre alle gare direttore sportivo

della Brescia Corse. La Scuderia della città della Mille Miglia ha appena acquistato un'Alfa Romeo sport prototipo tubolare 33t3 8 cilindri, quella stessa con la quale de Adamich ha partecipato alle ultime corse in Brasile. La macchina disputerà le più importanti gare del campionato mondiale marche con la coppia Facetti-Pam. Debutto a Vallelunga nella 6 Ore. Affiancherà Siena, come d.s., l'ex pilota Uberti.

• Dalla De Tomaso ci tengono a smentire la voce sulla cessione dell'area presso l'Autostrada del Sole alla Maserati Citroen. «Un capannone è già pronto. Stiamo completando i lavori — dichiara il braccio destro di Alessandro De Tomaso, dr. Bussinello — Entro un paio di mesi dovrebbe essere agibile il nuovo impianto». Cioè la sede della De Tomaso S.p.A. che curerà ancora la vendita delle Pantera in Italia. Intanto, però, ha lasciato il suo incarico di direttore commerciale dr. Vassallo passato con Drogo, carrozziere modenese che lavora molto per gli americani. L'ing. Aurelio Bertocchi, dal canto suo, ormai la maggioranza del tempo lo passa alla Moto Benelli di Pesaro.

• Anche Lorenzo Sassi e Gaudenzio Mantova sono apparsi tra i nomi dei piloti «sotto osservazione» del comm. Dragoni, commissario unico della CSAI Squadra Corse (o come altro si chiamerà). A proposito della discussa formazione azzurra del nostro automobilismo non si conoscono ancora le decisioni del Presidente dell'ACI. Manca la firma ufficiale sull'assegno che permetterà il via all'operazione (pare che le prime prove si svolgeranno in segreto a Balocco, la pista dell'Alfa). Intanto dovrebbe essere in arrivo la F.3 BT41 per il vincitore della F. Italia Giorgio Francia, mentre attendono sempre la definizione del programma le due nuovissime Brabham BT40 F.2 per le quali si sarebbe optato dopo le polemiche affiorate per la iniziale scelta di monoposto usate.

• Il Presidente dell'ACI avv. Carpi pare abbia sfidato tutto lo staff dei suoi dirigenti ad una gara di sci. Avverrà a Rovereto, in occasione della tradizionale gita collettiva sulla neve dell'A.C. Centrale.

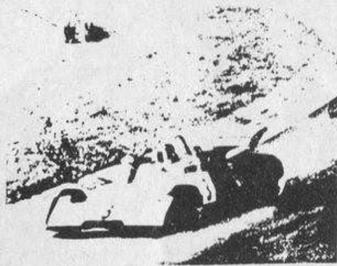
• Un consigliere regionale d.c. emiliano ha avanzato una interpellanza alla Commissione programmazione dell'Emilia-Romagna contro il progetto di costruzione dell'autodromo di Modena.

Marcellino

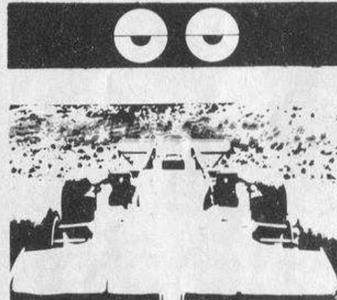
LEGGETE SUBITO

nelle pagine che seguono

Ricomincia anche la F.2



La seconda squadra MARTINI



Tutta a colori la B.3-1973

il pallottoliere delle rubriche

domenica SPRINT

il giornale delle corse

a pagina

2 Dove corriamo domenica?

3 LA ZANZARA

44 MOTORAMA TUTTESPRINT

46 IL GIORNALE delle SCUDERIE

47 KARTING

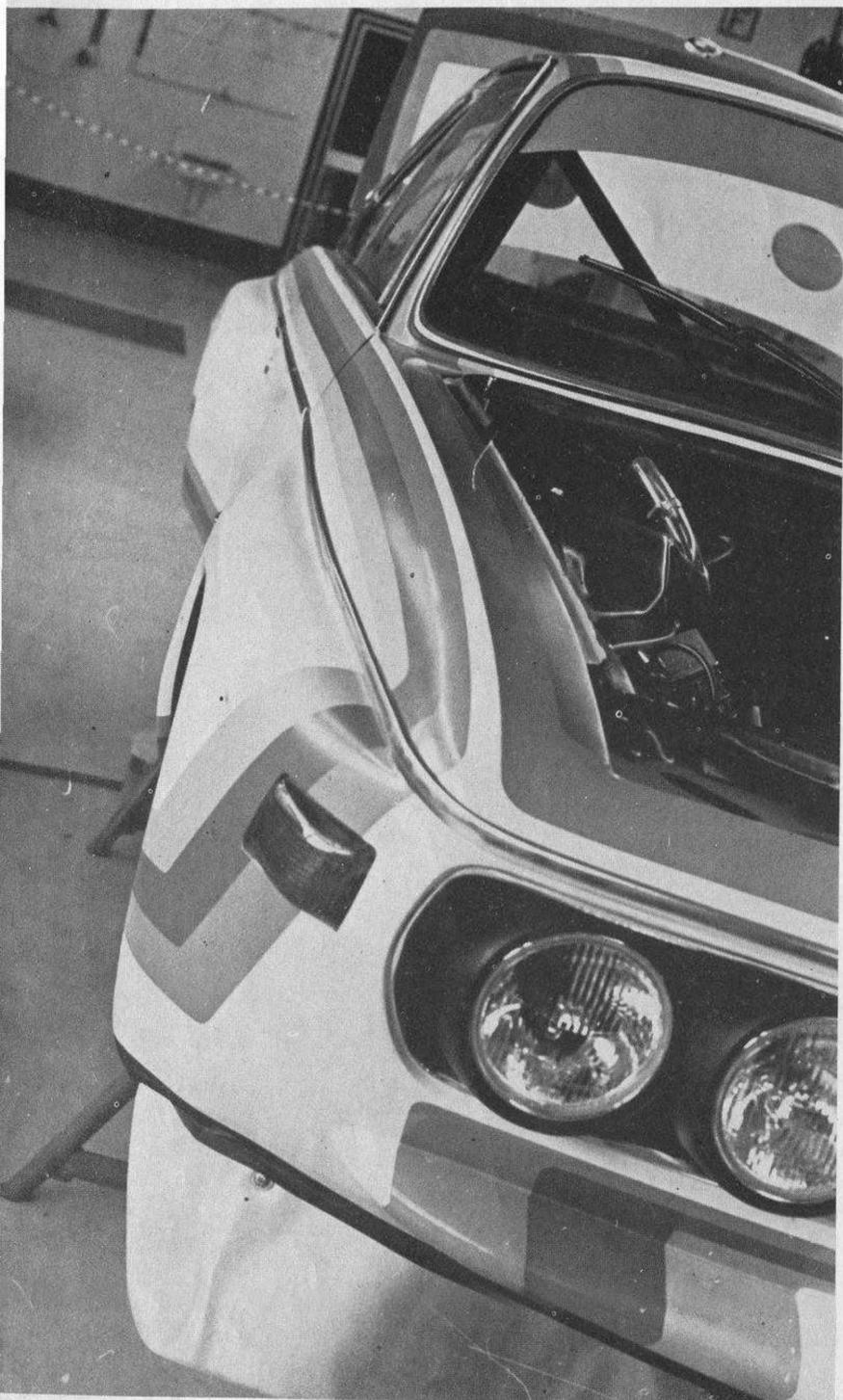
48 SCRIVETECI rimarremo amici

50 COMPRAVENDITA

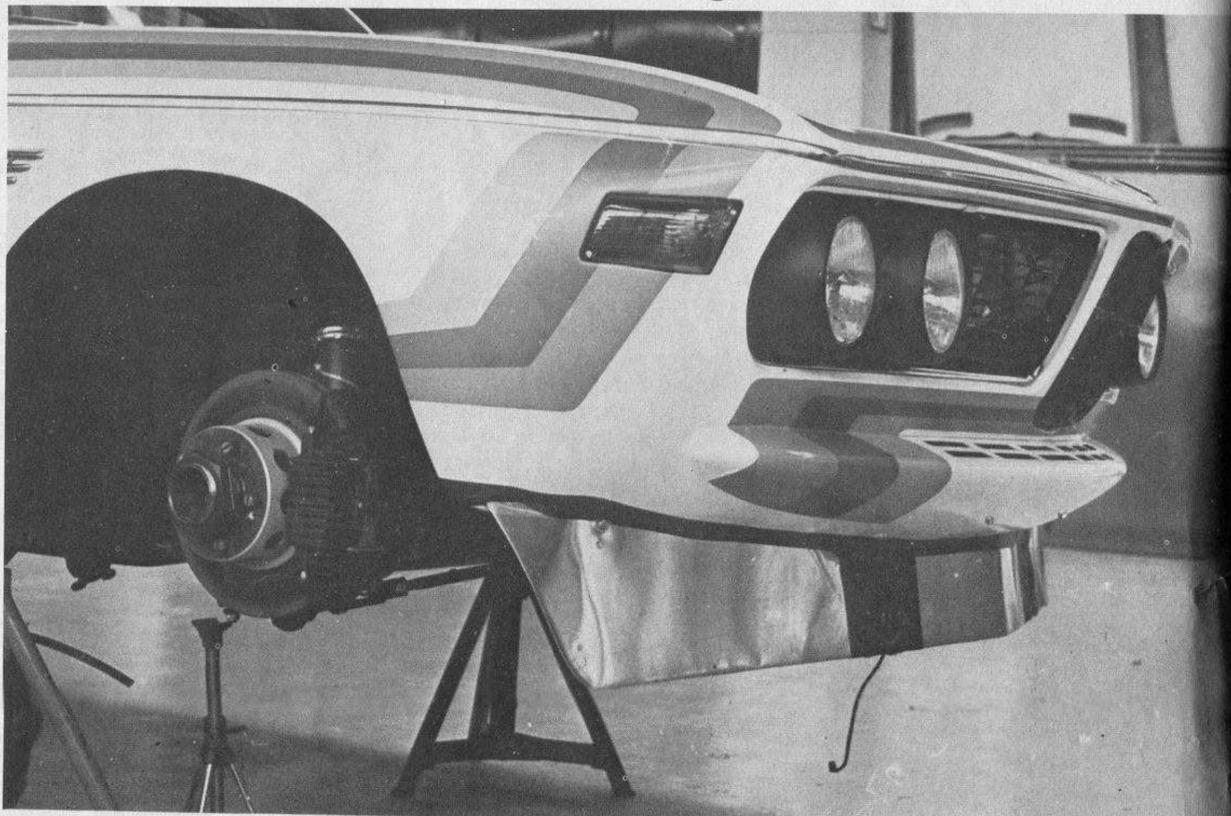
La filiale corsaiola della BAYERISCHE MOTOREN WERKE

la «MOTORSPORT» diretta da Jochen NEERPASCH

svelando i propri programmi '73 fa intravedere altri grossi obiettivi



In questa foto sono in evidenza i rigonfiamenti laterali dei nuovi passaruota delle 3.0 CSL, più grandi e riomologati con la macchina



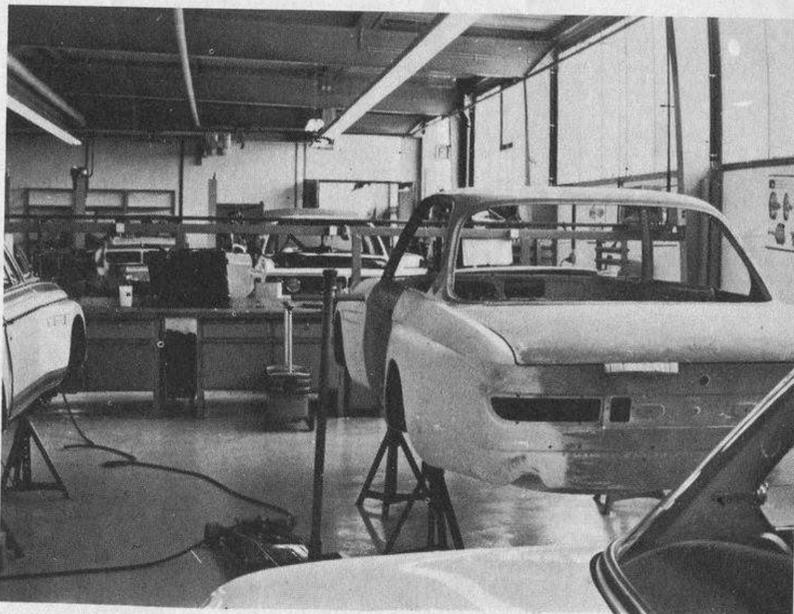
La sagomatura anteriore delle BMW 3300 è integrata da uno spoiler verticale a tutta larghezza. Si nota la pinza freno anteriore studiata dalla ATE appositamente per la BMW, con dischi ventilati

DALL'INVIATO

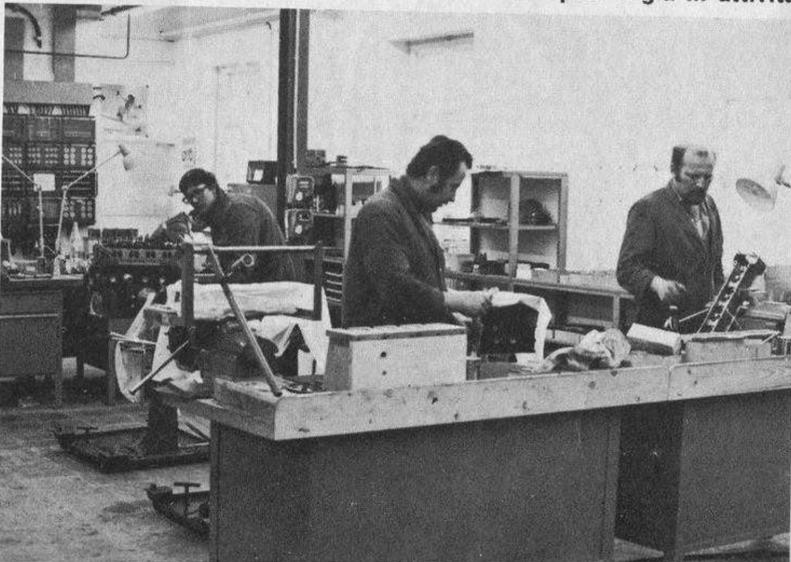
MONACO - Preciso ed organizzato intelligentemente da pilota, preciso ed organizzato da capo del servizio corse della Ford tedesca, Jochen Neerpasch ha creato dal nulla, con intelligente organizzazione precisione il nuovo reparto corse della BMW. In otto mesi, da quando cioè ha lasciato la Ford per trasferirsi a Monaco di Baviera, ha saputo costituire non soltanto un gruppo di dirigenti e tecnici già coordinato ed efficiente, ma un vero e proprio servizio corse già funzionante, e che è già in grado di presentare delle realizzazioni concrete, sotto forma di macchine già pronte per essere messe in pista, e di una squadra piloti già molto forte.

Società indipendente

Basterebbero queste referenze per far meritare un plauso, ma è ovvio che non è questo che Neerpasch considera un traguardo. Adesso che la squadra è pronta, che le macchine sono pronte, che i piloti sono pronti, comincia la vita vera della BMW Motorsport, società indipendente amministrativamente e anche



Sopra, il reparto montaggio, con a destra una scocca ancora grezza. Praticamente, le vetture da usare in gara le costruisce la Motorsport. Sotto, il reparto montaggio motori della Motorsport è già in attività



dal punto di vista operativo, ma che è dichiaratamente la filiale corsaiola della Bayerische Motoren Werke.

Cosicché la festosa inaugurazione ufficiale della vita della BMW Motorsport, avvenuta nei giorni scorsi, e che ha procurato a Neerpasch ed ai suoi collaboratori il piacere delle congratulazioni di tutti, viene considerata soltanto come l'atto di nascita, anche se quelli che la compongono non sono stati insensibili ai discorsi elogiativi che l'hanno accompagnata.

Creare gli specialisti

«Fino ad oggi — dice Neerpasch — abbiamo soltanto affrontato i problemi organizzativi, che abbiamo cercato di risolvere al meglio. Abbiamo dovuto mettere insieme un gruppo di uomini capaci di far fronte a tutte le cose che sono le componenti delle corse, e che non sempre sono prevedibili. Abbiamo perciò dovuto creare innanzi tutto degli specialisti, allenandoli ad un genere di attività che purtroppo non si può insegnare del tutto, perché richiede soprattutto esperienza personale diretta. Abbiamo dovuto creare i servizi di base, dai capannoni alle attrezzature,

ai servizi amministrativi. Insomma, fino ad oggi quello che abbiamo dovuto fare è stato soprattutto organizzare ed articolare il nostro gruppo con un rodaggio continuo. E nello stesso tempo abbiamo dovuto anche e soprattutto progettare e realizzare le nostre macchine. Parallelamente abbiamo messo in piedi la



Due operai intenti alla finitura delle testate di unità 4 cilindri di 2 litri bialbero a 16 valvole

squadra dei piloti. Adesso, nel momento della inaugurazione, dovremmo teoricamente essere pronti a scendere in campo; ma vedrete che non sarà tutto altrettanto facile».

Neerpasch ed i suoi, pur sapendo di aver fatto un buon lavoro nel poco tempo trascorso insieme, non sottovalutano le difficoltà che incontreranno, almeno nei primi

Dall'Euro TURISMO all'Europeo Marche 2000

ai rallies

con l'accoppiata

Waldegaard - Warmbold

B.M.W. da maxi corse

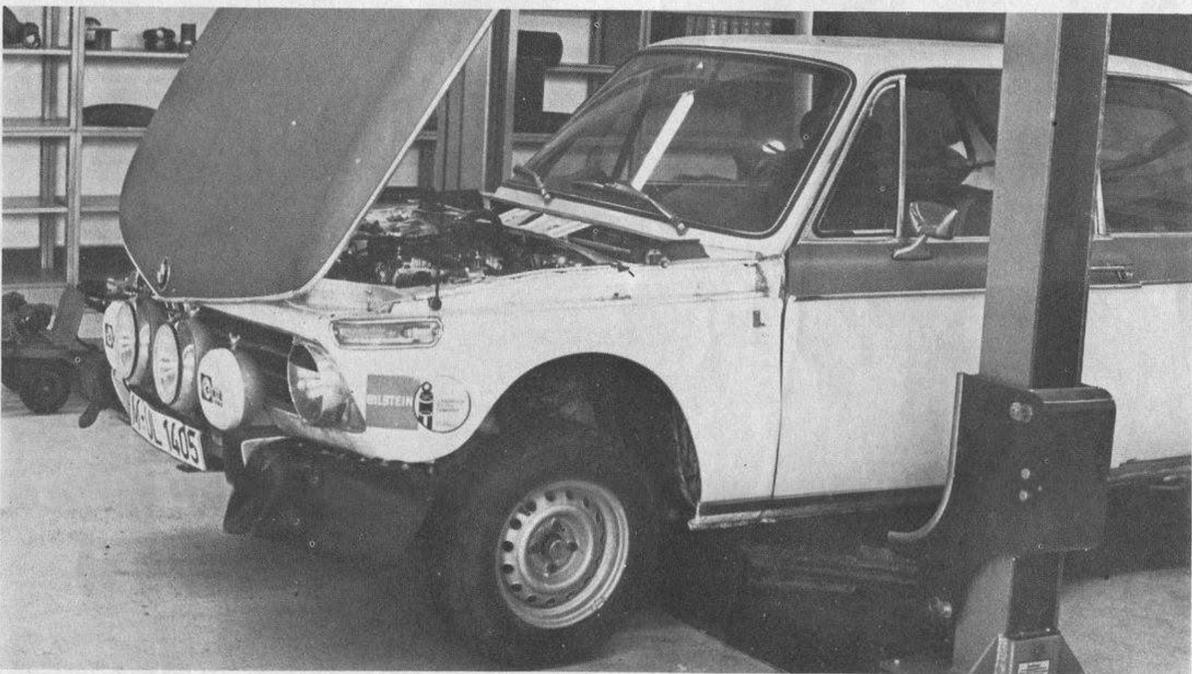
tempi. Hanno il vantaggio di conoscere molto bene la forza degli avversari, nelle gare più impegnative che li aspettano, ma è un vantaggio relativo, perché sanno anche molto bene quanto tempo è stato necessario per fare in modo che le macchine che adesso sono loro avversarie diventassero le macchine da battere. Quindi non partono con la convinzione di immettersi nelle corse da padroni, ma con quella molto più ragionevole di aver fatto tutto il possibile per cominciare nel modo migliore.

E' quello, in sostanza, che hanno detto i dirigenti massimi della BMW, che erano tutti presenti alla inaugurazione del reparto corse, dando così veste ufficiale al battesimo della Motorsport, una veste che ha voluto significare la chiara decisione della BMW di scendere in campo con tutte le sue forze nella più difficile ed aleatoria delle battaglie concorrenziali, quella delle corse.

La presenza dei responsabili massimi della BMW alla festa inaugurale del dipartimento competizioni, è stata d'altra parte un atteggiamento logico, perché anche senza aver una squadra ufficiale e senza avere impegni diretti nelle competizioni, tutto il passato e tutte le tradizioni



Quella che vedete sul ponte di lavoro è la BMW CSL usata come «cavia» fino ad ora, in funzione sperimentale di tutte le modifiche e novità che poi verranno trasferite sulle macchine definitive. La bilancia in primo piano è simbolica della maggior preoccupazione di Neerpasch, il peso delle sue vetture



Questa è la berlina 2002 che monta la testata omologata da Schnitzer per conto della Casa bavarese. Questo motore ha 4 valvole per cilindro, e può essere usato nelle berline dato che prevede l'inclinazione originale di questo motore. I suoi piloti di punta saranno Achim Warmbold e Waldegaard

Le «armi»

Per le corse in pista

(Campionato Europeo Turismo e Campionato Tedesco)

BMW 3.0 CSL

Motore BMW 6 cilindri in linea, distribuzione monoalbero a 2 valvole per cilindro, alesaggio 94, corsa 80, cilindrata totale 3340 cc, potenza massima 360 CV a 7600 giri, potenza specifica 111,6 CV per litro; iniezione indiretta Kugelfischer, rapporto di compressione 11:1. Cambio tipo 265, 5 velocità più retromarcia, con scatola in magnesio; frizione tridisco a secco, Borg & Beck; olio Castrol; parti elettriche Bosch; ammortizzatori Billstein a gas; carrozzeria alleggerita, porte e cofani anteriore e posteriore in alluminio; peso 1062 kg; freni Ate, pneumatici Dunlop.

Per rallies

(Campionato mondiale marche e campionato europeo piloti)

BMW 2002

Motore BMW a 4 cilindri in linea, distribuzione bialbero a 4 valvole per cilindro; alesaggio 89, corsa 80, cilindrata totale 1990 cc; potenza 240 CV a 9000 giri; potenza specifica 120,6 CV per litro; iniezione indiretta Kugelfischer oppure carburatori doppio corpo Solex; rapporto di compressione 11:1. Cambio a 5 velocità più retromarcia; frizione Fichtel & Sachs; olio Castrol; parti elettriche Bosch; ammortizzatori Billstein a gas; carrozzeria tipo berlina due porte; peso 950 kg; freni Ate; pneumatici Pirelli.



tecniche della BMW dicono come questa marca sia sempre stata molto più vicina alle gare ed a quello che esse comportano in mentalità e concezioni, di quanto non lo fossero altre marche che magari avevano attività e interessi diretti nello sport, senza tuttavia averne la piena partecipazione.

E' quello che Neerpasch ed i suoi collaboratori ci avevano già detto qualche tempo fa, e che ci hanno adesso ripetuto: alla BMW, tutti sono decisamente appassionati di corse, per istinto e per tradizioni, e quindi anche il grosso impegno della costituzione di un reparto specializzato partendo dal nulla è diventato relativamente facile, perché idee e richieste sono state immediatamente capite e recepite.

Alla BMW, dai tempi della nascita della fabbrica, dai tempi delle favolose imprese motociclistiche di Henne e della «Dixi», prima vettura BMW, le corse sono sempre state di casa, e le glorie di Meier e Stuck, ravvivate da quelle più recenti di Hahne e Qvester, lo testimoniano. Così non vi sono state difficoltà, nel momento in cui i responsabili della fabbrica

f. l.

CONTINUA A PAGINA 6



BMW da maxi-corse

CONTINUAZ. DA PAGINA 5

hanno deciso di tornare ufficialmente sulle piste, perché anche quando sono stati riservati alle progettazioni di grande serie i suoi tecnici hanno sempre avuto idee e indirizzi sportivi, come d'altra parte dimostrano le macchine che escono dalla fabbrica.

Chiaro, quindi, che per Neerpasch ed i suoi collaboratori, il compito di «inventare» un reparto corse sia stato facilitato, anche se ovviamente non poteva essere molto semplice. Da quello che abbiamo visto, e che hanno visto coloro che sono andati alla inaugurazione, questo compito iniziale è stato assolto molto bene.

Vedremo ora, coi confronti sulle piste, fino a che punto tutte le somme di tutte le esperienze accomunate nel programma sportivo BMW abbiano saputo accelerare la normale lunga fase della creazione.



Chris Amon, nato il 20 luglio 1943 a Bulls, in Nuova Zelanda, pilota di Formula 1



Toine Hezemans, nato il 15 aprile 1943 a Eindhoven, in Olanda, commerciante di auto



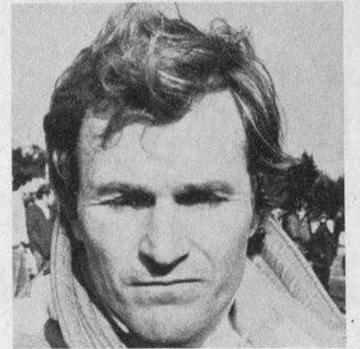
Hans Stuck jr., nato il 1. gennaio 1951 a Grainau, in Germania, pilota professionista



Harald Menzel, nato il 15 giugno 1948 a Dannenberg, in Germania, commerciante auto

Lo «staff»

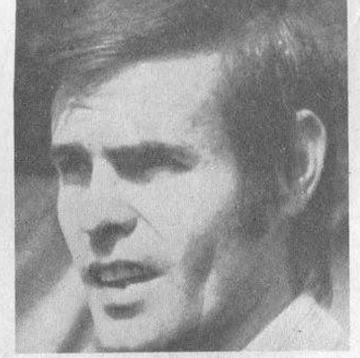
direttore sportivo
Jochen NEERPASCH
direttore del servizio tecnico e sviluppo
Martin BRAUNGART
direttore del reparto tecnico «privati»
Herbert STAUDENMAIER
responsabile contatti con la stampa sportiva
Karl H. HUFSTADT



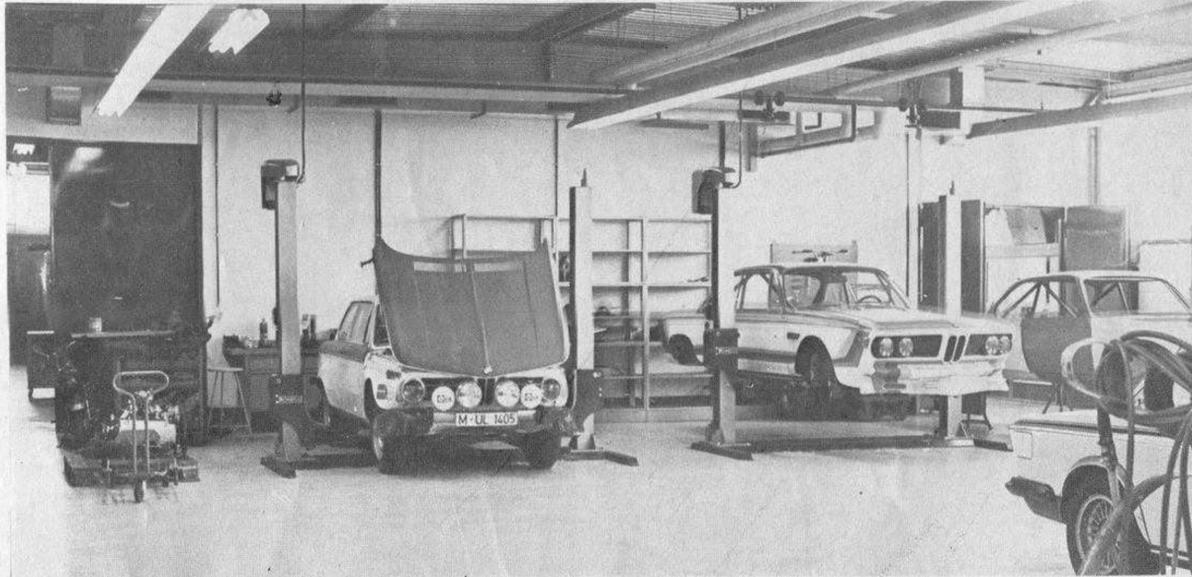
Dieter Quester, nato il 30 maggio 1939 a Vienna, in Austria, costruttore edile



Bjorn Waldegaard, nato il 12 novembre 1943 in Svezia, è pilota-rallies professionista



Achim Warmbold, nato il 17 luglio 1941 in Germania, di professione è pilota BMW



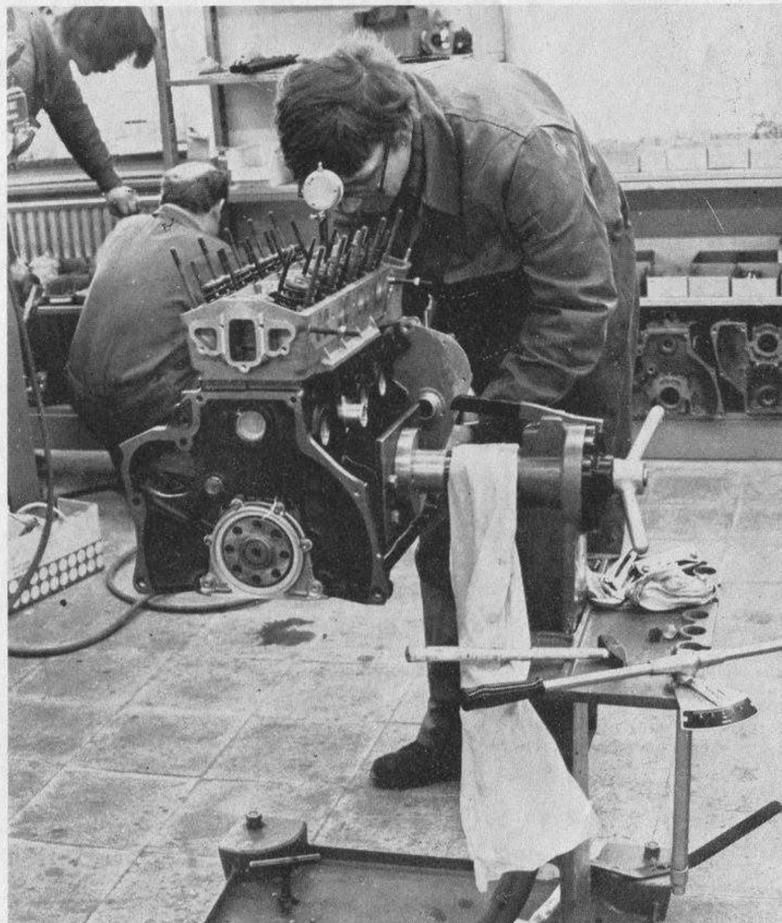
Fianco a fianco, nell'officina della Motorsport diretta da Neerpasch, una 2002 da rallies ed una 3.0 CSL già pronta. Le attrezzature del reparto sono molto ben disposte, con molto spazio a disposizione



Nel cofano posteriore, spiccano i due fori per il sistema di riempimento automatico del serbatoio, che prevede la valvola di riflusso

Il programma, che abbiamo già avuto modo di esporre qualche settimana fa, è abbastanza impegnativo, perché le gare del campionato europeo Turismo sono diventate molto dure, e quelle del campionato tedesco lo sono altrettanto (anche se sfuggono a chi non le vive), e immettersi nel campo dei rallies ad alto livello è oggi una impresa difficilissima, tanta è la concorrenza presente. Per affrontarlo sono state messe a punto le macchine che occorre, anche con certi svantaggi derivanti da pesi e dimensioni esistenti. I coupé 3.0 CSL, coi motori a 6 cilindri da 3340 cc, che daranno 360 cavalli (oltre 111 cavalli-litro!) avranno un certo svantaggio di peso rispetto alle Ford Capri, per esempio (1062 chili), ma la loro maggior potenza e le qualità sportive originarie potranno renderli molto temibili. Le berline 2002, col motore 4 cilindri da 1990 cc, ma dotato delle testate 4 valvole per cilindro, saranno utilizzate nei rallies e nelle gare del campionato tedesco.

Queste macchine saranno



Un motore 2 litri 4 cilindri in fase di montaggio. Si tratta di quelli elaborati direttamente dalla Casa, per le F.2 e le Sport della March

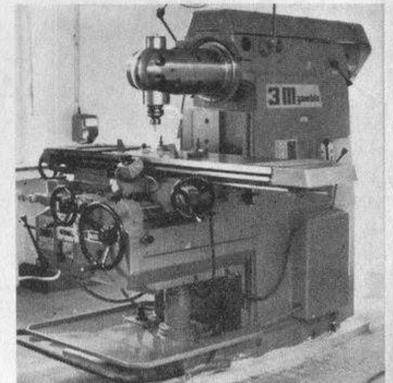
affidate a Chris Amon, Toine Hezemans, Dieter Quester e Hans Stuck junior per le gare del campionato europeo turismo, a Harald Menzel per quelle del campionato tedesco ed a Waldegaard e Warmbold per i rallies. Unica novità, rispetto a quanto abbiamo già scritto, è la conferma che Waldegaard sarà definitivamente pilota della BMW per i rallies, il che significa che non ha dato seguito alle trattative con la Fiat e la Porsche, che lo volevano anche loro.

Preparazione psicologica

I piloti, come si vede, sono di prim'ordine, ma a Neerpasch non è bastato avere dei grossi nomi; ha voluto anche per loro organizzare e preparare, sia fisicamente sia psicologicamente, le condizioni migliori. Così, mentre a Monaco si stava costruendo l'officina e si stavano preparando le macchine, i piloti sono stati chiamati ad una specie di raduno collegiale, che sulle nevi di Saint Moritz ha a-

vuto il benefico effetto di iniziare un periodo di vita comune ed insieme di prepararli fisicamente, in quella che da Neerpasch è stata definita l'operazione «tuning» dei piloti, cioè la messa a punto.

Con queste premesse, e con le esperienze passate, con la



Il reparto creato da Neerpasch ha le sue macchine utensili

qualità delle macchine e con la classe dei piloti, non vi è dubbio che la BMW Motorsport si appresta ad entrare nelle corse nel modo migliore. Tanto meglio per le gare, che avranno un motivo supplementare di interesse.

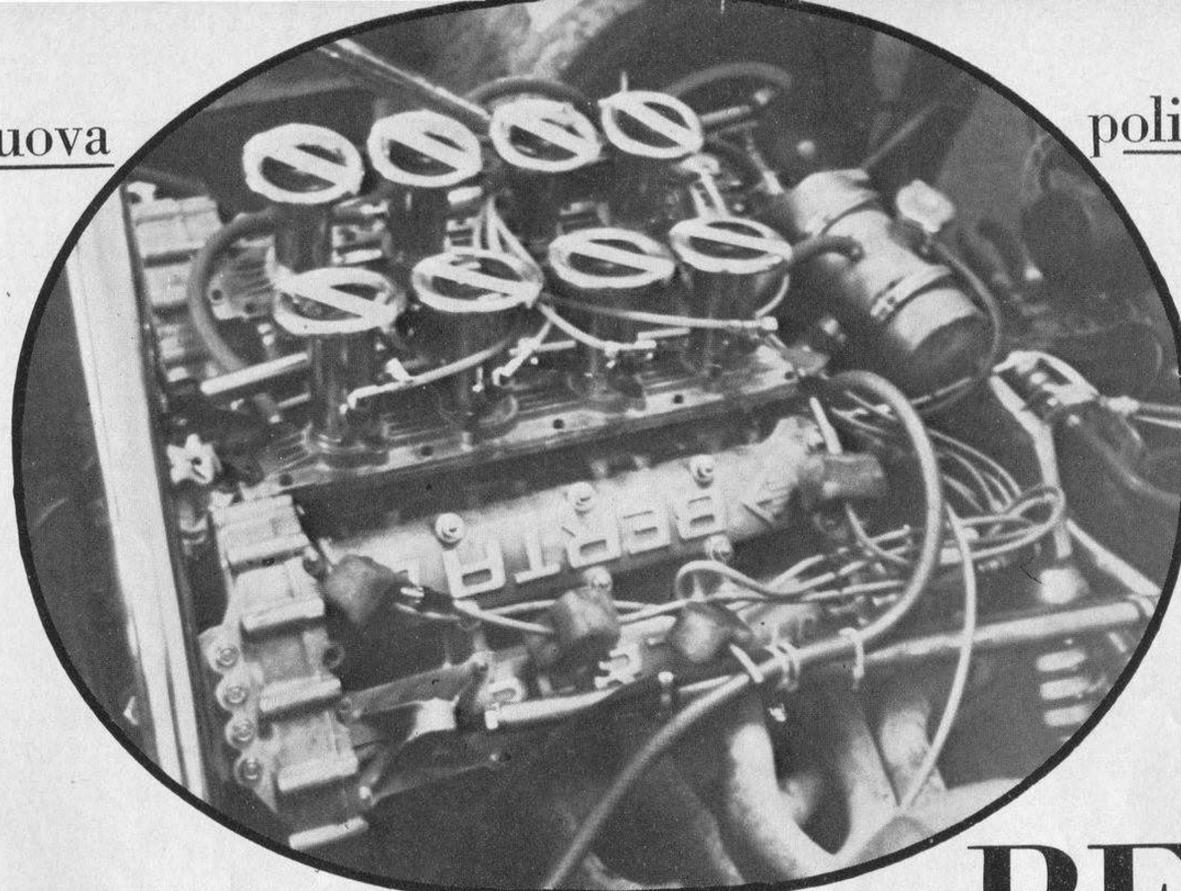
f. l.

Gli effetti della nuova

BUENOS AIRES - Gli effetti della nuova politica sportiva della Renault, annunciati dal segretario generale Marc Ouin in gennaio e che hanno portato all'incorporamento della Alpine anche dal punto amministrativo, si sono fatti sentire persino in Argentina.

La Ika-Renault, una delle maggiori industrie automobilistiche locali, è da tempo impegnata sul piano sportivo, come tutte le altre marche, e si sa che in stretta collaborazione con la Renault argentina lavora quell'Orste Berta che è chiamato il « mago di Alta Gracia », e che indubbiamente è tra gli uomini di punta della tecnica sportiva automobilistica locale.

Berta, che ha iniziato la sua attività come preparatore, è diventato noto nel mondo intero quando è venuto in Europa a capo della squadra delle « Torino » prodotte interamente in Ar-



politica RENAULT

nault argentina, si prepari un rilancio molto deciso, perché un esemplare di questo motore è stato recentemente spedito in Francia, e non certo per servire da pezzo da esposizione. La spedizione l'ha effettuata la Renault alla Renault, e quindi — collegando questo avvenimento con le recenti dichiarazioni ufficiali della Casa francese — c'è da pensare che sia stata prevista una operazione di « trapianto » vero e proprio, con il trasferimento del motore Berta in una nuova macchina Alpine tre litri, che potrebbe comparire tra non molto sulle scene sportive.

In altre parole, è molto probabile che al programma sportivo annunciato, cioè quello che prevede i rallies, le monoposto F. Renault e F. 3 (con le F. 2 in arrivo anche col motore Renault) e le gare sport 2000, si aggiunga la più prestigiosa avventura delle

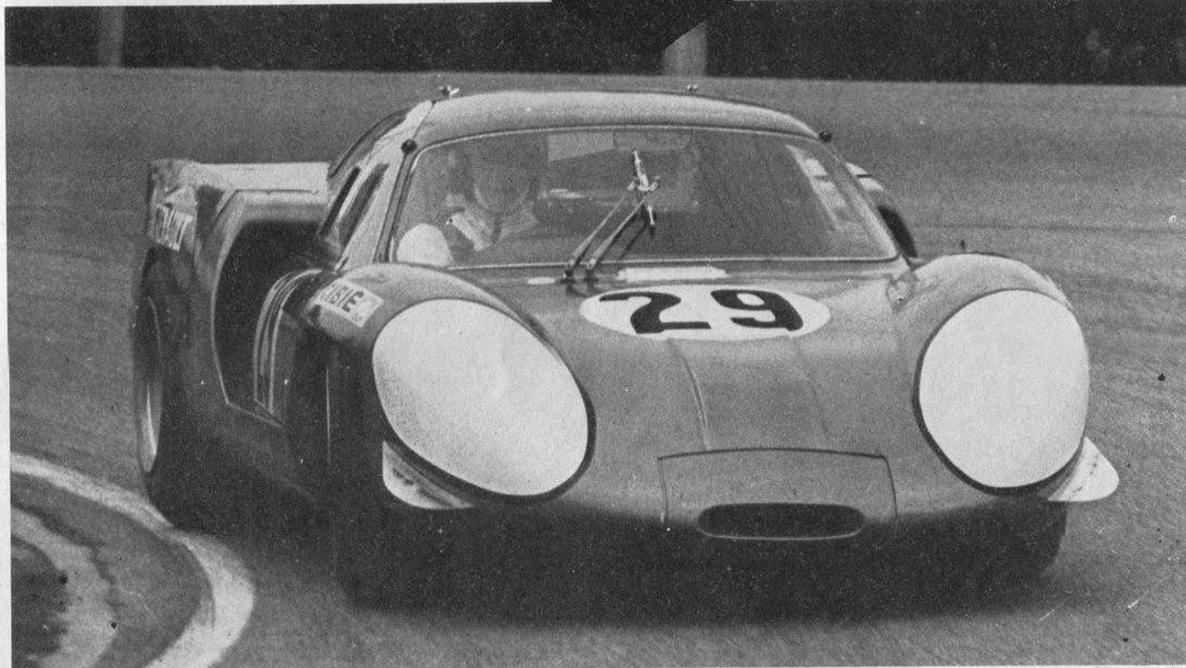
Trapianto

BERTA

gentina dalla Renault e che hanno ottenuto un bellissimo successo durante una 84 ore del Nurburgring. La fama di Berta si è poi definitivamente consolidata con la costruzione della macchina prototipo tre litri, dotata di motore 8 cilindri a V progettato e costruito ad Alta Gracia, e che è stata vista in gara nel 1971 e 1972.

La Berta LR (sigla del giornale La Razon che aveva finanziato parzialmente la costruzione) non aveva avuto molta fortuna, per una serie di incidenti in preparazione e durante le prove, ma sostanzialmente si era potuto vedere come il motore fosse buono e certo capace di prestazioni apprezzabili. La situazione locale, con poche corse per questo tipo di macchina, non ne hanno favorito la evoluzione, ma ciò non ha impedito a Berta di continuare a svilupparlo.

Ora pare che per l'otto cilindri Berta, materialmente costruito con le attrezzature della Re-



macchine da tre litri. Il motore otto cilindri Berta, giunto adesso alla Renault, sarà molto probabilmente affidato allo stesso gruppo di specialisti del massimo rendimento termico e meccanico che hanno portato ad eccellenti livelli il motore Matra 12 cilindri e che sulla base delle esperienze compiute con quel motore hanno poi messo a punto il 6 cilindri a V che le Renault-Alpine utilizzeranno nelle prossime gare. E' il gruppo della Moteurs Modernes, che ha già avuto dei successi significativi.

Contemporaneamente, per portare avanti il programma tre litri, saranno utilizzate le idee già collaudate degli uomini della Alpine, in fatto di telai e sospensioni e soprattutto di aerodinamica. Ci vorrà del tempo, non vi è dubbio, ma forse meno di quanto si creda. Quindi non ci stupiremo se tra poco sentiremo parlare del ritorno della Renault-Alpine alle maggiori gare di durata.

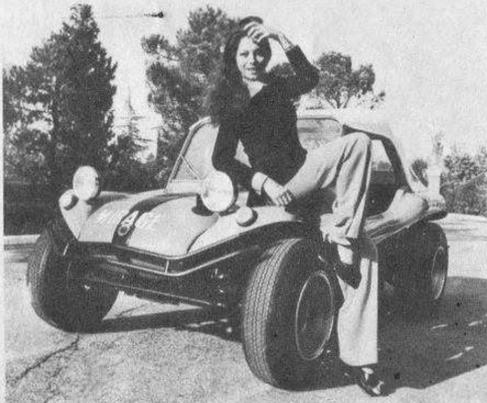
Franco Lini

vettura completa
L. 1.430.000



NUOVA!
NUOVA!
NUOVA!

"Mirage"



40138 BOLOGNA
via Mazzini 26
tel. 30 78 86 - 39 74 56

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

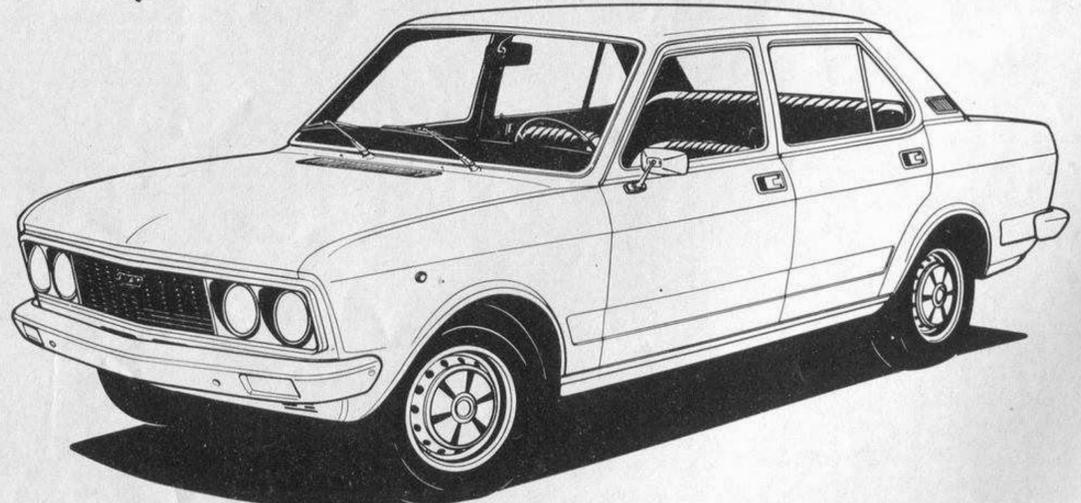
cercansi concessionari per zone libere

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



ETICHETTE AUTOADESIVE
SERIGRAFIA
SALOMONI
SALSOMAGGIORE (PR) Tel. 75226

Ecco come i
lavori in corso
hanno cambia-
to l'autodromo
«Dino Ferrari»



L'AC. Bologna
ha però rinun-
ciato alla corsa
Formula 2 del
1° aprile snob-
bata dalla CSAI

La nuova faccia di IMOLA

In questa foto, scattata in senso contrario alla marcia, si notano i lavori di allargamento al ponte del sottopasso veicolare di viale Dante. In primo piano, il guard-rail già spostato. Successivamente, anche il guard-rail e la rete di protezione che vedete più indietro saranno spostati più all'esterno

Favoriti da una stagione che ci si augura si mantenga a lungo così procedono sveltamente ad Imola i lavori che dovrebbero consentire, entro l'anno, la definitiva «chiusura» dell'autodromo. Si tratta di un complesso di opere che non soltanto sono in funzione delle norme di sicurezza, ma che avranno senz'altro positivi riflessi dal punto di vista della ricettività e della sistemazione del pubblico.

Infatti, gli sbancamenti ed i riporti di terra attuati già nella zona della Tosa hanno fatto sì che la visibilità (dalla collinetta che sovrasta la curva) sia aumentata di parecchie centinaia di metri verso il rettilineo che esce dal curvone del «tamburello», mentre verrà quanto prima terminata la strada di arroccamento che permetterà di arrivare in auto fino alla zona della Tosa, un punto «classico» del tracciato imolese.

Questa strada, che inizia all'interno del parco delle minerali, fiancheggerà la pista sulla sua sinistra fino in prossimità della curva, e porterà poi le auto all'esterno grazie ad un sottopasso in via di ultimazione. In questo punto è stato creato un vasto parcheggio verso il greto del Santerno, in attesa di creare un allacciamento al di là del fiume tramite la esistente diga, permettendo così il deflusso degli spettatori da questa zona senza gravare sulle strade interne al parco.

Al momento attuale, il lavoro principale consiste nello sbancare, nel trovare spazio ai lati della pista onde arretrare i guard-rail e creare così fasce di sicurezza più ampie. Subito dopo la zona box si sta provvedendo ad ampliare il ponte del sottopassaggio veicolare, e da questo punto il guard-rail è già stato spostato, soprattutto nel lato destro, fino a 12,50 metri dal centro della carreggiata. All'altezza del curvone del «tamburello», è stato sbanca-



All'inizio del curvone del «tamburello», ecco come si presenta il lato destro della pista, con la fascia di sicurezza molto più ampliata



In prossimità della Tosa (che si trova dietro all'obbiettivo), la fascia laterale è stata ampliata al massimo. Anche la visibilità è maggiore

to il terrapieno che percorreva la parte destra della pista, e subito dopo l'allargamento interessa entrambi i lati della pista.

Il programma prevede, ove possibile, la creazione costante di questa banchina laterale la quale, ovviamente, è completata in ogni punto da una rete di recinzione. Le due reti, da un lato all'altro della pista, sono ad una distanza fra loro di 29 metri. In questo momento i lavori sono giunti, — seguendo il senso di marcia — all'altezza della curva «Piratella», una delle più ostiche del tracciato: in questo punto, sbancamento interno e riporto di terra all'esterno permetteranno, oltre all'arretramento della barriera protettiva, anche una migliore visibilità che verrà probabilmente sfruttata per la costruzione di una tribuna fissa.

A proposito di tribune, esiste già il progetto di una tribuna all'esterno della curva Tosa, mentre la costruzione della indispensabile strada di arroccamento al-



Sparito il terrapieno all'interno della curva Tosa, proseguirà in questa zona la corsia di emergenza per i soccorsi. Poi verrà la tribuna

le spalle del tracciato, è già stata appaltata.

I lavori in pista saranno momentaneamente sospesi per la gara motociclistica di metà aprile, ma proseguiranno nelle zone raggiungibili dall'esterno in modo da portare avanti al massimo i lavori per la gara di esordio della stagione automobilistica, il 1. maggio. Infatti, il meeting del 1. aprile è ormai abbandonato, la prova F. 2, alla quale peraltro la CSAI non aveva riconosciuto la qualifica di gara europea preferenziale, non si farà. E con essa tutte le altre gare in programma quel giorno.

Tutto l'anello, in pratica, al termine dei lavori offrirà una banchina continua ai due lati che permetterà anche, fra guard-rail e rete, il transito dei mezzi di soccorso fino ad uno degli svincoli previsti o già esistenti con la viabilità interna.

Quando i lavori, discendendo dalla «Piratella» oltre le Acque Minerali, proseguiranno verso la Rivazza, scomparirà anche il famoso muretto di cemento sulla destra che fu uno dei punti-chiave del «no» prefettizio dello scorso anno.

Per quanto riguarda la zona box, innanzi tutto da segnalare un sensibile aumento dell'area a disposizione dei piloti, che è stata completamente asfaltata. Subito prima del traguardo, poi, dovrebbe sbucare la definitiva variante ora all'approvazione della sottocommissione circuiti e sicurezza della CSAI. La variante verrà ridisegnata, con un andamento più «ampio», cioè un'entrata leggermente anticipata ed una curva centrale meno secca. Dalla variante partirà poi una corsia che si raccorderà direttamente con i box.



In cima alla «piratella», si nota lo stato di avanzamento dei lavori di sbancamento. Il guard-rail in primo piano verrà spostato all'esterno



Ancora la «piratella», ripresa secondo il senso di corsa. La terra sbancata riempirà le depressioni, creando una fascia continua

70 milioni il costo delle aree per l'autodromo piemontese: presto anche gli espropri

All'Automobile Club di Torino (sotto) si discute sull'autodromo di Lombardore e il dott. Farina Sansone illustra ai presenti il progetto tecnico e il piano finanziario che prevede una spesa totale di 2 miliardi coperti al 50% dall'ente torinese



LOMBARDORE lavori a fine '73

TORINO - Il 70 % delle aree occorrenti per la realizzazione dell'autodromo di Lombardore è già stato acquistato. Ne ha dato notizia il Consiglio d'amministrazione della « Autodromo Torino-Lombardore S.p.A. » con una lunga lettera indirizzata agli azionisti, lettera che oltre alla comunicazione sopra riportata, è piena di altre notizie interessanti. L'acquisto dell'area in contesto, che ha uno sviluppo di mq. 416.013, richiede l'esborso di 68 milioni e 284 mila lire complessivamente; detto importo potrà essere pagato per contanti ritirando la somma dal capitale sociale che, per 250 azionisti, raggiunge la cifra di L. 70.632.000. Su 43 proprietari terrieri interpellati, 26 hanno ceduto il terreno e sono in pari tempo divenuti azionisti della società per un importo di oltre 35 milioni di lire.

Per la rimanente parte di terreno, non appena saranno concordati i piani tecnici, si procederà all'esproprio pur tenendo presente che alcune trattative positivamente in corso con enti pubblici e privati, possono incidere per un ulteriore 20% della superficie totale.

Sono notizie confortanti soprattutto se si pensa che anche l'Automobile Club di Torino, altri enti pubblici e la Federazione motociclistica sembrano attivamente interessati all'iniziativa che raggiungerebbe lo scopo di dare al Piemonte e alla vicina Liguria un autodromo moderno, completo e agibile in qualsiasi giorno dell'anno (tempo permettendo).

La società dell'autodromo, il cui consiglio d'amministrazione è composto da 15 membri con alla presidenza il geom. Giovanni Antonio Savoia e alla vice presidenza il cav. Pietro Ostorero, pur intrattenendo contatti con i grossi enti succitati, invita tutti gli sportivi a sottoscrivere azioni che anche se formeranno una minoranza finanziaria, in sede di definizione dei programmi potranno avere un loro peso.

E' già previsto il piano dei lavori che prevede tre fasi: la realizzazione della pista di metri 4.100 do-

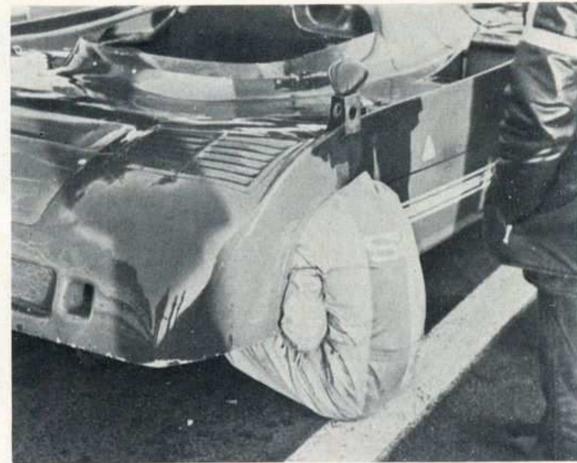
tata di tutte le misure di sicurezza necessarie (importo di spesa previsto 100 milioni); costruzione del centro direzionale composto dalla direzione di corsa, box, capannone per verifiche e una parte degli uffici (importo di spesa 50 milioni); sistemazione parziale delle zone riservate al pubblico con recinzione esterna totale dell'impianto (previsti 50 milioni di spesa). I contratti d'acquisto dei terreni saranno perfezionati entro la fine del 1973 mentre le somme preventivate per i lavori accennati dovrebbero essere ripartite fra gli attuali azionisti.

Il Consiglio d'amministrazione ha comunque piani molto ambiziosi (ed infatti l'A.C. di Torino ha previsto che il costo totale dell'impianto si aggirerà sui due miliardi con una sua partecipazione al 50% dell'ente), dato che in seguito verranno attuati un allungamento della pista a circa 6 chilometri, la creazione di impianti sportivi per il tennis, le bocce, il nuoto, il tiro al piattello, l'equitazione e giochi per i bambini. Ad ogni modo la realizzazione procederà per gradi; l'importante è dare vita subito alla pista ed iniziare l'attività agonistica.

g. r.

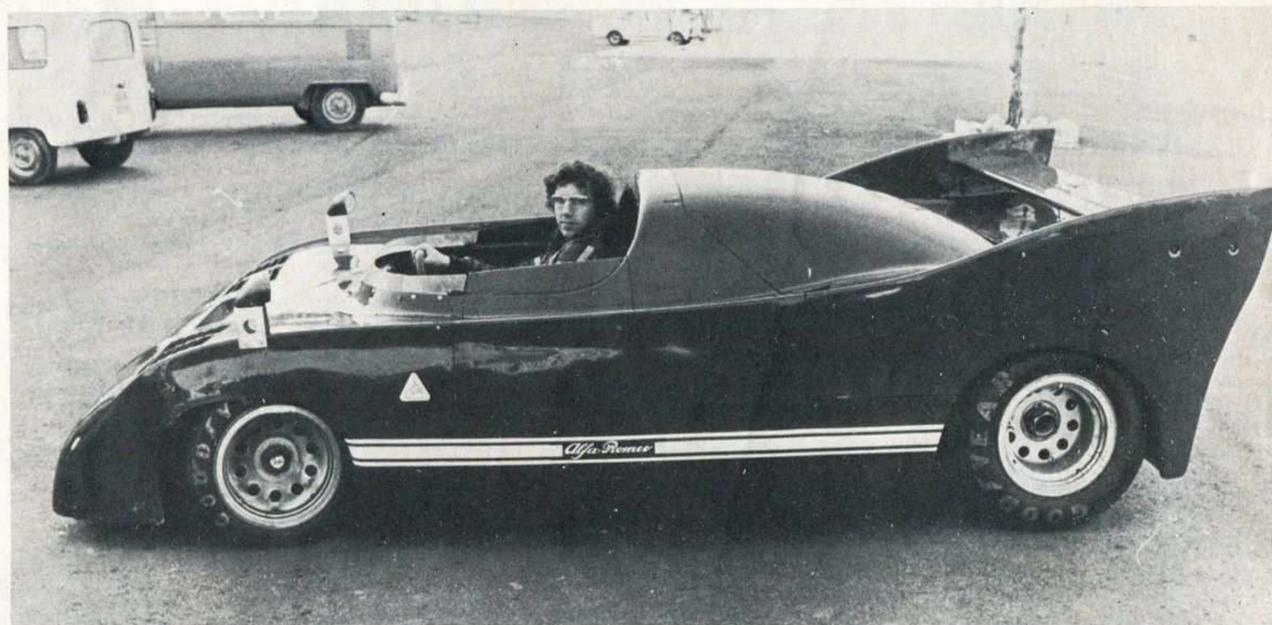


Visi lieti nel team Alfa al Ricard: Stommelen e Facetti sorridono, mentre Severi scrive i tempi



Un meccanico Autodelta, « ingoiato » dal passaruota anteriore della 33tt12, sta sistemando i freni

Meglio anche della 312 P l'«ALFA 12» al Castellet



poi rompe il motore...



Sopra al titolo, Stommelen tedesco ripreso al Paul Ricard

LE CASTELLET - La Alfa Romeo 12 con la sua 12 cilindri sono proseguite del Paul Ricard una rottura al motore posto fine, per ora, santissimi test. Non Severi, che dirige le prove, avesse appunto raccomandato di non superare i 10.000 giri, dato che gli scioperi non avevano praticamente permesso di attrezzare la piccola spedizione con adeguate scorte, i tempi realizzati dalla nuova vettura dell'Autodelta sono più che incoraggianti.

Infatti, Stommelen, pur leggermente infastidito da una leggera perdita della pompa dell'acqua, che obbligava a frequenti rabbocchi, sul finire delle prove si è spinto fino ad un eccellente 1'52"4, portandosi così ad appena 2/10 dal record ufficioso del tracciato di 5.800 metri ottenuto



Questa lunga serie di prove hanno finalmente permesso di dare un'occhiata più da vicino a questa interessante vettura. Come si sa, essa conserva il telaio tubolare in alluminio della precedente 8V, modificato posteriormente per contenere il 12 cilindri piatto, più ingombrante ma non più pesante dell'unità precedente. La carrozzeria è stata completamente ridisegnata, ed è da sottolineare la cura con cui è stata studiata l'aerodinamica posteriore. Oltre alle vistose pinnaure, che la fanno assomigliare ad una Can-Am in piccolo, la nuova 33tt12 mostra quella « gob-

MI SONO ESPERATE, più apprezzate le qualità di Uniflo SAE 10W-50". Il massimo, oggi.

Nella « bolla » sopra al motore ha sede, inoltre, una larga presa d'aria dinamica destinata all'alimentazione del motore. Questa coda « importante » fa sembrare ancora più avanzato il posto di guida della nuova Alfa. Le prove della nuova macchina proseguiranno presto con gli altri piloti del team, cioè de Adamich, Revson e Regazzoni, sempre al Ricard ed anche a Vallelunga, probabilmente. La stagione per l'Alfa Romeo si annuncia piena di speranze, anche se è sempre improbabile la partecipazione della squadra alla 24 ore di Le Mans.

Così al primo appuntamento di MALLORY PARK

Domenica 11 marzo 1973

Peter GETHIN	Chevron B25
Gerry BIRRELL	Chevron B25
Andrea DE ADAMICH	Surtees TS15
Bill GUBELMANN	March BMW 732
Richard SCOTT	Scott F2
Roger WILLIAMSON	GRD 273
John WINGFIELD	Brabham BT40
James HUNT	Surtees TS15
Dave McCONNELL	Surtees TS15
Reine WISELL	GRD 273
Sten GUNNARSSON	GRD 273
David MORGAN	Chevron B25
Jean-Pierre JARIER	March BMW 732
Jean-Pierre BELTOISE	March BMW 732
Mike BEUTTLER	March BMW 732
Jacques COULON	March BMW 732
Colin VANDERVELL	March BMW 732
Tino BRAMBILLA	March BMW 732
Vittorio BRAMBILLA	March BMW 732
Vern SCHUPPAN	March 722
Jochen MASS	Surtees TS15
PACE o HAILWOOD	Surtees TS15
John WATSON	Brabham BT40
Wilson FITTIPALDI	Brabham BT40
Rob LAMPLOUGH	Brabham BT38
David COLE	Brabham BT38
Emerson FITTIPALDI	Lotus
Brendan McINERNEY	GRD 273
Tom WALKINSHAW	March BMW 732

Il calendario '73

11/3	Corsa a Mallory Park	Mallory Park
1/4	Trofeo d'Oro Shell	Imola
8/4	• Trofeo di Germania	Hockenheim
23/4	• Corsa a Thruxton	Thruxton
29/4	• Corsa dell'Eifel	Nurburgring
6/5	G.P. di Pau	Pau
13/5	• G.P. di Madrid	Jarama
20/5	Corsa a Kinnekulle	Kinnekulle
28/5	• Corsa a Thruxton	Thruxton
10/5	• Corsa a Nivelles	Nivelles
17/5	Corsa a Hockenheim	Hockenheim
24/5	• G.P. di Rouen	Rouen
29/5	Premio Lotteria	Monza
8/7	• Jochen Rindt Memorial	Osterreichring
29/7	Corsa a Mantorp Park	Mantorp Park
12/8	• The Cannon Race	Karlskoga
26/8	• G.P. Mediterraneo	Pergusa
2/9	Premio di Salisburgo	Salzburgring
9/9	Corsa a Norimberga	Norising
16/9	Corsa a Nogaro	Nogaro
30/9	• G.P. d'Albi	Albi
14/10	G.P. Roma	Vallelunga

Le corse segnate con • sono considerate competizioni-base.

Come si calcola il punteggio

Com'è noto, dal Campionato Europeo F. 2 sono esclusi i piloti classificati « Grand Prix » dalla FIA, i quali possono gareggiare ma non prendono punti. Il punteggio, quindi, è riservato agli altri piloti non classificati (o classificati FIA « di durata »), ai quali verranno assegnati i punti 9, 6, 4, 3, 2, 1 secondo l'ordine di piazzamento stilato senza tener conto degli eventuali piloti-Grand Prix presenti. Per l'assegnazione del Campionato, verranno presi in considerazione le undici gare prioritarie più quattro delle altre.

Almeno altri due motori oltre al FORD nella stagione 1973 della seconda formula

F.2 contro il monopolio

Nell'emisfero australe la Formula 2 finisce la sua stagione invece di cominciarla come fanno Formula Uno e Sport. Per questo si deve attendere il tradizionale e freddissimo appuntamento di marzo a Mallory Park per avere il primo gustoso boccone del succulento pranzo che si conferma ogni anno la stagione di Formula 2.

Il tema è sempre quello: giovani contro piloti affermati, ad armi pari. Soprattutto è quello della affermazione definitiva dopo una bella stagione in Formula Ford od in Formula 3 visto che oramai per arrivare alla Formula 1 non si può più stare troppo a dormicchiare sugli allori delle formule minori.

Così i Williamson, i Mass, i Coulon, i Gerber e tutti gli altri che fino ad oggi hanno potuto far vedere di essere più bravi tra i loro pari finalmente dovranno dimostrare se ci sarà o no una parte anche per loro nel « paradiso » dei grandi.

Questo lo spirito della formula, indiscutibilmente di successo per essere riuscita a dare 15 dei 25 punti che corrono oggi in Formula 1, Fittipaldi in testa; una Formula poco cambiata anche nella sostanza rispetto al 1972 quando si era passati dalla cilindrata 1600 a quella di 2000 cc. In attesa delle novità '74, che modificheranno il peso minimo per porre sullo stesso piano i motori di diverso numero di cilindri e forse limiteranno le gomme, a partire dal primo

Le squadre principali si chiamano Lotus, con Fittipaldi e Peterson; March, con Jarier, Stuck e Beltoise; Brabham con Watson e Wilson Fittipaldi; Surtees con Hailwood, Pace e Mass; Rondel England con Schenken e Scheckter e Rondel-Motul con Jaussaud, Pescarolo e Wolleck; Chevron con Gethin e Birrell; Elf con Jabouille, Depailler e Cevert e GRD con Dave Walker. A questi schieramenti ufficiali-casa che si presentano da soli, si devono aggiungere team privati che non hanno nulla da invidiare a nessuno come le due GRD svedesi di Wisell e Gunnarsson e quella di Wheatcroft per Williamson che è attesissima. Poi la Chevron di Ed Reeves per Morgan, la Surtees che Lord Hesketh schiererà per James Hunt, la March-Filipinetti di Coulon e quella iscritta direttamente da Colin Vandervell. Completano il quadro dei fortissimi, Andrea de Adamich con la Surtees TS 15 della Fina e Tino e Vittorio Brambilla con le due March-BMW della BETA. In queste condizioni parlare di favoriti è molto difficile anche perché a questi 32 piloti se ne deve aggiungere un'altra ventina che non sono certo gli ultimi arrivati. Beuttler per esempio, con la March come Walkinshaw, Gubelmann e Schuppan che ha ulteriormente affinata l'aerodinamica della sua 722 della Singapore Airlines.

Wingfield, Lamplough, Cole e probabilmente la promessa messicana Gerber avranno le Brabham; Moser, McConnell e Dolhem la Sur-

gennaio '73 è scattata una unica ma fondamentale novità nel regolamento della Formula 2.

Fermo restando l'obbligo del blocco motore derivato da una vettura prodotta in serie in almeno 1000 esemplari, a partire da questa stagione è consentito adottare la testa a quattro valvole per cilindro purché sia prodotta in cento esemplari ed omologata dalla casa costruttrice del motore.

Una liberalizzazione sostanziale che consente di interrompere il monopolio Ford dello scorso anno, quando anche le teste dovevano essere mille come i blocchi e solo la Escort RS poteva offrire un motore di questo tipo. Così i motori sicuramente di scena ad inizio stagione saranno cinque: due Ford, due BMW ed il Jensen Healey della Lotus che la casa battezza più semplicemente « 907 » e che viene preparato dalla Novamotor di Novara.

Altro cambiamento per la stagione 1973, molto più sostanziale di quanto potrebbe apparire ad una prima osservazione, è quello della professionalità dei teams. Se è vero che l'improvvisazione e l'avventurismo sono finiti a tutti i livelli, è altrettanto vero che quest'anno la Formula 2 si avvia su di un binario che corre molto vicino a quello della Formula 1. Praticamente tutte le squadre hanno un manager, una macchina e dei motori di scorta, più una équipe di meccanici pienamente responsabili.

Gli uomini



Roger Williamson disporrà di una GRD



Jochen Mass, l'uomo per la Surtees



Hans Von Stuck avrà la March-BMW

tees TS 15; Kazato, Ikuzawa, McInerney e Lunger le GRD e gli italiani Facetti e Tondelli le Chevron. Anche se con l'incertezza di macchine nuove o quasi ci saranno anche Scott con la sua Scott-F2 e Robinson e Dal Bo con le redive Ensign e Pygmée.

Un discorso sui favoriti si potrà fare più facilmente dopo che si sarà visto come andranno i motori. E' infatti da questi più che dalle macchine che possono venire le sorprese anche perché, a onor del vero, le macchine non sono troppo cambiate se si escludono le novità assolute Motul-Rondel e Lotus.

Piloti per le vittorie assolute saranno sicuramente Fittipaldi, Peterson, Schenken, Hailwood, Pace, Beltoise, Wisell e Pescarolo. Tutti questi però non potranno far punti per il Campionato Europeo che è notoriamente aperto ai solo non classificati CSI. Così tra chi può aspirare al titolo per la sua esperienza e per ciò che ha dimostrato in passato debbono essere posti in primo piano Gethin, Jaussaud, Dave Walker, de Adamich, Wilson Fittipaldi, Depailler e Tino Brambilla che per il primo anno dai tempi della Dino disporrà di una macchina perfetta. Ma ancor più interesse verrà dal ruolo che sapranno assumere i giovanissimi su cui si puntano gli occhi dei boss della Formula uno: Williamson prima di tutti e poi Jarier, Watson, Morgan, Hunt, Schenckter, Mass ed il nostro Vittorio Brambilla.

brabham bt 40



La Brabham BT 40 dovrà rinverdire la tradizione della Casa di Ecclestone nelle formule minori. Si tratta di un affinamento della monoscocca BT 38, ed avrà come piloti di punta Watson e W. Rittipaldi

Le macchine

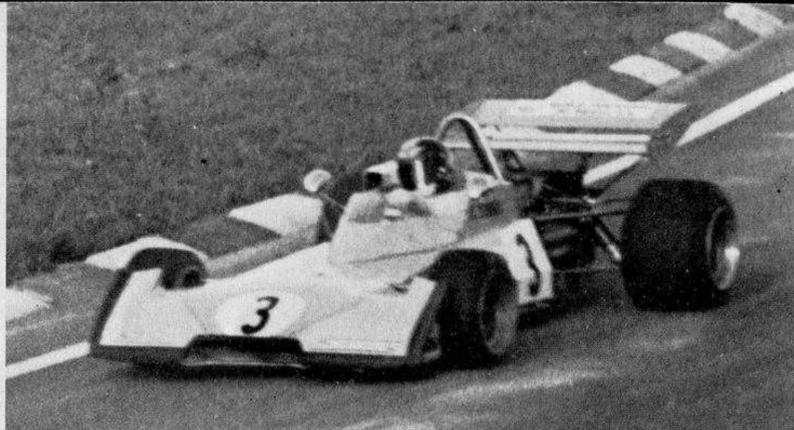
Il new look aerodinamico

Presentando le macchine della stagione scorsa non potemmo fare a meno di notare la tendenza dei costruttori a cambiare ogni anno qualche cosa pur di vendere del nuovo. Per il '72 il cambio di foggia ebbe nello spostamento dei radiatori ai lati la sua espressione più evidente: una tendenza che non portò fortuna a tutti tanto che Brabham e March dovettero segnare una battuta d'arresto nei confronti della clientela. Ora i radiatori tornano sul davanti ma la moda va verso l'aerodinamica. Tutto previsto anche questo sebbene siamo convinti che la nuova strada iniziata dall'Alpine e proseguita ora dalla March sia destinata ad essere battuta da tutti.

La March in particolare sembra aver fatto un buon lavoro in questo senso con una macchina dalla foggia inusuale ma molto efficace stando a chi l'ha guidata. A parte la linea e la posizione frontale del radiatore, la 732 non è molto mutata nella sua struttura dal modello 72. La scocca è rimasta anteriore-centrale mentre il telaio po-

Gabriela Noris

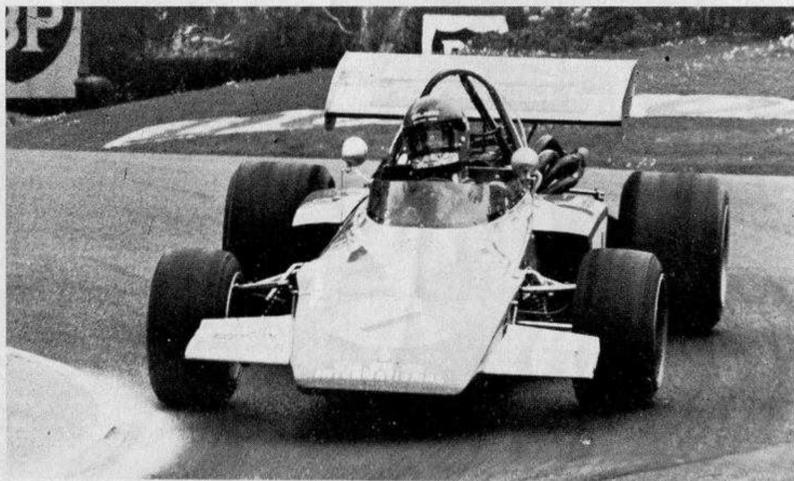
CONTINUA A PAGINA 16



Carlos Pace disporrà della Surtees TS 15 già collaudata vittoriosamente alla Temporada brasiliana. Qui è ripreso appunto ad Interlagos



Sopra, l'espertissimo Peter Gethin sarà il pilota di punta della Chevron, nella versione monoscocca B.25. Sotto, molto attesa la GRD 273



Carburatore pulito

imboccatura da mm. 6 oppure mm. 8

Salvacolpi metallico

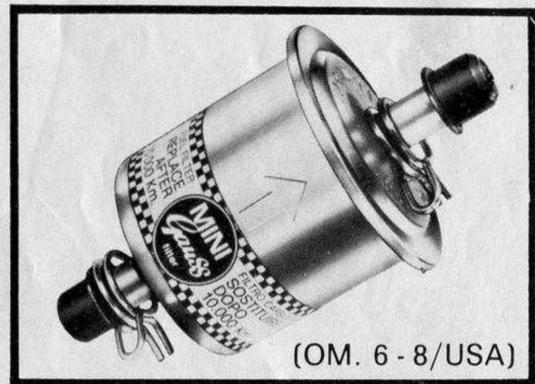


prezzo al pubblico
Lire 920 IVA esclusa

MINI
Gauss
filter

oggi
anche
tutto
metallico

prezzo al pubblico
Lire 1.150 IVA esclusa



(OM. 6 - 8/USA)

fa risparmiare
nella
manutenzione

perché MINI GAUSS trattiene tutte le impurità che possono essersi depositate nel serbatoio della benzina ed impedisce che queste vadano a sporcare il carburatore. La regolare sostituzione di MINI GAUSS ogni 10/11.000 chilometri non è una spesa ma un sicuro risparmio.

MINI GAUSS è distribuito dai migliori rivenditori ricambisti agli accessoristi e carburatoristi di tutta Italia.

il filtrabenzina

selecom

SELECOM SpA

SELEZIONE E DISTRIBUZIONE
DI RICAMBI ED ACCESSORI
PER AUTOVEICOLI

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

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

V8eBlogScans

Il new-look aerodinamico

CONTINUAZ. DA PAGINA 13

steriore è adattato ad ospitare il motore BMW. I freni sono sulle ruote anteriori e al differenziale dietro.

Anche la **BT 40 Brabham** è uno sviluppo della BT 38. Anzi, più esattamente, una correzione ottenuta attraverso l'appiattimento della parte anteriore della monoscocca e l'uso del muso largo a forte deportanza. I radiatori in questo caso sono rimasti laterali.

Nuova ma incredibilmente assomigliante alla Brabham BT 38 dello scorso anno è la **Motul-M1** del Team Rondel. La somiglianza non stupisce considerando che il Team Rondel ha sempre corso con vetture Brabham e che a fine '72 le sue BT38 a radiatore anteriore erano tra le più efficienti del lotto tanto da vincere l'ultima prova europea ad Hockenheim.

Apparentemente poco modificata ma con una scocca interamente nuova è la **Chevron B25** che già nel modello precedente era estremamente competitiva. Con suo radiatore anteriore ed il robusto telaio alle spalle del pilota la macchina ha una immagine di solidità ed efficienza.

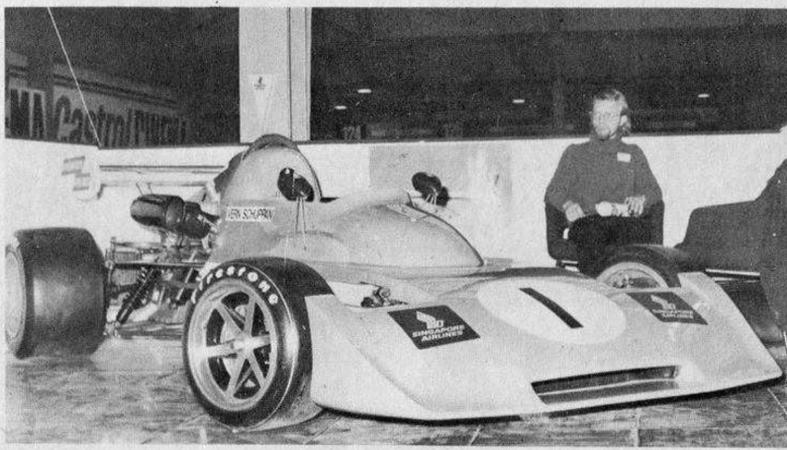
Lo stesso discorso vale per la **Surtees TS15**, l'evoluzione della TS10, di cui parlammo già diffusamente in occasione del suo debutto brasiliano. Con una scocca più appiattita ed un telaio posteriore a culla per ospitare il motore su elementi elastici la TS15 parte col vantaggio del collaudo della Temporada Sud-Americana e della vittoria di Pace ad Interlagos.

La **GRD 273** non sarà molto diversa dalla 272 apparsa fuggacemente e con poco onore lo scorso anno. In sostanza un affinamento della 272 e soprattutto della 373 con cui Williamson dominò la stagione di Formula 3.

La **Elf-2** non dovrebbe risultare molto cambiata rispetto alla scorsa stagione visto che lo studio della monoscocca pare attardato. Questa macchina resterà ancora l'unica ad avere il telaio tubolare oltre a mantenere l'esclusività di una esasperata aerodinamica. Coombs ed il suo nuovo aiuto Peter Westbury che dalle corse passa a dirigere il team Elf, quest'anno concentreranno i loro sforzi sulla macchina francese rinunciando all'esperienza del loro scorso anno di affiancarle macchine di marca diversa ma più convenzionali.

Infine, la **Lotus**: è ormai deciso che la 74 non sarà l'evoluzione della F. 3 JPS che ebbe tanta poca fortuna lo scorso anno. E' in fase di realizzazione qualche cosa di completamente nuovo di cui si conosce la posizione dei freni, tutti e quattro entro-bordo, e quella dei radiatori a lato. Sarà comunque una Lotus studiata per Fittipaldi e Peterson: basta questo per fare immaginare cosa stia realizzando Chapman.

Delle altre nuove arrivate **Scott, Ensign e Pygmée** non si sa ancora nulla di preciso ma già a Mallory Park le prime due saranno in campo.



Sopra, la March 722 completamente rinnovata nell'aerodinamica che porterà in gara Vern Schuppan, uno dei giovani maggiormente dotati

I motori

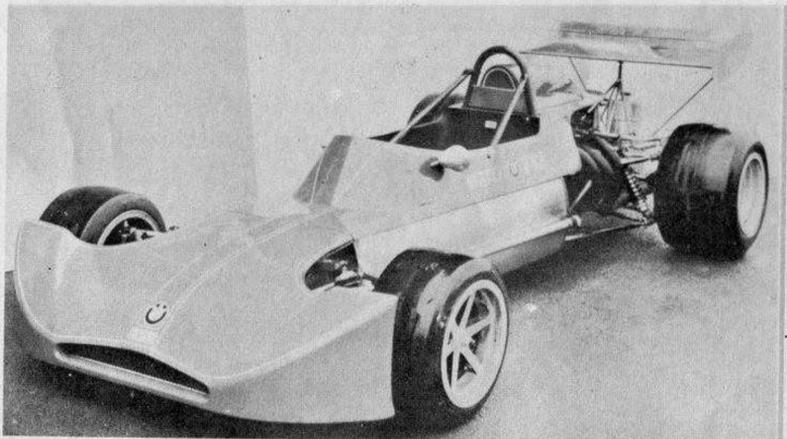
Tre FORD per Lotus e BMW

Tre marche e cinque motori si annunciano protagonisti. Svanito il progetto Cosworth-Vega-Chevy per un cronico problema al blocco che in due anni di studi non è stato possibile risolvere, le marche protagoniste saranno Ford, BMW e Lotus. Dicevamo tre marche e 5 motori perché Ford e BMW dispongono di due alternative ciascuna. Per l'esattezza la Ford dispone di tre possibilità: il BDA di derivazione Ford-Escort RS 1600 a quattro valvole per cilindro che ha costituito la base di partenza dei più o meno sfortunati mo-

che il BDA non è altro che la derivazione per le vetture destinate al pubblico del corsaio Cosworth FVA.

La terza alternativa Ford è sempre il BDA ma con blocco in alluminio. Un motore che ha già corso e vinto sia sulla Surtees di Pace ad Interlagos, sia sulla Chevron di Birrell e Mass alla 6 Ore di Kyalami.

Questa la situazione in casa Ford: come hanno reagito i teams a queste tre alternative? Surtees sia ufficialmente che con le macchine semi-ufficiali di de Adamich ed Hunt ha preferito il BDA in alluminio di Brian Hart, un motore che arriva agevolmente ai 2000 cc e dal quale si «cavano» 275-278 cavalli reali. Considerando che Hart lavora da due anni a questo progetto (il motore esordì vincendo con Surtees in Giappone in una gara di Formula libera nella primavera del '72)



Una delle Formula 2 più attese quest'anno è senz'altro la March-BMW

tori della stagione '72. Poi il BDA-BDG, cioè un motore che sotto l'etichetta del BDA, mantenendo il basamento in ghisa, ricalca sostanzialmente il glorioso Cosworth FVA 1600 usato per cinque anni della vecchia Formula Due. Con testa differente in molti particolari, trascinamento degli assi a cammes con ingranaggi e non a cinghia come sul BDA e il vantaggio di essere un motore nato per le corse e non trasformato per la serie come il BDA, il BDG costituisce la soluzione che la Cosworth ritiene più valida per la stagione che sta per cominciare. Ci si potrà chiedere come sia possibile che questo motore venga ammesso in F. 2 visto che le auto debbono adottare unità provenienti dalla serie. La risposta è abbastanza facile: quest'anno le testate omologate non devono essere più 1000 ma 100 per cui si è preso il basamento BDA applicandovi la testata FVA. Una operazione più facile di quanto sembri visto

e che lo stesso Hart ha vinto il Campionato d'Europa lo scorso anno, si deve dare pieno credito alla scelta fatta da Surtees e compagni.

La Cosworth però, sospeso il progetto Vega, non ha scelto come tutti si aspettavano la strada del blocco in alluminio ma ha preferito sfruttare la nuova possibilità offerta dal BDA-FVA. E' stata una sorpresa quando si è saputo che la Casa inglese metterà in vendita per la F. 2 il nuovo BDG 1970 cc. Non si è ancora parlato di cavalli ma considerando che si tratta del miglioramento del 1930 della stagione scorsa che dava già 265 HP, c'è da credere che i livelli di potenza non saranno molto diversi da quelli ottenibili con l'Hart. E' bene ricordare tra l'altro che il 1930 Cosworth nel '72 ha vinto più gare di ogni altro. A vantaggio del BDG sta la robustezza che non tutti vorrebbero concedere al BDA in alluminio.

Col BDA tradizionale reste-

ranno in molti, almeno inizialmente. Wood, il preparatore di Morgan che lo scorso anno fece il BDA più potente e più capace coi suoi 1998 cc, insisterà su questa strada. Lo stesso stanno facendo altri ma bisognerà vedere a Mallory quali saranno i risultati.

La seconda marca in campo sarà la **BMW**. Com'è noto la March ha fatto un contratto con la Casa di Monaco per cui quasi tutte le March avranno il potente 2000 tedesco. Questo motore ha una lunga storia di corse e deriva, come il BDA, dalle esperienze della precedente F. 2 1600. Con l'omologazione delle cento testate il BMW entra da quest'anno a far parte della seconda formula ma già lo scorso anno Queser lo usò nelle gare dei prototipi 2 litri con buona dimostrazione di potenza. Anche in Sud Africa, nella serie Springbok, la March BMW 2000 di Schekter e Lauda si dimostrò velocissima tanto che oggi chi ha scelto la March è molto ottimista di poter ben figurare. E' il caso dei fratelli Brambilla, oltre che del pilota ufficiale Jarier che al Paul Ricard ha segnato tempi al livello della F. 1/71.

Separatamente dalla BMW ma con l'appoggio della Casa per la omologazione della testata, sul secondo motore BMW adatto alla F. 2 hanno lavorato anche i fratelli Schnitzer.

Schnitzer ha ottenuto 275 HP dalla versione più spinta che è equipaggiata con iniezione Kugelfischer e adotta tre candele per cilindro. Al momento non si sa chi userà questo motore ma il Team Rondel ed altri hanno effettuato prove comparative con risultati buoni.

Ultimo motore in lizza sarà il **Lotus 907**, esattamente quel quattro cilindri in alluminio che Chapman presentò nel '71 per la Jensen Healey. Ottenuta l'omologazione, il progetto di sviluppo per le corse è stato affidato alla Novamotor che vi sta lavorando da quasi un anno. Ampiamente modificato il motore gira al banco da un paio di mesi mentre sono in corso i collaudi su pista. Potentissimo (si parla di 285 HP) è ancora fragile per cui è difficile che team privati possano averlo entro la metà stagione. I primi sei, a messa a punto avvenuta, spetteranno di diritto alla Lotus per Fittipaldi e Peterson. La produzione successiva verrà posta in vendita ai numerosi clienti che lo hanno richiesto.

Circa altri motori che potrebbero arrivare è inutile fare congetture oggi: è certo che il più promettente di quelli che si profilano all'orizzonte è il sei cilindri a V Renault a 24 valvole per il quale si parla di ben 300 HP già letti al banco. Bisognerà però attendere l'omologazione sulla nuova Renault 20 prima di parlare di F. 2 sulle Elf-2 che finalmente potranno assumere il legittimo nome di Alpine-Renault.

A parte la Novamotor, impegnata col Lotus, un altro costruttore italiano sarà in campo: si tratta di Armaroli che prosegue nello sviluppo del suo BDA portato a 2000.

Le gomme

GOODYEAR all'attacco

Tutto questo alla vigilia di un calendario nutritissimo che come al solito lascerà aperta la battaglia al titolo fino alle ultime prove di ottobre. Non abbiamo parlato di gomme perché, tutto sommato, di fronte alle incognite rappresentate dai telai e soprattutto dai motori, si può quasi dire che passino in secondo piano. Oggi almeno perché **Firestone e Goodyear** non sembrano troppo lontane come prestazioni. Nella F. 2 toccherebbe alla Goodyear recuperare strada rispetto alla Firestone stando ai risultati del '72; al contrario dello scorso anno però Goodyear ha fatto esperienza su tutte le piste del campionato e ciò dovrebbe facilitare il suo compito.

D'altra parte, dopo la minacciata rinuncia di fine '72, alla Firestone si stanno affinando le armi del riscatto anche se mancherà la preziosa collaborazione di Roy Foster che da responsabile per l'assistenza alle corse è passato a fare il team-manager di Morgan. Comunque sia le squadre forti saranno dall'una e dall'altra parte: Firestone con Surtees, Chevron e GRD; Goodyear con Lotus, Rondel, Elf, Brabham e March.

Tradizionalmente a questo punto si parla di italiani: sono stati annunciati molti propositi da parte di giovani per il passaggio alla F. 2 ma riteniamo che debba trattarsi solo di propositi. Per iniziare una stagione di questo tipo occorrono mesi di preparazione e tutto il necessario oltre alle doti. Per questo gli italiani che possono essere messi in bilancio non vanno oltre gli affermati de Adamich, Tino e Vittorio Brambilla ed ai non meno noti Facetti e Tondelli. Se poi ci saranno altri avranno il loro benvenuto al momento giusto. Purtroppo non sarà in campo Francischi, rinunciatario dopo la constatazione fatta lo scorso anno che o si dispone di tutto il meglio o è inutile provare. Mancheranno anche quelli della squadra Italia CSAI naturalmente. Meno male perché a fare una stagione di questo tipo si deve andare con due soli piloti che abbiano tutta la fiducia e possano imparare e sbagliare corsa dopo corsa. Aveva fatto così Reutemann a suo tempo, tanto per citare il caso di un pilota sovvenzionato da un ente statale.

Questo è quello che si prospetta per il '73. Non poco, anche se speriamo che nel '74 qualche nome nuovo tra gli italiani ci sia.

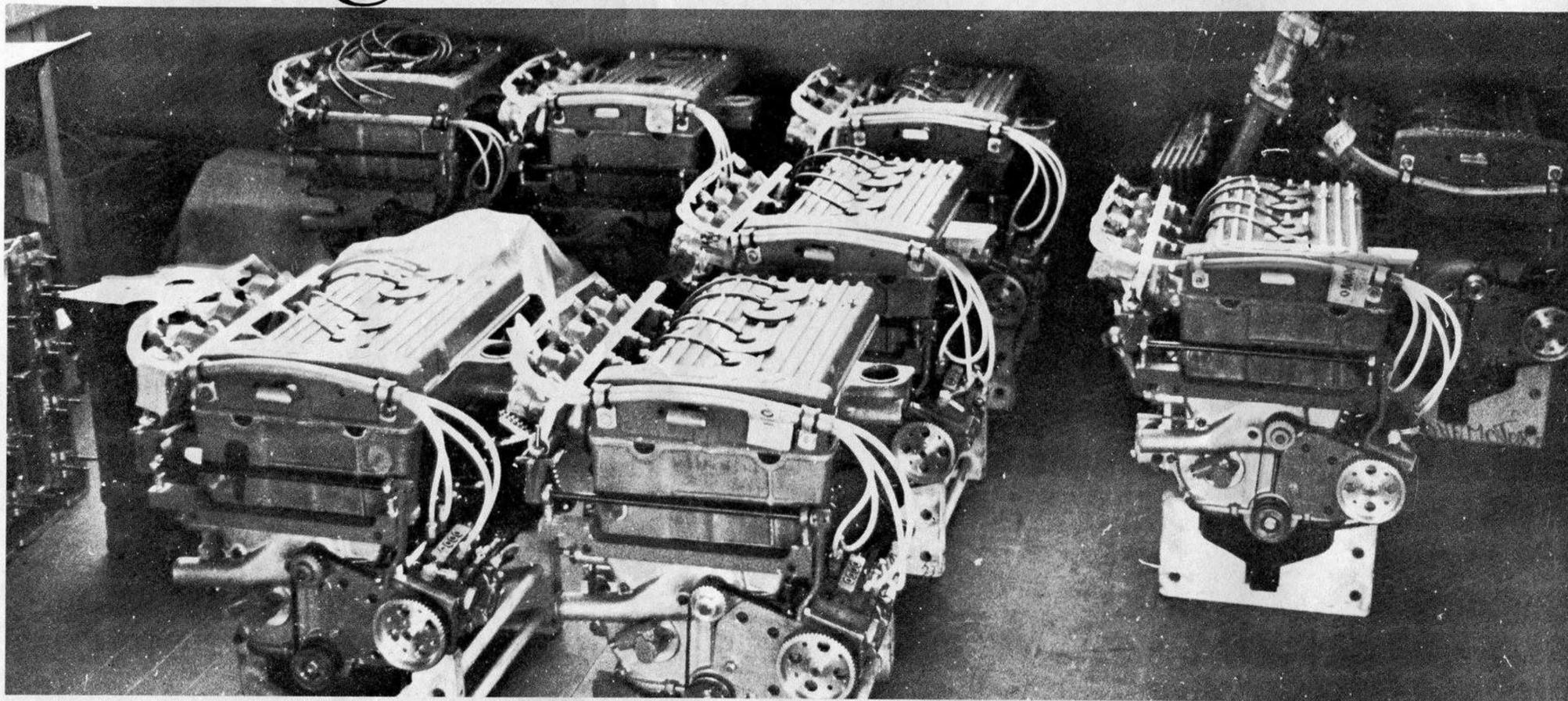
Il resto è storia d'oggi, anzi, di domenica prossima, quando potrà essere fatta la prima verifica sul campo sugli oltre trenta protagonisti di Mallory Park.



Sopra, il nuovo capannone della Novamotor. Sotto, alcuni dei motori Formula 3 pronti per la consegna. La potenza è ora sui 133-135 CV a 6500 giri-minuto

PEDRAZZANI non ha paura di giornalisti e di obbiettivi fotografici: sa che le corse sono l'unica prova-verità

I segreti di NOVARA



NOVARA - Già dallo scorso anno si era parlato di una sede più adeguata per i fratelli Pedrazzani della Novamotor, sede che in questi giorni si sta finendo di allestire, ma che già funziona consentendo di non interrompere l'attività dei dinamici preparatori piemontesi. Sul portone del piccolo capannone di via Battistini, meta di interminabili pellegrinaggi da parte di piloti di tutto il mondo, spicca un cartello, in cui si legge che la Novamotor si è trasferita (pur rimanendo a Novara) nella via per Blandrate al n. 75, non lontano in effetti da quella posizione, a poche centinaia di metri dall'imbocco della Milano-Torino al casello di Agognate.

E' già stato fatto un ottimo lavoro: la costruzione ricopre circa mille metri quadrati, con un grossissimo capannone centrale nel quale sono disposte in bell'ordine una completa serie di macchinari, il magazzino ricambi e i banchi sui quali, oltre ai due fratelli si alternano una ristretta

serie di collaboratori altamente specializzati. In fondo, sulla destra si apre una appendice, alla quale si accede attraverso una porta quasi stagna (pare proprio quelle porte con gli obli di vetro che negli ospedali immettono nella sala operatoria, completamente asettica e sterile) e si giunge nella parte di fabbricato che comprende le due sale dei banchi prova.

Le sale sono perfettamente aerate e dotate di telecomandi esterni, in bell'ordine su un banco che assomiglia molto a un cruscotto di un sottomarino: nella prima sala, al di là di un vetro larghissimo, sta il primo banco prova, quello che era montato nel vecchio capannone, poi nella stanza seguente c'è un potentissimo freno Froude, capace di misurare potenze sull'ordine dei 1000 CV senza fare una piega. Questi apparati sono naturalmente già in funzione, anche se a onor del vero, sono state frenate solo potenze sull'ordine dei 130 CV dei motori di F. 3.

La nostra visita, decisamente inaspettata, si svolge una domenica pomeriggio: la grande sala è quasi del tutto vuota, solo Oreste Pedrazzani è intento con una fresa a mano a sistemare le sedi valvole di un motore, che deve assolutamente finire entro la sera. Di lì a poco sopraggiunge l'altro fratello, Gianni, e forse questa ci appare la migliore occasione per scambiare quattro chiacchiere con lui senza disturbarlo in un pomeriggio lavorativo. I due fratelli anche quest'anno si sono divisi un poco i compiti: Gianni cura essenzialmente il motore Lotus Jensen due litri mentre Oreste si occupa dei motori di F. 3. Naturalmente la suddivisione dei lavori è solamente formale: ovviamente tutti e due si consultano ad ogni momento per prendere tutte le decisioni sulle modifiche che apportano giorno per giorno alle loro creature.

Gianni è in questi giorni tornato dall'Inghilterra, dove ha collaborato nella messa a punto del primo motore che aveva fatto per

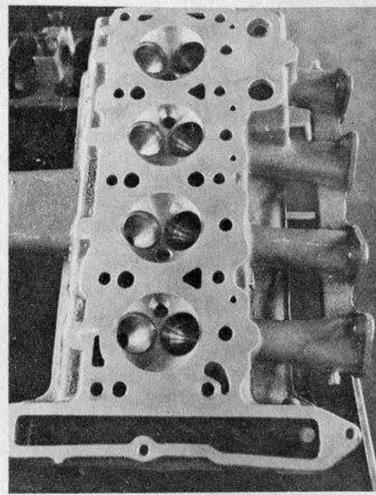
la Lotus « Ma il mio aiuto è servito ben poco: quando sono arrivato sulla pista inglese il barbutto collaudatore della Lotus aveva già girato tutta la mattina e io me ne sono rimasto da parte a vedere l'esito delle prove. Il motore era stato montato la notte precedente sulla vecchia monoscocca di F. 3 (quella con cui aveva corso Trimmer durante la stagione) utilizzando la parte principale, quella dell'abitacolo, mentre le sospensioni erano state evidentemente modificate per sopportare gomme di diverse dimensioni. Naturalmente queste prove servivano solamente per collaudare la resistenza del motore: il vero telaio col quale correranno Fittipaldi e Peterson è in fase di avanzata realizzazione e si trova nascosto in un capannone veramente inavvicinabile. Vi stanno lavorando attorno Peter Baldwin e tutto lo staff Lotus, con a capo naturalmente l'irriducibile Colin Chapman: e di fianco alla F. 2 vi è pure la nuova F. 1, che sarà pronta fra non più di venti gior-

ni circa. »

« Non mi chiedo come è fatta, perché neppure a me, che d'altronde ho rapporti ben stretti con la Lotus, è stato possibile vederla. A me interessava comunque vedere come avrebbe girato il motore su strada: la prova è stata completamente soddisfacente e ora dovrò effettuare solo modifiche di dettaglio. Per esempio, devo sostituire una cinghia dentata di trascinamento con un'altra più lunga, dal momento che ora questa cinghia abbraccia solo un certo numero di denti di una puleggia, mentre per sicurezza voglio che ne prenda qualcuno di più, in modo che a motore freddo non mi faccia lo scherzo di slittare. Ma d'altronde questo non è stato un errore mio: dovevano prevederlo alla Lotus quando hanno progettato il motore. Poi, più avanti vedrò di trasformare il sistema di supporti dell'albero motore, che ora sono 5. Per la potenza, mi sembra che i miei 282 CV siano una ottima misura. Sarà veramente difficile tirarne fuo-



A sinistra, Oreste e Gianni Pedrazzani a consulto su una testa F.3. Qui sotto, le camere di scoppio ridotte di volume



ri degli altri.»

«Cercherò di terminare al più presto l'ordine della Lotus di sei motori, dopo di che sarò libero dal contratto e potrò accontentare altri clienti che me lo hanno chiesto. Il primo sarà certamente Martino Finotto: poi dovrò darne uno a Wilson Fittipaldi, uno alla GRD per Mike Walker, altri a un team tedesco poi a uno composto di giapponesi mentre cercherò di accontentare anche gli italiani, dall'AMS alla Brescia corse ai fratelli Brambilla che mi hanno fatto richieste in questo senso. Ma come vede è un lavoro duro: a noi arrivano i pezzi grezzi, appena usciti di fusione e dobbiamo con apposite maschere praticare tutti i fori, spianare per bene e con questa macchina barenatrice (macchina utensile che serve a rettificare i supporti di banco del basamento) passare i carter uno per uno.»

E viene richiesto in quel momento dal fratello Oreste che sta lavorando sempre attorno alla medesima testa: ne approfittiamo per spingere il nostro obiettivo alla ricerca di qualche succulenta novità.

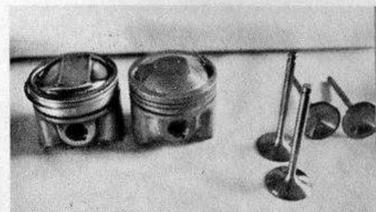
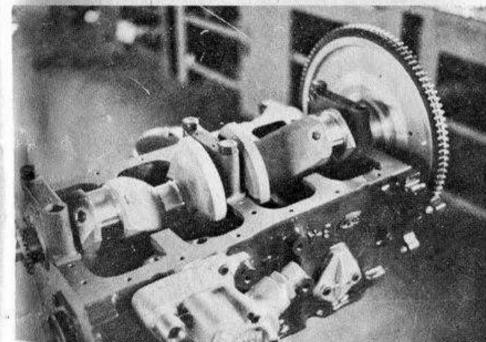
«Fotografi pure tutto quello che vuole» è Oreste questa volta che ci illustra il nuovo motore di F.3. «Vede, all'esterno non è cambiato proprio niente, il solito tromboncino, la solita iniezione Kugelfischer: ma è dentro che abbiamo apportato le migliorie più sostanziali. Innanzi tutto tutti i motori '73 saranno a tre supporti: abbiamo leggermente modificato l'albero lavorando sui contrappesi per ottenere una migliore bilanciatura, come siamo riusciti a migliorare i punti d'attacco dei cuscinetti di banco applicando bulloni più lunghi. Il volano è rimasto lo stesso in alluminio: all'inizio avevamo pensato di applicare un secondo volano all'altra estremità dell'albero motore, ma la scomodità per l'applicazione pratica ai telai ce ne ha sconsigliato l'uso. Ma le modifiche maggiori sono nella

parte superiore: abbiamo utilizzato nuove valvole, leggermente più strette di diametro (circa sei decimi) e più leggere e naturalmente è stato studiato un nuovo incrocio e quindi nuovi assi a cammes.»

«La testa è stata ancora più spianata per ridurre al minimo la cupola emisferica della testa ed evitare quindi turbolenze: i pistoni quindi hanno subito una ulteriore lavorazione per contenere le valvole (sacche ancora più profonde) e ora sono a un solo segmento più il raschiaolio. Logicamente abbiamo dovuto modificare le bielle, che sono diventate più lunghe di circa un millimetro e abbiamo così ottenuto un rapporto di compressione di 12,7:1. Si potrebbe ancora ottenere qualcosa sul piano della compressione, ma poi non so se la benzina che abbiamo ce lo consentirebbe: sta di fatto che con queste modifiche siamo riusciti soprattutto ad abbassare la coppia, in modo da avere a 5000 giri già una ottima potenza (circa 120 CV) che cresce gradualmente fino a 133-135 a 6000 giri. Tirare più giri è completamente superfluo, anche se questo motore può reggere dei fuori giri notevolissimi, grazie alla robustezza dell'insieme.»

«Forniremo naturalmente a richiesta bielle al titanio: pesano circa 170 gr. meno di quelle in acciaio (peso di queste ultime circa 500 gr.) e possono dare un briciolino di più in accelerazione, anche se la potenza massima rimane la stessa. Nessuna novità invece per lo scarico, che funziona perfettamente senza bisogno di correzioni particolari, come pure la nostra ghigliottina. Anche per quest'anno siamo pieni di prenotazioni: abbiamo molti nuovi clienti che hanno comprato il nostro motore, dal momento che anche per la prossima stagione, quando si correrà con il 2000 ne utilizzeremo una gran parte.

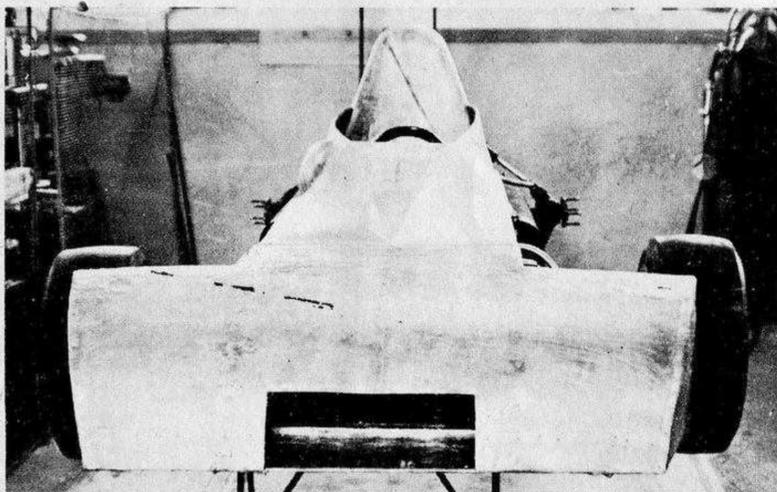
Leopoldo Canetoli



A sinistra, l'albero motore a 3 supporti con nuova bilanciatura. Sopra, a sinistra il nuovo pistone. Sotto, alcune macchine utensili della Novamotor

cosa preparano i PREPARATORI

Tutti col «musone»



VERONA - La lezione che i francesi e gli inglesi, in fatto di carenature, ci hanno dato la scorsa stagione pare abbia ormai «preso» completamente gli italiani, stirpe di poeti e di navigatori e aggiungiamo noi, di «emulatori» (forse un po' troppo semplicisti) delle mode più correnti. Non vogliamo a questo punto venirci a raccontare che il problema aerodinamico sia semplicemente una moda o una questione da sottovalutare: certamente le carenature integrali sfoggiate nel campo della F.3 dalle francesi Alpine (e in parte anche le Martini) e dalla inglese Ensign hanno giocato alle monoposto e soprattutto non hanno fornito agli avversari le favorevoli scie che altre vetture regalavano a destra e a manca.

Però, da affermare ciò al sostenere che senza un adeguato studio aerodinamico completo la vettura non può essere mai competitiva passa una bella differenza. E soprattutto non bisogna sottovalutare il fatto che certe appendici aerodinamiche non tutte le volte possono giovare, specie se sono state realizzate empiricamente, per la sola soddisfazione di poter portare in pista una vettura-siluro.

Sappiamo bene quali studi e quali fatiche abbia dovuto sostenere quel famoso Hubert per rendere le Alpine così altamente competitive (tra l'altro è la stessa persona che effettuò le prove nel tunnel a vento delle berlinette che corsero con successo a Le Mans) e quanto lavoro sia costata la carenatura dell'Ensign, realizzata da Morris Nunn con l'aiuto di un amico ingegnere che ha a lungo provato il modellino nelle gallerie a vento della più grossa industria aeronautica inglese, a pochi passi dalla piccola factory.

Questo non per scoraggiare gli amici italiani che stanno cercando con sistemi molto più semplici di ottenere gli stessi scopi: sappiamo quanta difficoltà si incontrò in Italia per realizzare modelli simili, senza aiuti di nessun genere. Diciamo ciò solo per metterli in guardia che musoni, alettoni e altri ammenicoli del genere se non studiati alla perfezione possono divenire più dannosi che utili. Nonostante tutto ciò,

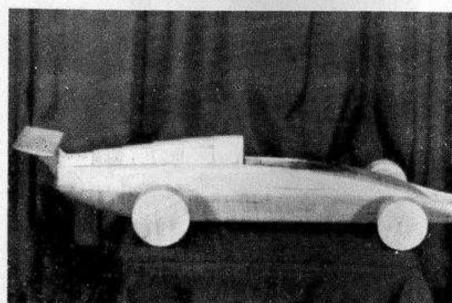
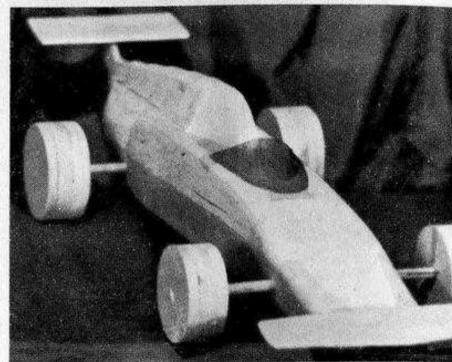
ci capita quotidianamente di sentir dire che il tale sta realizzando, carenando, provando accessori del genere nella speranza che la propria vettura possa d'incanto divenire la più scorrevole al pari delle note consorelle d'oltralpe.

Già durante la stagione appena trascorsa i nostri si erano accorti che le vetture completamente carenate non offrivano alcuna scia agli inseguitori: era un passo importante specialmente per gli italiani che nelle scorse stagioni si giocavano gran parte delle prove del loro campionato in tracciati come lo Junior di Monza, dove le scie giocano ruoli veramente fondamentali. E il primo a realizzare qualcosa del genere fu Vittorio Brambilla, che aveva tentato una carenatura integrale, con tanto di musone per la sua vettura Birel (in realtà un vecchio telaio Brabham BT 23 più volte rimaneggiato). I risultati, per una ragione o per un'altra, non erano stati poi così soddisfacenti. Ancora, «Gero» aveva provato una coda carenata per la sua Quasar, ma erano sorti tali problemi di raffreddamento da sconsigliare la adozione di tale appendice.

Da quest'anno, quasi tutti i modelli di F. Ford avranno queste carenature: in campo F.3 sappiamo che Lorenzo Lenzi sta costruendo artigianalmente una nuova carrozzeria per la sua Tecno ex Carlo Giorgio, e la proverà tra breve. Tra quelli che invece hanno in animo di fare una cosa in una certa serie e con prove precedenti alla realizzazione è Dario Fiorelli, direttore sportivo della scuderia Italia, che ha fatto eseguire da un noto ingegnere alcuni modellini in scala di quella che sarà la F. D. 73, pronta nei primi esemplari verso la fine della primavera. La monoposto avrà un telaio tubolare, derivato da quello della collaudatissima Brabham BT 35 con perfezionamenti apportati dopo il primo anno di esperienze.

Tra l'altro, Fiorelli sta realizzando nuovi telai (questa volta identici ai BT 35) costruiti con cura pignola dal suo meccanico di fiducia, Angelo Golzi che si avvale dell'aiuto fantastico specie per le saldature, dell'ancor giovane

Tra le quinte
della F.3



Sopra, due viste del modellino di carrozzeria che sarà montato sulle F.3 di Fiorelli. A sinistra, il largo muso della nuova carrozzeria di Provolò

padre, che passò i suoi anni migliori nella officina del milanese Angelo Dagrada, ai tempi delle prime F. Junior.

Ritornando alla F.D. sarà realizzata in sei esemplari con la bella carenatura integrale che vi mostriamo nelle foto, con alettone anteriore (tipo March F.1 1971) e posteriore tipo Ensign, con radiatore anteriore in posizione inclinata con uscita dell'aria dalla parte superiore.

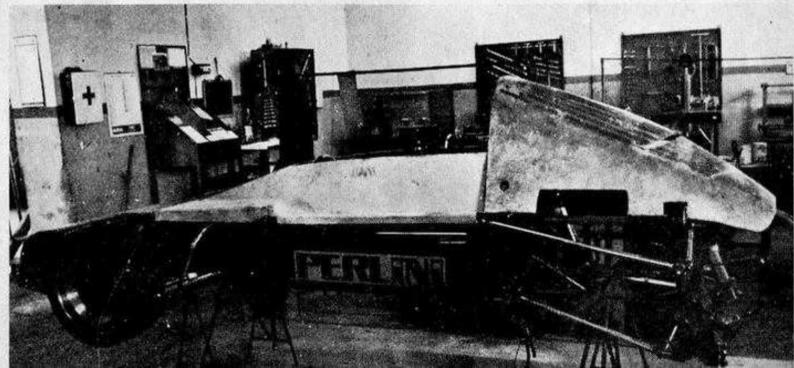
Quello però più avanti in queste prove è Piergiorgio Provolò che sempre partendo da un telaio tubolare Brabham BT 35 ha quasi ultimato una carenatura completa che monterà in alternative con quella originale.

«Non so ancora cosa riuscirò ad ottenere: al più presto però su un tratto rettilineo effettuerò dei diversi passaggi in quinta con le due soluzioni e allora, controllando il contagiri, vedremo se il nostro lavoro è stato utile o no». La sua Brabham, anche quest'anno sponsorizzata da Perlini, un grosso industriale nel campo delle macchine di movimento terra, sopporta ora un grosso musone, realizzato in alluminio sul quale è stata spennellata vetroresina; la parte abitacolo è anch'essa di nuovo disegno, mentre la coda anch'essa in vetroresina sarà dotata di tagli trasversali per favorire il raffreddamento del motore.

Il motore sarà un Holbay a 5 supporti, modificato da Adriano Morini, il giovane e valente meccanico che segue Provolò sui campi di gara: già gli alberi a cammes, le pompe e tutti gli organi rotanti, escluso l'albero motore sono stati montati su cuscinetti per eliminare il maggior numero di attriti. Si sta studiando anche un altro cassoncino di aspirazione, con una ghigliottina che lavorerà a monte dei collettori, subito sotto la strozzatura: questo per evitare che l'afflusso dell'aria sia ineguale per i quattro cilindri.

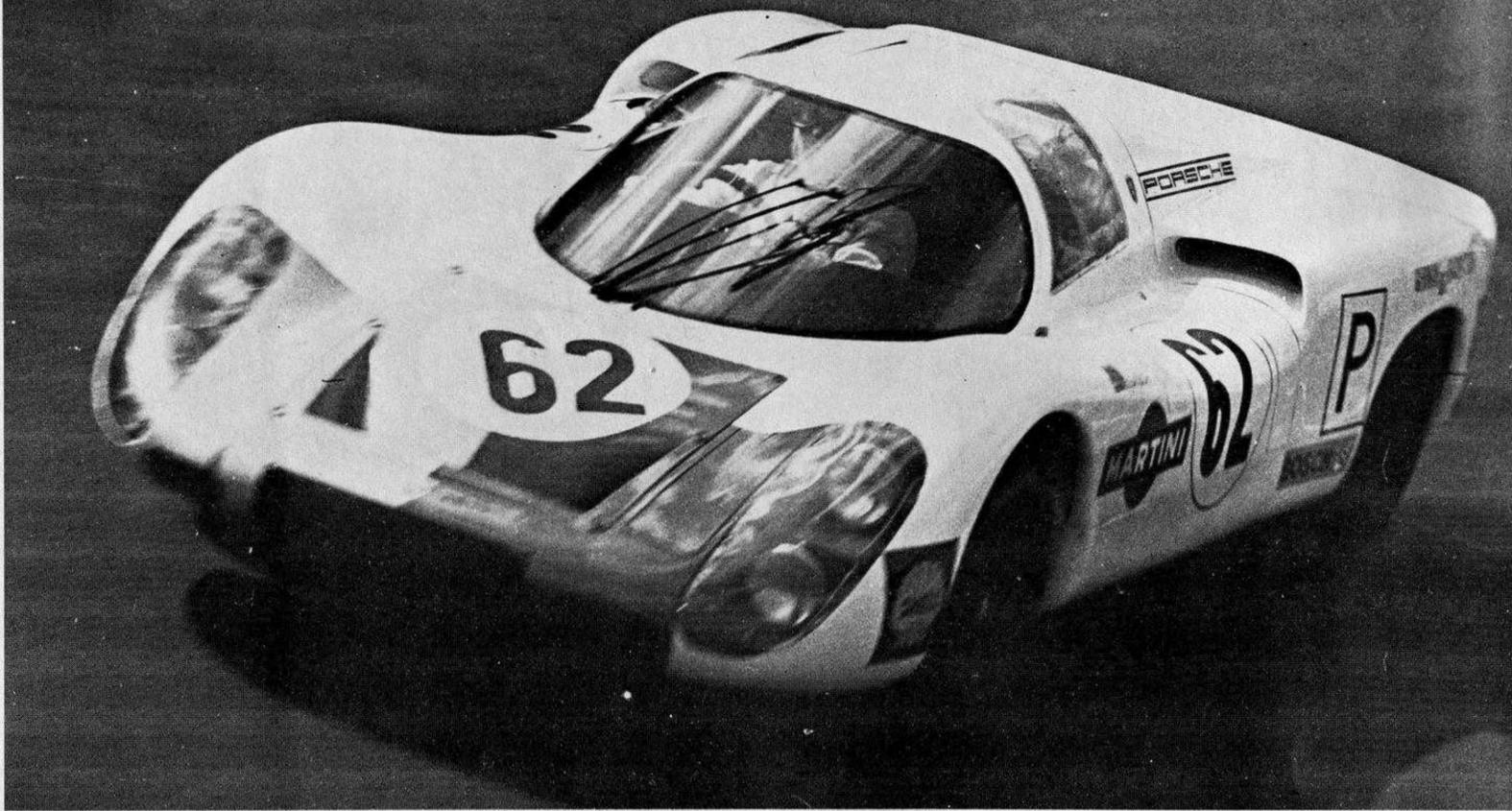
Il disegno della carrozzeria, invece, porta una firma che ci è nota: è stato infatti realizzato da Paolo Lado, pure lui veronese, ex pilota e ora designer, consulente per diversi lavori di carrozzeria con ditte diverse, che ha dato una mano all'amico Provolò per questa estemporanea realizzazione.

A destra, la Brabham F.3 di Piergiorgio Provolò è quasi irriconoscibile nella nuova veste aerodinamica che verrà collaudata fra breve su di un rettilineo per studiare le due soluzioni: carrozzeria tradizionale e aerodinamica





Viaggio tra i nuovi PADRINI delle corse

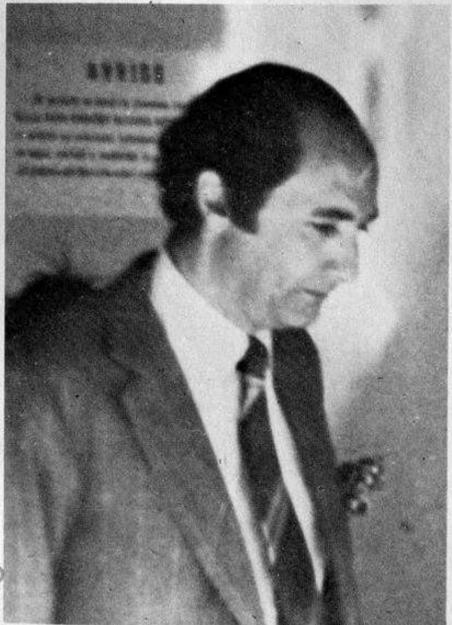


Come ci hanno la FERRARI

La MARTINI international



Gli uomini del Martini International Club, i conti Gregorio (sopra) e Vittorio Rossi di Montelera, «padrini» Tecno



A Maranello, quando si presero i contatti per tentare un abbinamento tra Martini e Ferrari, si dimenticò certamente un particolare importante: che la Martini, la premiata ditta produttrice di vino all'assenzio, del vinum absinthiatum come dicevano i latini o del vermouth come diciamo noi, titolare della licenza numero uno rilasciata da Carlo Alberto di Savoia, ha tra i suoi fondatori un certo Agnelli antenato in linea diretta di Gianni ed Umberto Agnelli, quelli della Fiat. Anche se Agnelli è ormai solo un nome del passato per la Martini, il suo ricordo in fase di discussione su quello che avrebbe potuto essere l'incontro tra due dei nomi più prestigiosi dell'industria italiana nel mondo, quelli di Ferrari e Martini appunto, avrebbe potuto servire da auspicio ad una felice conclusione.

«Non arrivammo a nulla però» ci dice ancora con una punta di dispiacere il dottor Talarico, responsabile dell'ufficio stampa e pubbliche relazioni della Martini «voi tutti conoscete Ferrari meglio di me. E' un tipo strano e non è facile portarlo su di un ragionamento molto pratico...»

Si era nel 1971 e, anche se le Porsche del Martini Racing Team vincevano a Le Mans, a Sebring ed al Nurburgring, il responsabile del Martini International Club si stava dando da fare per riuscire a portare i colori della sua azienda su auto da corsa di casa nostra.

«All'inizio del 1971 avevamo avuto l'occasione di subentrare alla Scuderia Porsche-Salzburg: erano disponibili macchine, piloti e personale. Le condizioni economiche erano molto ragionevoli e la Martini aveva accettato soprattutto perché il conte Gregorio Rossi di Montelera è un appassionato di automobilismo. Ci eravamo trovati nelle corse quasi per gioco e invece i risultati propagandistici divennero subito notevolissimi tanto che tutti in azienda ne furono entusiasti. Avremmo continuato con le Porsche anche nel '72 ma a Stoccarda decisero di non fare il campionato mondiale con le 3000. Tra l'altro, la stampa italiana non vedeva di buon occhio che noi aiutassimo una marca straniera ed

io stesso mi adoperai molto per portare il Martini Racing Team in Italia. Ebbi contatti con la Ferrari e con l'Alfa Romeo ma purtroppo non riuscimmo ad accordarci.»

Ferrari ha detto no, e l'Alfa?

«Per esempio l'ingegner Chiti dell'Alfa diceva: abbiamo creato l'Autodelta, perché dovremmo seppellire questo nome per il Martini Racing Team? Dal suo punto di vista non ha torto, però lui appartiene ad una azienda statale e forse non si rende conto di quanto potremmo essere utili all'Alfa con la nostra organizzazione mondiale (si vendono molte più bottiglie di Martini al mondo che Alfa Romeo e se ogni bicchiere di Martini ricordasse l'Alfa...). Così né Ferrari né Alfa accettarono le nostre proposte ed io personalmente rimasi particolarmente male perché, oltre a dover rinunciare alla categoria prototipi, mi ero impegnato personalmente nel voler proseguire l'attività con un costruttore italiano. Il risultato era che avevo fallito.»

Molte volte ci siamo domandati se esistevano sempre sponsor per l'automobilismo. A sentire le difficoltà incontrate dalla Martini ad entrare nelle corse internazionali insieme ad una marca italiana viene da chiedersi se esistono i costruttori che cercano gli sponsor!

Invece la Martini arrivò ugualmente in Italia, alla Tecno, ma come esattamente?

«In un modo strano: avevamo avuto dei contatti con la CSAI dopo che l'ingegner Rogano ci aveva scritto una lettera dove si diceva dispiaciuto perché ci eravamo accordati con la Porsche. Visto questo, avevamo pensato bene di andare ad Ancona a trovarlo: volevamo in qualche modo riparare. Pensavamo di fare una cortesia alla CSAI offrendo un premio per un pilota italiano o qualche cosa del genere. In quella occasione la CSAI ed anche giornalisti amici, proprio quelli di Autosprint in particolare, ci segnalano la possibilità di un accordo coi Pederzani per creare un Racing Team che avesse come scopo l'attività con la nuova Formula uno. La cosa interessò anche chi, qui alla Martini, non si cura di automobilismo: tutti sentivano

la possibilità di assumere un ruolo da mecenati.»

Ogni sponsor ha una sua storia. Quella della Martini è curiosa per molti aspetti: prima rileva una scuderia senza denaro e vince addirittura a Le Mans. Poi si scontra con la visione tutta particolare dei nostri costruttori, rimasti più legati al passato di quanto si dimostri una «premiata regia fabbrica di vermouth di Torino», infine si lancia nell'avventura di un nuovo costruttore dalle grandi ambizioni: la Tecno.

Per rimanere fedeli al tema da cui la nostra inchiesta prende le mosse, prima di parlare del presente e del futuro dell'attività sportiva Tecno-Martini è il caso di porsi una domanda: ma che bisogno ha la Martini, una marca nota in tutto il mondo, di farsi questa pubblicità?

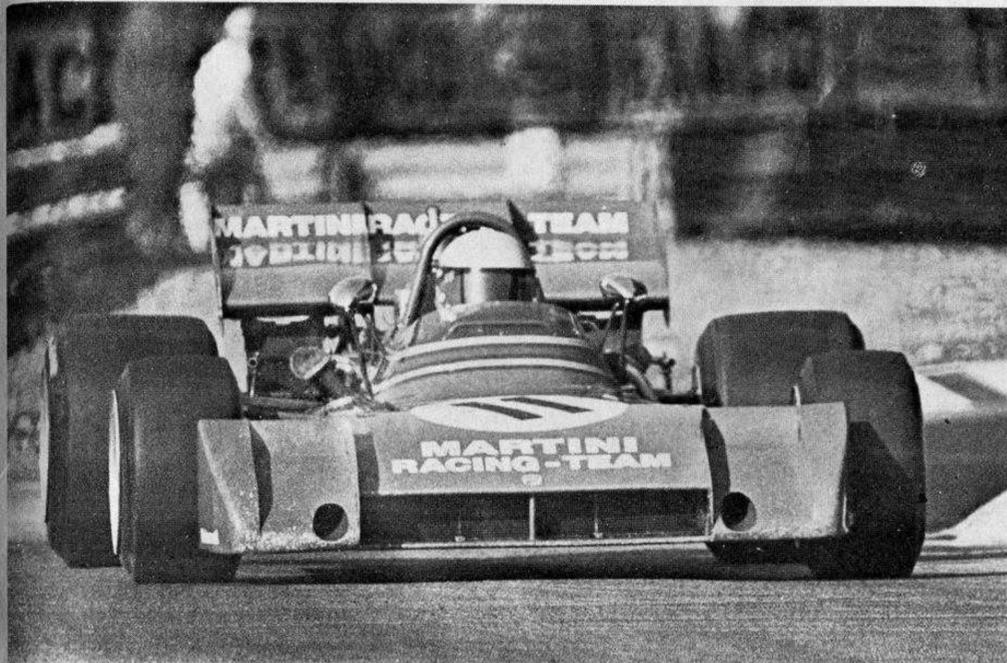
«All'inizio siamo entrati più per la passione e per la conveniente offerta ricevuta: se avessimo fatto sapere di essere in cerca di una squadra automobilistica da finanziare tutto sarebbe costato molto, molto di più! Poi ci siamo accorti degli importanti risultati pubblicitari che stavamo ottenendo ed allora alla passione si sono affiancati gli interessi. Però bisogna mettere a fuoco un punto: lo scopo di questa nostra attività (e di quella nel tennis, nello sci, nella scherma ecc.) è di creare in tutto il mondo una corrente di simpatia fra il nostro nome ed il pubblico.»

La simpatia, un elemento ben più importante di quello che sembra a prima vista, un elemento capace di farci scegliere, soprattutto al momento dell'aperitivo.

Ma basta scrivere Martini sulla macchina per farsi pubblicità?

«No, non dice niente, a quella stregua si può scrivere anche sopra un camion. Almeno quello gira per le autostrade, va piano e tutti possono leggerlo. Quello che si deve fare è un discorso col pubblico; la Martini questo discorso lo intraprende attraverso vari sport "eleganti", quelli che vengono aiutati dal Martini International Club, l'organizzazione che la Martini ha istituito internazionalmente per mantenere la sua presenza at-

A sinistra, un documento degli inizi automobilistici della Martini: al fianco di questa Porsche 907 appare il classico marchio del vermouth torinese. La collaborazione con la Porsche sta ritornando in auge proprio in questi giorni. Sotto, Galli con la Tecno-Martini a Monza. E' bastato quest'anno di corse, anche non fortunatissimo, per ripagare la Martini dell'investimento pubblicitario con la marca bolognese



... rifiutato e l'ALFA

tiva in numerosi sport di prestigio. Noi appoggiamo sport eleganti perché riteniamo il nostro un prodotto elegante. Non finanzieremo tornei di bocce come Martini International Club anche se, a onor del vero, chi gioca a bocce di solito beve! Gli sport popolari non è che li abbandoniamo perché sono popolari, li abbandoniamo perché non hanno bisogno di sponsor: guadagnano già abbastanza da soli.»

Il fatto che l'automobilismo sia internazionale quanto è importante per voi?

«Moltissimo, perché noi operiamo in tutto il mondo. E la dimostrazione che il nostro sforzo sia redditizio è costituita dalla valanga di lettere che riceviamo ogni giorno con richieste di decalcomanie, magliette, poster.»

Da quello che il dottor Talarico ha detto finora non c'è dubbio che l'automobilismo abbia dimostrato ancora una volta di saper superare brillantemente la prova-sponsor. Credevo che il mio sponsor fosse contento fino a quando non ho visto il tuo... tanto per dirla alla maniera dei detersivi... ma nella avventura automobilistica Martini, dopo le prime apparizioni ufficiali in pista sulle Porsche finanziate dalla Martini tedesca e quelle ufficiali con le 917 ex-Salzburg, c'è stata l'annata '72 con la Tecno. Un'annata travagliata soprattutto per il difficile avvio della nuova macchina che tutti ben ricordano. Se è vero che lo sponsor deve essere contento vediamo quali sono gli umori di casa Martini dopo che si è scritto di screzi ed incomprensioni.

«Non ci sognavamo che una macchina nuova potesse imporsi immediatamente il primo anno. Il mondo è stato fatto in sette giorni... noi abbiamo la massima fiducia in Pederzani: è competente ed appassionato e non avrebbe fatto ciò che ha fatto se non lo fosse. Noi non abbiamo mai cessato di dare fiducia alla Tecno, non siamo neppure mai stati in forse, solo che abbiamo dovuto superare un certo ostacolo: alla Tecno sono costruttori di telai più che di motori. Eppure hanno creato un motore meraviglioso mentre il telaio per questo motore non era adatto. Fare il telaio in Inghilterra per Pe-

derzani è stato mangiare un rospo, ma loro hanno sempre fatto ottimi telai in tubi e non monoscocca. A parte questo, sapevamo benissimo che ci sarebbero state molte difficoltà: consideravamo almeno tre anni per arrivare al vertice e non è detto che neppure quest'anno ci saremo, anche se disponiamo di un motore competitivo.»

Il fine giustifica i mezzi: anche Ferrari ha accettato di fare la monoscocca in Inghilterra e l'arrivo di Amon a Bologna costituisce una dimostrazione di collaborazione piena tra Martini e Pederzani.

«Noi il telaio lo abbiamo fatto fare in Inghilterra da David Yorke ed i tempi di produzione sono rispettati. Pederzani ne sta facendo un altro di sua iniziativa e siamo ben contenti di questo: noi non vogliamo imporre il nostro telaio. Comunque anche se ci saranno due macchine, a correre sarà una sola con un solo pilota. L'altra farà da "muletto" ed in ogni caso si userà la migliore.»

Ora che tutti si sono trovati d'accordo sul fatto che un pilota veramente forte è indispensabile per arrivare al successo si comincia a guardare ad un futuro più sereno. Ciò non toglie che la Martini abbia già tratto ampio vantaggio dal denaro investito:

«Fino ad oggi, con un solo risultato a Vallelunga, siamo certi di aver speso bene i nostri soldi: i risultati ci sono, basterebbe guardare la montagna di ritagli di giornali con foto ed articoli sulla Tecno che arrivano da tutto il mondo. Per questo penso che continueremo ancora per qualche anno con la Tecno e sicuramente resteremo nelle corse.»

Un finale che non richiederebbe commenti. Invece uno si può fare: più si parla con chi è entrato seriamente in automobilismo e più ci si rende conto che le corse hanno un'alta resa pubblicitaria e continueranno a richiamare il denaro degli sponsor. Questa conclusione forse non avrebbe avuto molta importanza solo pochi anni fa. Ora è fondamentale, almeno per chi crede che questo sport sia destinato a durare nel tempo.

g. n.

La Mille... Miglia.

(Simca 1000 Rallye 2. Cuore di ferro per piloti di acciaio)



P&T 23/73



CHRYSLER

SIMCA

Simca 1000 Rallye 1. 1294 cmc - 60 CV DIN - 150 Km/h
L. 1.126.000 - IVA e trasporto compresi.
Simca 1000 Rallye 2. 1294 cmc - 82 CV DIN - 170 Km/h
L. 1.353.000 - IVA e trasporto compresi.

Torna la PORSCHE nel «mondiale» MARCHE con una nuova squadra MARTINI Racing

Il gioco ad incastro della scorsa settimana, a proposito di un nuovo importante programma agonistico, che avevamo creduto di individuare nella combinazione Matra-Martini per il Mondiale marche, ha avuto una spiegazione differente con un programma che è diverso a metà. Cioè c'entra la Martini c'entra il mondiale marche non c'entra però la Matra.

Mentre Autosprint arriva in edicola, si è appena conclusa al Bois de Boulogne a Parigi una conferenza stampa molto importante della grande Casa (più internazionale ormai che torinese) di aperitivi, vini e liquori. Una Casa che da qualche anno, per ridarsi un volto diverso, meno di elite e tantomeno legato solo ad una cerchia di clienti «anziani», ha voluto farsi riconoscere anche fra i giovani.

Da qui la scelta sportiva. Prima iniziata con patrocini a manifestazioni di sport dilettantistici, come scherma, nuoto ecc., poi approdata all'automobilismo. In questo settore il primo tentativo è stato quello del '70 con le Porsche 917. Poi, sfumati i progetti di abbinamento con Alfa Romeo o Ferrari, sapete che ha sfociato l'anno scorso nell'operazione F.1 con la Tecno.

Una iniziativa che non è stata molto fortunata sul piano agonistico ma che, a quanto risulta, persino in... 20 giorni ha restituito in echi pubblicitari quello che era costato di investimento. Ciò spiega se, nonostante tutto, nel 1973 l'accordo è stato rinnovato, pur tra alcune sfasature, che però adesso sembrano fugate con l'arrivo di Amon.

Ma al vertice della «MARTINI INTERNATIONAL» ha preso corpo una nuova iniziativa, nel quadro di un riordinamento di tutto il programma di «sponsorizzazione» sportiva. Così il MARTINI RACING TEAM è stato ristrutturato e ha cambiato nome. Perdendo «team» rimane il MARTINI RACING che, oltre la macchina F.1 Tecno impegnata nel mondiale conduttori (e se le cose andranno bene si parla addirittura per l'anno prossimo di tre vetture) vede ora il ritorno agli amori Porsche, con la creazione di un'altra squadra per i colori rosso blu, impegnata questa nel Mondiale Marche.

Tutto è nato dalla vittoria della Porsche a Daytona, nella 24 Ore mondiale. In attesa che in sede internazionale ci si



Follmer



Van Lennep



Muller



Kauhsen



Kinnunen

Giovane pilota siciliano

veda chiaro in tema di regolamenti del gruppo 5, anche a proposito della definizione del progetto «silhouette», che adesso incuriosisce anche la Porsche oltre la Ford e la BMW, nella Casa di Stoccarda è tornata la voglia delle grandi gare di durata. La Carrera, nata GT con motore 2700, con la maggiorazione a 2900 cc di Penske è arrivata, inserita negli sport-prototipi, alla prodezza della 24 Ore americana.

Ciò ha fatto rinascere la voglia di rientrare in pieno nelle corse di mondiale marche, almeno per quelle gare più dure dove le monoposto cosiddette «matrimoniali» con i loro motori tipo F.1 hanno meno speranze di arrivare in fondo!

Ecco quanto annunciato lunedì a Parigi: creazione di una squadra PORSCHE-MARTINI che si avvarrà dei quattro piloti MULLER - VAN LENNEP e KAUSHEN - FOLLMER. La direzione tecnica della squadra è sempre affidata a Roger PENSKE. Questi due equipaggi debutteranno col nuovo team (il cui coordinamento sportivo è affidato naturalmente a David Yorke) nella 6 Ore di Vallelunga del 25 marzo.

Poi partecipazione a tutte le altre gare del mondiale marche, 24 Ore di Le Mans in testa. Naturalmente anche alla Targa Florio. Dove però le squadre saranno modificate con l'utilizzazione, al posto dell'americano Follmer, dell'ex ralista finlandese KINNUNEN. Questi correrà in coppia con MULLER mentre, insieme a Van Lennep, ci sarà una giovane speranza siciliana, il figlio del barone Pucci, che già l'anno scorso ebbe una Porsche quasi ufficiale GT in Targa, mimetizzandosi sotto uno pseudonimo «alla tedesca».

La prossima settimana daremo ulteriori e più completi particolari su questo programma che, comunque, ha già un grande merito: quello di riportare la Porsche alla competizione diretta, non soltanto con i mostri Can-Am e Interserie. Ormai va a scadere il biennio del «ritiro» e certo questa diventa l'anticipazione che nel '74 la Casa tedesca tornerà ancora più decisamente in lizza. Invece, per quanto riguarda la Martini Racing, ci sarà ancora un ulteriore sviluppo nel settore motoristico. Presto sapremo di un programma motonautico, nel settore degli «off-shore», che sono un po' i prototipi del mare e poi, l'anno prossimo forse anche nel settore Moto.

Nella vigilia del «via» al campionato USAC si bruciano records nella pista di ONTARIO

Per INDY è l'anno dei 320 all'ora

DALLAS (Texas) - Se questi uccelli avessero le ali, volerebbero. I volatili di metallo di Indy sono all'improvviso usciti dal loro stato d'ibernazione e si apprestano ad affrontare la migrazione verso il vecchio circuito dell'Indiana, in caccia del famoso premio.

I grandi preparativi hanno avuto inizio. Prove di pneumatici, prove al tunnel del vento, messa a punto dei motori, il lavoro ferve. Questo è l'anno dei «mostri», l'anno in cui i piloti a Indianapolis raggiungeranno e supereranno il limite dei 320 orari. E sono tanti, fra piloti e vetture, quelli in grado di superare questo limite. E' indubbio che questa stagione, che avrà inizio il 17 marzo sulle praterie dell'Arizona, sarà la più competitiva del campionato USAC.

E' già cominciato, del resto. Alcuni giorni fa Gordon Johncock, durante tre giorni di prove di pneumatici Goodyear sul circuito del Texas, è stato cronometrato a oltre 335 orari, con la sua nuova Eagle Offy di Gurney. Si deve aggiungere che Johncock non ha meravigliato soltanto per la media raggiunta, ma anche perché ha mantenuto a lungo un fantastico ritmo. Ha percorso, infatti, oltre 500 miglia superando ad ogni giro il limite dei 320 orari.

Il circuito del Texas, un ovale di due miglia, ha l'inclinazione più ripida di qualsiasi altro circuito USAC: 22 gradi. Simile a quella d'Indianapolis, la pista dell'Ontario ha invece un'inclinazio-

ne di soli 9 gradi, quindi le velocità risultano leggermente inferiori a quelle registrate nel Texas. Ciononostante, le velocità raggiunte all'Ontario in questi ultimi tempi sono state veramente di rilievo. Come abbiamo già detto la settimana scorsa, Swede Savage ha girato a 326,374 e ricordiamo, a questo proposito, che tanto Savage che Johncock sono uomini di George Bignotti.

Comunque, le notizie non fini-

scono, né cominciano qui. Mercoledì 27 febbraio Mario Andretti, che scendeva per la prima volta sullo speedway del Texas, è stato cronometrato in oltre 340 orari con la sua Parnelli Offenhauser. La Firestone, che fra parentesi ha speso centinaia di migliaia di dollari per affittare il «super-speedway» per le prove, trasportandovi tonnellate di materiale per il periodo di tempo necessario, era molto soddisfatta, quan-

do Mario ha coperto venticinque giri alla media di circa 330 orari. Più o meno due settimane fa, Andretti aveva segnato circa 324 di media all'Ontario. Anche i suoi due compagni di squadra hanno provato pneumatici Firestone all'Ontario, ma brutto tempo e nebbia li hanno costretti a girare piuttosto lentamente.

Al Unser ha coperto un giro a un massimo di 316 di media; il tempo migliore del campione USAC dello scorso anno, Joe Leonard, è stato di 310 orari.

Che dire del team McLaren? Le vetture gialle e blu sono già scese in pista per provare anche i pneumatici. Circa due settimane fa, Johnny Rutheford, con una vettura senza particolari innovazioni, ha raggiunto la media di circa 330 all'Ontario. Però, purtroppo, durante le prove si è staccata una ruota alla sua vettura che è rimasta praticamente distrutta, mentre il pilota era illeso. L'incidente ha naturalmente disturbato il programma di prove della McLaren, al quale partecipavano due teams: il Gulf-McLaren con Rutheford e Revson e il Sunoco di Penske con Donohue (vincitore a Indy lo scorso anno), Bettenhausen e Bobby Allison, il quale farà qualche acrobazia nel suo pieno programma di gare per stock cars, per partecipare alla corsa di Indy.

Forse, però, la notizia più importante non è ancora arrivata. Bobby Unser, il pilota che ha migliorato tutti i records, stabilendone di nuovi sui principali circuiti, non ha ancora provato la

sua nuova Gurney Eagle. Nella scorsa stagione Bobby segnò la media di oltre 323 orari, all'Ontario, ripetendo poi l'exploit in settembre, mentre provava la nuova Olsonite Eagle 1973.

Bobby Unser ha annunciato che sarà pronto per provare all'Ontario la prossima settimana. Quando abbiamo chiesto a Gurney che cosa si aspetti dalla sua vettura 1973, ci ha risposto: «Be', sono sicuro che supererà il limite dei 330 orari, ma è difficile dire di quanto. Se le condizioni saranno favorevoli, e se Bobby sarà "in buona giornata", chissà?»

«Che cosa pensi del tempo di 340, di Andretti?»

«Mario è sempre il migliore, quello che sfrutta maggiormente la vettura. Le macchine che ha pilotato non erano proprio le migliori, fin'ora, ma quest'anno la situazione è diversa. Credo che abbia forti probabilità di vincere un altro campionato.»

«E la tua vettura?»

«La mia? Be', stiamo a vedere...»

Fra non molto, vedremo...

Adriano Manocchia

CAN-AM contro INTERSERIE atto 1°

FOLLMER-KINNUNEN sfida al Nurburgring

COBLENZA - America contro Europa, vincitore contro vincitore. Follmer contro Kinnunen, questo è il grosso evento che verrà presentato dall'ADAC Mittelrhein il 30 marzo-1 aprile sulla Nordschleife del Nurburgring. George Follmer che nel 1972 a causa delle ferite riportate da Mark Donohue divenne il primo pilota del Team Penske sulle Porsche 917/10 cinque litri turbocompresse, vincendo in bellezza il Challenge Can-Am si troverà a competere, con quella stessa macchina acquistata da Bobby Rintzler, contro Leo Kinnunen, vincitore Interserie '71 e '72 che potrà disporre di una macchina eguale a quella dello statunitense, non

preparata da Penske, ma assistita dalla casa di Stoccarda e con il vantaggio di conoscere perfettamente il campo di gara a differenza di Follmer alla sua prima esperienza europea.

Della partita sarà anche Willi Kauhsen il quale disponendo di una vettura dello stesso tipo di quella dei due antagonisti, cercherà in ogni modo di fare da terzo incomodo per riconfermare, anche, la sua fama di recordman del Nurburgring con quel particolare tipo di vetture. Ai tre conduttori Porsche faranno degna corona Ganley, Kelleners, Loos, Weber, Muller e gli italiani Casoni e Manfredini.