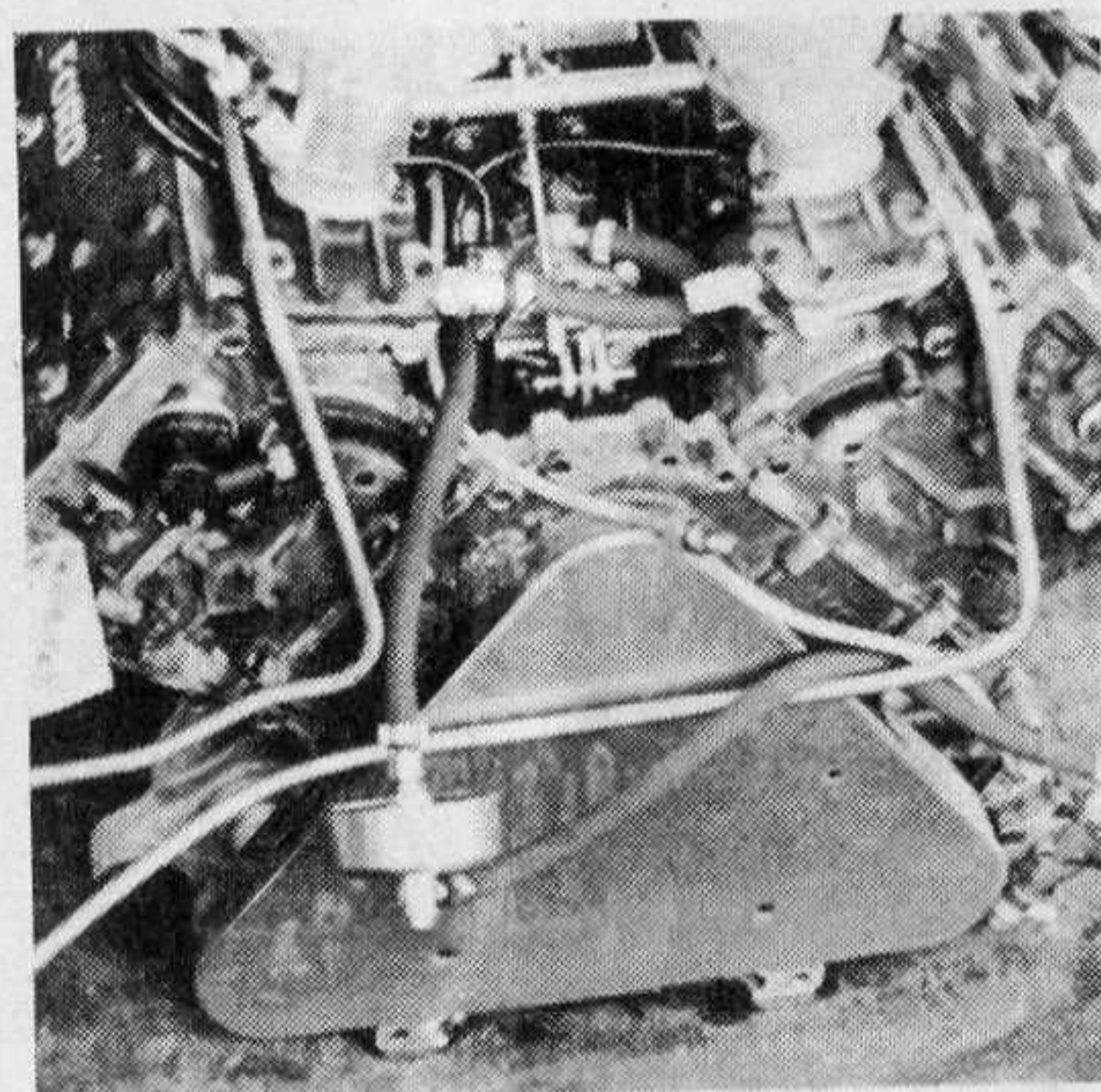
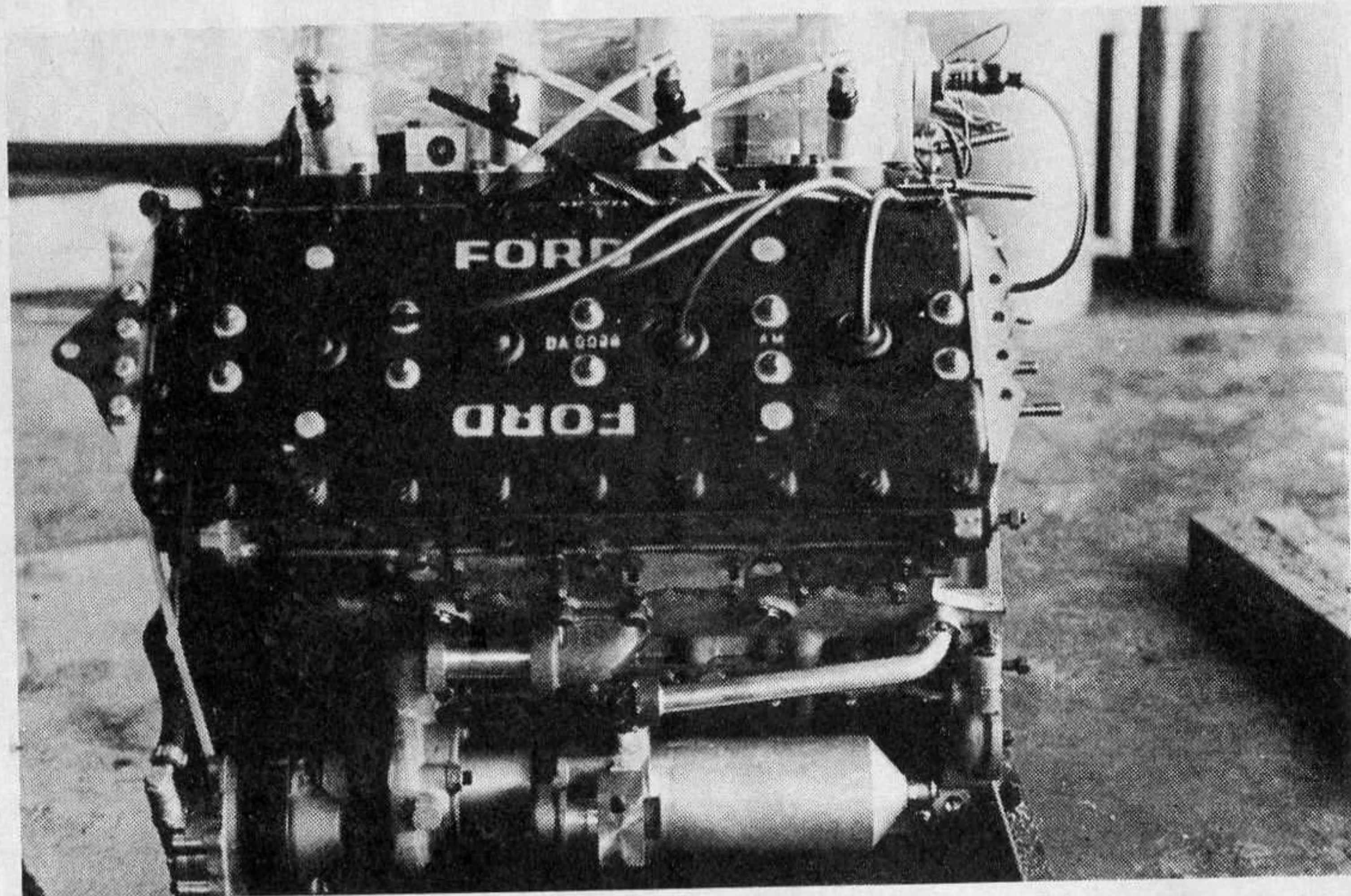
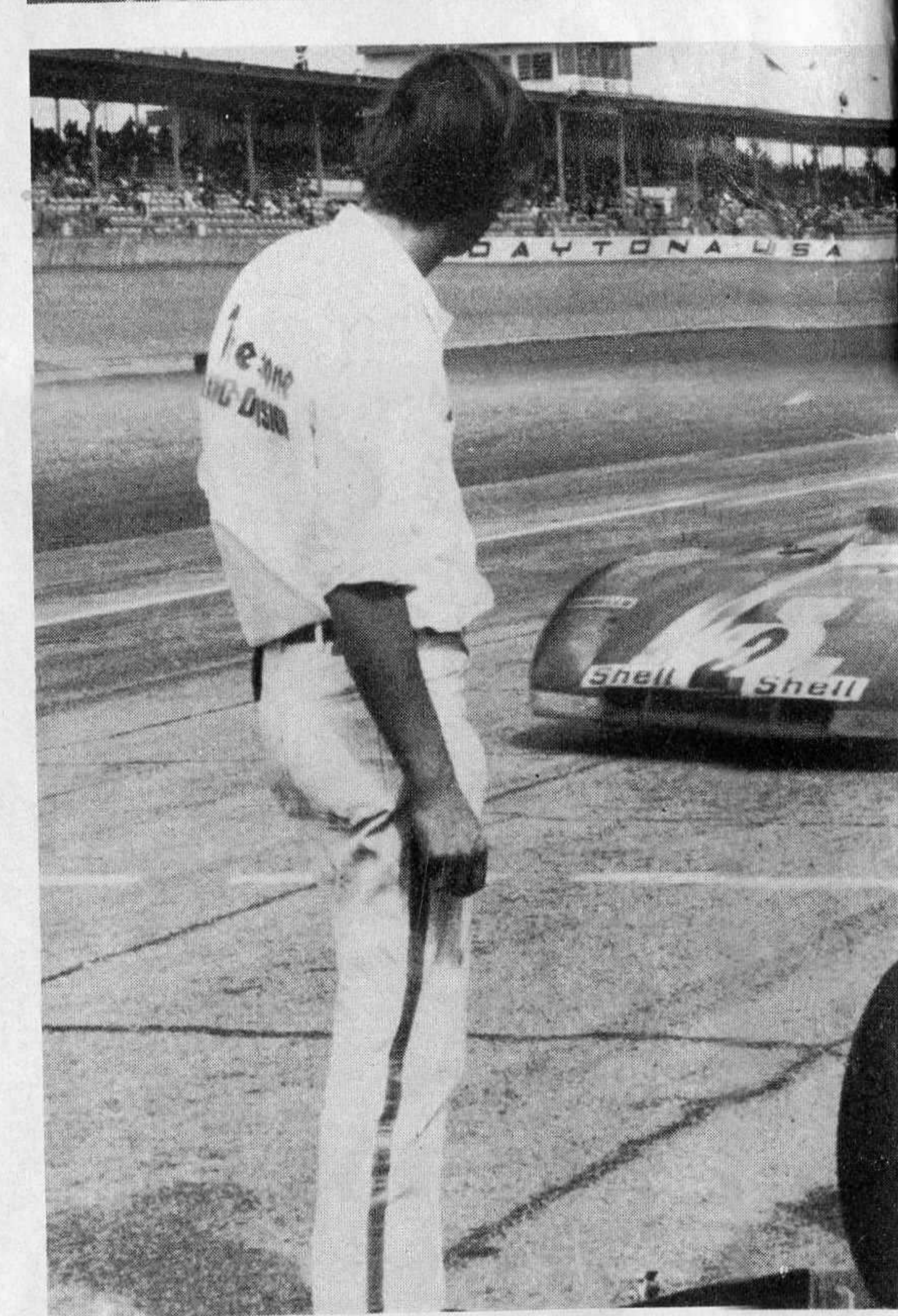
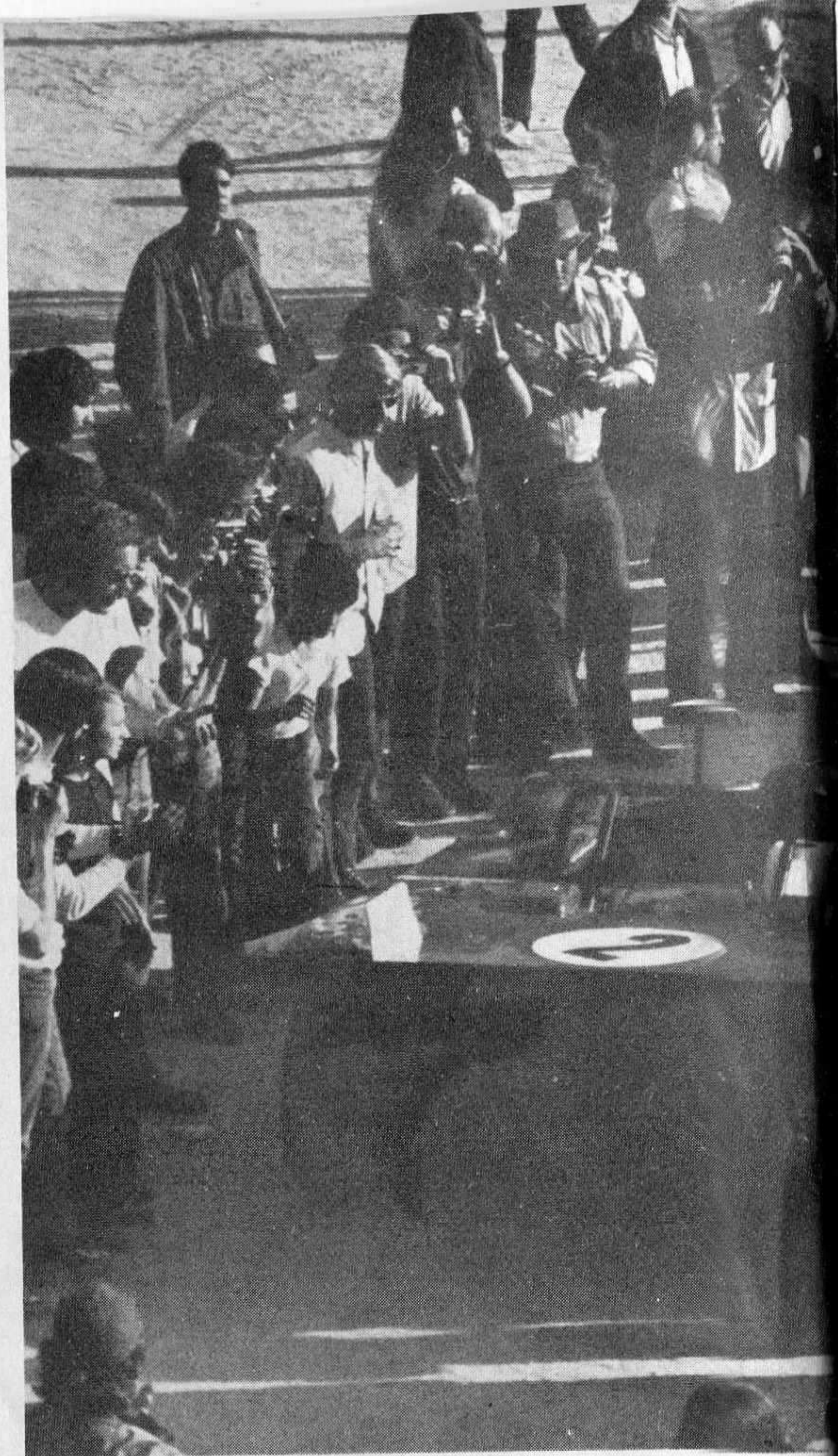
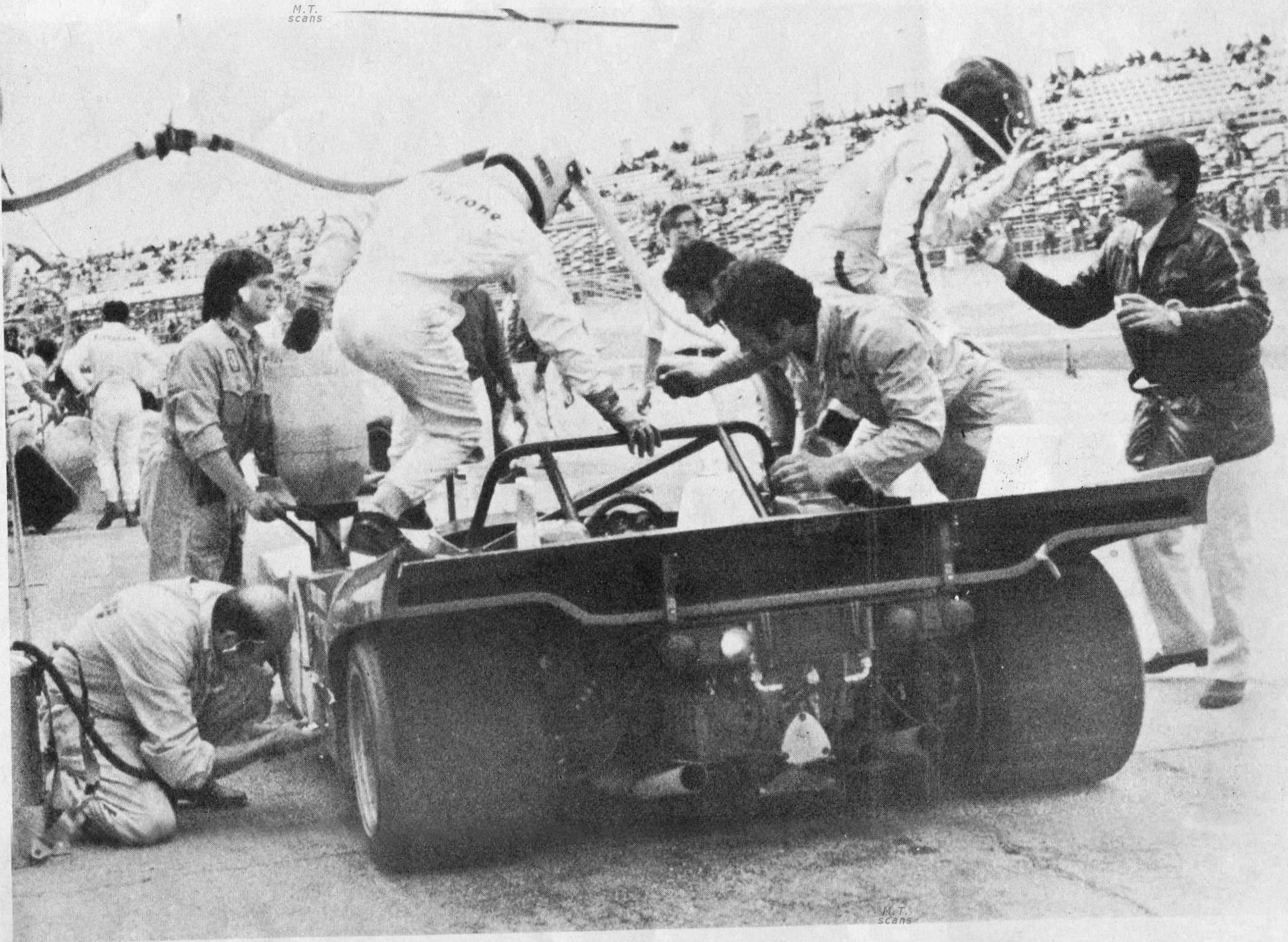


**DAYTONA
INTERNATIONAL
SPEEDWAY**

ANDRETTI proprio stop a SEBRING?

Sotto, scambio volante fra Ickx ed Andretti sulla Ferrari che ha vinto la 6 ore di Daytona. A proposito di Andretti, la 12 ore di Sebring dovrebbe essere la sua ultima gara sulla Sport Ferrari, per cui le coppie dopo dovrebbero essere: Schenken-Peterson, Ickx-Regazzoni e Redman-Merzario. Ma si sa, l'appetito vien mangiando, e se Mario vincessimo anche a Sebring... A destra, Ickx ha appena concluso vittoriosamente la gara, e va a prendersi gli applausi e le foto ampiamente meritati



In queste due foto, uno dei motori Cosworth DFV serie 12 portati in America dalla Lola, con alcuni nuovi particolari relativi alle pompe di lubrificazione

A destra, ancora una fermata di Regazzoni, per un controllo dei freni. Dietro a lui ecco ripartire Andretti. Le imperfette regolazioni dell'iniezione non hanno impedito a lui ed a Ickx di vincere la corsa

DALL'INVIATO

DAYTONA - Da qui alla Dodici ore di Sebring c'è adesso abbastanza tempo, per quelli che debbono preparare la rivincita, oppure che debbono andare a mantenere posizioni di privilegio. Sei settimane tra la gara di Daytona e quella di Sebring dovrebbero bastare a mettere tutti nelle condizioni migliori per essere al via al meglio possibile, e sappiamo che qualcuno (Alfa Romeo) metterà a profitto questo tempo anche per effettuare delle prove dal vivo, in occasione delle due giornate che gli organizzatori hanno previsto per dar modo a chi lo voglia di compiere una messa a punto preventiva sulla pista stessa della corsa.

Vedremo se le cose saranno cambiate, dopo questo periodo, ma dubitiamo che vi possano essere differenze sostanziali di rendimento, per le macchine che vedremo in questa seconda gara della Florida.

Innanzitutto c'è da dire che negli ultimi giorni si sono verificati dei fatti nuovi, e che secondo le ultime informazioni la Ferrari ha cambiato i suoi programmi originari e quindi va anche a Sebring; il che riproporrà gli stessi pronostici di Daytona, con la aggiunta della nuova Gulf-Mirage che John Wyer (diventato dipendente della Gulf e non più collaboratore) ha finito di costruire e che farà così il suo esordio, anche se col motore Cosworth 8 cilindri conosciuto e non col motore Ford-Weslake 12 cilindri che ha appena iniziato il suo periodo di collaudi preliminari.

A proposito del motore Cosworth, avete letto nel numero scorso di AUTOSPRINT una nota che illustra una fotografia abbastanza rara, con le indicazioni relative ai regimi di rotazione, che sono evidentemente molto aumentati rispetto a quelli noti l'anno scorso. E qui accanto vedete le foto dei motori che erano a disposi-

zione di Bonnier per le sue Lola, a Daytona, con i particolari leggermente differenti del sistema di lubrificazione, che distinguono i motori della recentissima serie 12, quelli che avrebbero almeno 465 cavalli (di quelli a gambe robustissime che si vedono nelle campagne inglesi). Se la Mirage-Gulf di Wyer, che sarà guidata da Derek Bell e Gijs van Lennep, sarà della stessa qualità delle altre macchine che Wyer ha messo in campo nell'ultimo decennio, potrebbe essere una sorpresa per tutti.

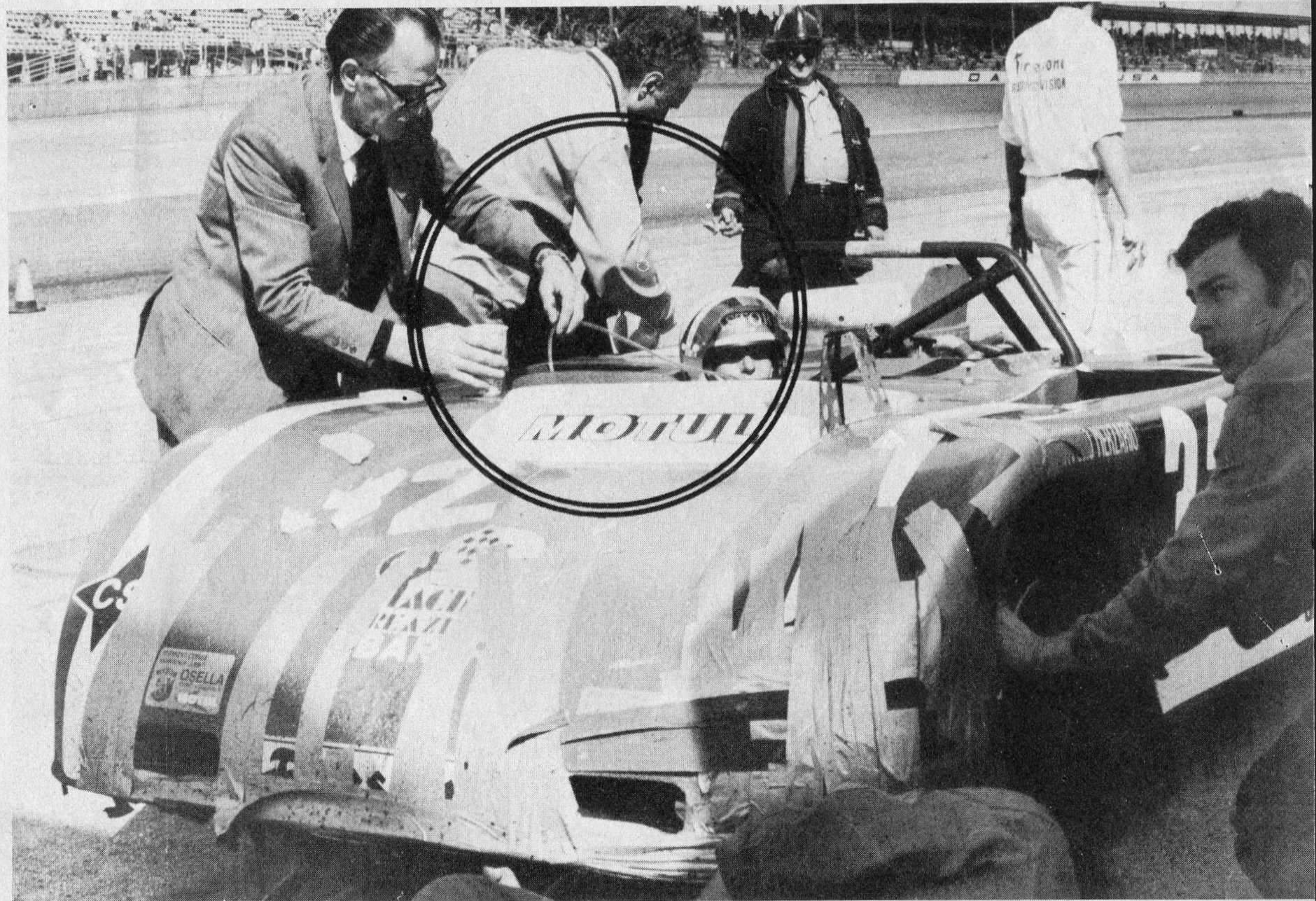
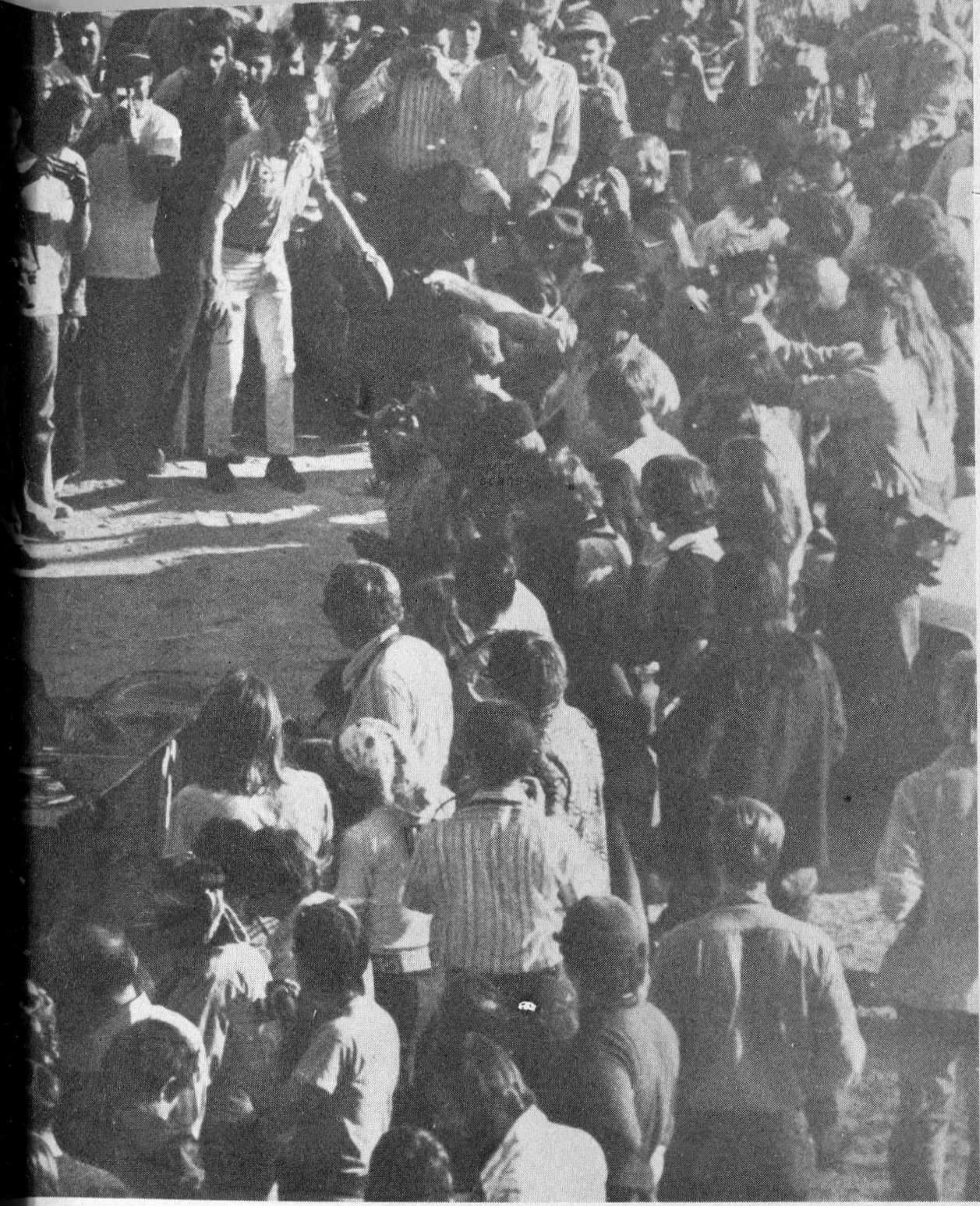
Dicevamo che Ferrari andrà a Sebring. E' probabile che a far modificare la primitiva decisione di limitare ad una le gare in Florida sia intervenuta la seconda vittoria nel campionato e che la fondata speranza di ottenere altri venti punti prima che comincino le gare europee abbia indotto la casa italiana a compiere anche questa trasferta, ancorché essa si presenti onerosa visto che a Sebring le corse le organizzano

con oculata attenzione al bilancio e non in pura e massiccia perdita come fanno a Daytona. E' vero che Sebring non ha altre... fonti di sussistenza, mentre Daytona perde molto volentieri decine e decine di milioni per alleggerire ai fini fiscali i grandi guadagni che gli vengono dalle gare degli stock-cars. Così, anche se con pochi dollari in vista, la Ferrari avrebbe pensato che i punti che si possono guadagnare a Sebring sarebbero utilissimi ai fini del campionato, che se le cose vanno col ritmo finora avuto potrebbe diventare suo in poco tempo. Il che potrebbe anche significare, come crediamo di intuire, che la Ferrari non vorrebbe essere condizionata da Le Mans, e che ha scelto appunto la gara di Sebring per tentare di mettere in tasca punti, in modo da puntare al titolo mondiale entro breve tempo. Se avvenisse, per esempio, che alle due vittorie già in carriera se ne aggiungano altre due o tre, il campionato diventerebbe Ferrari;

e soltanto nel caso che ciò non avvenga e che Le Mans possa condurre al titolo, ci sarebbe una partecipazione della Ferrari alla troppo lunga corsa francese di giugno.

Certo che dopo Daytona alla Ferrari si può guardare con un certo ottimismo alle corse future, perché gli avversari hanno confermato quello che si era visto a Buenos Aires, cioè di non essere pericolosissimi. Le Alfa Romeo avendo l'ormai insuperabile svantaggio di un motore che denuncia i suoi anni e che pur se abbastanza valido non può competere col Ferrari boxer e col Cosworth; la Lola per non disporre che di un paio di piloti di valore, divisi però su due macchine differenti. In prestazioni assolute le Lola sono molto temibili, ma come si fa abbattere delle macchine ottime come le Ferrari, se sono in più guidate da uomini del calibro dei magnifici sei che la Ferrari ha adesso?

Soprattutto perché adesso Ickx e Andretti hanno ritrovato anche



A furia di bendaggi, applicati ad ogni sosta al box, l'Abarth-Osella 2 litri di Merzario sembrava una mummia. I rotoli di nastro sono comunque serviti a tenere assieme le parti della carrozzeria lesionati dai continui urti. Come si vede, Arturo frattanto ne approfitta per « succhiare » qualcosa da bere



Sopra, uno dei ^{M.T.}Goodyear dell'Alfa di Stommelen-Revson, con un inizio di dechappaggio. Sotto, non stavano certo meglio questi Firestone della Ferrari...



Sopra, la Ferrari Daytona di Posey e Bucknum era una di quelle preparate per il Tour de France. E' risultata troppo pesante. Sotto, la Escort di Fitzpatrick ora acquistata dall'americano John Buffum



molto morale grintoso, dopo la delusione di Buenos Aires, doppia delusione visto che anche le F. I. li avevano messi in condizioni di inferiorità. A Daytona la coppia dei due « piccoletti » era svantaggiata dal diminuito rendimento del motore, ma ha potuto raggiungere ugualmente il successo. E per chi tenga conto del valore che ha lo stato d'animo dei piloti, elemento a nostro parere importantissimo, ciò significa che essi adesso sanno di aver ritrovato anche un poco di fortuna, convinzione che agisce molto beneficamente sul morale. Scammeremmo che in Sud^o Africa i due faranno faville, beninteso se le macchine glielo permetteranno.

A proposito di Ickx e Andretti, l'esame del loro motore post-gara ha potuto stabilire che l'accensione era perfetta, ma che qualcosa di non regolare era accaduto alla iniezione. Probabilmente dopo lo smontaggio e rimontaggio dei particolari del motore, prima della

corsa, per la abituale operazione di controllo, si sono alterate le portate degli iniettori, che « pisciando » immettevano troppo carburante nei cilindri, proporzionalmente ai regimi di rotazione ed alla dosatura dell'aria, col risultato di rendere il motore « grasso » e cioè di rendimento inferiore al possibile, e di sprecare tanta benzina per niente. Il fatto che i rifornimenti a questa macchina siano stati necessari in tempi molto più brevi del previsto confermerebbe questa ipotesi.

Arturo Merzario, dal canto suo, sbaglia insistendo nel raccontare (anche ad AUTOSPRINT) come la sua macchina sia stata squalificata. Gli si è fatto dire che la squalifica è venuta perché la macchina era ferma al box al momento della fine della corsa e non ha potuto ripartire perché i commissari lo hanno impedito, appunto perché la corsa era finita.

Come si dovrebbe sapere, nelle gare di durata (come in molte altre) la classifica si fa in base alla

distanza percorsa, purché entro certi limiti. Quindi che ci sia stata o no la bandiera a scacchi esposta, innanzi tutto Merzario poteva ripartire (anzi Soler Roig perché in quel momento era al volante lo spagnolo) e completare il giro, che per loro era iniziato dato che il loro box era situato dopo la linea d'arrivo; eppoi in ogni modo la macchina sarebbe stata classificata col numero di giri fino ad allora compiuti.

La verità è che la Abarth non riusciva a ripartire perché la batteria era scarica e non ce la faceva ad azionare il motorino, per cui nella concitazione del momento i meccanici hanno compiuto un gesto non permesso, collegando alla batteria installata sulla macchina due cavi provenienti da un'altra batteria. Ciò ha permesso alla macchina di ripartire, ma non coi propri mezzi. Di qui la squalifica, giusta, anche se dolorosa.

Franco Lini

La PORSCHE rapita (riscatto 2000 dollari)

Avventura fuor del comune per James Locke e Bob Bailey che con un camioncino stavano raggiungendo Daytona Beach, trasportando la bianca Porsche 911 S che serviva loro per la Sei Ore di Daytona. Partiti da vicino Nuova York dove abitano, si sono fermati una sera in una piccola località per cenare e dormire ed al mattino seguente hanno avuto la sorpresa di constatare come camioncino e macchina fossero scomparsi. Furti del genere non sono frequenti, ma accadono. Come si ricorderà due anni fa è toccato a Roger Penske accusare la scomparsa di un veicolo con due fiammanti motori Chevrolet a bordo. Allora tuttavia si era trattato di un evidente furto su commissione, perché i motori di Penske^{M.T.} parevano nettamente superiori a quelli degli altri. Stavolta invece le cose sono state differenti. Infatti Locke ha immediatamente raggiunto il più vicino posto di polizia e da lì sono stati diramati fonogrammi ed appelli a tutte le pattuglie, ma del camioncino nessuna traccia mentre appena Locke è rientrato in albergo ha trovato un tipico messaggio di ricattatori che gli chiedevano duemila dollari contanti per riavere camioncino e macchina. Ufficialmente non se ne sa nulla ma la macchina è stata vista in pista ed in buonissime condizioni, quindi è chiaro che il riscatto è stato pagato. Da noi che siamo forse ancora un poco arretrati, si rapiscono possidenti o industriali o figli di ricchi. Gli americani si sono modernizzati e seguono i tempi dedicandosi alle macchine da corsa.



Le vittorie sono come le ciliegie, una tira l'altra. E' il caso di «Lele» Pinto che, sulla scia del trionfo monegasco di Munari, ne ha sfruttato la «carica» per vincere il Rally della Costa Brava.

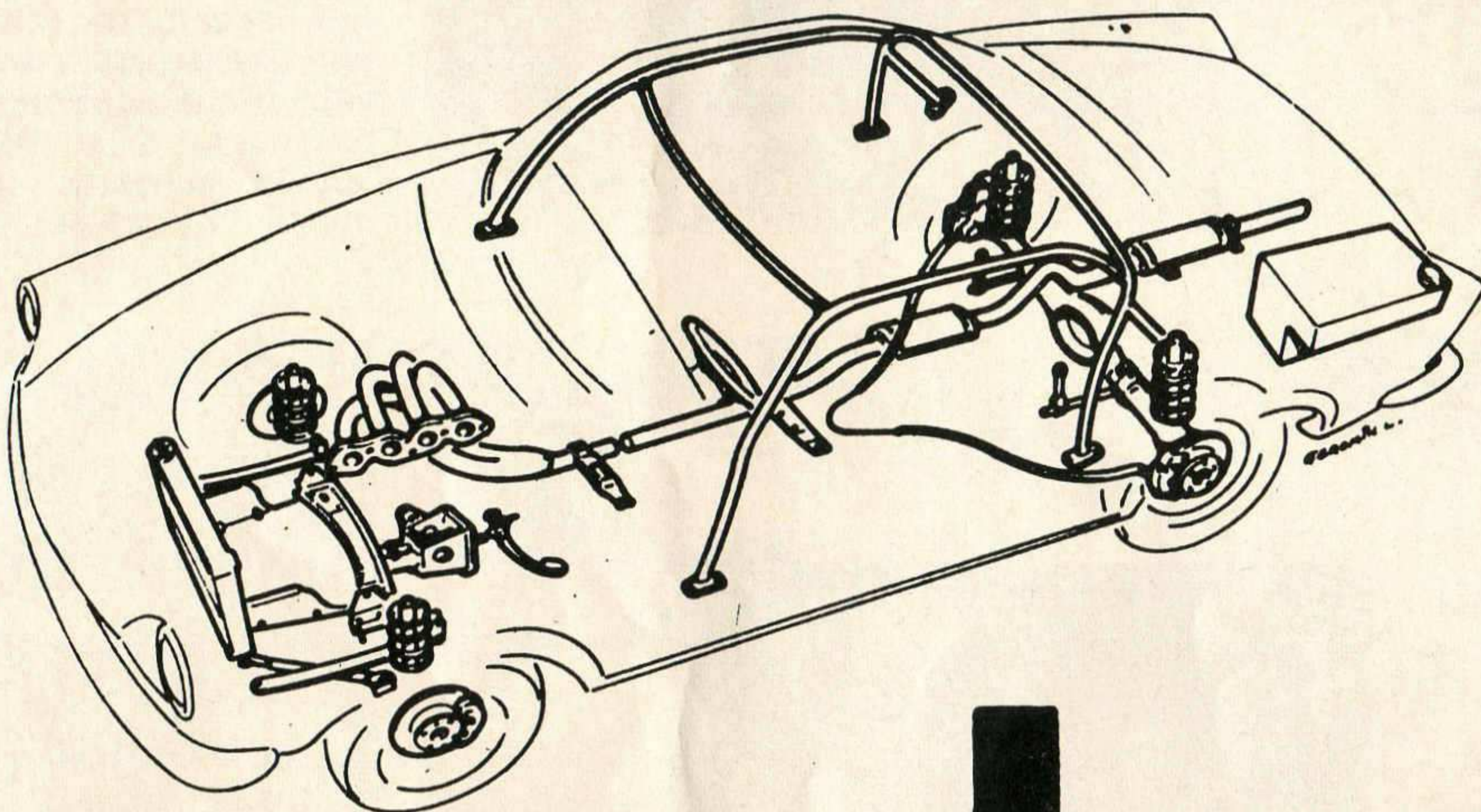
Pinto non ha iniziato subito con i rallies, bensì con la velocità seguendo l'esempio del fratello Enrico. Comunque, nonostante si fosse già fatto conoscere in giro come uno piuttosto veloce, ha preso contatto con le strade sterrate entrando a far parte della squadra ufficiale Lancia.

Lasciata la Lancia, dove a quanto pare i piloti troppo «irruenti» non sono mai stati in auge, è passato alla Fiat, dapprima in prestito, poi ufficialmente grazie ad una serie di risultati sempre più positivi che sono culminati nella recentissima vittoria in Spagna.

Questo successo, che permette al pilota della Fiat di prendere il comando della classifica del campionato europeo conduttori alla pari di Kinnunen vincitore del Rally Artico, rilancia anche la vettura che ha avuto a disposizione, quella 124 Spider che adesso che è entrata nella nuova dimensione Abarth sembra aver trovato finalmente la strada giusta per diventare davvero competitiva. L'occasione è quanto mai propizia per scoprire più da vicino questa vettura, un esame approfondito che non si limita ad una analisi delle soluzioni tecniche già adottate, ma anticipa anche quelle che, attualmente in corso di approntamento, verranno entro breve montate.

1.000.000

in più



DALL'INVIATO

TORINO - Preparare una macchina per il rally, oggi, è spesso più impegnativo e più oneroso dell'adattamento alla velocità. Perché si rientra negli stessi Gruppi 2 o 4, con elaborazioni di motori assai spinte, e perché a tutto questo si devono aggiungere quantità di interventi per gli irrigidimenti.

Affrontiamo questo problema, ora che è tempo di rallies, con un esempio di largo interesse, qual è la preparazione della Fiat 124 Sport spider, lo stesso modello che la Casa torinese ha messo in lizza nell'ultimo Rally di Montecarlo, che ha vinto poi con Lele Pinto in Costa Brava e che molti concorrenti privati vorrebbero scegliere per affrontare questa attività. Che, poi, questo modello sia, nell'intero quadro della «gamma Fiat» il più adatto al rally, resta discutibile, visti i risultati e vista l'attesa del programma 132, per disporre almeno dei motori di 1800 cc.

Molti avrebbero preferito una trasformazione della 128, specie nell'ultima versione coupé, con motore ancor più ingrandito; e non a caso è stata allestita anche una testata a sedici valvole. Ma la verità è che, al livello oggi raggiunto, non s'intravede in questa «gamma Fiat» un

Enrico Benzing

CONTINUA A PAGINA 10

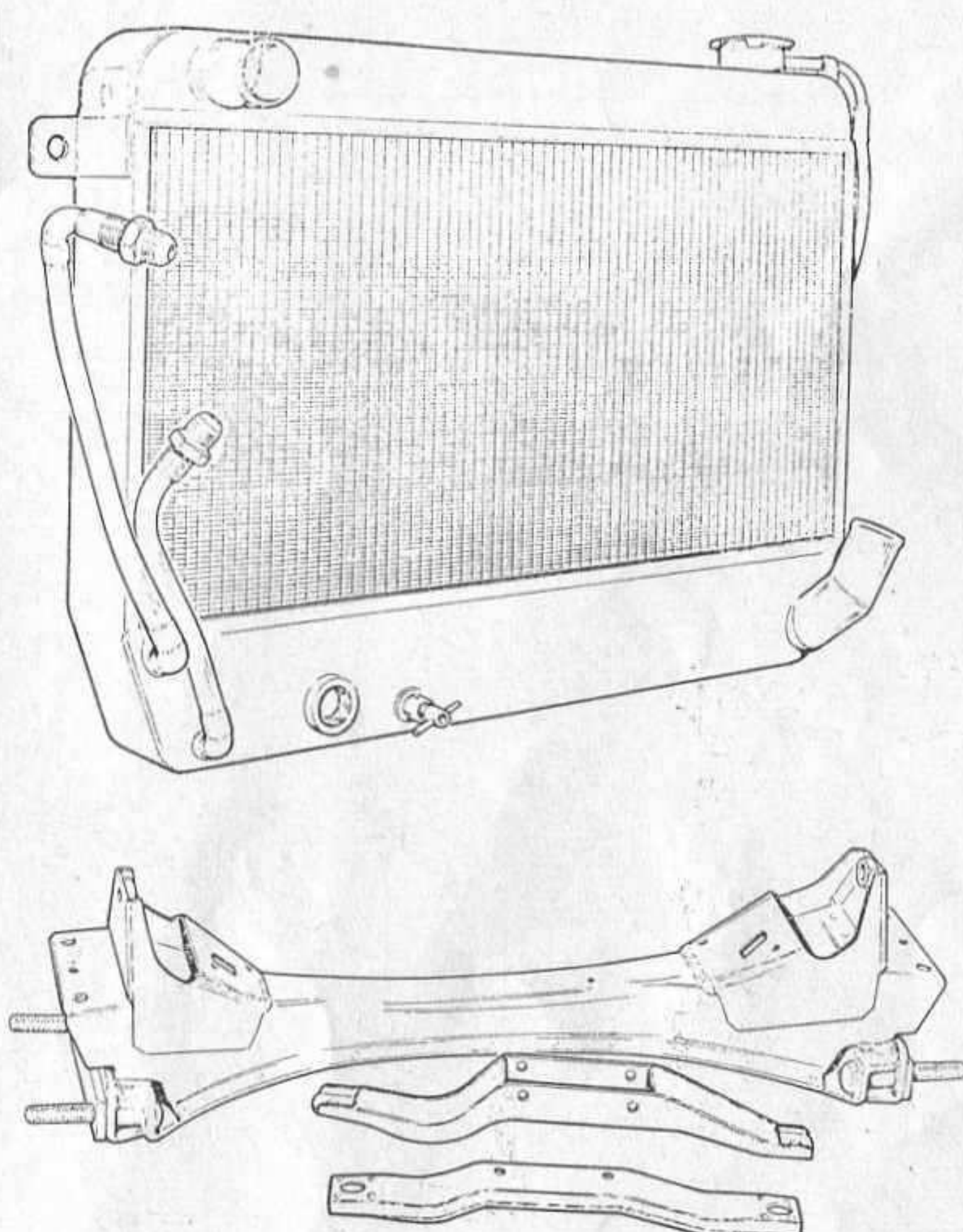
corpione da rally



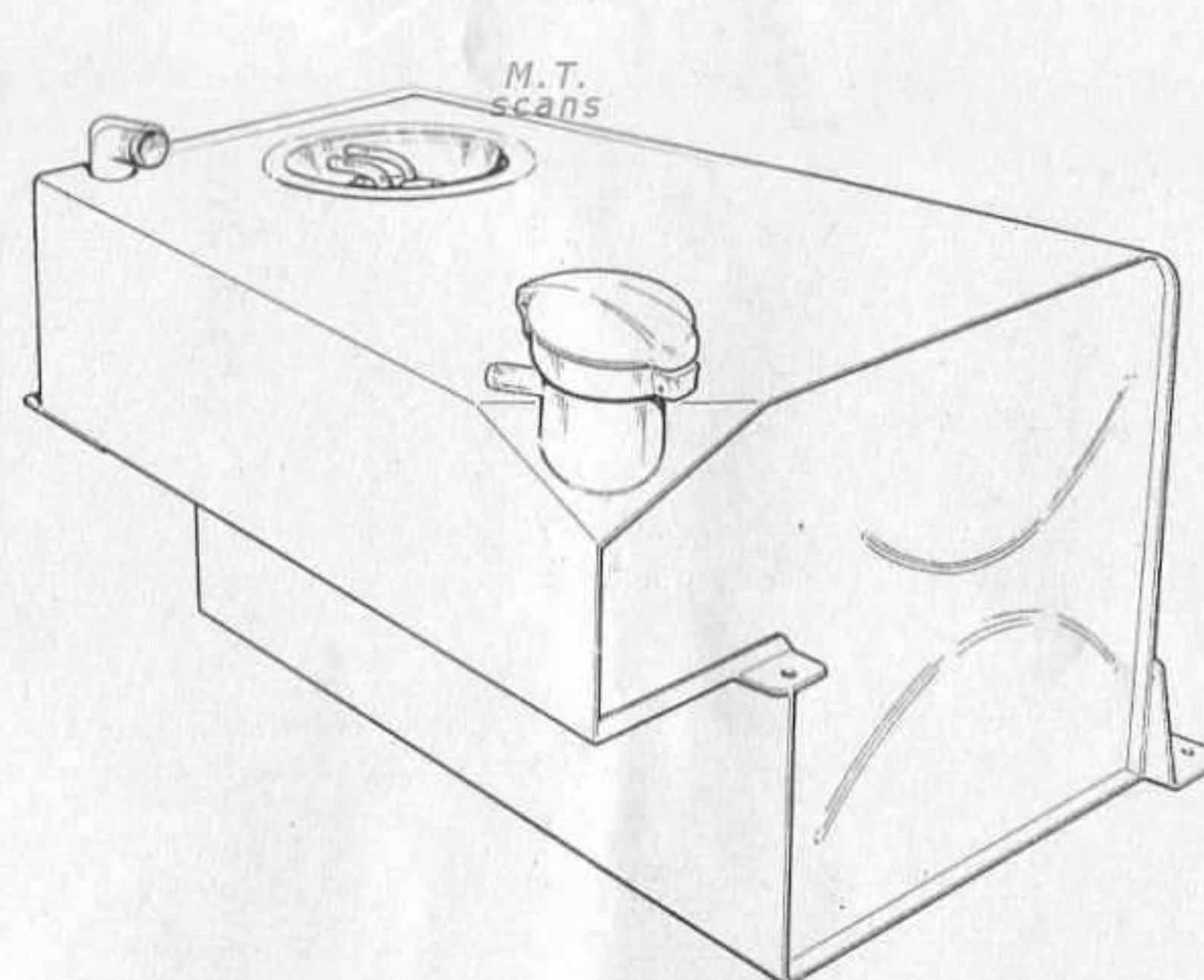
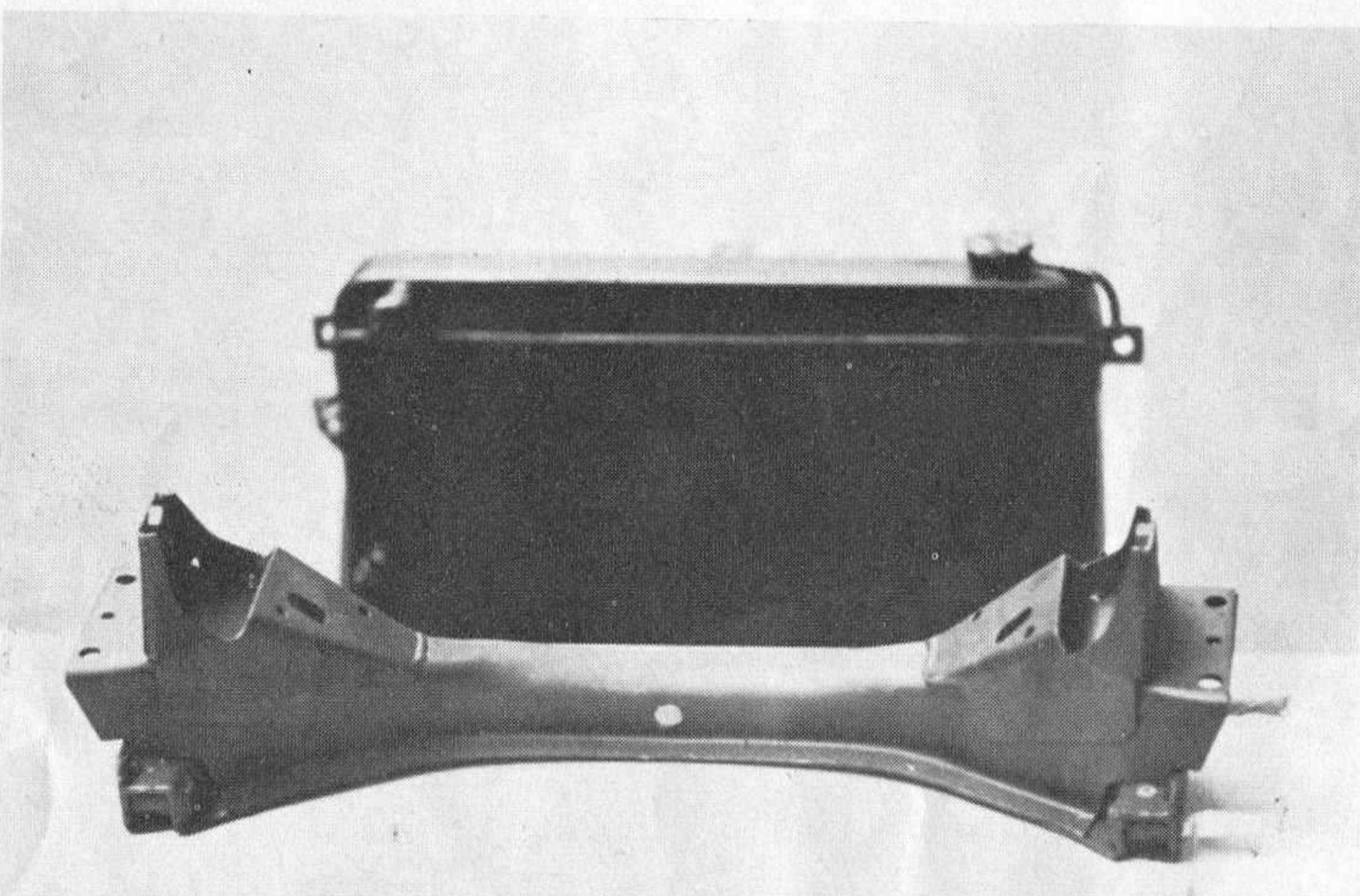
Lo scorpione da rally



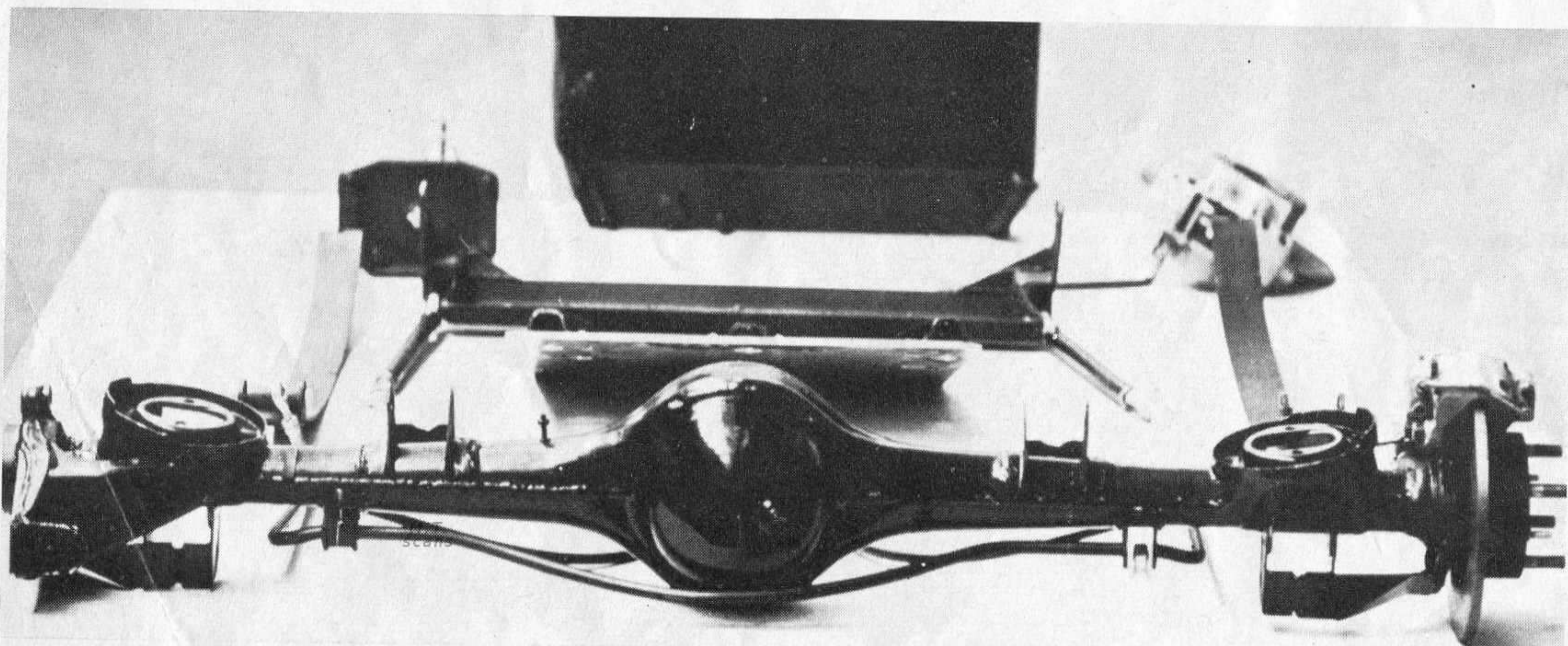
Sopra, Benzing scrive quello che Jacoponi ed Avidano gli dicono a proposito della preparazione rallies della 124 spider. A destra, il bellissimo roll-bar a gabbia realizzato dall'Abarth



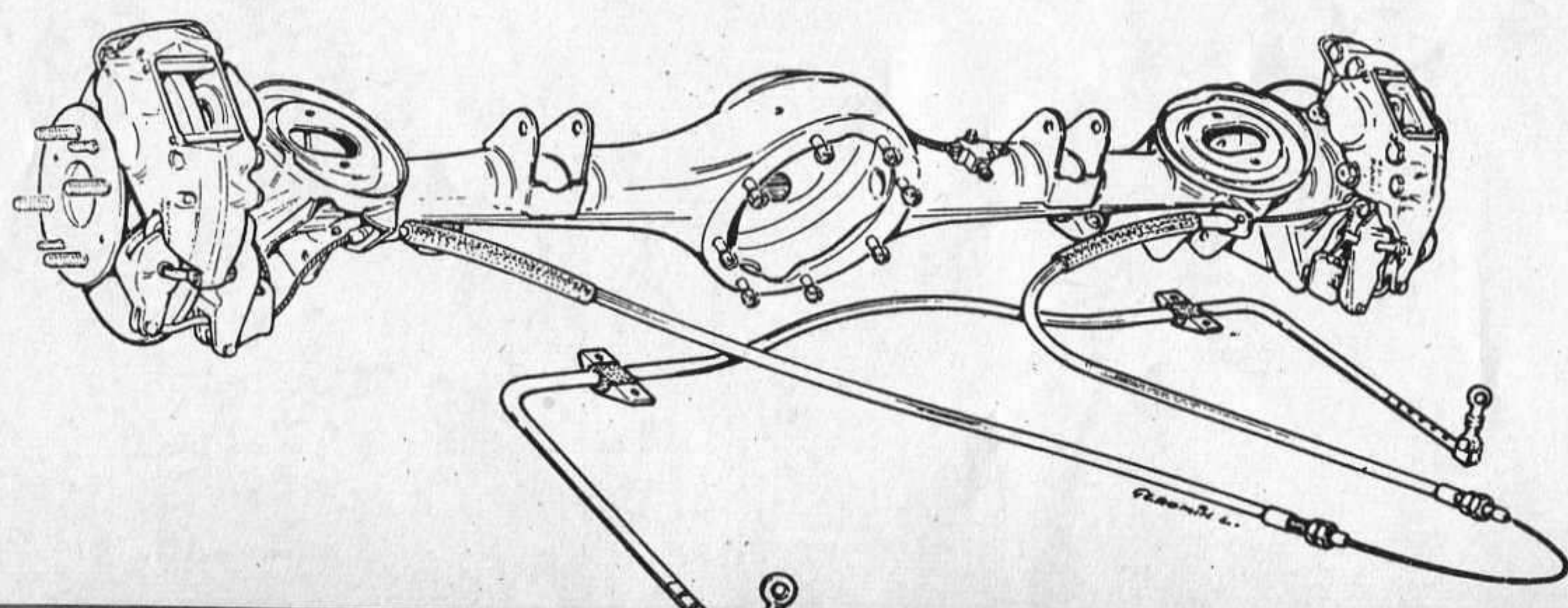
A sinistra, sopra, il disegno del radiatore accoppiato per acqua e olio, sotto la robustissima traversa anteriore che è stata omologata, insieme ad altri irrigidimenti. A destra, gli stessi particolari fotografati



A sinistra, visibilissimo nel vano posteriore il serbatoio maggiorato per il carburante, di cui vedete anche la sagoma disegnata sopra. Nello stesso vano, oltre alla ruota di scorta, è previsto il posto per la batteria



Grande cura è stata posta nell'irrobustimento del ponte posteriore, che vedete in primo piano nella foto sopra. Nel disegno a destra è visibile anche la barra antirullo posteriore regolabile



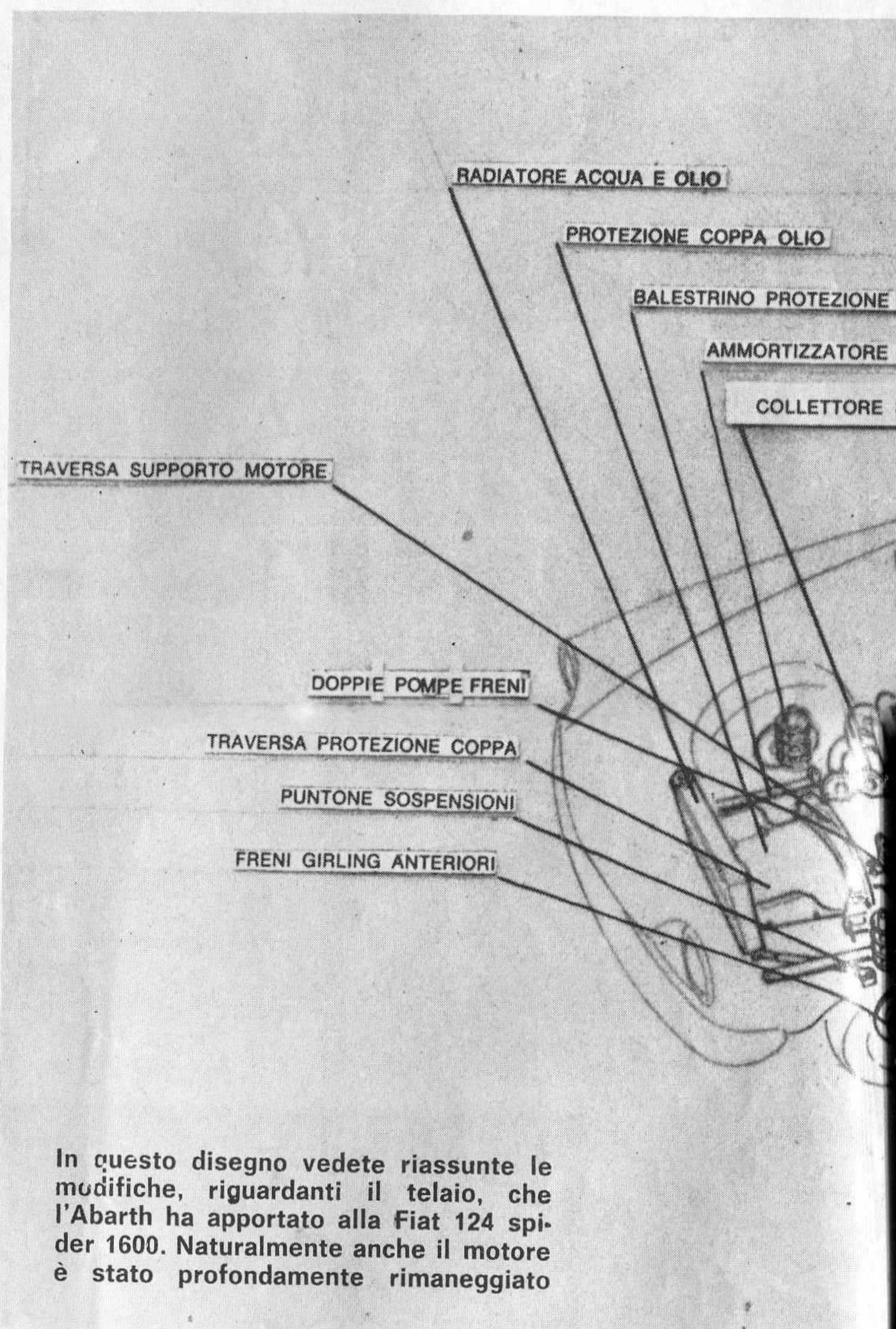
CONTINUAZ. DA PAGINA 9

modello veramente ideale; questo lo si avrà con ogni probabilità soltanto all'apparire della serie 128 sportiva più accesa, cioè quella con carrozzerie Bertone e forse Pininfarina, con motore posteriore-centrale. Ed auguriamoci che i tecnici della Fiat sappiano puntare tutto su queste nuove costruzioni, con la massima tempestività.

Per ora, tuttavia, il cavallo di battaglia è la 124 Spider e, dopo l'acquisto dell'Abarth da parte della Fiat, è nelle officine di Corso Marche che si è insediato il reparto-rally, una specie di distaccamento per queste costruzioni, che si vale della collaborazione Abarth per le modifiche ai telai, le revisioni, la messa a punto dei motori, eccetera.

preparatori che lo desiderassero. Comunque, questa è una innovazione assai importante e pregevole, in quanto per la prima volta, concentrando tutto sull'Abarth, si può avere una completa fornitura Fiat di tutte le parti speciali per una elaborazione così intensa.

E proprio in questi giorni l'Abarth aveva diffuso il primo comunicato, annunciando la nuova attività ed indicando anche le prime forniture, con tanto di prezzo: un pistone completo L. 18.000, una valvola speciale L. 8.900, una biella alleggerita L. 39.000. Perciò la prima domanda che facciamo al direttore generale della Casa dello Scorpione, dott. Avidano, è proprio rivolta a conoscere il costo globale della trasformazione. Una risposta precisa è impossibile per il momento, essendosi soltanto all'inizio di questa «ope-



In questo disegno vedete riassunte le modifiche, riguardanti il telaio, che l'Abarth ha apportato alla Fiat 124 spider 1600. Naturalmente anche il motore è stato profondamente rimaneggiato

L'occasione è stata propria alla Casa dello Scorpione per affrontare una nuova attività, quella dell'approvvigionamento e della fornitura ai clienti di tutte le parti necessarie alla preparazione. Ecco, perciò, che recandoci all'Abarth otteniamo il duplice scopo di far luce sulle caratteristiche tecniche e funzionali della 124 Spider e di indicare a quanti sono interessati come si può preparare questa vettura per il rally.

Fatto abbastanza strano è che l'Abarth non esegue la trasformazione per conto dei clienti, cosa che potrebbe fare con grande competenza e con bassi costi, partendo dal nuovo privo delle parti non utilizzabili; ma fornisce soltanto il materiale necessario alle elaborazioni, prestandosi anche a dare tutti i suggerimenti e consigli necessari ai

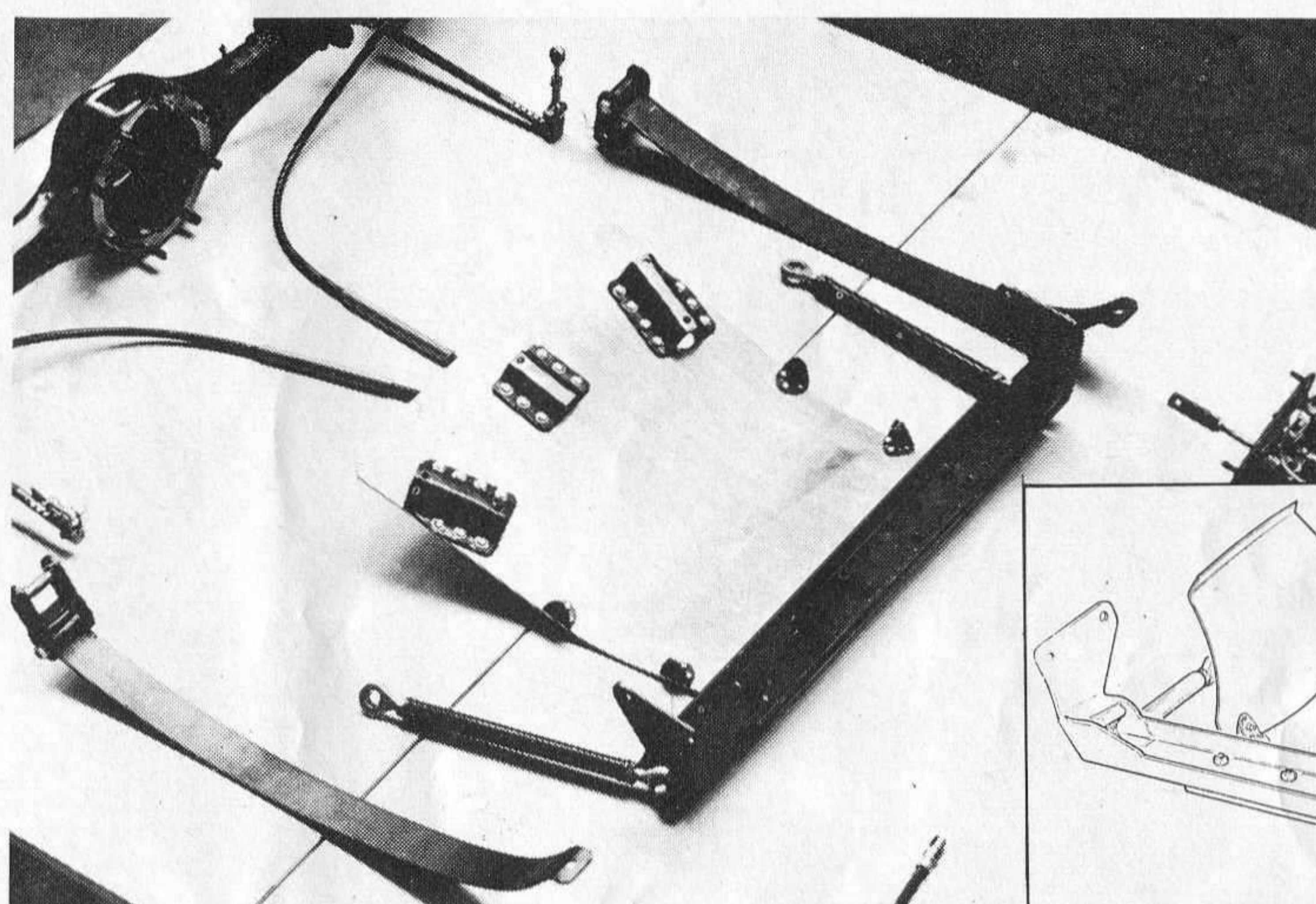
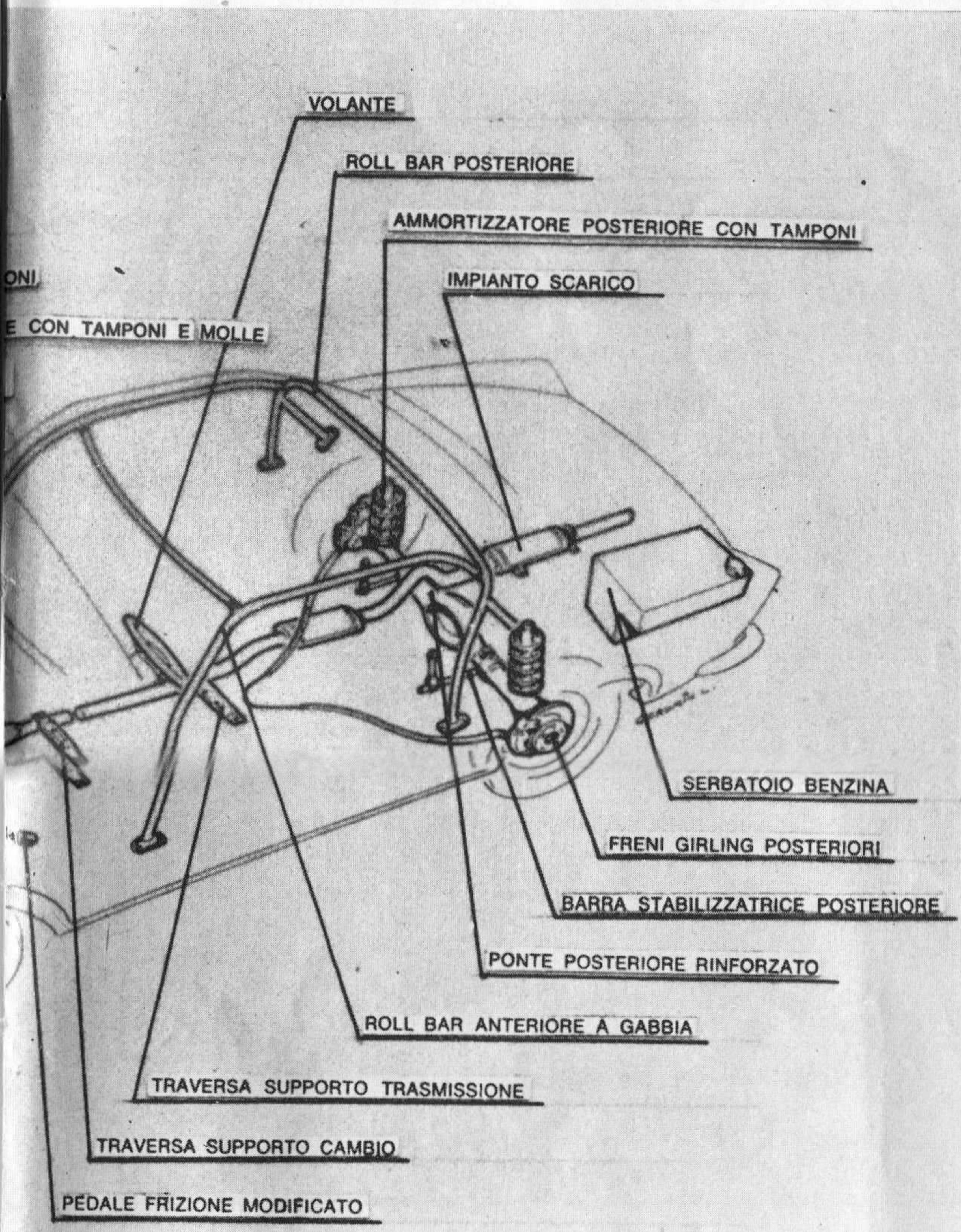
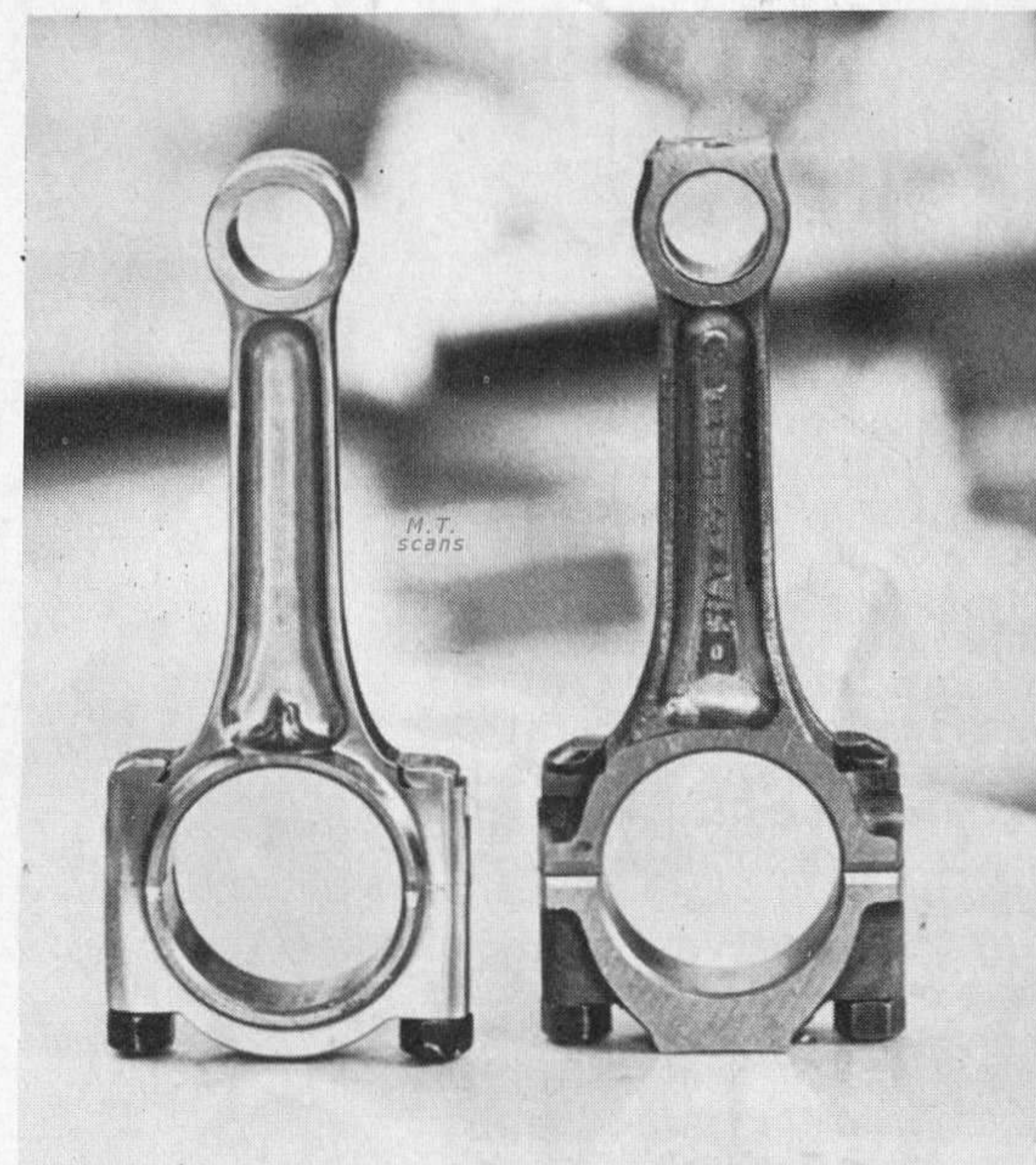
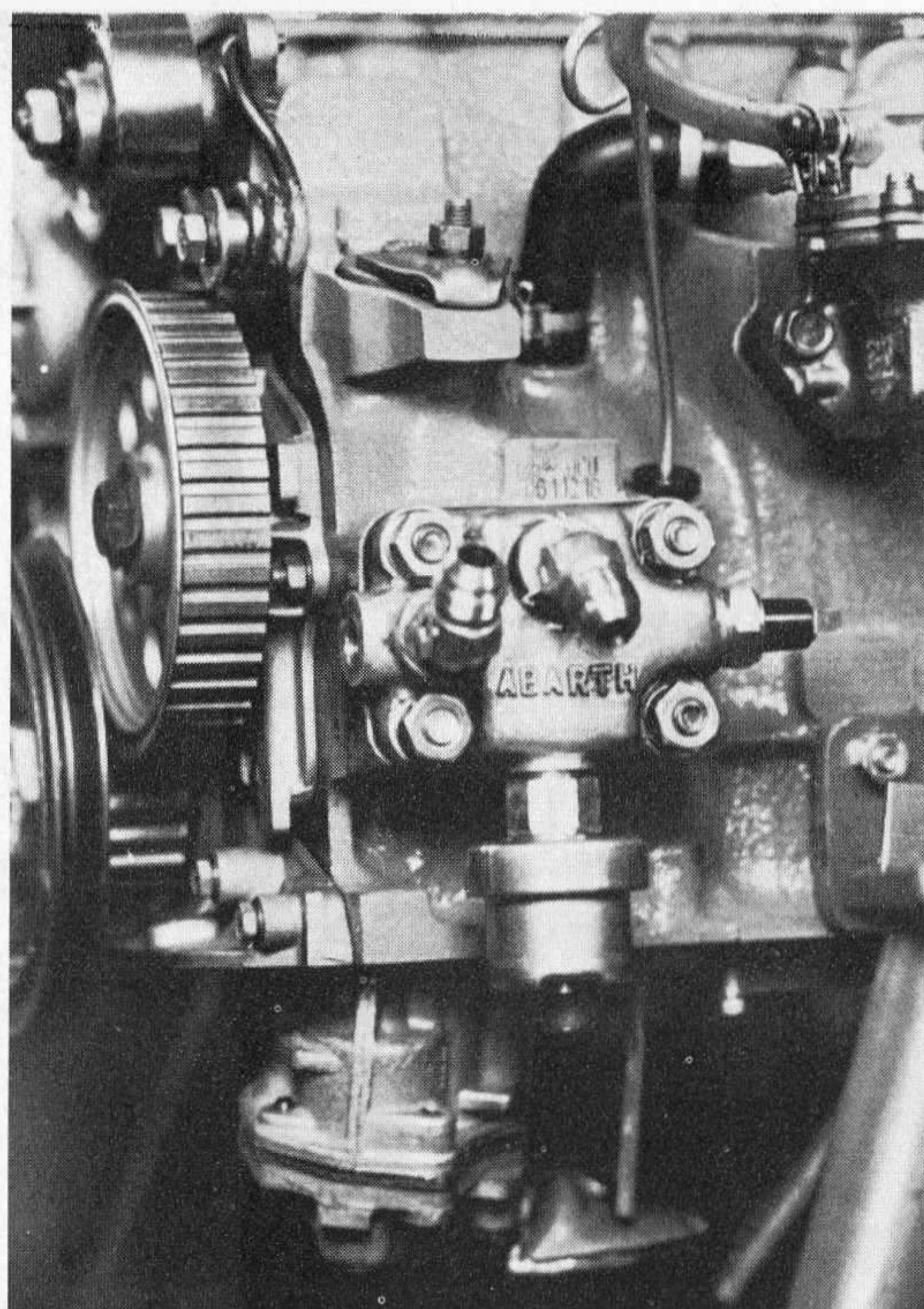
razione rally»; nondimeno, si può valutare sulle 300.000-350.000 lire il costo di tutte le parti necessarie all'elaborazione del motore e a 550.000-600.000 lire quelle per la parte telaio.

Per cominciare dal motore, con le illustrazioni che l'ing. Jacoponi ci fornisce, ecco che le parti più importanti si riassumono nei gruppi pistoni - bielle - valvole - camme - collettori. I pistoni sono stampati in lega leggera dalla Mondial, con un peso di circa 140 gr inferiore all'originale. Di ottimo disegno, hanno un mantello sensibilmente ridotto a lato spinotto, sacche valvole più approfondite sul cielo e segmenti originali, oppure con segmentatura con carichi alleggeriti. Naturalmente con alesatura normale, di 80 mm, e con maggiorazione, che è di 80,2 mm.

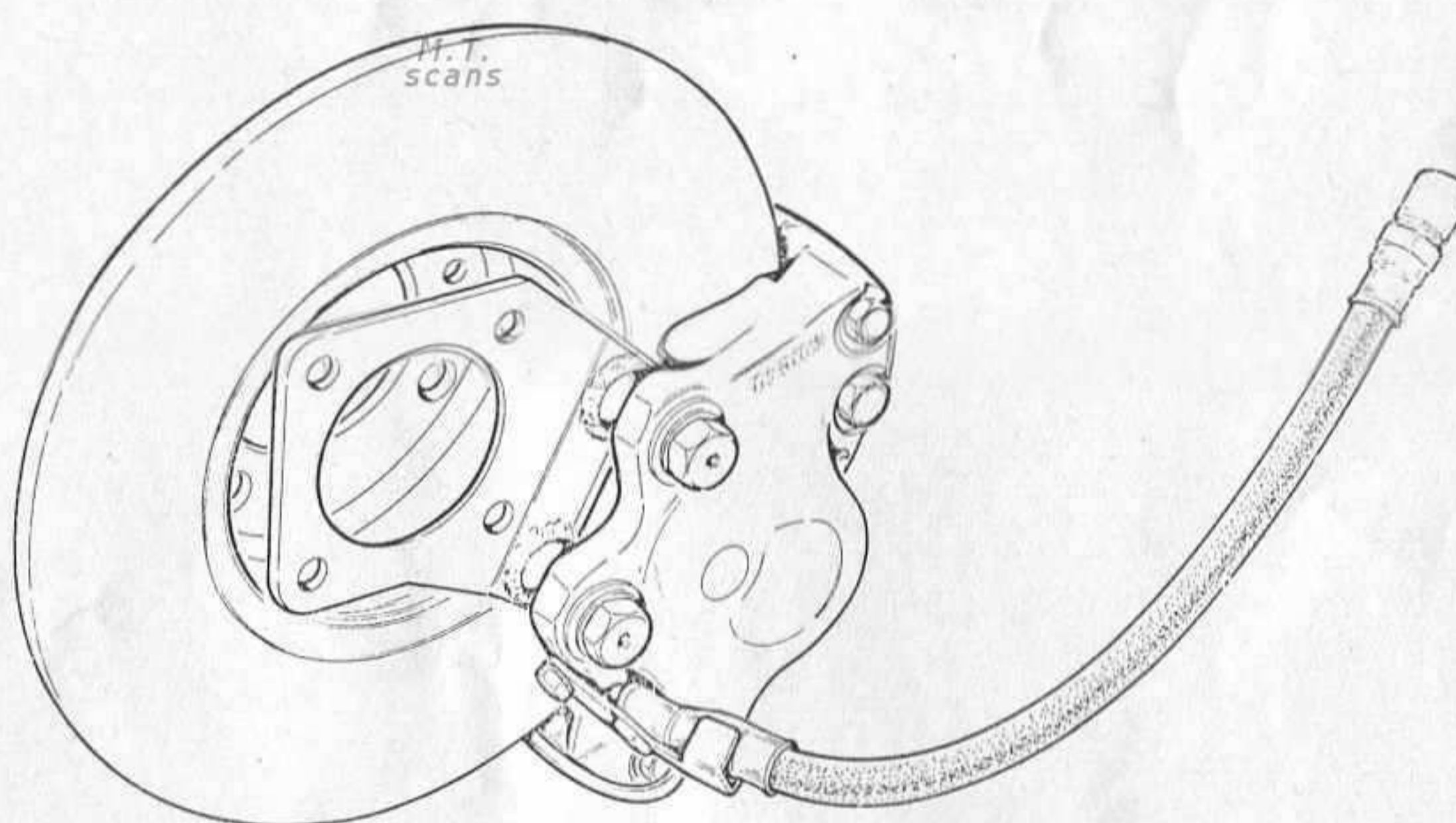
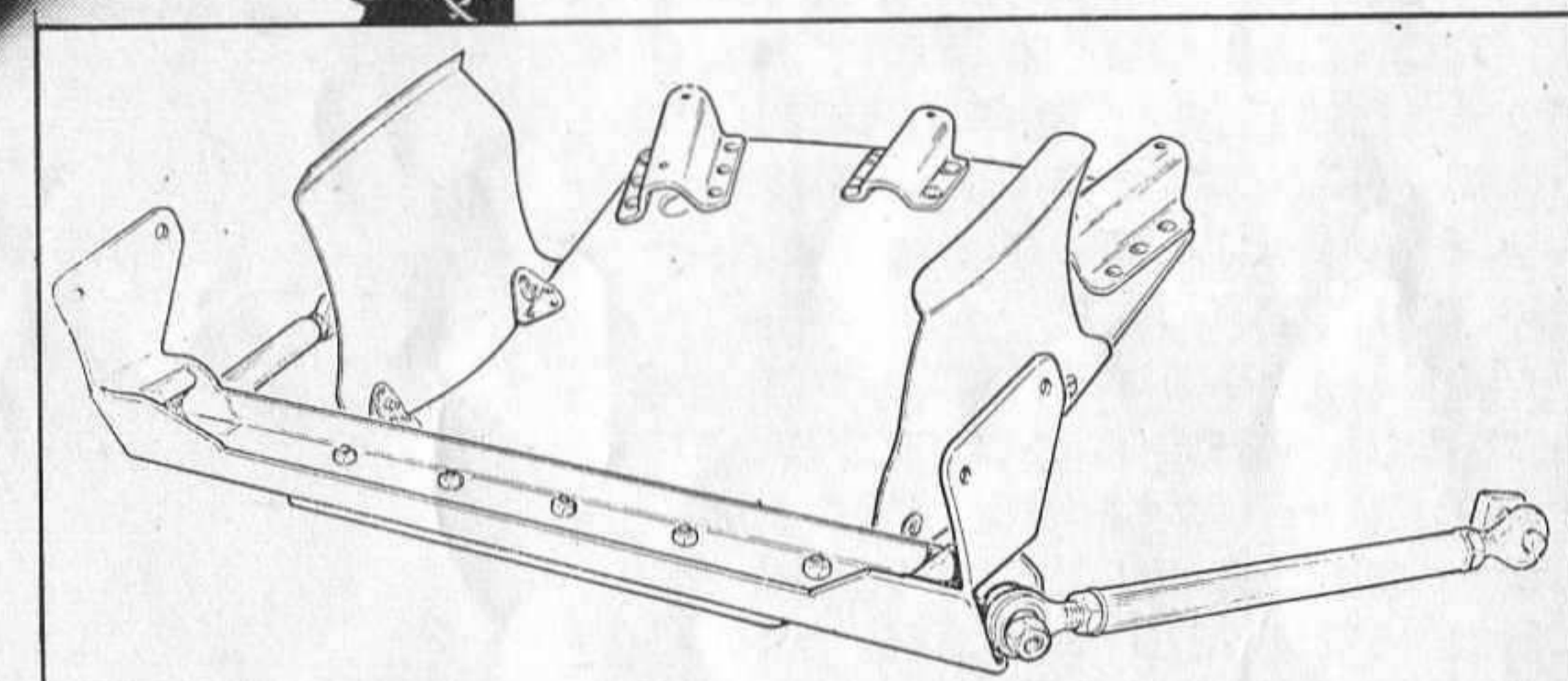
Le bielle partono dall'originale di serie e vengono opportunamente fresate e lucidate nelle officine dell'Abarth, ottenendone un alleggerimento di circa 115 grammi. Chi ha presente il disegno della biella originale, sa della forma a taglio netto in corrispondenza del piede, che qui viene arrotondato, mentre il fusto viene soltanto levigato, per evitare inneschi di rotture, e la testa viene alleggerita sotto i cappelli. L'albero motore resta invariato, come pure non si richiedono interventi per il basamento e la testata, salvo qualche ulteriore lucidatura dei condotti a cui provvederà l'elaboratore. Molti interventi per la distribuzione, con valvole speciali, in «Nimonic», che però ripetono, salvo la curvatura del fungo, il disegno di quelle di serie, per poterne favorire il mon-

con una piastra o distanziale del filtro esterno, allo scopo di avere le bocche d'ingresso e d'uscita delle condutture dirette al radiatore dell'olio, che è incorporato come scambiatore di calore con quello dell'acqua. Inoltre, s'è allestita una speciale coppa, più bassa, con due allargamenti esterni, allo scopo di conservare la stessa capacità d'origine, ma con maggiori ripari; anche il pescante è stato ridotto.

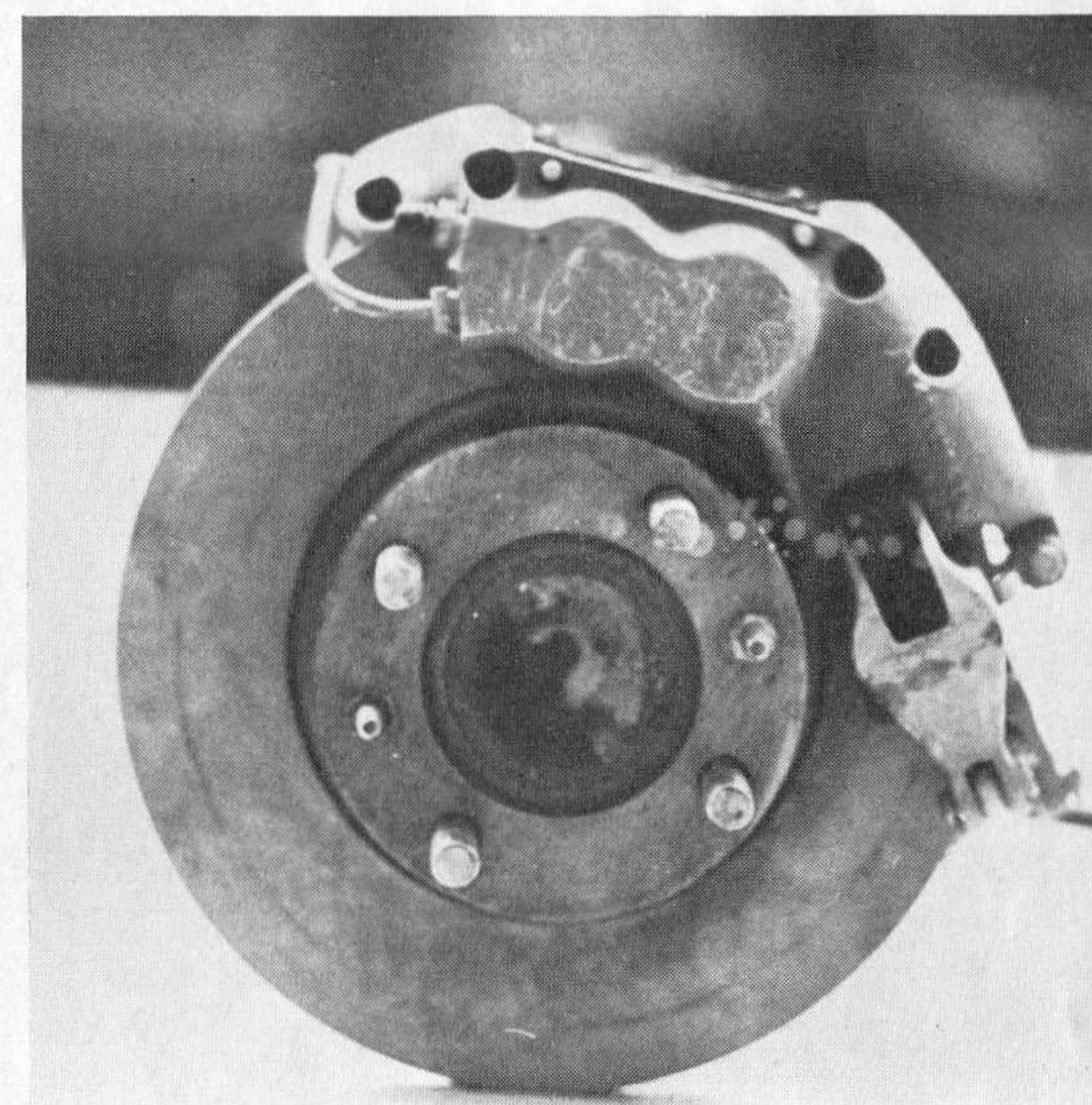
La trasmissione, a parte il montaggio della coppia conica 8/43 in luogo di 10/43, conserva lo stesso cambio e lo stesso ponte di serie; ultimamente, però, le vetture ufficiali della Fiat hanno impiegato alternativamente anche cambi Colotti con rapporti ravvicinati e con innesti frontali, oltre al differenziale autobloccante. Queste parti non sono previste dall'Abarth ed il clien-



In alto a sinistra, i raccordi per il radiatore sistemati al posto del filtro-olio. A destra, a confronto una biella di serie con una alleggerita. Sotto e a sinistra, lo slittone anteriore in avional ed i puntoni di irrigidimento



Anteriormente e posteriormente la Fiat 124 spider preparata da rallies dall'Abarth monta dischi e pinze della Girling. Nella foto, un freno posteriore



Sotto, un motore in fase di montaggio. Con la nuova coppa dell'olio, più bassa, anche il pescante è stato modificato. La potenza si aggira fra i 147 ed i 150 CV, con ottimi valori di coppia

taggio senza modifiche alla testata. Quindi, stessi diametri e stessi steli, con maggiore resistenza alle alte temperature e maggiore leggerezza data dal materiale, mentre l'arrotondamento del fungo avviene con levigatura elicoidale. Il diverso diagramma di distribuzione viene ottenuto con alberi delle camme speciali, che partono dal greggio della produzione Fiat, per l'allestimento di eccentrici di disegno voluto. Quindi, si ha un collettore d'alimentazione con speciali lavorazioni e s'impiegano gli stessi carburatori 40 IDF di serie, ma elaborati dalla stessa Weber, per passare dal diffusore di 36 a quello di 44 mm, con l'aggiunta di trombette. Completamente rifatto è l'impianto di scarico.

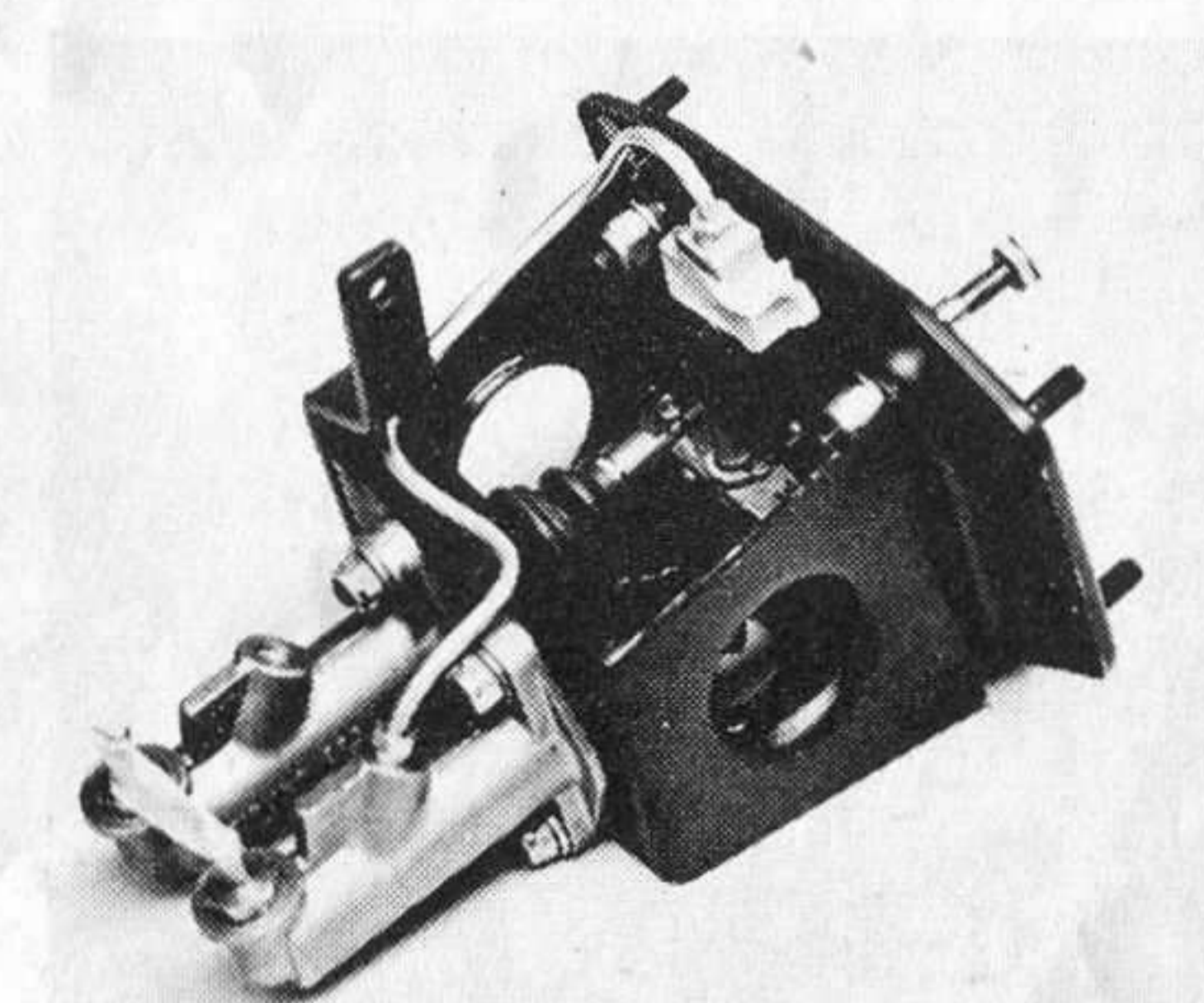
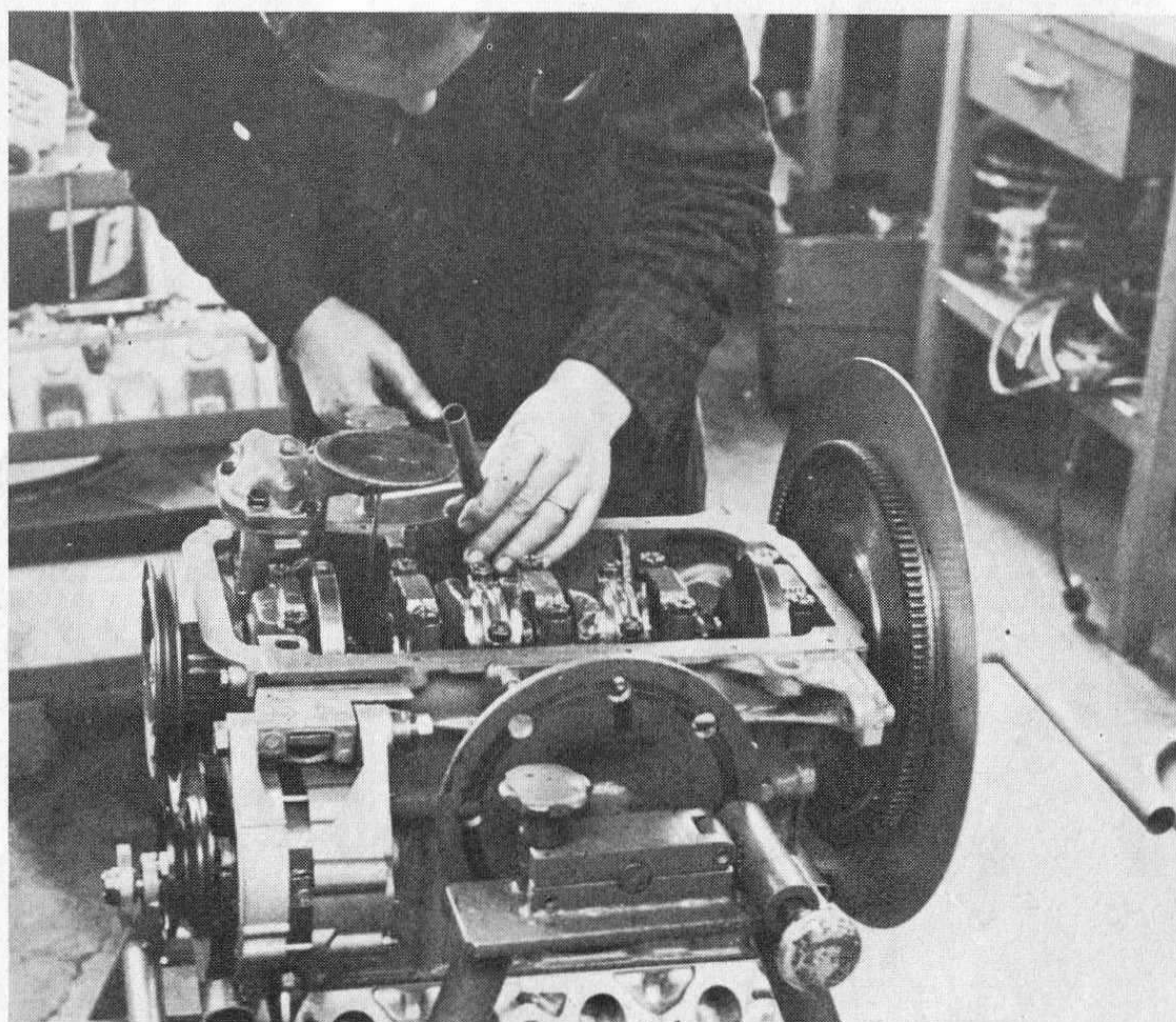
Infine, un intervento di rilievo è per la lubrificazione,

te potrà rivolgersi, per la propria elaborazione, direttamente allo specialista Colotti.

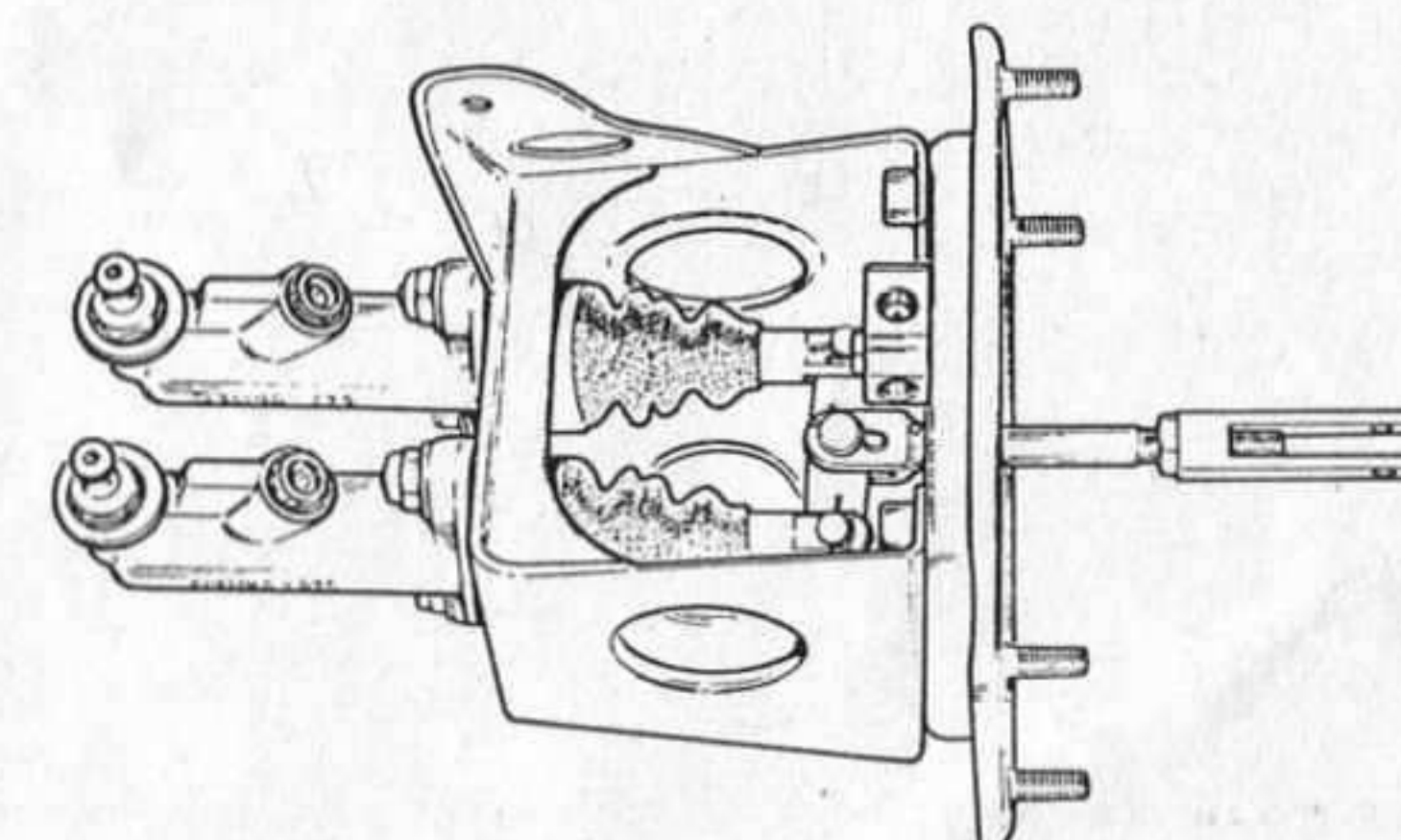
Le potenze ricavate, con rapporto di compressione a 10,5:1, sono di 147-150 cavalli a 7.000 giri, contro i 110 originari, e la stessa Fiat dichiara 155 CV DIN, con una coppia di 23 kgm a 6.000 giri, quindi con una curva di potenza abbastanza appuntita.

Per la parte telaio, ci affidiamo alle delucidazioni dell'ing. Colucci, uno dei migliori telaisti italiani, che si sta dedicando in questo periodo allo studio della 1800 da rally 1973. L'impegno, qui, è uno solo: irrobustire, irrobustire e ancora irrobustire le strutture, se perfino all'ultimo Rally di Montecarlo s'è avuto un cedimento di un ponte ed al-

CONTINUA A PAGINA 12



Del tutto nuova la doppia pompa dei freni, di marca Girling, utilizzata dall'Abarth, che vedete nella foto e nel disegno sotto.



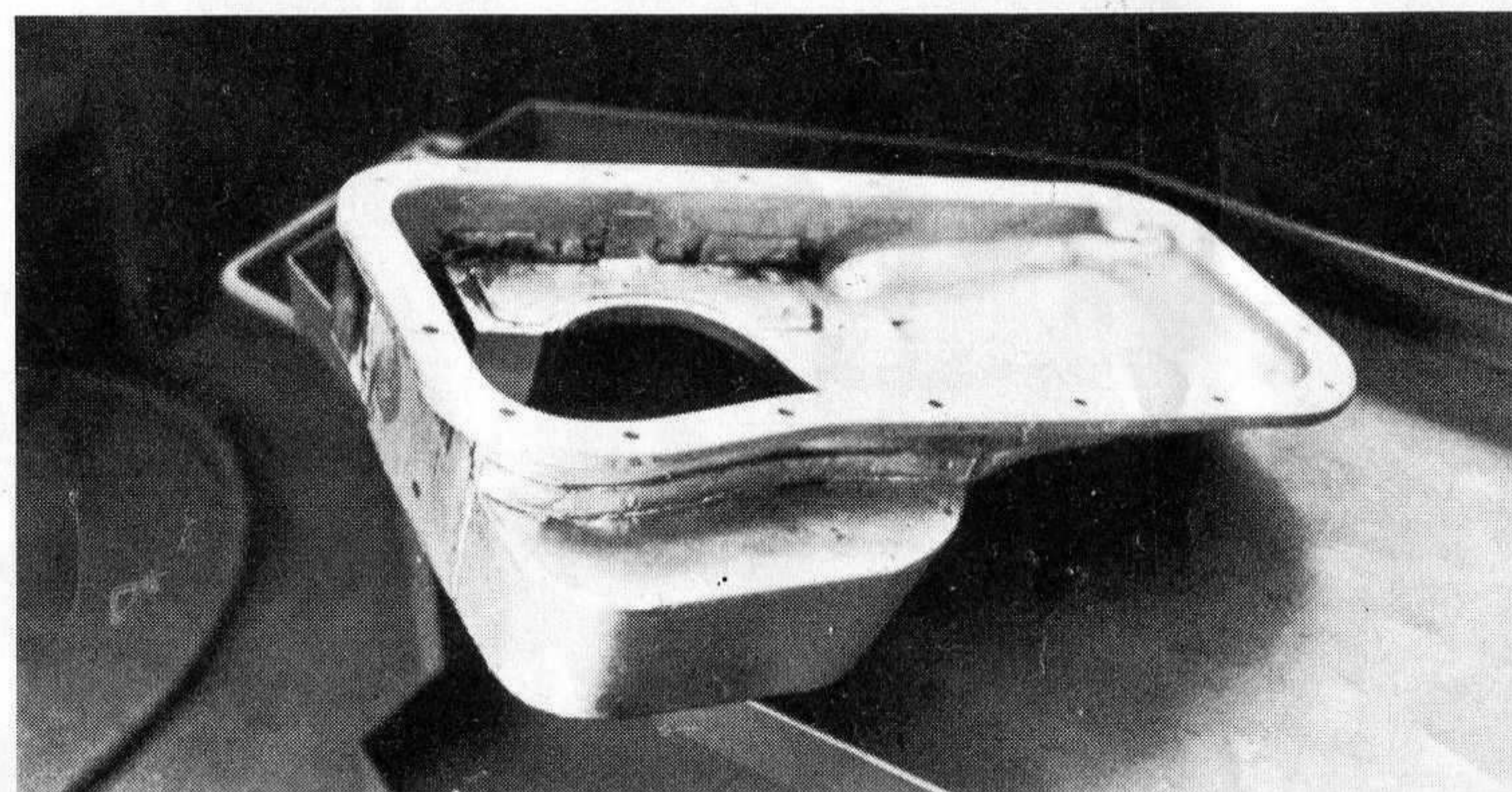
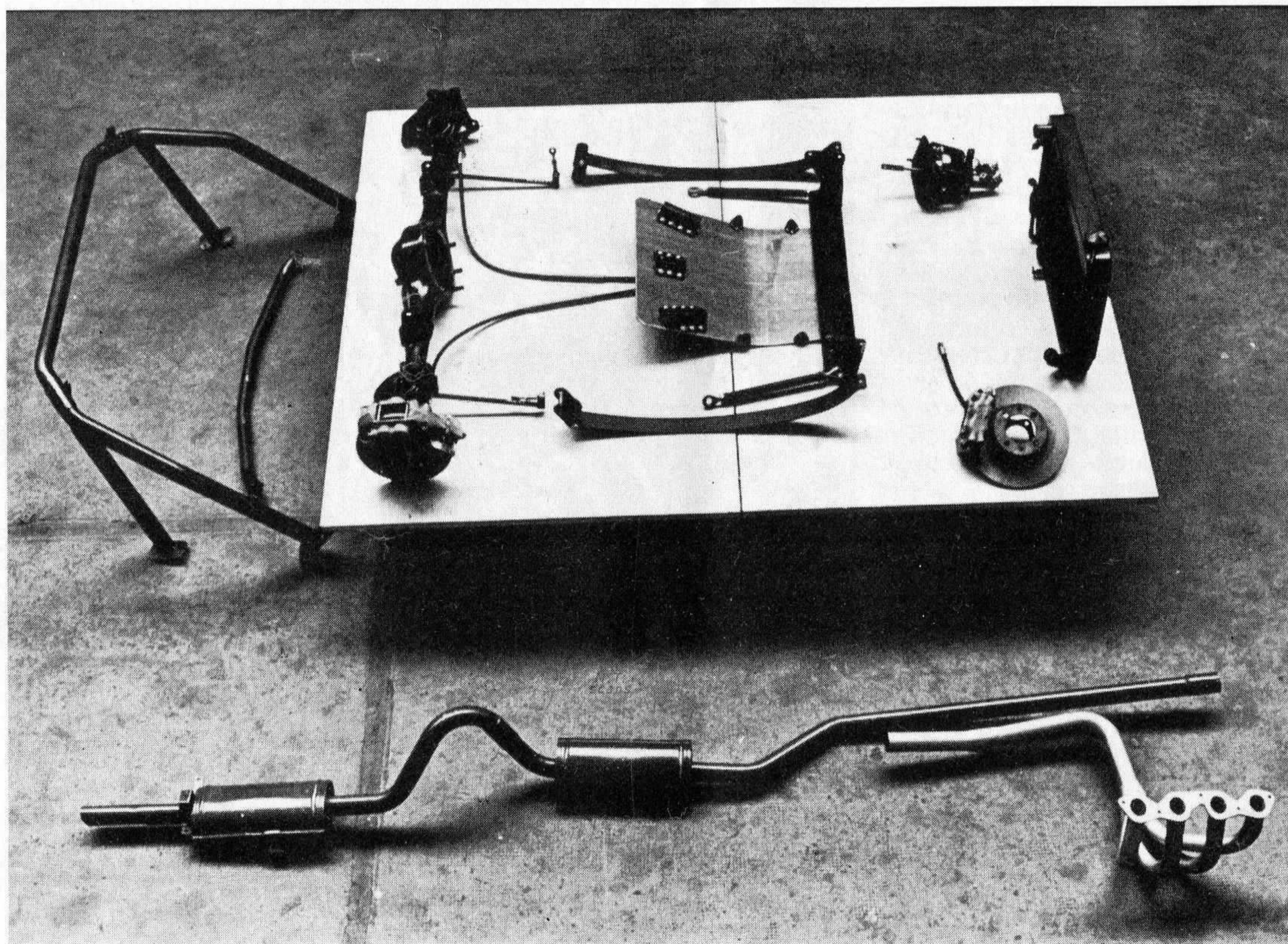
Lo scorpione da rally

CONTINUAZ. DA PAGINA 11

tri guai minori. A questo scopo, l'Abarth fornisce una speciale traversa di elevata rigidità per il supporto del motore, più due traversini per cambio e trasmissione. Quindi, un'altra traversa di elevata robustezza si ha in posizione anteriore più avanzata, con scudo in «avional» per la protezione della coppa dell'olio.

Alle due estremità di questa traversa sono stati aggiunti anche due puntoni, con giunti sferici, che si collegano ai triangoli inferiori della sospensione, allo scopo di irrigidire tutta la parte bassa della sospensione, senza intervenire sul cinematismo. E lateralmente, ai fianchi della coppa, s'aggiungono due balestrini di protezione. Assai rinforzato è tutto il ponte posteriore, con scatolature di elementi d'acciaio e con lavorazioni rimarchevoli, per gli attacchi e per i punti di fissaggio dei gruppi molla-ammortizzatore. Da notare che si preferiscono i freni a disco Girling a tre cilindretti e pinza flottante sulle quattro ruote: naturalmente con doppia pompa.

Molle, ammortizzatori e tamponi vengono forniti con le volute tarature, per dare più rigidità al molleggio ed un assetto alla vettura più alzato. Si gioca sulle barre per dare un comportamento me-



Sopra, in evidenza le parti modificate del telaio della 124 spider preparata da rallies. Al centro, la protezione del motore con le due balestrine laterali. In primo piano, il nuovo impianto di scarico. Il collettore è 4-1

A sinistra, del tutto nuova anche la coppa dell'olio, più bassa e con due abbondanti sacche ricavate lateralmente per mantenere la medesima capacità di lubrificante della coppa originale

no sottosterzante alla macchina e per avere un sovra-sterzo accettabile: barra stabilizzatrice anteriore più piccola, da 20 a 17-18 mm, ed una barra di 14 mm posteriore. Il tutto viene completato dalla consegna d'un serbatoio maggiorato, con capacità di 65 e più litri, da sistemare nel vano bagagli, da uno speciale radiatore contenente lo scambiatore di calore per l'olio, e da un «roll-bar» regolamentare di ottima esecuzione.

Questa è la somma delle parti che l'Abarth costruisce o elabora per la trasformazione della Fiat 124 Spider in vettura da Rally, Gruppo 4, di rango internazionale; e questa è anche la somma delle parti che può fornire alla clientela votata a questa specialità, per soddisfare alle richieste, soprattutto internazionali, con la produzione di serie di 50 unità per ogni particolare. E naturalmente, per quel che attiene il motore, ogni elemento vale anche per l'elaborazione della 124 Sport Coupé e della Berlina 125.

E' certo una trasformazione impegnativa e relativamente onerosa, se ci si avvicina al milione di lire per le sole parti necessarie, con spese di esecuzione dello stesso tenore e con tutte le attrezzature, che vanno dai sedili speciali anatomici, ai fanali, alla strumentazione eccetera. Una trasformazione che fa seriamente pensare alle strutture delle vetture d'oggi ed alle forme di esasperazione tanto della formula di gara, quanto dello schema generale dei regolamenti tecnici.



Ha cambiato faccia la BRM (è la P. 180)

LONDRA - La BRM P180 ha svolto le prime prove in circuito a Silverstone, il 17 febbraio, pilotata da Beltoise e da Ganley (era presente anche Gethin, ma si sentiva influenzato). La vettura ha una forma radicalmente nuova, con radiatori posteriori. Il motore è completamente racchiuso nella carrozzeria, l'abitacolo è molto fondo, con parti trasparenti molto inclinate. Il muso visto di profilo è sottile, arrotondato visto di fronte, un poco come quello della Kaiman V. Motore e cambio sono praticamente immutati, in rapporto allo scorso anno. I primi tempi in prova sono stati lenti, perché la pista era in parte umida. E' possibile che la vettura debutti alla Corsa dei Campioni, ma più probabile che lo faccia al G. P. di Spagna.

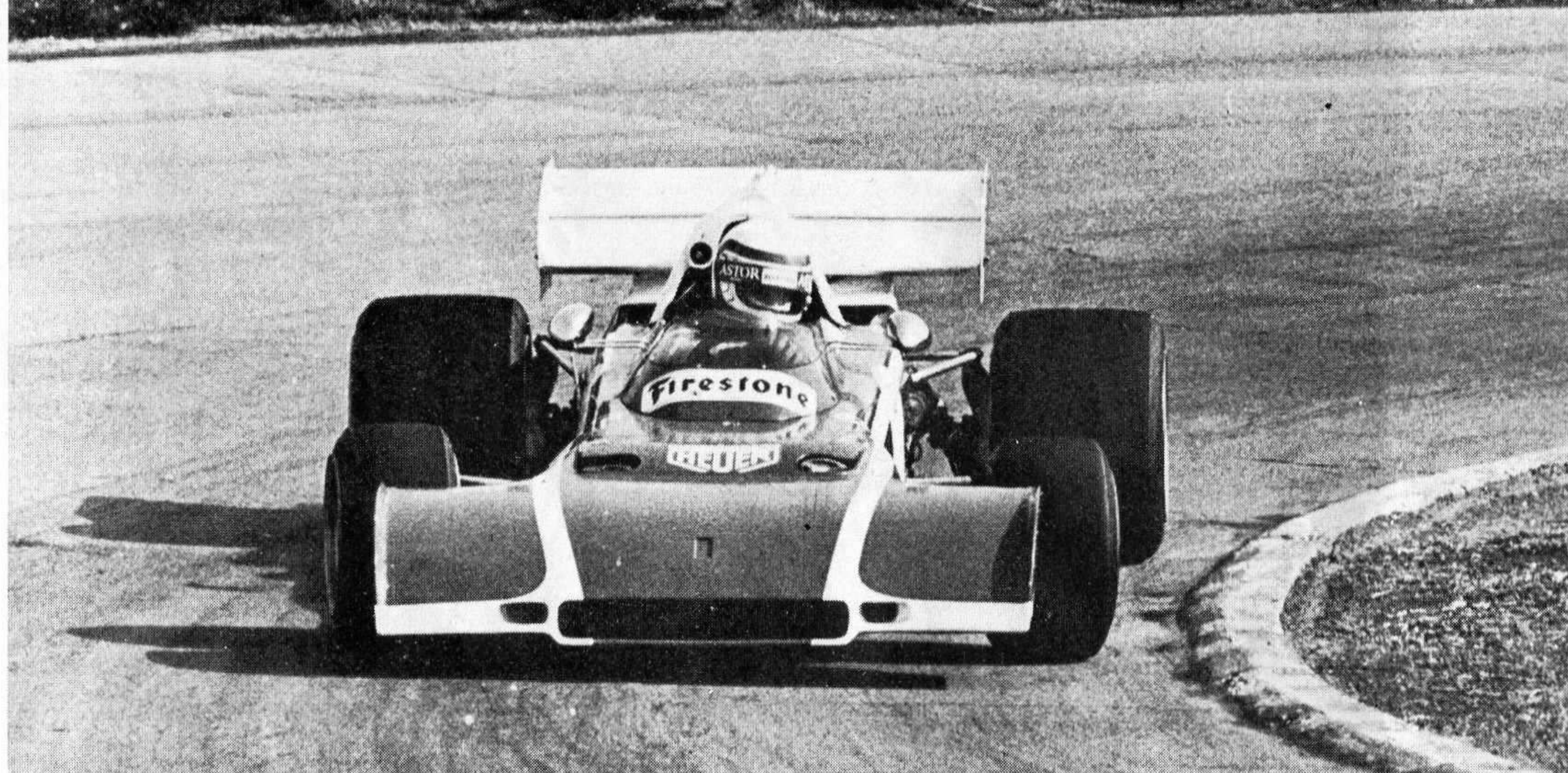
A Silverstone c'era anche la Chevron F. 2, che ha lati angolosi, un poco come la Surtees. La piloterà Gethin e sarà patrocinata dalla Castrol.



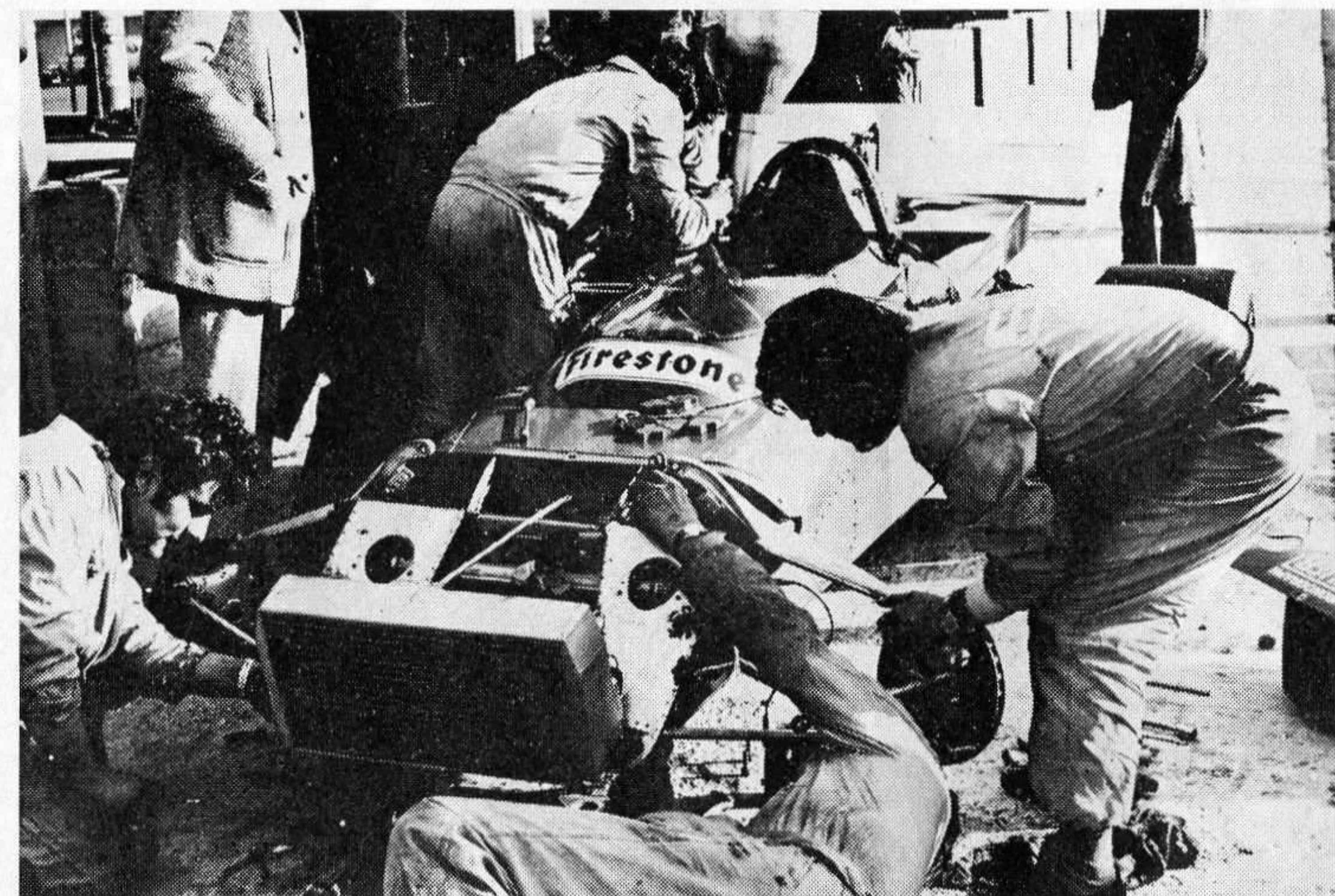
Jackie Ickx ascolta... lontano. In mancanza di una conchiglia marina, va bene anche una presa d'aria per i dischi anteriori

Più veloce a ROMA la (quasi) B. 3 ai «baffoni»

Due anni dopo la FERRARI si adegua



Clay alle prese con il tornantino. Molto bello il nuovo muso, cui le decorazioni bianche danno un'aria definitiva. Però, quel muso lo abbiamo già visto da qualche parte, su un'altra vettura rossa, una F. 2...



I tecnici al lavoro in una delle numerose verifiche all'avantreno della nuova versione della Ferrari F. 1, che forse non è ancora definitiva

e compaiono le nuove sospensioni anteriori

SPECIALE PER AUTOSPRINT

VALLELUNGA - In attesa di trasferire l'attività a Fiorano (che tra una decina di giorni sarà stato completato e presentato alla stampa) la Ferrari ha compiuto una serie di prove con tecnica da laboratorio, all'autodromo di Vallelunga. Da martedì pomeriggio a giovedì sera hanno girato il prototipo e la F. 1 con differenti obiettivi di verifica; i piloti convocati erano Ickx, Regazzoni e Merzario che si è allenato sul prototipo giungendo a tempi interessanti per l'autodromo romano.

Più complesso il lavoro della F. 1: la macchina usata per il test è la ultima versione della serie B, quella '72 cioè, che ha usato Regazzoni in Argentina. I problemi da risolvere erano quelli delle vibrazioni, ancora presenti anche se molto ridotte rispetto allo scorso anno, e delle modifiche da apportare all'avantreno che sembra essere il punto più debole della macchina italiana. Con obiettivi tanto importanti, la schiera dei tecnici era notevole, comprendendo gli ingegneri Colombo, Forghieri e Caliri; la presenza di tanti responsabili non è valse a raccogliere molte informazioni, visto che l'ordine era quello di tacere. Ed a tacere soprattutto Forghieri è stato molto bravo.

I test, proprio perché svolti con spirito da laboratorio, si sono succeduti con la variazione continua di elementi e controllo dell'effetto ottenuto: molle, ammortizzatori, bracci ed attacchi di barre e sospensioni anteriori sono stati variati in numerose combinazioni, arrivando a risultati chiaramente soddisfacenti che si sono concretizzati in un 1'09"2 che è il miglior tempo mai ottenuto sulla nuova Vallelunga. Naturalmente era presente anche la Firestone che è impegnata ad aiutare i ferraristi nella soluzione dei loro problemi: poiché è stabilito che le coperture della Casa americana danno risultati migliori su altre macchine della schiera F. 1, piuttosto che sulle Ferrari, l'impegno è quello di trovare una soluzione di profilo e costruzione che possa aiutare i tecnici della Ferrari ad annullare anche le ultime vibrazioni rimaste.

Si sono provati pneumatici di pro-

filo differente, lasciando le mescole tradizionali, e si sono anche controllati i comportamenti della ruota in corsa applicando una cinepresa alla parte bassa della scocca. Per rendere i risultati più precisi, le gomme avevano una profilatura interna bianca di riferimento molto utile per l'analisi dei risultati dei films. Queste prove erano dirette dal geometra Ardizzone delle «esperienze» della Fiat.

La novità più appariscente dei tre giorni di Vallelunga è stato il nuovo musetto tipo Tyrrell per la F. 1. Le prove sono state positive e, anche se i tempi non sono stati molto diversi

renatura del passaggio aria tra scocca e ruota.

I tecnici della Ferrari adottano le molle e gli ammortizzatori interni sull'avantreno, proprio per ridurre le fonti di turbolenza in questa zona. Con la nuova soluzione aerodinamica questo sforzo tecnico potrebbe essere reso inutile, come dimostrò la stessa Tyrrell di Stewart che ricorre ad una soluzione semplice e tradizionale per la sospensione anteriore, godendo dei vantaggi del musetto largo.

Ci auguriamo che le modifiche sperimentate a Vallelunga abbiano realmente risolto gli inconvenienti dell'avan-

stesse gomme, che poi si ferma per la rottura di una molla-valvola. Non ci sono tempi di rilievo. Mercoledì mattina, con un bel sole e vento più calmo del giorno precedente, alla troupe si è aggiunto anche Regazzoni che comincia subito a girare con la F. 1, mentre Ickx prende il prototipo rimesso a posto durante la notte. La giornata è molto intensa, con tutte le prove che si è detto, e nel pomeriggio, quando Merzario riprende a condurre il prototipo, Ickx e Regazzoni si alternano sulla F. 1 e segnano rispettivamente 1'09"2 e 1'09"6. Verso sera il motore della F. 1 cede alla curva

go e gomme di nuovo profilo segna una serie di tempi al di sotto del 1'10", fino a toccare nuovamente 1'10"9"2 del giorno prima. Poi è la volta di Regazzoni che conferma il buon livello generale raggiunto dalla macchina. Merzario, che ha insistito a lungo col prototipo, compiendo anche dei testa-coda, approfittando del fatto che vengono montate gomme morbide e di profilo più basso, riesce a compiere per tre volte il giro in 1'11"5 che è il migliore dei tre giorni per questa macchina.

Gabriela Noris

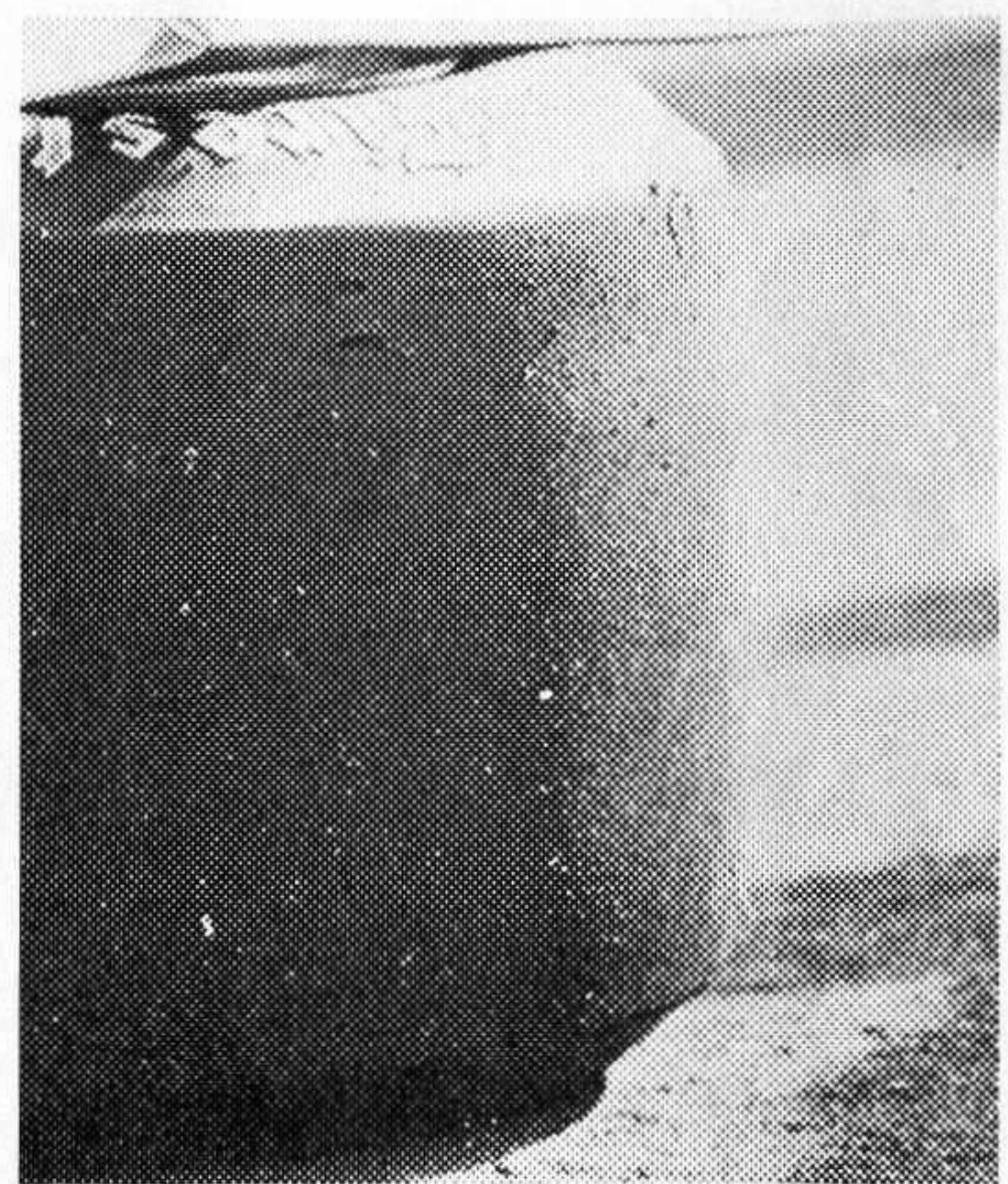


Eccolo il «Kissinger» di Maranello, l'ing. Colombo, a colloquio con Regazzoni. A destra: uno dei tanti pneumatici Firestone (questo a profilo bassissimo) utilizzati nelle prove romane della Ferrari. La squadra è partita martedì per Kyalami per delle prove con l'ingegner Forghieri e Regazzoni

da quelli ottenuti con la soluzione tradizionale, forse per le caratteristiche della pista romana, è pur vero che non si è avuto nessuno degli inconvenienti che l'applicazione di frontali di questo tipo può portare all'inizio. Non è quindi da escludere che il nuovo musetto venga ripreso, anche stabilmente, considerando che su alcune piste i suoi vantaggi sarebbero innegabili. Muso largo vorrebbe dire, oltre ad un vantaggio estetico (che ai fotografi non spiace mai!) anche la ca-

treno Ferrari, e lo si saprà presto con le prove sudafricane di questa settimana. Ma se ciò non fosse, alla Ferrari si potrebbe prendere in considerazione di intervenire anche sull'avantreno, come è già stato fatto con il posteriore e tornare agli schemi più classici e semplici che i progressi nell'aerodinamica oggi consentono.

In breve la sintesi delle tre giornate è la seguente: mercoledì arrivano Ickx e Merzario ma è solo il comasco a compiere una quindicina di giri sul prototipo reduce da Daytona, e con le



dei Cimini, quando è alla guida Ickx, e i meccanici dovranno lavorare sera e mattino per cambiare il propulsore e fare una revisione completa della macchina. Il muso nuovo, provato a lungo, ha lasciato molto soddisfatto l'ing. Forghieri.

Giovedì mattina, con la F. 1 ancora ferma, sono Ickx e Merzario ad alternarsi alla guida del prototipo. Nel pomeriggio Ickx riprende le prove della F. 1 per primo perché deve ripartire presto per raggiungere la moglie in montagna: col nuovo muso lar-

Anche SURTEES si dimette dalla G.P.D.A.

Dopo lunghe riflessioni, John Surtees ha diramato un comunicato in cui annuncia di avere presentato le dimissioni alla GPDA. Pur intendendo continuare a partecipare alle corse, ritiene di potere contribuire allo sport automobilistico in modo più efficace per il tramite della sua appartenenza all'Associazione dei Costruttori di F. 1, restando così indipendente e non più legato agli orientamenti di Ginevra.

«La mia decisione — spiega John — non si riflette assolutamente in modo negativo su Nick Syrett che, con la sua vasta esperienza dello sport motoristico è una scelta ideale quale segretario della GPDA».

Questo è un nuovo atto della crisi dell'Associazione Internazionale Piloti. Bonnier adesso è contestato un po' da tutti. Lo si accusa anche di non essere molto conciliante. E rappresentare solo un gruppo di piloti. Anche Ickx come ricorderete è fuori dalla GPDA. Che presto dovrebbe avere, col direttore Syrett, un comitato di Presidenza, giubilando Stanley, il patron BRM finora segretario (e invisso a molti piloti).

Questa nuova CAPRI ha 300 cavalli



A sinistra, Galli fa del suo meglio per mettere alla frusta l'assetto della Tecno-Martini. Sopra, al centro, l'ing. Bocchi, «consulente» della Tecno - Pederzani

Continuano le prove a MODENA

La TECNO troppo positiva

MODENA - Venerdì 18 febbraio ore 14. Si è sparsa la voce, come un fulmine, che la Tecno-Martini F. 1 proverà nel pomeriggio con Nanni Galli. Alcune centinaia di persone sono già presenti un'ora prima, mentre molti scolari delle medie hanno marinato la scuola per vedere, dicono, «l'anti Ferrari».

Finalmente, arriva poco dopo le 14, ora prevista per l'apertura dell'Autodromo, il «quasi» DS e PR della Tecno, Cremonini che fa da punta avanzata al grosso della spedizione. Poi alla spicciolata arrivano tutti, Galli compreso; manca solo il vero DS, Yorke. La troupe dei meccanici è capitanata dal solito Magdalo che si dice contento delle ultime prestazioni, al banco, del boxer bolognese. Dal mastodontico camion-officina della Tecno-Martini disegnato da Luciano Pederzani, scende dolcemente a terra la F. 1 bolognese-torinese.

benzina. I meccanici sono increduli. Si scoprirà che il serbatoio alla sinistra del pilota è pieno, ma che il galleggiante non «pesca» benzina; si ovvierà all'inconveniente riempiendo costantemente il serbatoio di destra, e i meccanici commentano «meglio che capiti in prova che in gara».

Nanni riparte, e improvvisamente un fumo azzurrigno che non fa presagire nulla di buono esce dai tubi di scarico di destra. Il pilota si ferma leggermente contrariato, ma Luciano Pederzani individua subito il guaio, un radiatore dell'olio perde una goccia di lubrificante che va a cadere proprio sugli scarichi roventi della F. 1.

E' presente alle prove anche il tecnico degli ammortizzatori Koni, l'ex-Alfa Romeo Siena, che sta controllando il comportamento sia degli ammortizzatori che dei pneumatici, e dopo un controllo, fa rilevare a Luciano che la macchina è molto «positiva» prova ne sia che la temperatura dei pneumatici è uguale sia al centro che ai lati, e che bisognerebbe alzare di 5 mm l'assetto posteriore, perché quando la macchina esce da una curva e il pilota da gas, questa si corica e la sospensione non sfrutta tutta la corsa, dando l'impressione che l'ammortizzatore vada a tamponare. Alzato l'assetto statico della vettura, Nanni continua a inanellare giri, mentre arriva il DS David Yorke direttamente da Torino, dove è stato a rapporto dai conti Rossi di Montelera.

Intanto Nanni si ferma ancora ai box e al neo acquisto della Tecno Ing. Bocchi (a dire il vero alquanto spaesato) fa rilevare qualche altra incongruenza nel comportamento della vettura che si cerca di rimediare chiedendo consiglio a Luciano Pederzani. L'esperienza del boss della Tecno è preziosa e Nanni riparte, ma la vettura, a dire il vero, non riesce a scendere da quel fatidico 52", tanto lontano dal record della pista (Amon, Ferrari, 48"9). Il comportamento anomalo della vettura bolognese lo si vede soprattutto all'uscita della curva che immette nel rettilineo davanti al box, il bravo Nanni deve metterci tutto il suo mestiere per far sì che la vettura che gli parte alle volte dietro e alle volte davanti resti in strada. Si fanno ancora correzioni alle barre posteriori, per cercare di rimediare agli «scodinzolamenti» della vettura, ma con scarso risultati. Intanto dallo scarico di destra si mette ad uscire fumo azzurrigno, che l'onnipotente Cremonini vuol far credere dovuto alla solita goccia che cade dal radiatore.

Ancora qualche fermata poi Nanni fa fermare il cronometro a 51"6, il tempo comincia a migliorare, ma ad un certo momento nel rettilineo opposto ai box, quando il pilota scala le marce, si vede una fumata un po' preoccupante; Nanni spegne il motore e arriva al box con la macchina muta, e dice che non è successo nulla, ma che è

scesa la pressione dell'olio e che è meglio controllare. Tutti d'accordo allora di caricare la macchina sul camion e ritornare a Bologna; si riprenderà l'indomani, sabato. I meccanici lavorano fino alle 24 e durante buona parte della mattinata: verranno cambiate le molle posteriori e montate altre più rigide, verrà aggiunto un paio di «baffi» al musetto per far restare più aderente il davanti, viene controllato anche il motore (ma nulla di preoccupante ha il cuore della monoposto bolognese), viene alzato anche il posteriore della macchina perché è troppo basso e via ancora, per provare.

Sabato mattina, bel tempo, ma appena arriva la Tecno-Martini con tutti i suoi al seguito si mette a piovere, e le prove con gran dispetto di tutti svaniscono, riprenderanno questa mattina, lunedì. Mentre si sta caricando la macchina sul camion, con Magdalo che manda tanti cari saluti a Giove Pluvio, il PR della Tecno, Cremonini,



LE CASTELLET - Nonostante la limitazione della cilindrata a cinque litri, ciò che esclude dal campionato europeo le «americane», e soprattutto le Chevrolet Camaro, l'Alfa e le sue GTAm quest'anno sembrano avere la strada sbarrata. Infatti la BMW ha ottenuto l'omologazione della versione alleggerita del suo coupé 3.0S, che eroga oltre 325 HP con un peso leggermente superiore alla tonnellata, e si parla con insistenza di una Opel Manta di 2800 cc (il motore è della Commodore) che sarebbe regolarmente commercializzata con 208 HP per kg 930, ciò che, dopo la preparazione per le gare, può dare 270 HP per meno di kg 900.

Comunque, la marca da battere resterà senza dubbio la Ford tedesca, se non altro all'inizio della stagione. Jochen Neerpasch ha svolto di recente

i cerchioni sono ormai di 15" pollici in modo uniforme, contro i 13" dello scorso anno. Il serbatoio dell'olio ora accanto a quelli del carburante ne vano posteriore, per ottenere una migliore ripartizione delle masse.

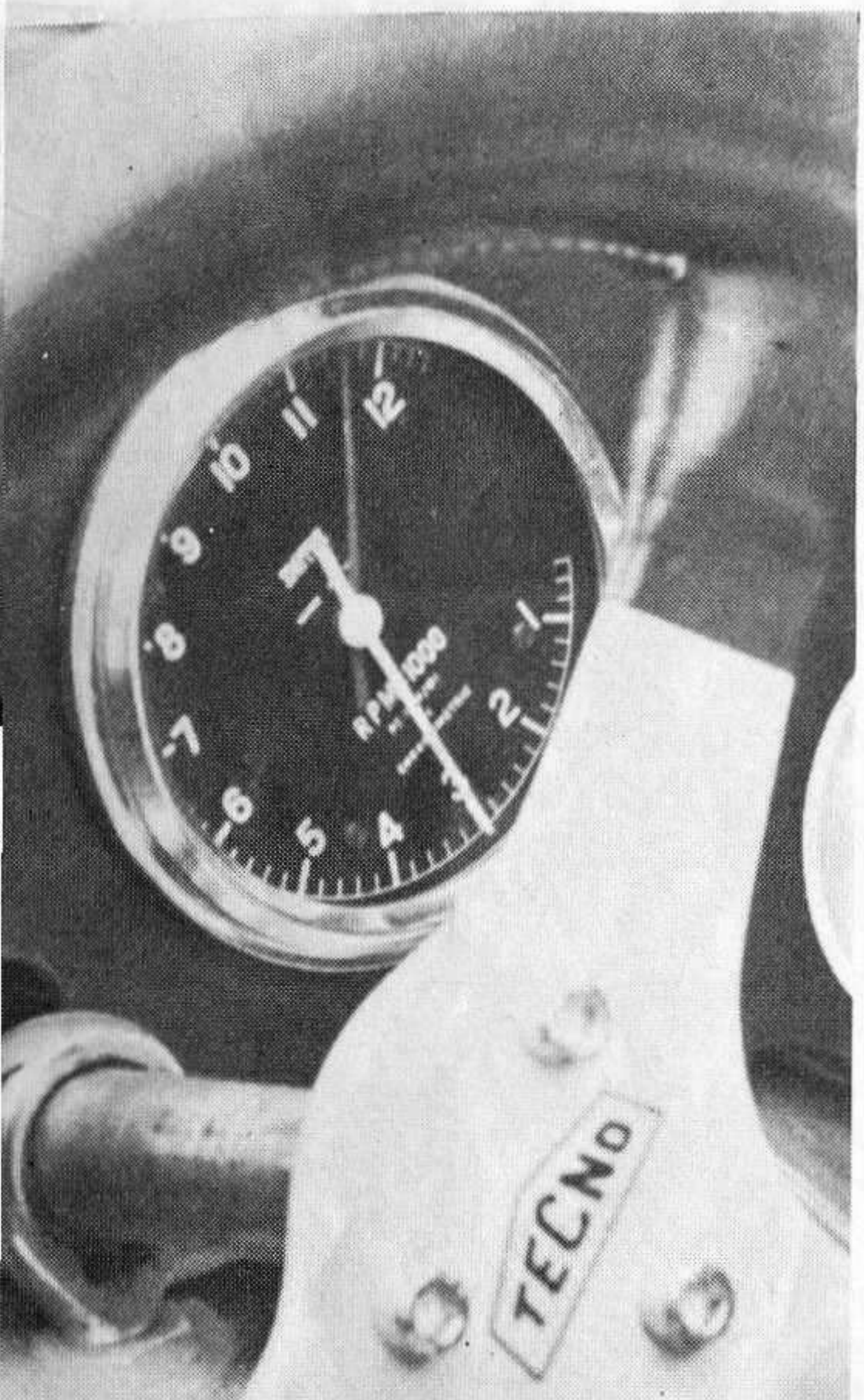
Il diametro dei dischi autoventilati è stato aumentato, ma rimane un problema in questo campo è non è escluso che i freni ATE vengano sostituiti da Girling più robusti. Ultima cosa il sistema di riempimento del serbatoio del carburante è sotto pressione dotato di una valvola senza ritorno non soltanto si ottiene un riempimento molto veloce (120 litri in meno di 40") ma offre grande sicurezza.

Nonostante pioggia e vento violenti, la Capri ha dato prova di una stabilità eccezionale, ma la vettura sovrasterza nelle parti sinuose; il fenomeno, che non si nota molto con i cerchioni di 13", dovrebbe venire attenuato abbastanza facilmente modificando gli ammortizzatori Bolstein.

Mazet ha realizzato sul circuito di m. 5800, ove l'anno scorso si svolse la 24 Ore Paul Ricard, il tempo di 2'13" (oltre 157 di media), ciò che rappresenta un guadagno di quasi due secondi in rapporto al record sul giro, stabilito durante le prove ufficiali, favorite da tempo ottimo, come non era assolutamente per le prove di cui parliamo. Il campione d'Europa, Dieter Glemser, è stato cronometrato in 2'15" e 2 e Stuck in 2'16"2.

Durante le prove si è notata l'apparizione di nuovi Dunlop, caratterizzati da profilo più basso.

Neerpasch iscriverà regolarmente le due Capri tre litri alle prove valide per il campionato d'Europa, e il numero dovrebbe salire a tre nelle due corse del campionato del mondo (fra le quali la 24 Ore di Le Mans), alle quali parteciperà la Ford tedesca. Glemser e Soler-Roig ne piloteranno una, il campione di Germania, Jochen Mass,



Stando alla spia del contagiri, ferma ad 11.500 giri, pare che il 12 boxer della Tecno giri bene!

Il rombo del motore sembra buono quando il rosso bolide ci passa davanti e Nanni senza forzare, per scaldare le gomme, fa segno a Magdalo ai box che tutto è OK. Ne approfittiamo per chiedere a Luciano se sono stati individuati i guai che il motore ha accusato a Vallelunga. E' un Luciano «su di giri» e sorridente che ci prende sottobraccio e ci dice: «Se ti dico cosa ha causato i guai a Roma non ci credi! E' stato un radiatore dell'olio intasato parzialmente, che faceva arrivare il lubrificante male in determinati punti del motore, a causare tutti i guai che abbiamo avuto». Gli chiedo se i problemi delle pompe che mandavano olio emulsionato e quindi troppo caldo per lubrificare tutte le parti del motore, sono stati risolti, Luciano mi assicura di sì, che da quel lato non vi è più nessun problema.

Improvvisamente la Tecno-Martini ammutolisce nel rettilineo dalla parte opposta ai box. Tutti zittiamo improvvisamente e anche se nessuno lo vuol far capire, pensiamo subito a Roma quando si ruppe il motore dopo appena cinque giri: arriva Nanni per forza d'inerzia e dice di essere rimasto senza

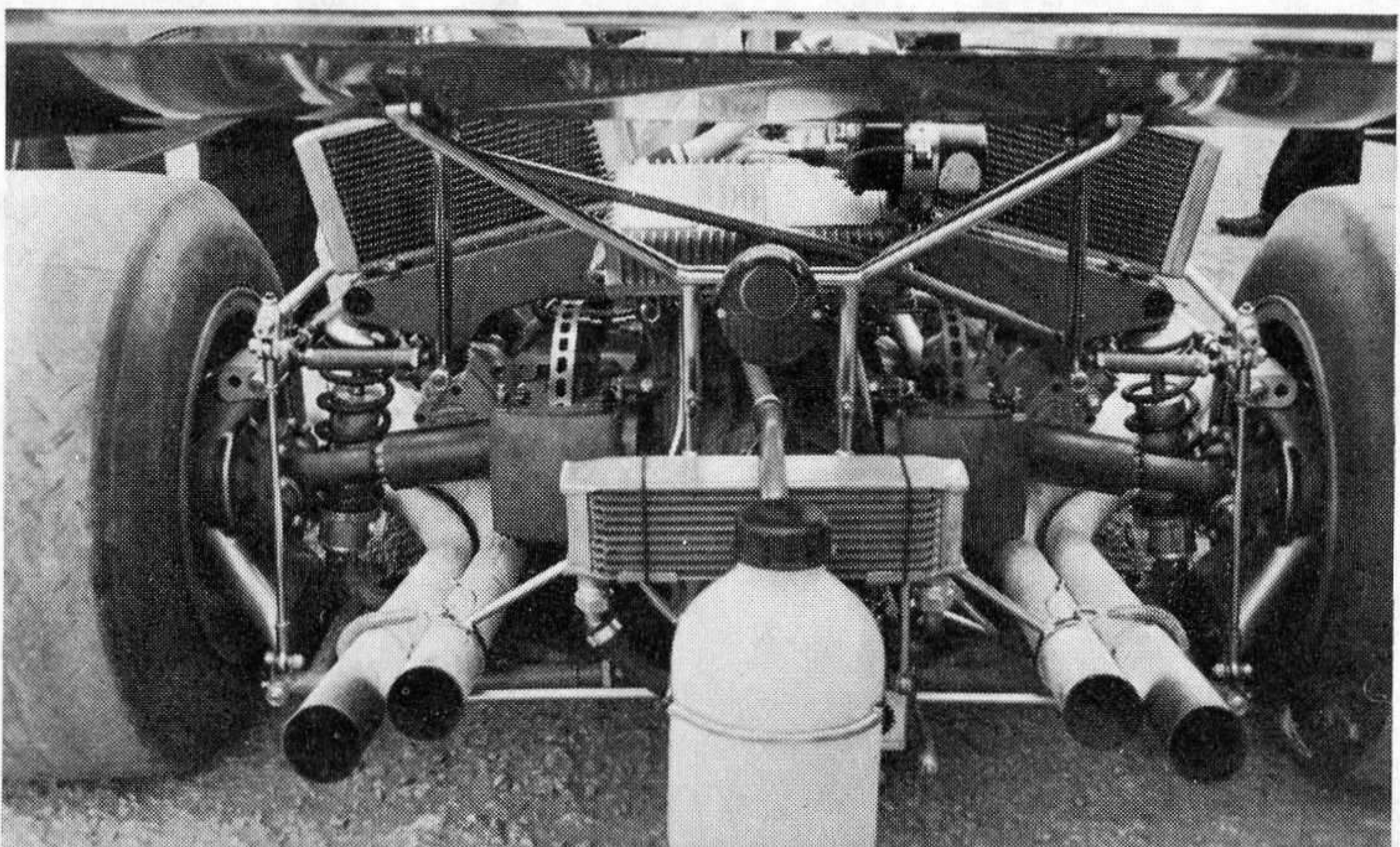


Galli sta spiegando a Maurizio Siena, tecnico della Koni, alcuni dei problemi di assetto ancora presenti. In basso, fissati alla traversa posteriore ecco i due radiatori olio prima «intubati» nelle fiancate

si dice soddisfatto della macchina che, afferma, ha compiuto senza nessun problema il giorno prima ben 75/80 giri; il miglior tempo è stato quello detto prima 51"6.

D'accordo sul tempo, che è stato preso anche da altri, ma per favore ricontrolliamo i giri: sono stati 36, e all'occorrenza possiamo fornire anche i cronologici.

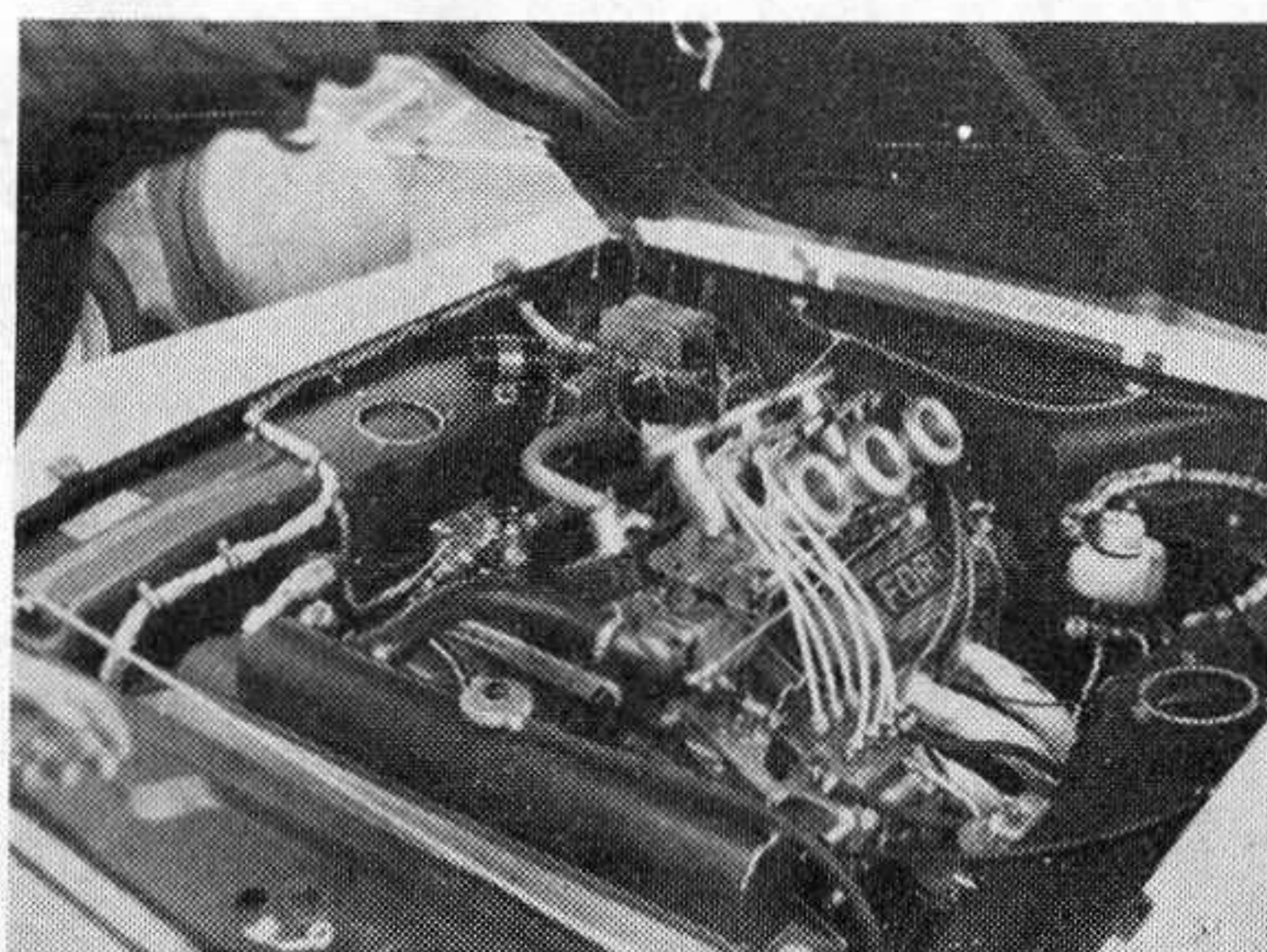
Giancarlo Cevenini



delle prove sul circuito Paul Ricard: ci ha confermato che se l'anno scorso la cifra di 300 HP era ottimistica, le versioni 1972 dispongono effettivamente di una potenza di questo ordine e le Capri segnano kg 930 sulla bilancia.

L'aumento di potenza è stato essenzialmente acquisito con un aumento del regime massimo, portato da 7500 a 8000 giri/min. Le trombette di aspirazione del sistema d'iniezione Kugelfischer, che alimenta il sei cilindri di tre litri (esattamente 2940 cc) sono a loro volta stati piegati verso l'esterno per aumentare lo spazio entro il cofano. La potenza non è aumentata, ma la carburazione è migliorata in proporzioni interessanti. Sempre sotto il cofano si notava la presenza di tre cinghie dentate, però siccome il mancato funzionamento di una (quella della pompa dell'olio) era la causa del guasto di un motore, questo tipo di cinghia sarà accantonato.

Si anche lavorato sulla tenuta di strada. Non soltanto è stata modificata la geometria del treno anteriore, ma



Il 6 cilindri del Ford Capri, accreditato di 325 HP. E' alimentato con il consueto sistema Kugelfischer ad iniezione indiretta

la seconda. Larrousse e Mazet, interpellati, non hanno ancora dato una risposta, che dipende dai programmi nei prototipi per il primo e in F. 2 per il secondo. Stuck disporrà pure di una vettura per il campionato di Germania.

Preparata dalla Ford inglese, una Escort RS 1800 BDA sarà pure iscritta dalla Ford tedesca: piloti, Bourgoignie e Gerry Birrell.

J. R. Jaubert