

Tradizionale via all'Euroturismo sul circuito di Monza. Anche quest'anno questo campionato prevede dieci prove. Come tutti i «debutti», anche la 4 ore di Monza si propone molto interessante, sia per la vittoria assoluta che per i punteggi nelle tre divisioni. Nella mattinata, avranno luogo anche due gare per Turismo gruppo 2 fino a 850 e fino a 1150 (con tutte le classi intermedie) valide quale prima prova del Campionato italiano di categoria. Partenza della prima gara ore 9,30, della seconda gara ore 10,30, della «4 Ore» ore 13,30.



# DOVE corriamo domenica?

Le corse chiave dal 13 al 20 marzo in Italia e all'estero

## CAMBIAMENTI DI DATA

● 2. Rally di Montecarlo Junior: spostato al 21-22-23 aprile ● Gara Interserie a Zeltweg: spostata al 9 luglio ● Rally di San Marino: rinviato a data da destinare ● Belmonte-Avola: rinviato a data da destinare.

## GARE SOPPRESSE

A Zandvoort sono state annullate, oltre al G.P. d'Olanda, anche la gara di F.3 Campionato Shell (8 maggio) e quella del Campionato marche 2 litri (24 settembre). Definitivamente annullata anche la gara di F.1 del 9 aprile a Road Atlanta. Soppresse anche la Trieste-Opicina del 30 aprile e la gara di F.2 a Magny Cours, del 1. maggio.

### Marzo

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA LOCALITA' DI ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
15-18	Rally DDR	Germania			●●● Camp. Int. Rallies Piloti	Rally	Zasada-Jedrychowsky (BMW)
17-19	Rally Firestone	Spagna			●●● Camp. Int. Rallies Piloti	Rally	
17-19	Rally Hanseatic	Germania			●●●	Rally	
18	150 miglia di Phoenix	Stati Uniti			●●● USAC	Velocità in circuito	
18	Corsa a Brands Hatch	Gran Bretagna	Circuito di Brands Hatch mt. 4263		●●● F. 5000	Velocità in circuito	
18	Gara Tris Cerrina	Torino Racing Club	Aeroporto di Cerrina		●	Velocità in circuito	
19	Corsa dei Campioni a Brands Hatch	Gran Bretagna	Circuito di B. Hatch mt. 4263		F. 1 Camp. Shell F. 3	Velocità in circuito	Regazzoni (Ferrari) 1'13'35" media 173,840 Giro più veloce: Hill (Brabham) 1'26"7 media 177,004
19	4 Ore di Monza	AC Milano	Circuito di Monza mt. 5750		Camp. Europeo Turismo	Velocità in circuito	Hezemans (GTAm) media kmh. 183,6
19	Corsa di Ampus	Francia			●●● Camp. Europeo Montagna	Velocità in salita	Pilone (Abarth) 3'14"8, media kmh 110,369
19	Trofeo Taxaco a Vallelunga	SSSR, Italia Romani	Circuito di Vallelunga mt. 3120		Gr. 1, 2, 3, 4, 5 850	Velocità in circuito	
19	Gara Tris	Kart Arcionia			●	Velocità in circuito	
19	Rally Due Valli	AC Verona			● Trofeo Naz. Rallies	Rally	
19	Corsa a Hockenheim	Germania	Circuito di Hockenheim mt. 6768		●●● T, GT, S	Velocità in circuito	
19	Corsa a Condroz	Belgio			●	Velocità in salita	Tondelli (Chevron) 1'24"1
19	Carrera Montserrat	Spagna			● T, GT, S	Velocità in salita	De Bagration (Porsche) 3'59"8
19	Trofeo Primavera a Jarama	Spagna	Circuito di Jarama mt. 3432		●●● T	Velocità in circuito	
19	Prove a Le Mans	Francia			●●●	Velocità in circuito	
19	4 ore di Le Mans	Francia	Circuito di Le Mans mt. 13459		●●● GT, S	Velocità in circuito	
19	Corsa di Heisdorf	Lussemburgo			●	Velocità in salita	
20	300 km di Fuji	Giappone	Circuito di Fuji km 6		●●● S, GT	Velocità in circuito	Suda (Nissan) media 144,985 Record: Kitano (Nissan) media kmh 207,700 (1970)

25	12 Ore di Sebring STATI UNITI	●●● Camp. mond. marche	Velocità in circuito	Elford-Larrousse (Porsche) kmh 181,200, nuovo record
25	St. Vincent Trofeo Chrysler Simca AC NOVARA	□	Regolarità	
25-26	Autosciatoria Dolomiti AC TRENTO	●	Regolarità	Moggio
25-26	Autosciatoria Città di Monza SCI-CAI MONZA	●	Autosciatoria	Missaglia
25-26	Rally Trifels GERMANIA	●●●	Rally	
26	Coppe Primavera Albi FRANCIA	●●● T, GT, S	Velocità in circuito	
26	Corsa a Mallory Park INGHILTERRA	●●● F. 5000	Velocità in circuito	Hailwood (Surtees). Giro più veloce: Hallwood 44". Record: Gethin (McLaren) 42"8 (1970)
26	Corsa a Zeltweg AUSTRIA	●●● Interserie	Velocità in circuito	Rinviata al 9 luglio
26	Coppe del Belgio BELGIO	●●● T, GT, S	Velocità in circuito	
26	Parma-Varano AC PARMA	□	Velocità in circuito	

26	Autocross Steyr AUSTRIA	●	Autocross	
26	Monti Savonesi AC SAVONA	●	Regolarità	Ferraris (A 112)
26	Trofeo Borzacchini SC. BORZACCHINI - TERNI	●	Regolarità	
26	Autocross Magonza GERMANIA	●	Autocross	
26	Carrera Arrate SPAGNA	●	Velocità in circuito	
26	Corsa di Wiltz LUSSEMBURGO	●●●	Velocità in salita	
26	Atlanta 500 STATI UNITI	●●● Stock cars	Velocità in circuito	Petty (Plymouth), media kmh 185,035
30-2-4	G.P. Singapore SINGAPORE	●●●	Velocità in circuito	G. Lawrence
30-3-4	East African Safari INGHILTERRA	●●● Camp. Int. rallies marche	Rally	Herrman-Schuller (Datsun)
31	Corsa a Snetterton INGHILTERRA	●●● F. 5000	Velocità in circuito	Walker (Lotus) 23'48"8, media kmh 136,810. Nuovo record: Walker 1'33"6, media kmh 139,27

LEGENDA: ●●● = Internazionale libera; ●● = Internazionale; ● = naz.; □ = «chiusa»



## Il Presidente pilota?

Riceviamo e pubblichiamo, ricordando un analogo infortunio di un quotidiano del Nord qualche anno fa. Si vede che nel nome c'è un destino (da pilota)...

Spett.le Autosprint, e poi dite che i nostri uomini politici non si interessano di corse? Leggete l'accluso ritaglio per credere.

E ringrazio a nome di tutti gli sportivi italiani, il Presidente del Consiglio che, oltre ad essere tale, seguendo le orme di Nuvoletti, Varzi e compagni, si accinge a diventare il nuovo astro dell'automobilismo italiano, poiché non è da tutti giungere quarto nel G.P. del Sudafrica, a 49' dal vincitore. Congratulazioni signor ministro! e congratulazioni alla «Gazzetta del Sud», che ci ha creato il nuovo asso dell'automobilismo italiano.

Franco Mosciari - Catanzaro

AUTOMOBILISMO - PER IL «MONDIALE» DI FORMULA 1

### HULME in Sud Africa è tornato alla vittoria

Il campione del mondo Stewart costretto al ritiro a metà corsa mentre era in testa. Andretti quarto e 49' dal vincitore - Ickx staccato di un giro e di due Regazzoni

Il campione del mondo Stewart costretto al ritiro a metà corsa mentre era in testa. Andretti quarto e 49' dal vincitore - Ickx staccato di un giro e di due Regazzoni

# Il «caro» AUTOSPRINT

Come ogni Mercoledì, qua il Vs/ giornale arriva solo in questo giorno, mi sono recato alla edicola per acquistare "Autosprint", e ho notato l'aumento di prezzo.

Il Vs/ Direttore, nelle prime pagine, si scusa per l'aumento: non c'è bisogno di alcuna scusa!!! Un giornale come Autosprint vale ben più di 250 lire per un appassionato di questo sport.

I Vs/ servizi, specie quelli fotografici sono meravigliosi, e ci ricompensano le poche lire spese.

Continuerei ad acquistare "Autosprint", anche se il prezzo fosse molto superiore, a costo di andare a lavorare a piedi, per risparmiare i soldi della benzina.-

Cordialmente

Semprini Walter  
2, Via Sartoni  
47037 = RIMINI

Lettere come questa, è inutile nascondere, ti fanno gonfiare il petto. E ti danno tutto il piacere di un lavoro che fai con entusiasmo. Grazie, lettore Semprini, per aver così simpaticamente voluto accettare l'aumento ormai necessario di prezzo. Magari non tutti la penseranno come lei, molti sono come il lettore Manlio di Cinesello B. che, pur «aspettandosi» la sorpresa dell'aumento, confessa: «Per me 50 lire in più sono molte. Non ho molti soldi e mi viene il magone quando il martedì chiedo le 200 lire alla mamma!...» Lo sapevamo che un aumento di 50 lire avrebbe pesato su molti giovani borsellini, perciò abbiamo tenuto duro fino all'ultimo momento possibile! Vi siamo perciò due volte grati perché ci conservate la vostra settimanale simpatia.

M.T. scans

● Giampaolo DALLARA mira davvero in alto. Il giovane ingegnere varanese, oltre a progettare telai, ha messo le mani anche su un motore. Non si sa ancora molto, ma non si tratterà di una «elaborazione», bensì di una vera e propria unità nuova, le cui fusioni principali verrebbero effettuate a Modena.

## LAMBORGHINI

«Se potessi venderei tutto...»

Proprio in occasione della cessione anche della seconda fabbrica Trattori Lamborghini (alla SAME di Stato) si è riaffacciata la possibilità che la fabbrica di auto a Sant'Agata Bolognese segua la stessa sorte, che già da più parti era stata ventilata quando si era in periodo di crisi trattori. La crisi in questo ultimo settore continua, purtroppo, e anche alla Fiat se ne sa qualcosa. Infatti, dopo un periodo recente abbastanza incoraggiante (le esportazioni avevano ripreso), ecco che la produzione ristagna in immensi «parcheggi» nei pressi di Modena.

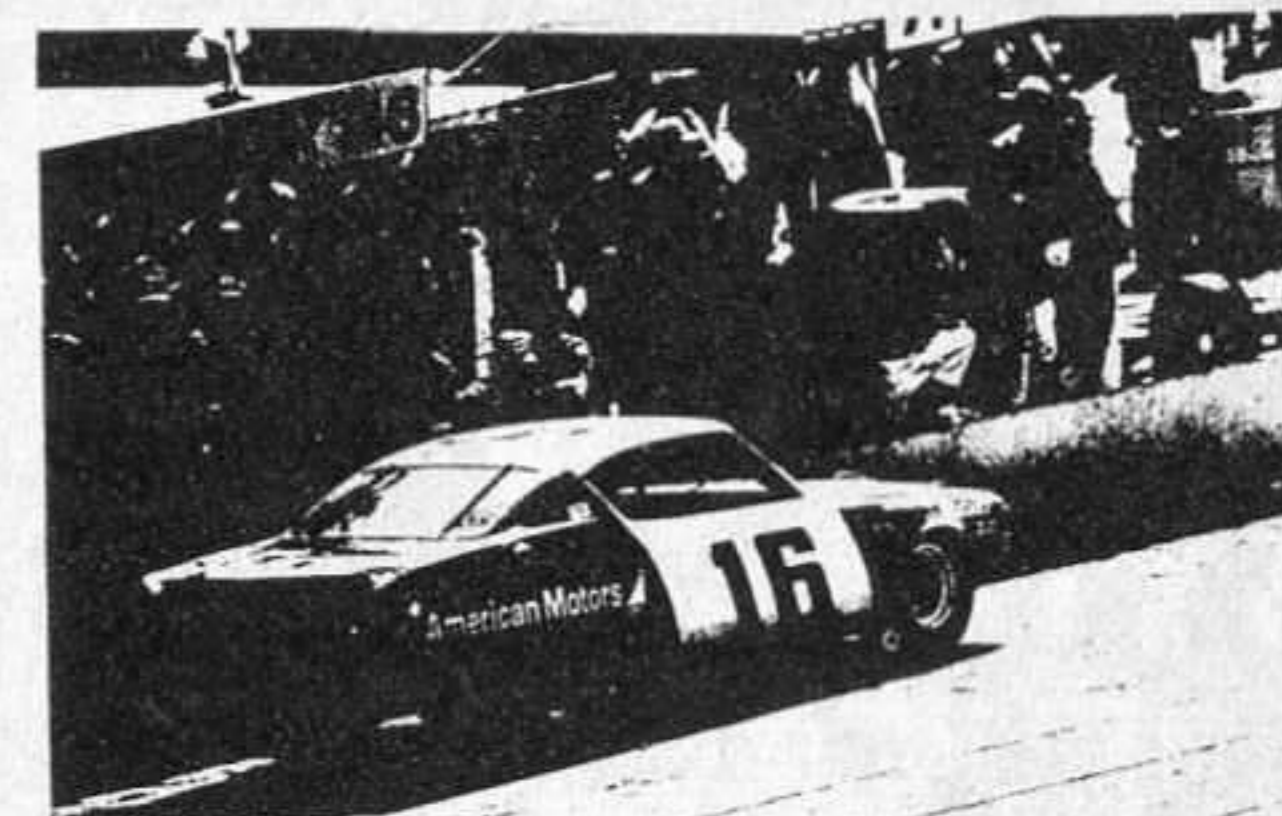
Per quanto riguarda la Lamborghini automobili, dopo l'operazione italo-svizzera, si riparla di Fiat, l'unica azienda in grado di entrare decisamente con programmi ben definiti. La produzione Lamborghini non è che vada male, ma i costi di produzione sono aumentati e, per chi vuole contenere i prezzi, sia pure per delle macchine di grande classe e dai listini tutt'altro che popolari, indubbiamente il bilancio non può essere dei più soddisfacenti. Ecco, allora, che potrebbe scattare un'altra operazione tramite la Fiat (o Agnelli) rientrato via Svizzera, nella Lamborghini. In questo caso l'ing. Ferruccio sceglierebbe definitivamente la pensione (a Montecarlo).

Che abbia questa voglia (matta), il selfmade-man di Pieve di Cento lo ha confermato ai giornalisti che l'hanno incontrato nella sua visita-lampo al Salone di Ginevra: «Se potessi, venderei tutto subito. Oggi non è più divertente appassionarsi al lavoro da industriale in Italia. Si sciopera solo!...».

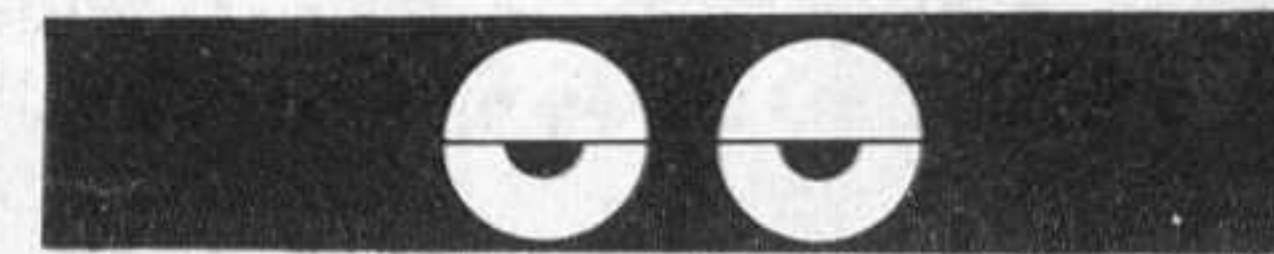
# LEGGETE SUBITO

nelle pagine che seguono

## NORDISTI e SUDISTI



## COLPEVOLE di aver «stretto» la curva!



## Il tecnico del restauro

## il pallottoliere delle rubriche

domenica **SPRINT**

il giornale di mezzanotte

a pagina

2 Dove corriamo domenica?

3 LA ZANZARA

42 Giornale SCUDERIE

44 MOTORAMA TUTTESPRINT

46 KARTING

47 BORSA-AUTO

48 SCRIVETECI rimarremo amici

50 INFORMATUTTO

51 COMPRAVENDITA



# STEWART: «Ma cos'ha la 312?»

Incontri ginevrini. Jackie STEWART non manca mai all'appuntamento del Salone svizzero. Anche se è un po' povero di novità. Gira, chiacchiera, si ferma a concedere autografi davanti alla sua bleu Tyrrell Ford Modello 001, che troneggia a cavallo delle doppie sale, proprio accanto a una enorme foto-omaggio a Siffert. Gli operatori TV lo «marcano»; il più del tempo, però, lo passa nelle «aree Ford». Sia nello stand ufficiale della Casa di Detroit (della quale è l'unico pilota «pagato» ufficialmente) che in quelli della «dependance» De Tomaso (e Ghia). Accanto alla PANTERA discute fitto col costruttore argentino di Modena. E' certo che stanno definendo il programma della gara che Jackie ha promesso di disputare con la Pantera nel campionato GT. Ma non si sbottonano, dopo.

Jackie è sempre gentile. Un attimo per salutarti lo trova sempre e anche per anticipare le domande che si aspetta. Ed è lui a chiederti: «Ma cos'hanno le Ferrari? In Argentina un po' più competitive lo erano, ma in Sudafrica? Possibile queste differenze?». Lo chiedi a me? «Beh, e a chi sennò? Dalle vostre parti dovrete saperlo. Io non so che dire. Credo sempre che il motore sia più potente del mio ma non

rende liscio e continuo. Ha alti e bassi incredibili. Ora va forte, ora piano, in una stessa gara. Non si capisce...»

Non si capisce nemmeno, in fondo, perché si preoccupa tanto? Perché le ha contro o perché pensa sempre a un possibile ritorno di fiamma (Agnelli) nel '73? Jackie è fatto così. E poi ti smonta con la sua tranquilla serenità. Non da spaccone, ma convinta. Quando gli chiedi della sconfitta in Sudafrica, si vede bene che non è preoccupato, proprio niente. «Ho perso una corsa, si è rotta la macchina. Capita anche alla mia. Ma non c'è problema!...» Così, tranquillo, senza alterigia. Se lo dicesse un altro ti irriterebbe. Lo dice lui e ti lascia solo, avvilito. Perché significa anche che troppo poco debbono valere le macchine rosse che predilige, a parte le altre. Perché se non è in pensiero per una vittoria di Hulme, o per le prodezze che lui stesso elogia di Hailwood e Fittipaldi, significa davvero che in casa nostra siamo a terra!... Da fare punto-e-a-capo.

Ma forse alla Ferrari è di nuovo troppo tardi. Dovevano pensarci a ottobre. Non adesso. La B-1 è irrecuperabile (non risponde più ai regolamenti per la robustezza della scocca), la B-2 la vedete, la B-3 è in stallo, vuoi per i dubbi delle regole di sicurezza, vuoi per il tempo che ci vuole a passare dai disegni al prototipo!

## Il persuasore

● Ricordate la notizia sulle apparizioni di Enzo Ferrari nella televisione americana negli shorts pubblicitari Fiat? Bene, adesso il «Drake» figura anche sulle pagine pubblicitarie che appaiono nei maggiori quotidiani e settimanali USA per reclamizzare la Fiat 128, sotto il titolo: «Con 1992 dollari voi potrete guidare la macchina che guida Enzo Ferrari». (a sinistra)

● E' stata rinviata l'inaugurazione-stampa dell'autodromo Ferrari di FIORANO. A causa del maltempo. Se ne parlerà ai primi di aprile. (Non il «primo», però!...)

● Il più preoccupato di questi rinvii è SANDRO MUNARI. Egli è sempre del parere che, prima di decidersi al «grande passo», ha necessità di rendersi conto della sua «affidabilità» al 312 P. Invece i giorni passano, crescono gli impegni rally, la TARGA si avvicina e a Maranello le abitudini «dell'ultimo minuto» non cambiano...

● Pare che qualche giorno fa Andrea de Adamich abbia telefonicamente chiesto a Naddeo se gli interessava una Surtees Formula 2, con possibilità (neanche lontane) di Formula 1. Andrea non vuol dire nulla della risposta avuta...

● E' però certo che lui correrà in F. 2 con la nuova TS 2000 dal 3 aprile a Thruxton. I colori (pare) quelli del Racing Team FINA.

● Renzo AVIDANO ormai è di casa nei rallies. Era a MONTECARLO, si è visto in Sicilia. L'impegno Abarth per la squadra Fiat rally è ormai fondamentale.

● A proposito: lo sapevate che il dr. Avidano si è messo... ABARTH «sotto i piedi»? E' avvenuto nella sede di Corso Marche. Il neo consulente dello «Scorpione» ing. Carlo Abarth ha conservato come ufficio il bunker-frigidaire, che usava d'estate «sotto» al suo ufficio. Quest'ultimo ora è occupato dal dott. Avidano, direttore generale Abarth edizione FIAT.

Marcellino

● Pettegolezzi piuttosto attendibili riferiscono che i motori F. 2 di AMON per ora meritano poche lodi, dopo una serie d'insuccessi in prova. Eppure un noto concorrente ha detto «questa iniziativa avrà successo, perché «deve» averlo». Nelle parole era implicito che Amon non può permettersi un insuccesso (anche se non parliamo dal punto di vista economico). La stessa persona, in accordo con un altro concorrente di F. 2, ha aggiunto che col procedere della stagione la coppia ideale di motori per una vettura di F. 2 sarebbe rappresentata da un BDA regolare e da un gruppo propulsore di Amon ed erano entrambi d'accordo nell'affermare che, quando i «problemi di crescita» saranno superati, il motore di Amon sarà molto efficace. A proposito di Amon, paiono naufragate le vaghe trattative per un accordo (motori) con la GRD.

● La Squadra HF... Lancia l'Operazione Giovani all'Isola d'Elba. Cominciano i trapianti! Oltre i «senatori» Munari, Ballestrieri e Barbasio, al rally isolano avrà la sua prima vettura ufficiale il 22enne Pelganta di Pavia, «scoperta» '72 di Cesare Fiorio.

FOR \$1,992 YOU CAN DRIVE THE CAR FERRARI DRIVES.

FIAT THE BIGGEST SELLING CAR IN EUROPE.



Il segreto del grande successo di spettacolo negli U.S.A. delle milionarie gare di stock car



**LEVEL CROSS (Carolina Nord)** - Per spiegare meglio questo servizio, iniziamo col «vivisezionare» le corse d'automobili negli Stati Uniti. Queste le principali categorie:

**STOCK CARS:** si svolgono eminentemente nel sud dove seguono questo genere di manifestazioni l'ottanta per cento o (se vi aggrada) circa 60 milioni di spettatori. Le stock car «muoiono» a Trenton, nello Stato del New Jersey, a sud di New York.

**CAN AM:** E' poderosa a nord e non supera Atlanta, nella Georgia ed è forte di circa 45 milioni di entusiasti spettatori.

**USAC - tipo Indy:** E' diffusa dappertutto, ma in minor tono nel sud. Tuttavia questo tipo di corsa è la più ricca, la più seguita del mondo. Nella sola Indianapolis oltre 300 mila spettatori affollano il catino dell'Indiana, ad Ontario-California, 250 mila spettatori, a Pocono, nella Pennsylvania, al suo secondo anno di vita, 150 mila sportivi assistono alla terza gara «regina» della USAC.

Se andate alla ricerca specifica del motivo per cui le «stock cars» hanno maggiore influenza, un seguito più compatto nel sud, nessuno saprà dirvi con esattezza la ragione. Saranno le macchine che a prima vista sembrano le medesime che si vedono lungo le autostrade americane, saranno i piloti — anche questi più del sud che del nord — sarà il «colore» che questa manifestazione genera. Comunque la mettiamo, quelle di stock sono indubbiamente le gare più elettrizzanti che si oppongono a quelle della USAC. E parliamo senz'altro di queste macchine poderose, capaci di sfruttare gli 800 HP che hanno in corpo sfrecciando nei rettilinei a oltre 350 kmh, che i tecnici e spesso la cronaca, descrivono tra le più sicure del mondo. Vi dico subito il perché.

### Sparisce il superfluo

Liberate, sin dal momento dell'acquisto, della ruota di scorta, del sedile posteriore e di tutti gli aggeggi extra, le Plymouth, le Dodge, le Chrysler, le Ford, le American Motors diventano, sotto l'abile cura dei meccanici specializzati, dei cunei variopinti capaci di girare per 500 miglia fermanosi soltanto 4 volte per il pieno ed il cambio dei pneumatici. Operazione che — abbiamo detto altre volte — si svolge in media in 18 secondi netti. In pochi anni questi «ibridi» (non sono più turismo, ma non sono ancora delle Sport) hanno applicato gli alettoni posteriori, ridotto, per regolamento la portata dell'alimentazione e recentemente hanno applicato un «baffo» frontale per l'aderenza al suolo del veicolo.

Sono macchine sicure perché l'abitacolo del pilota è circondato da una specie di gabbia formata di tubolari di ferro di notevole diametro. I due vetri (frontale e posteriore) hanno ciascuno un'armatura di quattro tubi che si connettono con altri che racchiudono il pilota il quale, grazie ad un sistema vario di cinture di sicurezza, qualora la macchina dovesse compiere voli, non si muoverà di un solo centimetro dal sedile. Sino al-

# NORDISTI contro SUDISTI

lo scorso anno, anche i vetri delle portiere erano protetti da una rete metallica; adesso sono stati aboliti, e i costruttori hanno applicato una rete di filo di seta fortissimo che permette al pilota di uscire ed entrare a suo gradimento, proteggendolo però da eventuali pezzi volanti.

Le portiere sono saldate ed il pilota entra nell'abitacolo dal finestrino. Naturalmente, questa «gabbia» di ferro dà maggior peso al bolide, ma si è dell'opinione che la vita umana valga molto di più di dieci chilometri di velocità.

Friday Hassler, il 39enne pilota del Texas deceduto durante le prove di qualificazione di Daytona è uno tra i pochi deceduti in questo genere di gare. Il decesso è stato causato dalla rottura della colonna vertebrale, allorché la macchina urtò il muro di protezione lanciata a 160 miglia orarie: Le altre undici vetture, malconce, hanno potuto essere riparate mentre i piloti non hanno riportato la minima scalfittura. Lo stesso dicasi per Walter Ballard che urtò la Dodge di Buddy Baker durante la recente gara della 500 miglia di Daytona. Dopo aver compiuto una «rotolata» di 200 metri, Ballard uscì dall'abitacolo della sua macchina che aveva riportato danni per circa 10 mila dollari.

Fu la signora Kathy Ballard, cronometrista nei box, a riportare il maggior danno: slogatura della caviglia per correre verso la macchina del marito.

Alcune macchine Can Am, quest'anno, avranno una «gabbia» quasi simile a quella delle stock cars, come del resto ne sono munite le «midget», le piccole macchine che corrono su terreno battuto.

Le stock car, dicevo, trionfano nel sud. I suoi piloti, pochi quelli del nord, in gran parte sono professionisti ma vi sono anche molti dilettanti. Cominciarono a «girare» agli inizi degli anni '50, poi sopraggiunse Bill France che «rimodernò», rivide, corresse ed unì piloti costruttori e meccanici sotto un'unica federazione: la NASCAR. Le prime gare videro dei montepremi di circa 6 mila dollari, in meno di 12 anni il totale dei premi ha raggiunto un milione e 750 mila dollari che vengono ripartiti durante le 33 gare che hanno inizio il 23 gennaio e si concludono il 3 dicembre.

### Daytona, la più veloce

I circuiti, alcuni «misti», altri veloci, alcuni nuovi, altri un po' superati, ma in via di rimodernizzazione, vengono suddivisi in «circuiti» e «superspeedway». Tra questi ultimi emergono Daytona, il più veloce con i banchi inclinati a 35 gradi, Ontario, Talladega, Charlotte e Darlington. Forse sono questi i più famosi che attirano la massima folla che si assiepa dappertutto, con tende, autofurgoni, roulottes sulle quali issano le bandiere americane: quella della «Confederazione» della guerra civile e quella odierna.

Lino Manocchia



La «Ontario Speedway» è una delle piste più famose per le gare di Stock Car. Tutte, hanno in comune un grande successo di pubblico. Nella foto, sopra le tribune centrali del circuito californiano si nota l'enorme pannello luminoso con le indicazioni delle posizioni di corsa. Sopra il titolo, Richard Petty entra (dal finestrino) nella sua Plymouth-STP una vettura che vale 50 mila dollari

CONTINUA A PAGINA 14

# NORDISTI contro SUDISTI

CONTINUAZ. DA PAGINA 11

Nord contro sud, ecco la definizione esatta della competizione «stock». Anche se, dicevamo, il nord annovera pochi assi di valore come Peter Hamilton e Charlie Glotzbach. Nel sud trionfano Richard Petty e Buddy Baker, il primo su Plymouth l'altro su Dodge, ambedue scritturati quest'anno da Andy «mister 500» Granatelli. Il magnate di Chicago ha gettato sul piatto un milione di dollari per ingaggiare il primo, tre volte campione della categoria, come il padre Lee ora costruttore della vettura del figlio campione, e per avere al suo fianco anche Buddy Baker, sprinter spregiudicato. Recentemente Petty è stato nominato «pilota dell'anno» vincendo il prestigioso trofeo Martini e Rossi per il 1971.

## La «factory» dei Petty

«Vivo in un'atmosfera patriarcale», spiega Richard. «Papà cura l'azienda ed il garage qui in Level Cross, nel Nord Carolina, che sembra isolata dal mondo, senza sapere che dalla nostra officina sono uscite le macchine più famose della categoria.»

I Petty cominciarono a correre nel 1949. «La prima macchina con la quale vinsi il primo campionato era il bolide più forte di tutti i tempi», afferma papà Petty. Da allora, i Petty hanno trasformato e ritrasformato quella macchina vincendo 54 gare NASCAR, mentre per 141 volte, le macchine dei Petty hanno assaggiato il «dolce» del circolo della vittoria. L'officina impiega 35 operai specializzati; dei veri mostri di meccanica. Sono talmente disinvolti ed affiatati con i bolidi stock che a vederli all'opera sembrano dei modesti agricoltori intenti a riparare un trattore. Una grossa insegna all'ingresso dice: «Silenzio, il genio è al lavoro.»

La Plymouth di Richard Petty ha un motore di 426 cubic inches (circa 7 litri), naturalmente V8. Freni a disco anteriori e posteriori, quattro marce, radiatore per acqua ed olio frontali, serbatoio capace di contenere 88 litri di carburante speciale. Le gomme sono Goodyear. Osservando i nuovi bolidi in co-

struzione — che costano in media da 30 a 40 mila dollari — viene subito in mente la sigla STP. Oggi, grazie alla salutare «iniezione» finanziaria della superditta di Chicago, i Petty possono costruire i mezzi più sofisticati che si siano mai visti in queste gare.

La fabbrica è divisa in quattro settori: sala motori, carrozzeria, reparto verniciatura e deposito pezzi di ricambio.

C'è chi giura che in meno di un anno, con la mano di Granatelli, la fabbrica dei Petty potrà assurgere a fama mondiale e capace di esportare vetture anche in Europa ed esattamente in Germania dove si hanno i primi sintomi di interesse a questo genere di corse. A Riverside, quest'anno Richard Petty ha assaporato la prima vittoria, ma a Daytona, di fronte a A. J. Foyt e con una valvola difettosa ha dovuto abbandonare dopo 87 giri dei 200 regolamentari.

«Siamo agli inizi, seguiteci e vedrete i risultati alla fine.»

— Lei, Richard è il «re» indiscusso della NASCAR. Quante corse ha effettuato?

«565 gare NASCAR con 141 vittorie, 335 volte tra i primi cinque per un totale di 98.939 miglia percorse durante le corse. Il totale dei premi supera il milione e 200 mila dollari senza contare i trofei dei quali ha perduto il conto.»

— L'automobilismo è la sua unica fiamma?

«Da giovane ero un eroe del football. Ecco come conobbi mia moglie Lynda Owens.»

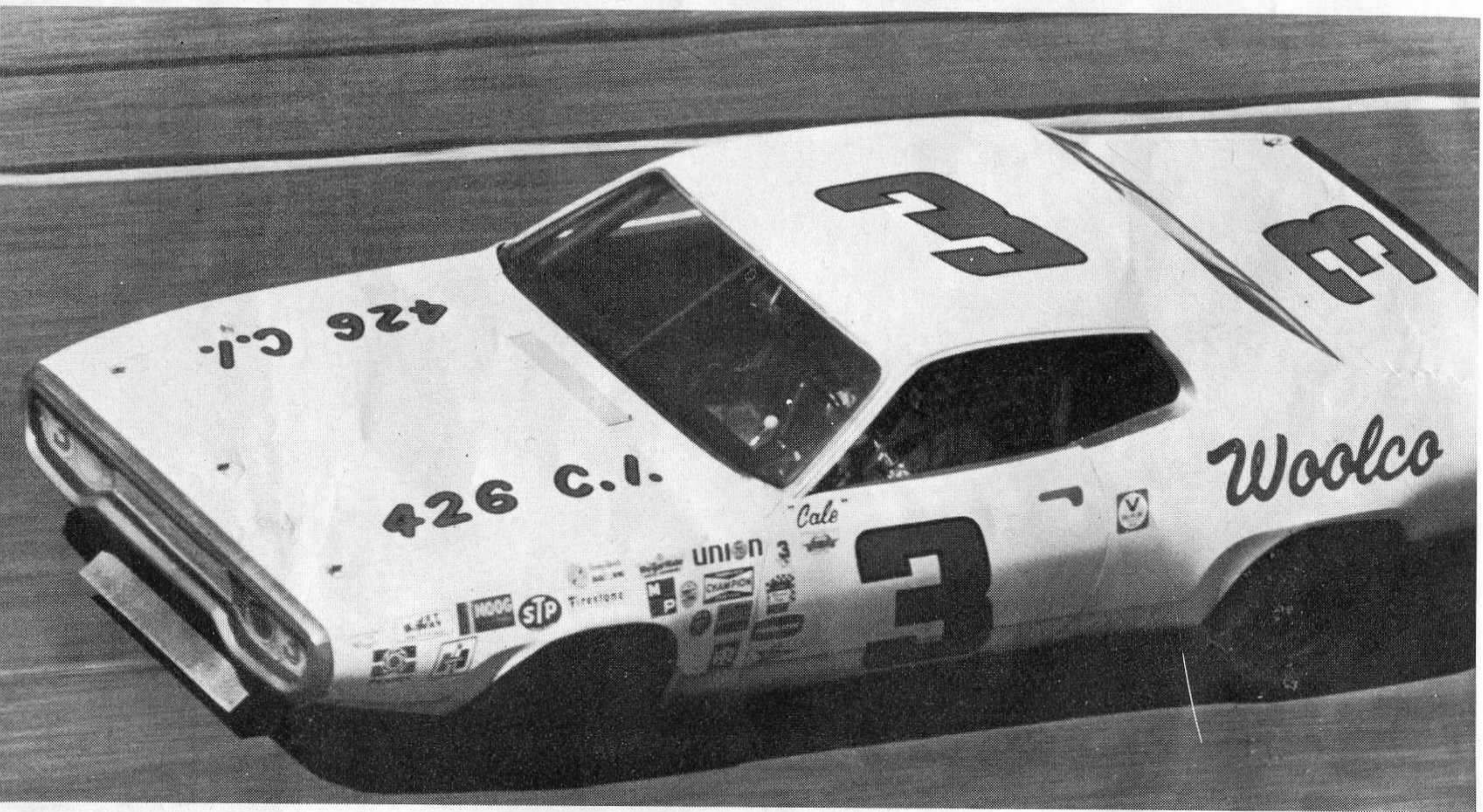
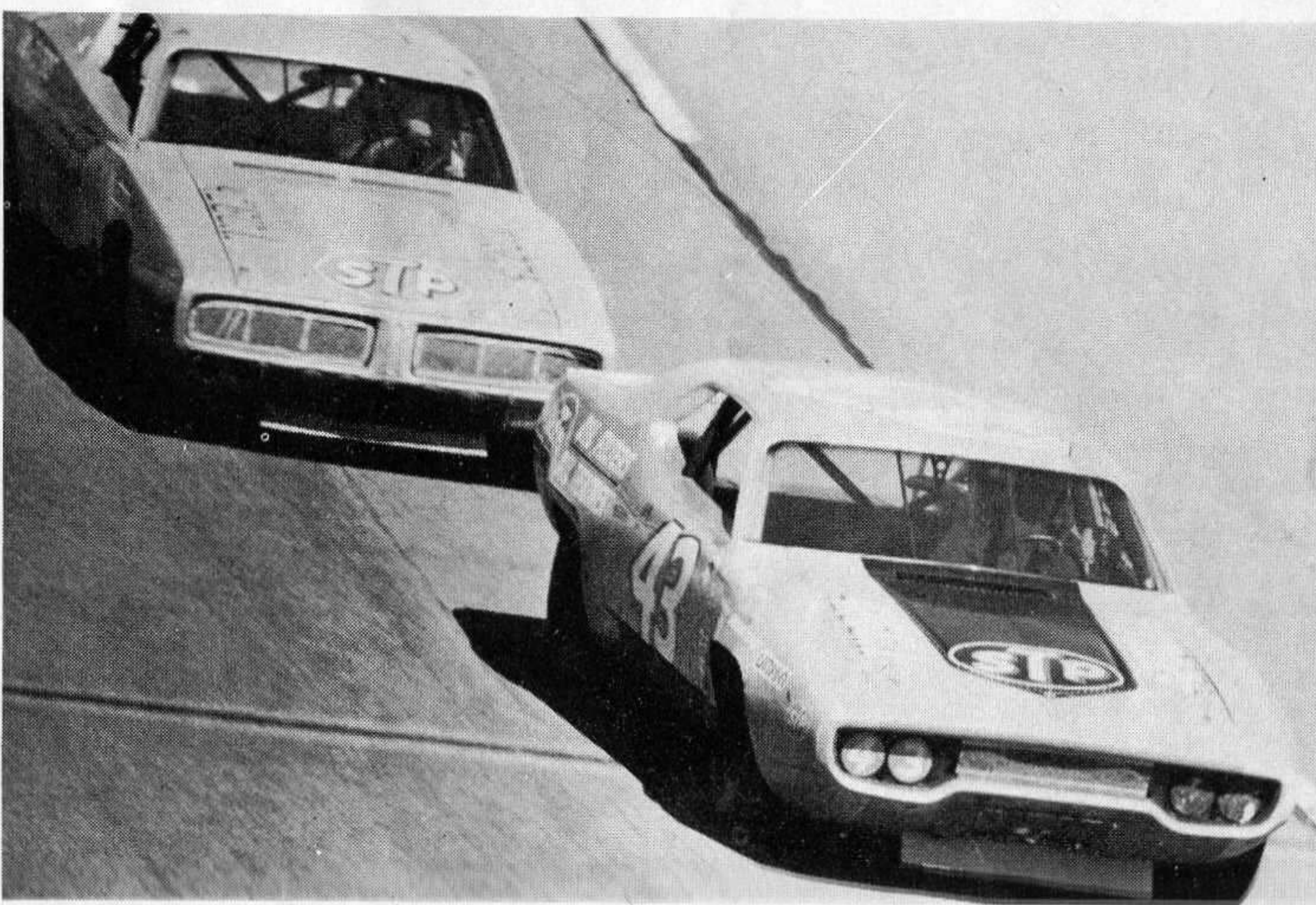
Del suo compagno di scuderia, Buddy Baker, si potrebbe parlare quasi sul medesimo metro. A 30 anni, alto due metri, assomiglia a Petty in molti modi. Nato a Charlotte, nella Carolina del nord, è il terzo tra i vincitori di premi, dopo aver cominciato a guidare a 19 anni, malgrado l'ordine tassativo del padre a non frequentare le piste. Oggi Buddy Baker è l'unico pilota che abbia raggiunto le 200 miglia sul «superspeedway» di Talladega, nel 1970.

Con queste due «superstar» delle Nascar, Andy Granatelli può guardare lontano con sicurezza. Una cosa è certa: il re della STP non apparirà mai nei box e garage dei Petty.

«Commisi l'errore madornale di soffocare, insistere con Mario Andretti indicando e correggendo gli stessi meccanici, ma questo non avverrà più. Ma sarò il primo a correre nel "circle winners" ogni qualvolta i miei piloti vinceranno una corsa.»

Così facendo, don Andy intende forse perdere un po' di peso. E non gli starebbe male!

I. m.



Sopra, la bandiera blu sventola mentre Foyt, Petty e Yarborough superano a 300 all'ora un concorrente (a destra). I sorpassi sono molto delicati con le Stock. A sinistra, i «ragazzi STP» Richard Petty (Plymouth '72) e Buddy Baker (Dodge '72) non sono stati fortunati a Daytona. Sotto, Cale Yarborough, qui al volante della sua Plymouth '71, è tornato alle Stock dopo un anno con le monoposto Indy. Le Stock hanno quattro pneumatici uguali di 9 pollici di larghezza



## TROFEO SIMCA KLEBER RALLYES NAZIONALI

Campionato 1972 fra i piloti che gareggeranno con vetture del Gruppo Chrysler (Simca, Chrysler, Sunbeam) nelle prove valide per il Trofeo Nazionale dei Rallyes Nazionali indetto dalla C.S.A.I.

Regolamento e moduli d'iscrizione presso: Concessionarie Chrysler Italia □ Scuderie riconosciute dalla C.S.A.I. □ Chrysler Italia S.p.A.

## UNA SIMCA · CHRYSLER PER TANTE VITTORIE!

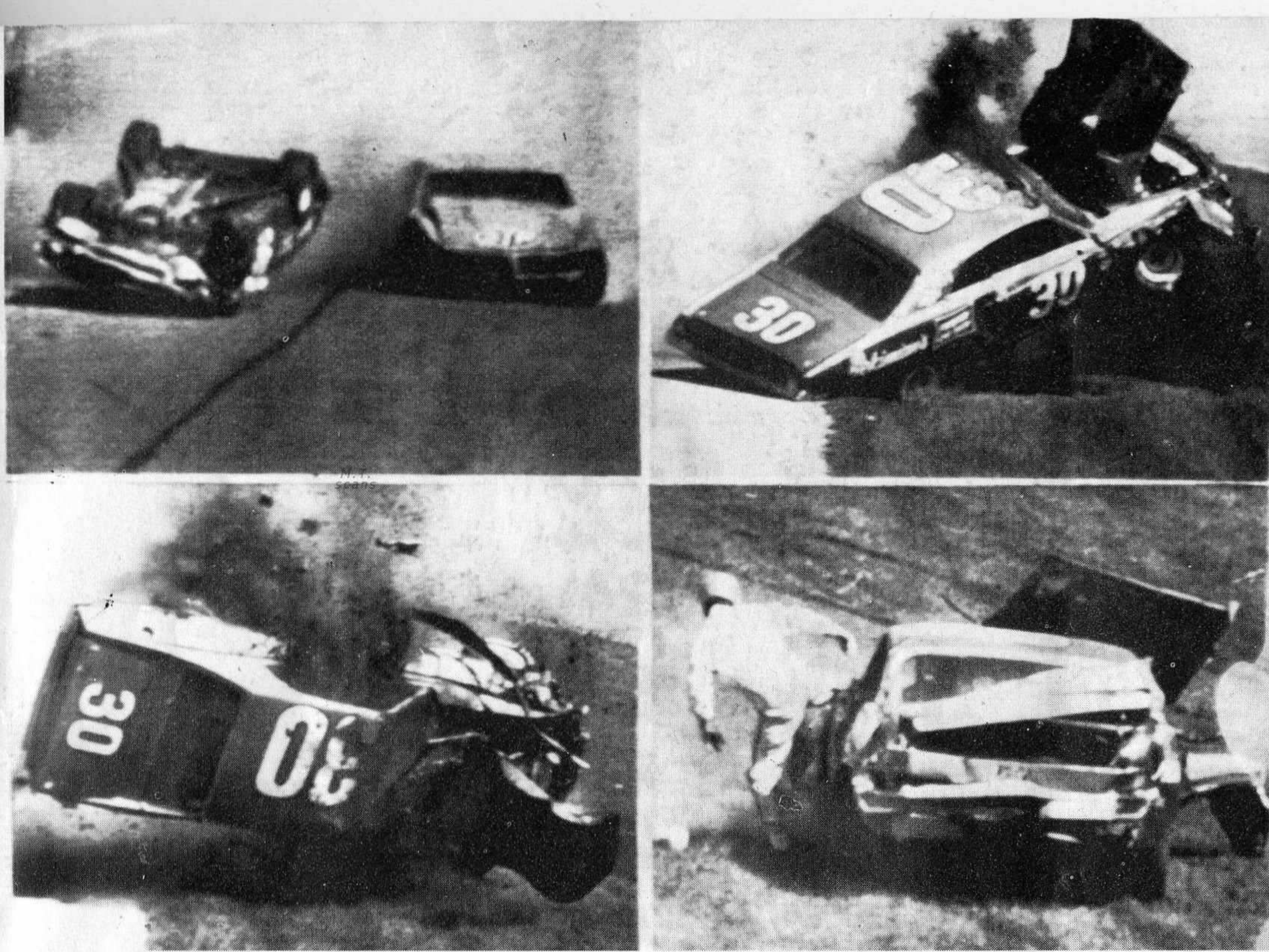
A tutti i piloti che nella stagione 1972 si impegneranno ad almeno 5 competizioni a calendario C.S.A.I., la Chrysler Italia offre l'acquisto di una vettura a prezzo preferenziale. Ulteriori informazioni vanno richieste a:

Chrysler Italia S.p.A., Casella Postale 480, 10100 Torino, Tel. (011) 961832.

Kleber



CHRYSLER  
ITALIA



Dopo lo strepitoso bis a ONTARIO

## FOYT pensa a INDY

SPECIALE PER AUTOSERIE

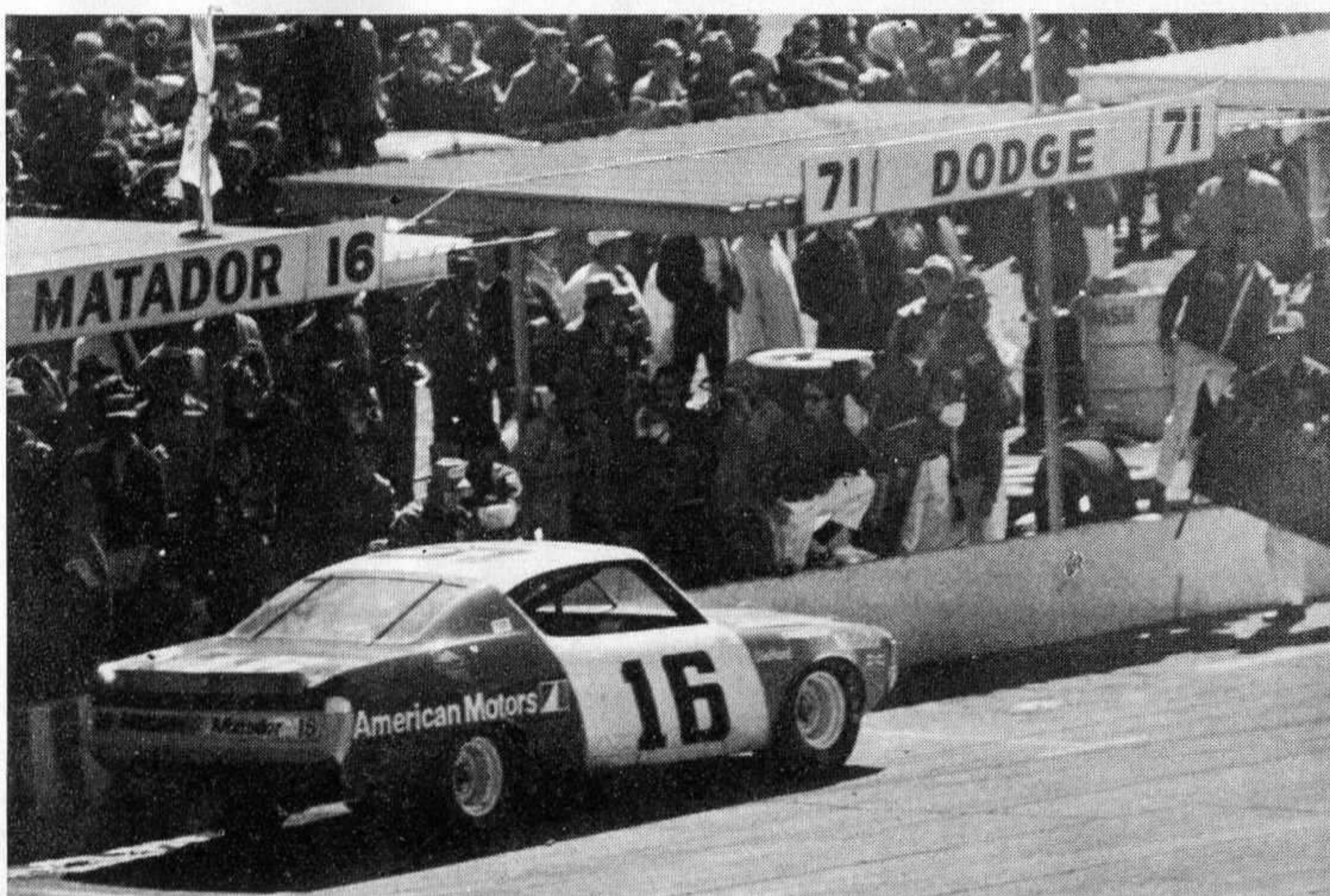
DAYTONA - Dopo il bis da lui fatto la settimana scorsa ad Ontario, Anthony Joseph Foyt è diventato ancor più «personaggio» di quanto già non fosse dopo essere stato l'unico pilota (finora) a vincere Indianapolis, Le Mans e la Daytona 500 di Stock Cars, come dire le tre corse che richiamano più pubblico del mondo. Può essere interessante, a questo punto, riferire alcune interviste da noi fatte proprio in occasione della gara di Daytona, che è stata, purtroppo e nonostante la velocità, una corsa noiosa. Molti dei «grandi» non hanno preso il via, come Hamilton, Leroy Yarbrough, Lorenzen, Tiny Lund, Pearson e Allison, tutti ex vincitori della competizione. Soltanto le prime duecento miglia hanno fornito qualche motivo di emozione per i 98.500 spettatori (un vero record) che avevano riempito l'autodromo nono-

bo di benzina attorcigliato che impediva il «pescaggio» degli ulteriori quattro litri di carburante ancora esistenti nel serbatoio. Sabotaggio, una cosa non certo nuova per la Daytona 500.

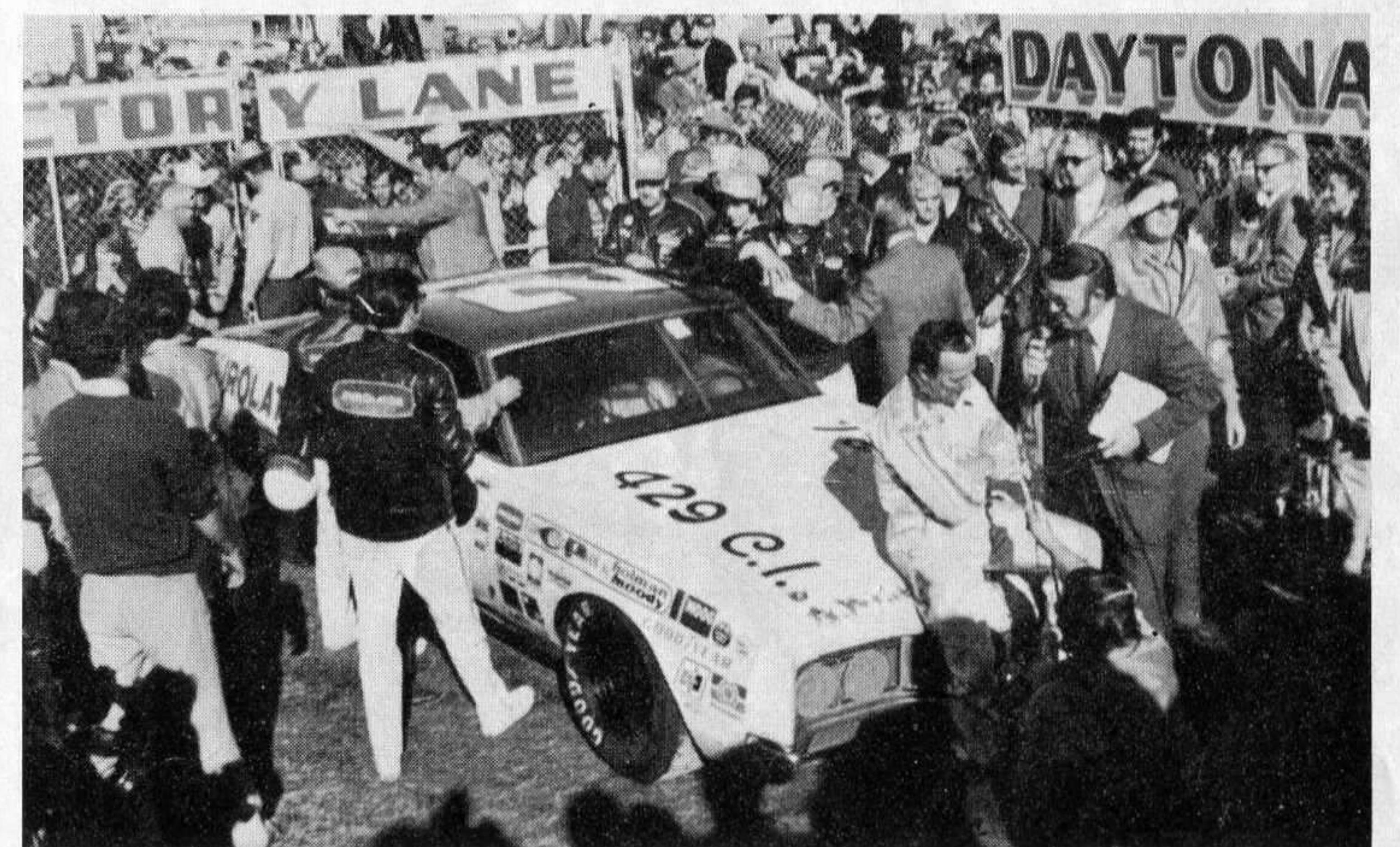
● Vic Elford viene descritto dal proprietario della vettura che ha usato in corsa come un «pilotino proprio benino», ovvero un «neat little scooter» che nel dialetto sudista vuole letteralmente dire «correre benone sul monopattino». Ad ogni modo Vic Elford è arrivato decimo.

● Il «Matador» della American Motors, l'unica Casa che partecipi ufficialmente a queste corse, di Mark Donohue non era adatto al circuito di Daytona dove l'aerodinamica è molto importante. Donohue ha coperto soltanto 100 miglia e non è mai stato competitivo.

● Bobby Isaac che aveva iniziato la corsa portandosi in prima posizione,



Le Stock sono sicure, almeno lo dimostra Walter Ballard uscendo indenne da questo spettacolare capotamento della sua Ford, tamponata dalla Dodge di Baker. A sinistra, al box la American Motors «Matador» di Mark Donohue, che non è molto valida nei percorsi ultraveloci. Sotto, un rifornimento di Richard Brown (n. 91) e di Vic Elford. Per regolamento in queste gare vengono usati solo i bidoni NASCAR a gravità, di 35 litri l'uno



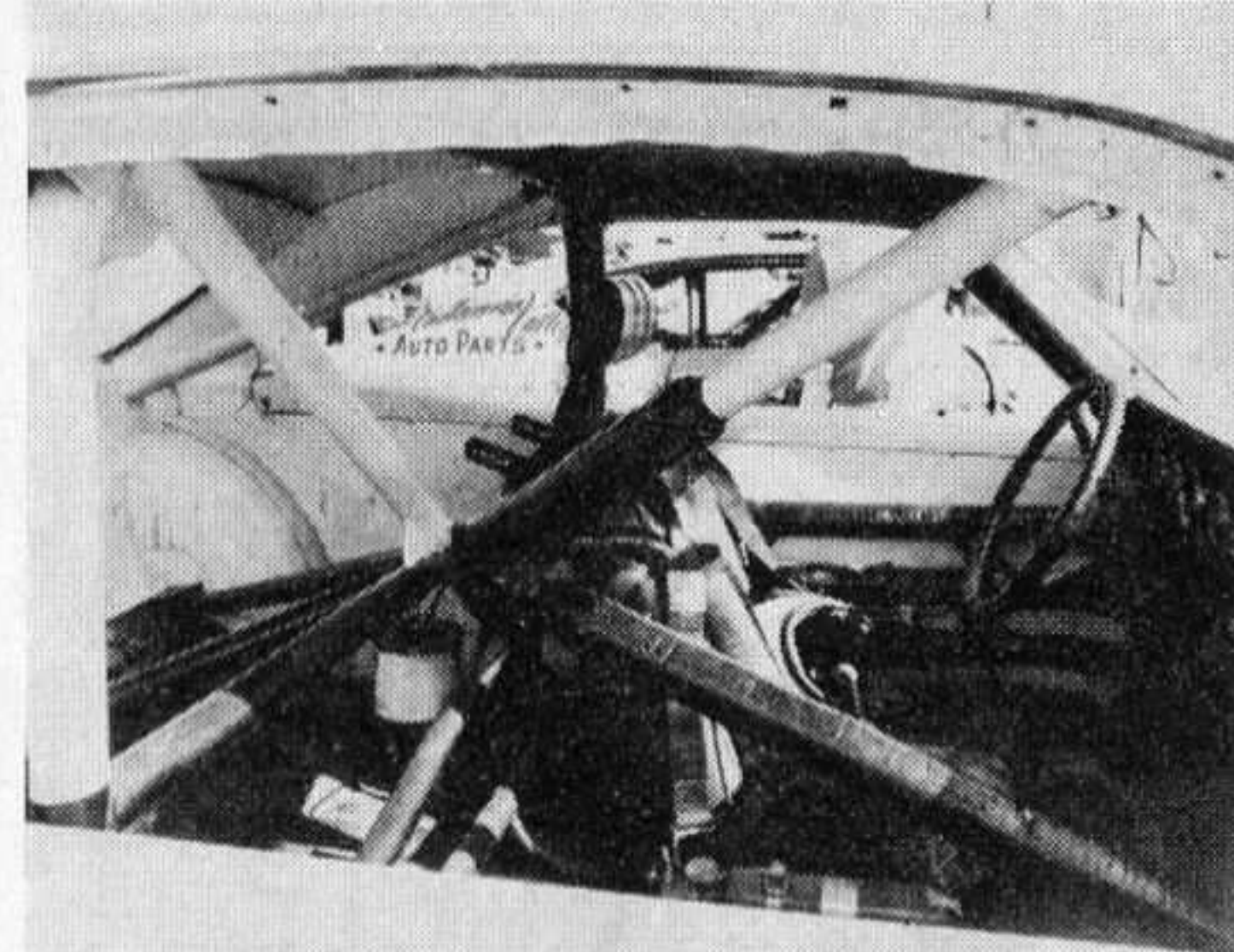
Foyt intervistato nella Victory Lane dopo la vittoriosa Daytona 500



stante la pioggia e il freddo dei giorni precedenti la gara.

Dice Foyt: «Vincere la Daytona 500 è un sogno che ho sempre sperato di realizzare. Ho passato un brutto momento quando, al 228. miglio, Jim Hurtubise ha rotto il motore proprio davanti a me. Il mio parabrise era tutto coperto d'olio e non potevo assolutamente vedere, tranne attraverso un piccolo buchetto; ciò per tutto un giro prima di potermi arrestare ai boxes. Ho perso tempo, ma non volevo finire contro il muro come un qualsiasi idiota. Forse è sembrato facile, ma per me è stato pieno di emozioni e maledettamente difficile. Non pensavo di avere in tasca la vittoria fino a che

ha avuto noie all'iniezione del suo Dodge dopo appena 47 miglia. L'altro Dodge, quello di Buddy Baker (un vero orso alto più di due metri) avrebbe potuto impensierire Foyt, ma la vettura di Walter Ballard, vettura dell'anno 1971 del NASCAR, è entrata in testa-coda per cui è stato impossibile al pilota evitare lo scontro. La macchina di Ballard è volata fuori dalla pista di circa 50 metri e poi si è rovesciata tre volte con pezzi che partivano per tutte le direzioni e fumo che saliva in alto. Uno spettacolo pauroso, dal quale sembrava non dovesse uscire vivo nessuno. Ma dopo un paio di minuti di intensa «suspense», Ballard è uscito illeso dal finestrino e si è messo a correre verso i boxes mentre la vettura si incendiava. «Veramente da spezzare il cuore» diceva Buddy Baker dopo l'incidente; «ero sicuro di vincere con facilità. Le corse sono fatte così. Cercavo di agevolare il passaggio di Petty e Baker, ma ho trovato sul mio cammino una macchina lenta che mi ha stretto contro il muro per cui non ho potuto evitare di tamponare. Indubbiamente quella vettura doveva essere in difficoltà visto che non andava a più di 70 kmh. Non ho visto chi guidava, penso tuttavia che avrebbe dovuto trovarsi nella parte bassa della sopraelevata».



Sicurezza Stock: nell'abitacolo c'è solo il sedile del pilota ed una selva di tubi di protezione

non ho visto la bandiera a scacchi. Peccato che non c'era più Petty: sarebbe stato maledettamente più interessante».

Foyt che ha già vinto altre due volte a Daytona, ma nel «Firecracker 400» e mai nella «500», in tutta la sua carriera ha ufficialmente guadagnato oltre 2 milioni e mezzo di dollari, come dire circa 1 miliardo, 467 milioni e 500 mila lire! Dopo la corsa ha affermato: «Se non rinuncio questa corsa sarò comunque contento. Quando uno vince qualcosa di importante si sente bene. Negli Stati Uniti soltanto «Indianapolis 500» è più importante di Daytona. Perciò, ora debbo cominciare a pensare a Indy».

● Altre volte Foyt è andato vicino alla vittoria, ma qualcosa gli ha impedito di raggiungere quel traguardo. E' stato quarto nel 1969 e terzo nel 1971, anno nel quale è rimasto senza benzina mentre era in testa. Dopo quella gara i fratelli Wood, che preparano la sua macchina, hanno scoperto un tu-

● I fratelli Wood, proprietari della Mercury rosso-bianca di Foyt, sono conosciuti per la loro velocità ai box. Hanno cambiato quattro gomme e fatto rifornimento di benzina in appena 36 secondi.

● Quando v'è un incidente, cosa che succede spesso a Daytona, le luci gialle dei semafori vengono accese. E ciò non soltanto nel punto ove l'incidente è in corso, ma lungo tutto il circuito e le macchine non possono cambiare posizione, ovvero non possono effettuare «sorpassi», ma possono al massimo raggrupparsi raggiungendo chi è davanti. Cioché, quando il semaforo ritorna al verde v'è meno distanza fra le vetture in gara. La corsa era talmente noiosa che ad un certo momento gli ufficiali di gara hanno acceso un falso «segnale d'attenzione» (luce gialla) per ammucciare le vetture e rendere così più emozionante la contesa. Niente da fare: Foyt ha subito rimesso fra sé e gli inseguitori una distanza di quasi un giro terminando indisturbato. 17 degli ultimi 200 giri sono stati coperti con le luci gialle accese.

**TRIVELLATO**  
Racing  
ELABORAZIONI TRASFORMAZIONI COSTRUZIONI



**CODOLINI**  
M.T. scans  
FIBERGLASS  
PER 128  
£. 70.000  
(La serie)

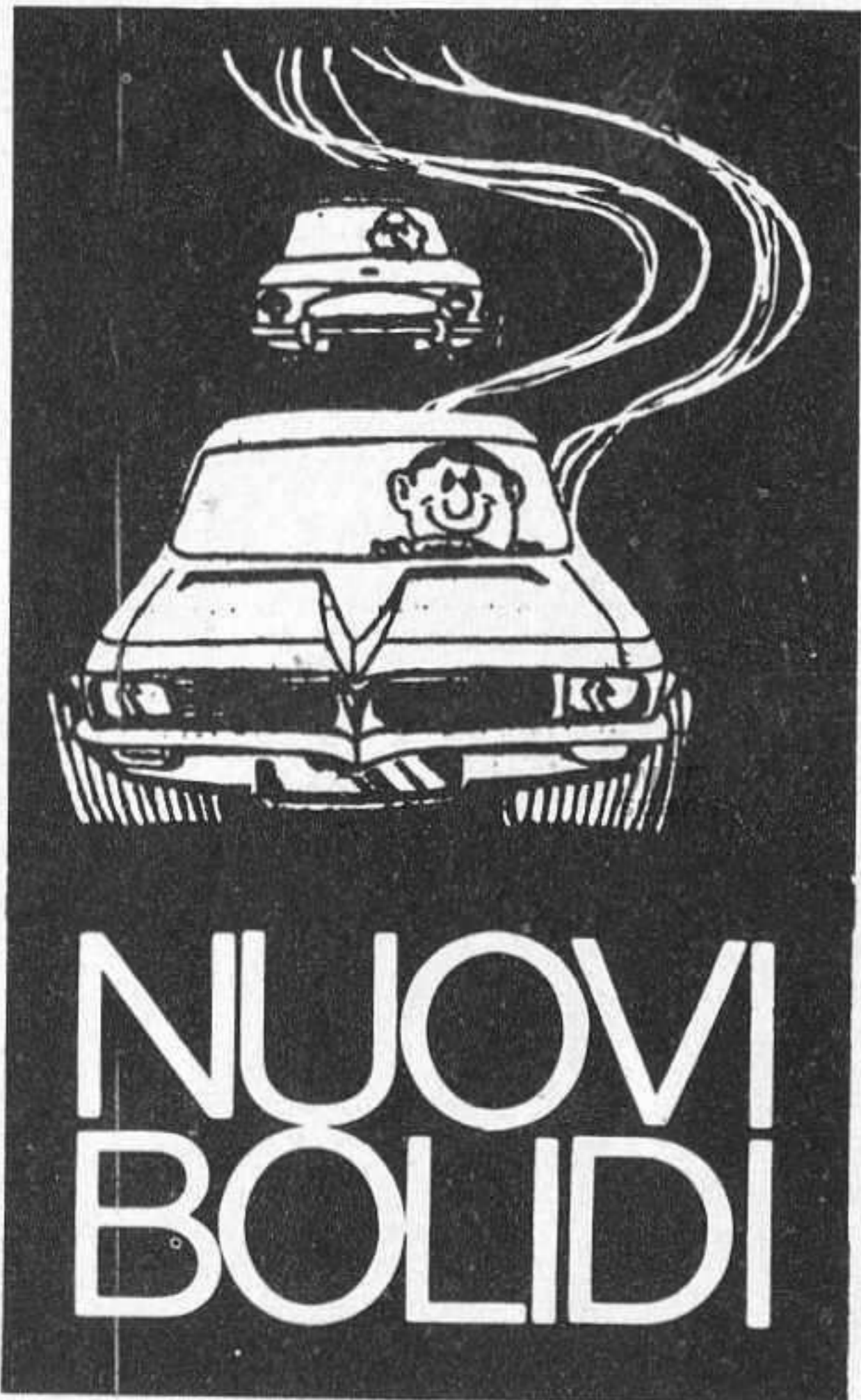


36100 VICENZA (Italia) Viale G. G. Trissino, 27/29 Telefoni n. 31.640 - 22.724

Sono a disposizione di clienti e preparatori, tutti i pezzi elaborati che montiamo sulle nostre ·128·

I. b. I.



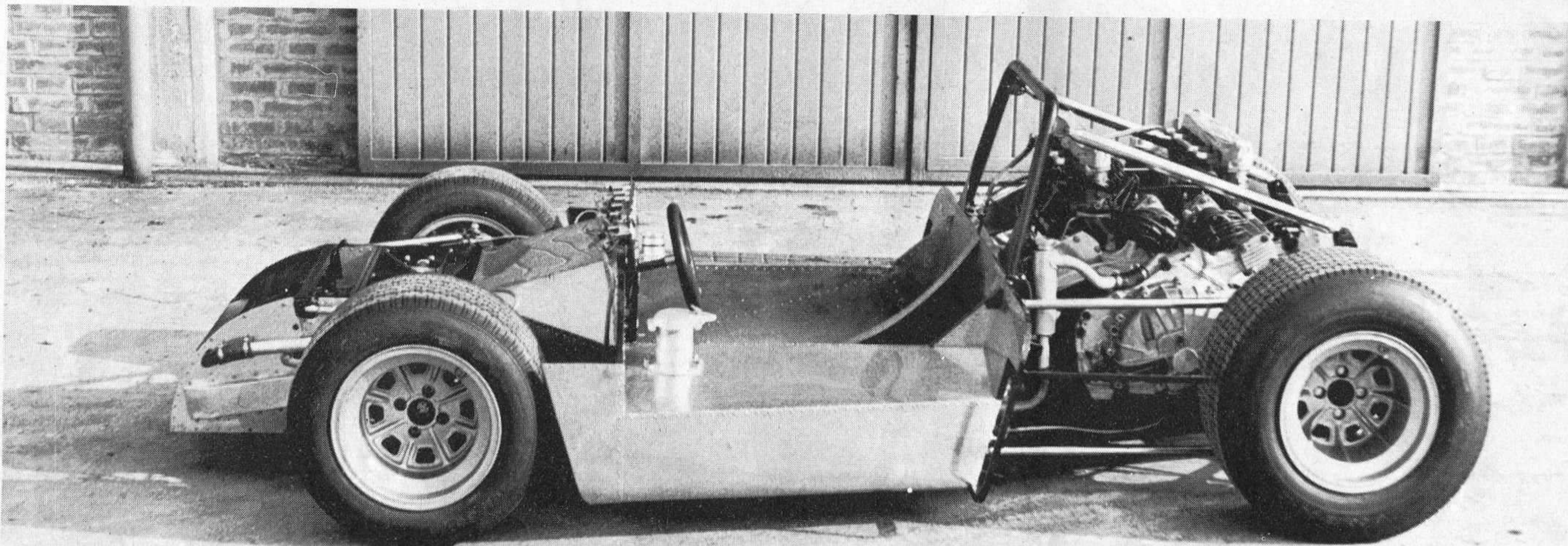


Un'acrobazia tecnica per un cliente americano realizzata a PONTECCHIO MARCONI

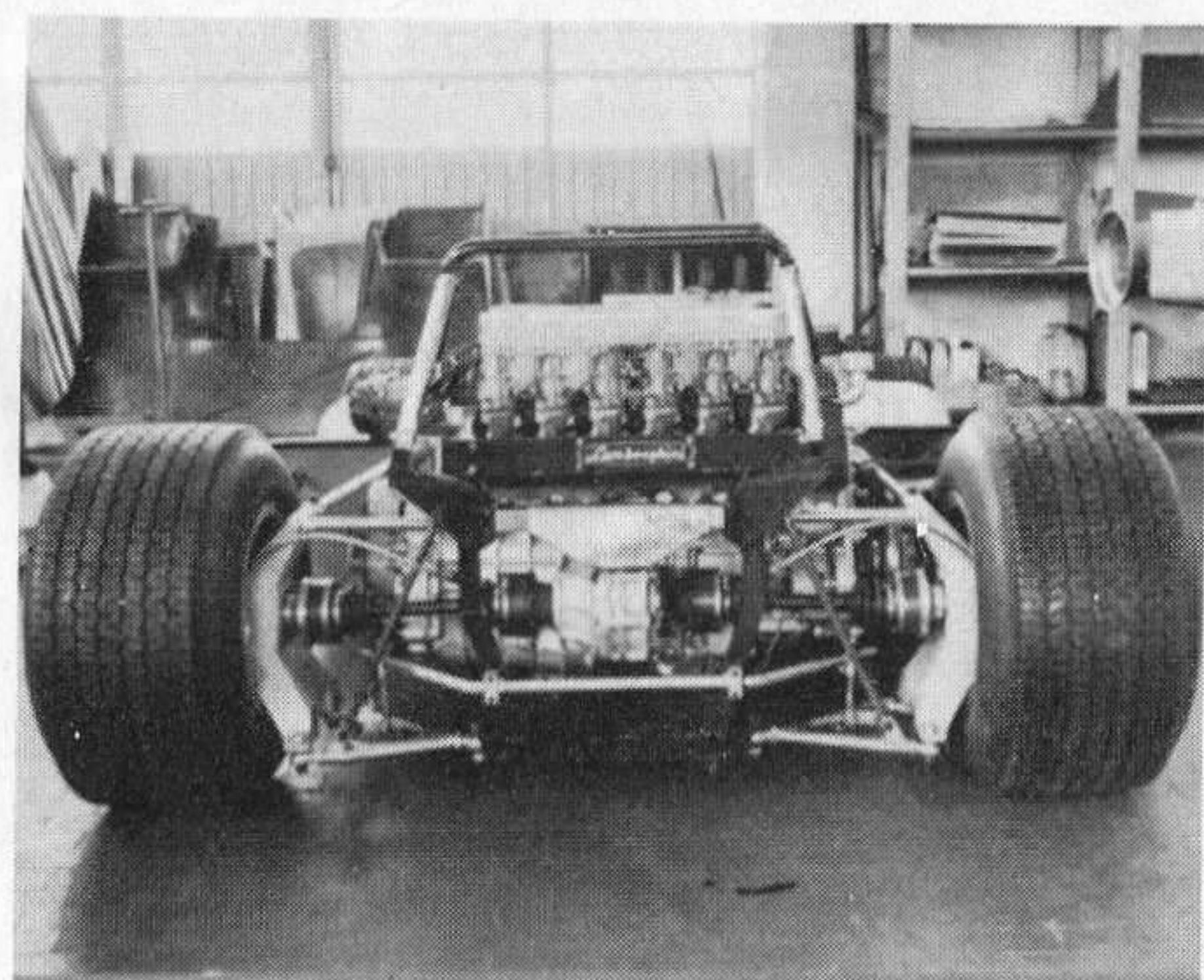
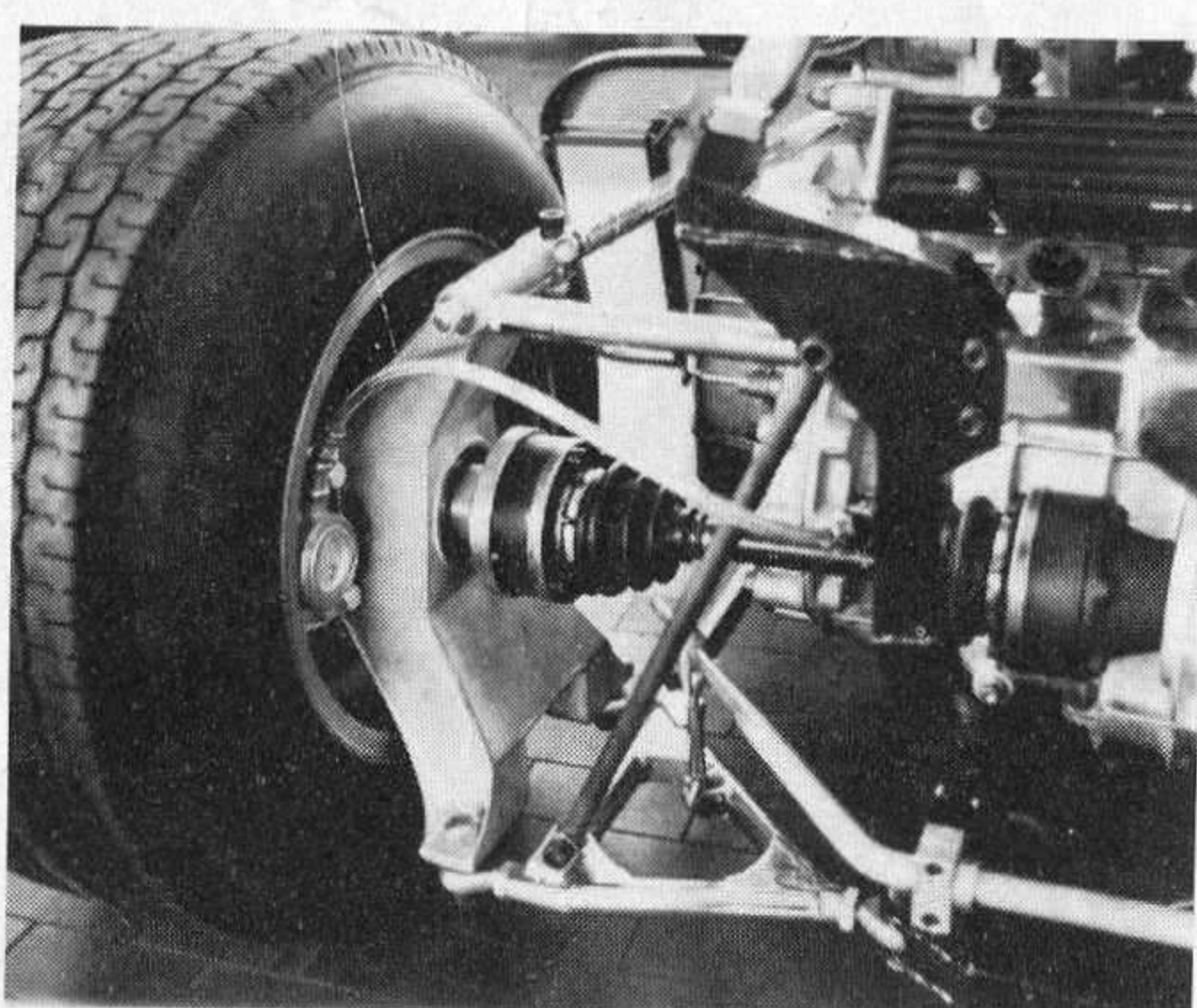
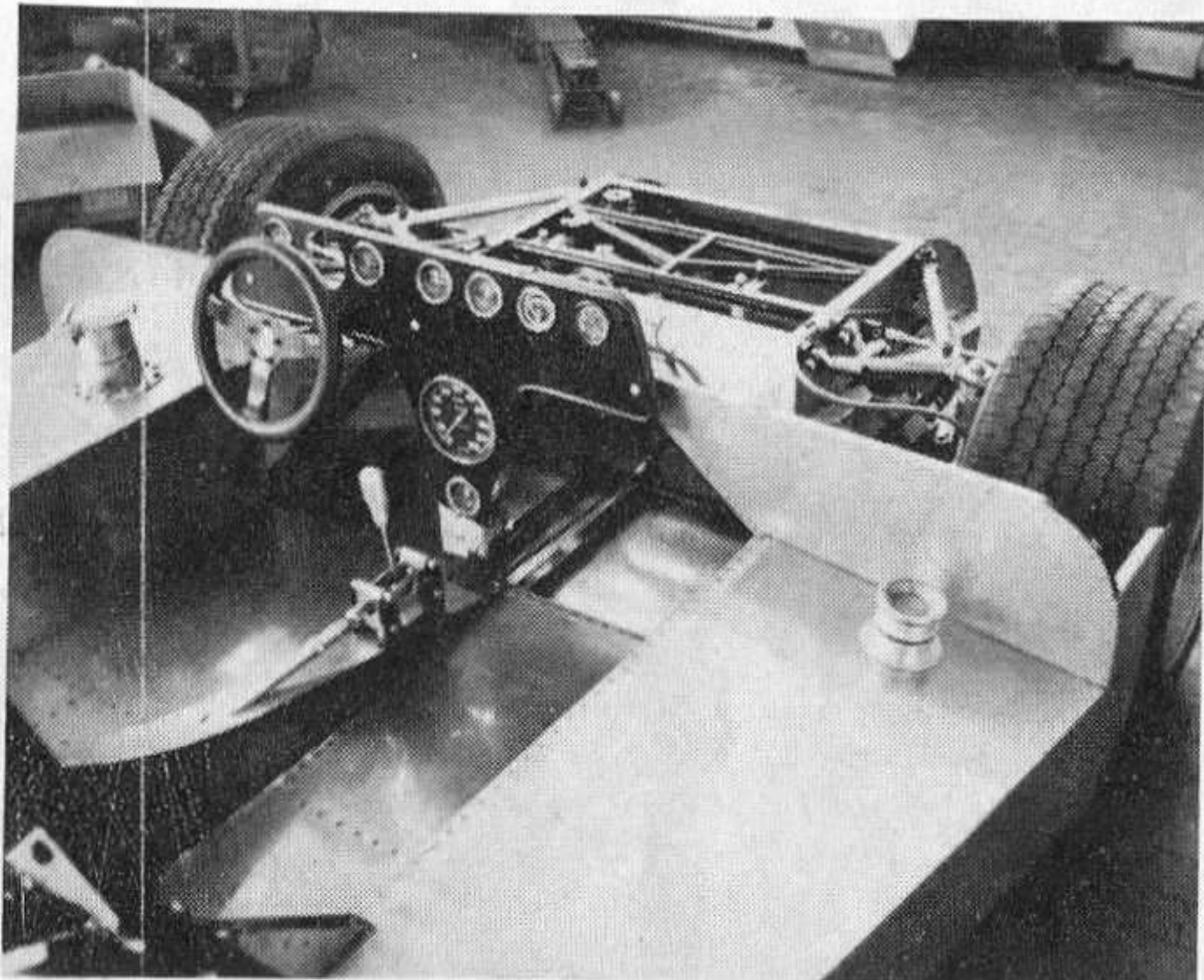
# il dragster MIURAMS



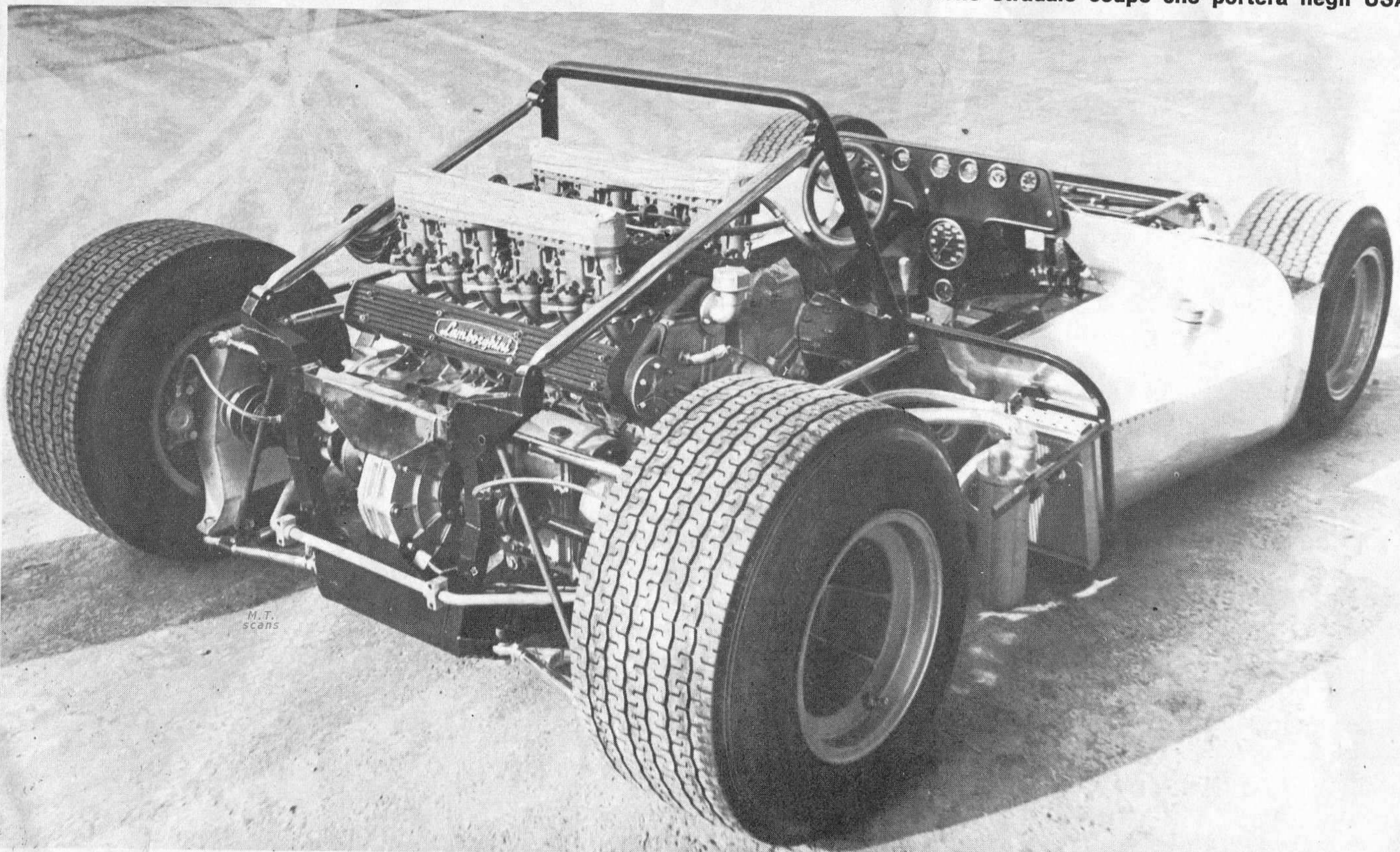
L'inconfondibile 12 V - 4000 della Miura



Sopra, ancora da completare, la AMS-Lamborghini fotografata nel cortile dello stabilimento. Sotto a sinistra, il posto di guida ancora da «abbigliare». Al centro, uno degli speciali portamozzi in lamiera saldata. Mancano gli ammortizzatori



Sopra a destra, non si può dire che il motore passi inosservato. Sotto, questa vista di tre-quarti posteriore mette in evidenza la compattezza della nuova «special». Il proprietario ne allestirà anche una versione stradale coupé che porterà negli USA



Prendete un compatto e leggero telaio di una 2 litri, un enorme 12 cilindri a V di 4 litri con 400 CV «veri» ed avrete una idea del singolare veicolo che è venuto in mente ad un giovanotto statunitense, Douglas Call, e che quelli della AMS gli hanno messo insieme, pur con una certa difficoltà. Queste difficoltà sono consistite non solo nell'alloggiare materialmente la grossa mole del gruppo motore-cambio del Lamborghini Miura in un vano normalmente previsto per ospitare un 4 cilindri, ma anche in una certa «ostilità» mostrata dalla fabbrica di S. Agata nelle occasioni in cui i tecnici della AMS hanno avuto bisogno di qualche pezzo o di un minimo di collaborazione.

In ogni caso, questa specie di «dragster», del quale avevamo già presentato il telaio qualche mese fa, è stato portato a termine, almeno per quanto riguarda la parte meccanica. La parte posteriore è stata completamente rifatta, inserendo il motore come elemento portante, sia pure con qualche «acrobazia» tecnica. Nuovi pure i portamozzo posteriori, ricavati con scaturatura in lamiera saldata, la centina posteriore ed altri elementi, fra cui il gruppo molle-ammortizzatori specialmente realizzati, che però non sono ancora pronti.

Fra le altre cose ancora da fare, come si vede dalle foto, sono la carrozzeria e gli scarichi. Se per la prima il carrozziere Fontanesi non dovrebbe avere grossi problemi, per i secondi lo specialista Ruini avrà una discreta «gatta da pelare», in quanto i sei scarichi della bancata anteriore non vediamo proprio dove li farà passare...!

L'entusiasta giovanotto americano, comunque, non ha eccessivi problemi. Non appena pronta, la sua AMS-Miura se la porterà negli USA, dove pare si possa in certi posti circolare con una sorta di prototipo rombante e senza fanali. In America, Douglas conta di fornirgli di una seconda carrozzeria coupé.

