

JOHN CANNON, canadese nato a Londra 34 anni fa, dopo avere prestato servizio nella RAF iniziò la sua carriera di pilota nel 1962, gareggiando in gare di Formula Junior e riportando tre vittorie. Nello stesso anno gareggiò anche con una sport 7 litri, conducendo la corsa, nel G. P. canadese, per lungo tempo davanti a Brabham, Gregory, Rodriguez e Gurney. Nel 1963 costruì anche una F. 1 ma ottenne mediocri risultati per cui riprese le corse con la F. 3 ottenendo 12 vittorie.

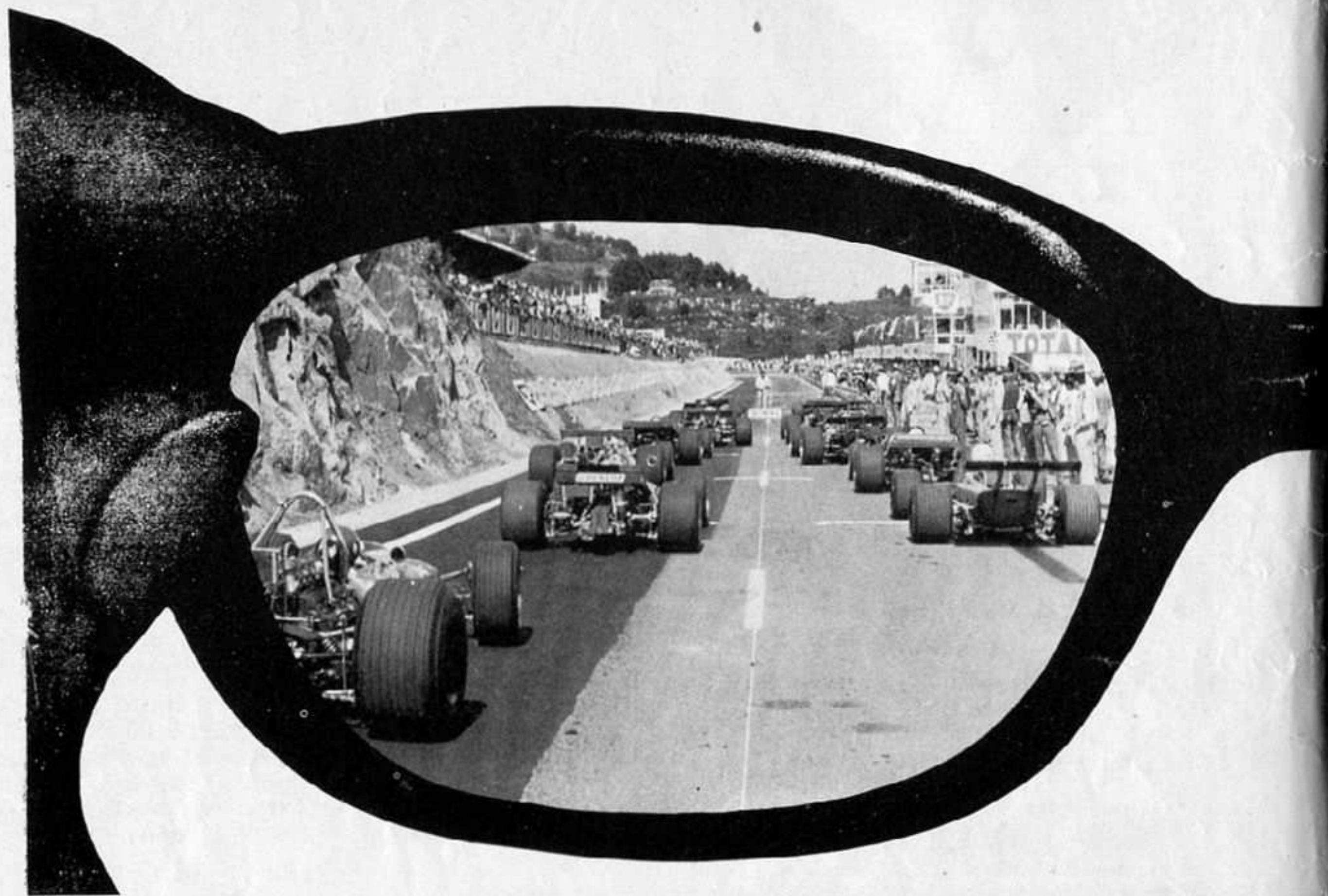
Nel 1964, sotto contratto con Mecom, pilotò diverse vetture, ma la sua vittoria più importante la ottenne nella categoria due litri, nel G. P. di Laguna Seca al volante di una Elva

Porsche. L'anno successivo, rinnovato il contratto con Mecom, guidò in corsa una Lola per ripiegare poi, sponsor l'industriale Dan Blocker, su una Genie-Oldsmobile che non diede particolari risultati. Nel 1967, patrocinato da Nick Chevrolet e sempre con la Genie vinse a Las Vegas e ruppe irrimediabilmente a Watkins Glen. Acquistò allora una McLaren, ma con scarsa fortuna.

Per Cannon l'anno 1968 fu l'anno decisivo sconfiggendo tutti i favoriti della Can-Am a Laguna Seca, con una macchina vecchia di tre anni. Nel 1969 con una F. 1 Eagle si piazzò quarto nel campionato americano e con la sua vecchia vettura partecipò a corse Can-

Che differenza

correre in EUROPA



Il pilota americano non

• I circuiti sono peggiori • Ogni volta che si deve guardare la vettura di un altro e copiarla si è già in arretrato • E' tutto diverso e questo vale l'esperienza

— Qualche tempo fa, AUTOSPRINT pubblicò una intervista ad Alan REES, il d.s. semidivorziato della MARCH, il quale affermò che, per essere campione un pilota deve essere una « carogna ». Lei cosa ne pensa?

« In effetti, penso che ci sia molto di vero in ciò che ha detto, però non so se è proprio necessario essere una carogna. Per certa gente risulterà tale, questo sì, però ritengo che la maggioranza delle persone che hanno successo siano... difficili. I piloti non sono un'eccezione e un buon pilota lo è ancora meno. »

— E' d'accordo con Rees, quando dice che a prescindere dalle doti naturali la differenza proviene dal carattere?

« Sì, è vero. E trovo anche vero che si diventa insensibili. Si potrebbe però dire che è come guardare dentro un tunnel. Non è tanto questione d'insensibilità, quanto di avere un'unica meta ed è questo che fa sembrare insensibili. Inoltre è probabile che si sembri carogne perché si è tanto presi da ciò che si fa. Sei talmente deciso a fare ciò che desideri che, in fondo, non tieni molto conto delle opinioni e dei sentimenti della gente che, a tuo modo di vedere, non condivide ciò che fai. E' molto facile dare l'impressione di essere duri, spietati, ma naturalmente la stampa non se ne rende conto perché fa parte del quadro del buon pilota, mantenere cordiali rapporti con i giornalisti. Non occorre riflettere a lungo, per trovare nomi di conduttori che si sono rovinati professionalmente perché hanno trascurato questo aspetto. Al giorno d'oggi i piloti devono rendersi conto di queste cose e probabilmente per questo i giornalisti li conoscono meno bene di quanto dovrebbero. »

— Secondo lei, portano una maschera?

« Oh sì, nessuno mostra mai il lato che non lo mette in buona luce. Credo che prima fosse diverso, forse perché i piloti non erano tanto in vista. In fondo se ne infischiarono, senza contare che i resoconti erano molto

più elementari. Si diceva "il tale ha fatto così, il tal'altro ha fatto così" e non si parlava della personalità del pilota. »

— Be', in passato non c'era tanto denaro in ballo, se non altro in Europa.

« Non credo che il denaro c'entri per niente. »

— Come no, infatti appena...

« Forse dal suo punto di vista, ma non da quello del pilota. Io sono sicuro di essere un conduttore tipico. Il denaro è un mezzo per arrivare a un fine; purtroppo senza denaro non possiamo correre, però questo è l'unico ruolo che il denaro svolge nelle gare, per quanto riguarda me: le rende possibili. »

Non basta il sacco pieno d'oro

— Allora lei non corre per diventare miliardario?

« Macché. Però non parlavo da questo punto di vista. Ciò che induce un pilota ad andare forte non è il sacco pieno d'oro che lo aspetta alla conclusione. Io ho gareggiato andando altrettanto forte, e correndo rischi che non correi normalmente, in gare ove non esisteva la questione del denaro. »

— E allora, qual è il motivo?

« Non si può offrire denaro per ottenere un pilota. Occorre che lui voglia vincere, deve desiderare di correre, deve volere battere gli avversari. »

— Allora si tratta di spirito di competitività?

« E' una cosa che non si può spiegare chiaramente, si ha dentro di sé. »

— Il pilota vuole essere il migliore?

Am con scarsi risultati. Il successo giunse nel 1970 quando al volante di una McLaren M10B, patrocinata da Starr e Hogan, si aggiudicò il campionato FAE. Deciso ad andare in Tasmania, fu molto indeciso fra la M10B e una STP-March 710 che gli veniva offerta da Granatelli. Optò per quest'ultima macchina e fu dodicesimo al G. P. Questor.

Nel 1971 Cannon venne in Europa per correre in F. 2 e con una March si mise in luce a Jarama ottenendo una buona classifica. Ciò lo decise a restare nell'ambito della F. 1, alternando gare in F. 2 e F. 5000 per il campionato americano.

enza c'è ?



Lo spiega John CANNON

il pilota americano che si è «fatto le ossa» al di qua dell'Atlantico l'anno scorso in F. 2 ed ora ha preferito tornare a gareggiare sulle piste di casa: egli vi dice perchè

correre negli USA

sa quanto è fortunato!

«Esatto. E' tutto molto elementare, sa.»

— Vogliamo parlare della sua stagione 1971?

«Sì. E' stata strana. In effetti credo che sia stata buona e ho più o meno raggiunto ciò che mi ero prefisso di raggiungere. Penso di avere migliorato, col trascorrere della stagione, però avevo un budget molto limitato e ciò significava che non potevo tenermi aggiornato con i nuovi sviluppi. Era un poco come camminare sull'acqua. Saranno i risultati dell'anno prossimo, a stabilire se questa è stata o non è stata una buona stagione. Era la mia prima in F. 2; prima anche per il mio meccanico e credo che quanto abbiamo imparato quest'anno, se lo metteremo a buon uso, potrebbe rappresentare le basi per una stagione maledettamente buona nel 1972. Probabilmente abbiamo speso metà, se non un terzo, di quanto abbiamo speso un normale team di F. 2 e abbiamo fatto tutta la stagione con un solo motore, un solo meccanico, una sola vettura. Non avevo il lusso di un telaio di scorta, o niente del genere. Per me è stato un periodo di « esplorazione ». Ho voltato la schiena alle corse ben definite, quelle negli Stati Uniti, che mi davano una certa sicurezza e una posizione di pilota di primo piano... è stata una giocata d'azzardo che, secondo me, ha reso.»

— Quanto le è costata, esattamente, la stagione? »

« Abbiamo speso meno di tredici milioni di lire, per l'acquisto della vettura, il motore, il furgone, lo stipendio del meccanico e le spese di manutenzione. Ho fatto dodici gare ed è stato maledettamente difficile, perchè avrei voluto sfruttare maggiormente vettura e motore; ogni tanto ho usato la macchina come se si trattasse di una gara di durata. Dovevamo di proposito regolare il motore per i 9,500-9,600 mentre sappiamo che se si ha un motore per ogni gara, come si dovrebbe avere, si arriverebbe a 10,200 giri. Non sembra molto, ma in effetti lo è, sono 700 giri. E sappiamo che quell'unico motore deve servire per le qualificazioni e per la gara, per cui si deve

naturalmente stare più attenti, essere più prudenti, usare meno giri. Trovo che è un trionfo per il mio meccanico, se sulle dodici gare due sole volte non le abbiamo portate a termine e si è sempre trattato di circostanze inevitabili. Una volta si è rotto l'albero motore, l'altra la pompa del carburante. »

Proibitiva la CAN-AM per un «privato»

— Perché ha deciso di fare la stagione in F. 2?

« Be', come pilota ero arrivato a un buon punto in cui sarebbe stato molto facile "sedersi" e guadagnavo abbastanza bene; però non avevo fatto alcun progresso, dal punto di vista professionale. Anzi, secondo me se nelle corse non si progredisce equivale ad andare all'indietro, perchè intanto c'è altra gente che si fa avanti. Ho dunque riflettuto a lungo, chiedendomi se restare o no a correre nelle Stati Uniti. L'unico modo per migliorare, in fondo consisteva nel passare alle gare USAC o Can-Am, ma per un privato la Can-Am ha costi proibitivi. Non sono dell'idea di partecipare a gare che non ho la minima possibilità di vincere e penso che vincere nella Can-Am richiederebbe almeno sei mesi, se non un anno, di lavoro di sviluppo per la stagione. Dato che si era già in febbraio-marzo, quando prendevo la decisione, era chiaramente troppo tardi per pensare alla Can-Am, a meno che mi fossi accontentato di fare ciò che facevano tanti altri, cioè di comprare una vettura corrente da una Casa, vettura almeno due, se non tre anni, arretrata nei confronti di quelle ufficiali; avrei poi dovuto accontentarmi di

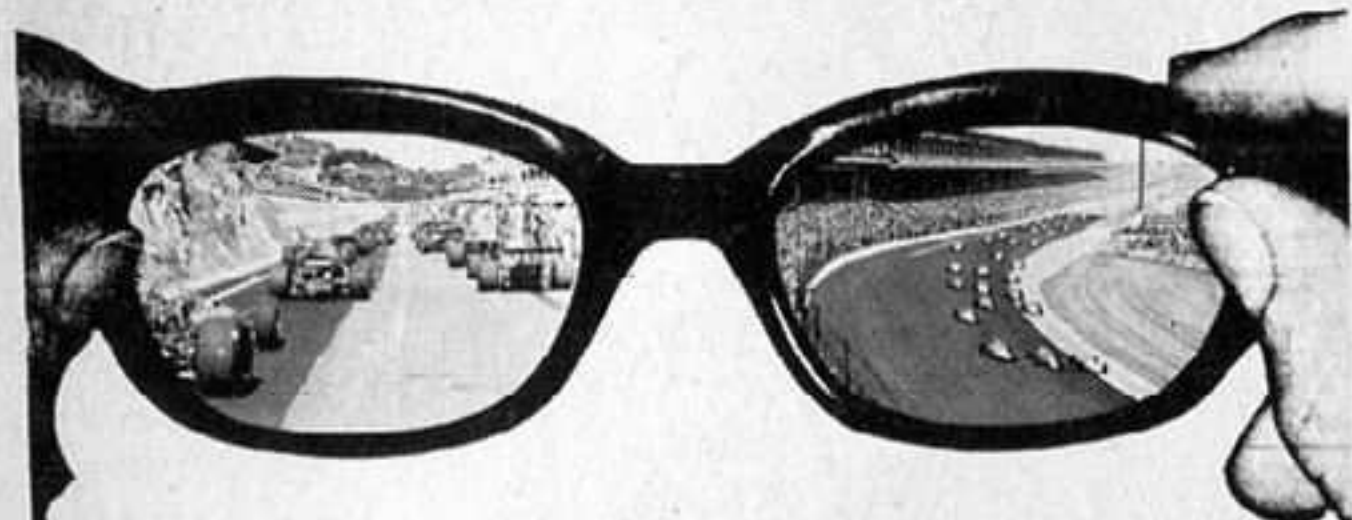
CONTINUA A PAGINA 6

Logan B. Lessona

•E' sempre il maledetto denaro a rendere buone le corse •Il problema delle assicurazioni •Un budget di spese europee negli USA non serve a mettere in moto una F.A ...



Il pilota USA non sa



quanto è fortunato

CONTINUAZ. DA PAGINA 5

girare al solo scopo di fare quattrini. D'altra parte non ero ancora pronto a dedicarmi soltanto alle gare USAC, il più alto livello di competizioni negli Stati Uniti. L'alternativa ovvia, quindi, era di tornare in Europa per due motivi. Per prima cosa sapevo che la concorrenza sarebbe stata più dura e non esiste modo migliore per fare progressi, che buttarsi in lotta contro avversari bravi; questo perché si può essere soltanto alla pari dei migliori e se i migliori sono molti, contro la mezza dozzina che si trova in questa categoria negli Stati Uniti, ne consegue che la battaglia è più serrata. Poi c'è anche il fatto che se si aspira a correre in F.1, è evidente che non si potrà farlo continuando a correre in F.5000 negli Stati Uniti.»

— Sbaglio, o ha detto che i circuiti negli Stati Uniti sono più larghi, più facili? »

« Non l'ho detto io, però è vero in linea di massima. Badi, in America ci sono ottimi circuiti, migliori di tanti in Europa. »

— Mi può dare un'idea complessiva della sua prima stagione in F.2? C'è nulla che farebbe in modo diverso, se potesse ripartire da capo? »

« Be', sì. L'avrei fatto molto prima. »

— Perché? »

« Non esiste un vero motivo. Come indipendente ho avuto vita dura, poi vinsi la gara di Monterey e ottenni un poco di denaro. Dopo cominciai per la prima volta a correre per un altro e, sempre per la prima volta, diventai solvibile, da quando avevo cominciato gareggiare. L'anno dopo vinsi il campionato di F.5000 negli Stati Uniti, poi andai in Tasmania. L'attività era molta e non mi fermavo per chiedermi "E adesso, che cosa farai?" Tornato dalla Tasmania gareggiai con una F.1 della STP al GP Questor e, d'un tratto, qualcosa scattò nel mio cervello perché mi trovavo improvvisamente al volante d'una F.1 in mezzo a piloti di levatura mondiale. Dopo la corsa me ne resi conto e mi chiesi: "Perbacco, ora cercherai d'infilarli in mezzo a questa gente oppure tornerai alla vecchia storia, alle solite gare che hai sempre fatto?". Capii che non era questo che volevo e che, se l'avessi fatto, non avrei compiuto nessun passo avanti professionalmente. Fu dunque a quell'epoca, cioè fra il 28 marzo, quando si svolse il GU Questor, e il 12 aprile, data della gara di Thruxton, che presi la decisione, comprai la vettura e andai in Inghilterra, presentandomi a Thruxton per la mia prima gara di F.2, infatti la mia vettura fu completata il venerdì e io mi qualificai il sabato, correndo poi il lunedì. Fino al venerdì sera la vettura non si era mai neppure mossa e non avevo il mio meccanico, soltanto una squadra di ripiego della March. »

— Dove ha trovato il suo meccanico, Wayne Eckersley? »

« Lo avevo conosciuto in Tasmania, ove era meccanico di Ian Allan. Apparve a Thruxton e, dato che lo avevo già visto in Australia, lo conoscevo abbastanza bene; lui era venuto in Europa per i miei stessi motivi. Come meccanico da corsa riteneva di avere già fatto il massimo possibile, in Australia, e voleva venire in Europa per imparare di più. Unimmo le nostre forze e imparammo insieme. »

La MARCH consegna macchine presto

— Quando, al GP Questor, decise che voleva entrare in F.2, che cosa fece? Prese il telefono, chiamò la March e disse "Voglio comprare una vettura?" »

« No, là c'era Mosley. Fu un poco complicato, perché per prima cosa dovevo prendere una decisione. I miei programmi di correre con lo stesso patrocinatore dell'anno prima erano andati a farsi benedire, perché avevo insistito per pilotare la F.1 al Questor, mentre lui voleva che corressi con una F.5000. Ci fu una discussione e venni licenziato. Avevo quindi la scelta di correre in F.5000 come indipendente, cosa che avrei potuto fare e con successo, e proprio ciò che fino a quel momento avevo avuto intenzione di fare. Parlai con Amon, in effetti, perché lo conoscevo da tempo e lui disse: "Sprechi tempo, vai in Europa." Allora parlai con Mosley e mi disse ovviamente la stessa cosa. Per lui l'idea era buona, per cui venimmo a un accordo, che io confermai due giorni dopo la sua partenza. Poco dopo partii per l'Inghilterra. »

— E le costruirono la vettura in pochi giorni? »

« Sì. E' questa una delle belle cose, alla March. Alcuni

costruttori, se si ordina una vettura due mesi prima, stabiliscono la data in cui la consegneranno, mentre alla March è una questione di giorni. Naturalmente non l'avrei comprata, se la vettura non avesse avuto nessuna fama. Credo che al momento la ragione principale per cui comprai una March consisteva nel fatto che potevano consegnarla, non solo, ma che mi avrebbero appoggiato con un ottimo servizio di parti di ricambio. »

« Quando iniziai, a Thruxton, m'imbattei in un canadese il quale disse che avrebbe potuto patrocinare la vettura, per cui a quell'epoca i nostri programmi non erano limitati, come risultarono poi essere in seguito. In poche parole, avevamo il progetto di procurarci un secondo motore... e credo che si vedesse. Per esempio alla corsa al Nurburgring fui notevolmente più veloce di quanto prevedevo, essendo là per la prima volta. Anche in Spagna andai molto forte e così pure al Crystal Palace, perché pilotavo senza remore. Fu dopo il Crystal Palace che quel tizio ebbe guai in affari e non poté mantenere la promessa di patrocinio. E fu quindi dopo il Crystal Palace che dovetti prendere una decisione sul da farsi, dato che non potevo permettermi il lusso di continuare, affrontando le spese. Fu proprio allora che dovetti cominciare a fare "economia", a partecipare a più corse di quanto volessi, senza fare la revisione del motore. Per fortuna, però, c'erano due settimane prima del Nurburgring e Wayne esaminò tutta la vettura, selezionando i punti dubbi che poté notare, per ricostruirla completamente. Quella messa a punto ci ha veramente sorretti per tutto l'anno. Credo che in origine fossimo sulla strada buona, ma se potessimo tornare indietro, dal Crystal Palace, sapendo che non avrei avuto quanto denaro avevo creduto, avrei scelto le gare, compiuto maggiori sforzi in un numero minore di competizioni e svolto più prove. D'altro canto non si sa se è questa la cosa giusta da fare, perché ogni volta che non si partecipa ad una corsa si

fa un passo indietro, per quanto riguarda lo sviluppo. Allo stesso modo, ogni volta che si partecipa a una gara, se non si è stupidi, s'impara qualcosa. Guardando le fotografie di vetture di F.2 all'inizio della stagione e poi alla fine, si è meravigliati per la differenza. Si comincia con un ammortizzatore e si finisce con un altro, si comincia con un muso e si finisce con un altro, e così via per ogni cosa, e sono tutte visibili. Pensi alla sperimentazione che si fa sulle dimensioni del roll-bar, sulle sospensioni, sulla distribuzione dei pesi, sui sistemi di alimentazione, sui rapporti che diventano disponibili mentre all'inizio non c'erano... si possono usare più giri col motore per via di un progresso nelle molle delle valvole, che all'inizio di stagione non esisteva. Ogni volta che si manca a una gara si perdono queste nuove cognizioni. Vengono riferite, oppure qualcuno le applica e altri le "annusano" nell'aria? Be', certune come i muscoli larghi e così via si vedono, ma ogni volta che si deve guardare la vettura di un altro e copiarla significa che si è già in arretrato. E si torna alla concorrenza. Quando si sa che si deve andare più forte in ogni corsa, non si fa che pensare ai mezzi che possono essere di aiuto. Spesso due o tre squadre hanno la stessa idea contemporaneamente ».

In Europa si deve comprare tutto

— Ha una presa d'aria sulla sua vettura? »

« No. »

— Perché? »

« Perché non potevamo permettercela, non avevamo il tempo. Queste sono le cose ovvie, ma ciò che conta è quanto non si vede. »

— Che lezioni ha imparato? Quali, ammesso che ce ne siano stati, sono i vantaggi ricavati dalla stagione? »

« L'esperienza. Questo tipo di competizione è decisamente diverso. I circuiti sono differenti, la gente è differente, gli organizzatori sono differenti. E' tutto un complesso di cose, per cui bisogna sapersi destreggiare e più esperienza si ha più le cose diventano facili e più diventano facili più si ha tempo per fare ciò che si vuole. La gente è stata veramente servizievole, agli inizi non sapevamo assolutamente niente. »

— In che modo? »

« In tutti i modi. Non sapevamo dove stare, dove lavorare attorno alla vettura. Per esempio, io non avevo mai comprato del carburante. Non ricordo quando abbia comprato carburante per una corsa negli Stati Uniti... sembra una sciocchezza, ma arrivando in Europa non solo ci si rende conto che si deve comprare quella maledetta roba, ma anche che crea problemi. Infatti io arrivo a una gara e, non avendo mai comprato carburante, non mi viene in mente, non ho contenitori, né imbuti né niente. Lo stesso vale per il lubrificante e per i pneumatici. Sembrano particolari di poca importanza, ma quando si sommano salta fuori un concetto del tutto nuovo. »

— Però la gente è stata di aiuto, anche se oggi le competizioni hanno un aspetto più commerciale. »

« Si torna a quanto dicevo prima. In effetti è il maledetto denaro a rendere le corse possibili. Non è però la carota dondolata davanti al naso del meccanico per farlo lavorare di più, al pilota per farlo andare più forte. Se il denaro è più abbondante si può fare di più, si può sperimentare di più, si può provare di più. La differenza fra arrivare primo o quarto dipende da quanto denaro posso reinvestire nell'operazione. »

— Farà ancora la F.2? »

« Be', devo vivere e devo mangiare. Seguendo i miei desideri, vorrei tornare e correre di nuovo ma la difficoltà consiste nel fatto che in America posso gareggiare senza avere preoccupazioni finanziarie, contrariamente a quanto accade in Europa. Devo trovare un patrocinatore, quindi tutto dipende dal fatto se lo troverò. Penso comunque che sia stata una bella annata perché, che resti o che torni negli Stati Uniti, come pilota sono migliorato e ho anche imparato a sfruttare meglio la mia vettura. Spero di fare un'altra stagione di F.2, più altre gare che non siano in concomitanza, negli Stati Uniti. »

— Quanto denaro le occorrerebbe per fare una stagione di F.2 nel modo dovuto? »

« Penso circa 37 milioni di lire. Io ho un budget di circa 96 milioni, per diciotto gare con tre motori, due cambi, tutti pezzi di ricambio occorrenti, telaio, sospensioni, meccanico e un aiutante. Per me non c'è stipendio. Sembra una grossa somma, ma negli Stati Uniti non servirebbe neppure a mettere in moto una Formula A. »

— Sono quindi necessari 96 milioni. »

« Penso che l'utile pubblicitario sarebbe discreto. Alla fine dell'anno c'è sempre quello che si recupera. Volevo anche dire che in Europa la concorrenza sarà anche maggiore, però in complesso negli Stati Uniti l'organizzazione, le cure per piloti e meccanici, particolari come quelli delle assicurazioni e così via sono più soddisfacenti. Quando il mio meccanico si rompe un piede a Roma, fui inorridito nel constatare che non esisteva un'assicurazione del circuito per coprire le sue spese d'ospedale. Non si tratta quindi soltanto di denaro genericamente e il pilota medio americano prende molto per scontato; non si rende conto di quanto sia fortunato, in confronto con i conduttori di altri paesi. »

l. b. l.

iconti di

CANNON

Quanto ha speso nel 1971

L. 5.025.000	vettura March F. 2
2.550.000	motore usato
1.500.000	rapporti e cambio di scorta
450.000	ruote
3.000.000	stipendi (gomme Goodyear)
12.525.000	totale
+ 750.000	per furgone
Costi di manutenzione, viaggi, revisione motore, pneumatici Firestone, freni, pagati con premi e premio d'ingaggio.	

Il preventivo per la stagione '72

L. 5.250.000	vettura
11.250.000	tre motori
1.500.000	rapporti e cambio di scorta
450.000	ruote
3.000.000	parti di ricambio
3.000.000	due meccanici
3.000.000	furgone
1.125.000	(per corsa) revisioni, spese varie
3.750.000	sviluppo, sospensioni, muscoli, viaggi
6.000.000	totale
38.325.000	



QUATTRO PARTI-CHIAVE nel bolide di PHILLIPPE per INDY

questa macchina deve trovare un'altra definizione, perché l'alettone è praticamente scomparso, per far posto a due alette laterali che formano un V a fianco del pilota. Secondo i calcoli di Phillippe queste due alette ottengono lo scopo di aumentare la aderenza delle ruote motrici, offrendo molta minore resistenza all'aria ma soprattutto lavorando in zone « calme », zone cioè di aria non vorticizzata dai flussi provenienti dalle influenze di altre parti della macchina. Di conseguenza con una minore superficie esposta è stato ottenuto lo stesso effetto, in valori assoluti, e ciò rappresenta

Al Unser al volante di quella che è la macchina più attesa per il campionato USAC, la Parnelli-Offy disegnata da Maurice Phillippe. Per Indianapolis ne saranno costruite sei esemplari



In alto a destra: vediamo Mario Andretti durante le prime prove di collaudo della Parnelli tenute ad Ontario, di cui abbiamo riferito in un precedente numero di Autosprint

V8/Blog Scans

La monoposto anti



quindi un notevole risparmio di energia per lo stesso risultato, oppure un miglior risultato con lo stesso dispendio di energia.

Le molte innovazioni aerodinamiche della Parnelli sono evidenti anche nelle altre sue parti componenti. La forma a cuneo del muso, ideata da Phillippe ed adottata sulla Lotus 72, si accompagna adesso ad una più spinta ricerca della penetrazione nel raffinamento di tutta la parte anteriore, con la carenatura delle sospensioni ottenuta spostando superiormente e all'indietro gli « spoilers » che abitual-

Con la BMW TOURING abbiamo raggiunto un triplice scopo



Con la **BMW TOURING** abbiamo mantenuto il nostro impegno di riunire le migliori caratteristiche di tre tipi d'auto.

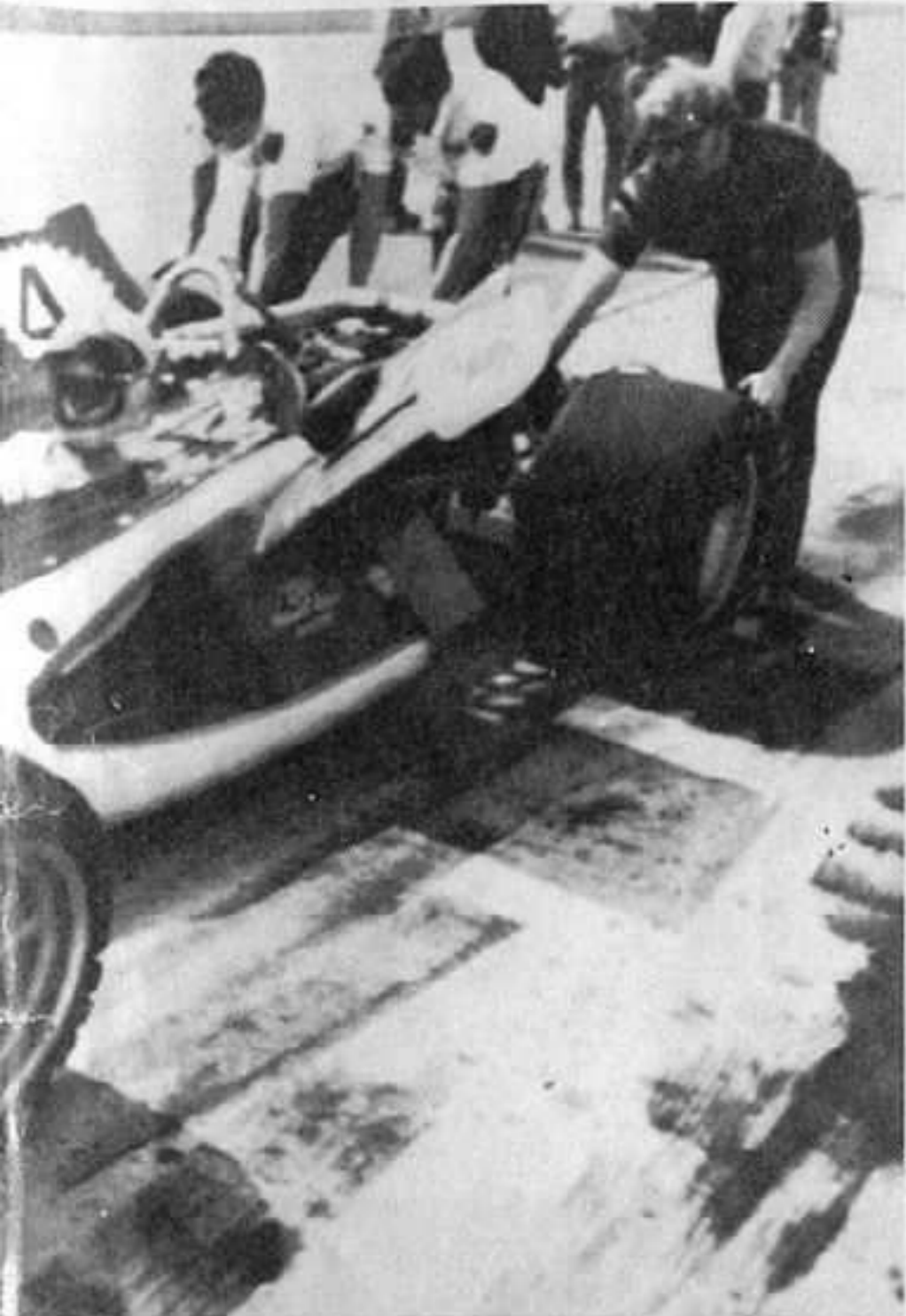
- BMW TOURING** ha infatti la forma elegante dei coupé BMW: è un coupé.
- BMW TOURING** ha infatti il comfort delle berline BMW: è una berlina.
- BMW TOURING** ha infatti il temperamento di una sportiva BMW: è una sportiva.



BMW TOURING - PER LA GIOIA DI GUIDARE

BMW ITALIA S.p.A. Sede legale e Amministrazione: Milano - C.so Venezia, 16 - Tel. 796.123
Centro di distribuzione: Palazzolo (Vr) - Tel. 677.166 - Casella Postale 546 Verona

vortice



mente vediamo sul musetto nelle monoposto F. 1. I bracci della sospensione sono essi stessi disegnati in modo da rappresentare il minimo di resistenza all'aria, per cui la maggior sezione frontale immediata è rappresentata soltanto dalle ruote, elemento che purtroppo Philippe non ha potuto modificare.

Tuttavia egli ha lavorato molto anche sul disegno delle ruote, che hanno una forma a quattro raggi apparentemente anodina, ma che in realtà sono disegnate in modo da eliminare taluni degli effetti di vortice che sono dannosi aerodinamicamente e che hanno poi influenze sulle parti posteriori. Naturalmente, come vi avevamo già detto, il problema più importante da risolvere era quello del raffreddamento di acqua e olio, per smaltire il gran calore sviluppato dai 900 cavalli del motore Offenhauser.

Una volta stabilito dove e come sistemare i radiatori per lo smaltimento del calore, Philippe ha progettato tutto il resto, in funzione di tutte le risultanze necessarie. Il risultato lo avete sotto gli occhi: i radiatori acqua sono posti lateralmente e ricevono un flusso d'aria che viene direttamente dal muso appuntito e dall'effetto prodotto dalle ruote speciali; i radiatori dell'olio sono incorporati nelle due alette a V che fungono da iposostentatori e che lasciano completamente libera la parte alta della macchina.

Un nuovo disegno delle canalizzazioni del turbocompressore, con lo spostamento del condotto di scarico (quello che aziona il turbocompressore) dal lato opposto di quello del condotto di alimentazione (che porta l'aria compressa alle bocche dei cilindri), ha ulteriormente ridotto gli ingombri. Il voluminoso serbatoio dell'olio, posto nella parte estrema della macchina, ha anche lui una forma aerodinamica, contribuendo ad eliminare i vortici.

Nella concezione della macchina Maurice Philippe ha cercato la semplicità, che talvolta è la cosa più difficile da ottenere. Insieme con lo studio aerodinamico accuratissimo egli ha voluto che la macchina fosse anche di facile e rapida manutenzione. Per questo l'ha divisa in quattro parti distinte: la sospensione anteriore; la scocca con l'abitacolo (ed i serbatoi); il gruppo motore; il gruppo della trasmissione col cambio Hewland ed i freni a disco accoppiati al cambio. E' riuscito a far in modo che la sospensione anteriore completa sia unita alla scocca centrale da soltanto quattro bulloni, in modo da poter essere rapidissimamente smontata e sostituita.

Il peso della macchina è molto vicino al minimo richiesto dai regolamenti USAC, che è di 1350 libbre circa 613 chili; ed anche in questo Philippe ha fatto in modo da raggiungere lo scopo, per aumentare le capacità di accelerazione data la potenza disponibile, e diminuire i tempi di frenata.

Franco Lini

un collaboratore che guadagna clienti per Voi

banco a rulli per la prova dei freni Secure Brake DF 11

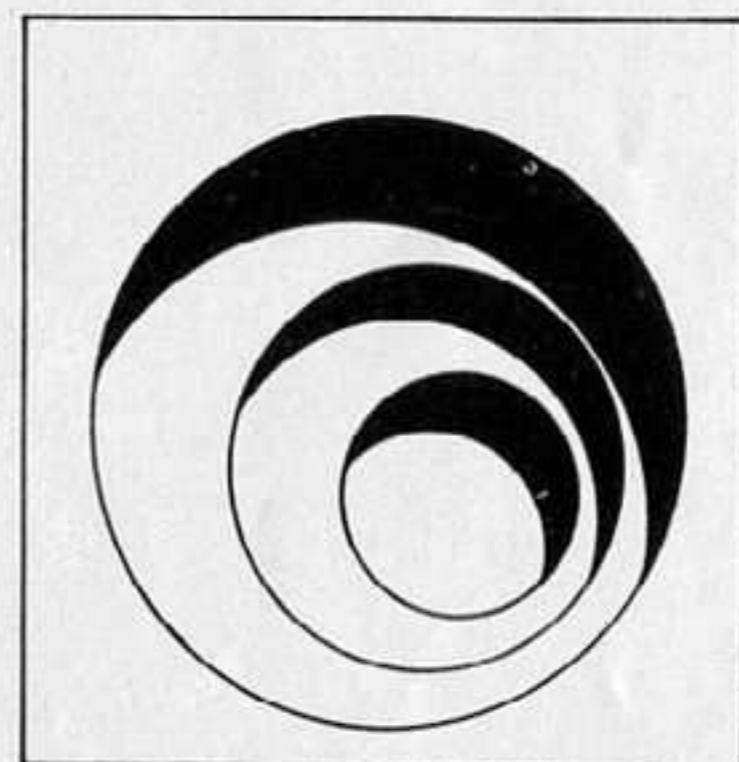


- Servishell**
- CONTROLLO E MESSA A PUNTO
- accensione - carburazione
 - impianto elettrico
 - geometria avantreno
 - freni
 - proiettori
 - bilanciatura ruote
 - circuito raffreddamento
 - carica batterie
 - riparazione gomme

Così si soddisfa un Cliente e così si mantiene:
regalando sicurezza, simpatia, competenza.

Non aspettate
che sia lui a cercarle, potrebbe trovarle altrove.

**una gamma completa
di apparecchiature
per la sicurezza
sulle strade**



DIAGNOSI

Secure wheel

Apparecchiature ottiche
per la geometria delle ruote

Secure brake

Banchi prova freni

Secure power

Banchi prova potenza motore e
rulli

Secure lighth

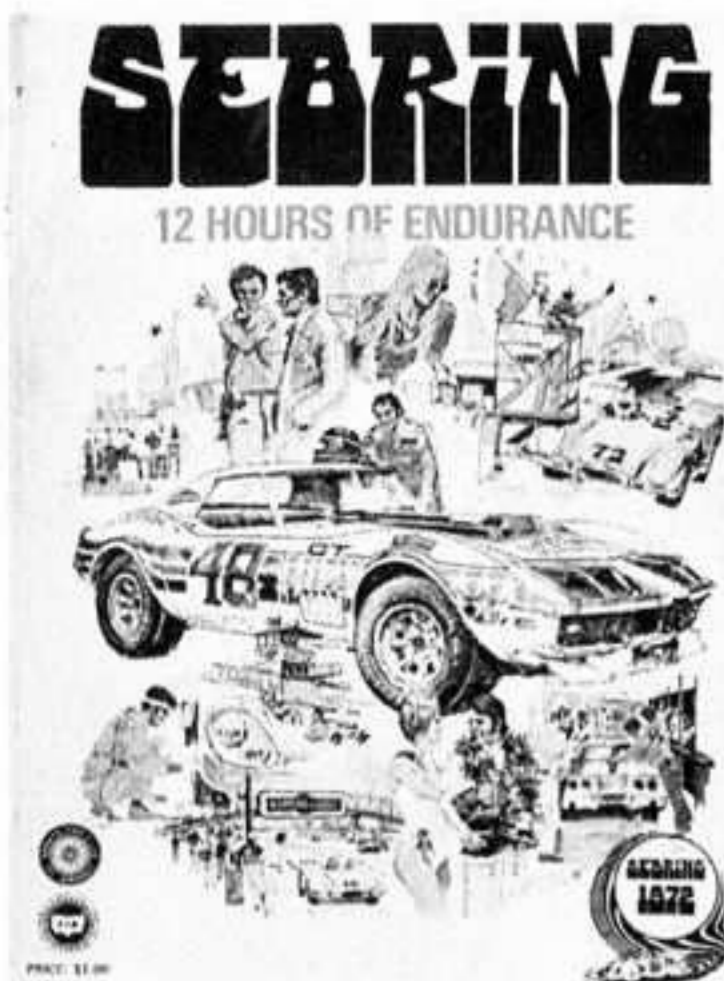
Apparecchiature
per la centratura dei fari

Secure balance

Apparecchiature per
l'equilibratura delle ruote

EMANUEL

Uffici e stabilimento 10047 B. S. PIETRO - MONCALIERI (Torino) - Corso Roma, 26 - Tel. 66.82.82/3/4/5/6



Per la (comprensibile) amarezza dopo la nuova delusione col 312 P, lo svizzero CLAY REGAZZONI è esploso:

«Mi passa la voglia di correre con il prototipo»

DALL'INVIATO

SEBRING - Metà scherzando, metà seriamente, Clay Regazzoni — sdraiato su una sedia all'interno del box Ferrari — andava raccontando la sua avventura finale, quella che lo ha eliminato dalla Dodici ore di Sebring togliendogli la vittoria a portata di mano. E nonostante avesse preso con una certa filosofia tutta la storia, ad un certo punto venne fuori con un: «Adesso torno a casa e dico al commendator Ferrari che sui prototipi corra lui! Io non capisco come sia, ma non mi riesce di far niente di buono in queste corse. Porca miseria, stavolta andava tutto bene e pareva proprio la volta buona per noi due, e invece guarda lì cosa succede!».

Lo sfogo di Regazzoni, comprensibilissimo, era come abbiamo detto tra serio e faceto. Come sempre nelle espressioni di questo pilota che è tra i più seri quando si parla di cose serie e concrete, ma che scarica tensione e preoccupazioni in una scanzonatura di atteggiamenti che serve soltanto a nascondere la vera sostanza delle sue opinioni.

Chiaro che la apparentemente «bomba» delle stupefacenti parole di Regazzoni deve essere presa per quello che è, cioè una «boutade», non una convinzione seria; però in fondo uno stato d'animo predisposto in un certo modo doveva esistere, per Regazzoni, dandogli come primo impulso proprio quello di mettere in atto la minaccia. Chiaro ancora che, dopo il primo momento di stizza per la nuova delusione, egli avrà adesso una opinione del tutto differente. E lo ritroveremo in pista a Brands Hatch, insieme con Redman, ancora una volta pieno di fervore per tentare di ottenere quella vittoria che gli possa dare la soddisfazione di aver fatto qualcosa che sia compensato.

Finora, infatti, Regazzoni e Redman hanno avuto soltanto delusioni, nelle gare dei prototipi (e Regazzoni, insieme con gli altri, anche in quelle della F.1), il che ovviamente non è la via migliore per aver il morale alto. E se nelle F.1 le cose sono state disgraziate per tutti, nei prototipi le vicende delle tre prime gare hanno indicato una buona dose di sfortuna per questo terzo equipaggio Ferrari che non ha ancora avuto il piacere della vittoria.

Sfortuna, abbiamo detto, e in questa occasione particolarmente amara perché le vicende della corsa avevano fatto credere che fosse proprio il contrario, cioè che a Sebring Regazzoni e Redman avessero finalmente fortuna, profittando di un ritardo di Andretti-Ickx per avere il loro turno di gloria. Il che sarebbe stato accolto da tutti con piacere, anche al di là di una semplice giustizia distributiva. Vedremo se nelle gare future questa equa distribuzione della gloria tra i sei uomini della Ferrari possa trovare, magari, una spinta in una preventiva indicazione che venga da una tattica di squadra.

In fondo, a parte la equità distributiva, ciò non dovrebbe essere difficile per Peter Schetty e Giacomo Caliri, che con ammirevole fraternità e coesione conducono le operazioni della squadra Ferrari sui campi delle gare del campionato marche. Sia perché anche gli altri piloti crediamo sarebbero d'accordo (e ci meraviglierebbe che fosse il contrario), sia perché le circostanze sono tali da permetter loro di poter effettuare la giostra. Almeno le circostanze attuali. Non vediamo infatti chi possa insidiare alla Ferrari la posizione di privilegio che essa ha acquistato e consolidato nelle prime tre gare del campionato, pur se gli avversari non sono per niente da sottovalutare.

CONTINUA A PAGINA 13

Franco Lini

From Sebring whit love! Ancora una volta i baci, sia reali che figurati, sono per la coppia Andretti-Ickx. La delusione più grossa l'hanno passata Regazzoni e Redman, che meritavano questa vittoria e che avrebbero così completata la «rotazione» dei primi posti fra gli equipaggi di Maranello (Attualfoto)

CONTINUAZ. DA PAGINA 10

Le Ferrari hanno ampiamente dimostrato, oltre a qualità velocistiche e di controllabilità superiori, di essere soprattutto a punto per quella cosa essenziale che si definisce preparazione e che in questa definizione assomma quei particolari che permettono che tutto vada bene. Non è, a dire il vero, perfetta, perché in qualcosa possono ancora essere migliorate. Per esempio nella protezione di taluni organi e particolari, per evitare che si ripetano gli inconvenienti che hanno pregiudicato la prima posizione della macchina di Andretti-Ickx dapprima e totalmente distrutto le speranze fondate di Regazzoni-Redman poi. O, anche quello che ha attardato Peterson-Schenken. I quali sono rimasti senza benzina perché — si era pensato — il rubinetto della riserva non era stato chiuso totalmente, facendo defluire la benzina che doveva servire a raggiungere il box una volta esaurito il contenuto del serbatoio principale, e che al momento buono non c'era più. Si è poi visto che l'inconveniente si è ripetuto, con Schenken al volante, coi serbatoi a metà contenuto, il che significa che probabilmente c'era un difetto di pescaggio, forse dovuto a impurità.

Andretti ha avuto i cavi della batteria interrotti, forse per qualche corpo solido sollevato dalle ruote passando su quei tratti di pista che avevano le tracce di quegli incidenti che hanno asportato da qualche macchina

Invece a Sebring le Alfa hanno avuto proprio sfortuna, prima con la rottura della pompa meccanica sulla macchina di Stommelen-Revson, che era la meglio piazzata perché la meglio guidata; poi con la eliminazione della macchina di Galli-de Adamich, che ha trovato per la strada un pezzo di roba solida, come quella di Andretti, ma che non ha avuto le stesse conseguenze, visto che lo scoppio della gomma ha rotto molta roba nella parte posteriore e la macchina è rimasta sulla pista. Poi è accaduto che la terza delle Alfa modificate (a proposito, dovremmo chiamarle 33tt3M, non vi pare?) ha rotto il motore, non sappiamo se per qualche difetto o se perché i piloti non sono stati molto ligi agli ordini sul regime massimo; ed infine che la macchina Stommelen-Revson sulla quale era salito de Adamich ha avuto il cambio bloccato da impurità che hanno ostruito la canalizzazione di lubrificazione. Tutte cose che all'Alfa non accadevano da anni e che sono successe proprio nella gara più lunga, quella che poteva dar loro posizioni migliori, almeno nei distacchi finali.

Sfortuna, per l'Alfa, ma anche notizie confortanti. Infatti si è potuto vedere come le macchine, indipendentemente dal motore, siano davvero a un buon grado di messa a punto, sia in aerodinamica sia in tenuta di strada e frenatura. Lo scarto molto netto tra le Alfa e le Ferrari lo si aveva nei tratti di allungo veloce, cioè in quinta velocità, dove era la potenza

V8/Blog Scans



La benzina di RONNIE

Schenken è pronto con casco indossato. I meccanici sono pronti coi condotti della benzina e quelli pneumatici per smontare le gomme da cambiare. Però la Ferrari numero 3 non arriva e sono tutti un poco preoccupati, in attesa. Poi il pilota arriva al box a piedi e chiede benzina. Riparte con un bidone riempito a metà, ed attraversando la pista raggiunge la sua macchina, tornando al box più tardi per il rifornimento normale. Ha perduto molto tempo, ma ne perderanno di più dopo



SEBRING

12 HOURS OF ENDURANCE



I «leaders» della 12 ORE

Nel completo dominio Ferrari, come è successo altre volte nella storia della Casa del Cavallino, la «corsa in testa» è stata appannaggio di due sole coppie di piloti. Ickx-Andretti e Regazzoni-Redman, con la sola eccezione del 25. giro quando Peterson-Schenken, approfittando del rifornimento dei compagni di marca, hanno avuto la «chance» di essere al comando della muta.

Ad ogni modo, ecco la corsa dei «ferraristi» nelle rispettive posizioni di LEADERS:

ICKX-ANDRETTI	dal 1. al 24. giro	
	dal 26. al 52. giro	totale 117 giri
	dal 60. all'81. giro	
	dal 216. al 259 giro	
REGAZZONI-REDMAN	dal 53. al 59 giro	totale 141 giri
	dall'82. al 215. giro	
PETERSON-SCHENKEN	il solo 25. giro	totale 1 giro

pezzi di lamiera o plastica dura. E Regazzoni ha visto la sua macchina prendere fuoco, in conseguenza del probabile strappo di cavi da parte del semiasse rotti e quindi ballonzolante (il che vuol dire che i cavi non erano tanto lontani da non poter essere raggiunti).

Perciò anche le Ferrari sono perfezionabili, e sicuramente i molto attenti Schetty e Caliri avranno imparato da Sebring qualche piccola necessità ulteriore. Però restano le migliori in ogni campo, e quindi, come dicevamo, nelle corse future potrebbe verificarsi che ci possa essere un equipaggio designato alla vittoria. Glielo auguriamo, perché se accadesse significherebbe che non hanno altre preoccupazioni!

Abbiamo parlato della sfortuna di Regazzoni e Redman, e sull'abbrivio di questo argomento vorremmo parlare anche della sfortuna che stavolta ha colpito le Alfa Romeo.

Non che all'Alfa avessero delle velleità di opposizione alle Ferrari nel campo delle prestazioni assolute, ben sapendo che la loro disponibilità di potenza non lo permetteva; ma certo la casa milanese contava su questa gara per ottenere un risultato confortante in funzione della solidità delle sue macchine, aumentata a Sebring dalla migliore tenuta di strada conseguente allo spostamento in basso e all'indietro dei pesi dei radiatori e da certe modifiche alle sospensioni, oltre che da alleggerimenti che pur essendo dell'ordine dei pochi chili le hanno rese le meno pesanti di tutte.

massima ad avere maggior influenza. In altre parole i tifosi dell'Alfa Romeo debbono per ora rintuzzare gli entusiasmi, ma possono sperare che col prossimo avvento del nuovo motore 12 cilindri le loro beniamine possano diventare avversarie effettive delle Ferrari in ogni circostanza. E il nuovo motore non è poi tanto lontano, anzi potrebbe essere pronto per maggio, se all'Autodelta possono lavorare in pace e continuità. Chissà, magari a Le Mans ci sarà una sorpresa...

Il problema Alfa Romeo, rispetto alla Ferrari, è anche in una certa misura quello dei piloti. Non che si voglia dire che i piloti dell'Alfa sono mediocri, ma essenzialmente che tra loro non esiste lo stesso equilibrio che si ritrova tra quelli della Ferrari. E anche questo è uno svantaggio.

Intanto, nonostante la apparente superdominazione Ferrari, attendiamo con molta curiosità la gara di Brands Hatch, quella 1000 chilometri BOAC che ha sempre qualche motivo di scontento. Il fondo della pista, le condizioni atmosferiche, il «traffico», possono dare dei vantaggi, a chi apparentemente non ne ha. E la tenuta di strada conterà, a Brands Hatch, più della potenza pura. Insieme con le Alfa a dar l'assalto alla Ferrari ci sarà la Mirage e anche la Lola. Salvo poi l'esordio della Chevron tre litri. Insomma, non crediate che il futuro sia tanto liscio, per le Ferrari, che tuttavia rimangono le macchine da battere, se qualcuno ci riuscirà.

f. i.



Sopra: un esempio del «traffico» in cui dovevano destreggiarsi le macchine più agili e veloci. Qui Peterson è esattamente all'opposto della traiettoria ideale, ma passerà indenne. A sinistra: Jackie Stewart, telecronista e attore per un film. A Sebring però lo scozzese era anche agit-prop, raccogliendo firme per far annullare la 1000 KM di Spa. Pare che solo Jacky ICKX non abbia voluto firmare

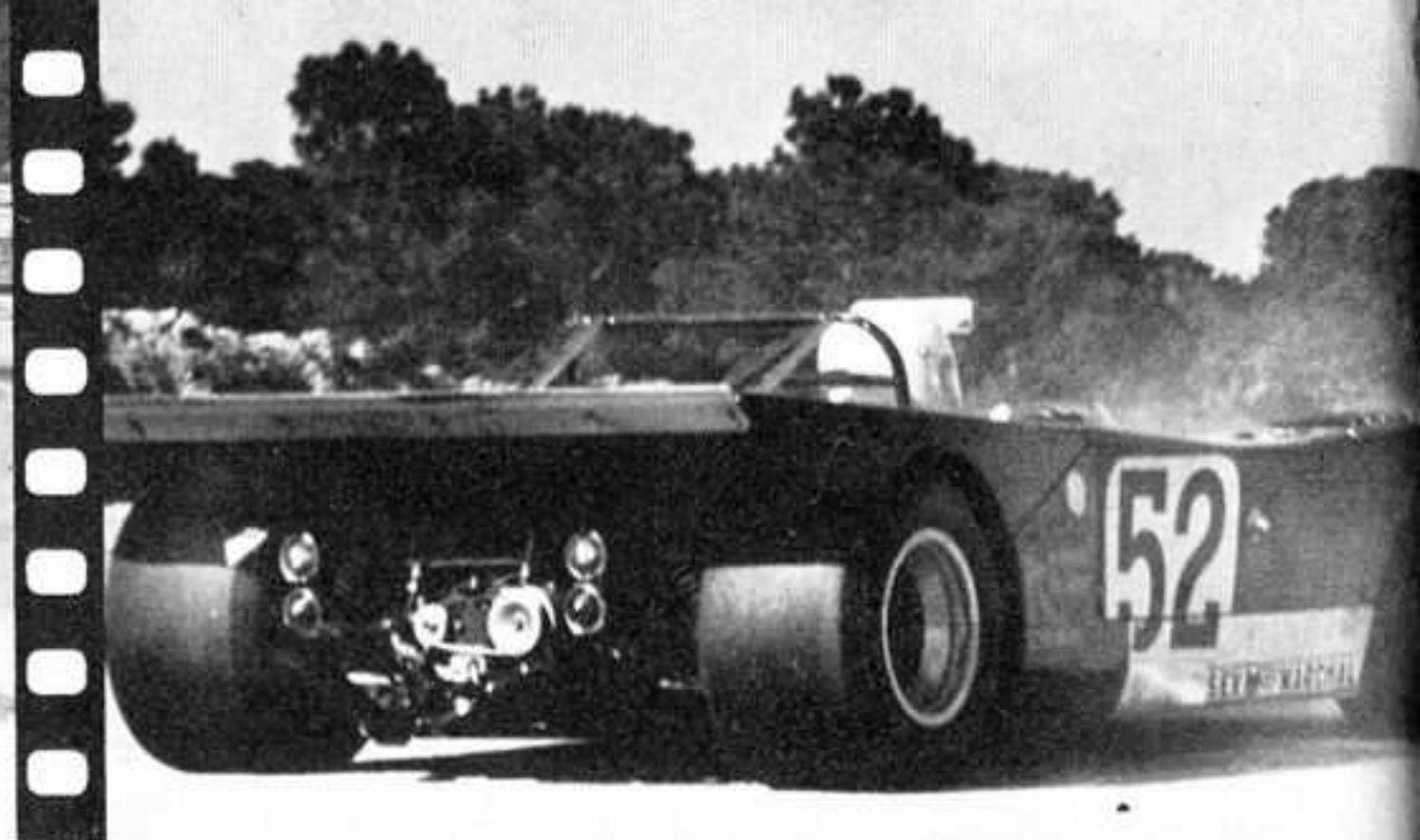
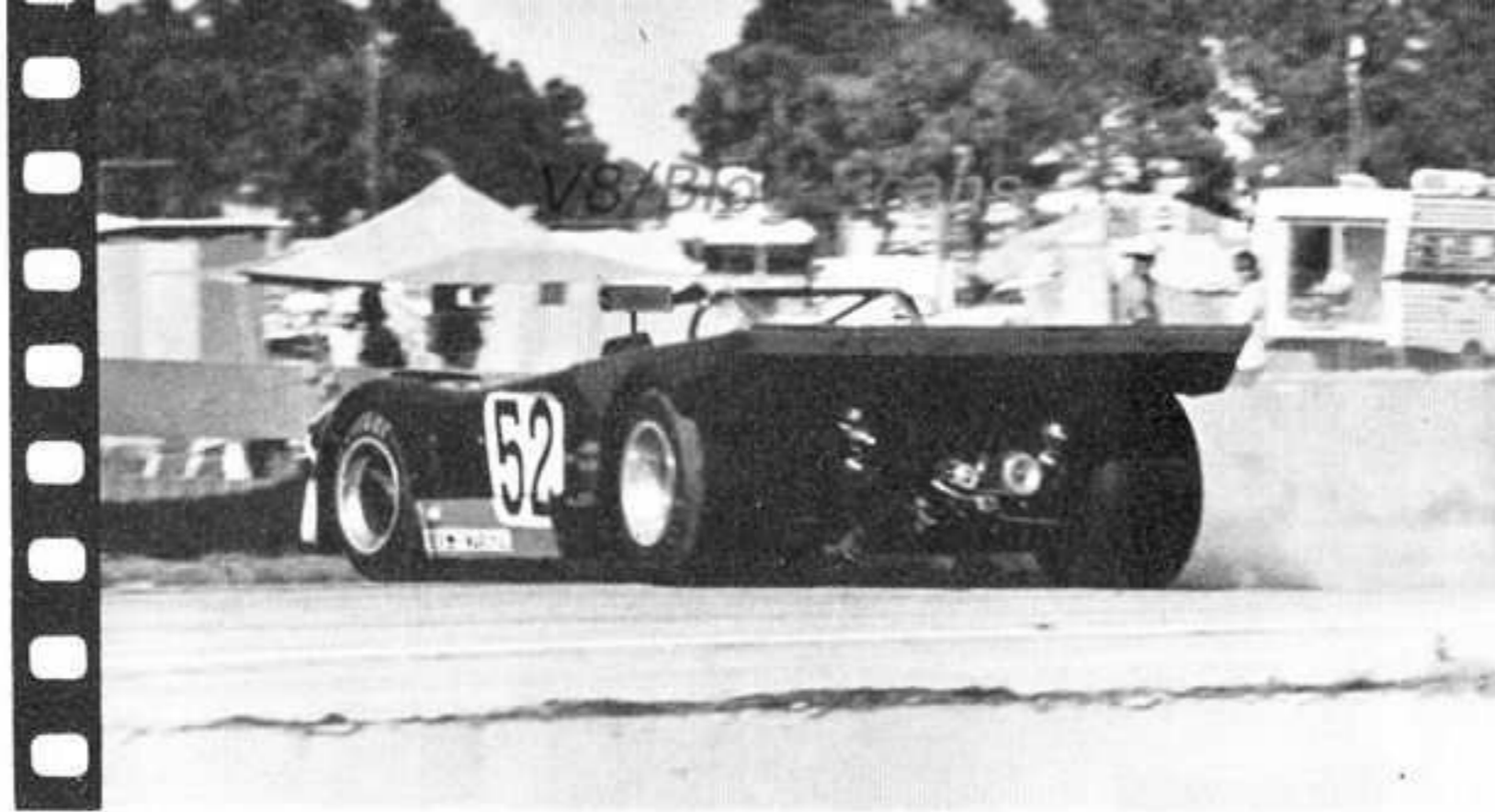


SEBRING

12 HOURS OF ENDURANCE



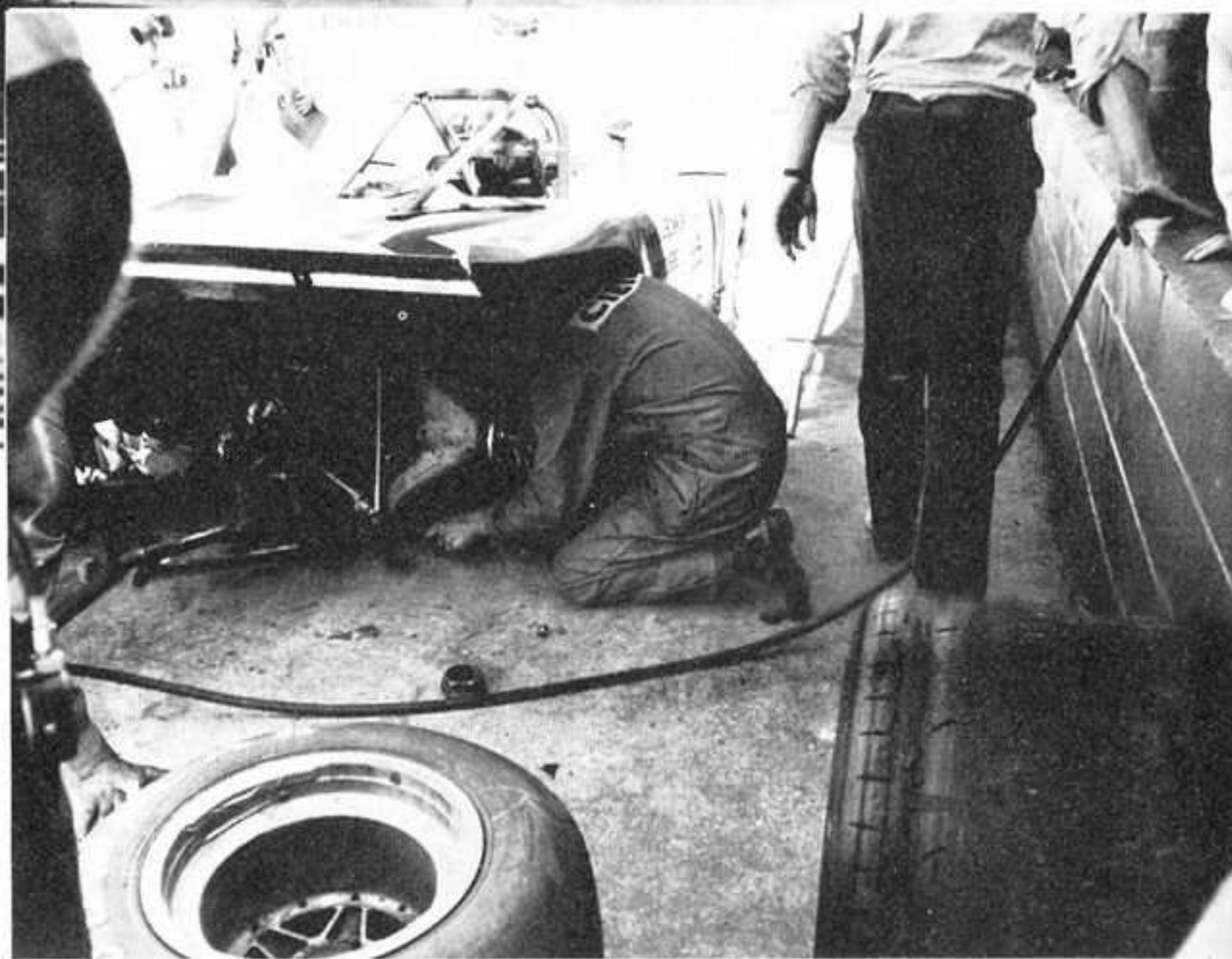
Testa coda (a destra) della Chevron di Belperche al tornante. Subito dopo passa un'altra Chevron e poi la Ferrari di Ronnie Peterson



Di 16 km. all'ora è scesa la «media» nelle 12 ORE

Nella «danza delle ore» di Sebring, il gioco delle medie orarie caratterizza, di per se stesso, l'andamento della competizione. La Ferrari 312 P ha «camminato» soltanto quando gli avversari potevano ancora presentare una certa pericolosità; a «gioco fatto» anche i magnifici vincitori hanno, come suol dirsi, tirato i remi in barca accontentandosi di marciare in sicurezza, tanto per non addormentare del tutto lo spettacolo. Dal «quadro delle medie» fornito dagli organizzatori, diamo le cose più salienti:

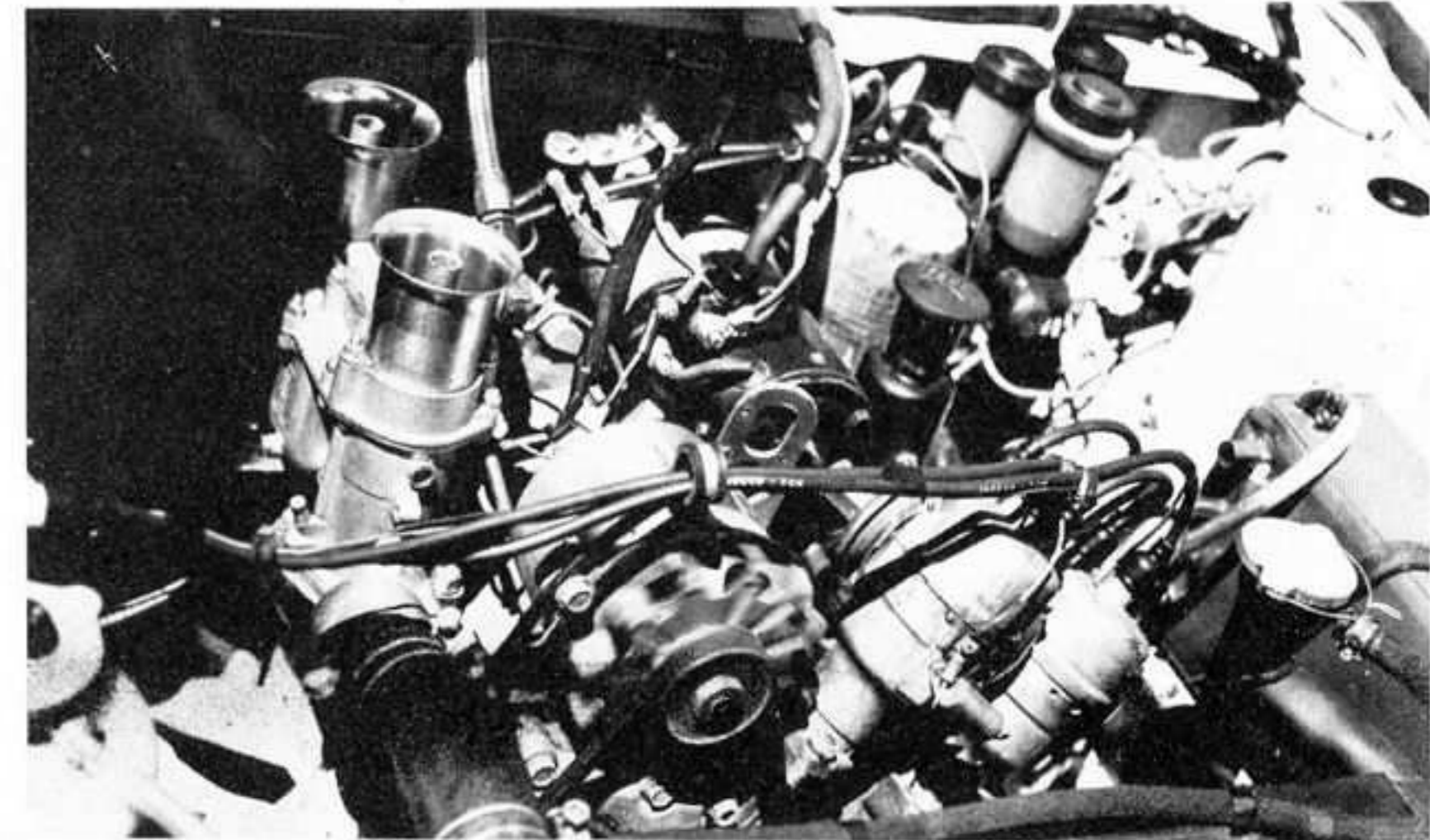
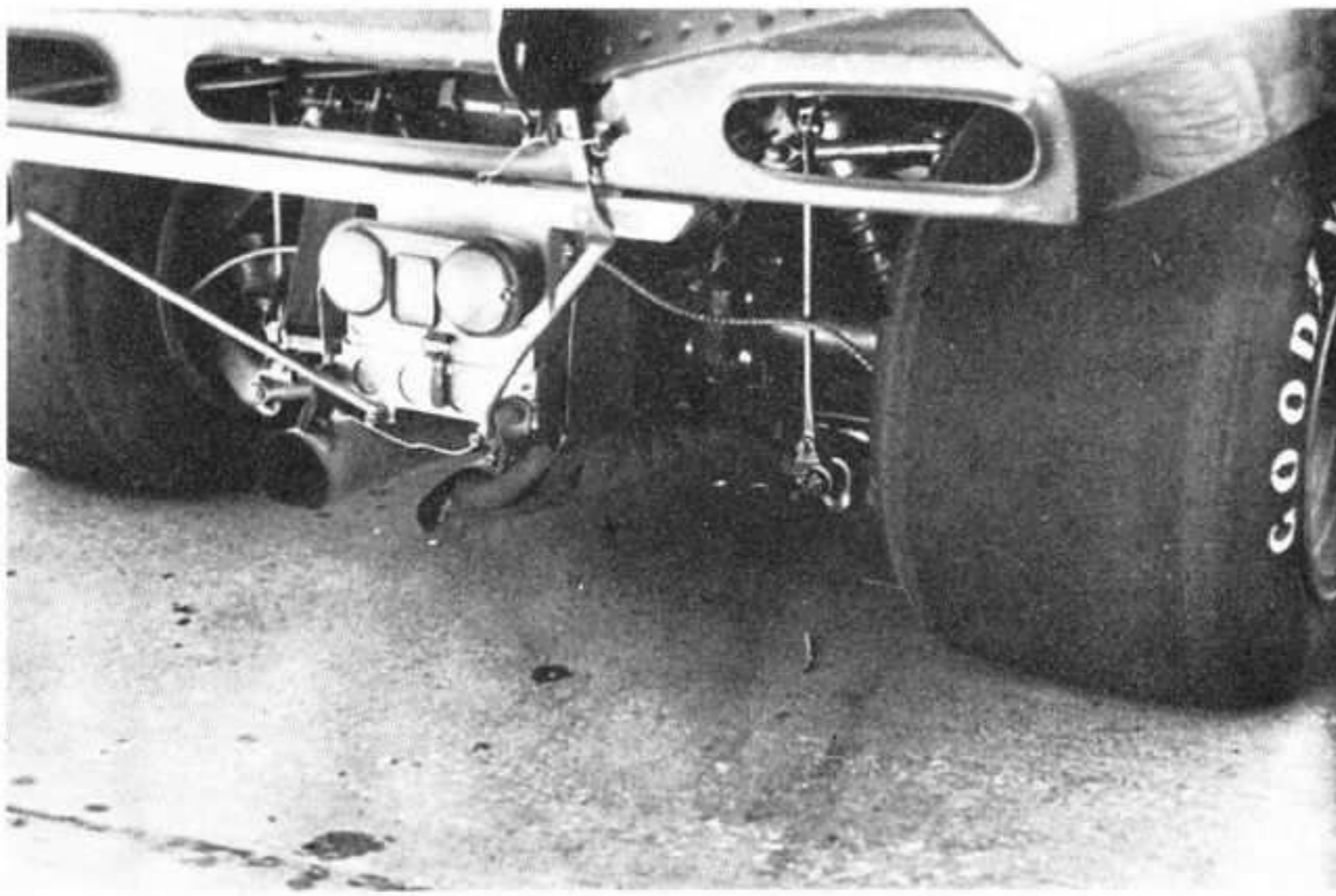
1. ORA: al comando ICKX - ANDRETTI, media 195,425 kmh secondi REGAZZONI - REDMAN, stesso numero di giri
2. ORA: al comando ICKX - ANDRETTI, media 189,132 kmh secondi REGAZZONI - REDMAN, stesso numero di giri
3. ORA: al comando ICKX - ANDRETTI, media 188,252 kmh secondi REGAZZONI - REDMAN, stesso numero di giri
4. ORA: al comando REGAZZONI - REDMAN, media 184,679 kmh secondi ICKX - ANDRETTI a un giro
5. ORA: al comando REGAZZONI - REDMAN, media 184,261 kmh secondi ICKX - ANDRETTI, a 2 giri
6. ORA: al comando REGAZZONI - REDMAN, media 184,126 kmh secondi ICKX - ANDRETTI, a 2 giri
7. ORA: al comando REGAZZONI - REDMAN, media 188,233 kmh secondi ICKX - ANDRETTI, a 2 giri
8. ORA: al comando REGAZZONI - REDMAN, media 186,736 kmh secondi ICKX - ANDRETTI, a 4 giri
9. ORA: al comando REGAZZONI - REDMAN, media 186,004 kmh secondi ICKX - ANDRETTI, a 4 giri
10. ORA: al comando REGAZZONI - REDMAN, media 181,786 kmh secondi ICKX - ANDRETTI a un giro
11. ORA: al comando ICKX - ANDRETTI, media 179,080 kmh secondi PETERSON - SCHENKEN, a 3 giri
12. ORA: al comando ICKX - ANDRETTI, media 179,454 kmh secondi PETERSON - SCHENKEN, a 2 giri



Dopo soltanto tre giri la Lola di Larrousse ha dovuto fermarsi con la sospensione in disordine. Poco dopo doveva fermarsi di nuovo per sostituire un braccio della sospensione posteriore. A parte questi inconvenienti iniziali ha marciato bene e forte



La gomma sfasciata e lo scari-co storto, sull'Alfa Romeo di Helmut Marko, dopo la sbandata in prova che ha costretto i meccanici a lavorare duramente



C'era anche una Mazda col Wankel, alle prove, ma non si è qualificata avendo rotto un motore. Meno rumore per gli spettatori



Nell'urto contro un cono vagante la Ferrari di Redman ha rotto la protezione del faro destro e danneggiato la carrozzeria. La pista di aviazione è delimitata solamente da cono



La Porsche 910 (a sinistra) e la vecchia Abarth 2000 (sopra), insieme con una Porsche 906, erano le veterane della corsa, dando alla «12 Ore» un tono inconsueto da gara per macchine d'epoca



V8/Blog Scans È una speculazione farcia correre sulla pista di rughe

LONDRA - In Florida la cittadina di Sebring è chiamata « Città delle rughe », perché è un ritrovo prediletto dai vecchi, dopo la pensione. Non sarebbe del tutto errato battezzare il circuito nello stesso modo, infatti io ho criticato quello di Brands Hatch, ritenendolo il più accidentato d'Europa, ma secondo me quello di Sebring merita di essere giudicato il peggiore del mondo.

Gli organizzatori della gara ci guadagnano un patrimonio, proprio perché non spendono mai un soldo per rendere la pista decente; a quanto pare il comitato della CSI per i circuiti aveva chiesto quattordici modifiche di spicco, prima della gara di quest'anno, ma io non ne ho visto neppure l'ombra e mi chiedo veramente come mai si sia dato il nulla osta per lo svolgimento della gara. Hanno semplicemente tirato fuori un camioncino e hanno scaricato mucchietti di sabbia davanti ad alcuni pali della luce sul ciglio del circuito, facendo anche qualche piccolo terapieno, ma dato che non erano più alti di cm. 90, sembravano ideati proprio con lo scopo di funzionare da rampe di lancio, in modo da fare rovesciare qualsiasi vettura che ci fosse finita contro... come è successo.

I due principali rettilinei corrono lungo le piste dell'aeroporto di Sebring, divisi dal resto delle piste da coni di gomma e, durante la gara, aerei decollano e atterrano. È l'unico circuito del mondo ove, mentre si percorre il rettilineo a tavoletta, si può essere raggiunti da un aereo che rulla sul carrello. Non è affatto escluso che, durante la gara, possa verificarsi un incidente fra una vettura e un aereo.

Tanto per restare nel tema della « città delle rughe », ogni anno ci raccontano che è l'ultima volta in cui si utilizzerà il vecchio circuito, che l'anno successivo andrà senz'altro in pensione, sostituito da una nuova pista moderna, su parte dello stesso terreno. Se non sbaglia, la gara di quest'anno ha segnato il quinto anniversario dell'ultimissima 12 Ore di Sebring! Guardando vecchie foto di corse, sulla maggioranza degli altri circuiti, si stenterebbe a riconoscerli, oggi, perché i mutamenti nella progettazione delle vetture da corsa, e nelle gare stesse, hanno portato ad altrettanti mutamenti sui circuiti. Invece le vecchie foto di Sebring, su cui si vedono Ferrari della metà degli anni cinquanta, e vetture analoghe, che s'infilano in mezzo agli aerei parcheggiati e agli hangar, rispecchiano assolutamente quanto si vede oggi. Mentre si gareggia, in mezzo agli altri, ci si aspetta di superare Jaguar-D e Aston Martin...

Si ha l'impressione che il fondo della pista abbia almeno vent'anni e, in confronto, quello di Brands Hatch pare un biliardo. Quando il mio compagno di squadra, Peterson, ed io abbiamo chiesto a Regazzoni di portarci in giro, con una vettura presa a noleggio, per mostrarci il percorso, Ronnie era convinto che Clay ci stesse facendo uno scherzo, cioè che ci avesse portati su qualche vecchia strada di servizio dell'aeroporto. Si rifiutava di credere che si trattasse realmente del circuito.

Abbiamo infatti trascorso quasi tutto il tempo delle prove ad ammorbidire le sospensioni delle Ferrari, per ovviare a quegli inconvenienti, e questo ha compromesso un poco la maneggevolezza delle vetture, consentendo però di dare una maggiore aderenza e di non dover essere scrollati di gobba in gobba. La pista è inoltre molto stretta, nel settore che non fa parte dell'aeroporto. Gli organizzatori, poi, accettano iscrizioni da ogni sorta di lente vetture « stradali », Porsche 914, vecchie Mustang, Datsun, e lasciano partecipare alla gara chiunque, in prova, giri entro il 140% del tempo medio segnato dai tre piloti più veloci. Come risultato, c'erano in gara vetture che giravano in 3'33", contro il nostro tempo di 2'33", sicché le doppiavamo più o meno ogni tre giri. Per quanto pronti a collaborare, quei piloti non potevano fare a meno d'intralciarci su quella pista stretta, e creavano quindi dozzine di situazioni pericolose. Era paragonabile a cercare di procedere nel centro di Milano, all'ora di punta, con una Jaguar E a 160 orari. C'era una vecchia, odiosa Mustang che girava pesantemente, emettendo fumo. All'inizio della gara mi sono detto, pazienza, tanto si ritirerà presto, ma dodici ore dopo mi sono reso conto che era ancora lì che girava ed emetteva fumo, più goffa di prima.

Ma ora basta, coi miei lamenti sulla pista, passiamo a un argomento più piacevole, quello del team Ferrari. A Sebring avevamo le vetture dell'Argentina, che erano state completamente ricostruite all'officina ed erano quindi come nuove, al punto che necessitavano di alcuni giri di messa a punto: il terzetto delle vetture di Daytona era tornato a Maranello, per subire lo stesso lavoro. Per dare un esempio della meticolosità del modo di procedere, adesso c'è un piccolo detonatore collegato al pulsante dell'estintore, per cui quando si preme il pulsante si mette in azione anche il detonatore, che agisce sulla batteria e blocca l'impianto elettrico. Il carburante è spostato sulla sinistra, non ce n'è affatto accanto al pilota; a quanto pare questo non crea problemi nella distribuzione dei pesi, dato il modo in cui è stato fatto.

Anche i meccanici sono stati fantastici: il giovedì c'erano cinque ore di prove alla luce del giorno e al buio, con conclusione alle 21. A quell'ora le nostre Ferrari sono state portate via e ci si è lavorato attorno per tutta la notte. L'indomani mattina alle dieci erano in fila ai boxes, pronte per la successiva sessione di prove, tutte con motori nuovi, pulite e in ordine.

Tanto Ronnie che io abbiamo trovato difficile impraticarci del circuito, in parte perché c'erano in giro tante vetture più lente che non riuscivamo a coprire sufficienti giri « puliti » per prendere il ritmo. Andretti era naturalmente su terreno di casa, infatti è andato come un proiettile e ha segnato il miglior tempo in prova. L'Alfa di Stommelen era l'unica vettura scesa attorno ai tempi segnati dalle Ferrari, la Lola stava quasi andando a pezzi sulle gobbe e la Mirage era troppo nuova, per cui aveva continui problemi. Il nostro direttore di corsa, Peter Schetty, prevedeva che le vetture più lente ci avrebbero dato fastidio e ci ha quindi detto di stare staccati di almeno 4"; aveva anche preparato quattro sezioni complete di ricambio per le carrozzerie, da usare per le eventuali sostituzioni durante la gara. Ronnie è stato spinto fuori pista da un ritardatario, durante la sessione di prove notturna, e Andretti è incappato in un bel testa-coda su una chiazza d'olio lasciata da qualcuno (nessuna bandiera è stata sventolata). È finito nel punto ove la pista si rigira su se stessa e lo si è poi visto procedere per traverso, su un'altra parte del circuito. Per un colpo di fortuna in quel momento lì non c'erano altre vetture, altrimenti sarebbe stato facile accusare le autorità di Sebring per la mancanza di barriere di sicurezza...

In contrasto, la gara è stata abbastanza tranquilla, per Ronnie e per me. Il nostro principale problema consisteva nel finire interi per cui ci siamo preparati a fare una corsa veloce e liscia, salvaguardando le trasmissioni non usando la marcia inferiore alla forcella e stando il più possibile alla larga dai ritardatari. Tutto ha funzionato alla perfezione per le Ferrari, nei primi tre posti fino al secondo turno di guida di Ronnie, quando non ha funzionato la pompa della riserva. Normalmente si tira avanti finché la vettura comincia a essere carente di carburante e, allora, si passa in riserva e si va al box per il rifornimento, nello stesso giro; il povero Ronnie, invece, è rimasto all'asciutto. Per fortuna non era lontano dal box ed è corso a prendere una latta di carburante — il regolamento permette il rifornimento in pista — però questo ci ha fatto arretrare al sesto o settimo posto.

A questo punto Ronnie ed io abbiamo cominciato a spingere di più, e quando è scesa l'oscurità eravamo risaliti al terzo posto, dietro i nostri compagni di squadra. La vettura di Andretti-Ickx era rimasta attardata, per cui conducevano Clay e Redman, ma poi, al buio, ho raggiunto Clay che procedeva lentamente con la parte posteriore della vettura che bruciava allegramente. Si era rotto un semiasse, che aveva strappato alcuni cavi, e Regazzoni tentava di farcela ad arrivare al box, ma invano. Il fuoco ha preso piede e Clay è dovuto balzare fuori in fretta. La vettura è poi bruciata.

Nelle ultime fasi della gara abbiamo tenuto un passo di crociera, preceduti di circa tre giri dalla vettura di Mario e di Jacky, sapendo che ci sarebbe bastato tirare avanti per dare un buon successo alla Ferrari. Per ora ci sono state tre prove del campionato e in tutte e tre la Ferrari si è piazzata prima e seconda. Ora vedremo alla BOAC, il 16 aprile, chissà come andranno le cose.

Tim Schenken



Schenken all'arrivo. La guida notturna era molto difficile per la mancanza di riferimenti precisi sulla larghissima pista d'aviazione



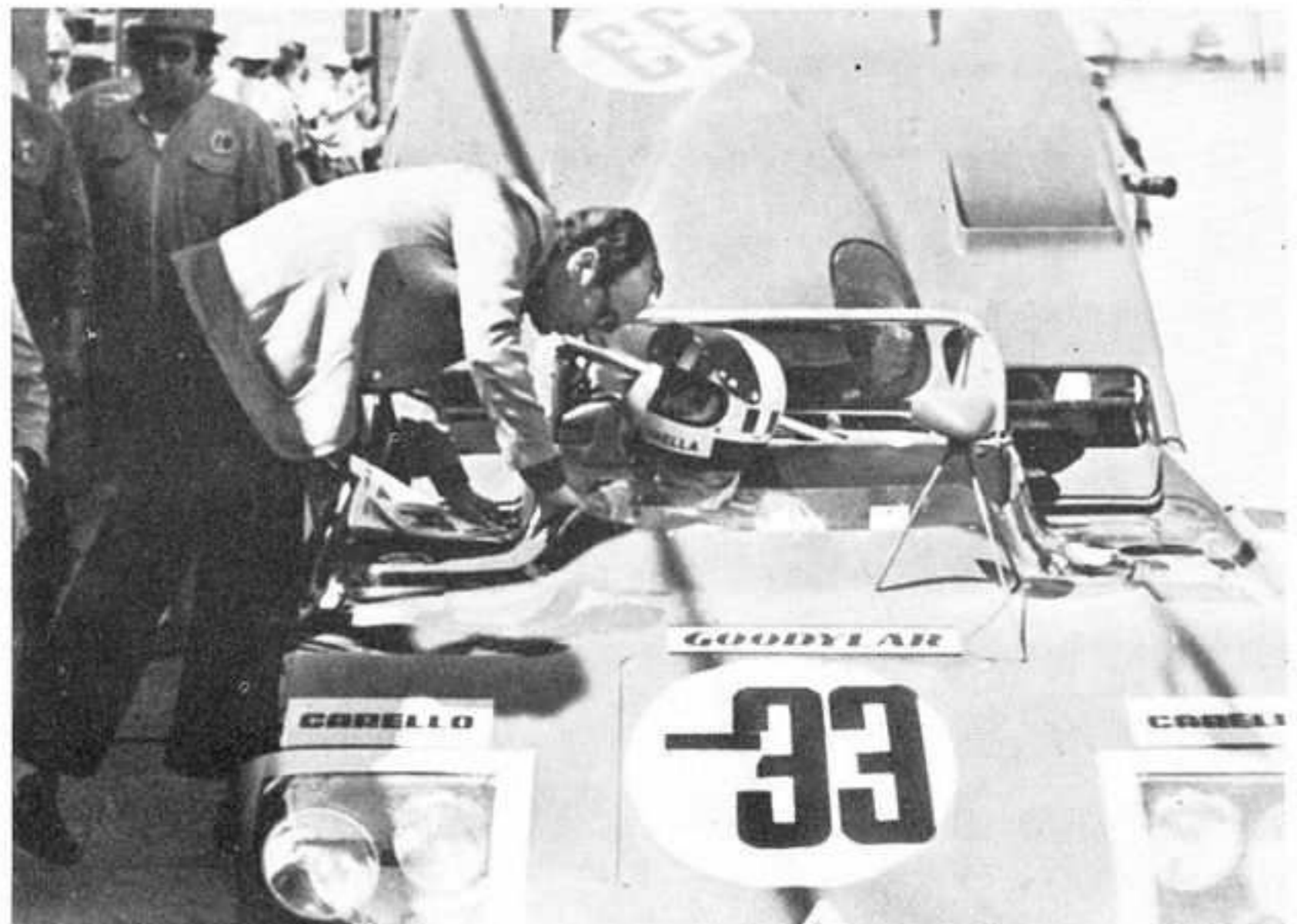
Hezemans alle prese coi sorpassi dei macchinoni. Con questa Ferrari Daytona non ha avuto problemi, ma con una Camaro c'era stato un urto laterale che l'ha costretto a fermarsi a cambiare una ruota. Proprio all'ultimo giro, poi, all'olandese si è sgonfiata di nuovo una gomma, ma l'Alfa ha conservato il terzo posto e 12 ottimi punti



I commissari di pista, e le commissarie, erano abbastanza attenti, ma hanno ignorato totalmente l'uso delle bandiere blu. Avevano in mano sempre quelle gialle e basta. Per loro, non c'erano sorpassi

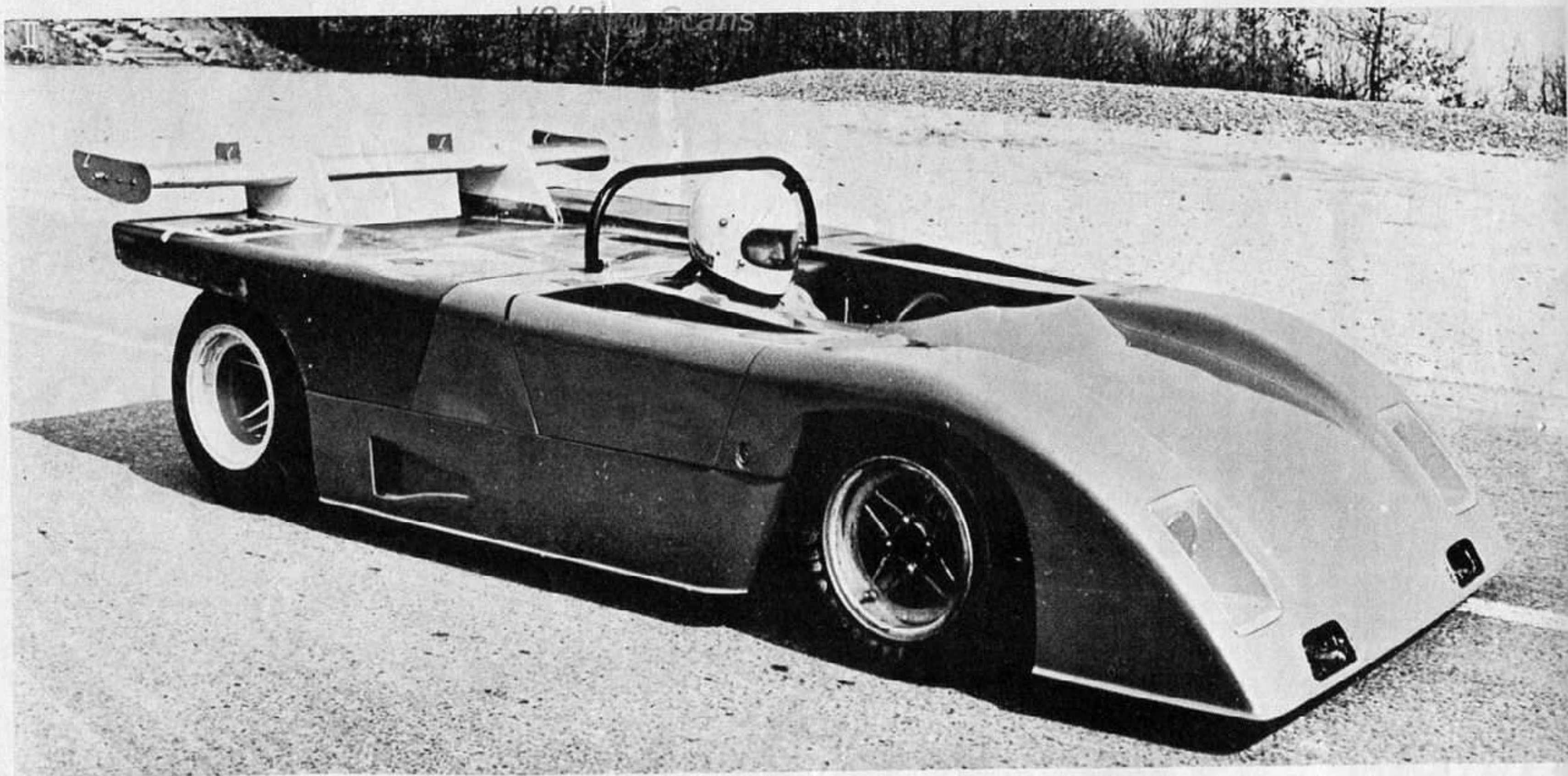


La Corvette di Oscar Kovaleski, abbandonata sulla pista dopo aver urtato contro un mucchio di sabbia. Sotto: incontro tra siciliani in Florida. Appena giunto da Palermo, l'avv. Sansone è andato a salutare Nino Vaccarella. E si è parlato naturalmente della Targa Florio



L'ABARTH con le ali

A destra, Enzo Osella collauda personalmente l'aggiornamento radicale da lui effettuato sulla Abarth 2 litri. Notevole l'alettone in tre parti ed il nuovo muso



nel rischiatutto LOLA per l'EURO 2000

TORINO - Primi giri di ruote del nuovo 2000 cc. gruppo 7/5 Abarth-Abarth del Team Osella. Si tratta di una vettura pressoché nuova. Il telaio, dal roll-bar indietro è del tutto inedito. Il motore, grazie all'adozione del cambio Hewland FT 400 è più basso di otto centimetri; la struttura tubolare che sostiene il propulsore è radicalmente rivista e semplificata, in particolare la centina di chiusa del telaio che ha il compito di reggere le sospensioni posteriori ed il cambio, è sciolta sul tipo delle costruzioni inglesi. Il cambio Hewland inoltre ha permesso grazie alla sua forma compatta di collocare gli attacchi delle sospensioni posteriori in posizione ottimale in modo da avere il centro di rollio sufficientemente alto compatibilmente con accettabili variazioni di camber nel rollio della vettura (per il resto molto più contenuto). Si ha così una sospensione posteriore più morbida e barre di rollio di diametro ragionevole, questo almeno in teoria.

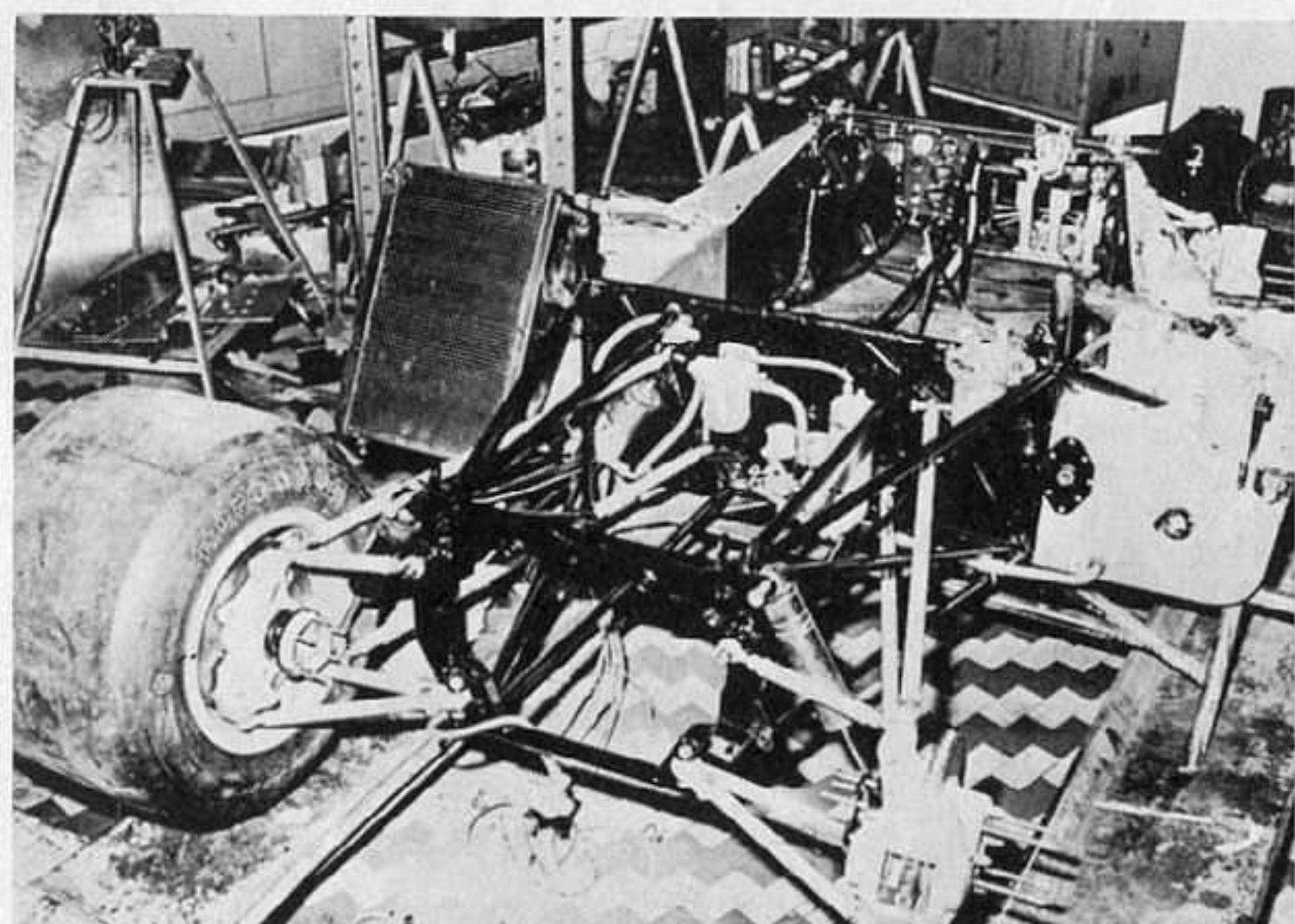
Il nuovo cambio è anche più leggero ed è facilitata la sostituzione dei rapporti. In futuro se lo si riterrà opportuno il motore potrà essere spostato in avanti a parità di passo. Data la conformazione della nuova culla è facilitato anche il lavoro intorno al motore stesso. La novità più appariscente del 2000 Abarth-Osella è l'uso sperimentale di un consistente alettone sul posteriore della vettura. Il profilo scelto è del tipo a flusso laminare; la parte posteriore dell'alettone è dotata di un flap mobile in tre pezzi in modo da variare, con l'incidenza, la deportanza e ottenere un aumento di stabilità — se necessario — muovendo solo i lati.

Si è scelto l'alettone come elemento deportante per ottenere un opportuno compenso dell'aumentata deportanza all'avantreno in quanto si è usato un musetto fortemente a cuneo. L'influenza dell'alettone è regolabile in funzione dei tracciati senza che peggiori troppo la resistenza all'avanzamento.

L'insieme della carrozzeria è particolarmente riuscito ed aggressivo ricorda un piccolo « Can-Am ». La vettura è dotata di fari e bocchette di sfogo della aria calda dal vano ruote anteriori. La sospensione posteriore prevede l'uso intercambiabile di ruote da 13" e da 15". La vettura è stata provata in un primo assaggio dallo stesso Osella nella collina torinese, successivamente una piccola prova al campo dell'Aeritalia presente (per il Formula Italia) Carlo Abarth che ha seguito con molto interesse e forse con un po' di nostalgia il prototipo nelle sue evoluzioni.

Mercoledì 29 marzo la vettura ha provato a Varelungia guidata da Facetti. Giovedì a Varelungia è arrivato Merzario, reduce dalle prove di Torino, e ha ottenuto un significativo 1'13"08 (Merzario '71 - 1'14"48) senza forzare e con la vettura non ancora a punto. L'alettone si è comportato molto bene nel misto. Resta ancora da collaudarlo sul veloce.

g. r.



La parte posteriore della nuova 2000 Abarth-Osella è stata interamente rifatta, anche in funzione del nuovo cambio Hewland FT 400

L'elenco delle ISCRIZIONI per il campionato 1972 si presenta bene, ancora una volta quasi tutte le squadre inglesi hanno optato per la Chevron, e si può quindi prevedere un'altra bella battaglia Lola-Chevron. Tanto la March che la GRD, secondo voci che corrono, dovrebbero produrre vetture due litri, ma per ora non sono apparse, né in fotografia né in realtà.

La CHEVRON quest'anno non farà gareggiare una vettura ufficiale, per via degli impegni in F. 2, per cui l'attività della Casa sarà affidata al co-direttore di Bennett, John Bridges, che farà gareggiare tre vetture sempre per la « Red Rose Racing ». Una sarà assistita dalla Casa è affidata a JOHN HINE, che l'anno scorso gareggiò per il team, mentre le altre saranno pilotate dai due spagnoli JOSE JUNCADILLA e NICKI BOSCH, i quali saranno anche patrocinati dalla Tergal, come lo scorso anno.

Il team « Canon Cameras » sarà di nuovo in pista con tre vetture, tutte CHEVRON SPIDER B 21 nuove, come quelle della Red Rose. Piloti, REIN ZWOLSMAN, che corse con una B 16 della squadra l'anno scorso finché la vettura non fu distrutta in uno spettacolare incidente a Salisburgo, e JOHN BURTON; il terzo sarà il francese WOLLEK, ora che SWART ha rinunciato a gareggiare, passando alla direzione corsa della squadra.

Altre CHEVRON B 19/21 modificate si vedranno regolarmente in pista, con piloti già noti, quali Twaites, Smith, Lepp, Fletcher, Tuckett, Humble, Gray e Bamford, fra gli inglesi, mentre correranno senza dubbio ancora molte delle vetture continentali viste in alcune gare nel 1971.

Diversamente dalla più recente Chevron B 21, la nuova LOLA T 290 è molto differente dalla precedente T 212 che vedemmo lo scorso anno. Segue la moda corrente del muso tozzo, che sfoggiano quasi tutte le attuali sport, mentre il telaio è quasi identico al più grosso « fratello » tre litri della T 290. Questa vettura è molto più rigida della T 212, che nelle curve strette era più flessibile, a volte al punto che le ruote si staccavano da terra, mentre anche nelle curve più difficili la Chevron non si spostava neppure. La vettu-

ra nuova pare avere eliminato questo principale problema e ormai si direbbe proprio che sia quella da battere.

A meno che non incappi nella jella, o la Chevron tiri fuori un'altra vettura nuova, possiamo ritenere che la Lola sia decisamente la grande favorita per una seconda vittoria nel campionato. Naturalmente l'agente europeo della Casa Bonnier, avrà molto da fare, dato l'interesse suscitato dalla Lola, soprattutto per i vantaggi di manutenzione disponibili ai clienti, co-

lo della Philips. Dati i suoi stretti rapporti con la Lola, e le sue buone prestazioni in Sud Africa, la Casa lo assisterà.

Un altro team, sempre Lola, che pare presentarsi con buone prospettive è quello OSELLA ABARTH, con i veloci motori due litri, su telai Lola adeguati. Alla fine dello scorso anno pareva che facessero correre un team di due Chevron, ma dopo l'annuncio della nuova Lola i piani sono cambiati. I piloti dovrebbero essere Merzario, Quester, Francisci e Hezemans o Beltoise perfino, e non è affatto escluso che il nome Abarth spicchi nel campionato di quest'anno.

Sono stati prodotti pochi motori nuovi Chevron Cosworth-Vega e Bonnier se ne prende la metà, mentre l'altra metà va alla Chevron, per un totale di venti, per cui per un certo tempo ce ne sarà carenza; anche la TMS se ne è assicurato uno per la 2 litri che sta modificando. Per lo più la gente pare però preferire la sicurezza dell'FVC, e certe squadre hanno motori speciali preparati da Alan Smith, di 1898 cc, di cui si dice erogano circa 270 HP.

Anche Bonnier ha messo a punto un analogo, speciale FVC che secondo lui eroga circa 265 HP.

Un altro motore che debuttò in Sud Africa, nella sua forma attuale, è il BDA di Brian Hart, tutto in alluminio, provato per la prima volta appunto in Sud Africa con Hine. Pare che vada molto bene e Hart parla di 275 HP; ciò significa che potrebbe anche essere il motore vincente. Questo se Osella non ha portato migliorie molto importanti al suo motore dello scorso anno.

Corre voce che la FORD produca il motore HART allo scopo di omologarlo nella turismo, per cui potrebbero essercene molti disponibili e la Cosworth potrebbe soffrirne. Che sia per questo, che per ora la sua produzione è stata scarsa?

Comunque vada il campionato, sarà certamente più combattuto dello scorso anno, con schieramenti completi in quasi tutte le gare, purché gli organizzatori tengano fede al loro impegno.. non ci resta che sperarlo.

j. h.

Gli appuntamenti

- 9 aprile - Paul Richard - Francia
- 23 aprile - Varelungia - Italia
- 7 maggio - Hameenlinna - Svezia
- 21 maggio - Salzburgring - Austria
- 4 giugno - Digione - Francia
- 17 giugno - Silverstone - Inghilterra
- 1-2 luglio - Hockenheim - Germania
- 15 agosto - Pergusa - Italia
- 2-3 settembre - Nurburgring - Germania
- 24 settembre - Zandvoort - Olanda
- 1 ottobre - Magny-Cours - Francia
- 8 ottobre - Montjuich - Spagna
- 5 novembre - Jarama - Spagna

sa che nessun agente della Chevron si è offerto di fare.

Lo stesso BONNIER correrà per i colori della Filipinetti, con LA-FOSSE, e il team di due vetture sarà patrocinato dalla corporazione francese del tabacco. La vettura di Bonnier sarà verniciata in azzurro vivace, con decalcomanie bianche delle sigarette Gitane, mentre quella di Lafosse avrà decalcomanie grigio azzurro.

Un altro nuovo patrocinatore sarà addirittura la famosa banca « Barclays », col nome Barclays International, patrocinio che si è trovato l'astuto GUT EDWARDS, dopo che era andato a monte quel-

Ambizioni
dei giapponesi

Il birotore MAZDA nell'EURO-T.

LE CASTELLET - Non c'è dubbio che la Mazda abbia acquisito un serio vantaggio, nel campo del motore rotante, e dopo avere svolto prove di durata con le sue vetture una RX2 ha coperto, con controllo notarile, 100.000 chilometri senza accusare il minimo incidente meccanico — la Casa giapponese amplia le sue attività, passando alle corse.

Per motivi facilmente comprensibili, è stata preferita la RX3 alla RX2, per creare una vettura di turismo speciale; la cilindrata unitaria della prima è infatti di 500 cc — si tratta di un birotore — mentre la seconda è di 550 cc; dal punto di vista fiscale, e secondo la CSI, la RX3 è dunque considerata una due litri.

Dopo due vittorie, alla 25 Ore di Suzuka e alla 500 Miglia di Fuji, in Giappone, la RX3 ha fatto il suo debutto ufficiale in Europa nella corsa in salita dell'Ampus, ove si è classificata terza nel gruppo 2. Alcuni giorni fa il «Swiss Racing Mazda» ha svolto prove sul circuito del Ri-



card e si sono alternati, sulla pista di m. 5800, i due piloti svizzeri Walter Brun e Florian Vetsch.

Abbiamo avuto modo di compiere alcuni giri, a fianco di Brun che scendeva per la prima volta su quel circuito. Attesi per la fine del mese, i cambi a cinque velocità non erano ancora montati ed era chiaro che la scatola originale, a quattro rapporti, non era adatta. Anche la sospensione posteriore manifestava cattiva aderenza, che, in aggiunta a pneumatici molto discutibili, ha causato prestazioni poco soddisfacenti.

Comunque, questi difetti, derivati dalla mancanza di messa a punto, dato che le vetture erano arrivate in Europa da soli quindici giorni, sono facili da correggere e si può valutare in 6" al giro il vantaggio subito acquisito; i tempi si sono dunque rivelati migliori di quelli segnati dalle Alfa GTAm lo scorso anno, durante la 24 Ore del Ricard.

M. Blanc, che dirige il «Swiss Racing Team Mazda», e che è dunque responsabile per le due RX3 che corrono in Europa, era del resto molto soddisfatto. «Avevamo intenzione di limitarci al campionato europeo della montagna con Brun e al campionato svizzero con Vetsch. — ha detto — Visti i risultati di queste prime prove, iscriveremo certamente una vettura nelle varie corse del campionato europeo turismo; nella due litri, ritenendo che siamo piazzati bene.»

Infatti non abbiamo accennato al punto forte di questa vettura: il suo motore rotante. Brun aveva avuto la consegna di non salire oltre gli 8500 giri min. In effetti, dopo il rodaggio, il motore può salire a 9500 e anche a 10.000 giri min.; inoltre le prove di durata paiono indicare che il birotore sopporta senza problemi questo elevato regime. Quanto alla potenza, si può valutarla intorno ai 215-220 HP.

Sarà certamente il caso di tenere d'occhio questa vettura, tanto più che pare si tratti di un modello intermedio, e che in Giappone se ne stia preparando uno molto più potente.

J. R. Jaubert

In aprile la PANTERA sulla bilancia CSI

Come è noto, la De Tomaso ha recentemente presentato la Pantera gruppo 4, una versione speciale della sua granturismo destinata al campionato europeo marche. Questa Pantera gruppo 4, nell'allestimento particolare, senza alcuni optional (come il condizionatore) e con i vetri in plexiglass con cui è omologata negli USA, pesa 1120 kg, e questo è stato il peso dichiarato nella richiesta di omologazione.

Sul n. 12 di AUTOSPRINT, a pag. 20, presentando le decisioni della CSI nel corso della sua più recente riunione parigina, avevamo pubblicato anche il testo integrale di un comunicato stampa nel quale la sotto-commissione per i regolamenti tecnici della stessa CSI fissava provvisoriamente in 1290 kg il peso della De Tomaso Pantera, «in attesa di un'inchiesta più approfondita sui minimi di produzione della versione alleggerita», come diceva testualmente il comunicato.

Ora, in data 25 marzo, la CSI ha diffuso un altro comunicato sull'argomento, che dice:

«In seguito al recente comunicato stampa concernente l'omologazione della De Tomaso Pantera, si precisa che la verifica della produzione minima e del peso della versione alleggerita con portiere, cofano motore e cofano portabagagli in alluminio e vetri laterali in plexiglass avrà luogo nel corso del mese di aprile. Frattanto è stata fatta una verifica del peso della versione in acciaio presso i concessionari De Tomaso in Francia ed in Svizzera. Il risultato di questa verifica ha permesso alla CSI di fissare definitivamente il peso della versione in acciaio in 1220 kg. Di conseguenza, in attesa dei risultati della verifica del modello alleggerito, i concorrenti sono autorizzati a conservare gli elementi alleggeriti (cofani, vetri, ecc.) a condizione che sia rispettato questo peso di 1220 kg.»

Insomma, in attesa di verificare la Pantera gruppo 4, la CSI ha tolto 70 kg alla versione «stradale» di questa granturismo. Restano 100 chilogrammi da «togliere» alla Pantera gr. 4, e la verifica — dice la CSI — verrà fatta entro aprile. Attendiamo l'esito di questa intricata vicenda di pesi che coinvolge da troppo tempo questo interessantissimo modello di vettura, ma non possiamo fare a meno di sottolineare con quanta ocularità la CSI porti avanti la sua «verifica» sulla produzione e sul peso effettivo della Pantera gr. 4. Uno zelo che avrebbe fatto bene ad avere in tante altre precedenti ed «importanti» occasioni.

Il calendario completo delle corse USA

DENVER (Co) - Lo SCCA (sport club of America), l'associazione che sovrintende le competizioni di tipo «stradale» organizzate secondo i regolamenti europei, a differenza dell'USAC che regola le corse con vetture tipo Indianapolis e simili e del NASCAR che presiede le gare di stock-cars, ha emanato il calendario definitivo delle gare relative alle varie categorie di vetture amministrate. Oltre alle corse CAN-AM, gli altri campionati sono:

Trans American (vetture turismo elaborate)

5-6 maggio: Lime Rock Park, Lime Rock.

27-29 maggio: Bryar Motorsport Park, Loudon.

3-4 giugno: Mid-Ohio Sports Car Course, Lexington.

17-18 giugno: Watkins Glen GP Course, Watkins Glen.

2-4 luglio: Donnybrooke, Brainerd.

14-15 luglio: Road America, Elkhart Lake.

29-30 luglio: Sanair International, Montreal.

12-13 agosto: Mosport Park, Bowmanville.

19-29 agosto: Summit Point Speedway, Summit Point.

2-3 settembre: Edmonton International Speedway, Edmonton.

28-29 ottobre: Riverside International Raceway, Riverside.

Two-Five Challenge Series (vetture Turismo di serie).

5-6 maggio: Lime Rock Park, Lime Rock.

27-29 maggio: Bryar Motorsport Park, Loudon.

3-4 giugno: Mid-Ohio Sports Car Course, Lexington.

16-17 giugno: Watkins Glen GP Course, Watkins Glen.

1-2 luglio: Donnybrooke, Brainerd.

14-15 luglio: Road America, Elkhart Lake.

29-30 luglio: Sanair International, Montreal.

12-13 agosto: St. Croix, Quebec City.

19-20 agosto: Summit Point Speedway, Summit Point.

16-17 settembre: Portland International Raceway, Portland.

13-14 ottobre: Laguna Seca Raceway, Monterey.

27-28 ottobre: Riverside International Raceway, Riverside.

Formula 5000

6-7 maggio: Laguna Seca Raceway, Monterey.

20-21 maggio: Seattle International Raceway, Kent.

3-4 giugno: Edmonton International Speedway, Edmonton.

17-18 giugno: Watkins Glen GP Course, Watkins Glen.

15-16 luglio: Road America, Elkhart Lake.

29-30 luglio: Donnybrooke, Brainerd.

19-20 agosto: Road Atlanta, Gainesville.

4 settembre: Lime Rock Park, Lime Rock.

23-24 settembre: Riverside International Raceway, Riverside.

Formula 2

6-7 maggio: Laguna Seca Raceway, Monterey.

20-21 maggio: Seattle International Raceway, Kent.

27-29 maggio: Bryar Motorsport Park, Loudon.

3-4 luglio: Lime Rock Park, Lime Rock.

8-9 luglio: Road Atlanta, Gainesville.

12-13 agosto: Watkins Glen GP Course, Watkins Glen.

19-20 agosto: Summit Point Speedway, Summit Point.

26-27 agosto: Road America, Elkhart Lake.

16-17 settembre: Donnybrooke, Brainerd.

23-24 settembre: Riverside International Raceway, Riverside.

La « barchetta »

GRAC

anche a LE MANS

LE CASTELLET - La francese GRAC ha svolto, pochi giorni fa, le prime prove della sua nuova barchetta, che i conduttori monegaschi, Lionel Noghes e Alain Finkel, piloteranno nelle prove valide per il campionato europeo per prototipi di due litri, la prima delle quali si svolgerà il 9 aprile al Ricard.

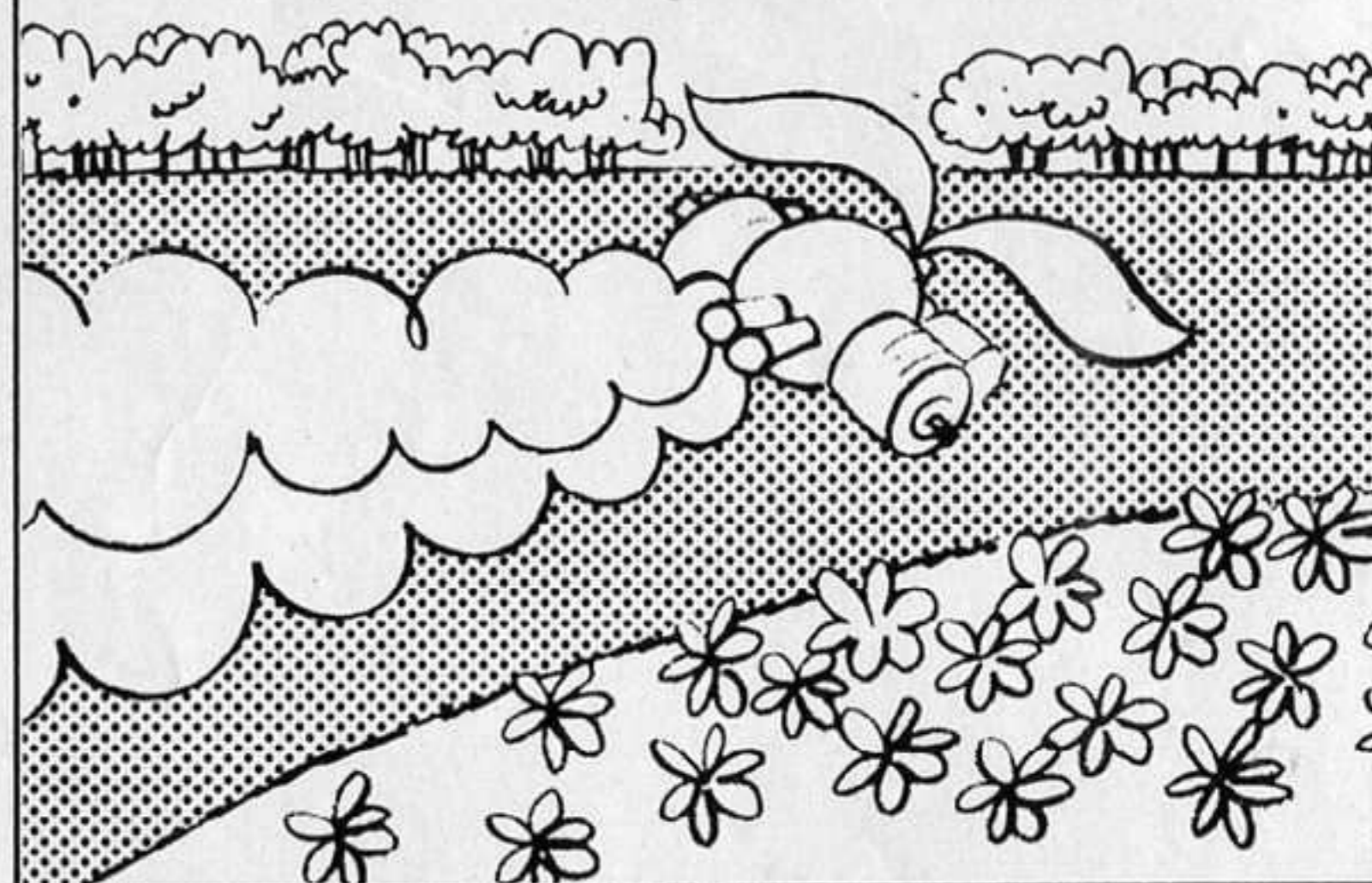
Battezzato MT16, questo prototipo ha un telaio monoscocca completato da due culle, anteriormente e posteriormente; il serbatoio del carburante è posto longitudinalmente sotto il conduttore. Fra le caratteristiche della vettura, si nota che il treno anteriore ha una portanza da terra minima e ciò implica triangoli di scarse dimensioni. Sempre anteriormente, i freni a disco autoventilati sono del Lockheed a quattro pistoni, come sulla Tyrrell. Posteriormente, sono assicurati alla scatola del cambio e si notano anche dei cardani auto scorrevoli. Semi portante, il motore è un Ford-Cosworth di due litri, che eroga 265 HP.

Durante le prime prove, appunto al Ricard, la GRAC MT16, che sfoggia i colori della Esso e della Veglia, è stata cronometrata in tempi dell'ordine di 1'18"-1'19", molto incoraggianti. A titolo indicativo, ricordiamo che la Lola T290 ha realizzato 1'16"4 sullo stesso circuito di 3300 metri, dopo una settimana di prove intense.

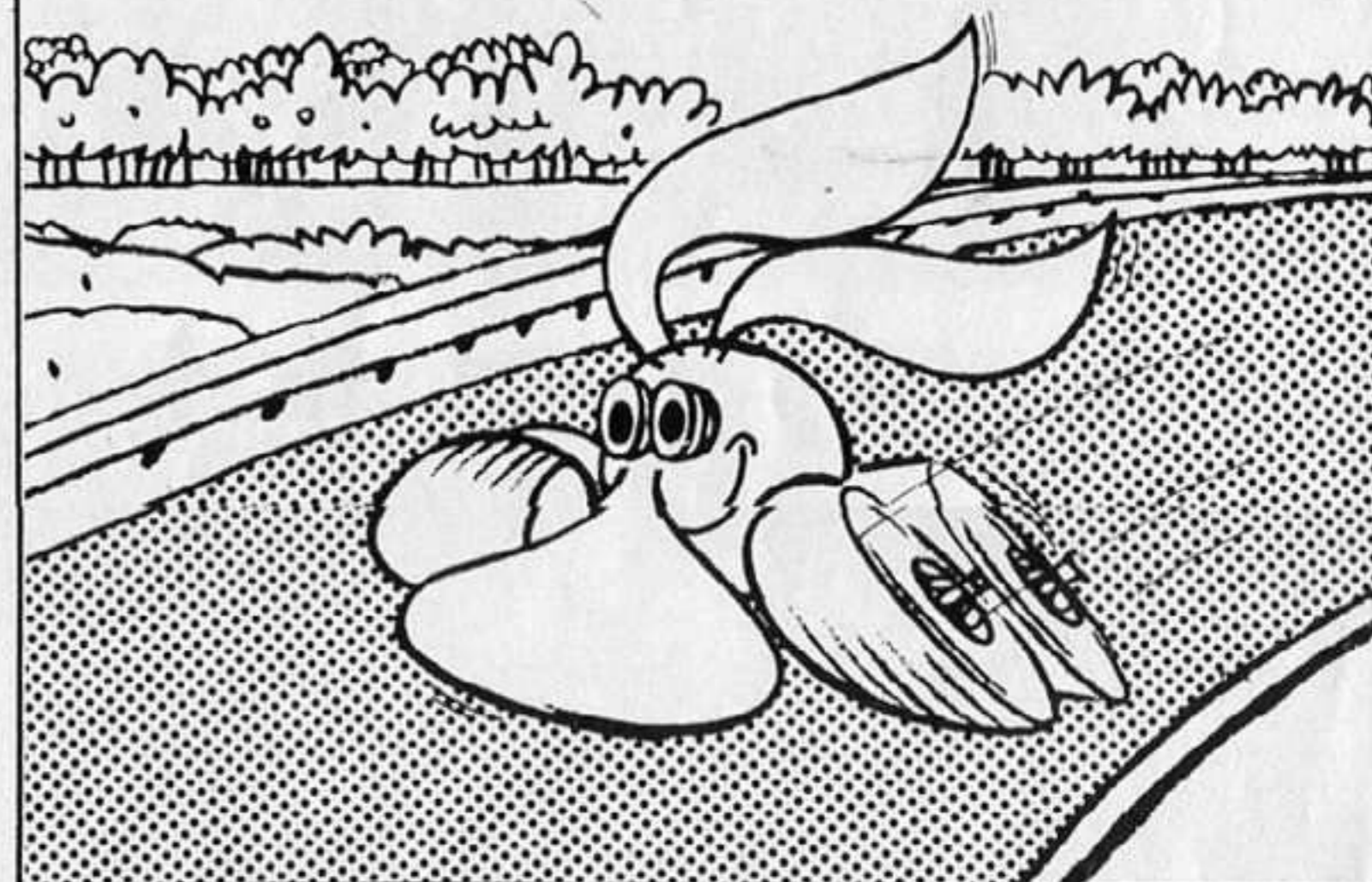
Oltre al campionato europeo per prototipi di due litri, la GRAC è iscritta alla 24 Ore di Le Mans e spera di fornire buone prestazioni nella celebre corsa di durata.

"GOMMOLO SHOW"

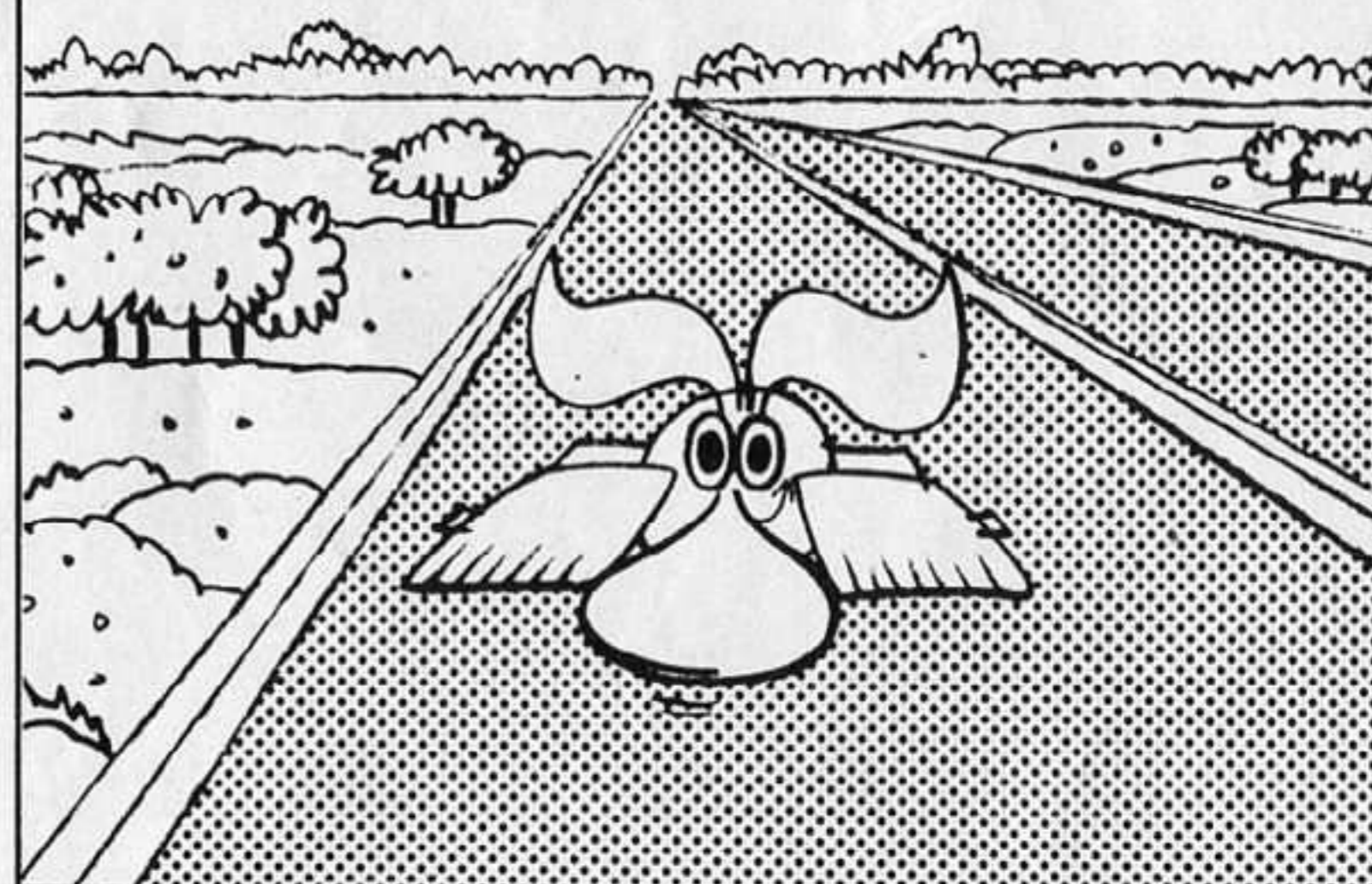
A TUTTA BIRRA
SULLA TANGENZIALE...



DOVE UNO COME GOMMOLO
LE CURVE SE LE MANGIA...



...E L'ACCELERATORE
NON LO MOLLA MAI!



BEH, QUASI MAI! (VISTO COSA
VUOL DIRE ESSERE SICURO?)



GOMMOLO IL RADIALE SP
DUNLOP