

# DOVE corriamo domenica?



Per l'ITALIA:  
**CHALLOIS**  
via Radicofani 35  
00138 ROMA

## l'additivo del meccanico

**GARE SOPPRESSE** Soppressi il Rally di Wiesbaden (camp. europeo piloti, 26-27 maggio), il Rally di Ginevra (camp. europeo piloti, 2-4 giugno), la gara in salita di Bachelierie (18 giugno). Annullate la gara Can-Am a St. Jovite (25 giugno) e la 84 Ore del Nurburgring (15-18 agosto).

**CAMBIAMENTI DI DATA** ● Rally 999 minuti (6-7 maggio): rinvio a data da destinare ● Rally 1000 Km Adriatico (30 aprile-1 maggio): rinvio a data da destinare ● Rally dei Tulipani (24-29 aprile): rinvio a settembre ● Auto-

giro Asparagi - Trofeo Simca: rinvio al 16 luglio ● G.P. Arturo Mercanti (Monza F. 3, 7 maggio) rinvio a data da destinare ● Coppa Primavera a Salerno (9 aprile) rinvio al 1. ottobre. Il Rally dei Mille Laghi (18-20 agosto) è stato anticipato al 4-6 agosto. La Coppa Teramo (7 maggio) è rimandata al 29 giugno. La Coppa Gallenga (7 maggio) rinvio a data da destinare. Coppa d'oro Savona (7 maggio) rinvio a data da destinare. Coppa d'oro Alessandria (7 maggio) rinvio all'8 ottobre. La gara a Vallerunga (11 maggio) è rinvio a data da destinare. La Coppa Città di Volterra (11 maggio) è rinvio a data da destinare. La Coppa Canaletti (21 maggio) è rinvio a data da destinare.

### Maggio

### Le corse chiave dal 15 al 21 maggio in Italia e all'estero

| DATA  | CORSA                       | A.C. ORGANIZZATORE         | LOCALITA' DI PARTENZA<br>DISTANZA - ARRIVO                         | ORARI                                      | VALIDITA'                            | TIPO DI GARA         | VINCITORE ASSOLUTO<br>EDIZIONE PRECEDENTE<br>PRIMATI   |
|-------|-----------------------------|----------------------------|--|--|--------------------------------------|----------------------|--|
| 18    | Trofeo Cadetti Agip         | SIAS MONZA                 | Circuito di Monza<br>km 2,405                                      | Part. ore 21                               | ●                                    | Velocità in circuito |  |
| 20    | Trofeo Rododendri           | AC Torino                  | Part. Torino, C.so Italia 110<br>Arr. idem, km 192                 | Part. ore 8,30<br>Arr. ore 13              | ●                                    | Regolarità           | Garraffa (HF)  |
| 20-21 | Challenge Rally Naz.        | AC Venezia                 | Part. Mestre, P.le Ferretti<br>Arr. Venezia, P.le Verona<br>km 249 | Part. ore 22,01 (20)<br>Arr. ore 5,15 (21) | ●                                    | Regolarità           | Polese (Alpine)  |
| 20-21 | Prove a Indianapolis        | Circuito<br>d'Indianapolis |  |  |                                      |                      |  |
| 21    | Targa Florio                | AC Palermo                 | Piccolo Circuito<br>delle Madonie - km 72<br>totale km 792         | Part. ore 9<br>Arr. ore 15,30              | ●●●<br>Camp. mond.<br>marche         | Velocità su strada   | Vaccarella-Hezemans (Alfa)<br>6.35'46"2, media 120,058.<br>Record: Siffert-Redman (Por-<br>sche) 6.35'30", media 120,127<br>(1970) |
| 21    | G. P. Brno                  | Cecoslovacchia             | Circuito di Brno<br>km 13,941                                      |  | ●●●<br>Challenge europ.<br>T         | Velocità in circuito | Hezemans (GTAM) 2.04'38",<br>media 154,08. Record: Glem-<br>ser (Capri) media 161,3  |
| 21    | Super Sports 200            | Inghilterra                | Circuito di Silverstone<br>km 4,71                                 |  | ●●●<br>Interserie                    | Velocità in circuito |  |
| 21    | Corsa a Montseny            | Spagna                     | Salita Montseny<br>km 16,3   |  | ●●●<br>Camp. europ.<br>montagna      | Velocità in salita   | Casoni (Porsche) 10'46"2,<br>media 90,762. Record: Schet-<br>ty (Ferrari) 9'12"46, media<br>106,215 (1969)                         |
| 21    | Corsa a Salisburgo          | Germania                   | Circuito di Salisburgo<br>km 4,238                                 |  | ●●●<br>Camp. mond. marche<br>2 litri | Velocità in circuito | Lauda (Chevron) 1.54'40",<br>media 199,690. Nuovo record:<br>Burton (Chevron) 1'14", me-<br>dia 206,170                            |
| 21    | Kinneulle Ring              | Svezia                     | Circuito di Kinneulle<br>km 2,07                                   |  | ●●●<br>F. 2, F. 3                    | Velocità in circuito | F. 2: Peterson (March) 50"2,<br>media 152,032 nuovo record   |
| 21    | Castione Neviano            | AC Parma                   | Part. Castione Baratti<br>Arr. Neviano Arduini<br>km 5             | Part. ore 14                               | ●                                    | Velocità in salita   | Luaidi (Ferrari) 2'56"6, me-<br>dia 112,395  |
| 21    | Gara Tris                   | Kart Arcionia              |  |  | ●                                    | Velocità in circuito |  |
| 21    | Rallycross                  | AC Firenze                 |  |  | ●                                    | Rallycross           |  |
| 21    | G.P. Frontiere              | Belgio                     | Circuito di Chimay   |  | ●●●<br>T, GT, S, F. 3                | Velocità in circuito | F. 3: Purley (Brabham). Giro<br>più veloce: Lewis 3'30"7.<br>Record: Hunt (Lotus) 3'19"8<br>(1970)                                 |
| 21    | Surfer's Paradise           | Australia                  | Circuito di Surfer's<br>Paradise, km 3,21                          |  | ●●●<br>F. 2                          | Velocità in circuito |  |
| 21    | Silberschild<br>Nurburgring | Germania                   | Circuito del<br>Nurburgring<br>km 28,29                            |  | ●●●<br>T, GT, S, F. 3                | Velocità in circuito |  |
| 21    | Coppe del Reno              | Germania                   |  |  | ●●●                                  | Velocità in circuito |  |
| 21    | Corsa di Taunus             | Germania                   |  |  | ●                                    | Velocità in salita   |  |
| 21    | Autocross Duisdorf          | Germania                   |  |  | ●                                    | Autocross            |  |
| 21    | Coppa Industria             | Spagna                     |  |  | ●●●<br>T                             | Velocità in circuito |  |
| 21    | Castle Combe                | Inghilterra                | Circuito di Castle Combe   |  | ●●●<br>F. 5000                       | Velocità in circuito | Gardner (Lola). Giro più ve-<br>loce: Gethin 1'07"4, media<br>158,130  |
| 21    | Aubisque                    | Francia                    |  |  | ●                                    | Velocità in salita   |  |
| 21    | Mont Revard                 | Francia                    |  |  | ●                                    | Velocità in salita   | Mieusset (Pygmée) 5'00"6,<br>nuovo record  |
| 21    | St. Maurice                 | Francia                    |  |  | ●                                    | Velocità in salita   |  |
| 22    | Slalom Lussemburgo          | Lussemburgo                |  |  | ●                                    | Slalom               |  |
| 25    | Trofeo Cadetti              | SIAS Monza                 | Circuito di Monza<br>km 2,405                                      | Part. ore 21                               | ●                                    | Velocità in circuito |  |

LEGENDA: ●●● = Internazionale; ●● = nazionale a part. str.; ● = naz.; □ = chiusa

100 pagine - 26 a colori  
500 lire

arriva  
in edicola

il primo  
numero  
di

UN PREMIO  
A SORPRESA

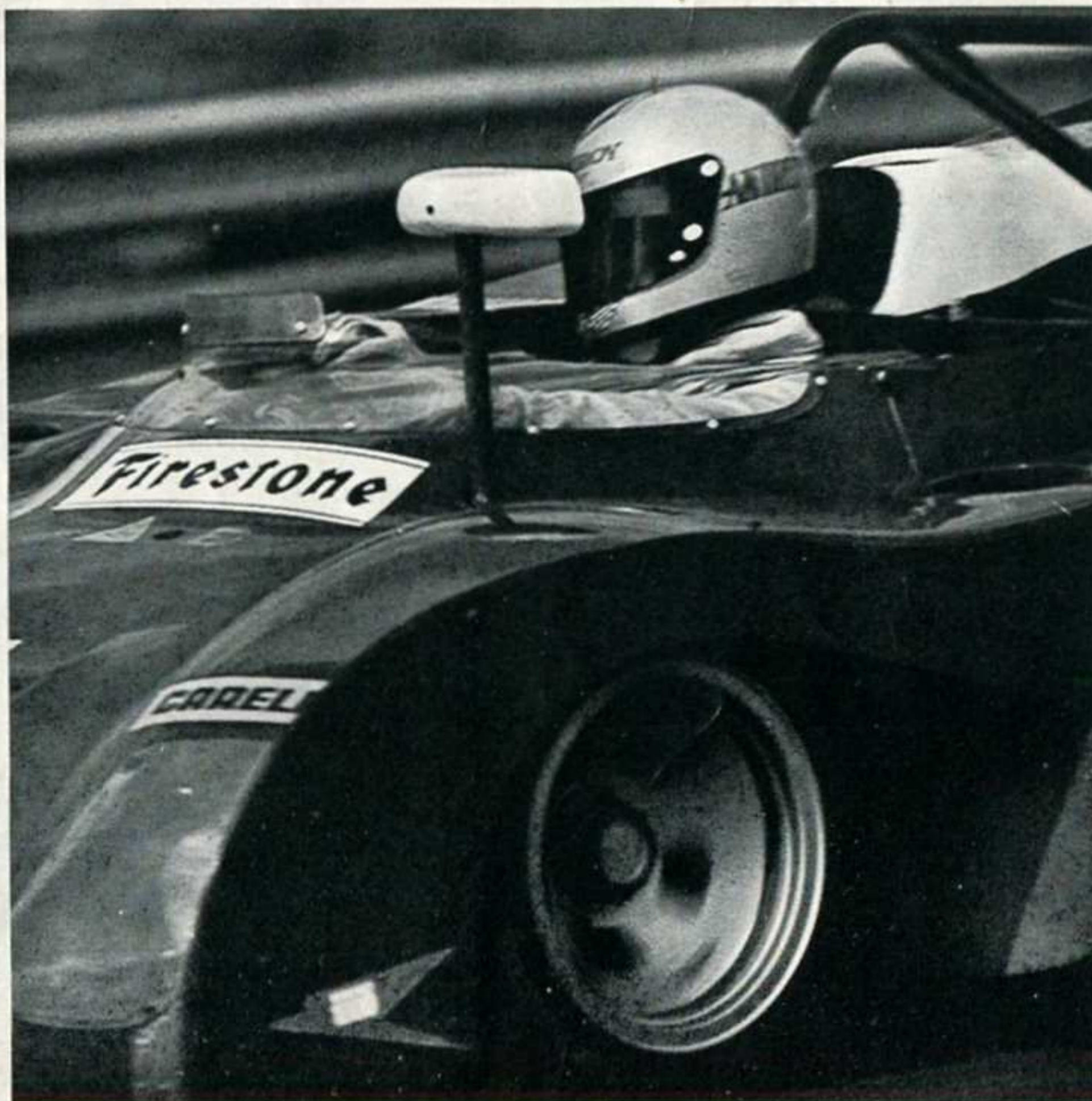
e la prima  
**BORSA  
MERCATO**  
delle  
**MACCHINE**  
da **CORSA**

**AUTO  
SPRI  
NT  
mese**

FOTOTECA SPRINT: LE PIU' BELLE FOTO A  
COLORI DELLE CORSE MONDIALI ■ GIA'  
- MARCIA - LA 500 ELETTRICA ■ DOPO LA  
- 132 - : LE FIAT SONO EGUALI PER TUTTI  
■ BANDINI QUEL GIORNO ■ LE - PROVE -  
PARALLELE DI MERZARIO E NANNI GALLI  
COL 312 P E LA 33 H 3 ■ DE ADAMICH VI  
DICE LA VERITA' - SULL'ALFA MONTREAL ■  
IL TRAMONTO DI SEBRING ■ DALLA 500  
ALLA ROLLS ROYCE, DALLA F. 1 ALLA 500  
■ CREPUSCOLO DI AGOSTINI ■ LE PIU'  
BELLE VIGNETTE DI BROCKBANK ■ IL CRU-  
CIAUTO A CHICANE ■ L'UNICA BORSA  
MERCATO DELLE AUTO DA CORSA

1

MAGGIO 1972  
giugno ANNO I  
edizione in abbonamento  
perché questo 1972  
L. 500



IN  
REGALO  
un  
manifesto  
F.1  
a colori

Lo  
rico-  
noscete  
dalla  
testata  
BLU

LEGGETE  
SUBITO

nelle pagine che seguono

Speciale  
TARGA



I primi  
segreti  
di INDY '72



I like  
Super VEE

il pallottoliere  
delle rubriche

**domenicaSPRINT**

il giornale di  
mezzanotte

a pagina

- 2 Dove corriamo domenica?
- ZANZARA
- 39 TABELLONE delle CORSE
- 40 MOTORAMA TUTTESPRINT
- 52 SCRIVETECI rimarremo amici
- 57 mini HOBBY
- 59 COMPRAVENDITA



### La FLORIO dal microfono e al « video »

Nessun collegamento TV né radiofonico per la Targa. Questa la decisione dei dirigenti tivvù che non può che essere biasimata, visto che lo scorso anno il collegamento si fece, anche se male (con una sola telecamera). Quanto « passato » agli sportivi dell'auto nei giorni scorsi deve essere sembrato troppo a chi teme di accontentare centinaia di migliaia di sportivi. La TV perde così un'altra buona occasione per dimostrare che le cose si possono far meglio (vedi riprese al G.P. di Spagna).

### IL MONDIALE MARCHE

(dopo la 6. prova)

|            | 1000 KM<br>BUENOS AIRES | 6 ORE<br>DAYTONA | 12 ORE<br>SEBRING | 1000 KM<br>BRANDS HATCH | 1000 KM<br>MONZA | 1000 KM<br>SPA | TOTALE |
|------------|-------------------------|------------------|-------------------|-------------------------|------------------|----------------|--------|
| FERRARI    | 20                      | 20               | 20                | 20                      | 20               | 20             | 120    |
| ALFA ROMEO | 12                      | 12               | 12                | 12                      | —                | —              | 48     |
| PORSCHE    | 6                       | 4                | 8                 | 2                       | 15               | 3              | 38     |
| LOLA       | 4                       | 6                | 6                 | 4                       | —                | 8              | 28     |
| CHEVRON    | 8                       | —                | —                 | 3                       | —                | 12             | 23     |
| CHEVROLET  | —                       | 3                | 10                | —                       | —                | —              | 13     |
| DE TOMASO  | —                       | —                | —                 | —                       | 8                | 4              | 12     |
| MIRAGE     | —                       | —                | —                 | —                       | —                | 10             | 10     |
| TONDELLI   | —                       | —                | —                 | —                       | 6                | —              | 6      |

## Quello che interessa del regolamento

- alla Targa Florio 1972 sono ammesse un massimo di 80 vetture, selezionate in base ai migliori tempi assoluti nel corso delle prove ufficiali di qualificazione;
- in relazione al numero di vetture delle categorie Sport e GTS presenti alle verifiche, il comitato organizzatore si riserva il diritto di ammettere alla gara anche vetture del Gruppo 2, Turismo Speciale, con cilindrata superiore a 1600 cc;
- ogni conduttore non potrà rimanere consecutivamente alla guida della sua macchina per un tempo superiore alle 3 ore e mezza. Un conduttore sostituito dovrà osservare un turno di riposo di almeno un'ora;
- ogni vettura deve avere designati almeno due conduttori effettivi. Tutti i conduttori iscritti da uno stesso concorrente sono considerati riserva l'uno dell'altro. E' consentito iscrivere una riserva per ogni vettura, e la sua sostituzione con un conduttore effettivo deve essere comunicata almeno un'ora

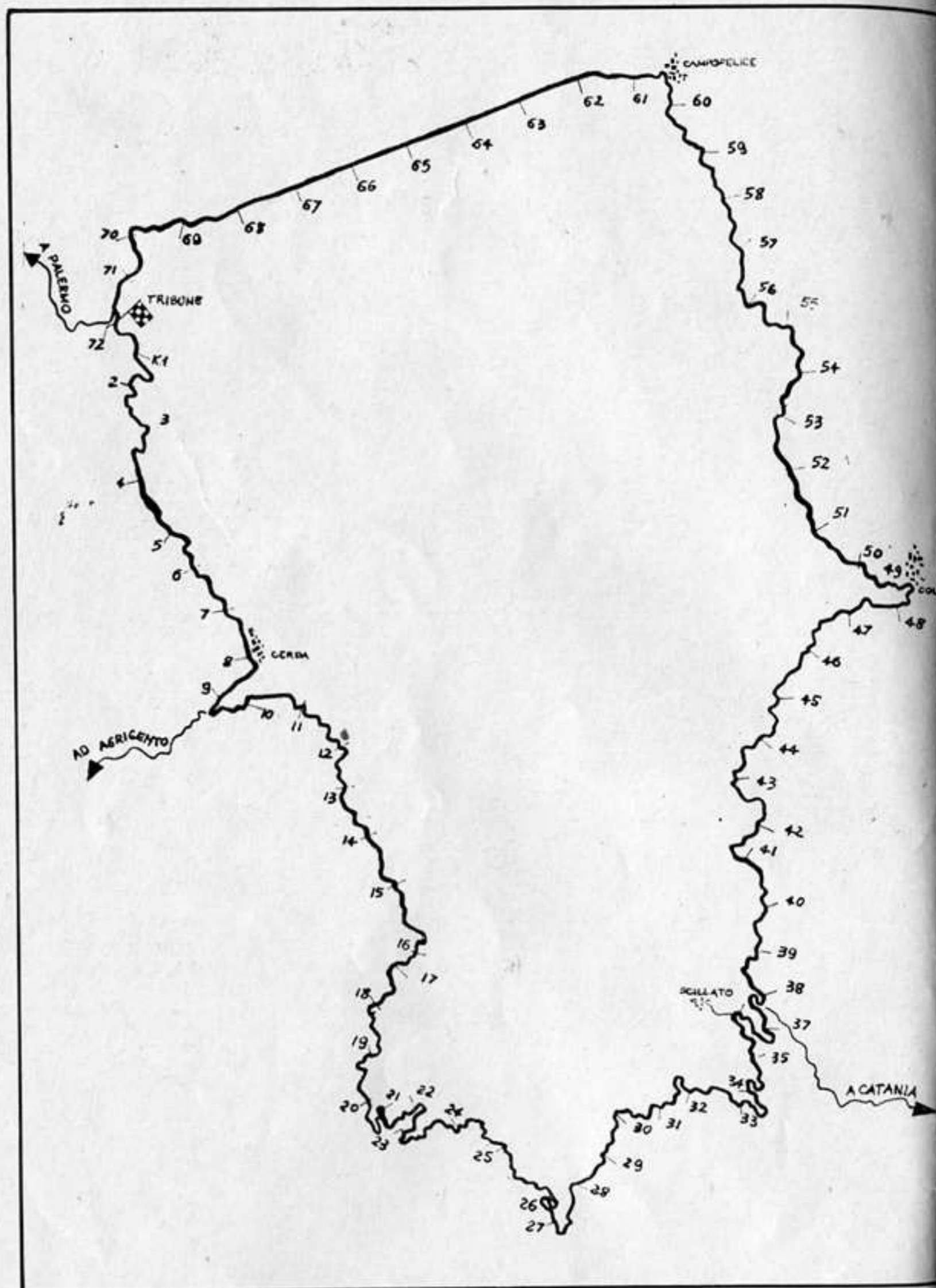
prima del via. In ogni caso, la riserva deve avere compiuto almeno un giro di qualificazione;

- le partenze avverranno secondo l'ordine decrescente dei tempi di qualificazione; e verranno date singolarmente, con vetture ferma e motore in moto, con un intervallo di pochi secondi da una vettura all'altra;

- nella zona box, lo scavalco della linea gialla che delimita la corsia di decelerazione di entrata ai box e la sede di gara potrà portare a sanzioni fino all'esclusione dalla gara. Questo vale sia per i piloti che intendessero recarsi al box, sia quelli che stanno gareggiando;

- il rifornimento è permesso solamente nella zona box di Cerda, negli appositi box assegnati ad ogni concorrente dell'organizzazione. Ogni rifornimento di lubrificante è escluso prima dell'inizio del quarto giro di gara. Durante le soste al box, le vetture dovranno obbligatoriamente spegnere il motore;

- il cambio di pilota potrà essere effettuato unicamente nella zona box di Cerda.



Il percorso di cui vedete qui sopra il grafico è lungo 72 km, e deve essere percorso 11 volte. Il senso di corsa è antiorario. Esso, partendo dalle tribune di Cerda, tocca successivamente Cerda, bivio per Caltavuturo, Scillato, bivio per Polizzi, Collesano, Campofelice

... e per la mia *\*piccola\**



io "m' i X iz zo"

con  
radiale ZX

MICHELIN

il pneumatico che  
non finisce mai



Sicuro in ogni circostanza, il radiale "ZX" MICHELIN fa molti più chilometri, risparmia carburante e... non costa di più! Adottato dalle principali Case automobilistiche, "ZX" MICHELIN è il "radiale" anche per le piccole cilindrato.

E' MICHELIN che ha creato il "primo" pneumatico "radiale" ed è sempre il "primo" al mondo nel campo del "radiale".

## 56 anni della FLORIO

|      |                              |                       |
|------|------------------------------|-----------------------|
| 1906 | Alessandro Cagno             | Itala 7433            |
| 1907 | Felice Nazzaro               | Fiat HP 60            |
| 1908 | Vincenzo Trucco              | Isotta Fraschini      |
| 1909 | Francesco Ciuppa             | Spa                   |
| 1910 | Tullio Carlioloto            | Franco                |
| 1911 | Ernesto Ceirano              | Scat                  |
| 1912 | Snipe-Pedrini                | Scat                  |
| 1913 | Felice Nazzaro               | Nazzaro               |
| 1914 | Ernesto Ceirano              | Scat                  |
| 1919 | André Boillot                | Peugeot               |
| 1920 | Guido Meregalli              | Nazzaro               |
| 1921 | Giulio Masetti               | Fiat 4500             |
| 1922 | Giulio Masetti               | Mercedes              |
| 1923 | Ugo Sivocci                  | Alfa Romeo            |
| 1924 | Christian Werner             | Mercedes 2000         |
| 1925 | B. Costantini                | Bugatti 2000          |
| 1926 | B. Costantini                | Bugatti 2000          |
| 1927 | Emilio Materassi             | Bugatti 2000          |
| 1928 | Albert Divo                  | Bugatti 3000          |
| 1929 | Albert Divo                  | Bugatti 2000          |
| 1930 | Achille Varzi                | Alfa Romeo            |
| 1931 | Tazio Nuvolari               | Alfa Romeo            |
| 1932 | Tazio Nuvolari               | Alfa Romeo            |
| 1933 | Antonio Brivio               | Alfa Romeo            |
| 1934 | Achille Varzi                | Alfa Romeo            |
| 1935 | Antonio Brivio               | Alfa Romeo            |
| 1936 | C. Magistri                  | Lancia                |
| 1937 | Giulio Severi                | Maserati              |
| 1938 | Giovanni Rocco               | Maserati              |
| 1939 | Luigi Villorosi              | Maserati              |
| 1940 | Luigi Villorosi              | Maserati              |
| 1948 | Biondetti-Troubetzkoy        | Ferrari               |
| 1949 | Biondetti-Benedetti          | Ferrari 2000          |
| 1950 | Bornigia-Bornigia            | Alfa Romeo            |
| 1951 | Franco Cortese               | Frazer Nash           |
| 1952 | Felice Bonetto               | Lancia 2000           |
| 1953 | Umberto Maglioli             | Lancia 2960           |
| 1954 | Piero Taruffi                | Lancia 3300           |
| 1955 | Moss-Collins                 | Mercedes              |
| 1956 | Umberto Maglioli             | Porsche 1500          |
| 1957 | Fabio Colonna                | Fiat 600 (regolarità) |
| 1958 | Musso-Gendebien              | Ferrari 3000          |
| 1959 | Barth-Seidel                 | Porsche 1500          |
| 1960 | Bonnier-Herrmann-Hill        | Porsche 1600          |
| 1961 | von Trips-Gendebien          | Ferrari 2400          |
| 1962 | Mairesse-Rodriguez-Gendebien | Ferrari 2000          |
| 1963 | Bonnier-Abate                | Porsche 2000          |
| 1964 | Pucci-Davis                  | Porsche               |
| 1965 | Vaccarella-Bandini           | Ferrari 3000          |
| 1966 | Mairesse-Muller              | Porsche               |
| 1967 | Hawkins-Stommelen            | Porsche               |
| 1968 | Elford-Maglioli              | Porsche               |
| 1969 | Mitter-Schultz               | Porsche               |
| 1970 | Siffert-Redman               | Porsche               |
| 1971 | Vaccarella-Hezemans          | Alfa Romeo            |
| 1972 | Musso-Magnani                | Ferrari               |
| 1973 | Muller-Vandoussap            | Porsche               |

### Quante volte hanno vinto

La marca che per ora detiene il primato delle vittorie alla Targa è la **PORSCHE**, con 10 primi posti, seguita dalla **Alfa Romeo** con 9 e dalla **Ferrari** con 6. Vengono poi la **Bugatti** con 5 e la **Maserati** e la **Lancia** con 4 vittorie ciascuna.

### Le vetture ammesse

Alla Targa Florio sono ammesse le vetture Sport gruppo 5, in entrambe le divisioni, con le seguenti classi: 1. divisione, classi 1000 e 1300; 2. divisione, classi 1600, 2000 e 3000; e le vetture Gran Turismo Speciale gruppo 4, in entrambe le divisioni, con le seguenti classi: 1. divisione, classi 1000 e 1300; 2. divisione, classi 1600, 2000 e 3000.

### Validità

La 56. edizione della Targa Florio è valida per: ① Campionato Mondiale Marche; ② Coppa Vetture Gran Turismo; ③ Challenge di velocità e durata messo in palio fra gli organizzatori delle seguenti prove: 12 ore di Sebring, 1000 Km di Spa, Targa Florio, 1000 Km del Nurburgring, 24 ore di Le Mans; ④ Campionato Italiano di velocità e relative coppe CSAI; ⑤ Campionato siciliano di velocità; ⑥ Campionato sociale dell'A.C. di Palermo.

## Le ORE della TARGA

### VERIFICHE

martedì 16 e mercoledì 17, dalle ore 9 alle 12 e dalle ore 15,30 alle 19: verifiche tecniche e sportive.

### PROVE

giovedì 18, dalle ore 9,30 alle 12,30, primo turno di prove; giovedì 18, dalle ore 13,30 alle 16,30, secondo turno di prove.

### GARA

domenica 21, ore 7, sgombero del recinto rifornimenti; ore 8,15, allineamento al posto di partenza; ore 9, inizio partenze; ore 15,30, presumibile arrivo del vincitore.

### I primati della corsa

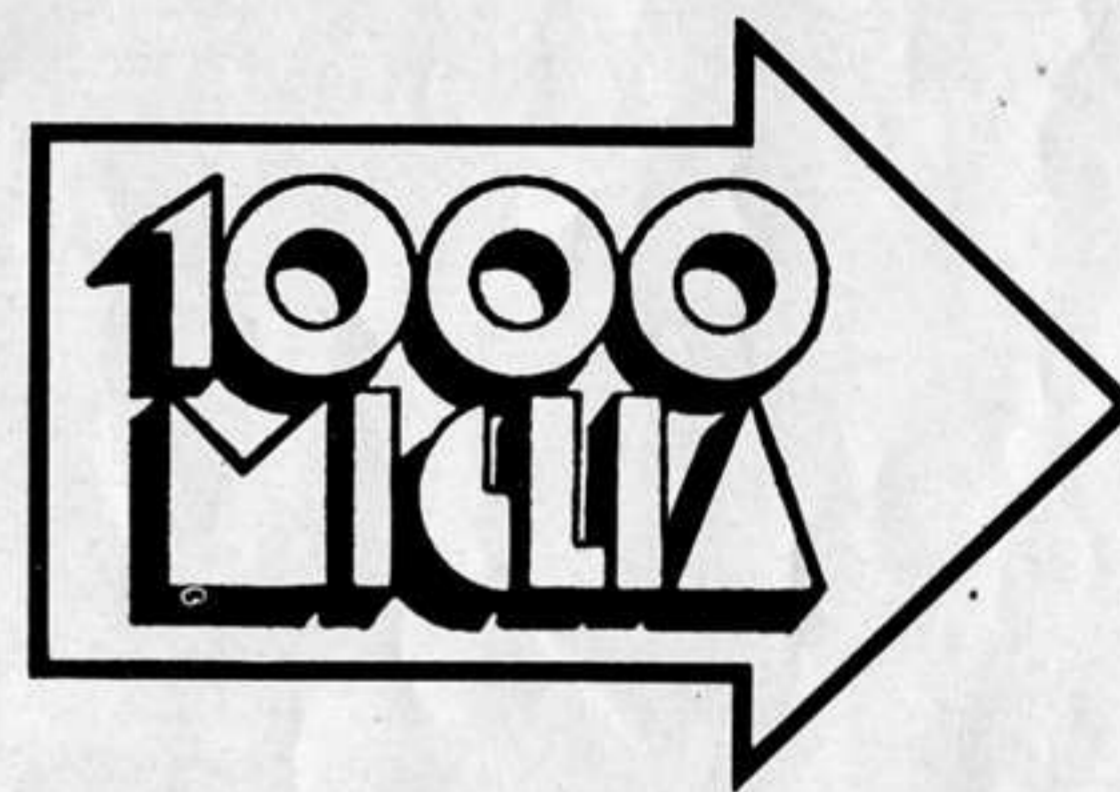
Il primato assoluto della Targa Florio, sul percorso di 11 giri (pari a 792 km) appartiene alla Porsche 908-3, di **Jo SIFFERT** e **Brian REDMAN**, che nell'edizione 1970 impiegarono 6.35'30"3, alla media di 120,151 kmh.

Il primato sul giro di km 72 appartiene a **Leo KINNUNEN**, che nel 1970 impiegò con la Porsche 908-3 33'36"0, alla media di 128,571 kmh.



# LA GRINTA DEL CAMPIONE

**ruote  
in lega leggera**



- **PERSONALITÀ** Disegno studiato in base alle caratteristiche aerodinamiche, meccaniche ed estetiche di ogni vettura.
- **ELEGANZA** Anche all'infuori dell'impiego prettamente sportivo danno un tono di eleganza AGGRESSIVA alla Vostra automobile. La lucentezza rimane INALTERATA nel tempo.
- **SICUREZZA** Boccole INTERFUSE in bronzo antifrizione - Lega autobilanciante - Perfetta bilanciatura costante dovuta al trattamento di tempra ed equilibratura molecolare da cui indeformabilità e resistenza all'uso - Maggior dispersione del calore, freni sempre pronti e puliti per la ventilazione ad estrazione - Maggior precisione di guida e direzionalità di frenata - Spazio di frenata ridotto per minor masse non sospese (ridotto momento di inerzia).

Fra i nostri 15 modelli c'è senz'altro una ruota « MILLE MIGLIA » studiata per la Vostra vettura.

**FONDERIE OFFICINE MAIFRINI BRESCIA - 25100 - via Scuole, 5 - tel. 302281/2**

## L'identi-kit delle quattro protagoniste - chiave della TARGA


**ALFA ROMEO 33tt3**

Vettura Sport gruppo 5. Telaio tubolare con pannelli di irrigidimento. Motore Alfa Romeo 8 V di 2995 cc; 430 CV a 9200 giri-min; distribuzione bialbero a 4 valvole per cilindro; alimentazione ad iniezione. Peso 660 kg. Velocità 300 kmh; cambio a 5 velocità.

Equipaggi: Vaccarella-Stommelen; Elford-Van Lennep; de Adamich-Hezemans; Galli-Marko.


**FERRARI 312 P**

Vettura Sport gruppo 5. Telaio tubolare con pannelli di irrigidimento. Motore Ferrari boxer 12 cilindri di 2991 cc; 450 CV a 10.800 giri-min; distribuzione bialbero a 4 valvole per cilindro; alimentazione ad iniezione. Peso 660 kg. Velocità 315 kmh; cambio a 5 velocità.

Equipaggi: Merzario-Munari.


**ABARTH-OSELLA**

Vettura Sport gruppo 5. Telaio tubolare. Motore Abarth-Osella a 4 cilindri in linea di 1998 cc; 280 CV a 8800 giri-min; distribuzione bialbero a 4 valvole per cilindro; alimentazione ad iniezione. Peso 580 kg. Velocità 270 kmh; cambio a 5 velocità.

Equipaggi: Virgilio-Taramazzo; Facetti-«Pam»


**CHEVRON B 21-19**

Vettura Sport gruppo 5. Telaio monoscocca in lega leggera. Motore Ford Cosworth FVC a 4 cilindri in linea di 1800 cc; 270 CV a 9000 giri-min; distribuzione bialbero a 4 valvole per cilindro; alimentazione ad iniezione. Peso 575 kg. Velocità 270 kmh; cambio a 5 velocità.

Equipaggi: Bonetto-Alberti; Nicolosi-Bonaccorsi; «Amphicar»-Capuano.

Contro il poker  
di **ALFA ROMEO**  
l'alternativa  
dell'unica  
**FERRARI 312 P:**

chi meglio  
del suo pilota  
n. I può dirne  
le speranze?

## Solo alcune Jaguar hanno un accessorio in più (e costano quanto le altre)

### Le conoscete?

Non tutte le JAGUAR che vedete in giro sono uguali. Alcune pur uscendo dalla stessa Fabbrica, hanno un accessorio in più. Per scoprire la differenza, date un'occhiata alla coda della vettura. Visto? C'è un piccolo contrassegno con il marchio «BK». Sapete quante cose ci sono dietro quel marchio? Un'organizzazione con 36 anni di esperienza, una rete di assistenza che copre oltre 15.000 mq., un personale altamente specializzato, una estesa rete di vendita... Tutto questo all'insegna della più assoluta fiducia, conquistata nel lungo rapporto con una clientela estremamente esigente. «BK». Vi sembra un accessorio trascurabile per chi, come Voi vuole un'auto «diversa»?

JAGUAR · DAIMLER · TRIUMPH · AUSTIN · MORRIS · M.G.

**bepi koelliker automobili**

Milano - Torino - Genova - Venezia Mestre



Lo scorso anno la tre litri di Maranello nel suo peregrinare « esplorativo » era andata un poco dappertutto ma non in Sicilia. Ed anche quest'anno la sua partecipazione alla Targa avviene in forma semi-ufficiale, e nel peggiore dei modi: con un vettura sola. Su questa vettura, dalla quale gli sportivi siciliani (e non solo loro) si aspettano naturalmente il massimo delle prestazioni saranno, com'è noto, ARTURO MERZARIO e SANDRO MUNARI. Sarà, la loro, una partecipazione tutta particolare. Infatti, si tratterà di un vero e proprio debutto, per tutti e tre i protagonisti: la 312 P, che non ha mai corso alla Targa; Munari, che non ha mai guidato in gara la 312 P; Merzario, la cui esperienza sulla 312 P è limitatissima, che non ha mai in pratica corso questa gara.

« Infatti, » dice Arturo, « è come se non ci avessi mai corso. La mia esperienza si limita ad un solo giro, con l'Abarth, nell'edizione di due anni fa. Comunque, fra le prove di allora, quelle che abbiamo appena fatto e gli allenamenti prima della corsa, ritengo che arriverò abbastanza preparato al via. In ogni modo, non conoscerò certo il tracciato bene come Sandro, che ci ha corso un mucchio di volte con la Lancia. Lui mi ha dato l'impressione di conoscere la Targa come io conosco il Mugello, ecco! »

— Ma in che cosa consiste, in due parole, guidare alla Targa?

« La Targa è una corsa molto particolare, che ha bisogno di un tipo di guida tutto suo. Ad esempio, bisogna essere molto « dolci », dimenticarsi quelle belle traiettorie che si fanno in pista « pelando » il punto di corda, perché non bisogna fidarsi dei fossetti o delle prode erbose. E' meglio stare un po' al centro della strada, si eviteranno i sassi o i marciapiede. Il fondo, poi, è una lotta: dopo le nostre ultime ricognizioni, con la 3 litri, l'abbiamo trovato in un pessimo stato. Ora lo stanno sistemando, e chissà che caratteristiche avrà nei giorni di gara...! »

— Allora, vi saranno problemi di gomme.

« Naturalmente. Al punto in cui siamo con le mescole ed i disegni di battistrada, penso che in un giro di Targa si possono incontrare condizioni ideali per almeno tre tipi di gommatura. Solo che bisogna sceglierne uno solo, e quindi sarà un bel problema. E' ovvio che ci si orienterà, almeno noi, su un pneumatico piuttosto duro. Infatti, uscendo da certe curve vi è molto patinamento, e poi vi sono frenate al limite del bloccaggio che si devono prevenire, quindi penso che avremo problemi di usura.

Il 21 maggio si corre la 56. edizione della Targa Florio, una corsa per cui sono già stati spesi tutti gli aggettivi del caso. Ma l'unico che sintetizzi quello che essa rappresenta nel mondo automobilistico attuale è: «diversa». In realtà, la Targa Florio è totalmente diversa non solo dalle altre gare che compongono il Mondiale Marche, ma è anche l'unica sopravvissuta di quel particolare tipo di competizione che fu alla base dell'automobilismo agonistico ai suoi albori.

Al giorno d'oggi è impensabile chiudere 70 chilometri di strade nazionali, strette e montagnose, in mezzo a paesi e con i bordi pullulanti di pubblico entusiasta, per poi farci correre quanto di meglio la tecnica moderna ha prodotto nel campo delle vetture Sport. E' anche per questa ragione che la Targa Florio è una corsa che «fa

simpatia», come la fanno le cose un poco anacronistiche che mantengono pervicacemente il loro carattere non ostante i tempi mutati.

A parte queste considerazioni, la Targa Florio resta una corsa. E le corse, per vincerle, bisogna prepararle. Solo che adattare le caratteristiche di una di quelle «monoposto vestite» che sono ora le vetture Sport alle particolarità di un tracciato del genere è un'esperienza completamente diversa da quelle che sono le messe a punto consuete. Un'esperienza che si può fare solo sul posto, con lunghe prove, e che è anche in funzione delle eventuali altre edizioni di questa corsa specialissima che la vettura da preparare ha già effettuato. Una esperienza che la Ferrari 312 P non ha mai fatto.



Arturo Merzario, dopo aver assaporato a Spa la gioia della vittoria, porterà in gara alla Targa l'unica Ferrari in gara con rinnovato ardore. In ogni modo, il compito suo e di Munari appare difficile

qui abbiamo fatto 4 giri a testa, con condizioni di fondo le più variabili: dall'asciutto al bagnato, dall'asfalto buono a quello liscio, dal pulito al brecciolino. Tutto in un medesimo giro, naturalmente. Le esperienze fatte sul telaio le trasferiremo poi sulla 312 P con cui faremo la corsa. Per quanto riguarda il motore, quello del mulletto non era certo molto adatto: aveva la coppia piuttosto alta, e l'erogazione di potenza improvvisa non è l'ideale per questo tracciato. Il motore per la Targa anch'esso è speciale, cioè si può tranquillamente sacrificare un poco di potenza agli altri regimi per guadagnare ai medi. Questo lo si ottiene abbastanza facilmente solo lavorando sugli scarichi e sui conetti di ammissione. Il regime di entrata in "tiro" dovrebbe scendere sul nostro boxer dagli attuali 6600 a circa 6000-6200. Per i rapporti, nessun problema: le prime quattro marce piuttosto corte e ravvicinate, ed una quinta bella lunga per il rettilineo, con un rapporto finale da circa 300 kmh.»

— Qual è il punto del tracciato che ti piace di più?

«Beh, la Targa è una corsa molto bella, sembra un gara in salita e si adatta molto alle caratteristiche mie e di Sandro. Per un verso o nell'altro, siamo entrambi degli "stradisti", degli improvvisatori, e saper improvvisare in una corsa come questa serve molto sovente a trarsi d'impiccio. Con tutto ciò, non saprei dire qual è il tratto che mi piace di più. Però posso senz'altro dire qual è quello che mi piace meno! E' il rettilineo di Bonforrello; e non perché esso ponga dei problemi particolari, ma per il fatto che ti devi lanciare in questa fettuccia velocissima provenendo da un lungo tratto tortuoso, e nel rettilineo si potrebbero evidenziare tutti i guai capitati precedentemente: una strisciata con il fianco di una gomma, una botterella alla sospensione, tutte cose di cui magari non ti sei accorto, ma che ad altissima velocità possono trasformarsi in avarie, e avarie serie.»

— Come pensi che sarà la vostra gara?

«Difficile dirlo, naturalmente, anche perché essendo da soli a difendere il prestigio della Ferrari il nostro compito è molto arduo. Specialmente contro una squadra Alfa agguerritissima, forte di uomini molto esperti e con una preparazione certamente semplificata, per tutte le loro Targhe precedenti. Si ha un bel da dire che la nostra presenza in Sicilia sarà quasi "per onor di firma". Noi saremo lì con una Ferrari, e quest'anno la gente dalla Ferrari si attende una sola cosa: la vittoria.»

Marco Magri

stata molto docile ai particolari adattamenti richiesti. E' stata alzata, ammorbidita e resa più possibile "neutra". Anche in questo caso, evidentemente, si è trattato di un compromesso. Infatti, in questo modo la vettura rolla di più ed è in ultima analisi meno stabile, ma non si può fare la Targa con una "tavola", con un assetto da pista insomma, altrimenti ti trovi in certi tratti a rimbalsare da una cunetta all'altra senza possibilità di manovra. Probabilmente, se si dovesse studiare una vettura apposta per la Targa, la si dovrebbe fare con una maggior escursione utile delle sospensioni, dato che spesso si va a "tampone" e la scocca prende dei brutti colpi.»

«Con il mulletto che avevamo

## MERZARIO spiega:

# Non sarà una «tavola»!

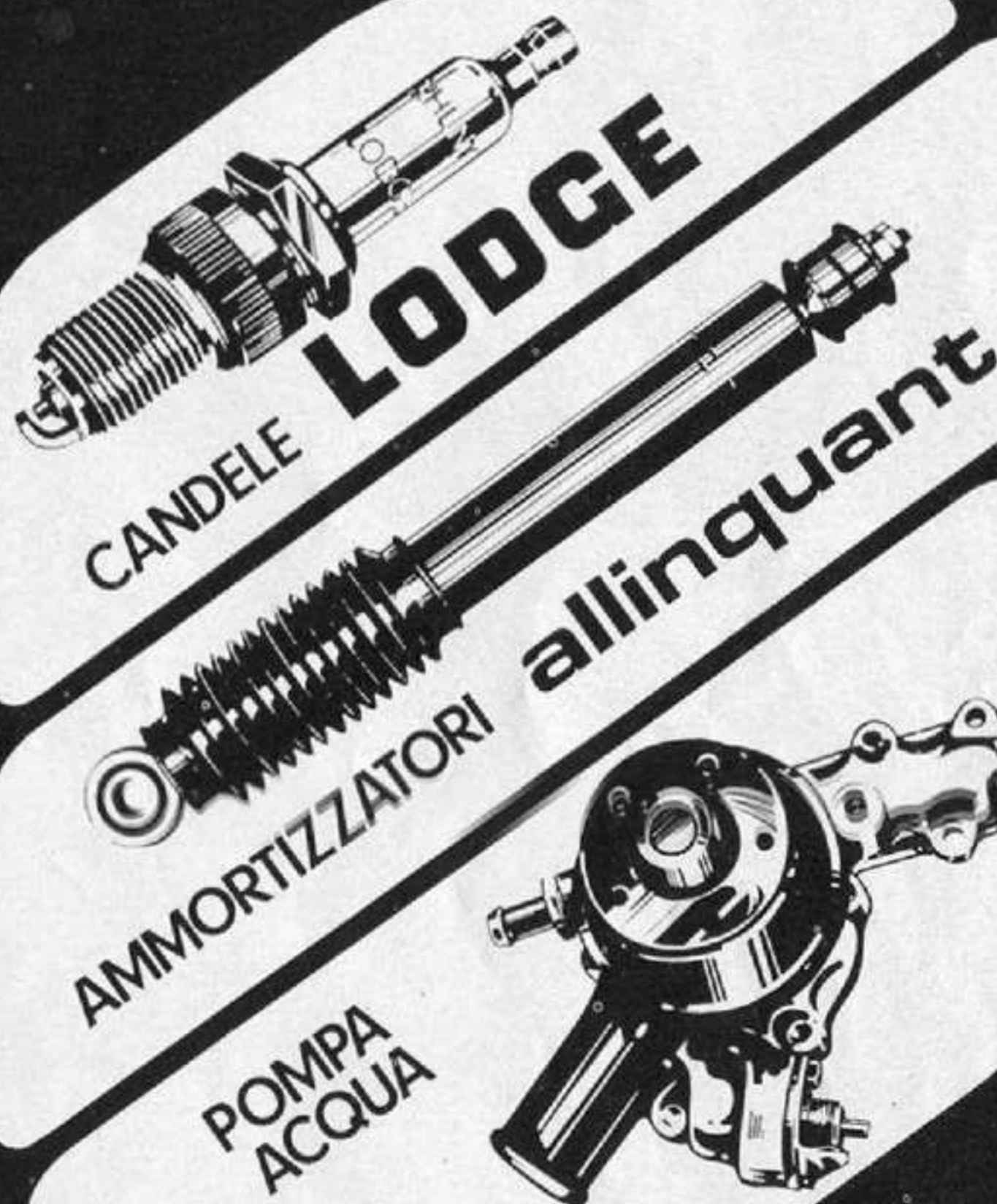
«Molto importante sarà prendere il "ritmo" giusto, andare cioè abbastanza forte da essere competitivi ma non tanto da rischiare inutilmente.»

— Avete avuto problemi di adattamento della macchina alle esigenze della Targa Florio?

«Problemi importanti, no. Forse l'unico è consistito nel trovare una posizione di guida che andasse bene sia a me che al mio compagno. Infatti, Sandro è più alto di me, e si è dovuto trovare un rapporto pedaliere-volante adatto ad entrambi. Vorrà dire che io guiderò a gambe tese, e Sandro un po' più rattrappito... Piuttosto, la macchina la credevo più difficile, più ostica a questo particolare tracciato. Devo dire, invece, che è



il triangolo  
**SPICA**  
e garanzia!



CANDELE **LODGE**

AMMORTIZZATORI **allinquant**

POMPA ACQUA



## GIANNINI

SOCIETA' GIANNINI AUTOMOBILI S.p.A.

- FIAT-Giannini 500 TV: berlina 2 porte, motore 2 cilindri, alesaggio mm 67,4, corsa mm 70, 499,5 cc, potenza max HP 22 DIN, vel. oltre 105 kmh Lire 685.000
- FIAT-Giannini 590 GT: berlina 2 porte, motore 2 cilindri, alesaggio mm 73, corsa mm 70, 586 cc, potenza max HP 28 DIN, vel. oltre 120 kmh Lire 750.000
- FIAT-Giannini 650 NP: berlina 2 porte, motore 2 cilindri, alesaggio mm 77, corsa mm 70, 652 cc, potenza max HP 32 DIN, vel. oltre 130 kmh Lire 780.000
- FIAT-Giannini 128 NP-S: 2 porte, motore 4 cilindri, 2 carburatori, alesaggio mm 80, corsa mm 55,5, potenza max HP 76 DIN, vel. oltre 170 kmh Lire 1.500.000

E LE FIAT-GIANNINI DA COMPETIZIONE:

- FIAT-Giannini 500 Montecarlo: potenza max HP 27 DIN, giri motore 6000 Lire 845.000
- FIAT-Giannini 590 Vallelunga: potenza max HP 35 DIN, giri motore 6000 Lire 845.000
- FIAT-Giannini 650 Modena: potenza max HP 42 DIN, giri motore 6000 Lire 845.000

UFFICI Via Tiburtina 97 - Tel. 49 50 302 - 00185 ROMA  
STABILIMENTO Via Teano 12 - Tel. 29 52 56 - 00177 ROMA



## Ammortizzatori elaborati

Garantiti 1 anno senza limitazione di chilometri  
Sostituzione immediata balestre e servofreni

MILANO viale Certosa 281 tel. 30 68 68



## Dal congelamento di MONZA alla problematica di JARAMA

LONDRA — Da quando ho scritto la mia ultima rubrica, ho partecipato alla Mille Km di Monza per Ferrari, con Ronnie Peterson, e al GP di Spagna a Jarama per Surtees, tutto ciò nello spazio di sette giorni. Risultati: terzo in una gara, ottavo nell'altra e non suona troppo male, finché non suelo che a Monza è arrivata seconda una vecchia Porsche 908 privata e che in Spagna le cose, tutto sommato, non volevano proprio andare come sarebbe piaciuto a noi.

Con il forfait delle Alfa, e con la previsione che le Lola non sarebbero durate a lungo, la Mille Km di Monza si annunciava monotona e tutti davano per scontato un tris Ferrari. Infatti sarebbe stato decisamente monotono, girare attorno al circuito per cinque ore, se non ci fosse stata la pioggia. A Monza piove di rado, ma quando succede la pista diventa incredibilmente scivolosa.

Le prove non avevano date avvisaglie delle condizioni meteorologiche in arrivo e si sono quindi svolte in modo normale; le Ferrari avevano una sezione di coda diversa, per approfittare dei tratti ad alta velocità del circuito, e in prova siamo stati cronometrati a circa 230 orari, il che non è male per le piccole tre litri. Ho poi mandato in pista il mio schiavo, Peterson, e il suo 1'24"77 ci ha procurato la posizione al palo, con Ickx-Regazzoni e Redman-Merzario secondi e terzi con le altre Ferrari; Merzario sostituiva Andretti nel team.

### Per chi suona la campana?

La sera precedente la gara sono andato a dormire con l'impressione che l'indomani la corsa sarebbe stata di normale amministrazione. Il nostro albergo, tra parentesi, era situato in un villaggio vicino alla chiesa locale, la cui rumorosa campana ha cominciato a rintronare insistente, assai prima dell'ora in cui i piloti si svegliano per abitudine.

Comunque, il giorno della corsa è spuntato — come dicono i copioni dei film — al suono di una pioggia incessante e, a mano a mano che si avvicinava l'ora della partenza, l'acqua non pareva avere intenzione di diminuire. Le vetture hanno coperto i giri di riscaldamento e Ickx è subito incappato in un testa-coda alla parabola.

lica. Mentre se ne stava lì umiliato, tentando di ripartire, è passato Ronnie, con la nostra vettura, che gli ha rivolto un gesto volgare, seguito immediatamente da un testa-coda che l'ha fatto finire nel fango, dove si è impantanato. Per nostra fortuna la vettura era in un punto piuttosto pericoloso, per cui mentre Ronnie veniva vergognosamente trainato fuori del fosso per andare al box e fare togliere una mezza tonnellata di fango, con getti d'acqua, gli organizzatori hanno ritardato la partenza. In fin dei conti, si trattava di una Ferrari ed eravamo in Italia...

Quando si è finalmente abbassata la bandiera, le Ferrari sono scattate nella loro consueta formazione: 1, 2, 3, con Ickx in testa, anche se poi l'ha sostituito Ronnie mentre Jacky cominciava ad avere problemi di visibilità, con la visiera appannata. Poi Ickx è arretrato ancor più, per guasto all'alternatore che l'ha costretto a sostare al box per dodici minuti. Fra una cosa e l'altra, la nostra vettura aveva ormai un vantaggio di un intero giro.

La pista era però ancora molto bagnata e si correva in pessime condizioni. Ronnie è arrivato dietro una vettura più lenta, alla curva Ascari, è finito in una pozzanghera e quindi contro la barriera, danneggiando entrambe le ruote di sinistra. È arrivato zoppicando al box, le ruote sono state cambiate e Ronnie è tornato in pista, ma un giro dopo è riapparso lamentandosi che la vettura traballava ed era poco maneggevole. Ulteriori controlli hanno rivelato che la sospensione posteriore si era storta, per cui i meccanici si sono messi al lavoro, sotto la pioggia e la sostituzione ha richiesto ventisette minuti.

È poi arrivato il mio turno di guida, ma mi sono bastati due giri per convincermi che la vettura era ancora praticamente « non guidabile », per cui sono tornato al box. Altra riparazione, sono ripartito, ho fatto due giri e ho forato un pneumatico anteriore. Ormai eravamo molto arretrati, la vettura di Redman-Merzario aveva urtato per via della pioggia e quella piccola Porsche privata girava, ronzando regolare, in seconda posizione.

Riparata la foratura, ho potuto finalmente mettermi a gareggiare sul serio e piano piano sono risalito fino al quarto posto. La normale traiettoria attorno alle curve era talmente scivolosa per olio, gomma e pioggia, che il modo più veloce di superarle consisteva nello stringersi contro il guard-rail all'esterno; intanto le vetture più lente sbandavano da tutte le parti, in curva.

Quando ho ceduto la guida a Ronnie ero intirizzito e fradicio. Non mi sentivo né piedi, né caviglie, né mani, né polsi, sembrava di guidare con arti di plastica, del tutto insensibili. Sono andato a sedere nella macchina a noleggio di Ickx, tenendo il motore acceso e il riscaldamento al massimo, finché mi sono scongelato. Intanto Ronnie tirava avanti e ci procurava il terzo posto, alla conclusione. Niente da fare, per raggiungere quella Porsche.

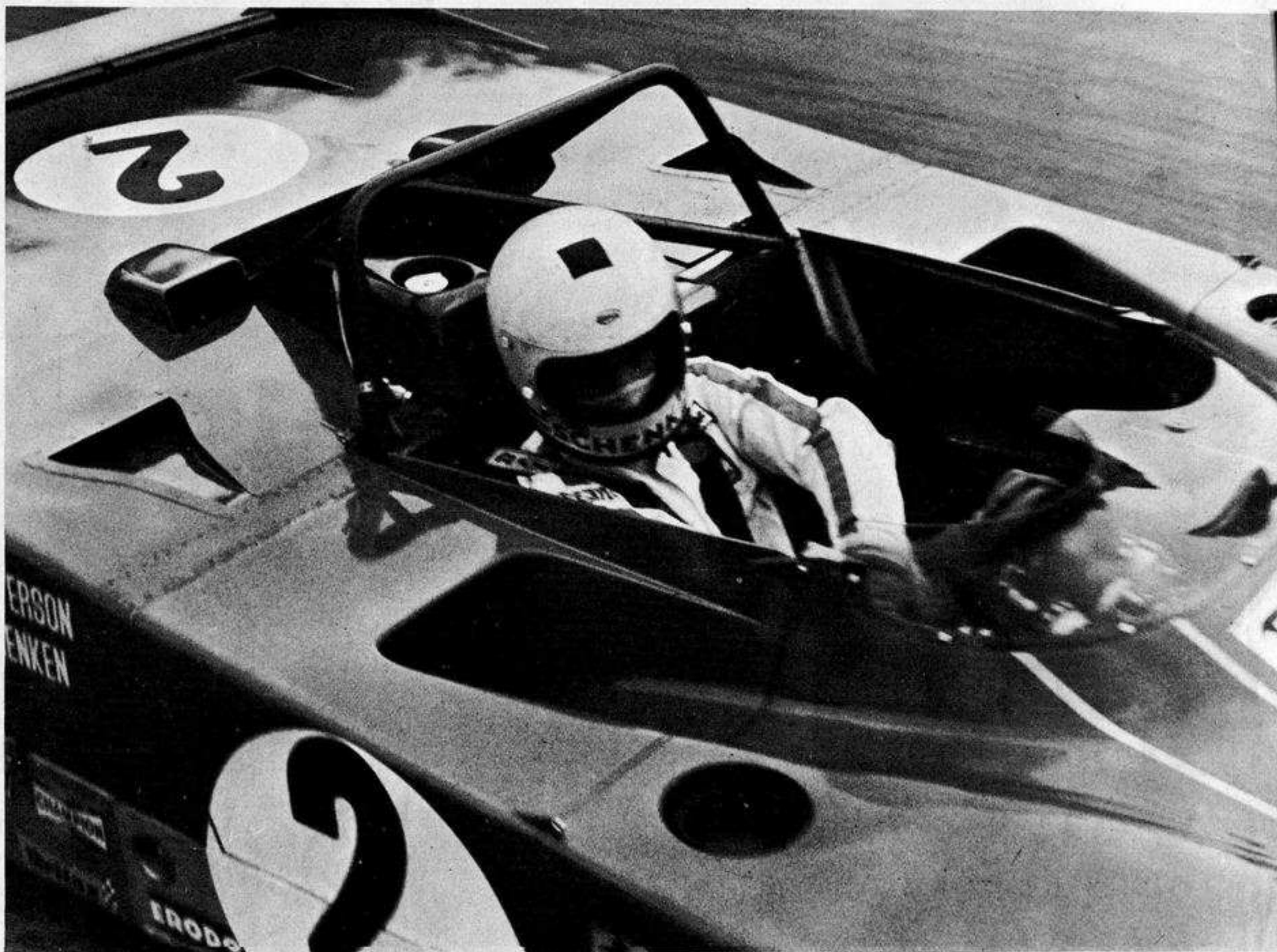
Per lo meno in Spagna faceva più caldo e il tempo era più asciutto. Al team Surtees, però, tanto io che Hailwood abbiamo avuto continui problemi che non riuscivamo a risolvere. Prima d'ora il circuito di Jarama mi è stato favorevole (ho vinto una gara di F. 3 nel 1969 e ho quasi vinto quella di F. 2 l'anno scorso) anche se lo considero troppo stretto per la F. 1, con quella serie di doppie forcelle e un solo rettillo decente. In effetti, dall'ultima gara di F. 1 di due anni fa, alcune delle curve più strette sono state modificate, fatto che è stato di un certo aiuto, oltre a rendere il circuito leggermente più veloce. Il tempo della posizione al palo è stato di 6" sotto il vecchio record sul giro e non può essere dovuto completamente allo sviluppo nei pneumatici.

Senza peli sulla lingua, in prova la mia lentezza faceva schifo. Avevo un grosso problema di sottosterzo nelle curve più lente, tanto per cominciare;

# CHE COSA vuol dire un SURTEES

ti il via, e poiché ci chiamavano per andare sullo schieramento, abbiamo deciso che il tempo sarebbe stato asciutto e abbiamo effettuato un rapido cambiamento di pneumatici. Purtroppo, nella fretta, posteriormente mi mescola più dura di quella che avrei dovuto avere. Il nostro preferito della Firestone, Joe, se n'è accorto quando eravamo sullo schieramento, ma era ormai troppo tardi. In complesso, dunque, non sono partito sentendomi troppo ottimista.

Invece nei primi giri la mia vettura era abbastanza maneggevole — per lo meno quanto in prova — e da una modesta posizione, molto indietro nello schieramento, ero più o meno quattordicesimo al termine del primo giro, aiutato dal testa-coda di Ronnie alla prima curva, in mezzo al gruppone.



In questa pagina, il nostro « cronista » Tim Schenken ci racconta le sue ultime avventure in corsa. Nella foto, lo vediamo al volante della Ferrari 312 P con cui ha corso a Monza insieme a Peterson

quando nelle curve veloci si ha più sottosterzo di quanto si vorrebbe, si può regolare la vettura aerodinamicamente, destreggiandosi con l'angolazione degli alettoni, ma nelle curve lente questi servono a poco e si deve regolare la macchina meccanicamente, cambiando molle, barre anti rollio e così via. Questo però aggravava l'altro problema che avevamo su quel circuito: quello, cioè, di portare la potenza sulla strada, uscendo dalle curve.

Dopo il primo giorno di prove abbiamo cambiato le molle e provato una nuova mescola per i pneumatici, ma questo non ci ha impedito di dovere giungere allo stesso compromesso, in fatto di sottosterzo. Mike aveva gli stessi guai, mentre de Adamich, con la terza Surtees, si trovava in condizioni migliori dato che utilizzava rapporti al cambio diversi che risolvevano il problema della trazione. Tra parentesi, non lo dico per togliere il minimo merito alle bellissime prestazioni di Andrea in Spagna, e si è trattato senz'altro della sua corsa migliore.

Può sembrare strano che due piccoli problemi come questi possano rendere una vettura completamente non competitiva, ma ciò serve a dimostrare la natura della F. 1 dei nostri tempi. Si trattava forse di non più di un

secondo e mezzo per giro, ma le corse di Grand Prix sono talmente al limite che si è fregati, se si è in svantaggio anche soltanto di un secondo e mezzo.

### Il testa-coda di Peterson

Surtees, la vera forza alle spalle del team, oltre a essere il progettista delle vetture, era in Giappone e confesso che ci sono mancate la sua autorevolezza e la sua esperienza, oltre alla sua abilità nel tirare fuori le idee giuste al momento giusto, questo anche se i meccanici sono stati formidabili, come sempre, e hanno lavorato freneticamente per sistemare le cose del loro meglio.

La F. 1 è proprio così: d'un tratto, in una data settimana, ci si può trovare di fronte a un problema su un particolare circuito, poi due giorni dopo, durante una tranquilla sessione di prove, si rimedia senza difficoltà.

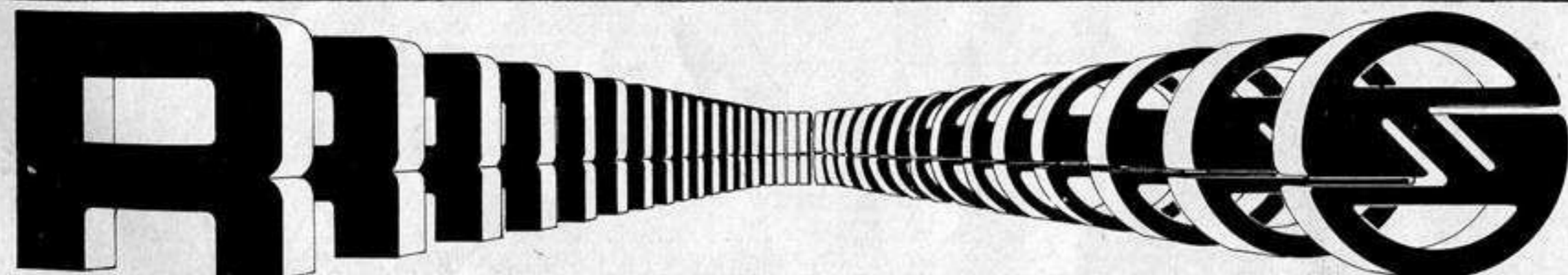
Ho detto che in Spagna faceva più caldo e che il tempo era più asciutto, ma in effetti il mattino della gara è piovuto e io ho fatto i giri di riscaldamento con pneumatici da pioggia. Mike, Rob Walker ed io abbiamo scrutato il cielo, nei minuti preceden-

Per Peterson stava diventando una settimana molto « testa-codaiola »! Mi sono poi trovato in gruppo con Wilson Fittipaldi, Reuson, Cévert e Hailwood, finché Mike si è fermato con una foratura. Poi, dopo circa venti giri, quando i miei pneumatici a mescola più molle hanno cominciato a consumarsi, ha avuto inizio il forte sottosterzo e dovevo veramente sudare, per riuscire a fare girare la coda, un lavoro maledettamente faticoso. Per un poco ho tenuto a bada Pace, poi gli ho fatto segno di passare e ho fatto altrettanto con Dave Walker, continuando quindi a passo piuttosto lento fino alla conclusione. All'ultimo giro Walker si è fermato, per cui mi sono piazzato ottavo. Non è stata una gran corsa, ai miei effetti.

Naturalmente ci sono stati anche altri ad avere difficoltà. È un pezzo che Stewart non è in prima fila in un Gran Premio e in questa gara è incappato in un testa-coda. Per ora, quest'anno, il binomio Emerson-Lotus sembra andare bene su tutti i circuiti, ma come ho già avuto occasione di dire, in questa stagione la scena dei Grandi Premi è molto aperta. Chiunque potrebbe ottenere una vittoria e non vorrei proprio essere un alibratore per la F. 1!

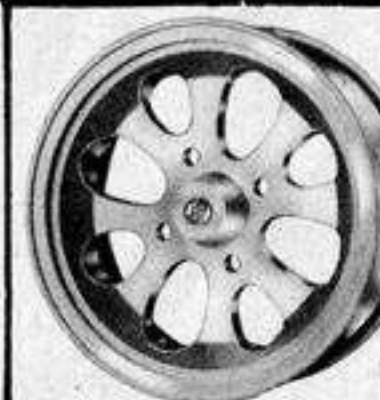
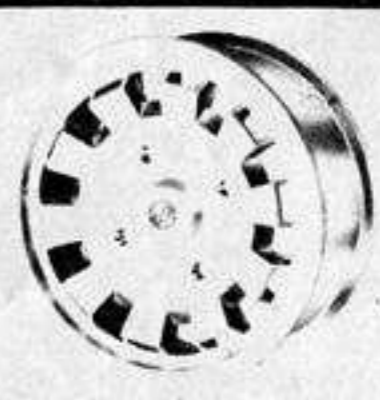
Tim Schenken

FONDMETAL - Palosco (Bg) ITALY - statale l'Ogliese



RUOTE IN  
LEGA LEGGERA

2F

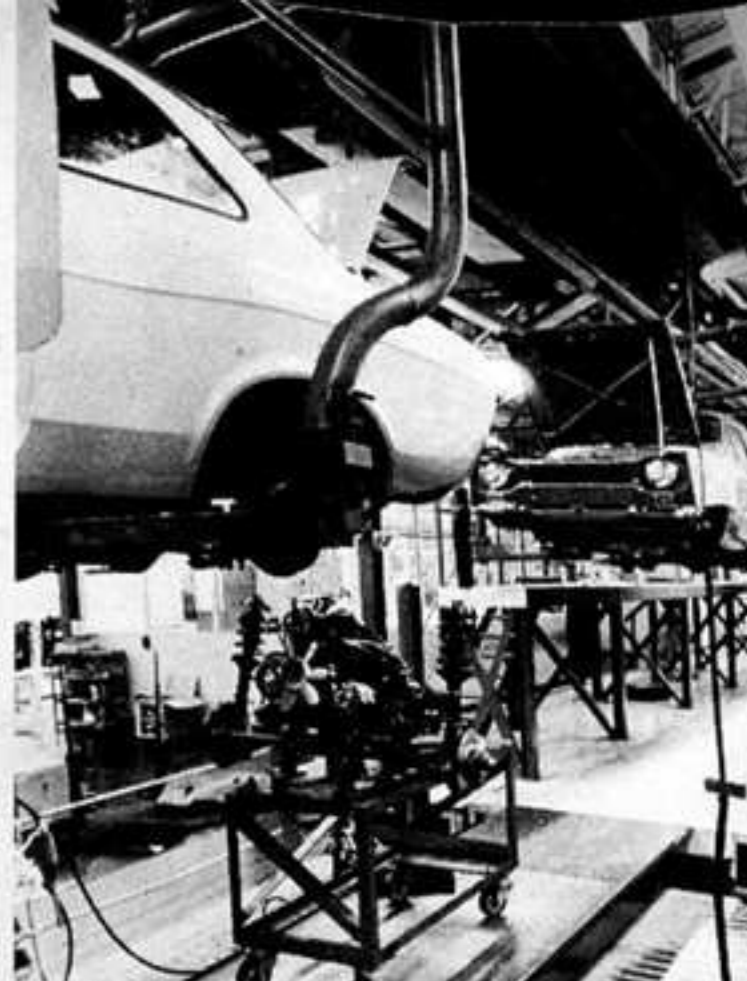


pubblicità ASA 400

designer riccardo vecchiati architetto

Alla scoperta del settore speciale Ford dove gli inglesi fanno concorrenza ai tedeschi

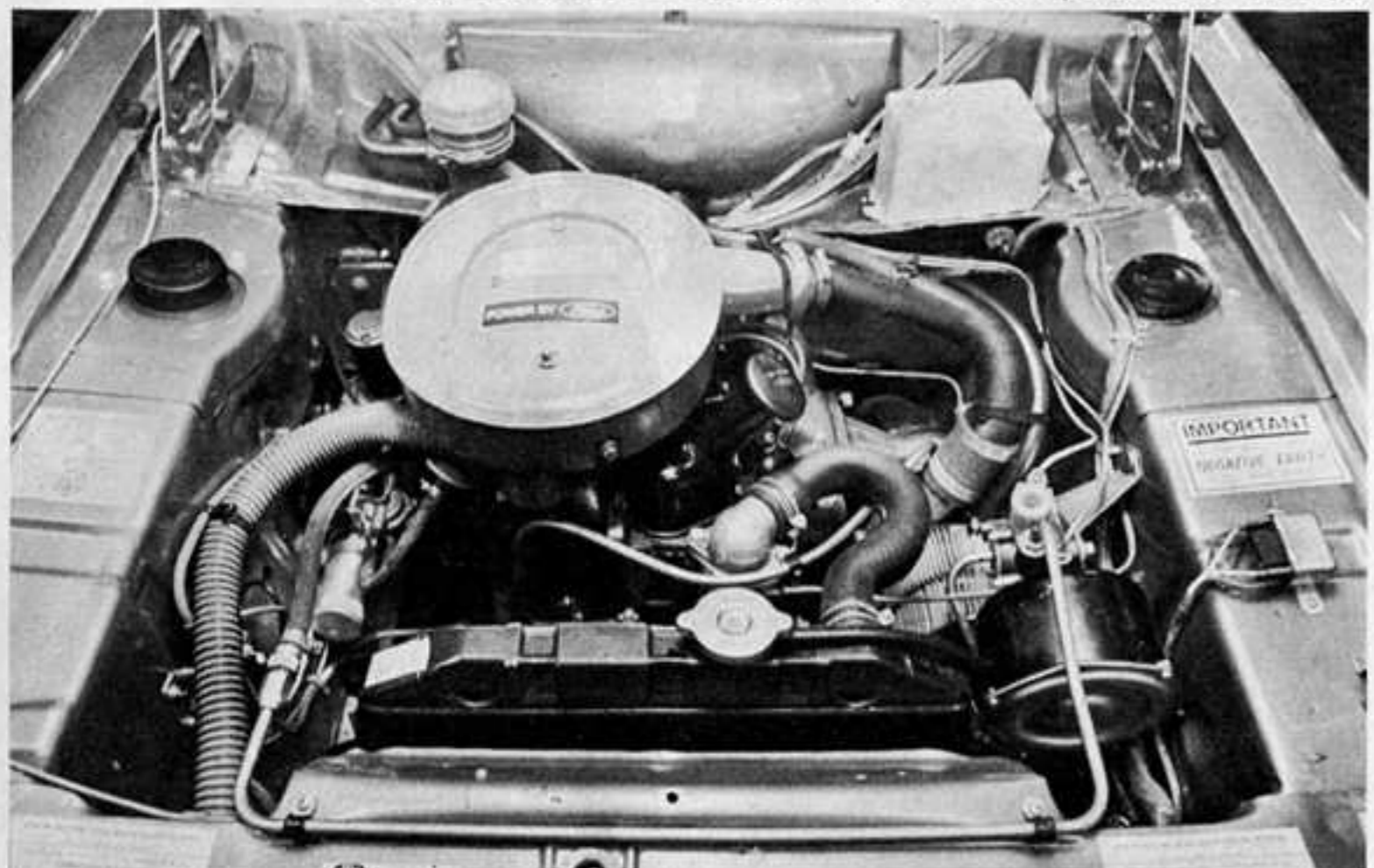
# Operazione F.A.V.O.



La linea di montaggio è modesta, se paragonata a quelle delle grandi industrie e le operazioni richiedono cinque volte il tempo, più o meno, di quanto accade in tutte le altre officine della Ford



Per alloggiare ruote e pneumatici larghi (sopra) vengono saldati alle carrozzerie specie di « arcate », sistema più economico. A destra: varie parti disposte su uno speciale ripiano. Sotto: una delle novità: a destra di questo motore Mexico c'è un compressore Holset



LONDRA - Recentemente un gruppetto di giornalisti specializzati è stato invitato a visitare lo stabilimento FAVO (Ford Advanced Vehicles Operation) della Ford, e soprattutto il nuovo Settore Speciale di costruzione. Il gruppo era sorprendentemente ridotto, se si pensi alle riunioni per la stampa, sempre tanto in grande, che organizza la Ford. Questo particolare è però sintomatico dell'operazione FAVO. Qui non si tratta di un costruttore di primo piano che usa un martello per rompere una noce, anzi, nel suo complesso l'operazione ricorda lo stabilimento di un costruttore specialista di piccola serie. E, tutto sommato, è di questo che si tratta, cioè di un complesso a se stante, entro l'impero Ford, giustificato dal fatto che dal punto di vista commerciale è un'operazione vitale. Il lavoro si svolge in rapporti più stretti con le branche quali il settore corse, piuttosto che con gli impianti giganteschi della Casa.

La FAVO inglese si è fatta meno pubblicità della sua consorella tedesca, in parte forse perché nella sua attuale sistemazione lavora al massimo delle sue possibilità. Il rapporto fra le due è molto semplice: la società tedesca si concentra sulla Capri RS 2600, quella inglese sulle varianti della Escort; entrambe condividono una

rete di oltre 500 concessionari in tutta Europa e nessuna delle due fa del braccaggio sul territorio dell'altra. Quindi, i trenta concessionari italiani si riforniscono di Escort Mexico e di varianti della RS1600 dall'Inghilterra. Parte del motivo per cui l'operazione italiana prende l'avvio un poco in ritardo, dipende dalla necessità di chiarire legalmente la questione della vendita delle vetture in Italia; in tutta Europa, e soprattutto in Francia e in Scandinavia, questa si è dimostrata un'operazione che ha richiesto molto tempo, tenendo occupata senza sosta metà dei venti impiegati tecnici della FAVO.

La FAVO ha una catena di produzione ad Aveley, non lontano dal quartiere generale Ford in Inghilterra. Ha una produzione di circa 130 Escort Mexico e RS la settimana e fin'ora sono state costruite circa 1000 RS1600, però si prevede che fra poco la Mexico sarà omologata nel gruppo 1.

A prescindere dalla sua entità, l'operazione di Aveley si distingue dagli altri stabilimenti Ford per l'entusiasmo del suo personale, dal direttore (Ray Horrocks) in giù, per la varietà delle attrezzature che vi si costruiscono e per il fatto che la Sezione Speciale è attrezzata per produrre e vendere versioni corsaiole dell'Escort, pronte per l'uso in gare e rallies in-

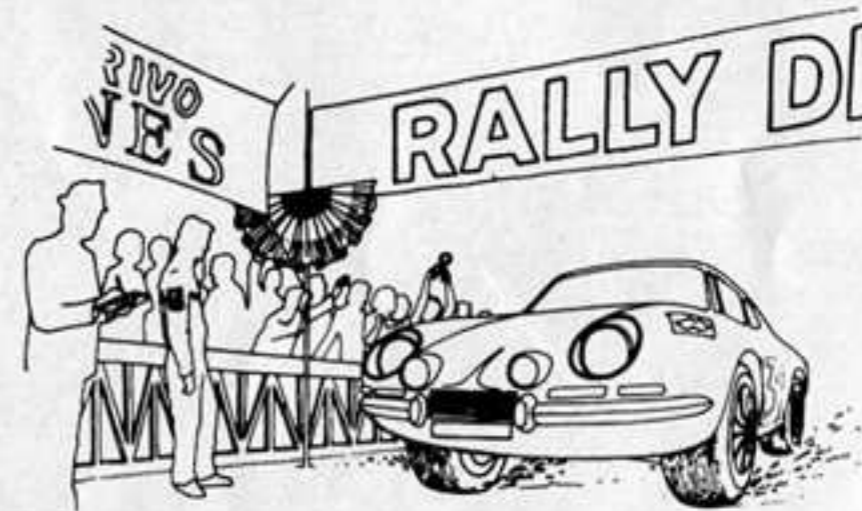
ternazionali. Horrocks prevede quest'anno di vendere 150-200 vetture sotto forma di gruppo 2.

La varietà delle vetture, nelle fasi di finitura o semi finitura, dimostra che la FAVO ha un atteggiamento piuttosto liberale, per dare al cliente ciò che questi chiede. Ci sono per esempio una Mexico con motore Holset con compressore, poi una vettura da corsa gruppo 2 con un BDA a iniezione di due litri, (eroga 1800 CV DIN), un'altra analoga con un Weslake portato a 1800 cc e un terzetto di Mexico per clienti della Nigeria, costruito appositamente per essere usate nel Rally della Nigeria. Una, con motore di 1601 cc, 115 HP, è interessante in quanto monta un serbatoio del carburante pieno di schiuma sintetica.

Personalmente sperimentammo una vettura FAVO lungo 300 chilometri di un percorso molto vario, al seguito del Rally del RAC dello scorso anno. Si trattava di una Mexico, che per controbilanciare la sua inestinguibile sete di carburante aveva però una qualità molto importante: la grande sicurezza, sui punti più duri del percorso, anche se la gabbia a rollbar ci dava un senso di tranquillità, quando la vettura si poneva nelle più strane posizioni, durante la nota tempesta.

David Hodges

## kléber vince



XXX Criterium Internazionale Femminile  
Paris-St. Raphael 1-8 maggio 1972

1. ass.: Signore HOEPFNER-FOURTON su Alpine Renault 1800
2. ass.: Signore «CHRISTINE»-LURANI su Alpine Renault 1800
3. ass.: Sig.re DACREMONT-BASSERT su Alpine Renault 1600 S

Kleber radiale V10  
primo dove più difficile è vincere

# Kleber

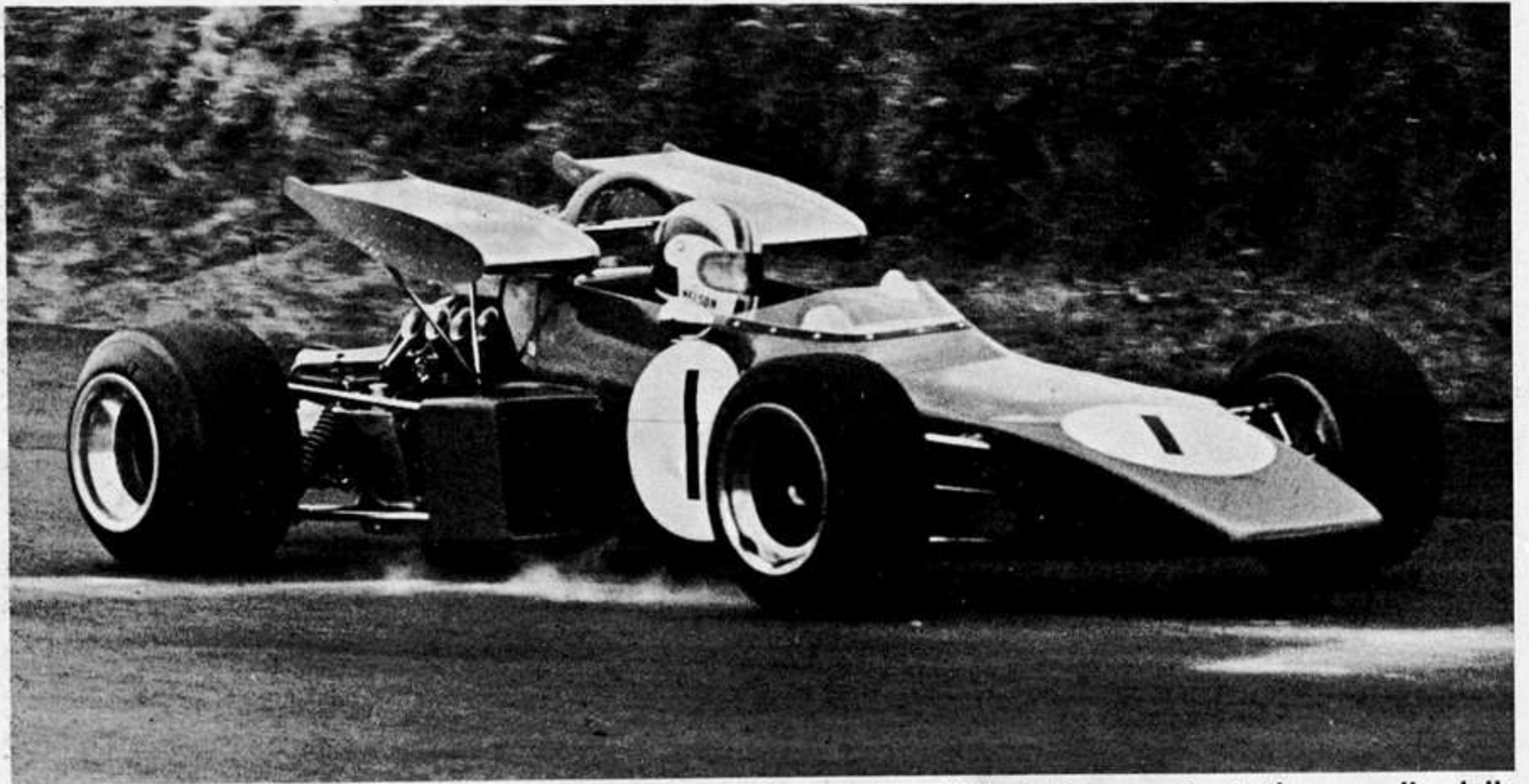


# Le MONOPOSTO che sfidano l'IRA

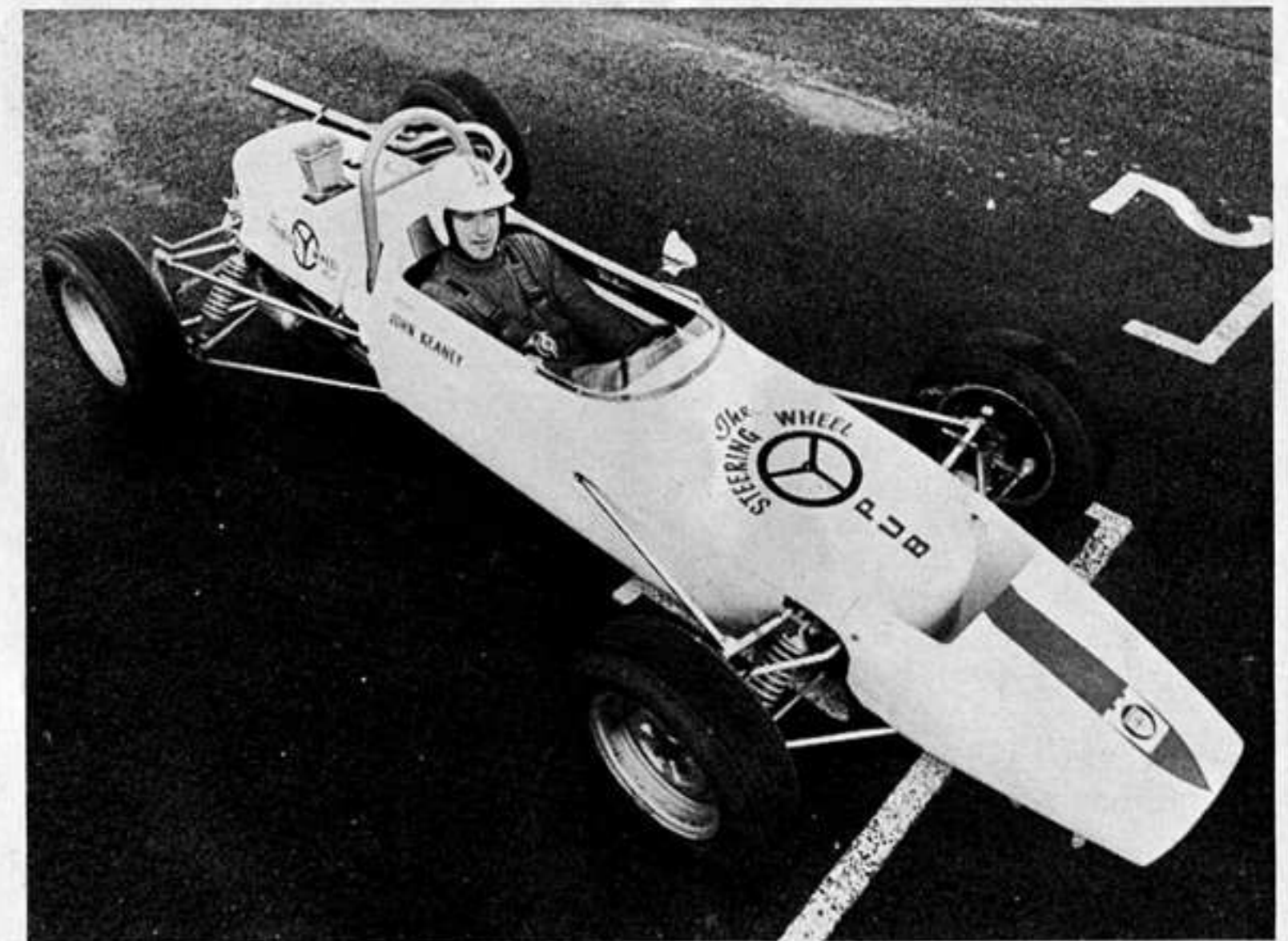
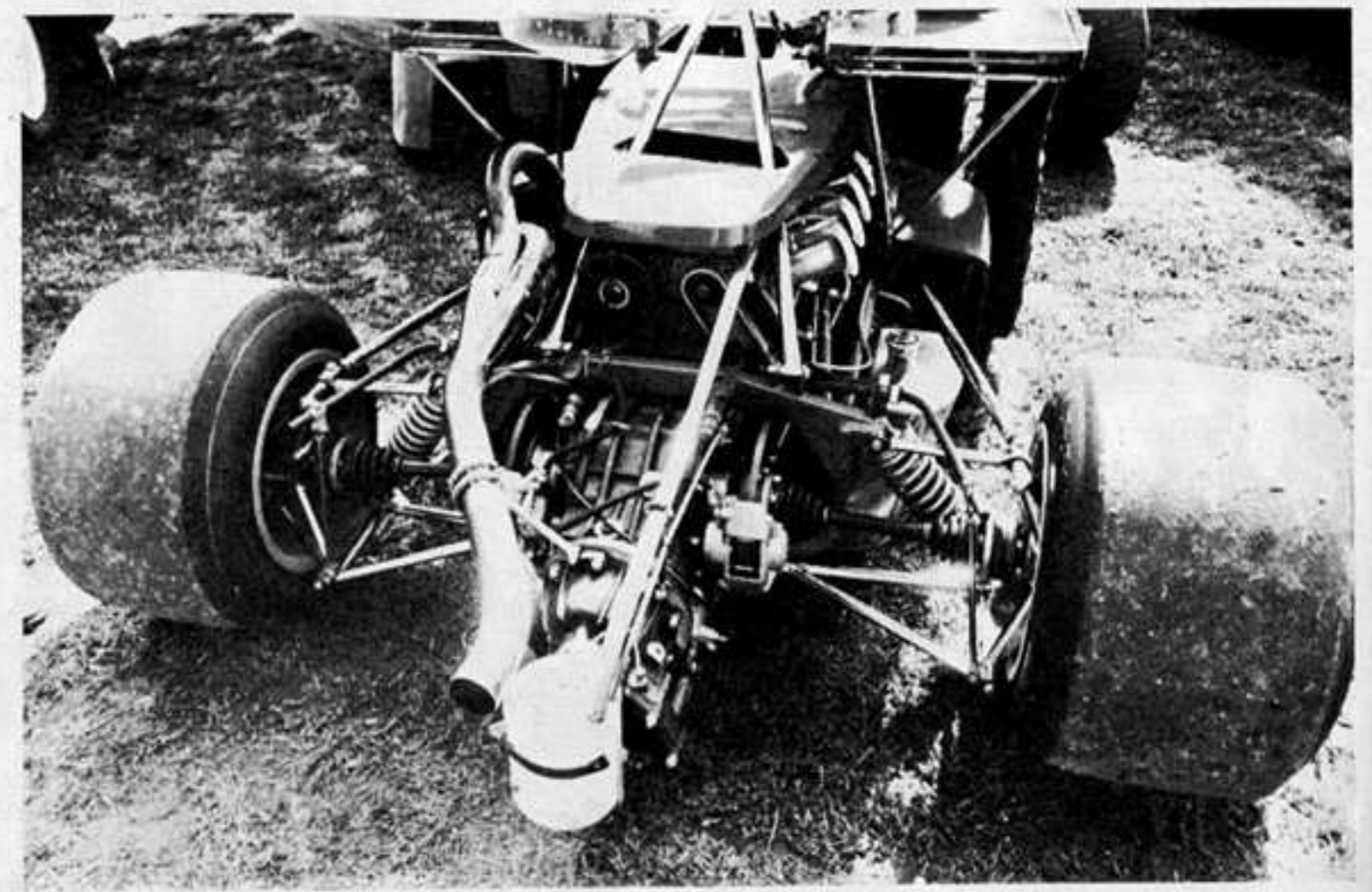
**DUBLINO** - Nonostante i guai quotidiani e la confusa situazione politica per gli attentati IRA nell'Irlanda del nord, continua molta attività alla Crosslé, nei pressi di Belfast. I modelli da corsa costruiti normalmente sono la Formula Ford 20F e la Super V 24F, entrambe di progettazione convenzionale. Nelle ultime settimane sono però apparse due nuove vetture di grande interesse, i prototipi F. 2 che gareggiano in Irlanda affidati a Brian Nelson e a Ken Fildes.

La vettura di Nelson è patrocinata dalla Desmond Mack Racing di Belfast, mentre Fildes è patrocinato dal proprietario di un garage di Dublino.

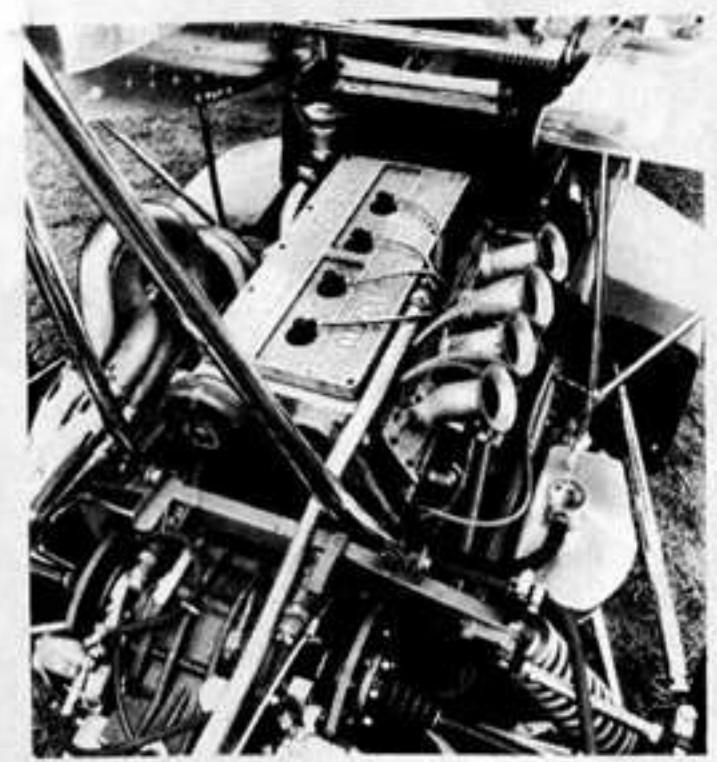
La 22F di Nelson ha già dimostrato le sue doti nelle gare irlandesi ed esiste la possibilità che ne venga costruita una terza, per John Watson, che nei trascorsi due anni ha gareggiato in gare continentali con le Brabham BT30 e BT30-26.



Brian Nelson sul prototipo di F. 2. Il muso è simile a quello della piccola Super V 24F, ci sono due radiatori laterali e due alettoni, montati quasi al centro della vettura. Sotto, parte posteriore delle Crosslé 22F, di Brian Nelson. Il motore è un Hart tutto in alluminio, con testa cilindri BDA, non ancora omologato in F. 2. I freni posteriori a disco sono entrobordo, il cambio è Hewland

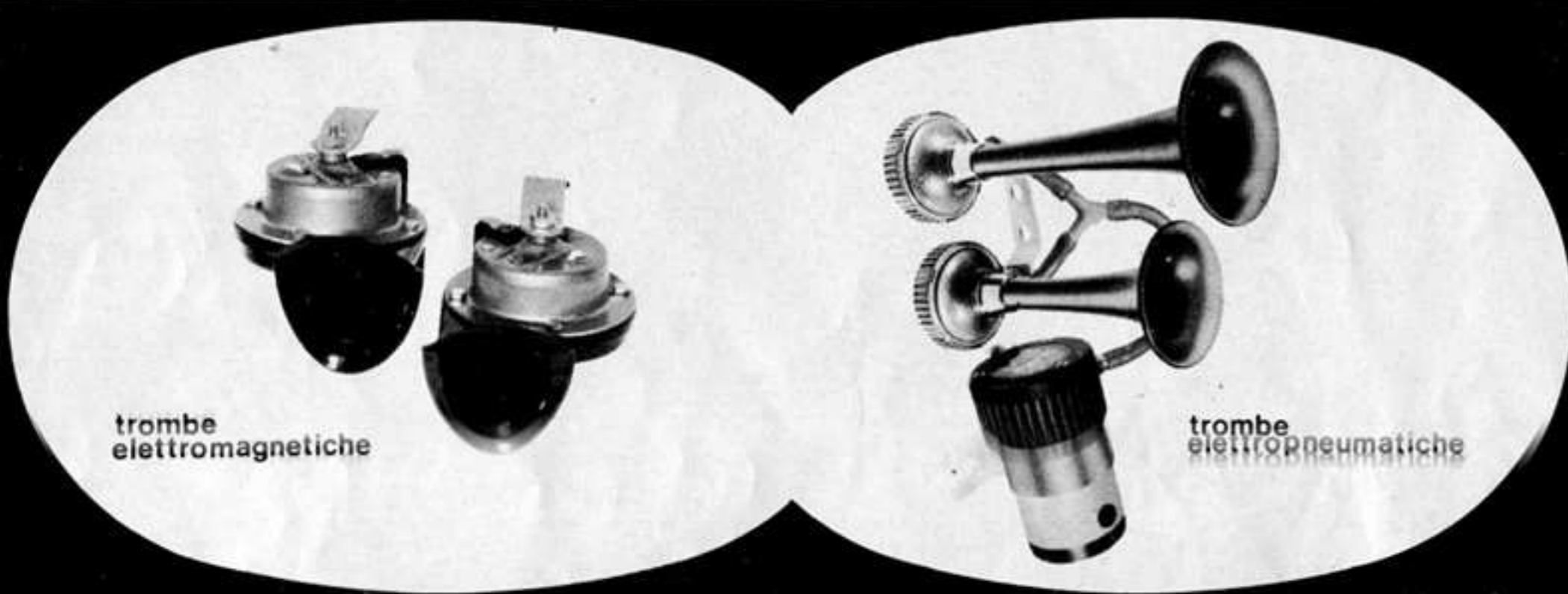


La Crosslé 20F (foto sopra), è una Formula Ford, corre in Irlanda affidata a John Keaney, patrocinato dallo Steering Wheel Pub, un noto luogo di ritrovo di Dublino per gli appassionati di corse e per i piloti. A destra, il motore Hart F. 2 Crosslé. L'altra F. 2, di Ken Fildes, monta invece un FVC. Sotto, la piccola Super V Crosslé con motore Volkswagen, vinse per la prima volta sul bagnato a Mondello Park nel dicembre scorso, pilotata da Brian Nelson. Molti i clienti americani per essa



TORINO NOVEMBRE 1971 - DALL'OPERAZIONE SICUREZZA SVOLTA CON IL PATROCINIO DELL'ISPETTORATO GENERALE CIRCOLAZIONE E TRAFFICO E L'AUTOMOBILE CLUB TORINO, È RISULTATO CHE

## 34 macchine su 100 hanno un avvisatore inefficiente! E la vostra?



**Scegliete una tromba sicura**

Date più sicurezza ai vostri viaggi con una Tromba FIAMM. Nella vasta gamma delle trombe FIAMM, potete sempre trovare il modello adatto per la vostra macchina e per la vostra velocità di crociera.

**FIAMM**: la stessa Casa che fabbrica le note Batterie - Montecchio Maggiore (VI)

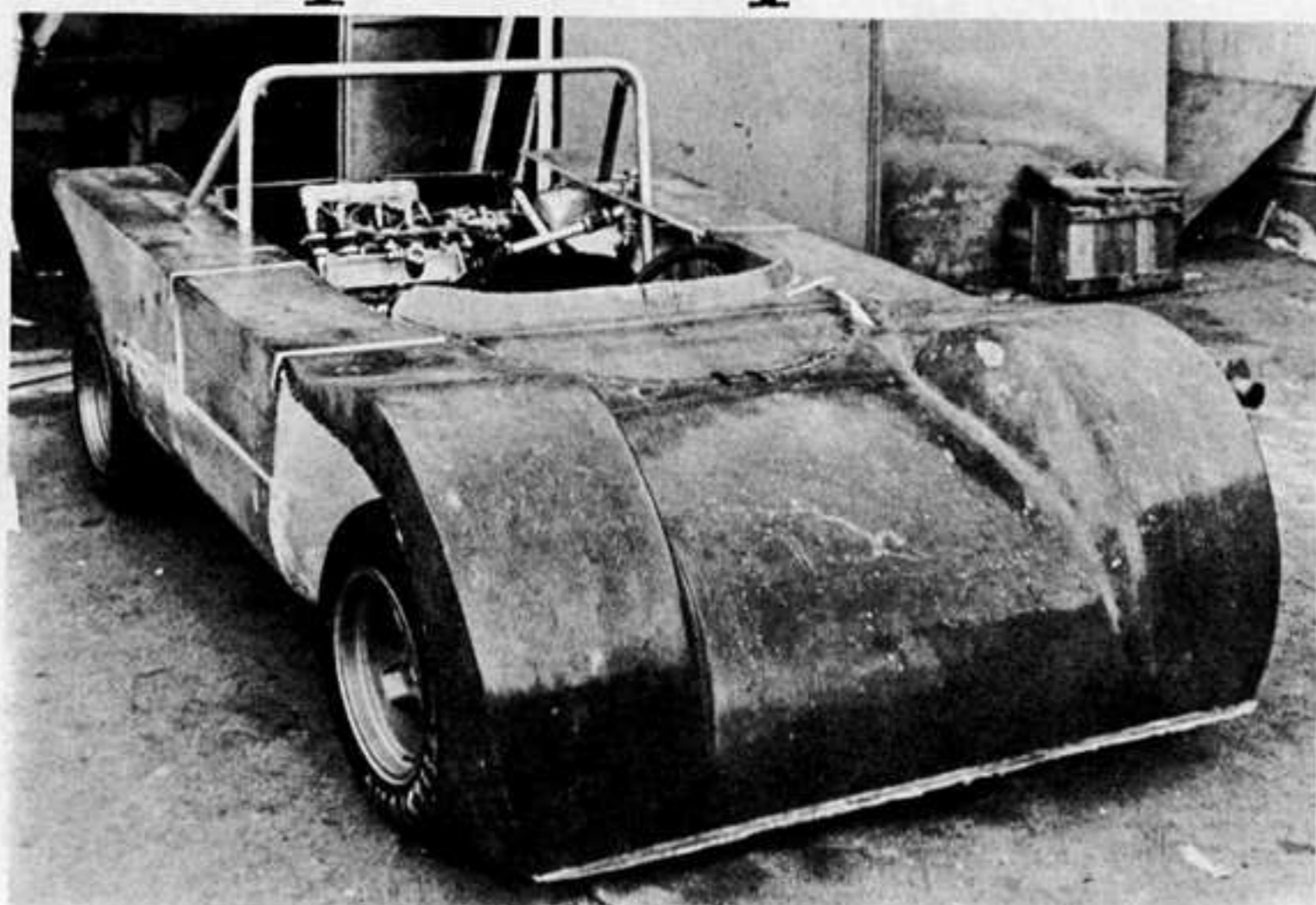
**FIAMM**  
+ — — — — —



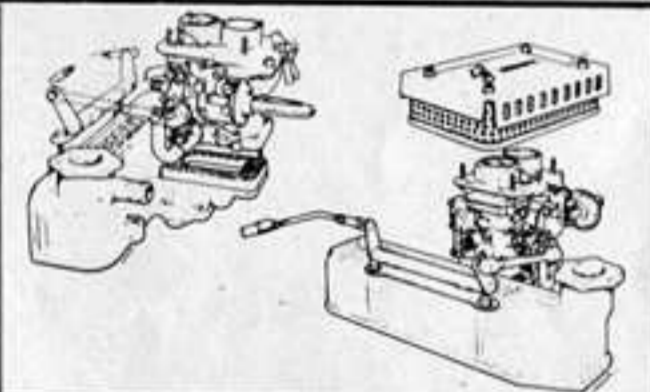
# Parafllu

para il caldo, para il freddo

# Il prototipo 128



Una vista generale della Scotti Sport 1300. I passaruota anteriori sono molto voluminosi causa il notevole scuotimento della sospensione anteriore



## 12 cv. in più sulle gemelle

L'Abarth, continuando nella sua produzione di accessori speciali, ha messo in vendita tramite le sue filiali alcuni particolari per incrementare le prestazioni delle due « gemelle » Autobianchi A 112 e Fiat 127 che, com'è noto, utilizzano praticamente lo stesso propulsore. Si tratta di un collettore di aspirazione fuso assieme al coperchio punterie, di un asse a cammes, di punterie speciali e di molle valvole più robuste.

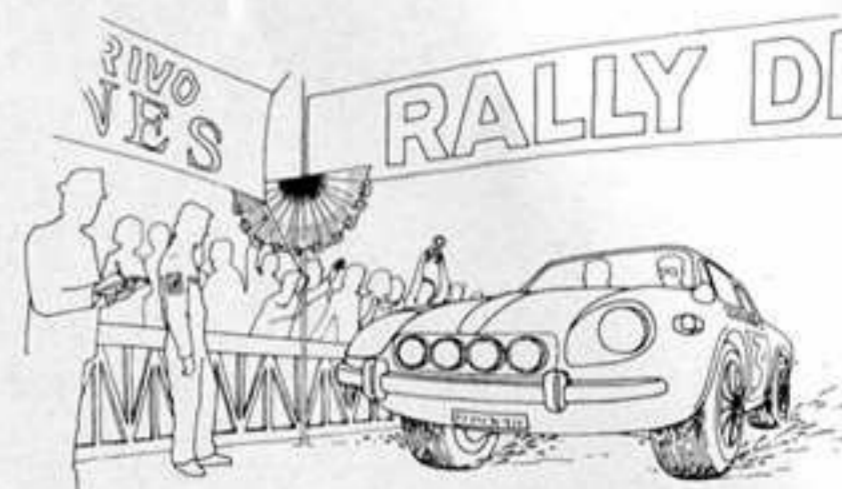
Il collettore di aspirazione permette il montaggio di un carburatore doppio-corpo Weber 32 DM TR 3 ed il complesso, compreso il filtro ed i leveraggi di comando, costa di listino 69.000 lire. Questi i prezzi degli altri particolari: albero a cammes, compreso l'ingranaggio e l'alberino di comando della pompa dell'olio, lire 39.800; punterie speciali (consigliabili quando si monta il nuovo asse a cammes, che è in acciaio) lire 6.800 la serie; molle valvole doppie, lire 3.200 la serie.

Ognuno di questi particolari è in grado di produrre un miglioramento nel rendimento del motore, ed il risultato globale si può tradurre in un aumento di almeno 10-12 cavalli, che possono essere anche di più lavorando il condotto di aspirazione nella testata ed anche la camera di scoppio, come da disegni allegati al complessivo di aspirazione realizzato dall'Abarth.

La casa torinese annuncia infine che presto verrà presentata una nuova gamma di pezzi (scarichi, codoli, ruote, ecc.) per le A 112 e le 127.

Giancarlo Scotti, concessionario Fiat a Firenze, oltre alle elaborazioni ed agli allestimenti speciali sulle Fiat 128 berlina e coupé, di cui ricordiamo la bella versione con cambio a 5 marce da noi presentata qualche numero fa, si è lanciato anche nel campo delle costruzioni di vetture Sport. Infatti, ha recentemente terminato una Sport 1300 dotata — naturalmente — del propulsore della Fiat 128, posto in posizione centrale e trasversale, in modo tale cioè da utilizzare il medesimo cambio della 128. Il motore, alimentato ad iniezione indiretta Lucas, sviluppa 152 CV, ed il cambio è il 5 marce realizzato dallo stesso Scotti. Una delle caratteristiche di questo prototipo è la utilizzazione (per la parte posteriore) della parte anteriore della berlina di serie, cioè della scatoletta con gli attacchi del motore e delle sospensioni. La carrozzeria è in vetroresina.

# kléber corre



Vienna 6-7 maggio: Rally Elan

1. prova valevole per la Mitropa Cup  
KLÉBER equipaggia 2 vetture della squadra azzurra C.S.A.I., con i piloti CAVALLARI e BESOZZI

pneumatici radiali V 10



dolci international 160



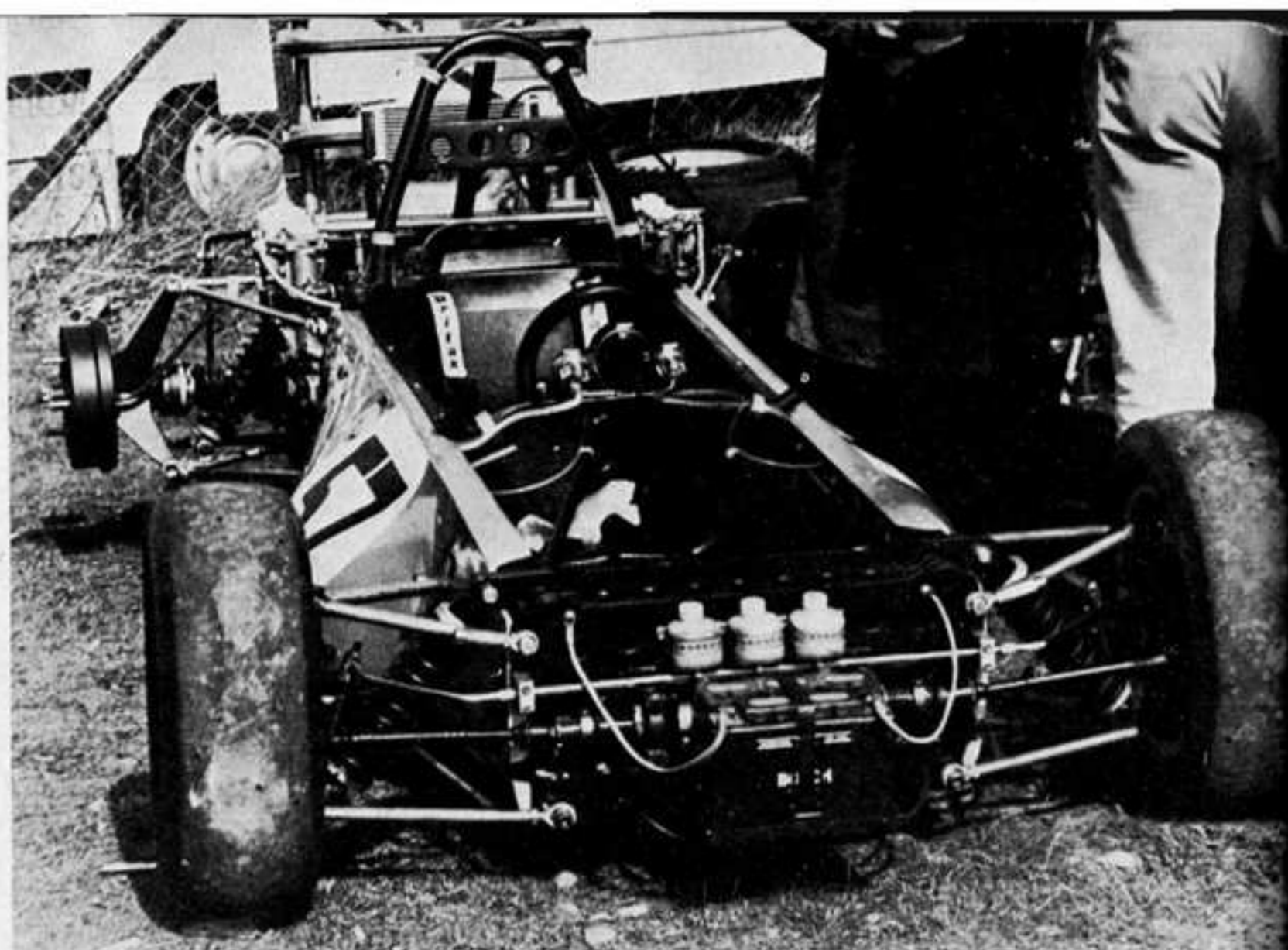
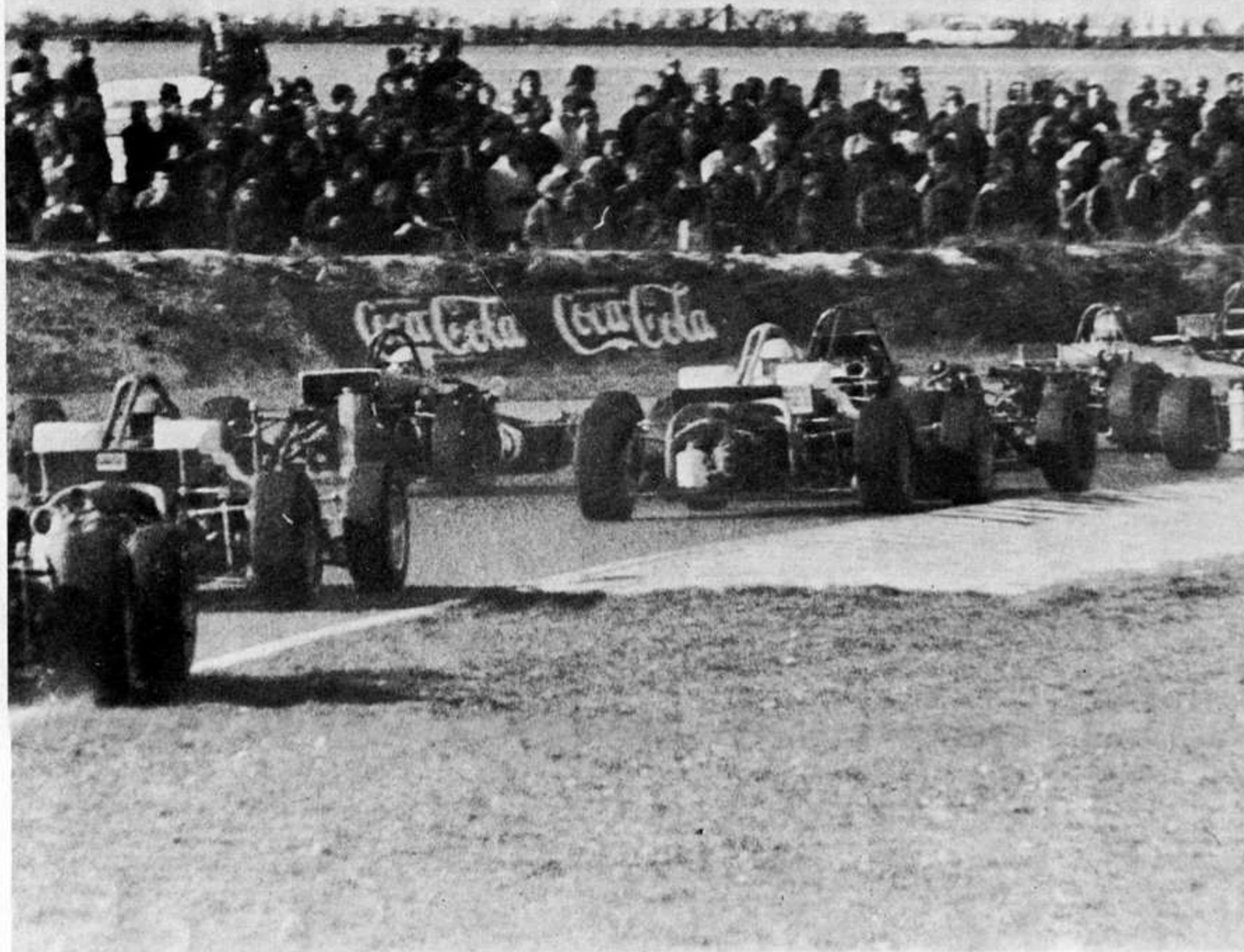
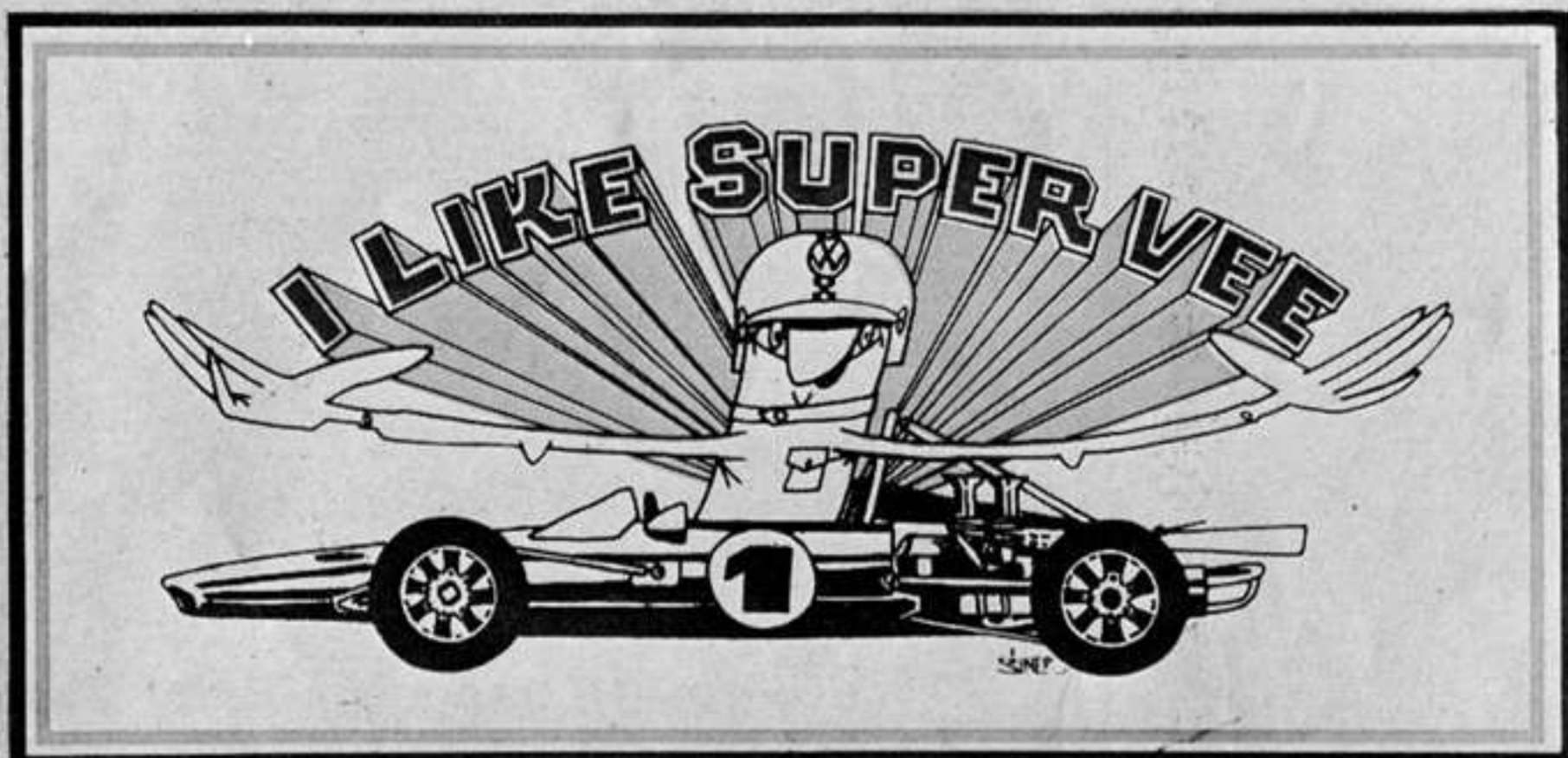
# ferrari vince

I tecnici della Magneti Marelli che hanno realizzato le apparecchiature elettriche ed elettroniche delle auto da corsa o dei jet supersonici realizzano le apparecchiature d'accensione per i motori delle vostre auto ed esperimentano le apparecchiature elettroniche delle auto di domani.

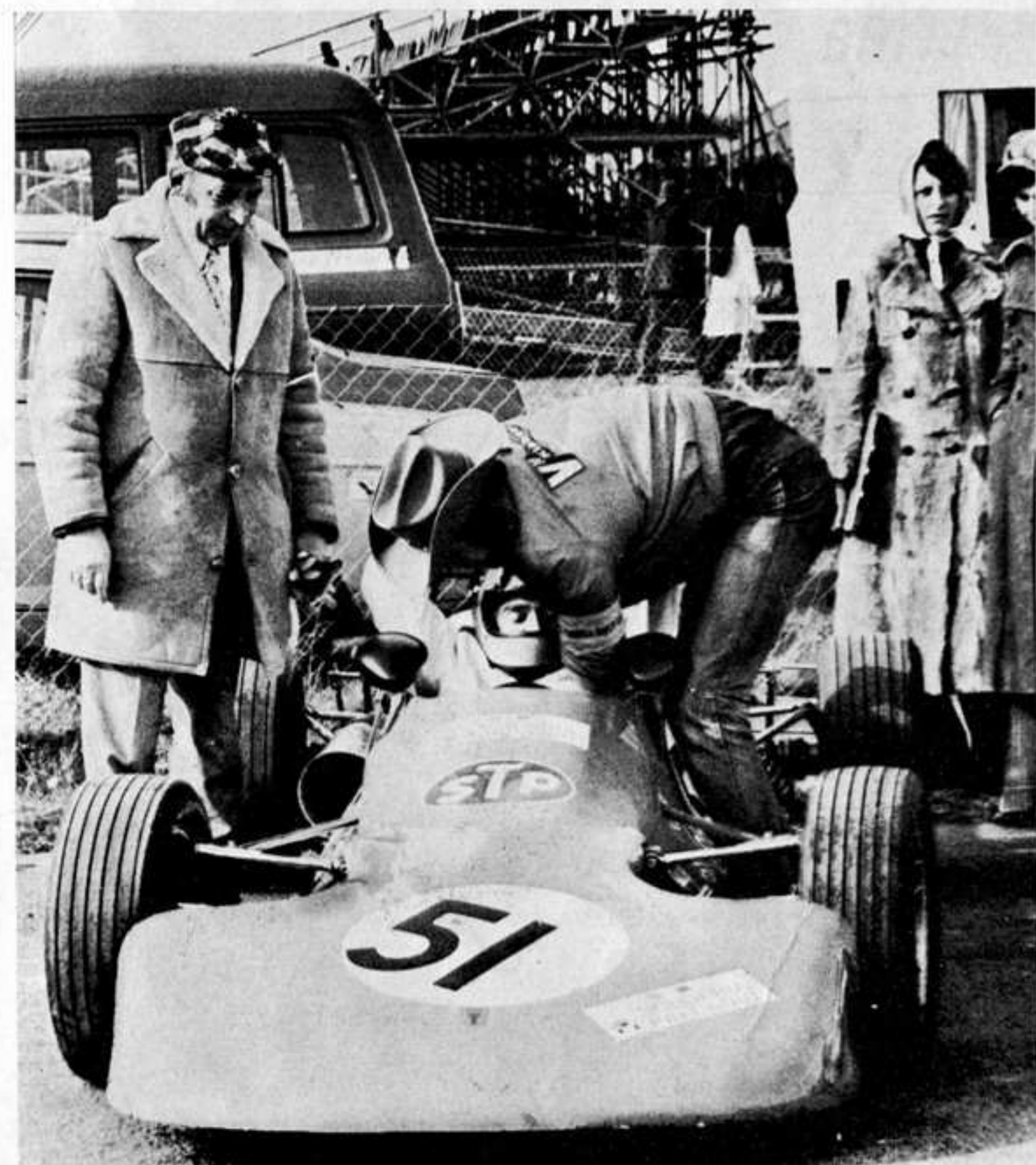


MAGNETI MARELLI  
LA RAGIONE PER NON CAMBIARE





Ecco le super-vee (o vau, come dicono i tedeschi), le minimonoposto che con i loro 140 hppotenza, insidiano la supremazia delle F3 nelle formule minori, ottimo banco di scuola per i giovani piloti. In alto, una tedesca, la « Motul » che adotta una struttura mista tubi-monoscocca. Nella foto sotto, due « Horag Has 4 » in azione



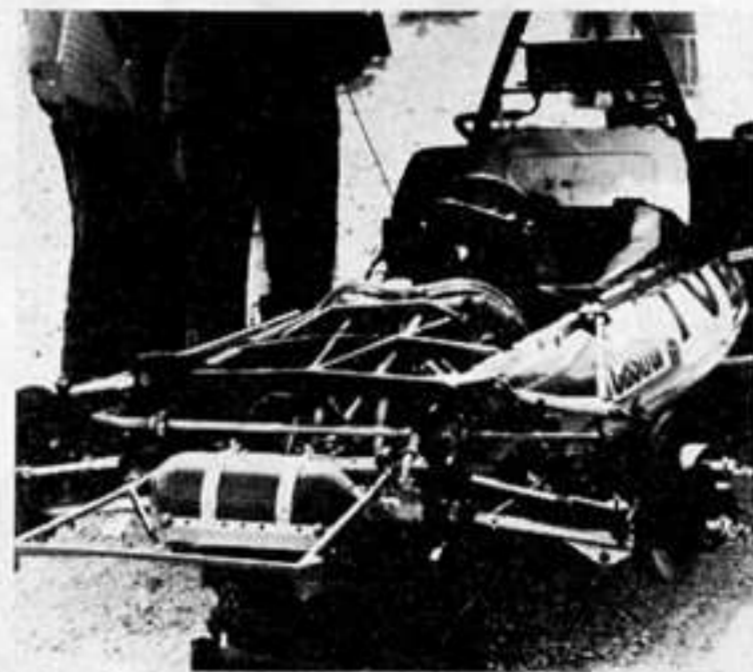
Manrico Zanuso, il pilota italiano che si cimenta con i « maggiolini » nelle gare all'estero, qui con la Fuchs della Palladio mentre si prepara al via di Thruxton, sotto lo sguardo del padre

Sembravano uno scherzo le prime volte queste corse di Formula VEE. Ne venimmo a conoscenza alcuni anni or sono attraverso fotografie giunte dagli USA dove delle buffe monoposto con tutte le goffe sospensioni di serie a nudo, correvano contro « Maggiolini » super alleggeriti di cui si indovinava la presenza del solo guscio o poco più. Il fatto che su questi « Maggiolini » potesse esserci un Gurney piuttosto che qualche altro pilota di nome doveva sicuramente avere poca importanza: si trattava di certo di una di quelle trovate che gli americani non si stancano di mettere in pratica. Invece la nuova formula era destinata a farsi molto più seria di quanto si potesse pensare ai suoi inizi perché la stessa Volkswagen, notoriamente posizionata in maniera rigida nei confronti delle corse, doveva intuirne una forte validità promozionale e prendersela sotto l'ala per ottenere il lancio internazionale.

Questa operazione VW, che aveva cominciato col far sparire dalla scena i « Maggiolini » di serie riservando le gare alle monoposto, era anche destinata a far affiancare alle goffe 1300 VEE dei primi anni, le nuove moderne super-VEE 1600 che stan-

no dando vita a gare molto belle in tutta Europa e negli USA.

Una gara di super VEE l'avremo anche in Italia, il 21 maggio a Monza, come terza prova del Trofeo Castrol GTX organizzata dall'AC svizzero. Questa serie affianca quella più ricca e prestigiosa delle prove della Coppa d'oro europea, patrocinata



Così si presenta frontalmente la Palliser WDV1, una super-vee di fabbricazione inglese

direttamente dalla VW, di cui in Italia non sono previste gare. Quella di Monza sarà comunque una esibizione più che degna a cui pensiamo che i lettori vogliono trovarsi preparati in modo da dare un senso a queste auto che, con quasi 140 HP di potenza, cominciano a

dar pensiero alla F.3 che tiene faticosamente il suo vacillante trono di regina delle formule minori.

Il perché del successo della formula VEE (o VAU come la chiamano i tedeschi) trova la sua origine in due elementi ben precisi: il primo è quello ormai chiaro a molti per cui i giovani oggi devono fare strada in fretta seguendo la formula giusta. E' un principio che ha insegnato la Formula Ford coi suoi Fittipaldi o Schenken che dopo un anno di successi erano diventati talmente noti da non poter restare esclusi dalle attenzioni delle Case ufficiali. Ed è un principio che si ripete con la formula Super VEE che, essendo sostenuta da una delle grandi Case automobilistiche ed articolandosi su di un calendario internazionale, non può essere trascurata dalla stampa e dagli scopritori di talenti.

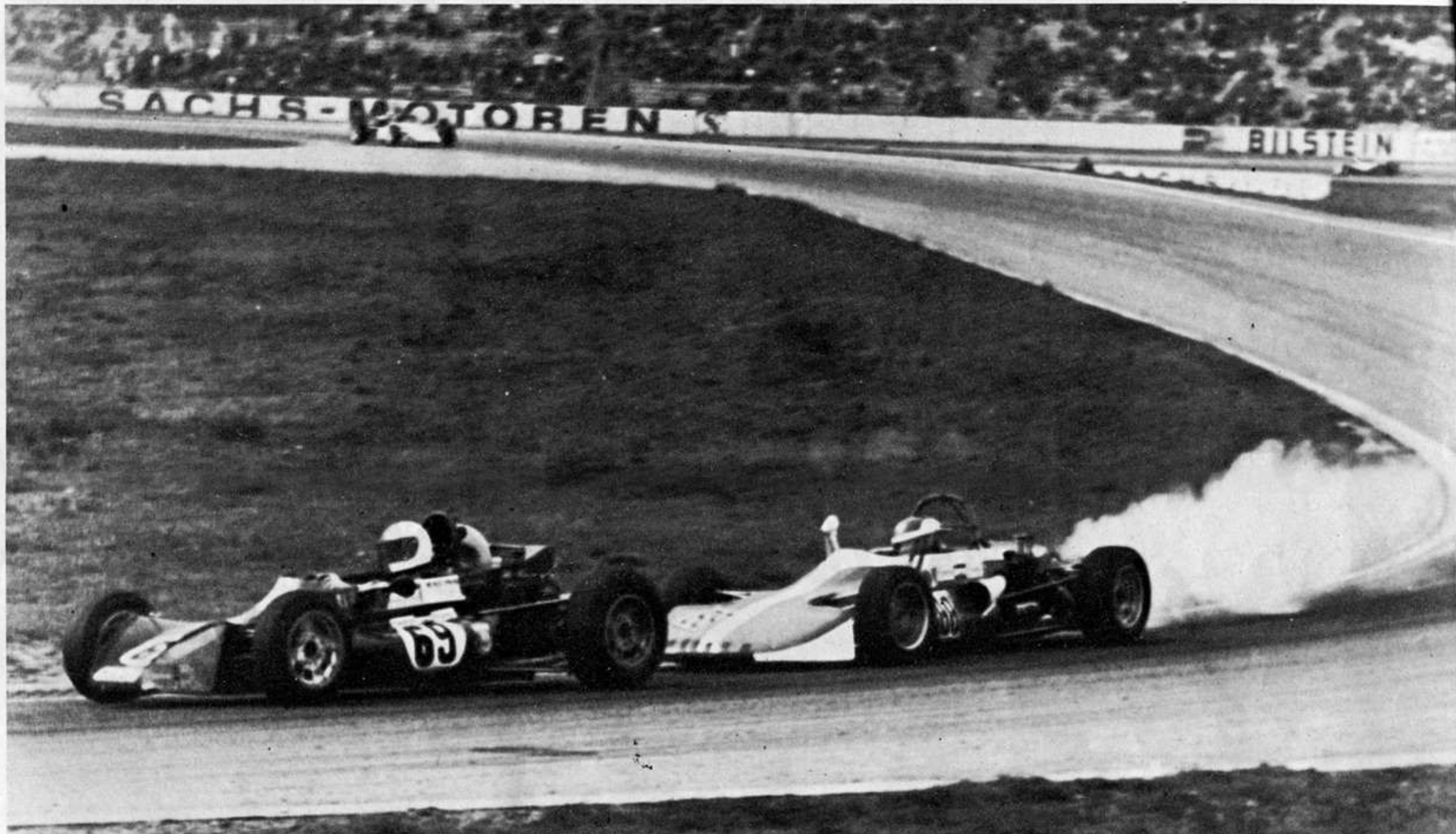
Basta citare il nome di Jochen Mass: alla prima corsa stagionale 71 era uno dei tanti esordienti in Super VEE e solo quattro mesi dopo, quando gli parlammo casualmente in Svezia, a Mantorp Park, dove era venuto per disputare una delle prove del Campionato 71, era già ben certo di dove avrebbe potuto arrivare. Ci aveva colpi-

Domenica per la prima volta in Italia (per una corsa svizzera) i «maggiolini» monoposto

# MONZA like super VEE?



Questa è la Austro-Kaimann, che, come notate, monta i Firestone sliche. Sotto, due Super-vee in azione ad Hockenheim: sono una Austro Kaimann ed una Fuchs. Le corse di queste monoposto sono sempre seguite, all'estero, da un pubblico numerosissimo



to la sua sicurezza quando gli chiedemmo, quasi per scherzo, quando la Germania ci avrebbe fatto vedere un nuovo campione «l'hai già visto questo campione, sono io... basta solo un poco di pazienza!».

## Molti milioni di premi

E che non si trattasse di uno scherzo lo dimostra il fatto che quest'anno la March lo ha prescelto tra tutti i giovani per affidargli la F.2 di Peterson in tutte le occasioni in cui la macchina resta libera. E' inutile dire che offerte di questo tipo costituiscono di per sé il raggiungimento del successo, ma serve ricordare che al suo esordio ad Hockenheim è stato sempre tra i primi e nella prova non titolata del Nurburgring ha addirittura vinto.

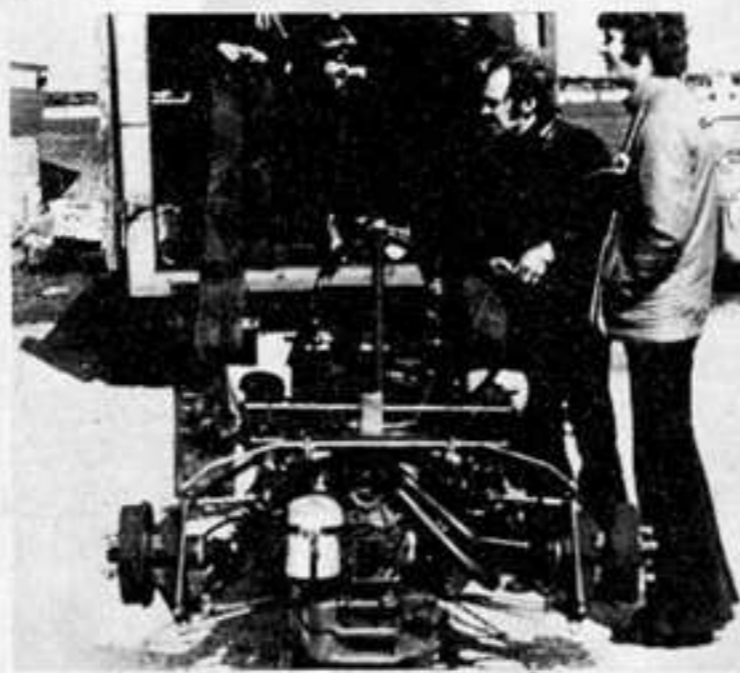
Il secondo elemento che gioca a favore delle Super VEE è una ricca dotazione di premi che tra rimborsi spese, premi di gara e soprattutto consistenti premi di fine anno con quattro milioni al vincitore della Coppa d'Oro, due milioni al secondo, fino a cinquecentomila al quinto, costituiscono un sicuro incentivo alla partecipazione.

Come la Formula VEE 1300 anche la 1600 segue un regolamento che la VW ha impostato per non permettere l'uso di parti di altra derivazione. Mentre però per la 1300 oltre a motore, cambio, frizione, mozzi e freni, sono imposte anche le sospensioni originali del Maggiolino, per la Super VEE è data ampia libertà nella scelta del disegno delle sospensioni, rimanendo fermo solo il vincolo di mozzi e portamozzi e di alcuni elementi del sistema frenante, tra cui dischi e pinze.

Oltre alla maggior cilindrata, la Super VEE dispone anche di maggiori liberalizzazioni nella preparazione del motore la cui struttura deve comunque restare la stessa del quattro cilindri raffreddato ad aria di serie, essendo ammesso ogni tipo di lavorazione ma mai l'aggiunta di materiale ad esclusione delle molle che sono libere. Non è consentita l'alimentazione ad iniezione ma, malgrado i limiti piuttosto restrittivi, si ottengono potenze che sono attorno ai 140 HP.

Il telaio, che nella 1300 è obbligatorio in tubi, per la Super VEE è libero, tanto che l'inglese Royale, con la sua monoscocca RP9 e la più recente RP14, sta ottenendo numerose vittorie e

un buon successo di vendita tra i privati. Il peso minimo è di 400 chili rispetto ai 375 della 1300 e le gomme devono provenire dalla serie. Il diametro del cerchio non deve superare i 15 pollici né essere inferiore ai 13 ed il canale deve essere di 16 pollici. Le gomme sono strettine quindi e vengono adot-



Ancora la Palisser WDV 1 «a nudo». Su queste monoposto molti piloti hanno iniziato la carriera

tate di diverse marche: Goodyear e Firestone sono come al solito le più competitive ma sono presenti anche la Continental ed altre.

Le marce sono quattro e non è ammesso l'autobloccante. Oltre alla Royale, i cui piloti più forti sono il finlandese Manfred

Schurti che ha già vinto a Nivelles ed a Hockenheim quest'anno, il tedesco Trint, il belga Grainald e l'inglese Tony Roberts che ha preso il posto di Cyd Williams sulla macchina del Team di Bond, esistono numerose altre macchine altamente competitive. Prime tra tutte le Austro Kaimann, forse le più belle tra le Super VEE, realizzate con la collaborazione del concessionario Auto-Porsche di Salisburgo e Mr. Bergmann di Vienna.

La Austro Kaimann, nata con la Formula VEE, da cui sono usciti anche Marko e Lauda, ora si è sviluppata tanto da avere in fase di realizzazione una F.2 per la stagione 73 per la quale è previsto un motore di derivazione General Motors. Il Team Bosch di Vienna — sotto i cui colori corrono le macchine ufficiali — ha in Koinigg e Menzel due piloti di primissimo piano. C'è poi la Fuchs, col suo caratteristico musone schiacciato a scarpa, che ha perso un po' del favore di cui godeva lo scorso anno. Per questa marca corre l'unico italiano presente in Super VEE, un oriundo vicentino che vive a Norimberga con la famiglia e porta i colori della Palladio: Manrico Zanuso.

Due marche numericamente

poco rappresentate ma importanti per i piloti di cui dispongono sono la LOLA, con la sua T252, e la Veemax. Con la Lola corre ufficialmente il pupillo di Bonnier, lo svedese Kronegard, con la Veemax è invece il fortissimo finlandese Lasse Sirvio, quello che porta i colori delle Sigarette Monza, noto per la sua tecnica di gareggiare in scia stando letteralmente appoggiato col muso alla coda della macchina che lo precede. Sirvio ha vinto la prima prova della Coppa d'Oro a Thruxton. L'altra Veemax della Monza è guidata da un altro diabolico finlandese: Mika Arpiainen.

E si potrebbe andare avanti ancora a lungo con gente come gli svedesi Jaktlund e Roos o i tedeschi Topfl e Broos oppure con le numerosissime altre macchine in campo: Palliser, Crosslee, Horag Has, Motul, R.P.B. e Hawke. Ce n'è abbastanza perché a tutte le prove si presenti il problema della qualificazione e cominci a sentirsi il peso di alcune squadre ufficiali o piloti superassistiti che rendono la formula ancora più competitiva. Insomma, c'è di che interessarsi all'esordio italiano!

Gabriela Noris