

DOVE corriamo domenica?



Per l'ITALIA:
CHALLOILS
via Radicofani 35
00138 ROMA

l'additivo del meccanico

LE 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), la **84 Ore** del Nurburgring (15-18 agosto) e la **Coppa Città di Rovigo** (11 giugno).

QUESTE DATE CAMBIANO ● Rally 999 minuti (6-7 maggio): rinviato a data da destinare ● Rally 1000 Km Adriatico (30 aprile-1 maggio): rinviato a data da destinare ● Rally dei Tulipani (24-29 aprile): rinviato a settembre ● Auto-

giro Asparagi - Trofeo Simca: rinviato al 16 luglio ● G.P. Arturo Mercanti (Monza F. 3, 7 maggio) rinviato a data da destinare ● Coppa Primavera a Salerno (9 aprile) rinviato 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) rinviata a data da destinare. Coppa d'oro Savona (7 maggio) rinviata a data da destinare. Coppa d'oro Alessandria (7 maggio) rinviata all'8 ottobre. La gara a Vellelunga (11 maggio) è rinviata a data da destinare. La Coppa Città di Volterra (11 maggio) è rinviata a data da destinare. La Coppa Canaletti (21 maggio) è rinviata a data da destinare.

Maggio

Le corse chiave dal 22 al 29 maggio in Italia e all'estero

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
25-29	Rally Acropoli	Grecia			●●● Camp. int. rallies marche	Rally	Andersson-Herz (Alpine)
27	500 Miglia d'Indianapolis	Stati Uniti	Circuito d'Indianapolis km. 4,02		●●●	Velocità in circuito	Al Unser (Colt) - Nuovo record: Donohue (McLaren) 51'44 media 281,571
27-28	Coppa Agip	AC Milano	Circuito di Monza km. 2,405	Sab. F. Corsa 3 Camp. Ital. Part. ore 12,45 Dom.: F. 3 int. Part. ore 14,30	● ●●● F. 3, F. 850	Velocità in circuito	F. 3: Vittorio Brambilla (Birel) 37'42"9 media 118,607 - Giro più veloce: Bertoni (Brabham) 57'6 media 150,312 F. 850: Tamburini (De Sanctis) 21'40"5 media 133,148
27-28	Valli Canavesane	AC Ivrea	Part. Ivrea Piazza Rondolini Arr. idem km. 148,7 - 2 giri	Part. ore 22,01 Arr. ore 4	●	Regolarità	Pennato (Fulvia)
28	1000 KM. del Nurburgring	Germania	Circuito del Nurburgring km. 22,835		● ●●● Camp. mond. marche	Velocità in circuito	Elford-Larrousse (Porsche) - 5.51'49"3, media 171,400 - Nuovo record: Ickx (Ferrari) 7'40"8, media 178,400
28	V. Veneto - Consiglio	AC Treviso	Part. Merzavilla Fregona Arr. Crosta del Consiglio km. 11	Part. ore 11 Arr. ore 15	●●●	Velocità in salita	Merzario (Abarth) - 7'00"5, media 92,352 - Record: Schetty (1968)
28	Bormio - Stelvio	AC Sondrio	Part. Bormio Arr. Primo Cantone Strada Stelvio - km. 6	Part. ore 12,30	●	Velocità in salita	Noris (Porsche) 4'12"8
28	Trofeo Lupa	Gentlemen's MC.	Circuito di Vellelunga km. 3,2	Part. ore 10-13 Part. ore 15-19	●	Velocità in circuito	De Antoni (AMS)
28	Coppa Yamaha	Monsters' Team Torino	Aeroporto Cerrina km. 1,200	Part. ore 8,30	●	Gara Tris	Narcisi (Bosato)
28	Raduno Tur. Cronometristi	AC Cagliari	Part. Via Pasubio Cagliari Arr. idem		●	Reg. Sprint	
28	Trofeo S. Donato	Scud. Sporturismo	Part. S. Donato Milanese Arr. Piazz. Supercotemaggiore S. Donato Milanese	Part. ore 9 Arr. ore 19,30	●	Autotorneo	Ottogalli (Mini C.)
28	San Secondo	AC Asti	Part. Campo Palio Asti Arr. idem - km. 156	Part. ore 0,30'30" Arr. ore 13,30	●	Regolarità	Barbera (128)
28	Rallycross	AC Firenze			●	Rallycross	
28	Autocross	Scud. Sperrima La Spezia	Pista di Bottagna	Part. ore 14	●	Autocross	
28	Corsa a Interlagos	Brasile			●●●	Velocità in circuito	
28	Bernauer Schiefe	Germania			●●● F. 3	Velocità in circuito	
28	Corsa di Salmopol	Polonia			●	Velocità in circuito	
28	Corsa a Brands Hatch	Inghilterra	Circuito di Brands Hatch - km. 4,26		●●●	Velocità in circuito	
28	Charlotte 600	Stati Uniti			●●●	Velocità in circuito	Allison (Mercury) media 226,018
28	Corsa delle Valli	Belgio			●	Velocità in salita	
28	Corsa dell'Avus	Germania			●●● T. GT, S	Velocità in circuito	
28	Corsa Sudelfeld	Germania			●	Velocità in salita	
28	Autocross Aldingen	Germania			●	Autocross	
28	Vjllandsringen	Danimarca			● T. GT	Velocità in circuito	
28	Mobil Economy Run	Francia			●●●	Regolarità	
28	Montbrizon	Francia			●	Velocità in salita	
28	Autun	Francia			●	Velocità in salita	Dal Bo (Pygmée) 1'51"9, nuovo record
28	Vercors Vivarais	Francia			●	Rally	
28	Rally La Baule	Francia			●	Rally	
29	Crystal Palace	Inghilterra	Circuito del Crystal Palace km. 2,23		●●● Trofeo europ. F. 2	Velocità in circuito	E. Fittipaldi (Lotus) media 159,600 - Giro più veloce: Fittipaldi, Peterson, Jausaud, Schenken 49'8, media 162,370 uguagliato tempo Stewart 1970
29	Coppa d'Oro	Inghilterra	Circuito di Oulton Park km. 4,426		F. 1, F. 5000 ●●●	Velocità in circuito	Surtees (Surtees) 57'38" media 185,01 - Nuovo record: Surtees 1'24"8, media 188,59 F. 5000: Garder (Lola) 1'26" media 185,93
29	Mallory Park	Inghilterra	Circuito di Mallory Park km. 2,17		●●● Camp. Shell F. 3	Velocità in circuito	Walker (Lotus) 38'5", media 136,84

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



● Donatella de Adamich (a destra) non è solo la più graziosa e dolce signora dei boxes internazionali, ma anche la più brava come « assistente » agonistica. Tutte le volte che nasce un dubbio anche in qualche efficientissimo staff, su tempi e sul contagiri, si corre da Donatella. E state tranquilli che i dati più giusti sono i suoi. Finalmente c'è stato chi ha riconosciuto questi meriti. Il conte Zanon di Valgiurata (un appassionato come pochi, oltre che componente CSAI) l'ha premiata sul campo a Montecarlo con un simpatico ricordo per la « migliore cronometrista '72 ». Al dono d'argento ha aggiunto anche un minicalcolatore elettronico giapponese, adattissimo per i calcoli di tempi e medie sul posto di gara.



● Il campione italiano di Formula 3 (e Casco d'Oro) 1971, Giancarlo Naddeo, ha proprio deciso di smettere di correre, come AUTOSPRINT aveva anticipato. Ma resta nell'ambiente con una iniziativa legata alla sua veste di concessionario Renault. Infatti, ha presentato il « Team Naddeo », una squadra i cui associati correranno con vetture Renault-Gordini R 12 in gruppo 1 e 2, velocità e rallies, e per i quali Naddeo ha previsto un campionato interno. Non è escluso che in un secondo tempo il Team Naddeo possa disporre anche di Formula 3 Alpine-Renault. Per presentare questa sua iniziativa, Giancarlo Naddeo ha trovato una maniera abbastanza insolita, invitando cioè i suoi ospiti ad una cena, ma con un tocco di « originalità »: infatti tutti si sono dovuti pagare la quota del pranzo, 2.500 lire... (Alla maniera dei parties politici americani).

Vogliono 120 milioni per Gran Premio

« Ora che abbiamo vinto, dobbiamo continuare su questa strada e arrivare al traguardo di una tabella premi-ingaggi per Gran Premio di 200 mila dollari. Anche gli attuali 68 milioni raggiunti non sono sufficienti in realtà per tutti. I bilanci delle varie squadre non quadrano. Si è no pareggiano i « grandi » che guadagnano i soldi dei primi tre posti in classifica ».

Chi parla così è uno dei patron di squadre « minori » F. 1, che sa di cavarsela finché avrà uno sponsor a pareggiare i conti. E' uno di coloro che ha contribuito a tener duro il fronte-costruttori nel braccio di ferro con gli organizzatori a Montecarlo anche se era tra coloro preoccupati a veder ammesse 25 macchine alla via nel circuito-salotto. Però quell'« ora che abbiamo vinto », tradisce l'impostazione di tutta la questione. Lo sport è ormai passato in seconda fila. Tutto è diventato un contrasto di orgoglio e di esigenze economiche. Continua infatti il nostro interlocutore: « E adesso ci pensino pure i signori del G.P. Belgio! Per Nivelles non vogliono darci nemmeno i 69 milioni ottenuti in Spagna e a Monaco. Ma sappiamo da adesso che noi siamo tutti d'accordo: non corriamo il 4 giugno se non ci danno quello che è ormai stabilito. E non sperino di fare una corsa, di F. 2 in sostituzione. Siamo tutti d'accordo a vietare ai nostri piloti il permesso di correre!... »

La contrapposizione organizzatori-costruttori continua. Sotto legette delle preoccupazioni inglesi. Ci avviamo a un vicolo cieco economico? Va bene i problemi dei costruttori; è vero che ci sono organizzatori che ricavano molto da biglietti pubblicità e TV, ma è anche vero che è tutta la dimensione economica di questo sport (dal prezzo della sicurezza alle pretese dei piloti) che ha raggiunto un tetto allarmante. La lezione americana non insegna nulla? Bisogna che tutti si facciano un esame di coscienza. La gallina dalle uova d'oro come scriveva LINI, può morire...



Il « gap » di credibilità

La CSAI si è affrettata (chissà perché tanto zelo...) ad annunciare che la CSI ha negato al G.P. Repubblica Italiana F. 1 programmato a Vallelunga per il 18 giugno, la validità di prova mondiale in sostituzione del G.P. d'Olanda annullato. Il motivo addotto è l'art. 10 del regolamento internazionale che sancisce la non sostituibilità delle prove mondiali se in totale ne rimangono più di 6 nel calendario. A parte che ci sembra sconcertante questa CSI che si affida all'osservanza stretta dei regolamenti a suo piacimento, c'è da domandarsi: chi comanda nella CSI? Perché ci risulta che, nella sua visita a Maranello (lo vedete nella foto, al centro tra Baumgartner e il Principe Napoleone) il presidente CSI Principe di Metternich garanti a Enzo Ferrari che avrebbe fatto di tutto per dare a Roma quel riconoscimento. E invece a Montecarlo, l'ineffabile segretario CSI mr. Treu, ha potuto con facilità far avvenire il contrario...

● Un giornalista della rivista inglese, « Motoring News », ha scritto della sua visita alla pista di Fiorano e si è soffermato sulla conversazione avuta con Forghieri, durante la colazione. « Per una volta, Forghieri si è dimostrato aperto e sincero », esordisce, proseguendo a dire che in generale in pista è distante e poco comunicativo. « Dovete capire — gli ha detto Forghieri — che ci sono rapporti molto difficili fra me e la stampa italiana. Non si può prendere sul serio parte di ciò che dice. L'anno scorso seguivo tutte le gare sport, ma quest'anno non è necessario. Le vetture vincono. Continuo invece ad andare alle corse di F. 1. Non vinciamo tanto spesso, per cui i giornalisti italiani dicono: "quando Forghieri non va alle corse, la Ferrari vince" ». Il giornalista ha poi chiesto a Forghieri se era vero che Colombo lo sostituirà. « Non credo — è stata la risposta —. Quando sono venuto qui nel 1962, Ferrari mi disse: "Sei giovane, hai soltanto ventisette anni. Se vuoi costruire vetture da corsa, puoi farlo qui". Da allora ho lavorato e costruito vetture, dalla P2 alla F. 1 dodici cilindri. Sono direttore tecnico, non direttore e basta, per cui forse non faccio le cose come vorrebbe la Fiat, però svolgo il mio lavoro... E' tutto testuale! (n.d.r.) »

● Regazzoni è deciso a non farsi più condizionare dal programma unico della Ferrari nel '73. Resti o meno nel team modenese, egli si sarebbe già accordato con Bonnier, per correre con la Lola sia nel CAN-AM che nell'Inter-serie.

● AMON a Montecarlo si è fermato 4 volte al box per cambiare visiera. Anche quando correva con la Ferrari e pioveva faceva lo stesso!... Invece Emerson Fittipaldi, Hulme, Stewart ecc. si affannavano in pista a farsi da tergicristallo con una mano, però non si sono fermati...

● Al via « Li ho sorpresi come polli », ha detto Beltoise con sprezzo di ICKX e Fittipaldi... Polli in umido...

● In Svizzera, per beneficenza, Stewart e Regazzoni concedono la propria compagnia agli appassionati che lo desiderano. Un giorno intero con loro costa rispettivamente 480 e 300 mila lire.

Reggeranno gli « sponsor » ?

LONDRA - Di tanto in tanto a Walter Hayes, vice presidente della Ford Europea e l'eminenza grigia dietro tutta l'attività Ford nelle corse, coglie l'occasione per rivolgere alcune parole, ben soppesate e di fondamentale importanza, alla stampa specializzata. Parole da meditare. Stavolta ha detto: « La F. 1, quale la conosciamo, è in pericolo. E' anzi in grande pericolo, a meno che i patrocinatori non ottengano equi utili dai loro investimenti. Quest'anno nella sola Gran Bretagna 76 patrocinatori ufficiali investono due miliardi e 250 milioni di lire nei teams, sia da corsa che da rally, e si tratta di una grossa cifra, da qualsiasi punto di vista. Per essere realisti, bisogna ammettere che nel suo complesso questo sport non può più esistere, senza questi patrocinatori "non corsaloli". »

Parlando del G.P. d'Inghilterra, quale gara « di rappresentanza », Hayes ha citato cifre che dovrebbero indurre a riflettere seriamente. « Le vetture che si allineano al G.P. d'Inghilterra del 1970 ottennero 52 milioni e mezzo di lire per quella sola corsa. Quest'anno la cifra sarà di 60 milioni e mezzo. I costruttori di F. 1 hanno di recente valutato le loro spese e hanno richiesto 115 milioni e mezzo per il G.P. inglese del 1973, questo per ventiquattro vetture. In tre anni le loro richieste sono più che raddoppiate. La direzione di Brands Hatch dovrà trovare oltre 150 milioni per organizzare il Grande Premio di quest'anno e, senza il sussidio della John Player, dubito che ricaveranno utili dalla gara più importante dell'anno. Comunque, pra-

ticamente tutti gli utili del 1971 e del 1972 sono stati utilizzati per apportare migliorie al circuito, comprese le barriere richieste dalla CSI. »

Queste parole riguardanti le finanze, e implicitamente la crisi economica che potrebbe profilarsi, ci hanno ricordato una recente conversazione avuta con Max Mosley della March, quando quell'astuto signore espresse l'idea, secondo la quale il quadro del campionato mondiale dovrebbe cambiare in modo drastico in un prossimo futuro. Mosley prevede, come diciamo già in altra occasione, che ci saranno due prove di campionato in Sud America, due in Nord America, una in Sud Africa e non più di quattro in Europa. E' chiaro che seguiva il ragionamento di Hayes: molti paesi che adesso possono permettersi i grandi premi non potranno più farlo per molto.

Tornando a Walter Hayes, osservando che anche se alcuni governi appoggiano finanziariamente i Grandi Premi, in complesso il futuro di queste corse è nelle mani di patrocinatori « esterni », egli ha aggiunto: « Dovremmo ricordare che se i patrocinatori non appartenenti all'industria scompaiono, le corse di F. 1, quali le conosciamo oggi, scompariranno a loro volta. E' chiaro che non sto cercando di affermare che tutti i problemi che deve affrontare lo sport automobilistico possono essere risolte dai patrocinatori commerciali. Sono però convinto che sarebbe di aiuto per tutti una maggior comprensione delle effettive condizioni economiche in cui versa il più bello sport ».

● La nostra « cabala del 17 » a Montecarlo si arricchisce di un altro elemento: le macchine che hanno tagliato effettivamente il traguardo sono state... 17! (Peterson ha infatti tamponato ICKX all'ultimo giro).

● Il braccio di ferro tra gli organizzatori di Montecarlo e le squadre F. 1 è arrivato anche alle minacce legali. Il presidente degli organizzatori, quando i costruttori dicevano che non avrebbero preso il via senza la firma sull'accordo « 25 macchine e 69 milioni », ha detto: « Vi faccio causa per danni: ho 220 milioni di biglietti venduti ». Ma questa dichiarazione non ha fatto che convincere ancor più Ferguson, il segretario dell'Associazione F. 1, a ribadire le sue cifre.

● L'innovazione più positiva di Montecarlo '72: la scappatoia della chicane (grazie anche al perfetto semaforista Elford).

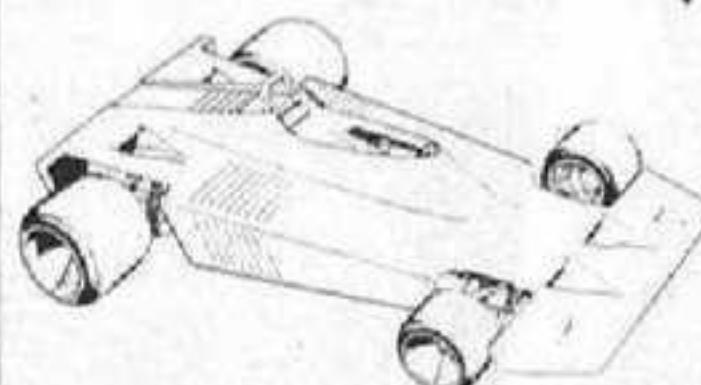
● E l'episodio più sconcertante: il perfetto professionista Jackie Stewart che la notte della vigilia (sabato) rientrava all'Hotel de Paris alle 0,40, in abito da sera con la fiammante moglie Helen. E un viso scurissimo!...

Marcellino

LEGGETE SUBITO

nelle pagine che seguono

ALFA F. 1
Ferrari B. 3



STEWART
non
si arrende

Indianapolis
al via

il pallottoliere
delle rubriche

domenica SPRINT

il giornale di
mezzanotte

a pagina

2 Dove corriamo domenica?

3 ZANZARA

33 KARTING

34 TABELLONE delle CORSE

46 MOTORAMA TUTTESPRINT

48 SCRIVETECI rimarremo amici

51 COMPRAVENDITA



TRE
NOTIZIE
mosaico
per
clamorose
anticipazioni
F. 1973

Le vie delle notizie per un giornalista sono infinite. A volte prendono la strada anche di un autostop. E di quattro chiacchiere scambiate in una macchina con persone imprevedibili. Oppure sono frutto di un mosaico. Sommando insieme tante notizie più diverse, sfumature di fatti, di sensazioni, è il vero giornalismo; che non si esplica solo in fatti di cronaca o in episodi di politica ma anche naturalmente nel settore sportivo, dove in teoria il fatto insolito dovrebbe esistere meno perché lo sport è programmato soprattutto dai calendari agonistici.

Ma è la preparazione a questi calendari, a questi impegni, che realizza il fatto anticipatore, mol-

to spesso tenuto più gelosamente segreto di tanti altri episodi, vicende o retroscena, persino militari. Il che significa che fin troppo spesso, le anticipazioni rischiano le smentite. Uno... sport sempre più di attualità, specie se la notizia viene anticipata con largo margine di tempo. Ma chi fa questa professione con il gusto e la suspense che essa propone non può che tuffarsi dentro. Appunto anche a rischio di smentite.

Voi che siete lettori attenti di AUTOSPRINT sapete però che di tutte quelle che hanno tentato di darci, sia i diretti interessati che untorelli compiacenti e indispettiti, pochissime non hanno trovato il suffragio successivo della realtà.

leggere per credere

1

**COVENTRY
CLIMAX**

Che
faceva
mr. HASSAN a
MONTECARLO?

Stavolta vi proponiamo di venire con noi alla scoperta di grossi fatti nuovi, o di quelli che noi prevediamo tali nel settore dello sport automobilistico, anticipazioni che potranno avere le loro smentite. Ma forse hanno il valore di quella stessa smentita che, appena una settimana fa avete letto (e stavolta riguardava l'anticipazione del notissimo settimanale inglese «Motoring News»), cioè la decisione della British Leyland di programmare un ritorno alle corse, appoggiando la March della sua consociata per i motori, la famosa COVENTRY CLIMAX che negli anni '60 offrì agli assemblatori inglesi il propulsore nato per il giardinaggio e trasformato per le corse.

La Leyland ha smentito ma si dà il caso che, proprio nel giorno della vigilia di Montecarlo, il sottoscritto ha fatto un incontro, in un tranquillo ristorante di un grazioso porticciolo francese a pochi chilometri dal Principato, dove si gusta una cucina tipica in una cornice simpatica alla quale contribuisce anche l'ottimo parlare italiano di quel tal Bonifaci, che fu grande mediano della Nazionale calcistica francese e poi dell'Inter di Ghezzi e C.

A qualche tavolo di distanza sedeva un vistoso signore dai capelli bianchissimi e dal viso inconfondibile, che ne fa quasi il sosia di De Chirico, il maestro pittore. Si chiama Mr. Hassan ed è un personaggio famoso nel mondo dello sport dell'automobile, un progettista che nacque nell'anteguerra con la famosa E.R.A., la monoposto 1500 che gettò la sfida (con l'indimenticato pilota Seaman) alle così chiamate allora vetturette, tra le quali la prima edizione dell'Alfetta di Emilio Villoresi e la pari cilindrata Maserati e Mercedes.

Forse ricorderete che, circa un anno fa, in occasione di un test a Coventry della nuova Jaguar 12 cilindri, scrissi di una intervista con il simpatico progettista il quale non nascondeva la voglia di rivedersi, prima o poi, con la sua Casa attuale sui campi di corse. Si è dato ora il caso appunto che Mr. Hassan fosse a Montecarlo. E sarebbe solo sorprendente se la sua fosse una presenza da semplice appassionato, ricordando che la Coventry Climax fa parte del gruppo Jaguar, poi successivamente entrata nell'orbita della grande holding automobilistica inglese.



« Ritorna l'ALFETTA campione del mondo: 60 anni di vittorie sportive e di primati tecnici trovano una ulteriore conferma nell'Alfetta, la 1779 cc. berlina di serie che nasce dalla tradizione Alfa Romeo ». Con questa foto sopra e con questo slogan pubblicitario arriva sul mercato automobilistico una nuova berlina dell'industria di Stato. Forse non è stato proprio messo a caso questo accento « Alfetta »!...

2

Un «commando» tecnico segreto sta preparando un telaio F.1 e un motore V-12 da 15mila giri?

Il richiamo dell'Alfetta

Dall'operazione March-Climax si può far presto ad arrivare ad un'altra, che nasconde altrettanti ambizioni F. 1, cioè l'ALFA ROMEO. Qualcosa ho già scritto nel numero scorso, anticipando la rinuncia all'Europeo Turismo al '73, per mancanza di vetture adeguatamente competitive con BMW e Ford, anche perché l'Alfa è preoccupata di cercare l'impegno con la necessità di sfornare almeno mille esemplari della serie più preparata aile corse.

All'Alfa debbono avere fatto i conti abbastanza seriamente in questo ultimo anno. Di quanto sia costata l'attività sportiva e di quali vantaggi la Casa abbia ricavato quando le sue 33 o 333 vincevano o quando, come quest'anno, hanno fatto solo da vallette alle Ferrari.

A parte le affermazioni sempre ripetute dal dr. Luraghi sulla convinzione che per l'Alfa sono più le corse prototipi a giustificare l'impegno sportivo che non quelle di formula, si po-

trebbe pensare che l'evolversi della situazione possa aver fatto mutare il punto di vista. Soprattutto ora che l'orizzonte tecnico nella Casa dei quadrifoglio sembra chiarito dai risultati delle prestazioni iniziali al banco del nuovo motore 12 boxer, sul quale si punta per il '73 per la rivincita nel mondiale marche.

C'è già chi ammette che un programma F. 1, potrebbe essere, in fondo, meno oneroso e più eclatante dal punto di vista reclamistico di quelle delle gare di durata. Comunque, al limite, nella difficoltà attuale per molti assemblatori di trovare propulsori adeguati per la sempre crescente difficoltà di Cosworth di assicurare tutto il «parco» un efficiente 12 cilindri Alfa potrebbe entrare in lizza indiretta con la Ferrari, in Pareole povere: dall'ALFETTA all'Alfetta. Mentre si lancia la nuova

CONTINUA A PAGINA 8

m. s.



leggere per credere

CONTINUAZ. DA PAGINA 7

berlina di serie col nome dell'ultima grande monoposto del Portello, si riaccarezzano programmi agonistici a livello dell'indimenticabile passato. Una cosa è certa: ed è che nell'Alfa Romeo si sta lavorando con molto impegno per il '73. E qui entriamo nel terreno minato delle nostre anticipazioni.

Un trattamento rivoluzionario

Attualmente all'Autodelta si sta lavorando intensamente sul boxer 12 cilindri, ma (pare) senza troppo entusiasmo. Questo motore verrebbe riservato alle «sport» (sic!). In gran segreto, invece, un piccolo distaccamento organizzato a comando sta preparando il DDay. E' in allestimento un 12 cilindri a V di 60° 4 assi a camme, 4 valvole tradizionali nell'architettura che però avrebbe un «piccolo» pregio: girare come un violino sino al regime vertiginoso di 15.000 giri! Per ottenere questi regimi senza usura istantanea delle camme e delle altre superfici in movimento si è ricorsi con successo ad un particolarissimo rivoluzionario e segretissimo trattamento delle superfici metalliche. E' da sottolineare che le forze d'inerzia agiscono col quadrato del numero dei giri e quindi a 15.000 si hanno azioni pressoché d'intensità doppia che a 11.000 giri.

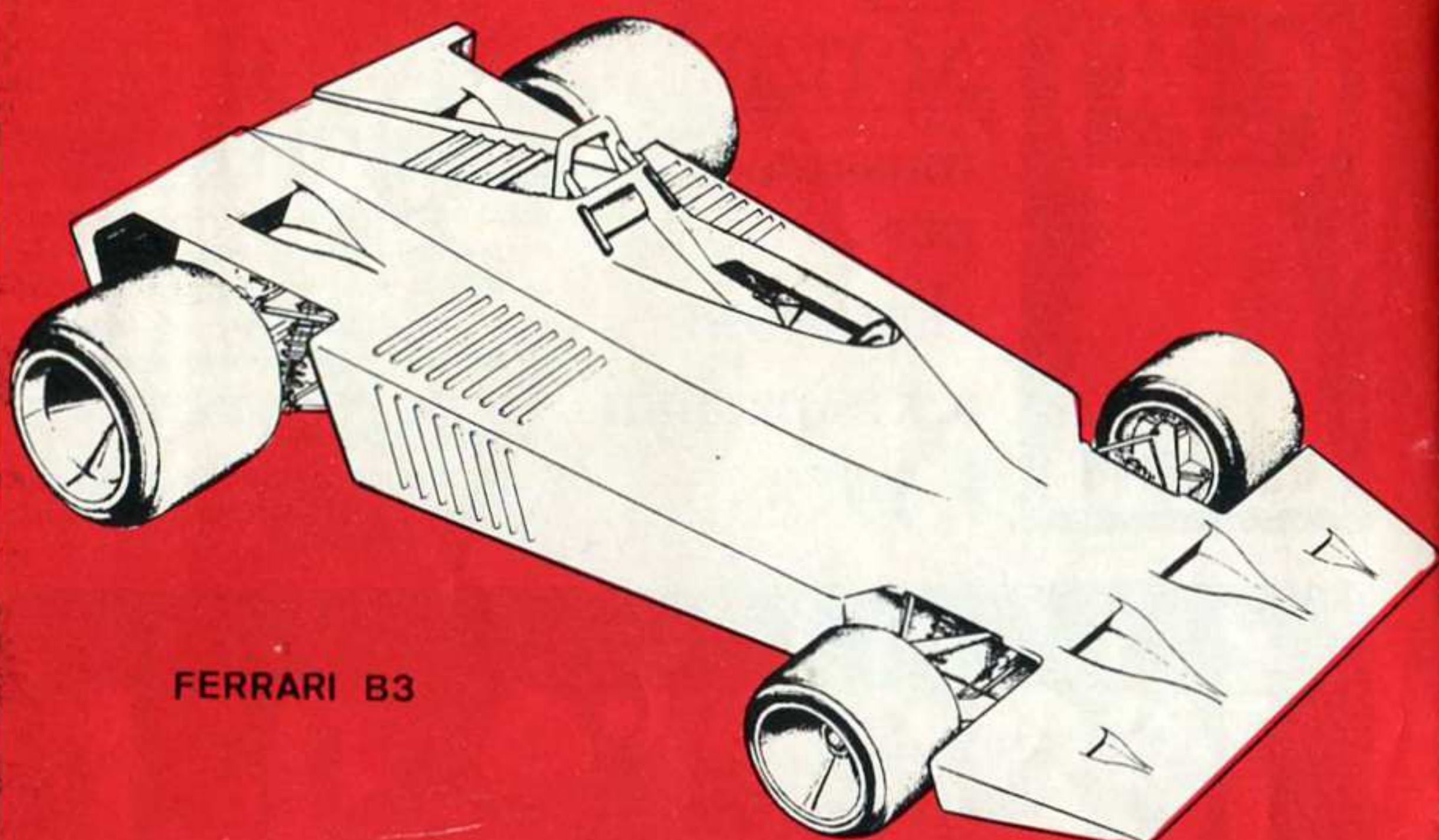
Nella messa a punto di questo 12 cilindri, prima di ottenere i regimi da turbina, si sarebbe fatta grande strage di assi a camme e altri pezzi riuscendo solo dopo molte prove a raggiungere l'affidabilità necessaria. Ora il motore gira a 15.000 e non si rompe anche dopo gravi e lunghe sollecitazioni. Così ci risulta.

La realizzazione di questo motore è rocambolesca, tanto più tenendo conto che all'Autodelta il sistema di lavoro è particolarmente burocratico il che non sempre facilita la traduzione pratica di lampi di ingegno.

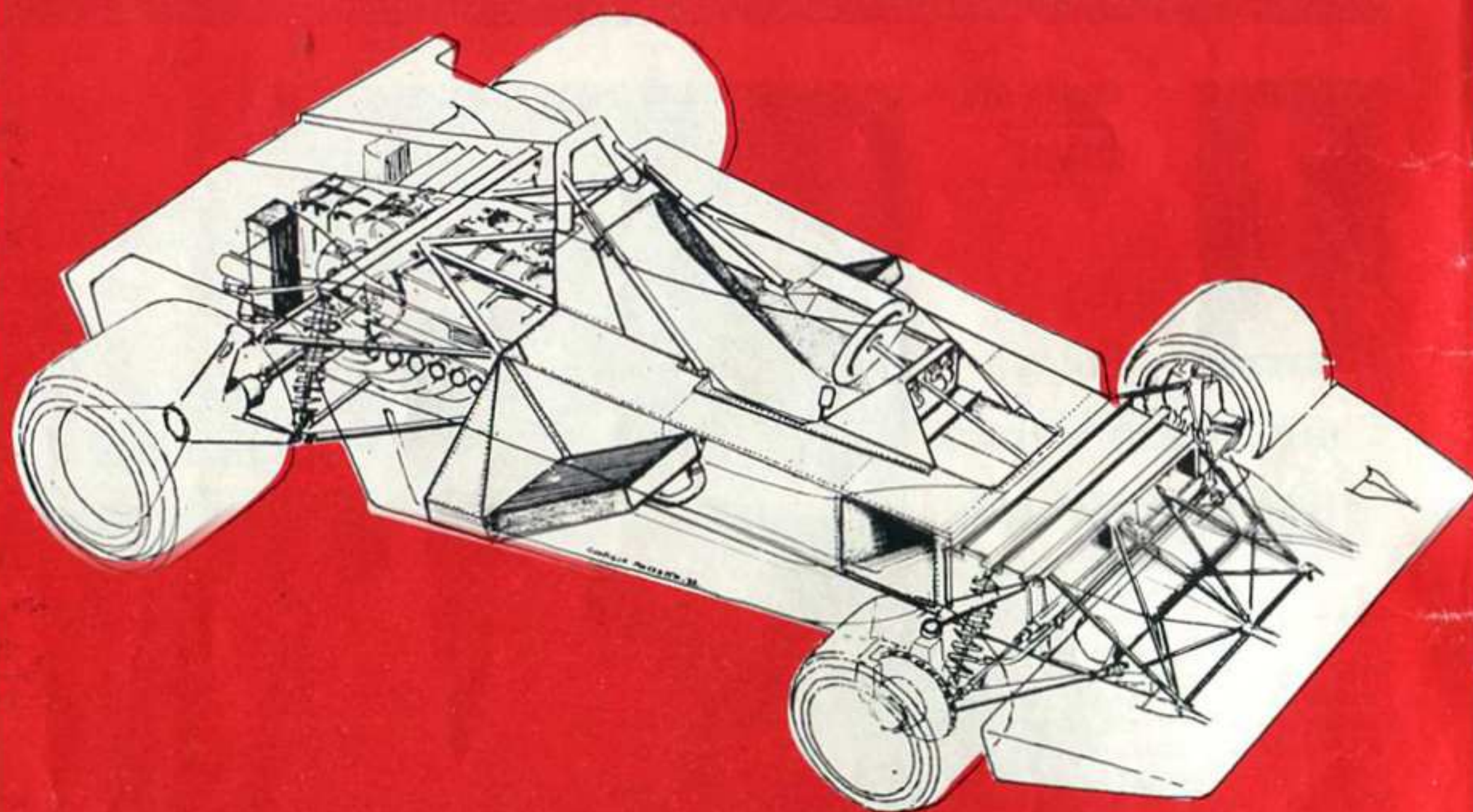
Il ponte De Dion

Riassumendo, attualmente girano due 12 cilindri al banco. Uno boxer, per il prototipo che forse sarà dotato di ponte De Dion in titanio di foggia tradizionale. La vettura dispone già di sospensioni e semi-assi e molti altri particolari completamente in titanio. L'altro, il V-12 obbiettivo F.1 73. Il «commando» tecnico segreto starebbe realizzando anche il telaio per la monoposto del grande ritorno. Possiamo dire anche il nome di uno dei personaggi nuovi componenti questa équipe: è l'ing. MICHEL TETU, da due mesi all'Autodelta. Proviene dalla Lygier ed è uno specialista in aerodinamica e telai. Si parla di allestire, una volta «operativo» il primo telaio, ben quattro vetture. E si fanno anche i nomi dei piloti «in pre allarme» per l'operazione F.1: CEVERT, DE ADAMICH, MARKO e un «X» eccezionale.

Tutte le smentite sono naturalmente in bilancio, ma le notizie si sono sommate da troppe fonti diverse perché oltre al fumo non ci sia davvero il grosso arrosto.



FERRARI B3



finalmente la sicurezza per tutti!



omologato 1971 approved by new york state and u.s.i. - z 90 1 code



8 splendidi colori rosso giallo nero arancio blu bianco argento verde
3 misure - small medium large
completo di visiera colorata di ricambio

AUTOSPRINT

in collaborazione
con lo Shop Car 33 di Milano
via Plinio 33
presenta ai suoi lettori

**il casco dei campioni
il campione dei caschi
il casco integrale omologato super
imbottito sicuro elegante finemente
rivestito materiali collaudati in
numeroso competizioni**

L. 26.000 comprese le spese postali
prezzo speciale per i soci del club:

L. 24.000 comprese le spese postali
richiedetelo ad **AUTOSPRINT**
specificando misura e colore
pagherete al postino alla consegna

Un «cuneo»

La forma della B3 sarà probabilmente a cuneo, appunto come la Lotus «Indy» più che la Lotus 72. Questa forma deve la sua scelta ad un ottimo rapporto penetrazione deportanza.

E' probabile quindi che si sia tentato la carta del cuneo per evitare — se possibile — l'uso di alettoni. Un alettone potrebbe però essere usato all'altezza del retrotreno per aumentare la forza trasmissibile.

Altro particolare interessante è la presenza di quattro prese NACA sulla parte superiore del muso a spatola, e una serie di feritoie alla «Bugatti» sul corpo vettura a lato dell'abitacolo.

Questo fa presumere che le due prese NACA grandi servano per intubare, aspirando aria in condizioni indisturbate, il fluido di raffreddamento, guidandolo mediante un condotto sagomato opportunamente (a sezione crescente in modo da convertire l'energia cinetica in energia di pressione) senza troppe perdite di carico, sino ai radiatori posti a lato dell'abitacolo.

Si può ipotizzare che si cercherà di disporre i radiatori inclinati in modo da avere i pesi il più in basso possibile, oltre che più vicino al baricentro. Le feritoie dovrebbero funzionare da estrattori del fluido di raffreddamento alle spalle dei radiatori. Altre due prese NACA verso il fon-

Arriva l'estate, e il tuo olio sarà "impegnato" al massimo: rinforzalo con STP.

3

Ed ora, sempre nel campo di grosse anticipazioni, anche se col naturale beneficio di inventario delle modifiche di programmi, sempre possibili in questo campo così convulsamente in evoluzione, eccoci alla **FERRARI**. Proprio negli ultimi giorni della settimana appena trascorsa, si è riunito l'annuale Consiglio di amministrazione della Casa di Maranello. Si sono tirate le somme della stagione ormai alla metà e si sono gettate le basi del programma '73.

Dovrebbero maturare grosse novità anche per Maranello e magari anche non novità del tutto liete per la dimensione futura degli impegni agonistici. In ogni modo, nell'intercapedine di questi programmi, c'è l'annunciata operazione monoposto F. 1 B.3. Enzo Ferrari l'aveva già annunciata ed essa è stata ritardata dai noti problemi tecnico regolamentari della CSI, come dagli impegni del mondiali prototipi.

La ritrovata competitività della B2, finalmente modificata contro il parere dell'ing. Forghieri, ha ridotto un po' l'urgenza della nuova Ferrari ma il già pronto riscatto delle vetture avversarie, a cominciare dalla nuova Tyr-

Così la FERRARI B3?

rell di Stewart che apparirà a Nivelles, ha rinfocolato le esigenze. Naturalmente si può anche pensare che, nel sommarsi delle evoluzioni tecniche, la nuova B.3 diventi addirittura una B.4.

AUTOSPRINT ora vi propone addirittura due disegni di « **COME** » potrebbe essere la nuova Ferrari F. 1 di questo finale di stagione. A calcolare bene non è assurdo che essa si avvicini molto ad una vettura tipo Indianapolis, perché potrebbe trattarsi di un adattamento del progetto della famosa Ferrari-Indy che il taciturno progettore Rocchi aveva tracciato sin dall'anno scorso, prima che il progetto Indianapolis '73 venisse bloccato e annullato per la non disponibilità della Fiat, che aveva preferito tentare tutto sul programma mondiale marche, con lo squadrone di tre vetture che poi hanno fatto il vuoto.

m. s.

Abbiamo incaricato un nostro giovane esperto, GIORGIO ROSSOTTO, di conglobare le informazioni disponibili, in un disegno-sintesi della prevedibile F. 1 Ferrari B.3, con spiegazioni tecniche aggiuntive sul modo come è stato coordinato l'insolito identi-kit.

targetato INDIANAPOLIS

do della vettura dovrebbero alimentare i radiatori olio posti a lato del cambio.

La vettura dovrebbe essere complessivamente compattissima, molto più piccola dell'attuale. Da queste « idee » azzardiamo lo schema di telaio che soddisfa quanto descritto, portando tutti i pesi al centro, sospendendo il motore ad un sub-telaio tubolare e così pure le sospensioni posteriori in modo da avere massima agibilità delle parti meccaniche e circolazione dell'aria. La parte centrale è costituita dal « modulo di comando » e contiene i serbatoi con la caratteristica di non variare la posizione in pianta del baricentro durante lo svuotamento dei serbatoi stessi. Le superfici sono per lo più piane per facilità di realizzazione e si pensa venga costruita come scocca portante in lega leggera con rinforzi di acciaio.

Non sono indicati nel disegno, i serbatoi '73. Il loro ingombro si potrebbe realizzare una struttura esterna in grado di attutire eventuali urti (vedi Sigma GRAND PRIX). Per il roll-bar, applicato il criterio March. Cioè: attacco anteriore dello stesso per quanto riguarda le contravventature in modo da non perderlo in un urto che tenda a staccare il motore dalla scocca e che lo stesso roll-bar protegga al massimo il pilota in caso di urti frontali contro guard-rail. La

parte anteriore è classica e ricorda la Tyrrell.

Per quanto riguarda le sospensioni in generale molto dipende da scelte ben definite per stabilire l'eventuale loro disegno: freni anteriori in o entrobordo, ricerca di flessibilità variabile, (vedi Lotus), l'uso di meccanismi di amplificazione del moto sull'ammortizzatore-molla (vedi Mc Laren e Lotus che con la 72 ha raggiunto forse il massimo ottenibile oggi da uno schema classico senza servo-interventi).

Intendiamoci la scelta intuitiva nel disegno è indicativa. Infatti riporta sospensioni di tipo classico anche perché una volta messa a punto la vettura si possono sperimentare innovazioni rivoluzionarie avendo chiaro il loro influire.

Resta da dire la cosa più importante e cioè: per realizzare oggi una macchina da corsa efficiente il tecnico — o lo staff — devono eccellere in una particolare capacità che chiamerei ingegneria di sintesi perché tutto sia progettato e realizzato in funzione dell'insieme. Un grosso motore su una vettura instabile si comporta come un super toracico con delle piccole gambe in confronto all'armonia di un decatleta.

g. r.

La primavera e l'estate mettono a dura prova il motore e l'olio della tua auto. Lunghi viaggi, ingorghi di traffico, strade assolate, polvere e sporco; l'olio diventa « acido » e « gommoso ». Dagli forza, aggiungi il Trattamento STP per Olio quando cambi l'olio « logorato » dall'inverno o la prossima volta che ripristini il livello.

Come agisce il Trattamento STP per Olio.

Il Trattamento STP per Olio è uno speciale polimero del petrolio. Rende l'olio più scorrevole e più resistente. Fa sì che aderisca meglio, anche nelle più severe condizioni di pressione e temperatura; riduce l'attrito, sviluppa più potenza e migliora la compressione. STP va bene per le auto nuove e non più nuove.

STP per Olio si miscela con qualsiasi olio derivato dal petrolio.

« Sarete soddisfatti o rimborsati », afferma Andy Granatelli Presidente della STP Corp. U.S.A.

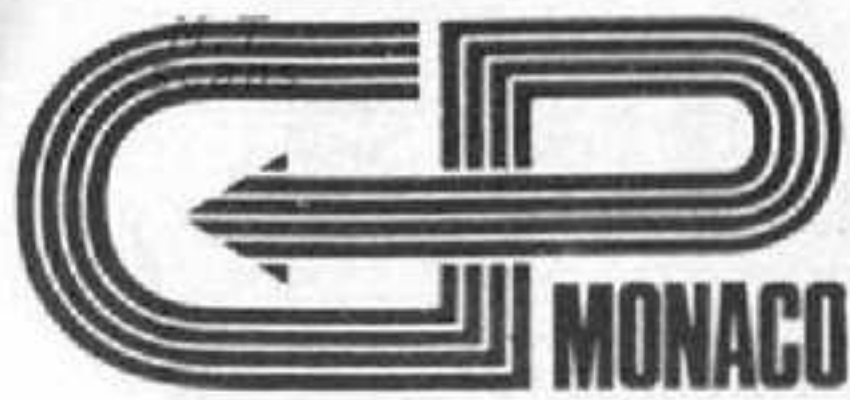
Richiedi STP al tuo meccanico di fiducia, stazioni di servizio, distributori FINA e autoaccessori.

Per maggiori informazioni, scrivi a:
STP Italia

Via Pirelli, 19 - 20124 MILANO.

STP Se ci tieni alla tua auto.





Jackie Stewart non ha certo passeggiato a Montecarlo. Anzi, ha rischiato molto, come testimoniano questi due testa-coda che gli sono costati il terzo posto. Il primo al gasometro, l'altro (nella foto piccola), al Mirabeau

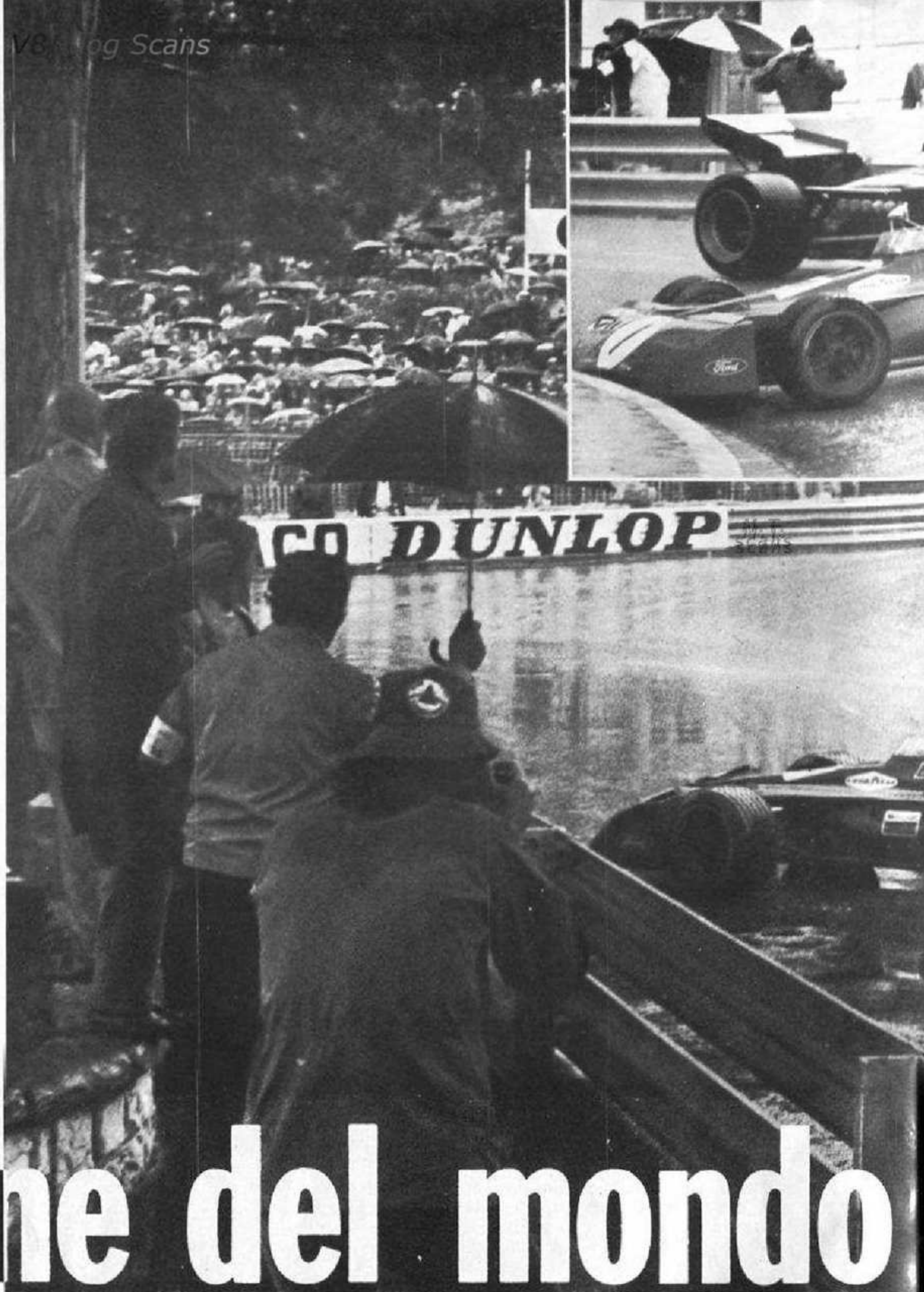
Il Quiz-chiave della F.1

CRISI STEWART TYRRELL o GOODYEAR ?

M.T. scans



A sinistra, le Goodyear pioggia che ha usato anche Stewart. Lo scozzese (che vediamo a destra con una cinepresa sulla sua Tyrrell, durante le prove), si era fatto arrivare da Londra specialissime gomme Goodyear da asciutto, dopo i deludenti risultati delle prove



Il campione del mondo

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MONTECARLO - «C'è una crisi-Stewart, una crisi-Tyrrell o una crisi Goodyear?». E' una domanda che è scaturita spontaneamente, ai boxes di Montecarlo, dopo le prove. La risposta del primo interessato, Stewart, è stata qualcosa come un invito ad attendere la corsa, prima di dare giudizi affrettati; naturalmente, con l'aggiunta di una delle sue solite battute di spirito e con l'ostentazione di un buon umore che sapeva di forzato. Sfortunatamente, la corsa è andata come sappiamo: sono mancate le dimostrazioni a cui il campione del mondo voleva alludere; anche se nell'inferniare della pioggia ha detto di essere sempre il «numero uno», con le migliori progressioni, fino a che gli è stato possibile.

— Comunque, sono due Grandi Premi, Spagna e Monaco, che non segna i migliori tempi in prova: colpa delle gomme? dei cambiamenti di numerosi tipi?

«Altre volte», sostiene Stewart, «ho dovuto provare una gran varietà di tipi di gomme; la scelta è stata più o meno lunga.»

Intervengono Ken Tyrrell e l'ing. Derek Gardner:

«Se avessimo una cosa sola con cui prendercela, una cosa ben chiara e sicura, saremmo veramente sollevati. Il fatto è che non l'abbiamo. Questa è la nostra preoccupazione. E ci troviamo dinanzi a molti piccoli problemi, nessuno dei quali, preso singolarmente, veramente grave; ma nell'insieme con risultanze negative.»

— E se fosse soltanto un problema di pneumatici, in particolare di gomme anteriori, come s'è ventilato?

«Probabile, ma non come causa principale. Inoltre, noi consideriamo un problema unico l'efficienza delle gomme, delle sospensioni e dello sterzo.»

Anche qui, alla espressione visibilmente tesa dell'ing. Gardner, l'esposizione di Ken Tyrrell è forzosamente tranquilla e sorridente. Appare evidente, anche dal procedere della conversazione, che le preoccupazioni sono accresciute dal fatto che essi sono impegnati alla ultimazione della nuova macchina; e se incertezze o fatti inspiegabili si verificano con questa, collaudata da quasi due anni, figurarsi le prospettive con una geometria dell'avantreno radicalmente nuova.

Ipotesi paradossale

Tutto sarebbe più chiaro se Stewart, Tyrrell e Gardner incolpassero le gomme delle prestazioni improvvisamente limitate; ma non lo vogliono fare ed evitano nel modo più intransigente il solo parlarne. E' una bella dimostrazione di serietà professionale, una lezione di comportamento di fronte ad una avversità, che coinvolge uno dei fattori oggi più determinanti nella «F.1». E dire che è appena necessario dare uno sguardo alla graduatoria dei tempi in prova per rendersene conto, con una evidenza mai così lampante: i cinque migliori risultati sono di concorrenti (Fittipaldi, Ickx, Regazzoni, Beltoise, Gethin) con gomme Firestone, mentre i primi con Goodyear (Amon, Hulme e Stewart) si trovano pressoché sullo stesso piano, nello spazio di tre decimi di secondo. Una situazione ulteriormente perfezionata, rispetto alle anticipazioni del

60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80
DEL	DEL	DEL	DEL	DEL	DEL	DEL	DEL	DEL	DEL	DEL	DEL	DEL	DEL	DEL	DEL	DEL	DEL	DEL	DEL	DEL
ICKX	ICKX	ICKX	ICKX	ICKX	ICKX	ICKX	ICKX	ICKX	ICKX	ICKX	ICKX	ICKX	ICKX	ICKX	ICKX	ICKX	ICKX	ICKX	ICKX	ICKX
STB	STB	STB	STB	STB	STB	STB	STB	STB	STB	STB	STB	STB	STB	STB	STB	STB	STB	STB	STB	STB
ERT	ERT	ERT	ERT	ERT	ERT	ERT	ERT	ERT	ERT	ERT	ERT	ERT	ERT	ERT	ERT	ERT	ERT	ERT	ERT	ERT
RED	RED	RED	RED	RED	RED	RED	RED	RED	RED	RED	RED	RED	RED	RED	RED	RED	RED	RED	RED	RED
AMON	AMON	AMON	AMON	AMON	AMON	AMON	AMON	AMON	AMON	AMON	AMON	AMON	AMON	AMON	AMON	AMON	AMON	AMON	AMON	AMON
DE	DE	DE	DE	DE	DE	DE	DE	DE	DE	DE	DE	DE	DE	DE	DE	DE	DE	DE	DE	DE
MAR	MAR	MAR	MAR	MAR	MAR	MAR	MAR	MAR	MAR	MAR	MAR	MAR	MAR	MAR	MAR	MAR	MAR	MAR	MAR	MAR
FIT	FIT	FIT	FIT	FIT	FIT	FIT	FIT	FIT	FIT	FIT	FIT	FIT	FIT	FIT	FIT	FIT	FIT	FIT	FIT	FIT
PET	PET	PET	PET	PET	PET	PET	PET	PET	PET	HILL	HILL	HILL	HILL	HILL	HILL	PET	WAL			
HILL	HILL	HILL	HILL	HILL	HILL	HILL	HILL	HILL	HILL	HILL	WAL	PET	PET	PET	PET	PET	WAL			
WAL	WAL	WAL	WAL	WAL	WAL	WAL	WAL	WAL	WAL	WAL	WAL	WAL	WAL	WAL	WAL	WAL	WAL			
BEU	BEU	BEU	BEU	BEU	BEU	BEU	BEU	BEU	BEU	BEU	BEU	BEU	BEU	BEU	BEU	BEU	BEU			
DALE	DALE	DALE	DALE	DALE	DALE	DALE	DALE	DALE	DALE	DALE	DALE	DALE	DALE	DALE	DALE	DALE	DALE			
LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV	LAV			
HUL	HUL	HUL	HUL	HUL	HUL	HUL	HUL	HUL	HUL	HUL	HUL	HUL	HUL	HUL	HUL	HUL	HUL			
CEV	CEV	CEV	CEV	CEV	CEV	CEV	CEV	CEV	CEV	CEV	CEV	CEV	CEV	CEV	CEV	CEV	CEV			

Questo è l'estratto della parte finale del nostro cronologico del G. P. Montecarlo. Dalla successione dei passaggi negli ultimi 6 giri si ha una discrepanza con il risultato finale ufficiale che ha visto piazzato lo scozzese al quarto posto, davanti a Redman, Amon e de Adamich mentre, a quanto risulta dal nostro conteggio, dal 74.º giro STEWART ha cominciato una parabola discendente, testa-coda a parte, dovuta al più lento procedere causa il difetto di accensione, per l'umidità, constatato (ad «orecchio») da tutti. Per noi il conteggio dei giri dei cronometristi di Montecarlo è sbagliato. Non sarà la prima e l'ultima volta che accade nelle corse. Anche se i cronometristi si dimostrano abitualmente più «inappellabili» degli arbitri di calcio.

M.T. scans

M.T. scans



non s'arrende

Jarama, solo d'un soffio più veloce, con il solo Hulme inserito fra Ickx e Fittipaldi e Stewart praticamente allo stesso livello di Amon.

Ora, dopo quanto s'è visto in corsa a Montecarlo, sotto la pioggia, la sola supposizione d'una crisi di Stewart sarebbe paradossale: il campione del mondo, partito in quarta fila (ottavo miglior tempo) era già sesto al primo giro. Le difficoltà di sorpasso le hanno viste tutti, ma dopo 17 giri Stewart era già all'attacco, al momento d'un piccolo cedimento di Amon e Fittipaldi; e, dopo una dura schermaglia con Gethin (tutte le BRM avevano migliori condizioni di utilizzazione, non solo quella di Beltoise, come detto, proporzionalmente anche di Ganley, Wisell e Marko), è piombato alle spalle delle Ferrari al 20. giro, in quarta posizione. Al 38. riusciva con gran fatica a superare Regazzoni e al 43. era nella scia di Ickx. In una giornata come quella, fra tante difficoltà, ha mostrato la più alta progressione e ha detto chiaramente di essere l'unico in grado di raggiungere Beltoise e fare praticamente quello che Ickx non ha saputo o potuto fare.

In termini di prestazioni assolute, limitate a Montecarlo in due sole giornate di prove, l'indagine procede con motori e autotelai: il Ford-Cosworth della serie 12 è lo stesso per gli uomini di punta, Fittipaldi, Hulme e Stewart. Un motore ulteriormente perfezionato, con livelli di potenza intorno ai 475 cavalli, da 10.000 a 10.750 giri, quanto basta per tener testa ai 480-490 CV della Ferrari a 13.000 giri o ai 480 CV della Matra a 12.000 giri, con prevalenza di prestazioni dove maggiormente si fanno sentire le utilizzazioni. Ma a questo riguardo non ci si lasci ingannare dalla voce

dell'albero su tre supporti: sono sempre cinque i supporti di banco; solo che, in seguito a problemi di lubrificazione (passaggio olio), s'è preferito nella nuova versione lasciarne soltanto tre nel sottocoppa, per imbullonarne gli altri due direttamente al monoblocco.

Problemi di geometrie

Resta il fattore autotelaio ed è qui che Tyrrell e Gardner riscontrano una serie di piccoli problemi, soprattutto nelle geometrie delle sospensioni, che sono restatè invariate. Nel confronto con la McLaren M19, le differenze giocano nettamente a favore di questa macchina per l'avantreno, dove si tende ad appiattare ancor più la curva della variazione di « camber » nello scuotimento. La sospensione anteriore, e soprattutto la gomma anteriore, che influenza l'assetto ed anche le condizioni di lavoro di quella posteriore, hanno dunque un ruolo così importante e valgono a spiegare i due decimi tra Hulme-McLaren e Stewart-Tyrrell, con l'aggiunta delle differenze dovute alle superiori capacità di guida riconosciute al campione del mondo; i divari addirittura delordine di un secondo al giro con le altre macchine che dispongono dei pneumatici Firestone.

D'altro canto, dopo le numerose prove e riprove di Stewart in allenamento, con le 52 anteriori e 57 posteriori, con le 51/56 e con le tenerissime 82-83, per la corsa, se non fosse sopraggiunta la pioggia, s'era scelta una combinazione unica e inattesa, con le 52 anteriori e con le 2031955 posteriori, montate su canali

CONTINUA A PAGINA 14 Enrico Benzing

Gli altri «numeri»



Howden Ganley accosta all'interno della curva del Gasometro con la sospensione posteriore destra rotta



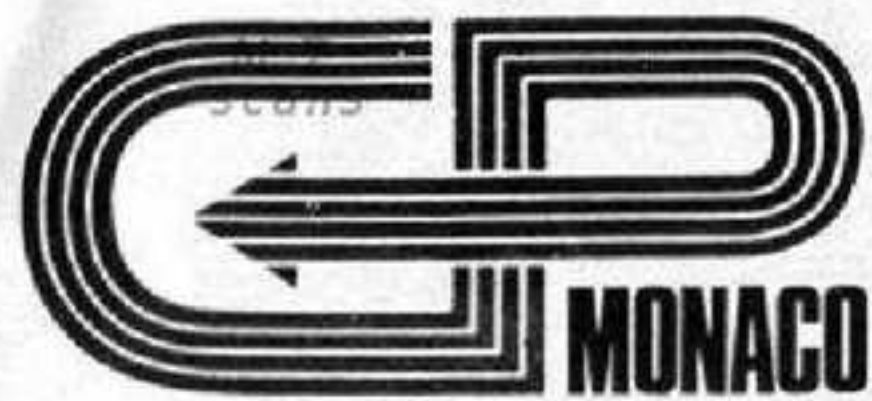
Wisell in difficoltà al solito Gasometro. Lo svedese si è poi fermato per il blocco del cambio della sua BRM



Dietro alla sopraggiungente Matra di Amon, si vede Regazzoni scendere dalla sua Ferrari dopo la « scivolata »



Lauda ha dovuto, come Peterson, lottare anche contro la sua March 721 X, la meno stabile delle F. 1 attuali



La ciambella in chicane

La Lotus John Player Special di David Walker sfreccia fuori dalla nuova chicane, delimitata da questa specie di «ciambellone» costruito in legno. I pareri dei piloti sulla nuova sistemazione sono stati assai controversi



M. F. scans

CONTINUAZ. DA PAGINA 11

da 17 pollici. Pur con le 82/83 montate sulla seconda vettura «T» di Stewart, pronta ad essere impiegata, se le condizioni atmosferiche lo consigliavano. Sarebbe stato estremamente interessante vedere quali prestazioni lo scozzese sarebbe stato capace di attuare, unico con quella combinazione di pneumatici.

E' un po' come la combinazione Firestone, dove soltanto le Surtees, a corto di motori, tentano la carta delle tenerissime B34, a favore delle generalizzate B32, con la sola variante di Regazzoni, il quale ha preferito le B34 anteriormente. Perché si continua a fare distinzione tra gomme da qualificazione e da impiego in gara, con ulteriori disorientamenti.

La prova finale è mancata e per ora sappiamo soltanto che queste gomme altamente isteretiche, per circuiti a conformazione più lenta, danno caratteristiche funzionali migliori nella soluzione proposta dalla Firestone; non sappiamo quali sviluppi avrebbero dato i diversi impieghi in gara. Ed ora i confronti rimangono aperti per le rese che si avranno sui circuiti più rapidi o di conformazione medio-veloce. Sempre in condizioni ravvicinate di prestazioni dei motori (tralasciamo per ora il caso BRM, del cui motore a Montecarlo s'è fatta di necessità virtù, data la pioggia) Ferrari e Ford-Cosworth. Tutto sarebbe stato chiarito se avessimo potuto tracciare il grafico delle velocità, come l'anno scorso; ma, nonostante le promesse, l'ing. Colombo s'è opposto, pur dopo le indicazioni forniteci da Fittipaldi e da Stewart. Proprio perché i tecnici della Ferrari (l'ing. Bussi lo dice esplicitamente) non desiderano fare confronti con le caratteristiche funzionali dei motori di un anno fa: da un lato sostenendo che le differenze sono minime; dall'altro ammettendo che i rapporti di trasmissione sono stati allungati due volte, rispetto a quelli del '71, a suon di 300 giri al colpo, e che in quinta si prendevano 12.800 giri, contro i 12.200 giri dell'anno passato. A parte tutte le considerazioni teoriche sugli errori di strumenti a lettura diretta, pur materia di studio politecnico, che conosciamo proprio quanto l'ing. Bussi. Un vero peccato, perché una precisazione a questo riguardo indicherebbe non soltanto l'entità degli ultimi progressi dei motori Ferrari, ma farebbe risaltare anche quali sono le condizioni (o i circuiti) in cui le nostre macchine avrebbero possibilità teoriche di affermazione su quelle spinte dal V8 Ford-Cosworth, che resta sempre il motore da battere.

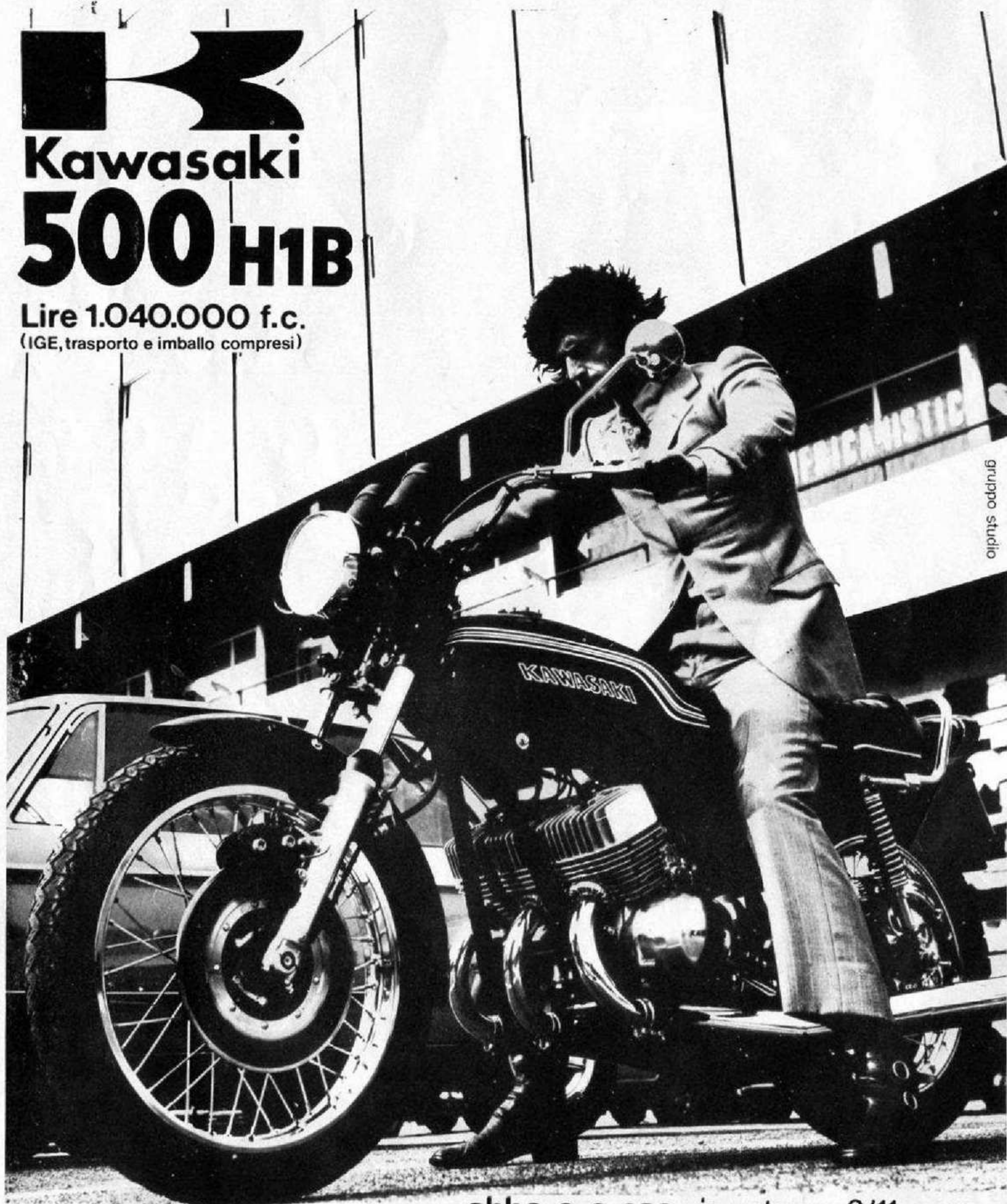
e. b.

• Non tutti gli inglesi sono «fans» di Jackie Stewart. Lo dimostra questa lettera, di un lettore di un noto settimanale inglese. «Chi è quel Jackie Stewart della F. 1, che vedo nominato oggi tanto nel vostro giornale? Non ricordo di averlo visto recentemente sui circuiti inglesi. Per lo meno, non l'ho notato alla Corsa dei Campioni, né a Silverstone al Daily Express. Forse non aveva i soldi per il viaggio o forse è un defezionista di professione, in F. 1. Mi risulta che ce ne siano alcuni, in giro. A meno che, s'intende, non parliate di quel tale che fa dei film».

M. F. scans

Kawasaki 500 H1B

Lire 1.040.000 f.c.
(IGE, trasporto e imballo compresi)



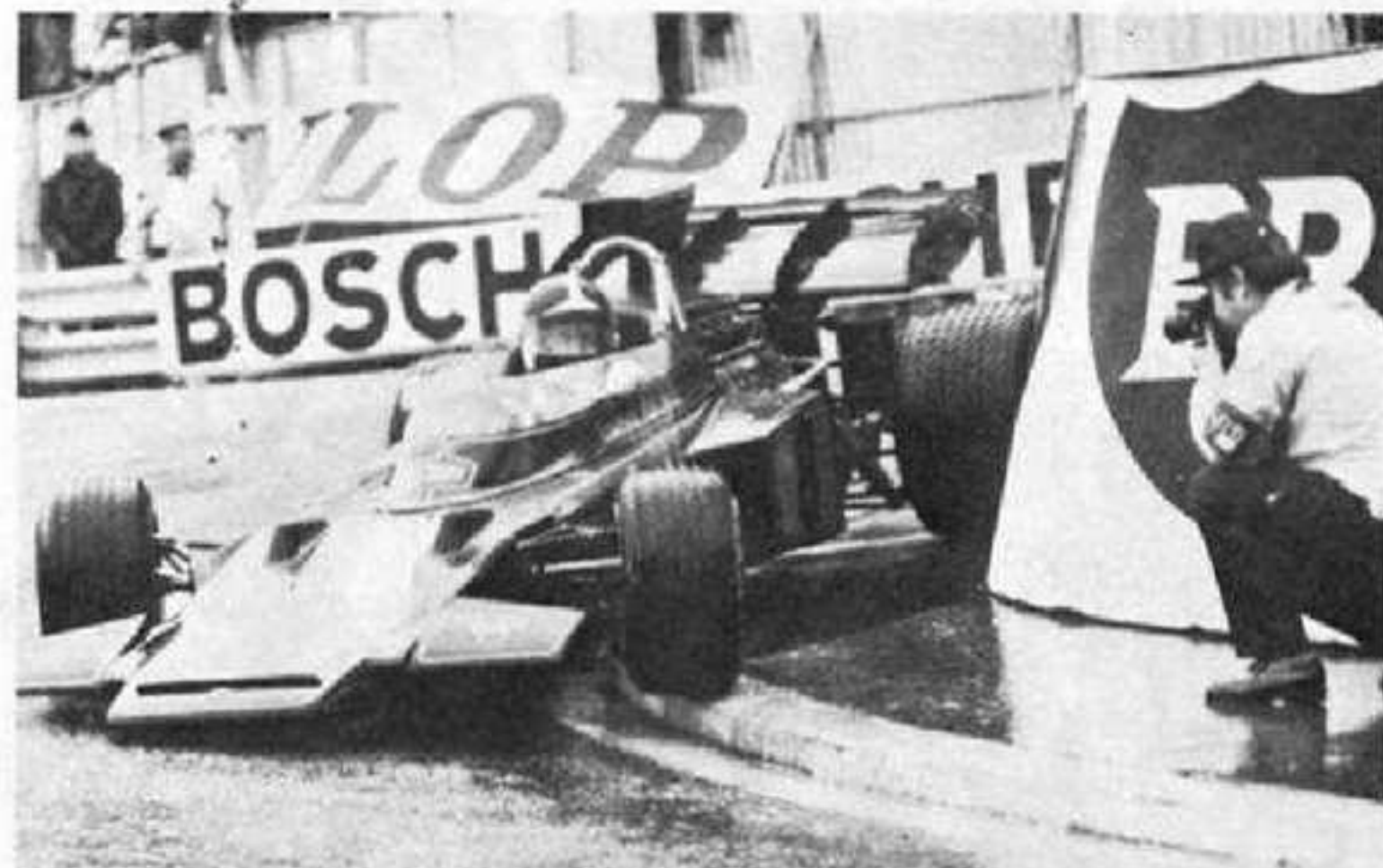
gruppo studio

M. F. scans

abbo e c. sas via petrarca 2/11-genova



Un pubblico scelto ed apparentemente distaccato segue abitualmente il Gran Premio dalla terrazza dell'Hotel de Paris. Durante le prove, svoltesi tranne che al sabato con il percorso asciutto, vediamo a sinistra Fittipaldi e Regazzoni, e qui sopra, Gethin, Hill, Hulme e Schenken



Emerson Fittipaldi prende le scorciatoie, al tornante della vecchia Stazione ferroviaria. Il brasiliano, con il suo terzo posto a Monaco, è attualmente al comando del campionato mondiale, con 19 punti



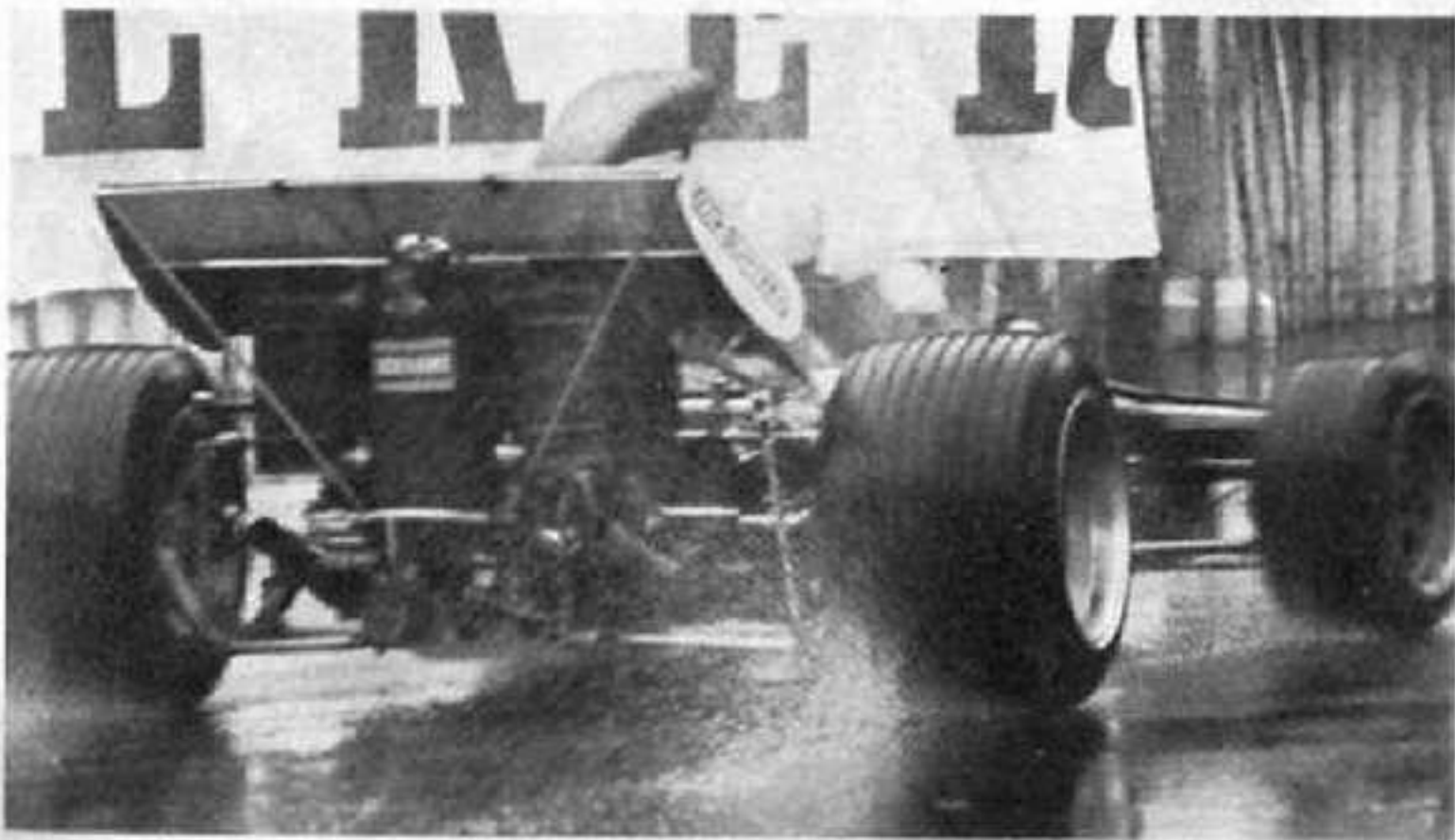
Nino Benvenuti ha l'aria perplessa, dopo il suo secondo posto nella gara delle Renault 17 TS



Ancora alla vecchia Stazione, Ickx supera la Surtees-Pagnossin di de Adamich. Il belga ha vinto circa 6 milioni e mezzo, mentre Beltoise quasi otto. Sotto, la Surtees di Schenken al gasometro



Sopra, la Ferrari di Regazzoni va a raggiungere la BRM di Wisell già fermo all'esterno del gasometro. Sotto, Vic Elford fa il semaforista alla chicane



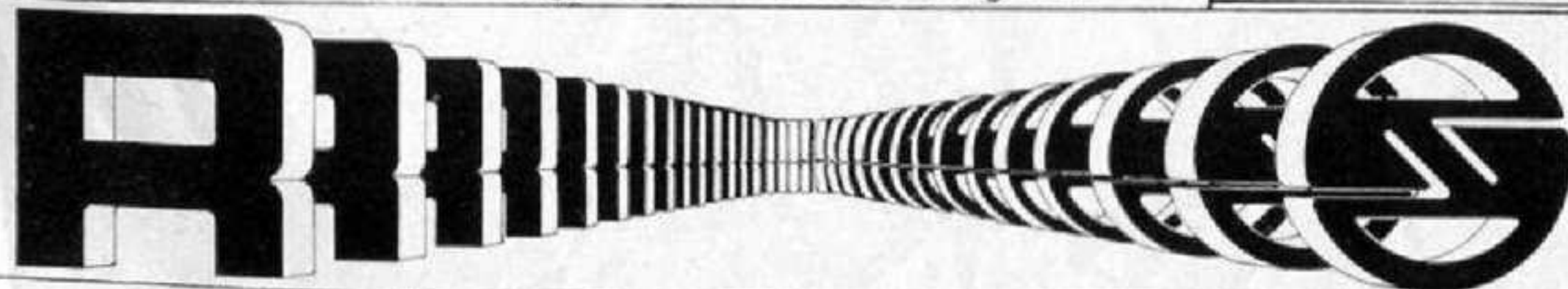
il triangolo
SPICA
e' garanzia!

CANDELE **LODGE**

AMMORTIZZATORI **allinquant**

POMPA ACQUA

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

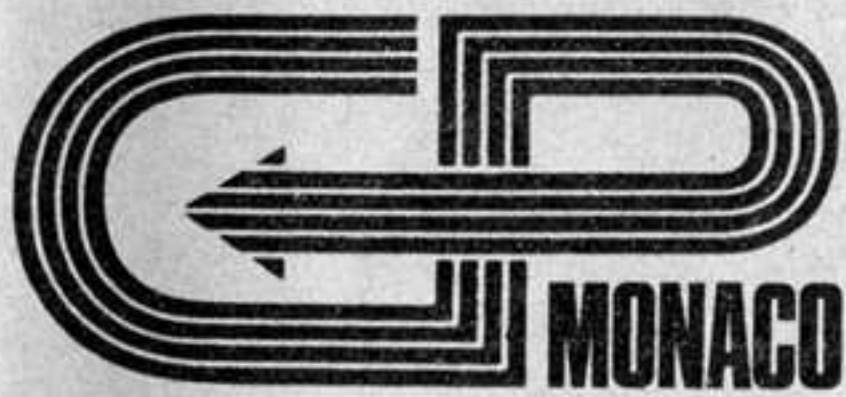


RUOTE IN
LEGA LEGGERA
2F



pubblicità ASA 400

designer riccardo vecchiati architetto T. scans



tra le quinte di Montecarlo

Si decide in Belgio la sorte TECNO con MARTINI

● C'è stato chi a Montecarlo ha visto il conte Gregorio Rossi, patron della Martini, aggirarsi insoddisfatto nella tenda bleu del « Martini Club International », piazzata al centro del doppio rettilineo nel marciapiede che una volta ospitava i boxes. Era scuro e meno socievole di altre occasioni. Ma non ha voluto dir nulla sull'assenza della Tecno F.1. Si preoccupava solo di cercare l'ing. Bocchi il cui arrivo era stato segnalato da Bologna. Qualcuno molto vicino al conte Rossi avrebbe detto: « Se i Pederzani non si presentano a Montecarlo, l'accordo con la Martini è rotto. »

Però David Yorke deve aver interposto i suoi uffici se, qualche giorno dopo il G.P. di Monaco ha dichiarato a Bruxelles, che la Tecno-Martini debutterà nel G.P. del Belgio a Nivelles, senza meno. Ma che altre divergenze esistono tra lo sponsor e i Pederzani lo si intuisce dall'altra dichiarazione del manager inglese: « Mi trovo tra l'incudine e il martello. Il conte Rossi vorrebbe che in Belgio le macchine fossero comunque due, per Galli e Bell, ma io so che i Pederzani al massimo possono presentarne una, quella che abbiamo faticato per alleggerire a 570 chili. L'altra non è competitiva. »

Che cosa vuol dire? Che se se ne presentassero due a Nivelles, il conte Rossi potrebbe ripensarci sulla rottura dell'accordo di cui si parlava a Montecarlo, altrimenti tutto è da considerare finito? Certo che è dolorosa questa vicenda Tecno. Ci sono preoccupanti analogie con le difficoltà di debutto dell'altra ambiziosa F.1 bolognese negli anni '60: l'ATS. Anche allora c'era un patron, Billi, che a un certo punto non seppe più aspettare!...

Anche i lanciapiamme per bocciare a Parigi il « serbatoio » ALFA!

Il fatto più sconcertante della conferenza stampa a Montecarlo del Presidente CSI, Principe di Metternich, è che non si è parlato assolutamente delle famose prove che la CSI si era impegnata a concludere entro aprile con i serbatoi di sicurezza proposti dall'Autodelta e osteggiatissimi da tutti i costruttori, per gelosia con la scusa del peso. (E quando diciamo tutti, intendiamo da Ferrari alla Matra, dalla Porsche agli inglesi).

Per salvare la faccia sappiamo che la CSI ha fatto svolgere queste prove e l'ultima si è conclusa a Parigi proprio qualche giorno prima di Montecarlo. Si dà il caso però che si sia effettuata con lo smaccato preciso scopo di dimostrare che la proposta Alfa Romeo non fosse valida!

Proprio il signor Treu, segretario della CSI, ha chiesto degli esperimenti che anche gli esponenti-esaminatori dell'Istituto del Fuoco di Parigi si sono chiesti perché si dovessero fare. Per esempio quello di accendere fiamme a varie altezze nel punto dove avveniva lo scoppio, per constatare il famoso effetto post-esplosione che fece Cevert lo scorso inverno a Parigi, dando fuoco con un cerino alla benzina

rimasta a bagnare il prato dopo che non si era incendiata nell'esplosione-prova effettuata in quella occasione.

Il bello è che il serbatoio Autodelta ha superato tutte le prove: anche questa dei lanciapiamme! Anzi il liquido antincendio, che non ha fatto esplodere la benzina del serbatoio, ha spento le stesse fiamme preparate come esca. Gli esaminatori dell'Istituto del Fuoco sono rimasti molto impressionati e altrettanto alcuni rappresentanti aeronautici che pensano a questo brevetto per gli aerei, almeno per quella parte di serbatoio dove rimane il carburante per l'atterraggio, che è uno dei momenti più delicati.

Ma nonostante la positività di tali risultati, il serbatoio Alfa sarà bocciato (evviva la CSAI!) perché tutti i costruttori hanno deciso così e la CSI, come ha dimostrato il servizievole signor Treu preferisce adeguarsi. E' per questo che si parla adesso, ufficialmente dell'adozione del cosiddetto serbatoio « Uniroyal » che non ha nessun altro pregio particolare rispetto a quelli in gomma finora adottati, se non di avere qualche millimetro di protezione in più!

Se ne vedono di tutti i colori nei boxes delle corse! Ha fatto sensazione anche nello spregiudicato ambiente monegasco vedere questa giovane signora sfidare calca e rumore (con tanto di bracciale) nella « gabbia-boxes » con carrozzella e... pancia di una nuova prossima maternità. Ma sarà poi vero? Perché forse non sapete che l'ultimo grido della moda femminile di Carnaby Street, sono dei cuscini di gomma da mettersi sul ventre per trasformarsi in gestante. E' quasi incredibile! Ti inventano la pillola e poi si consolano così!

La GPDA contro i rifornimenti e contro i G.P. in due «serie»

MONTECARLO - La GPDA si è riunita alla vigilia del G. P. Monaco, per discutere le proposte della CSI riguardanti le fermate per il rifornimento nei Grandi Premi. Dopo avere udito una relazione sui progressi compiuti dal Consiglio di consulenza Siffert, per la lotta contro gli incendi, con particolare riferimento alla differenza minima del rischio d'incendio fra la quantità di carburante normalmente presente e quella indicata dal regolamento CSI del 1973, la GPDA si è dichiarata contraria all'applicazione di fermate obbligatorie al box che, si ritiene, creerebbero un ulteriore e inutile rischio, soprattutto per il personale al box. Inoltre la GPDA ritiene che il denaro che dovrebbero spendere i proprietari dei circuiti per costruire le necessarie attrezzature ai boxes do-

vrebbe essere invece speso per migliorare le apparecchiature e le tecniche anti incendio, il cui costo sarebbe assai inferiore.

La GPDA ritiene anche che i costruttori dovrebbero studiare ulteriormente tutti i possibili metodi per ridurre i rischi d'incendio su ogni tipo di vettura da corsa.

Per concludere, i soci della GPDA hanno dichiarato che sono anche contrari alla proposta formulata in alternativa, e cioè che i Grandi Premi siano disputati in due o più manche, con risultato per somma dei tempi. Secondo la GPDA una prova di campionato mondiale dovrebbe essere di durata sufficiente a fornire al pubblico una manifestazione degna del nome Grand Prix, che sottoponga a dura prova vettura e pilota.

● C'erano due posti vacanti, fra gli otto di cui è formato il consiglio direttivo della GPDA, e ora li occupano JOCHEN MASS e JAMES BOT-TOMLEY. La nomina di Mass è stata decisa perché nel consiglio siano rappresentati i piloti che attualmente non gareggiano in F. 1. Quanto a Bottomley, cittadino americano che vive però a Ginevra, sarà a capo del comitato della GPDA che si occupa della lotta contro gli incendi e dei servizi medici, data la sua grande esperienza in questi campi.

● La Scuderia FILIPINETTI ha iscritto tre vetture alla 24 Ore di Le Mans. Si tratterà della decima partecipazione della squadra a questa gara. I piloti, oltre a Parkeš e a Lafosse, sono quattro svizzeri: Cheneviere, Vetsch, Pillon e Cochet.

● JODY SCHECKTER ha ottenuto il premio Springbok per le sue prestazioni in F. 3, Formula Ford e con le Escort Mexico nel 1971. Si tratta del più alto riconoscimento sud-africano, per affermazioni sportive.



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 760.000
- 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 Vallenga: 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

**Oltre i limiti delle sollecitazioni più gravose
senza cedimenti.**
Ma tutti i rischi freno BREMBO colgono
le più belle vittorie.
In queste competizioni la riprova della loro
qualità.

DISCHI FRENO BREMBO

STUDIO SALODINI



kléber corre



KLEBER CORRE per aiutare i piloti a vincere, con un Servizio Assistenza famoso sui percorsi di rally di tutto il mondo.
KLEBER CORRE per collaudare le tecniche nuove dei suoi pneumatici d'avanguardia.

pneumatici radiali V 10

Kléber

dolci international 160

COSÌ in 48 al via della 500 MIGLIA

Bobby UNSER	Olsonite Eagle-Offy	315,334
Peter REVSON	Gulf McLaren-Offy	310,417
Mark DONOHUE	Sunoco McLaren-Offy	308,040
Jerry GRANT	Mistery Eagle-Offy	304,638
Mike MOSLEY	Watson-Offy	304,398
A. J. FOYT	Coyote-Ford	304,158
Gary BETTENHAUSEN	Gulf McLaren-Offy	303,967
Gordon JOHNCOCK	McLaren-Offy	303,397
Mario ANDRETTI	Parnelli-Offy	301,939
Joe LEONARD	Samsonite-Offy	298,086
Bill VUKOVICH	Eagle-Offy	297,428
Sam POSEY	Norris Eagle-Offy	296,728
Roger McCLUSKEY	Kuzma-Offy	295,611
Al UNSER	Parnelli-Offy	295,502
Johnny RUTHERFORD	Brabham-Offy	294,885
George SNIDER	Coyote-Ford	292,666
Swede SAVAGE	Eagle-Offy	292,458
Art POLLARD	Lola STP-Ford	292,297

Steve KRISLOFF	King-Offy	291,987
Lloyd RUBY	Atlanta-Ford	291,958
Mel KENYON	Coyote-Ford	291,914
Jim HURTUBISE	Coyote-Ford	291,371
Carl WILLIAMS	Eagle-Offy	290,435
Dick SIMON	Lola-Ford	290,363
Sam SESSION	Lola-Ford	290,349
Salt WALTHER	Eagle-Offy	289,929
Danny ZIMMERMAN	Van Eating-Offy	289,735
Jim CARUTHERS	Eagle-Offy	289,534
John MARTIN	Brabham-Offy	289,059
John MAHLER	Harbor Fuel-Offy	288,725
Mike HISS	STP Eagle-Offy	288,096
Lee KUNZMAN	Buick Special-Offy	286,871
Cale YARBOROUGH	Coyote-Ford	286,757

● Granatelli deve scegliere il pilota che sostituirà Art Pollard infortunatosi durante le prove, pertanto la macchina partirà dall'ultima posizione.
● A Bobby Unser vanno 20 mila dollari per aver vinto la prima posizione di partenza e 6 mila dollari donati dalla Coca Cola. Partenti 24 Offenhauser (Offy) e 9 Ford.

Il campione del mondo spiega perchè resta spettatore

Fa paura a STEWART l'escalation-velocità



Un minuto per MALLOY

INDIANAPOLIS - Jim Malloy ha detto addio al mondo delle quattro ruote. Al suo mondo nel quale viveva da 17 anni, apparendo e scomparendo dai primi piani in un'altalena quasi beffarda.

«Dopo tutti questi anni sulla pista, dopo aver provato quasi tutte le categorie, credo di meritare un po' di gloria, un po' di dolce che soltanto Indianapolis sa donare.» Ci disse a Trenton, prima di partire con la blu Thermo King Eagle con la quale è andato incontro alla morte, che l'attendeva alla curva Ovest, dove anche Art Pollard ha compiuto una raccapricciante carambola e dove Steve Krisiloff ha distrutto, anche lui, la nuova vettura STP senza peraltro riportare danni fisici. Malloy passa alla storia col numero 59. Tanti ne sono morti durante i 56 anni di brivido sul catino indavolato dell'Indiana. Trentacinque piloti, 14 meccanici, nove spettatori ed un addetto alla pista.

Nel 1968, Malloy era stato il «rookie» più veloce qualificandosi alla media di 165.032 miglia, nel 1969 fu undicesimo, l'anno scorso finì quarto.

Nelle prove aveva sfiorato 188 miglia orarie, ma per cause ancora imprecisate — si parla di folate di vento fortissimo, altri dicono olio sulla pista, ma gli «officials» lo negano — lunedì scorso urtava due volte il muretto, piroettava violentemente e la macchina finiva in fiamme, diventando un ammasso di ferri. In quel groviglio c'era Jimmy. Lo hanno potuto estrarre soltanto mezz'ora dopo usando, per la prima volta, una morsa pneumatica. Il braccio destro frantumato, le gambe spezzate, una diecina di pezzi di ferro acuminati infilati nel corpo del veterano dell'automobilismo americano che lascia la moglie e tre bambini.

«Era il pilota più semplice e cordiale che io abbia mai incontrato» ha commentato Dan Gurney. «Gli affidai la macchina la prima volta perché aveva bisogno di guadagnarsi il pane. Poi, il posto d'onore nella scuderia se l'era guadagnato con serietà» ha detto Grant King, costruttore e padrone della vettura. Malloy cominciò a praticare lo sport giocando al base-ball e football nella sua città natale Columbus nel Nebraska e cominciò ad interessarsi dell'automobilismo quando frequentava l'università del Colorado. Sabato prossimo, prima del via, i 350 mila spettatori e piloti osserveranno un minuto di raccoglimento. E' il meno che il mondo sportivo possa fare per onorare la fine di un valoroso e coraggioso pilota.

a. m.

INDIANAPOLIS - Malgrado il vento soffiasse fortissimo in senso laterale alla pista, le qualifiche di sabato hanno offerto un quadro generale molto indicativo. Questa visione ha letteralmente confuso il campione del mondo di Formula 1 Jackie Stewart il quale ad «AUTOSPRINT» ha dato le sue impressioni.

«Vorrei dire, innanzitutto, che il decesso di Jim Malloy ha lasciato un profondo rimpianto. Quando un pilota giunge al traguardo della morte, le parole non bastano, specie se questi è un vecchio amico, fa il tuo stesso mestiere e lascia figli. Purtroppo questo è il grande neo delle corse automobilistiche che non potremo mai cancellare.

«In genere non sono mai rimasto sorpreso dalle alte velocità, perché ho sempre creduto che prima o poi qualcuno salta fuori con una velocità superiore alla tua, ma non avrei mai creduto al margine spettacolare che Indy offre quest'anno.

«La velocità di Bobby Unser è incredibile. Questo è l'anno della tecnologia, dell'aerodinamica elevati al millesimo. Tuttavia bisogna aggiungere che il 1972 è il grande anno dei piloti americani, i quali pur ottenendo maggior forza nei motori guidano in maniera ammirevole. La velocità, insomma non li rende dei cow-boy, ho notato un senso di sicurezza, di precisione degni della più alta ammirazione. Se si osservano le tabelle di marcia si nota che la prima volta la media fu di 100,500 miglia orarie. Nel 1932 si passò a 117, nel 1942 ci fu la guerra mondiale, il 1950 vide salire la velocità a 138 e nel 1962 si passò a 150 miglia, ovvero vi fu uno scatto di 12 miglia in appena dieci anni e nelle prove di quest'anno si è giunti a 195 miglia, ossia 45 miglia orarie in più.

«Le confesso che come guidatore sono alquanto confuso. Ripeto,

io guardo sempre per una maggiore velocità, ma nel contempo sono preoccupato perché questa "speed" va un po' troppo in alto. Del resto la pista è la medesima, il responso fisico dei piloti può raggiungere soltanto un dato limite e le cinture di protezione, in questo caso non sono sufficienti. Se un pilota cozza contro il muro a quella velocità, c'è poco da sperare, poiché la forza è al di là della resistenza umana.

«Sono d'accordo nell'ammettere

che il progresso non lo si può arrestare, in questo caso la velocità ha esagerato un po'»

— Ma lei crede che guidare un bolide moderno è molto più sicuro di quelli passati?

«Sino ad un certo punto. Si sono registrate varie piroette, ma non si è mai visto urtare direttamente il muro a questa velocità. Questa è la mia grande paura che mi frena di scendere ad Indy dove vorrei tornare a correre e vincere, perché Indianapolis nono-

stante tutto è un richiamo imperioso per tutti.

«Vede, un conto è piroettare e sfiorare il muro delle 150 miglia orarie ed altro è compiere la medesima scivolata a 210 miglia, e questo credo sia l'unica preoccupazione dei piloti.»

— Alla TV abbiamo visto anche lei scivolare in curva a Monaco. Considera grandi le differenze tra Indy ed una gara di Formula?

«A Monaco ho corso la gara più scivolosa e bagnata della mia carriera. Le condizioni erano praticamente impossibili. C'è una grande differenza tra le due corse, ma la similarità rimane. In ambedue i casi si deve guidare la macchina con delicatezza, precisione senza strafare.»

Del «superteam» Andretti-Unser-Leonard che può dire?

Il campione del mondo che aveva parlato bene di quasi tutti i piloti che correranno sabato prossimo ha detto: «Su Giorgio Bignotti hanno posto troppa responsabilità. La macchina è nuova e Unser, Leonard e... Andretti non saranno in grado di imporre la loro volontà. Io ammiro moltissimo invece Lloyd Ruby, un veterano sfortunato, ma grande guidatore al quale affiderei ciecamente la mia macchina.»

l. m.

● In casa Granatelli la velocità è nel sangue. Dopo la botta di Art Pollard con la nuova Lola STP, che è andata demolita completamente ed il pilota s'è fratturato la gamba, per i Granatelli il cielo di Indy s'era fatto più scuro. Ma un'idea è balenata nella mente di Vincent: «Ritattiamo la vecchia Eagle che i Granatelli hanno acquistato. Ormai ci siamo e vale la pena tentare. In 48 ore la vecchia vettura rosso arancione è entrata in pista ed il «rookie» Mike Hiss è riuscito a qualificarsi nelle prove di sabato, riaprendo la porta della speranza ai fratelli di Chicago.

«Cerca di restare nel gruppo ed abbi pazienza. Alla fine di 500 miglia molte cose possono accadere», ha detto Vincent ad Hiss.

BOBBY favorito record

INDIANAPOLIS - «Speed» è la parola d'ordine di questa 56. edizione di Indianapolis. Velocità che tutte le macchine hanno ottenuto e sfruttato allo estremo. In questi giorni, l'incidente capitato a Jim Malloy, rimasto gravemente ferito e la sua vettura completamente demolita nel violento cozzo e il bis di Art Pollard, con la nuovissima Lola di Andy Granatelli nel medesimo punto e quello del «rookie» Jerry Karl, fortunatamente uscito illeso, ha fatto parlare ancora di più della velocità. Dan Gurney, lo «chef» del «king» della velocità: Bobby Unser, ha detto ad AUTOSPRINT il suo punto di vista: «L'aerodinamica è indubbiamente il fattore principale di questa "speed". Con la maggiore aderenza al suolo, la macchina può superare le 175 miglia senza sforzo. Ma l'aerodinamica non è il solo coefficiente. L'alettone posteriore allargato di oltre dieci centimetri, alzato di 12 centimetri col permesso della USAC offre una tale aderenza al suolo che la macchina non vibra affatto.»

Effettivamente quest'anno le macchine hanno subito un rivoluzionamento nel disegno e la Eagle di Gurney, la Viceroy Parnelly, la Manta, la McLaren e le altre sono la dimostrazione lampante di tale rivoluzione.

«A questo — dice Gurney — va aggiunto l'aumento della potenza del motore. Chi aiuta ad aumentare la "speed", sono anche le gomme. La Goodyear quest'anno ha preparato le "slick Indy" che usano anche le stock car, le quali offrono una maggiore presa e quindi trazione superiore, evitano gli slittamenti e reggono benissimo alle alte velocità.»

— Allora tutto è superlativo, quest'anno. Ma credi che le 33 vetture giungeranno tutte al traguardo?

«Dubito. L'aumento di potenza del motore — che costano da 20 a 30 mila dollari ciascuno — il più delle volte finisce per far rompere; infatti durante le prove di qualifica ben 34 motori si sono spaccati per un motivo o l'altro.»

Dan Gurney è fiducioso che stavolta Bobby Unser ce la farà.

«Bobby è riuscito a stracciare tutti i primati precedenti. Durante i quattro giri di qualifica ha girato alla media di 195.940 miglia all'ora, 17,224 miglia superiori alla media di Revson dello scorso anno (178.696) voglio vedere chi saprà reggere alla corsa impetuosa della mia aquila sibilante.»

— Chi vincerà allora?

«Spero sia Bobby, temo la "superteam" che darà filo da torcere a tutti, compresi i piloti della McLaren.»

INDIANAPOLIS,
la città
dell'Indiana si
è già agghindata
a festa, folla
indescrivibile,
ingorghi spaventosi,
centinaia
di agenti dell'ordine,
hotel zeppi
sino all'inverosimile.

INDY 72

a trecento

INDY vive una volta
l'anno. Si può dire
che abbia 56 anni:
quelli che sono
passati da quando
l'unico italiano
Dario Resta
riuscì ad inserire
il suo nome
nell'albo d'oro
della 500 Miglia.



Il musetto mobile della Parnelli-Offy di Al Unser



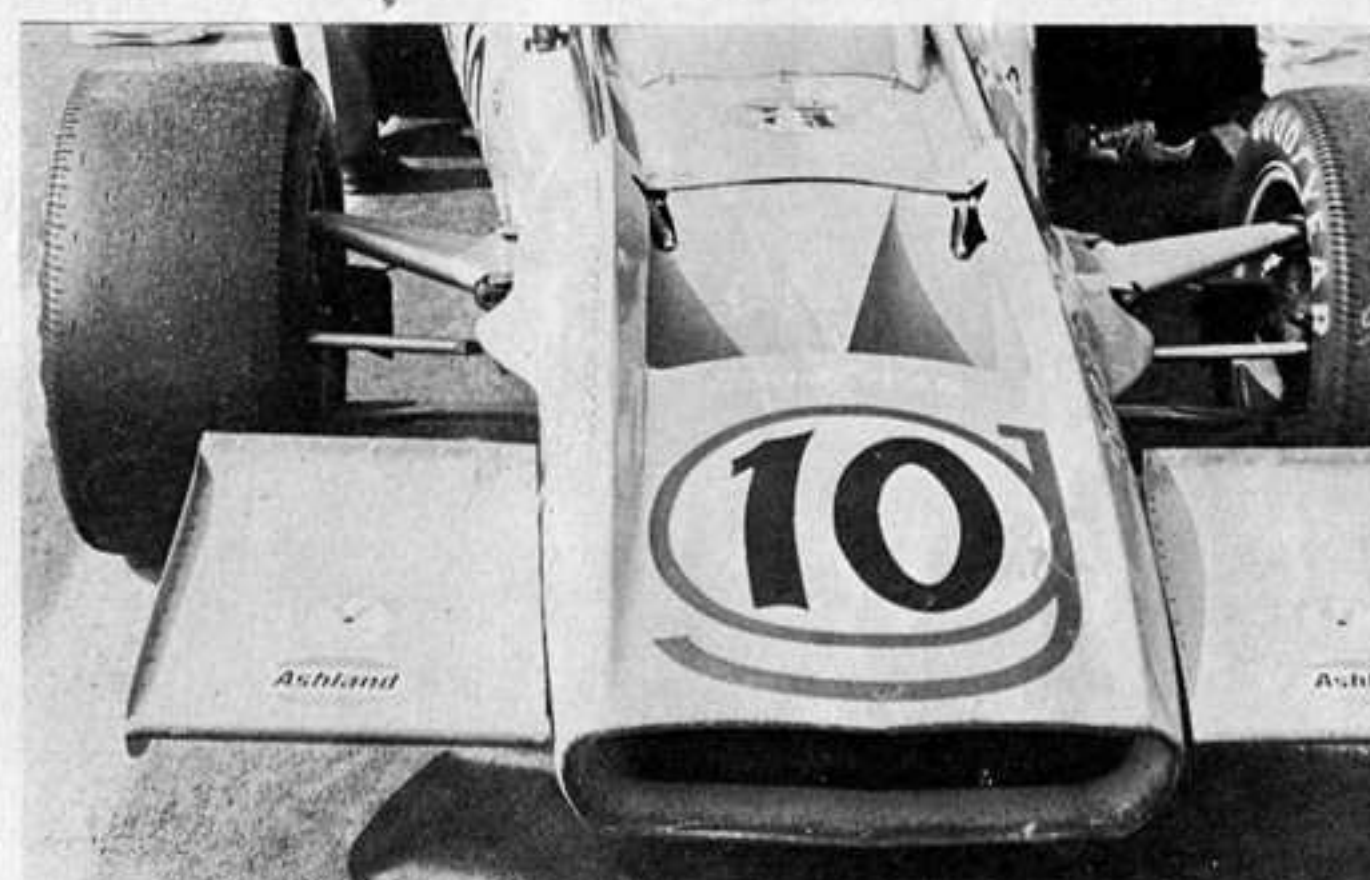
La Eagle-Offy Olsonite che è stata provata da Swede Savage



Ritocchi alle sospensioni per la Termo-King di Malloy



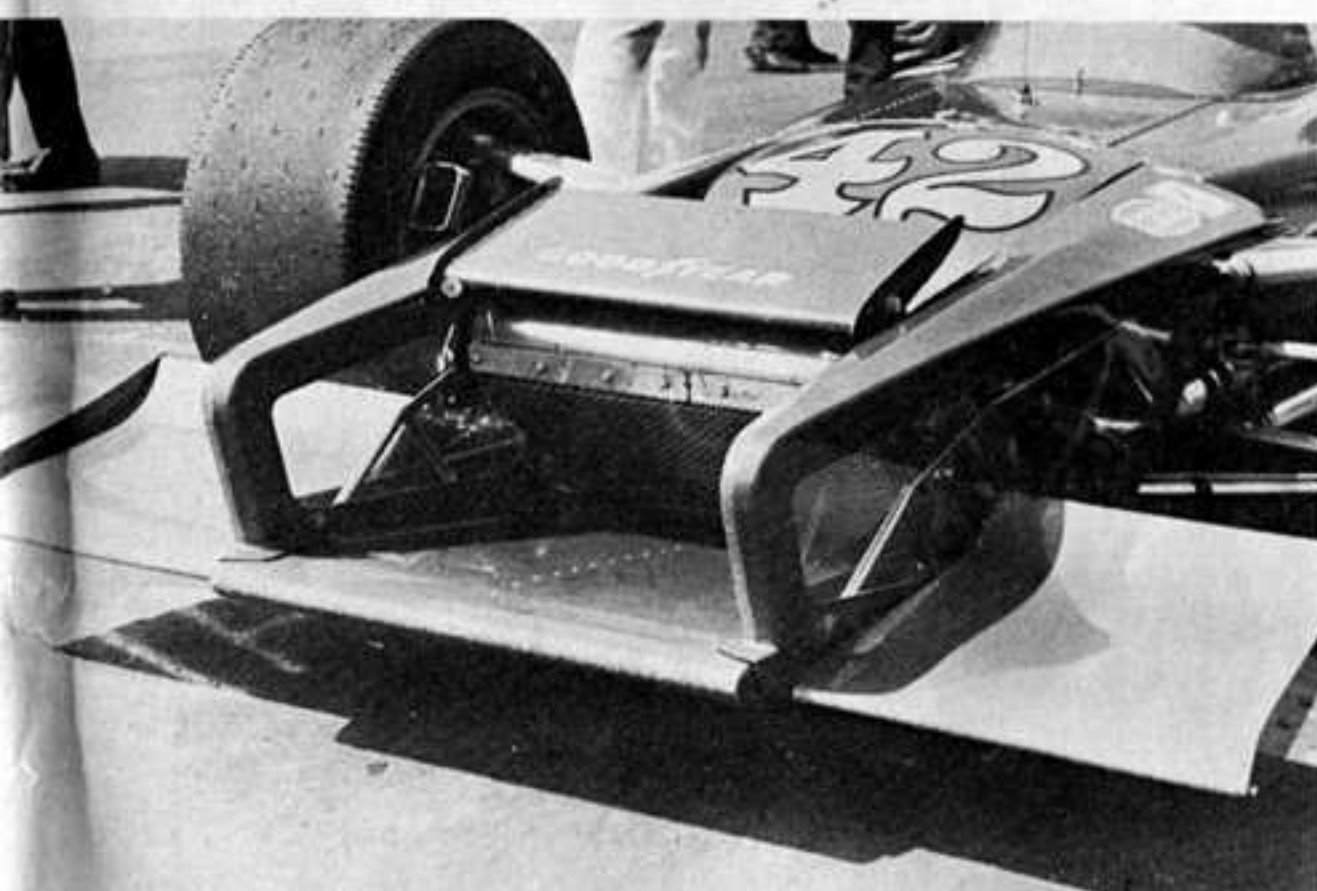
La Sunoco-McLaren messa a punto da Roger Penske



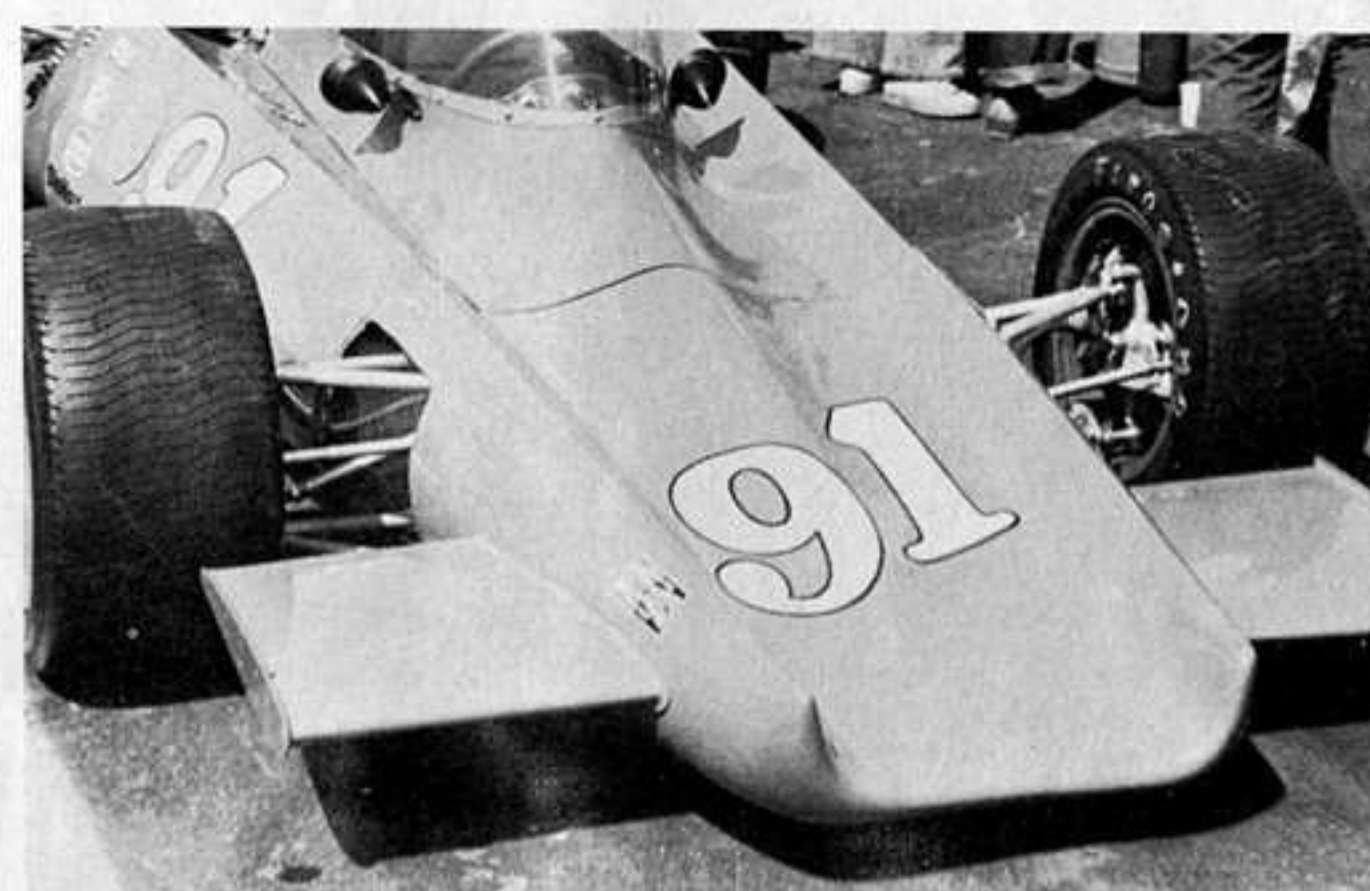
Un'altra Eagle-Offenhauser è quella di Wally Dellenback



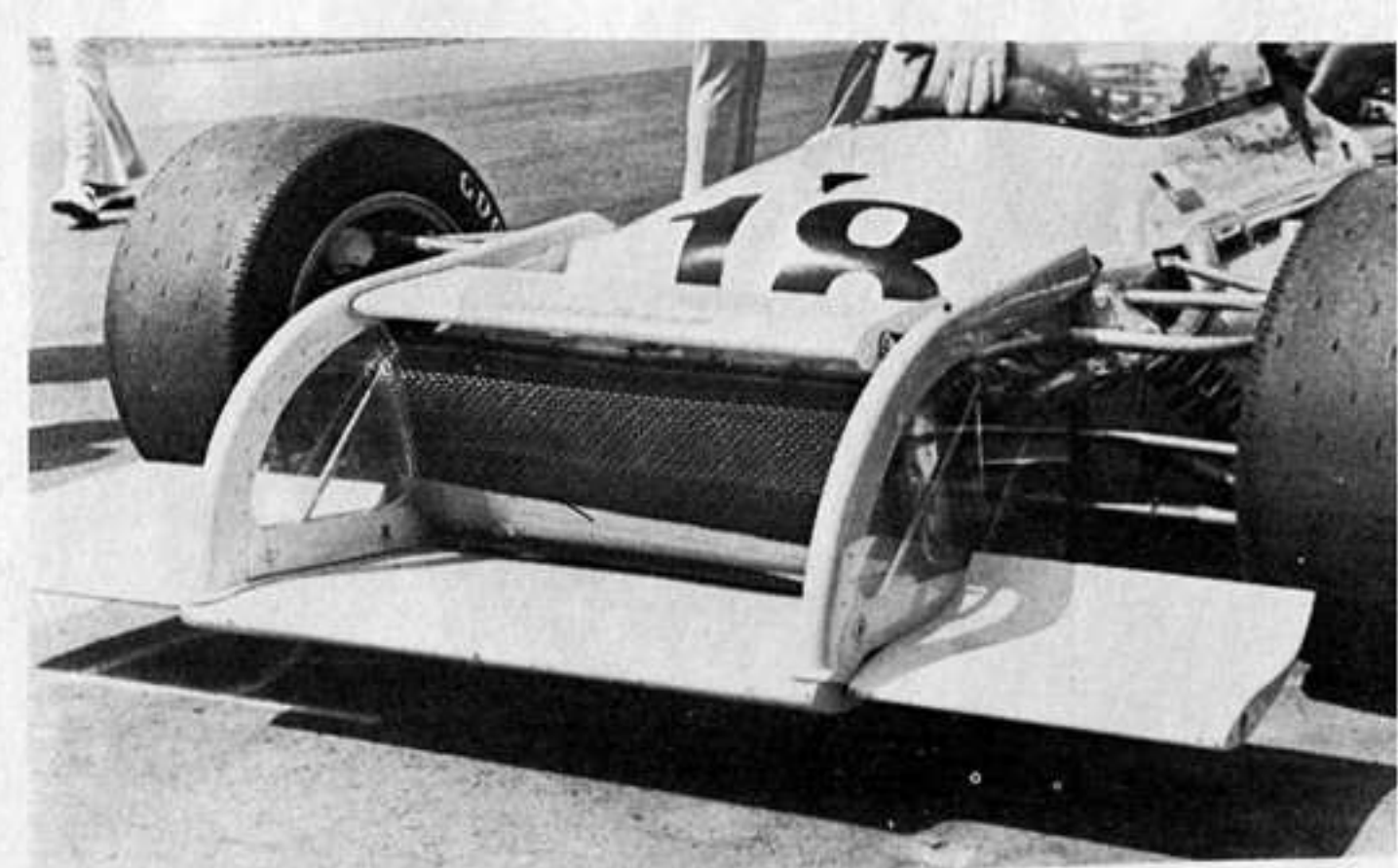
Una delle poche Ford, una Lola, l'avrà Dick Simon



Lo strano muso della Eagle-Offy di Dan Gurney



Il nuovo frontale della King-Offenhauser di George Snider



La Eagle di Johnny Rutherford, velocissimo a Trenton

INDIANAPOLIS - Saranno 300 mila gli appassionati che assisteranno alla «corsa regina» giunta alla sua 56.ma edizione, che ha già rotto nelle qualificazioni il muro dei 300 all'ora (di media sul giro). Ci saranno le «drummettes», gli attori, i vecchi campioni del volante, governatori, astronauti che faranno da cornice alla spettacolare «500 miglia» non priva di sbandate paurose, corollario abituale di questa manifestazione che quest'anno si presenta ricca di novità e più ricca nel monte premi.

Ai 300 mila dollari che vanno al vincitore bisogna aggiungere il premio di cento dollari per giro per il pilota che passa in testa. Le case costruttrici e di equipaggiamenti pagheranno mille dollari per ogni decalcomania che apparirà

sulla macchina vincitrice, una casa cinematografica di Hollywood è pronta a girare un film sulla vita del trionfatore e via di questo passo.

Detto della montagna dei dollari guardiamo ai protagonisti che le daranno la scalata. Il 1972 passerà alla storia come l'anno della rivoluzione nel mondo delle quattro ruote americane.

Aerodinamica, supercompressione di motori, presenza compatta dei motori Offenhauser, la casa più attiva in questo settore che ha finito per cancellare il nome Ford, specie dopo il ritiro ufficiale dalle gare della ditta di Detroit.

«Se le luci gialle (che impongono ai piloti un ritmo ridottissimo perché la pista è imperfetta) non saranno

accese frequentemente (e ciò significherà che non vi sono incidenti, perdite di olio sulla pista, o imperfezioni tecniche) allora la media di quest'anno non avrà eguali». E' Dan Gurney che parla, il veterano del volante, oggi costruttore. La sua «Eagle» è affidata a Bobby Unser, il più ricco possessore di primati non solo sulla pista di Indy, ma di quelle di Ontario, Trenton, Phoenix ecc. «Se tutto andrà come si spera, la mia «Aquila», stavolta tornerà in California cingendosi dell'alloro di Indianapolis».

Gurney è fermamente convinto che vincere una «500 miglia» del Memorial day equivale ad un titolo mondiale.

CONTINUA A PAGINA 38 Lino Manocchia

INDY 72

CONTINUAZ. DA PAGINA 35

« Su questo catino — dice Dan — si provano la bravura, la decisione, la resistenza, l'occhio, la classe del pilota che in coppia con un mezzo superlativo può conquistare non solo quel monte premi favoloso, ma apre le porte al futuro, al successo ».

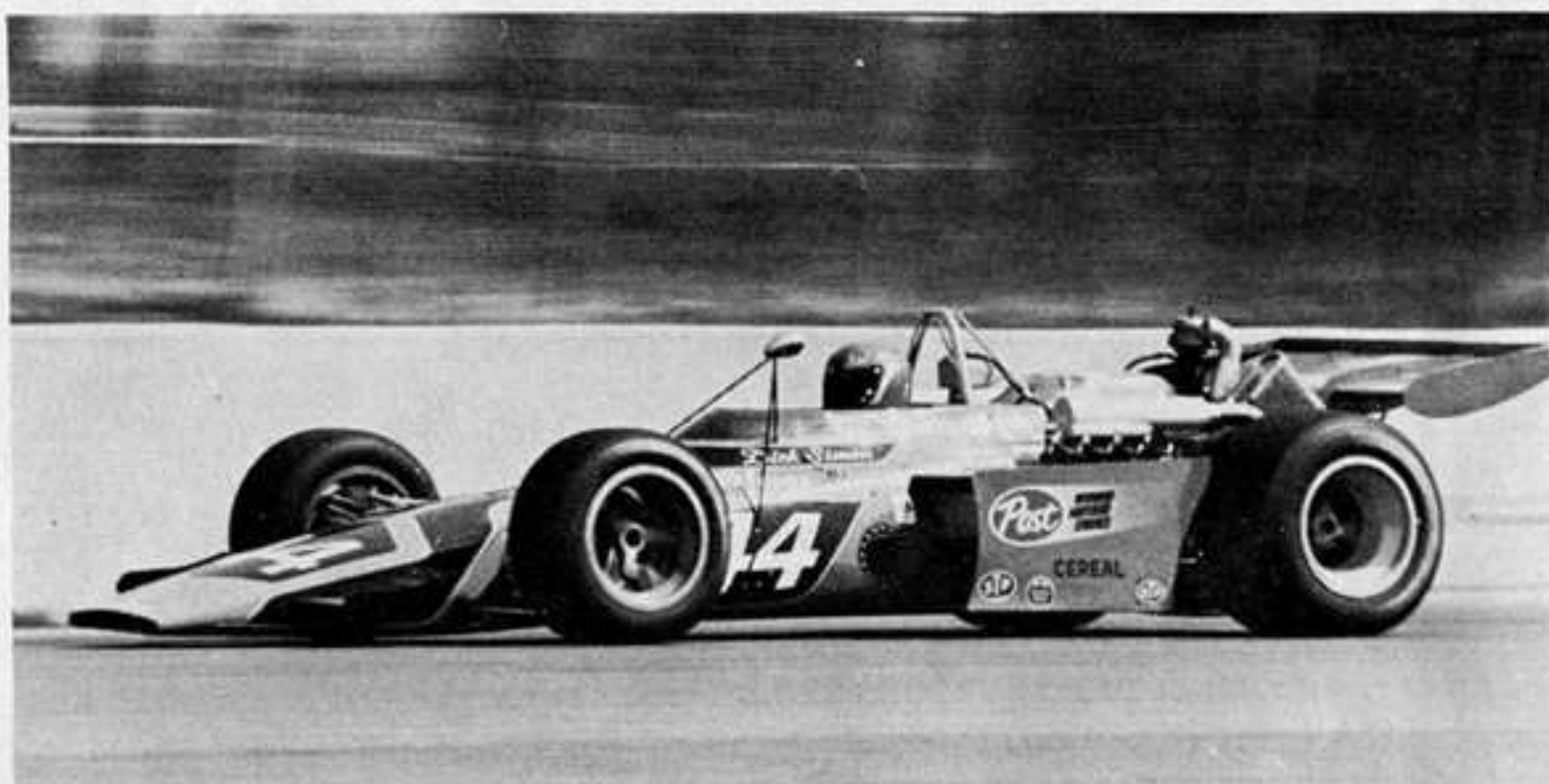
Ad insidiare Bobby Unser, quest'anno saranno in parecchi. Apriamo col nome di Mario Andretti. L'asso di Nazareth che conquistò la prima «Indy» per Mario Granatelli nel 1969, lo scorso anno guidò la nuovissima McNamara costruita apposta per Indianapolis con dimensioni e geometrie particolari; ma quella macchina fu un vero incubo per Mario che allo scadere del contratto con il connazionale miliardario di Chicago, abbandonò la STP per passare alla scuderia Parnelli Jones in coppia con Al Unser e col vincitore del campionato americano 1971 Joe, Leonard.

Per poter conquistare l'edizione in corso, Parnelli ha ingaggiato Maurice Phillippe, il noto progettista inglese il quale ha realizzato un mezzo rivoluzionario. In pratica il bolide dagli alettoni inclinati a 45 gradi ha risposto bene durante le prove, ma sin dalla 200 miglia di Trenton le sospensioni frontali hanno impegnato George Bignotti il quale ora si dice soddisfatto perché « tutto è OK ».

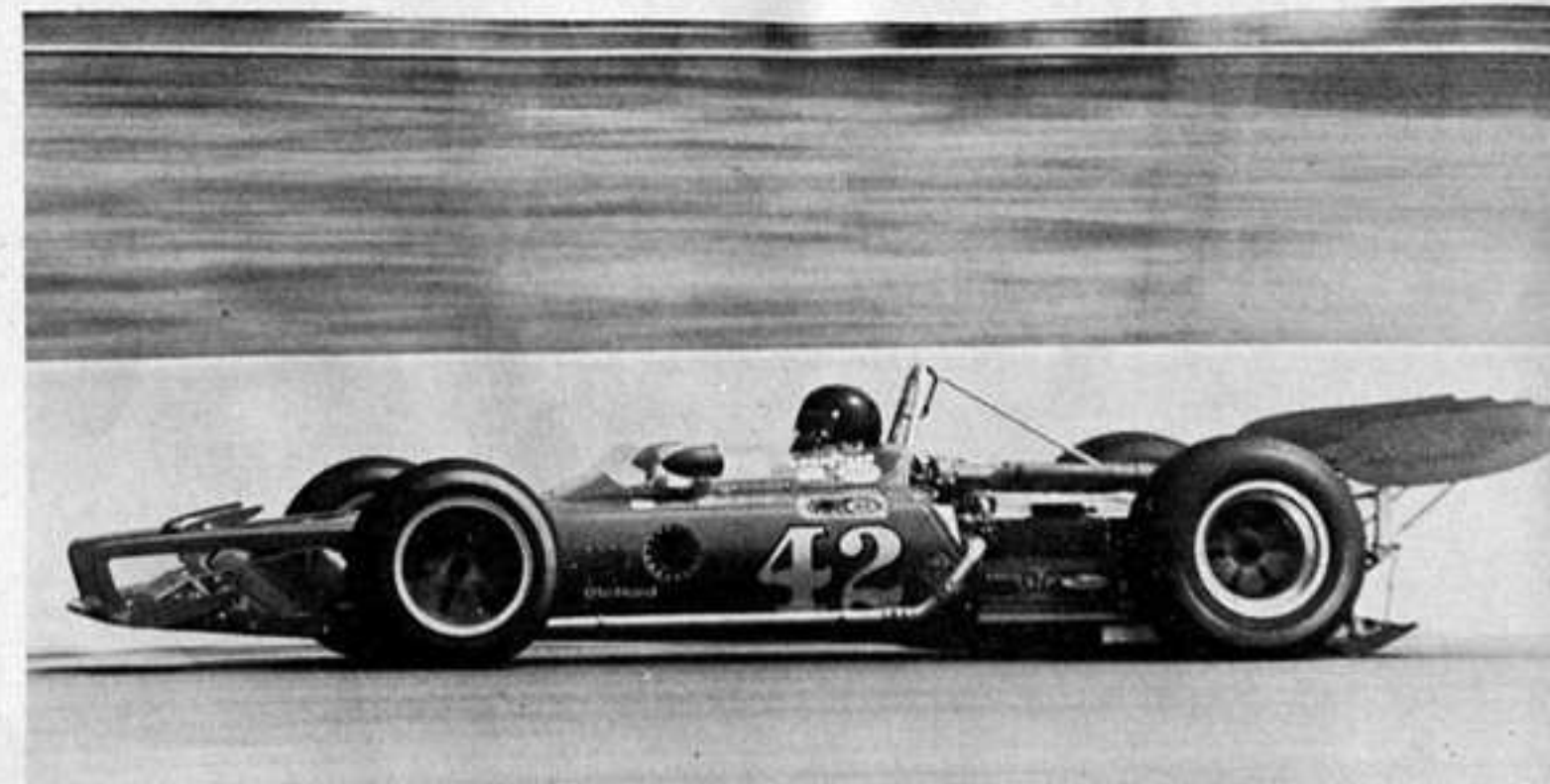
La sospensione frontale è aggiustabile in tre maniere: soffice, media e dura. Il molleggiamento, insomma, può essere adeguato alle esigenze del pilota ma in certi casi danneggia la macchina, come è avvenuto ad Al Unser e come è accaduto a Leonard, a Trenton.

« Il problema non è la velocità. Sui rettilinei posso forzare sino a 210 miglia orarie, quello che mi dà pensiero è la resistenza, del resto — dice Mario Andretti — sono 500 miglia corse a velocità mozzafiato. »

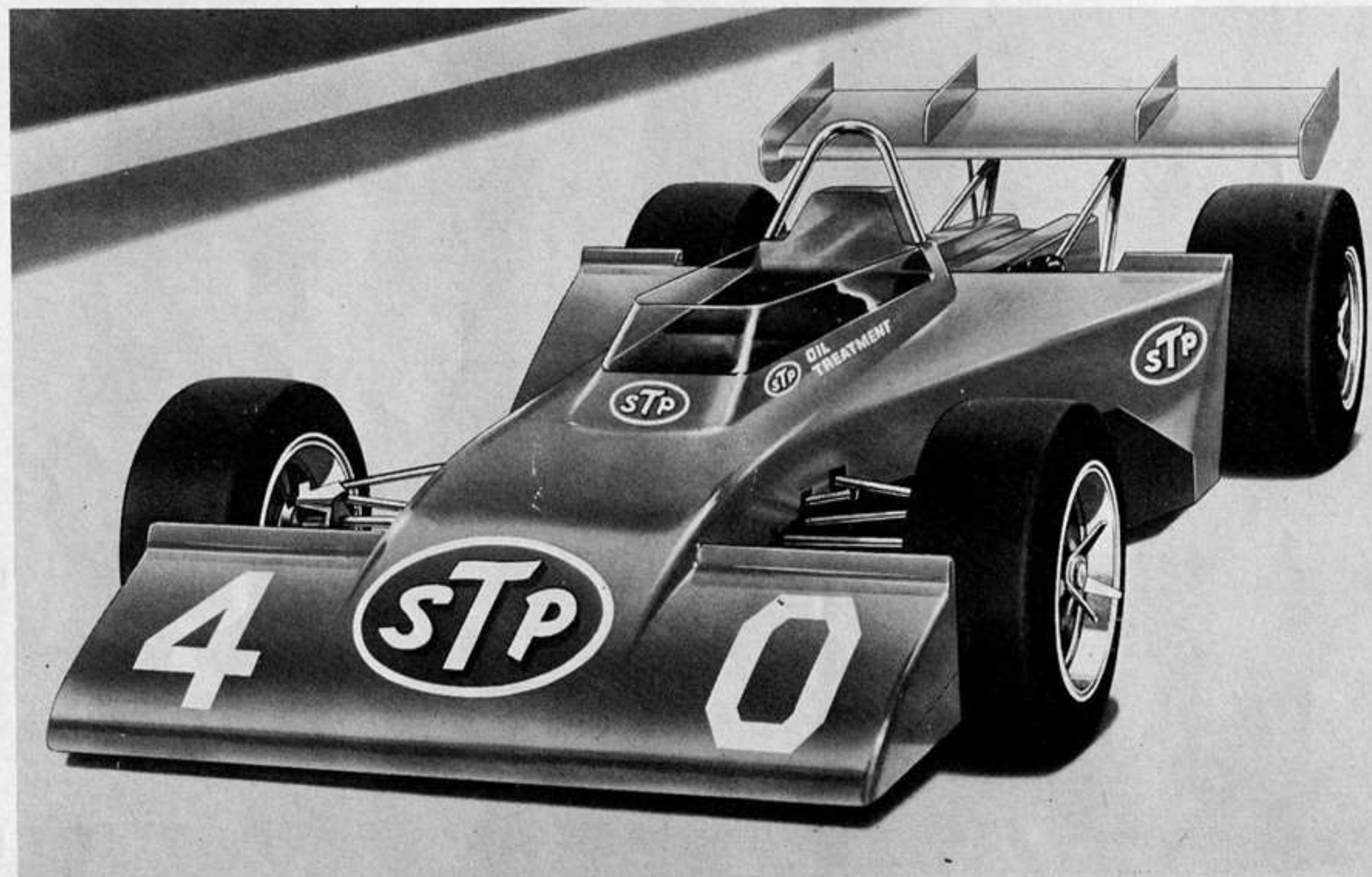
Resisterà, dunque, la nuovissima



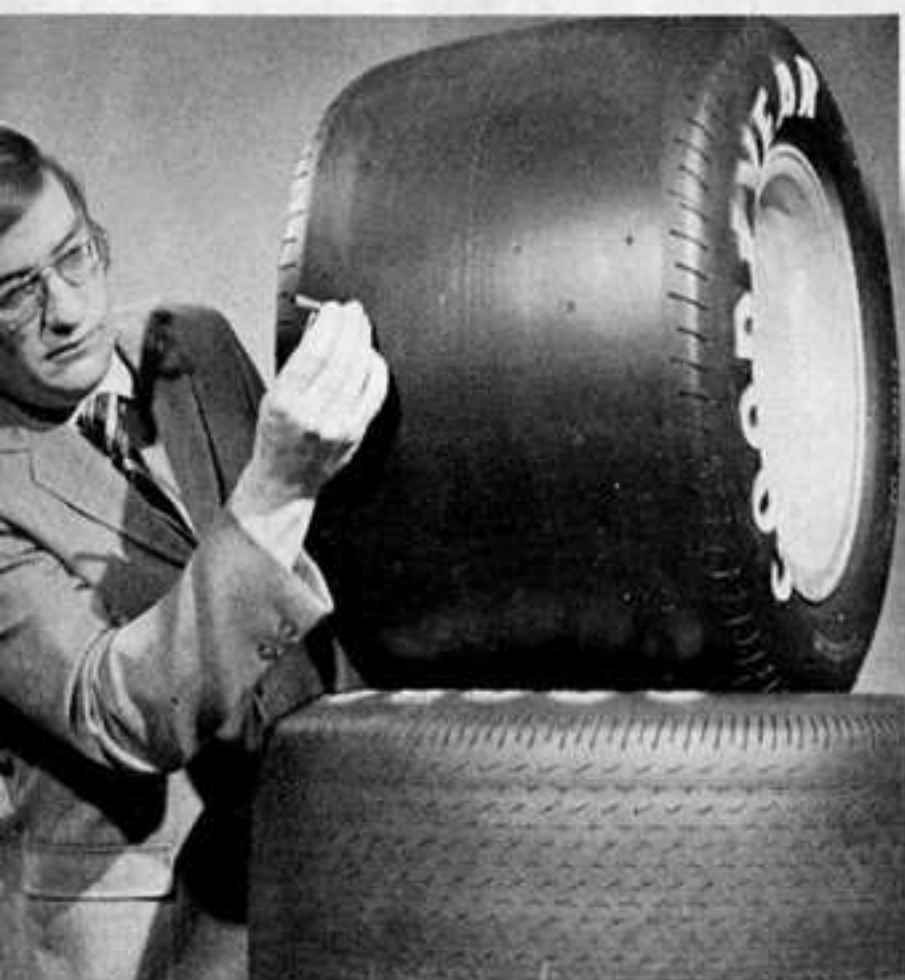
Dick Simon piloterà una Lola, l'unica forse con motore Ford 8 V. E' patrocinata da una ditta di cereali, molto impegnata nelle corse



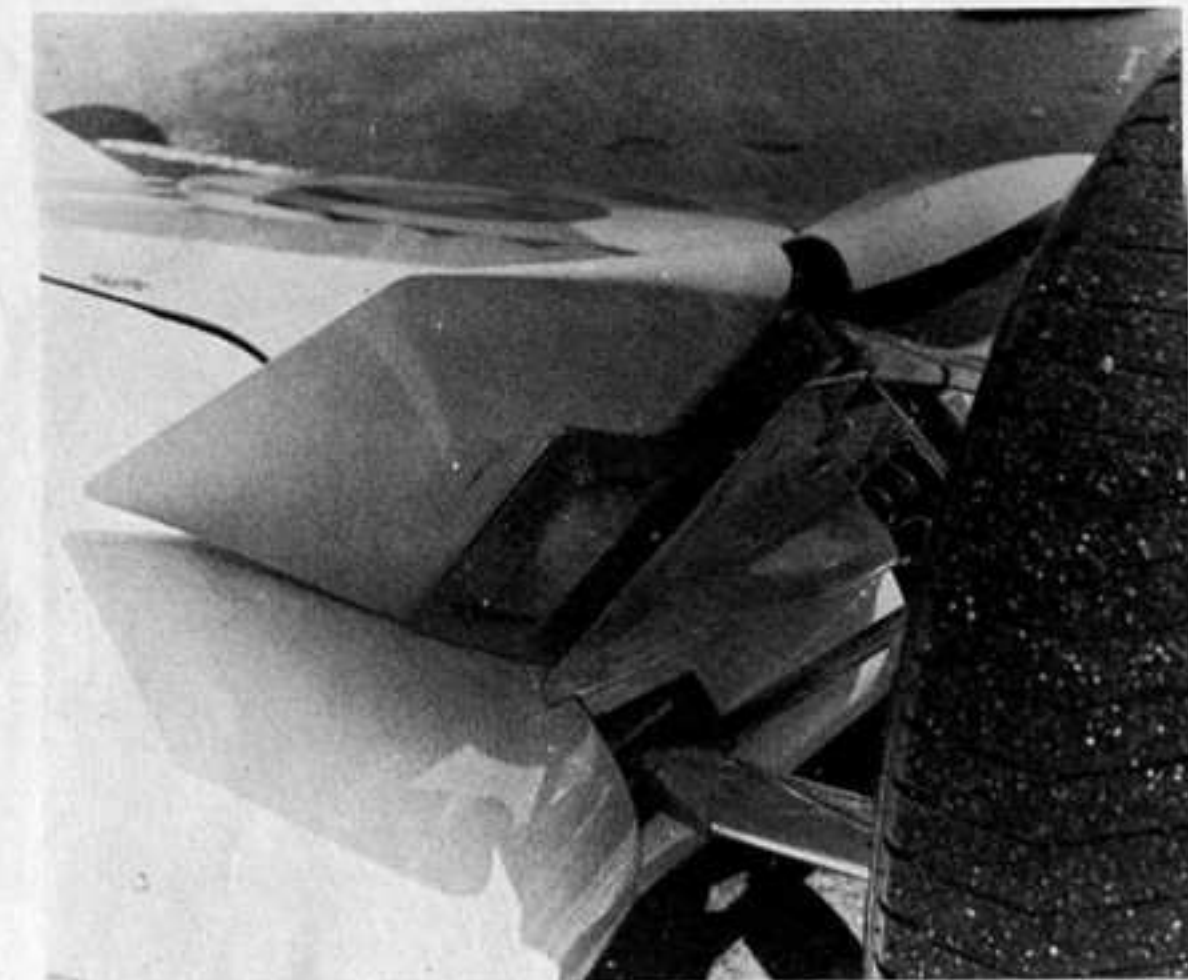
Savage ha collaudato questa Eagle con un muso piuttosto singolare: davanti ha come due respingenti, e ai lati due appendici



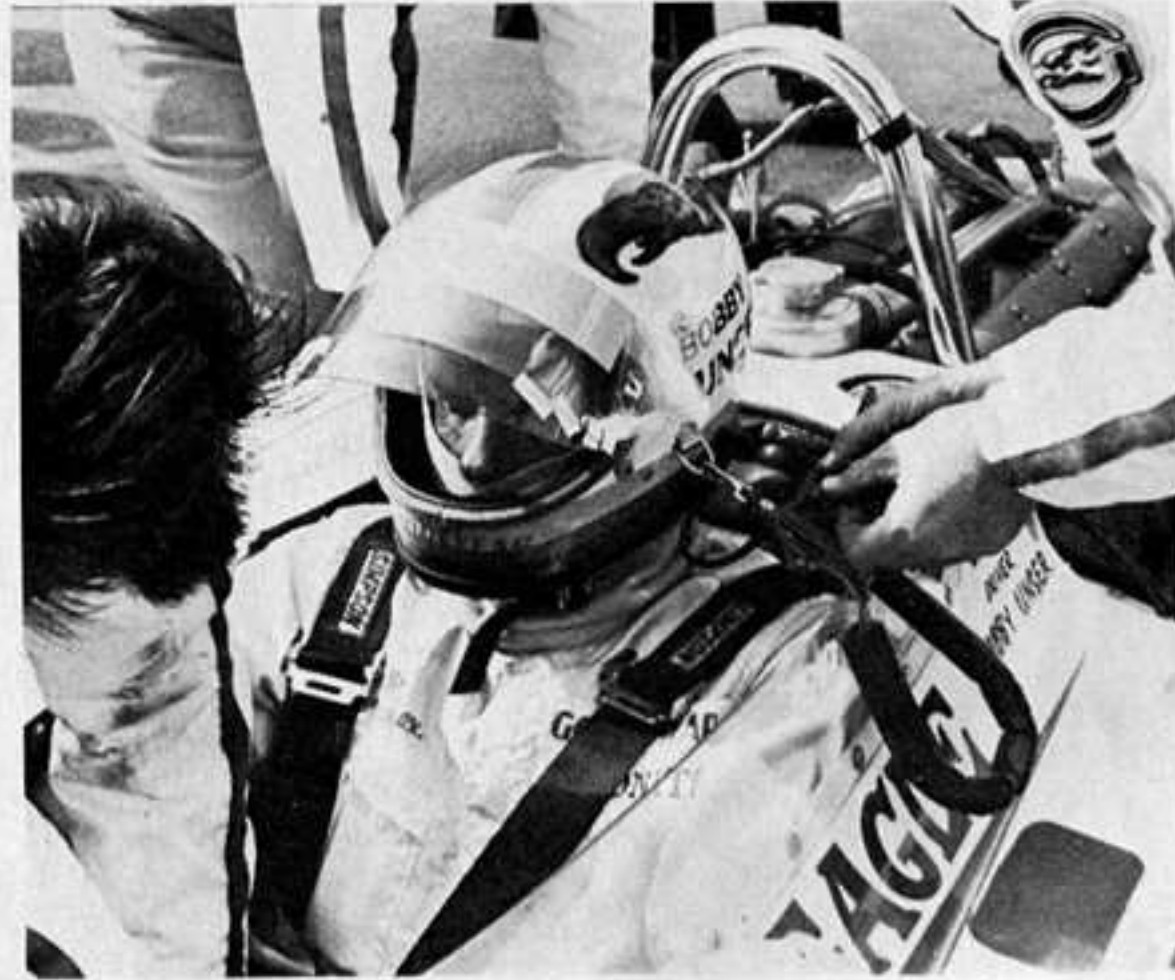
In questo disegno la prefigurazione di quella che dovrebbe essere la prossima formula Indy finanziata da Andy Granatelli, per il suo rosso team STP. L'aerodinamica prende sempre più piede ad Indy



In alto, il nuovo pneumatico Goodyear per Indianapolis comparato a quello 1971. E' largo 15"



In questo particolare della sospensione anteriore destra della Parnelli progettata da Phillippe, si nota uno degli alettoncini anteriori mobili. A destra, Bobby Unser sarà il pilota ufficiale della Eagle-Offy. Collaudando le nuove Goodyear Indy a profilo liscio, in aprile ha raggiunto i 305 di media sul giro



« creatura » di Phillippe? Se sì, Mario appare come uno dei tre candidati al trionfo. Parnelli Jones ha ingaggiato super-Mario perché sa di poter contare sulla sua « performance », bravura e decisione.

Quest'anno, nei box di Parnelli non vi sarà confusione. Ciascun pilota — e macchina — disporrà di una « crew » personale e Mario ha portato con sé, dalla STP, il fido Jim McGee che sa i desideri di Mario e conosce il bolide come le sue tasche.

George Bignotti sarà il « supervisore » insieme a Parnelli Jones che ha assunto il compito di « radio-segnalatore » ad onde corte.

Al Unser, famoso quanto il fratello Bobby e Joe Leonard non sono nuovi del mestiere. In complesso la Parnelli Jones ha un « team » superlativo oltre ad una supermacchina che lasciano sperare.

La McLaren « official » con Gordon Johncock e Peter Revson, a bordo di due « rimodernate » McLaren sono le avversarie da osservare. Ai due piloti si affiancano Mark Donohue e Gary Bettenhausen con le McLaren Sunoco di Roger Penske che ha allargato la carreggiata frontale ed ha mo-

dificato leggermente le sospensioni, male principale della scorsa stagione e confermato a Phoenix quando il biondo ingegnere schizzò fuori pista per la rottura del « wish bone » destro.

Art Pollard, fedele alla sua « Car wash special », ha abbandonato per affiancarsi ad Andy Granatelli che ha acquistato una nuova Lola-Novì giunta ad Indy con un certo ritardo, ma sottoposta alle cure necessarie dal capo meccanico Vincent Granatelli.

L'anno dei « turbo »

A.J. Foyt, che ha deciso di abbandonare le corse USAC, forte dei soldi messi sul fuoco dalla ITT Corp. (la corporazione dei telex) ha preparato un « mostro » che potrebbe offrire sorprese. Gli altri concorrenti — 33 in tutto — scendono in lizza con macchine dai muscoli completamente ritoccati, con scocche più moderne e leggere e dai motori turbocompressi, come del resto in generale.

Indy, quest'anno è tutta turbocompressa. E' finito il periodo dei motori ad alimentazione normale. Su 33

partenti 30 macchine avranno motori 4 cilindri in linea Offenhauser doppio albero a cammes in testa. Il motore della casa « Drake » di Los Angeles è dotato di 4 valvole per cilindro, alimentato ad iniezione con turbo compressore e fornisce circa 650 CV a 9000 giri.

Tutte le macchine, viste in pista hanno offerto una estesa varietà di soluzioni aerodinamiche, qualcuna veramente curiosa.

Bobby Unser è secondo la maggioranza il favorito a prescindere dai tempi ottenuti durante le prove di qualificazione. La sua macchina è stata provata e riprovata, almeno in quattro gare diverse, da Milwaukee a Phoenix, a Trenton (due volte) dallo scorso anno ad oggi. Al favorito di obbligo — anche lo scorso anno era favorito — si accoppiano Mario Andretti, Al Unser trionfatore della passata edizione e Joe Leonard.

Tuttavia è pressoché impossibile predire chi potrà spuntarla. Sono trascorsi quasi 60 anni da quando le prime macchine sfrecciavano alla velocità di 75 miglia orarie. Oggi si toccano punte medie di 185 miglia, l'aerodinamica è in rivoluzione, i

motori possono rendere di più, e la tecnica ha contribuito a sviluppare questa velocità altissima.

« Se rovesciate gli spoilers, se abbassate gli alettoni questi cunei possono volare », mi diceva Mario Andretti al termine di una prova.

Bobby Unser ha usato, sia in alcune prove prima di Indy che nei test sull'ovale dell'Indiana, un tipo di gomme « slick operator », (tipo di miscela molto soffice, quasi simile a quella usata dalle « dragster ») che la Goodyear ha preparato per il pilota di Albuquerque. Ma Dan Gurney ha preferito montare le normali poiché « dovrebbero essere cambiate troppo di frequente ed ogni sosta costerebbe uno o due giri. »

L'addio di GABELICH

Il grande assente sarà il campione del mondo della velocità terrestre: Gary Gabelich che aveva ottenuto di guidare un bolide di una ditta californiana. Due settimane fa, mentre correva in una batteria per « drag » in Tustin, (California) la sua « fun-

ANDRETTI diventerà costruttore?

INDIANAPOLIS — Tutti speravano, questa volta, di poter salutare il cavallino rampante in veste ufficiale, ma l'attesa è andata delusa. « Se avrete pazienza, dice George Bignotti, nel 1973, forse vedrete il bolide più bello e poderoso di tutti i tempi. Ferrari ci ha promesso un motore superlativo, e noi costruiremo il modello più eclatante. »

Dunque, per quest'anno nulla da fare. Semmai dovremo consolarci con una eventuale vittoria di Mario Andretti, che sarebbe il coronamento di una carriera ormai carica di allori.

« Non si è mai sazi di Indianapolis », afferma Mariuccio. « Indianapolis è bella e nuova ed affascinante come una donna, la prima volta. Un bis non ci starebbe male. »

Tra le tante indiscrezioni sentite qui ad Indianapolis la più sensazionale ci è sembrata quella riguardante appunto il pilota di Nazareth. « Se tutto andrà bene — avrebbe detto Andretti — tra un paio di anni costruirò anche io il mio bolide, come Dan Gurney, naturalmente con... l'incentivo Ferrari. »

Voci o realtà di domani? Staremo a vedere. Intanto Mario risponde con un sorriso mefistofelico che è tutta una promessa.

Cosa ci si può attendere più da un pilota che da una categoria all'altra è passato trionfalmente? A Mario ormai le somme lo interessano relativamente. Tutto fa brodo, d'accordo, ma a Mario ora preme stabilire che oltre ad essere stato il superpilota potrebbe diventare il grande costruttore.

Ditte pronte a collaborare con Mario non ne mancano. Dollari in banca ve ne sono a fiumi, conoscenza meccanica più che perfetta — Mario cominciò ad avvitare bulloni e smontare carburatori nel garage dello zio, in Nazareth —, per cui la voce non potrebbe che diventare realtà.

ny car », un mostro « station wagon », ha urtato il guard rail capovolgendosi. Gary riportava la frattura del braccio destro, della gamba sinistra e il tacco sinistro rimaneva stritolato. Il chirurgo doveva infine cucire la sua mano destra che si era staccata letteralmente dall'avambraccio. Probabilmente per il detentore del record di velocità (622,407 miglia orarie) con il « Blue Flame » la carriera automobilistica è finita.

Il ricco milionario J. Agajanian affiderà il suo nuovo bolide « Agajanian Eagle » a Mike Mosley che a Trenton con un modello mezzo vecchio ed arrugginito tenne testa per circa metà della corsa.

Nella capitale del brivido, del rumore, del colore, tutto è pronto, qualsiasi altra descrizione apparirebbe inutile. Quando si parla di 300 mila spettatori, di un milione di dollari di premi, di velocità che sfiorano le 180 miglia di media, di organizzazione impeccabile, non si può fare a meno di usare gli aggettivi superlativi. Perché, in fondo, Indy è tutta un superlativo assoluto. Bisogna vederla per crederci.

I. m.

INDIANAPOLIS - La 500 Miglia d'Indianapolis — la gara più ricca del mondo — vide lo scorso anno le nuovissime Gulf McLaren a cuneo sbriciolare l'opposizione con incredibili velocità di qualificazione, aumentando di circa sedici orari i vecchi records dello Speedway. Le McLaren Offenhauser M16A erano pilotate da Donohue, che ha infranto per la prima volta la barriera dei 290 orari, e dal pilota ufficiale della Gulf, Revson, che ottenne la posizione al palo. In gara le cose non andarono altrettanto bene, però Donohue condusse per 66 giri, finché gli si ruppe la trasmissione, e Revson ebbe problemi di maneggevolezza, pur portando la vettura a un ottimo secondo posto.

Più tardi, nella stagione, le McLaren si dimostrarono le più veloci nelle gare del campionato USAC e Donohue vinse la Schaefer 500, al nuovo circuito di Pocono. Purtroppo le velocità nelle prove di qualificazione non fruttano quattrini e nelle gare vere e proprie le Gulf McLaren furono spesso perseguitate dalla iella e da problemi minori, che le tennero lontane dalle classifiche. Per la Indy 1972 il progettista capo, il trentacinquenne Gordon Coppuck, ha presentato una versione migliorata e aggiornata del cuneo, la McLaren M16B. Delle vetture nuove, dice:

«La nostra meta è consistita nel migliorare una vettura che ha già dimostrato le sue doti in corsa; anche se superficialmente la M16B somiglia

La nota tecnica sulle monoposto edizione

INDY 72

Per non decollare più lente in rettilineo (ma più veloci in curva)

portanza che si può applicare...

«Nel novembre scorso provavamo una delle vetture ufficiali all'Ontario, pilota Donohue. Mark è molto bravo nello svolgere prove, sa dire esattamente le condizioni della vettura e dalla sua descrizione noi possiamo poi passare ad apportare varie migliorie. Alla conclusione, ottenemmo deportanza sufficiente perché Mark potesse girare su tutto lo Speedway a tavoletta, ma non andava bene e i tempi sul giro erano più lenti, semplicemente perché gli alettoni creavano un eccesso di resistenza all'aria in rettilineo, cosicché perdevano quanto si era guadagnato in curva. C'è un limite netto, alla deportanza che si può provocare...».

Il team Gulf McLaren aveva dunque le idee molto chiare, sul da farsi perché la ottima vettura del 1971 fosse altrettanto soddisfacente nel 1972. Gordon mirava a migliorarne la stabilità e l'ha quindi allargata; per mantenere il rapporto carreggiata-passo, che nel 1971 era parso ideale, ha aumentato il passo, aggiungendo alettoni più grandi e portando la vettura alla lunghezza massima consentita. Sono stati montati freni migliori, si sono apportati altri mutamenti di dettaglio, come, per esempio, pannelli di carrozzeria più leggeri. Il telaio è simile in forma e struttura a quello della M16A, anche se vi sono stati mutamenti per semplificare la manutenzione.

Il motore quattro cilindri Offenhauser con compressore, di 2650 cc



Il bellissimo profilo della McLaren M16B, la nuova versione della McLaren che impressionò tutti nella 500 miglia dello scorso anno. La piloteranno Peter Revson e Mark Donohue, con molte ambizioni

molto a quelle che l'hanno preceduta in effetti è più larga, più lunga e molto diversa in certi punti nascosti. Per le modifiche che abbiamo incorporato avevamo preparato centodieci disegni di particolari, senza contare numerosi altri mutamenti di minore entità, adottati senza nuovi disegni. Fra i cambiamenti più importanti, l'adozione di freni a disco con fori trasversali, simili a quelli che usammo l'anno scorso nella Can-Am, però con pinze Lockheed. Le M16B dovrebbero essere più veloci, fermarsi più rapidamente e dimostrarsi più stabili delle vetture 1971».

I problemi che presenta la pista d'Indianapolis sono molto speciali e costruire vetture che abbiano successo su questo circuito è completamente diverso dal costruirle per far fronte ai problemi ritenuti comuni nelle corse tipo europeo. La McLaren andò per la prima volta a Indy nel 1970, con le M15, e Coppuck ricorda: «Quando andammo a Indy per la prima volta, tutti dissero che non ci sarebbero occorsi freni perché nessuno li usava. Montammo piccoli freni, ma scoprimmo ben presto che avremmo girato più rapidamente montandone di più grandi. Il fatto è che, con una vettura fondamentalmente poco stabile, se ci si montano sopra freni grandi e se si utilizzano con energia, la macchina sfugge al pilota e in curva non si può tenerla sotto controllo. Poiché, nella maggioranza, a quell'epoca le vetture Indy erano piuttosto instabili, tutti pensavano di non avere bisogno di grandi freni!»

«Le nostre vetture erano assolutamente stabili e potevano quindi usare freni più grandi e migliori, dai

quali traemmo molto vantaggio. Ancora più vero con la M16A dell'anno scorso, e speriamo che lo sarà ancora di più con la M16B. Usiamo anche Goodyear a profilo basso, ma forse dovremo sostituirli con altri a profilo alto perché, naturalmente, la Goodyear produce il tipo di pneumatico più richiesto. In questo momento si direbbe che la maggioranza delle squadre voglia pneumatici a profilo alto, fatto che parrebbe compensare le deficienze nelle loro sospensioni...»

Una delle inconsuete caratteristiche dell'attuale gruppo di vetture Indy, comprese le nuove McLaren, è il fatto che sono in realtà più lente sui rettilineo di quanto lo fossero nei passati anni. «Nel 1970 le M15 facevano 330-340 sui rettilineo e 250-270 nelle curve. L'anno scorso la M16A raggiungeva soltanto 310 sul rettilineo, segnando però a 270-290 in curva; quest'anno prevediamo che le M16B gireranno ai 320 sui rettilineo e attorno ai 290 in curva. Il motivo consiste nel fatto che l'aerodinamica svolge un ruolo molto speciale nelle corse sullo Speedway e la McLaren più larga di quest'anno, con alettoni più grandi, produce maggior resistenza all'aria lungo i rettilineo, e ciò limita la sua velocità massima. Questa resistenza va però di pari passo con una maggiore deportanza e questo dà alla vettura grande stabilità e aderenza, che le consentono di superare le quattro curve a 90 gradi più velocemente di quanto facesse la vettura del 1970. S'immette più velocemente sui rettilineo e quindi i tempi sul giro si abbassano, anche se in effetti la velocità massima è minore. C'è però un limite, alla de-

è simile a quelli usati nel 1970-71, però è stato modificato e messo a punto dalla divisione della McLaren di Livonia, Detroit. La potenza erogata da questi Offy con compressore può essere regolata a volontà e si potrebbe superare i 1000 HP, ma il motore durerebbe soltanto pochi secondi. Probabilmente per qualificarsi si salirà a circa 800 HP, che per la gara scenderanno a 730-750, visto che il motore dovrà resistere per 500 miglia.

Queste, ed altre migliorie, danno a Coppuck la quasi certezza che la vettura sarà quel tanto più veloce da poter minacciare la recente media sul giro segnata da Bobby Unser, con la nuova Eagle-Offy. Nelle prime prove la Eagle è stata incredibilmente veloce e, benché Coppuck prevedesse che la Viceroy Special progettata da Maurice Phillippe sarebbe stata più veloce, pare che la scuderia di Gurney sarà una minaccia più grossa.

Quattro delle nuove M16B sono state costruite nelle officine di Colbrook, due per Revson e Johncock, i piloti patrocinati dalla Gulf, e due per i conduttori di Penske, Donohue e Bettenhausen. Inoltre le quattro M16A costruite nel 1971 sono state completamente rifatte e ammodernate per la stagione, di nuovo due per il team ufficiale e due per il team Penske. L'altra resta inoperosa a Colbrook, come vettura di riserva per il team ufficiale.

Si rivedrà dunque, sull'arena di Indy, il colore arancio della Gulf sulle McLaren di Coppuck e il team è deciso a vincere la corsa, che ha perso per poco lo scorso anno.

Doug Nye

Anche l'edizione 1972 del

G.P. MONACO Formula 3

ha confermato un'egemonia

Il trampolino MONTECARLO parla inglese

MONTECARLO rappresenta per tutti i piloti di monoposto, specie per quelli che iniziano per loro attività con le ruote scoperte, un trampolino di lancio favoloso, un trionfo per il quale sacrificerebbero molte cose che stanno loro a cuore. Vincere in Formula 3, nel piccolo circuito salotto del principato significa in particolare essere immediatamente presi in considerazione da una grande Casa, significa abbandonare la condizione di privati per passare immediatamente a qualche squadra ufficiale, se non addirittura alla F. 1. Basta scorrere l'elenco dei vincitori del G.P. MONACO F. 3 per convincersene. L'esempio 1971 di Dave Walker non resta il solo.

Il G.P. di Montecarlo F. 3 si corse da 23 anni e dal 1959, anno in cui la F. Junior (allora, fino al 1963 si sono chiamate così le piccole monoposto) si cimentò con successo in questa prova internazionale (prima era nota solo in Italia) la corsa monegasca è stata quasi sempre «preda» di vetture con motore inglese: ricordiamo che la prima di queste prove vide un motore italiano su un telaio italiano (il glorioso Fiat-Stanguellini) e da quel giorno in poi altri motori non si sono aggiudicati l'ambito alloro. Sono passati 22 anni e solo dopo questo periodo un motore francese, un telaio francese vincono a Monaco, dopo una strenua battaglia con gli inglesi che non avevano intenzione di cedere questa loro prerogativa.

Gli inglesi erano scesi in massa a Montecarlo '72, tutti interessati a prendere dei punti per il loro campionato Shell che porterà al vincitore premi molto consistenti: ben ventidue hanno provato, ma solo sette sono arrivati a partire per la finale. Williamson è stato di questi il più veloce: la sua GRD Holbay del team Wheatcroft-BP ha ottenuto il secondo miglior tempo assoluto, alle spalle di Depailler, ma il capolista del campionato Shell non ha terminato la gara, sbattendo violentemente alla curva Mirabeau. Le altre GRD iscritte dal G.R.S. International erano per Pinhol, non classificatosi, per Andy Sutcliffe, giunto quarto assoluto e per Francois Rousselot, (francese quest'ultimo), quella azzurra simile a un pacchetto di sigarette Gitanes ha concluso al 10. posto. Tutte queste vetture montavano il Ford Holbay.

Le Ensign ufficiali erano le solite per Rikki von Opel e Mike Walker: sponsorizzate dalla Iberia Airlines presentavano freni interni e una coda che definiremmo tipo delfino molto aerodinamica. Di una vettura analoga disponeva Colin Vandervell, sempre con motore Vegantune: motore Holbay invece montava la Ensign di David Purley, che detiene il record del circuito per vetture con motore 1600 in 1'32"7 stabilito con l'asciutto nel corso della prima batteria.

Le March dell'STP racing team erano le due 723 per McInerney e James Hunt, entrambi con motore Vegantune a carburatori: il primo non si è classificato per la finale, giungendo 12. in batteria mentre il secondo che aveva avuto in prestito la March 713 della scuderia La Vie Claire terminava al secondo giro della batteria con il guardrail alla chicane. Altre vetture March 723 avevano Russell Wood con motore Vegantune (incidente alla chicane in batteria) e Stan Matthews (motore Nova) fermo durante il giro di ricognizione per la rottura di un giunto. Bob Evans, con la 723 dell'Alan McKennie Racing giungeva solo 14. in finale: montava sulla vettura un motore Vegantune.

Per la Royale presente solo Tom Price: la macchina ufficiale, iscritta dalla D.J. Bond era il modello RP II con motore Vegantune.

Presenti anche le due Lotus 69 della Travisco racing iscritte dal colonnello Kee: i piloti erano questa volta Barrie Maskell e Roger Keel, che ha usato la vettura di Geddes Yates. Keel si è qualificato ma non è partito, probabilmente con la macchina fuori uso: Maskell, dopo aver perso la ruota anteriore sinistra in prova alla curva del tabaccaio, sbatte in gara alla chicane.

Le lugubri John Player Special non presentavano particolari innovazioni alla gara di Montecarlo: entrambi i piloti Trimmer e Vermillo hanno provato nuovi musetti deportanti che lasciavano scoperte le sospensioni anteriori. In gara Trimmer ha usato questo muso nuovo (Vermillo non si era qualificato) ed ha ottenuto uno stupendo secondo posto, dopo una rincorsa assieme alle GRD di Sutcliffe e Williamson e alla Ensign di Vandervell. Si è giovato di gomme da pioggia Firestone (le stesse che monta anteriormente il F. 1) e che avevano anche Vandervell e McCully, mentre tutti gli altri avevano le Dunlop. Trimmer a Montecarlo aveva vinto due anni fa.

Fra le «monotipo» la vettura di Bev Bond, la Ehrlich che montava un motore di derivazione Ford dello stesso costruttore del telaio. Il motore pare buono, fornisce 124 cv ed è alimentato dalla solita iniezione Lucas: il telaio invece non presenta novità di rilievo, anzi è realizzato in maniera piuttosto primordiale, con struttura mista tubolare-monoscocca. Completamente scotolata invece la Dastle F 372 di Steve Thompson, rifinita molto meglio della precedente e con motore Novamotor: si è classificata 12.

I francesi schieravano da parte loro le Alpine e le Martini: nella prima formazione tre le macchine ufficiali, le A 364 di Depailler, Leclere e Serpagli,

Leopoldo Canetoli

CONTINUA A PAGINA 42

CONTINUAZ. DA PAGINA 39

mentre la macchina di Goulding, irlandese non faceva parte dello schieramento ufficiale. Un quinto pilota aveva a disposizione un'Alpine iscritta dalla scuderia Volante Shell: si trattava di Lucien Guitteny, che aveva acquistato il vecchio telaio di Depailler e montava un motore Dudot '72, che però avariava irrimediabilmente in prova. Mentre Serpaggi e Leclere avevano le macchine solite, per Depailler era stato approntato un nuovo telaio, con freni spostati all'interno vicino al differenziale: il pilota ha sostenuto al termine delle prove che la macchina sembrava meno stabile della precedente, ma al termine della prestazione finale pare abbia cambiato idea.

Le Alpine sono parse subito molto a punto e guadagnavano rispetto agli altri soprattutto alla curva di St. Devote, curva molto importante perché consentiva loro di uscire più veloci verso la salita che porta al Casinò: dopo le prove sono stati allungati leggermente i rapporti della quinta e i motori hanno retto alla perfezione. Da notare che con la vittoria di Depailler (terzo francese che vince a Montecarlo dopo Beltoise nel '66 e Jausaud nel '68) la marca francese si è per la prima volta aggiudicata la importante gara e soprattutto un motore francese ha rotto l'egemonia dei motori inglesi che ininterrottamente dal 1960 dominavano in questa classica della F. 3.

Gli altri francesi erano i due della Antar Filipinetti, Albero e Coulon, entrambi al volante di vetture Martini con motore Holbay, come pure monoposto Martini Mk 7 avevano gli iscritti dalla scuderia Volante Shell Auvray, Dhotel, Dolhem, i primi due non qualificati, il terzo fuori gara in batteria dopo aver toccato a St. Devote. Anche François Rabblone disponeva di vettura analoga, ma anch'egli non giungeva in finale, classificandosi II in batteria. Buona invece la prestazione di Ethuin sulla Narval, una monoposto realizzata in tubi e con motore Vegantune: la vettura, molto aerodinamica è giunta in finale, anche se si è dovuta fermare molto presto.

I tedeschi avevano disertato la gara preferendo correre in casa loro a Hohenheim ma erano ben rappresentati ad Manfred Mohr, sulla solita Brabham BT 35 Nova e soprattutto da Jochen Mass, che ha mandato in visibilo gli spettatori con le sue azzardatissime evoluzioni. Il tedesco, meglio noto per i risultati che sta ottenendo con le Capri da turismo, aveva la solita March 723 Nova patrocinata dal giornale Auto-Zeitung e ha disputato batteria e gara sbattendo più volte: nonostante ciò il suo settimo posto sta a dimostrare la possibilità del giovane di Colonia, che già si cimenta in F. 2.

Presenti invece gli australiani della A.I.R.O. con le Brabham BT 38 con motore Vegantune: se Jones e McGuire non hanno ottenuto risultati di rilievo, miglior sorte ha avuto il terzo (per la verità neozelandese) McCully, che con una macchina arancione identica alle precedenti ha terminato la gara con un convincente quinto posto assoluto, premio di una condotta prudente ma molto costante. Rimane da parlare dell'ottimo svedese Torsten Palm e del suo conterraneo Svensson, rispettivamente su due Brabham BT 35 e BT 38: il primo è stato a lungo nei primi posti, per giungere poi non in finale, mentre il secondo non è riuscito a entrare nei primi dieci della sua batteria. I due svedesi portavano sulle vetture le decaps pubblicitarie di una fabbrica di lamette da barba e di un deodorante per uomo.

Unico americano della schiera era John Bisignano, che pur essendo passato alla Martini con motore Vegantune non ha particolarmente brillato, non riuscendo a qualificarsi per le batterie.

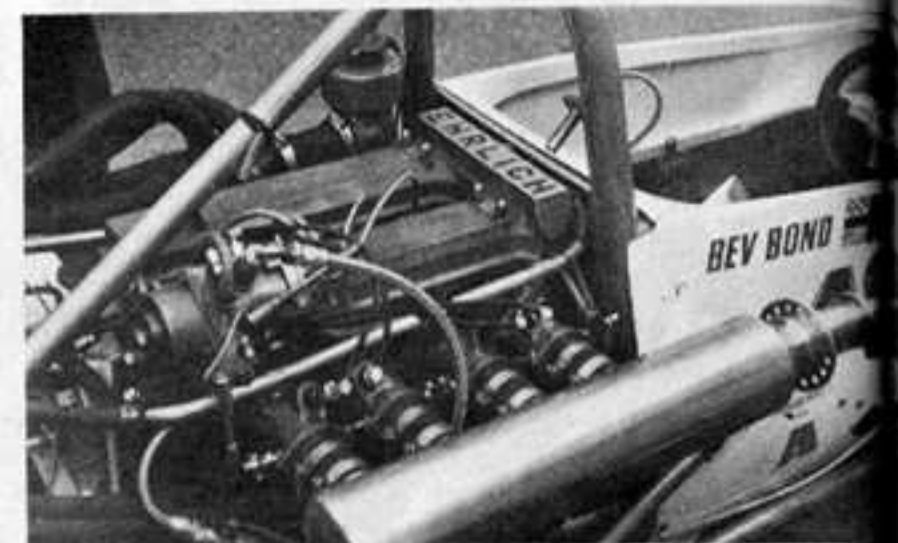
I. C.



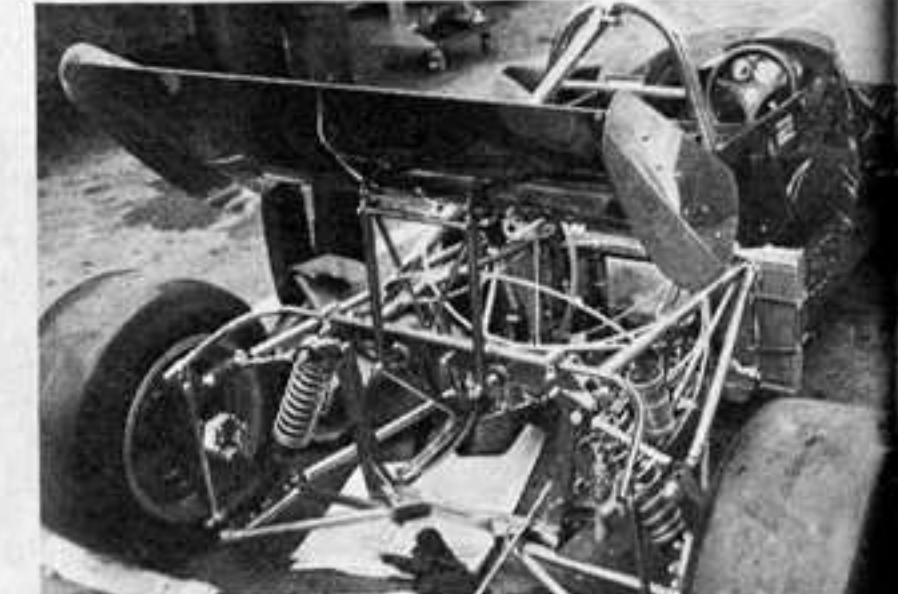
Siamo all'ingresso della curva del tabaccaio, ai primi giri della finale e Patrick Depailler ha già preso il comando della gara, distanziando subito gli avversari di qualche decina di metri

Il « limite » di MASS

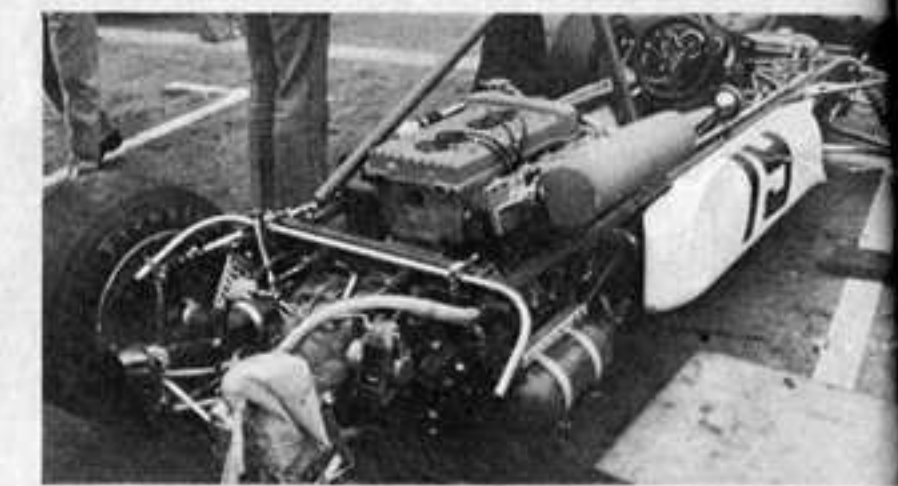
L'irruenza è indubbiamente la caratteristica che maggiormente mette in mostra il tedesco Jochen Mass: lo vediamo in batteria (a destra) mentre arrivato lungo alla staccata della chicane si gira senza coinvolgere per un pelo Mohr e Giorgio, mentre il giorno prima si era esibito in diversi testacoda: questo alla vecchia stazione



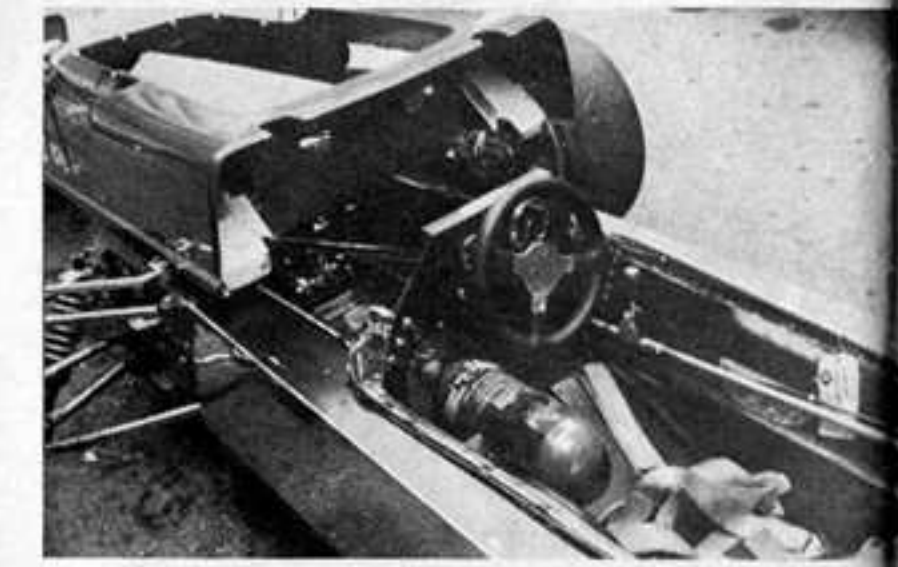
Fra le novità inglesi questa monoposto Ehrlich, progettata motore e telaio dall'omonimo ingegnere inglese. Il motore utilizza la solita iniezione Lucas montata a valle del dosatore a farfalla: potenza 124 cv. Tutte le Alpine, che hanno telaio tubolare, sono costruite con uno studio accurato per la sicurezza del pilota: ben visibili, oltre ai due tubi che riparano l'abitacolo, proteggendo il pilota nel caso che la macchina si infili sotto un ostacolo basso, anche le canalizzazioni che in caso di incendio spruzzano da vari punti il liquido estinguente



Questa è la nuova Brabham BT 38 scatorata che la scuderia Italia aveva portato per Vittorio Brambilla: purtroppo non si è fatto a tempo a montarla ed è rimasta ferma sotto ad un telone



Anche Cinotti si è giocato Montecarlo con una irruenta uscita al Portiere, la sua Brabham BT 35 è rimasta senza la sospensione posteriore sinistra. Nuova anche questa monoscocca inglese, la Dastle F 372 affidata a Steve Thompson, che montava un motore Novamotor. La vettura sfoggia un telaio scatorato molto ben rifinito



ASA racing-line

Per una moda giovane e sempre all'avanguardia, una vasta gamma di prodotti di classe a disposizione di tutti gli sportivi e gli appassionati.

Equipaggiamenti completi per piloti, sedili anatomici, tute ininfiammabili, guanti, scarpe, calze, sottotute, occhiali, caschi, visiere, stemmi in tessuto, volantini, magliette e foulards con stampa indelebile, giubbetti, borse, ombrelli, strumenti speciali.

A tutti gli interessati, che ci ritorneranno l'unito tagliando, verrà inviato GRATIS il nuovo listino prezzi — illustrato a colori — della ASA RACING LINE, oltre ai nominativi dei rivenditori più qualificati della loro zona.

RITAGLIARE (possibilmente incollare su cartoncino) SPEDIRE SENZA AFFRANCARE.

MITTENTE
(scrivere chiaro in stampatello)

COGNOME

NOME

VIA

C.A.P.

CITTA

Francatura a carico del destinatario da addebitarsi sul conto di credito n. 4148 nell'Ufficio Postale di Milano A.D. (A. Dir. Prov. P.T. di Milano N. D/154109) 3 Febbraio 1970

NON AFFRANCARE

L'AUTOACCESSORIO

20124 MILANO
Via G. B. Pirelli, 5



Rifinita in oro, nera come le sorelle maggiori di F. 1 ecco la JPS di Tony Trimmer in azione: la monoposto progettata da Maurice Phillippe ha dato la possibilità al vincitore di Montecarlo '70 di giungere secondo alle spalle di Depailler, a pochissimi secondi

Corsa a due «buchi» per la F. 3 a MONZA

Terza prova del campionato italiano, ancora a Monza in programma per il 28 del mese, ancora una volta gli organizzatori nei guai. Il fatto è che nessuno vuole rinunciare agli stranieri, in alternativa alla gara nazionale con buco 23 imposto dalla CSAI: e per la coppa AGIP si è giunti a questa soluzione paradossale. Nella giornata di sabato si svolgerà la gara valevole per il campionato italiano, gara di Formula Corsa 3: durante la notte si cambieranno le strozzature e per la mattina di domenica tutti di nuovo in pista, per la corsa internazionale di F. 3!



L'Alpine A 364 di Depailler vista dal dietro mostra nella sua completezza l'accurata carenatura che avvolge il motore e cambio. L'alettone posteriore, sorretto da un solo sostegno, è tenuto fermo alle estremità da due tiranti in nylon

Perchè il modenese ha lasciato la Tecno Fontanesi per ora stop

La notizia dell'abbandono di Gigi Fontanesi ha colto tutti un po' di sorpresa: con l'iscrizione già accettata a Montecarlo, a pochi giorni dalla importante gara internazionale, non ci si aspettava certo questa sua improvvisa decisione. Decisione che a dire il vero stava maturando nella mente del modenese già da qualche tempo, dalla prima corsa della stagione di F. 3, dopo il brusco contatto con Brambilla alla parabolica di Monza, che lo aveva innervosito fino al punto di impedirgli qualsiasi tentativo di rimonta. Già da quel giorno i suoi nervi cominciarono a cedere e l'introverso modenese si sentiva sempre più a disagio all'interno della sua monoposto.

Poi la «bruciata» in volata da parte del suo amico Giorgio, sempre a Monza, dovevano averlo particolarmente condizionato: tutti tra l'altro si attendevano da lui cose egregie, prestazioni che per una serie di strane combinazioni non si sono potute ottenere. Non ultima di queste condizioni lo strano assetto della sua Tecno, che sembra non riesca a trovare un equilibrio stabile con le gomme strette: e purtroppo, per i recenti e assillanti impegni della F. 1 alla F. 3 di Gigi ci hanno guardato veramente poco. Ma la goccia che ha fatto traboccare il vaso è stata molto probabilmente la scialba prestazione di Imola, dove il povero Fontanesi si è trovato a dover correre con una macchina decisamente instabile, a corto di messa a punto, per cui, a forza di rischiare (anche con cambiamenti all'ultimo minuto) si è trovato appiedato per la finale.

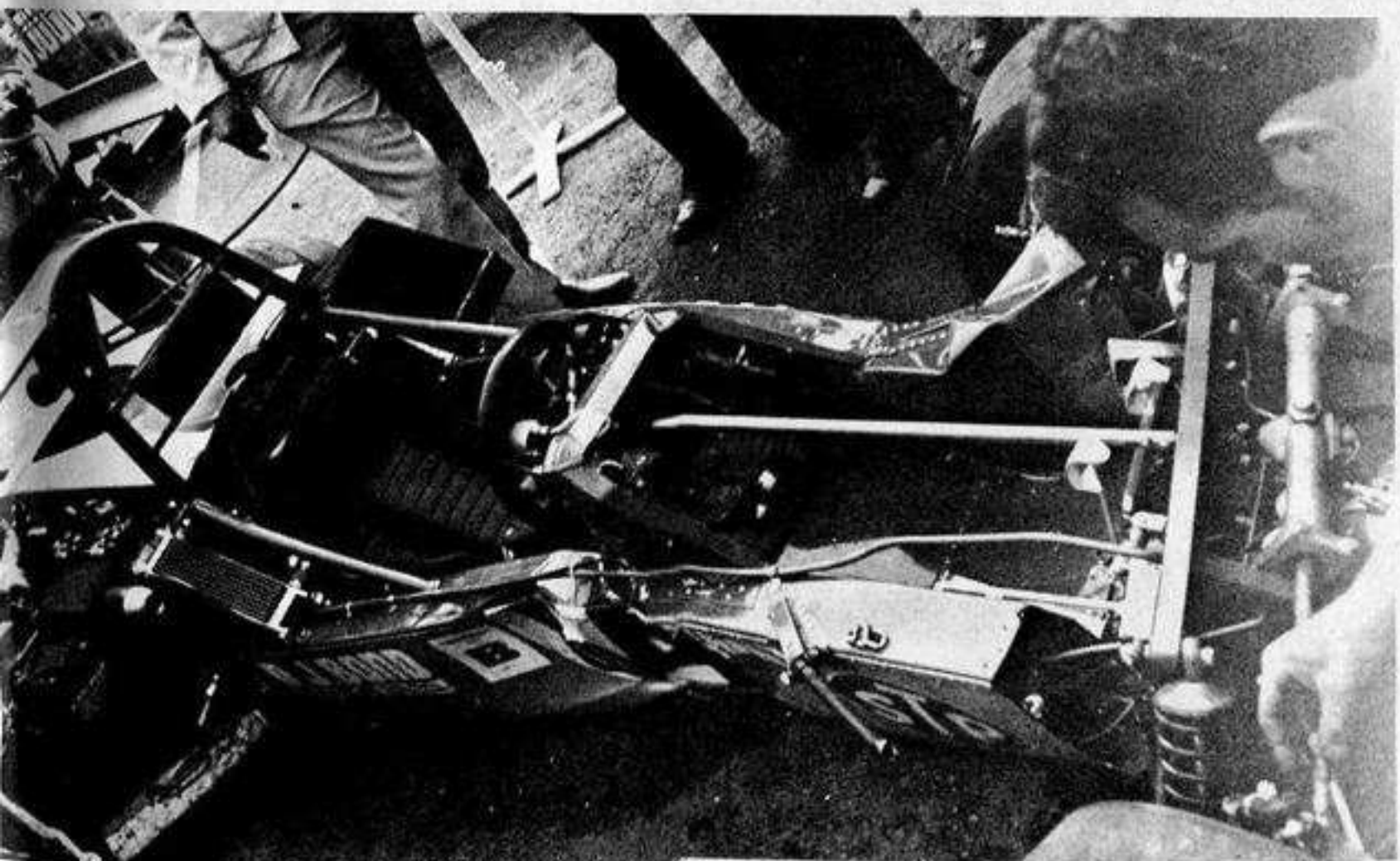
Tutte queste cose hanno pe-

sato profondamente: e tutte le domeniche una delusione di più si aggiungeva alle altre, fino a quando il giovane non ce l'ha fatta più. E con animo triste ha confessato ai Pederzani, in un momento di crisi, che non ce la faceva più; che avrebbe voluto smettere, che doveva pensarci su. Naturalmente è rimasto in buoni rapporti con i patron bolognesi, anche se per telefono ci ha più volte dichiarato che sarà difficile per lui ricominciare con Luciano e Gianfranco Pederzani. Ad ogni modo sarà bene lasciar passare l'estate: nel frattempo ne approfitterà per sistemare con un piccolo intervento il suo naso, che gli dava fastidio da sempre.

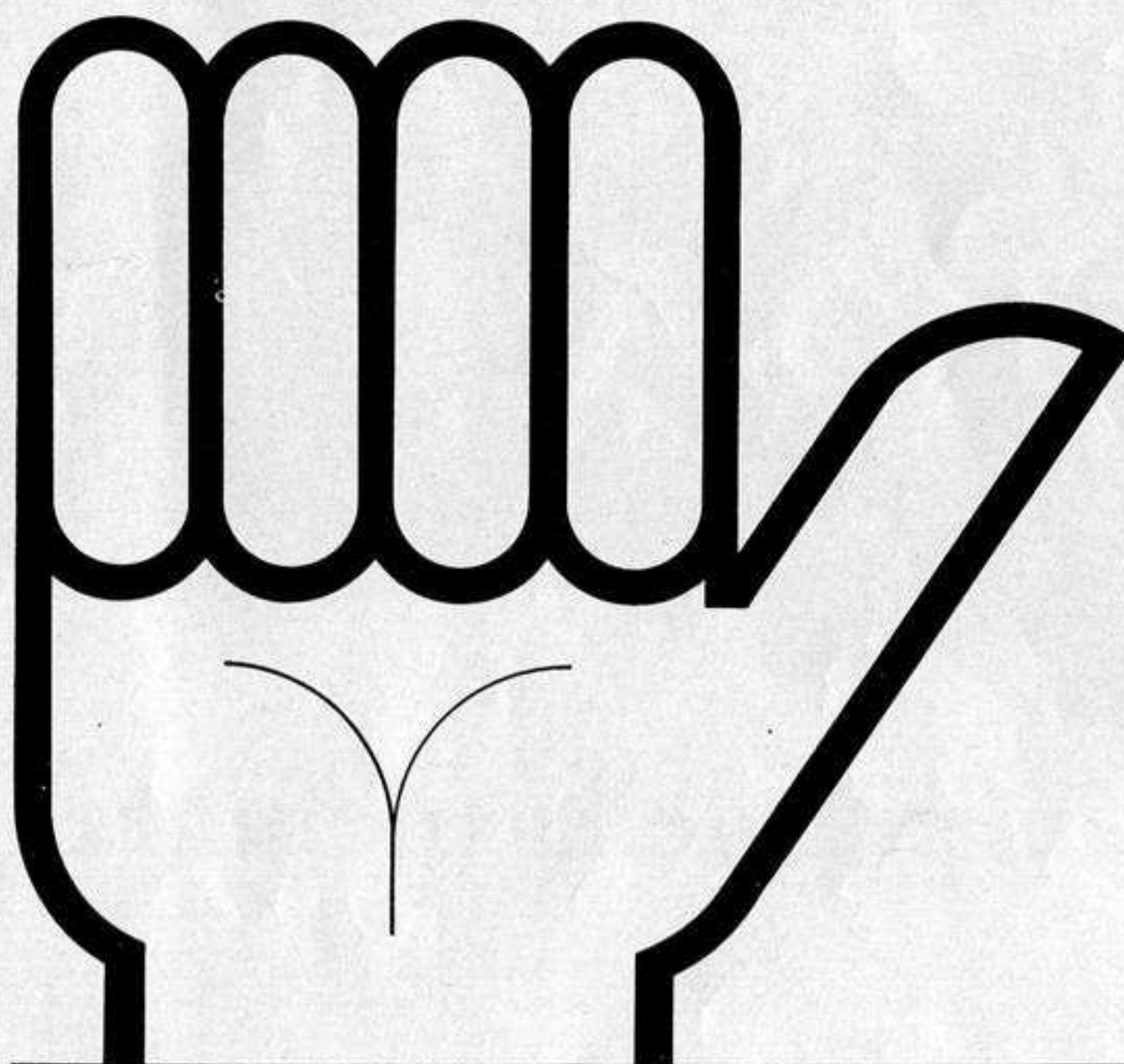
La notizia dell'allontanamento dalla Tecno ha fatto subito il giro di mezza Italia: subito sono piovute offerte da altri costruttori e scuderie per una guida a Montecarlo, ma per chiarire subito le cose Gigi ha rifiutato con fermezza (già i Pederzani si erano preoccupati che la crisi lo portasse a cambiare bandiera).

«Mi sono trovato in una situazione veramente insopportabile: per un sacco di motivi mi era impossibile concentrarmi, facevo fatica a frequentare. E tu sai che se queste cose si devono fare contro voglia i risultati possono essere pericolosi. E così ho preferito lasciare stare per ora — ci ha detto telefonicamente Gigi — per lasciar passare un po' di tempo e poi prendere delle decisioni senza fretta. I Pederzani sono stati molto comprensivi: spero di chiarire tante cose con me stesso, per poi stabilire un programma preciso.»

I. C.



In questo modo si è ridotta la monoscocca Royale RP11 di Tom Price dopo l'impatto violento con la Merlyn di Lamplough alla curva che immette al Casinò: nello scatolato contorto Price ci ha rimesso le gambe e dovrà portare il gesso per due mesi



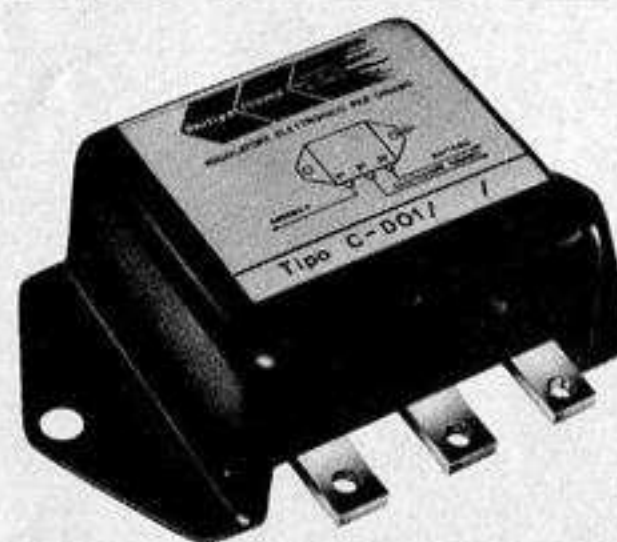
Date
un passaggio
all'esperienza
elettronica
Philips

sulla vostra auto



Accensione elettronica a scarica capacitiva C-A 08/12

Partenza a freddo notevolmente facilitata
Scintilla costante a tutti i regimi
Riduzione del consumo, dei gas nocivi e dell'assorbimento di corrente dalla batteria
Maggior durata delle candele e delle puntine
Nessun imbrattamento delle candele nell'intenso traffico urbano
Tensione di funzionamento 6,5-16 V - Temperatura di funzionamento -30+80°C
- Numero massimo scintille al minuto con temperatura ambiente di 80°C 24.000/min. - Adatta per motori a quattro tempi a 2, 4 e 6 cilindri fino a 8000 giri/min.



Regolatori elettronici di tensione per alternatori e dinamo

Maggior durata della batteria
Tensione d'uscita stabilizzata al variare dei giri e del carico elettrico
Nessuna necessità di aggiungere acqua distillata alla batteria
Temperatura di funzionamento -40+110°C - Variazione della tensione al variare del carico - 0,2 V/10 A - Coefficiente termico della tensione stabilizzata -3mV/°C.

Questi dispositivi sopportano tutte le sollecitazioni meccaniche e termiche presenti in un autoveicolo perchè hanno: semiconduttori al silicio, componenti elettronici di tipo professionale inglobati in resina epossidica, custodia in lega di alluminio pressofusa e in lamiera imbutita e passivata.

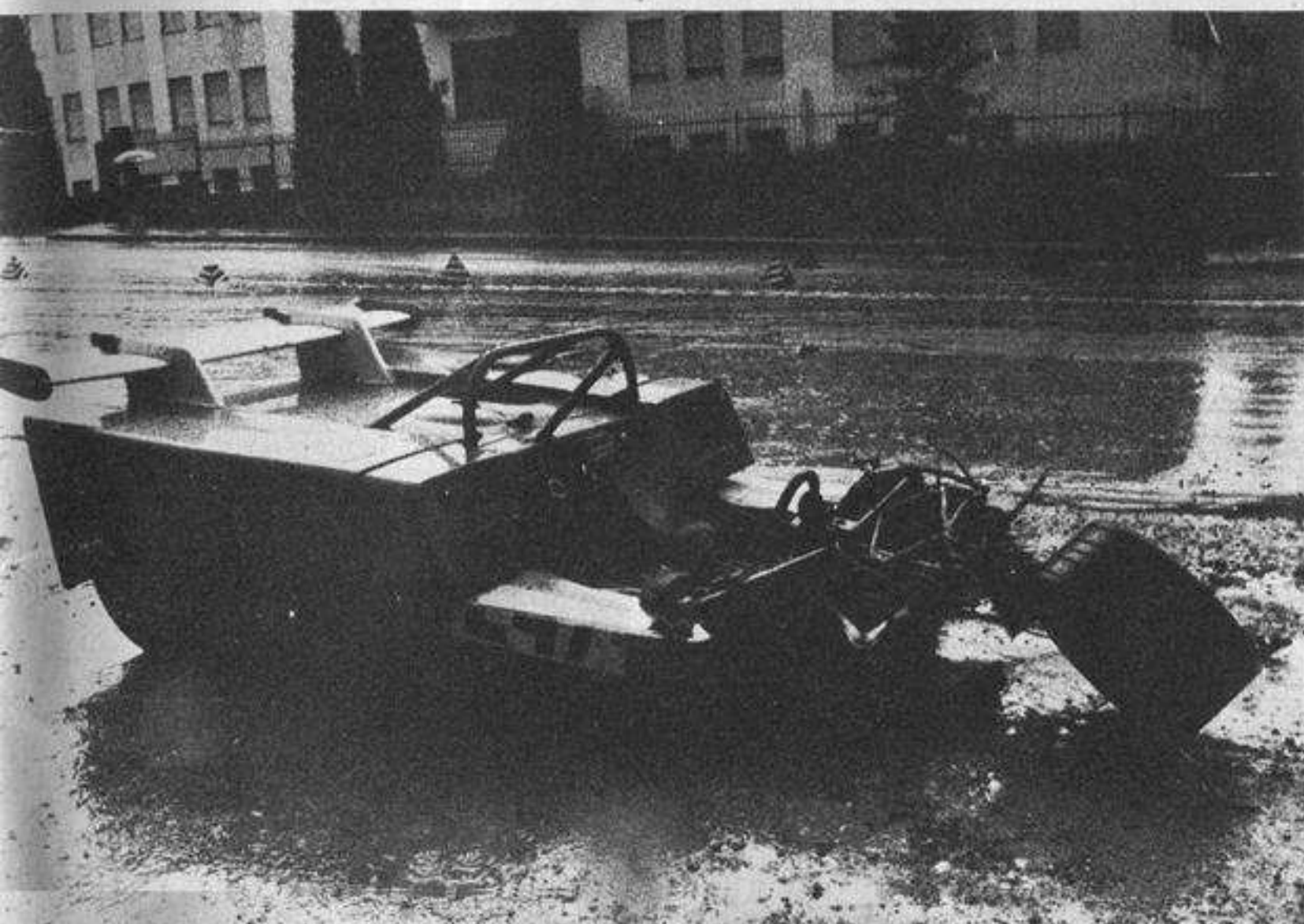
PHILIPS



Per informazioni più dettagliate:
Philips S.p.A. Sezione Elcoma C.E.
Piazza IV Novembre, 3
20124 Milano - tel. 6994



Il dramma bis di LUALDI



Le condizioni di Lualdi, feritosi alla Castell'Arquato, sono migliorate. Il pilota ha riportato la frattura tibio-tarsica sinistra, la frattura del calcagno sinistro, la frattura della scapola e del piede destri



● Dopo la HONDA, che ha garantito un collaudo su tre milioni di chilometri per la sua 600, ora anche la MAZDA ha svolto un collaudo di ben centomila chilometri, percorsi in 98 giorni, ridotti poi praticamente a 94 per via di un incidente stradale. La vettura era una RXX con motore rotante Wankel.

● Come si era già ventilato, la GENERAL MOTORS ha acquistato per cinquanta milioni di dollari la licenza Wankel. Verranno prodotti, nel 1975, cinquecentomila motori rotanti all'anno, per le piccole Opel a trazione anteriore.

● Corre voce che la BRITISH LEYLAND stia per fare una fusione con una Casa automobilistica giapponese. Si aggiunge anche che, se la fusione non ci sarà, il futuro della Casa inglese potrebbe essere problematico. Già da un anno in Giappone si parla della Toyo Kogo, in rapporto alla British Leyland.

La patente a vita

● Il progetto del ministro dei trasporti inglesi, per rilasciare PATENTI automobilistiche a vita, è severamente criticato in Inghilterra. Tra l'altro il direttore del Consiglio d'informazione ottica ha dichiarato che oltre 200.000 automobilisti non passerebbero l'esame della vista.

● Nel 1971 tre sole PROVINCE ITALIANE, Milano, Torino e Roma, si sono accaparrate oltre un quarto delle immatricolazioni di vetture nuove. Al primo posto c'è Milano, con 158.000, poi Torino e Roma rispettivamente con 123.000 e 119.500.

● Dal mese di luglio ROMA avrà il più grande parcheggio sotterraneo d'Italia, costruito sotto il galoppatoio di Villa Borghese. Il parcheggio è diviso in due piani, con un'area di 60.000 metri quadri.

● E' stato presentato al Circolo della Stampa di TORINO il libro « Giovanni Agnelli » di Valerio Castronovo. Erano presenti, oltre all'autore, molte personalità e giornalisti.

● Nello scorso mese di febbraio la RENAULT ha prodotto 117.539 veicoli, di cui 105.507 vetture.

● I tredici costruttori automobilistici GIAPPONESI hanno deciso di consacrare, quest'anno, oltre cinque miliardi e mezzo di lire alla costruzione di equipaggiamenti capaci di far fronte alle norme americane che saranno applicate dal gennaio 1975.

● Il presidente della repubblica TURCA ha visitato privatamente gli stabilimenti Oyak-Renault di Bursa, una città che dista 25 chilometri da Istanbul. La prima Renault 12 è uscita dalle linee di montaggio di questi stabilimenti nel settembre del 1971.

● I lettori della rivista tedesca « Hobby » hanno scelto la SAAB 99E come « Vettura Oscar Hobby » del 1972. Secondo loro, questa vettura risponde a 18 delle 24 esigenze previste in una macchina moderna.

Una vita da stylist



TORINO - E' deceduto GIOVANNI BERTONE, fondatore dell'omonima carrozzeria. Aveva ottantotto anni e dal 1950 seguiva dall'esterno l'azienda, ormai diretta dal figlio Nuccio (nella foto con il padre). La Casa era stata fondata da Bertone nel 1912, iniziando come piccola officina con tre dipendenti. Le prime vetture realizzate furono la « Spa 0000 » e la « 501 competizione » degli anni 1920-1921. Alla famiglia Bertone le condoglianze di AUTOSPRINT.

● La maggior parte della collezione di vetture storiche del museo di Monza sarà venduta all'asta da SOTHEBY, il 17 giugno. Fra le trenta vetture in vendita ci sono rari esemplari, che furono pilotati in corsa da Fangio, Farina e Bordonaro, mentre altre furono pilotate dal re Vittorio Emanuele II e da Mussolini.

● La rivista americana « CAR AND DRIVER » ha scelto, in una riunione dei suoi tecnici e mediante un referendum fra i lettori, la Ford Capri quale migliore coupé fra quelli commercializzati dagli Stati Uniti.

Sono scomparsi LINO BENASSI e SEVERO SEVERI

Modena piange due pionieri

MODENA - E' scomparso a 61 anni il cav. uff. Lino Benassi, direttore delle « Officine Padane », dalle quali è uscita la favolosa « Falco Nero » per il Presidente americano Nixon. Lino Benassi aveva rilanciato lo stabilimento nel dopoguerra costruendo pullman che erano e sono famosi nel mondo. Poi si era dedicato a costruire vetture speciali. In accordo con la Stutz Company Incorporation di Nuova York aveva realizzato, su meccanica Pontiac, delle vetture di grande prestigio, una delle quali realizzata con tecnica speciale e con dotazioni particolari per il presidente Nixon. Lascia il figlio adorato che crediamo, senza alcun dubbio, saprà raccogliere la grande eredità e il luminoso esempio del padre. Ai famigliari le condoglianze vivissime di AUTOSPRINT.

● Un altro lutto automobilistico modenese: la morte dell'ing. Severo Severi, padre dell'ing. Gherardo Severi dello staff tecnico-sportivo dell'Autodelta-Alfa Romeo ha suscitato negli ambienti specializzati vastissimo cordoglio. Era un pioniere della guida automobilistica e anche dello sport veloce e aveva una delle prime patenti di guida. Vicino agli ambienti motoristici cittadini fu, ai tempi di Claudio Sandonnino, di Stanguellini, di Severi il corridore, di Righetti, uno degli appassionati cultori dello sport automobilistico. Al figlio ing. Gherardo, le nostre più sentite condoglianze.

PUMA

stabilimento:
00141 ROMA - via Val Seriana 3a
telefono 89.70.96 - 83.19.345

scatola
di montaggio
L. 440.000
sconto 10 %
fino al
31/5/72



vettura di serie
L. 1.300.000 con garanzia

cercasi concessionari per le zone libere

La MATRA ha pensato anche al fanalino

MARSIGLIA - Due fanalini posteriori rossi si rompevano di continuo, un guaio che tutti i costruttori di moto non sono ancora riusciti a risolvere. Alla Matra, invece è cosa fatta: si è registrato un giro del circuito, il nastro è stato esaminato da un apparecchio che ha stabilito la frequenza delle vibrazioni, e per conseguenza, la struttura del supporto. E' quasi il « simbolo Matra », la Casa che prepara con minuziosità sistematica la 24 Ore di Le Mans; gara sulla quale ha imperniato la propria stagione.

Bernard Boyer è di fronte a noi, responsabile delle « cellule » e degli studi aerodinamici che occupano un posto di primo piano nel settore corse.

— Non crede che, nonostante la rigidità e le cure con le quali vi preparate, si potrà avvertire una certa mancanza di esperienze in gara?

« Avrei effettivamente preferito che il prototipo facesse per lo meno una gara, prima di quella di Le Mans. E' certo che sorgono problemi minori, che rischieranno rapidamente di diventare noiosi se si ripetesero: abitacolo adatto ai due piloti, posizione degli specchietti retrovisori, surriscaldamento quando la vettura si fa « aspirare » da un'altra e così via. Abbiamo però acquisito la convinzione che le nostre vetture hanno prestazioni competitive. Detto ciò conserviamo però un atteggiamento prudente, pure essendo consapevoli che, anche se Ferrari e Alfa hanno nei nostri confronti il vantaggio di una grande esperienza in questa corsa, le loro vetture sono concepite per gare di 1000 chilometri, contrariamente alle nostre che sono state realizzate unicamente in previsione della 24 Ore.

Erano due i problemi essenziali, a preoccupare la Casa di Vélizy: infatti le precedenti prove di durata avevano messo in luce due debolezze. Una riguardava le garnizioni delle teste cilindri, l'altra le forcelle del cambio. Per la prima, pare che sia stato trovato il rimedio, anche se il problema era minore. Per maggior precauzione, i quattro motori non saranno però dotati di garnizioni tutte dalla stessa Casa, bensì secondo una suddivisione per paio di vetture. Nel secondo caso, l'unico rimedio consiste nel passaggio relativamente lento delle velocità. « Che importa perdere 2 secondi su un passaggio di marce, se le vetture devono resistere fino in fondo? »

Effettivamente, pur girando a una media sempre prossima ai 180 orari sul circuito Paul Ricard (pista di metri 5800), cioè fra tempi di 1'56"5 e 1'58", la nuova Sport MS 670 ha « tenuto » per oltre 24 ore reali (tolte le soste).

« Occorre inoltre tenere conto del fatto che si cambia marcia un quarto di volte in meno che a Le Mans », ha commentato Boyer.

Anche le gomme non lo preoccupano molto!

Al termine di questa ultima sessione di prove, Boyer ha detto: « E' inutile effettuare una quarta, non avremmo il tempo per applicare gli insegnamenti che ne ricaveremo ». Gli equipaggi sono più o meno decisi e al via della 24 Ore ci saranno quattro prototipi: TRE MS 670 e una MS 660. BELTOISE ed AMON hanno ancora vari giorni per scegliere fra una coda lunga con due derivate verticali, o corta, per le loro MS 670. CEVERT e GANLEY dispongono di una MS 670 con coda corta; si tratta in effetti della vettura che si è utilizzata in prova, ma che prima della gara verrà interamente rifatta. Infine, JABOUILLE e HOBBS piloteranno una MS 660 assolutamente identica a quella che si mise in luce lo scorso anno, affidata a Beltoise ed Amon. Potrebbe però esserci un cambiamento, per questi due ultimi equipaggi, durante le prove ufficiali, secondo le affinità dei piloti. Conduttore di riserva sarà Bernard Fiorentino.

Jacques J. Jaubert