

# DOVE corriamo domenica?



Per l'ITALIA:  
**CHALLOILS**  
via Radicofani 35  
00138 ROMA  
tel. 84 00 643

## l'additivo del meccanico

**LE GARE SOPPRESSE** La 84 Ore del Nurburgring (15-18 agosto), la Colle Maddalena (30 luglio) e la gara di F. 5000 a Thruxton (30 luglio).

**QUESTE DATE CAMBIANO** ● Rally 1000 Km Adriatico (30 aprile-1 maggio): rinv. data da destinare ● Rally dei Tulipani (24-29 aprile): rinv. a settembre ● G.P. Mercanti (Monza F. 3, 7 maggio) rinviato a data da destinare ● Coppa Primavera a Salerno (9 aprile) rinviata al 1. ottobre. Il Rally dei Mille Laghi (in programma per il 18-20 agosto) è stato anticipato al 4-6 agosto. La Coppa Gallenga (in programma per il 7 maggio) è stata rinviata a data da destinare. La Coppa d'oro Savona (7 maggio) rinviata a data da destinare. La Coppa

d'oro Alessandria (7 maggio) rinviata all'8 ottobre. La gara a Vallelunga (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. La Coppa della Collina (velocità in salita, 4 giugno), la Coppa AC Salerno (velocità in salita, 4 giugno) rinviate a data da destinare. La Gara a Vallelunga (velocità in circuito, 11 giugno), rinviata a data da destinare. L' Agordo-Frasenè è rinviata dal 25-6 al 20-8. Il Giro Valli Pordenonesi è rinviato a ottobre. Il Giro del Gran Sasso (11 giugno) è stato rinviato a data da destinare. La Val Camonica è rinviata al 20 agosto. La Coppa Teramo a data da destinare. La Città di Gorizia è rinviata a data da destinare. Il Rally S. Remo è anticipato dal 15-18 novembre al 22-25 ottobre.

## LUGLIO

## Le corse chiave dal 10 al 16 luglio 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
13	Corsa a Brands Hatch	Inghilterra	Circuito di Brands Hatch km 4,26		●●● F. 5000	Velocità in circuito	
13-16	Rally di Polonia	Polonia			●●● Camp. int. rallies piloti	Rally	Zasada (BMW)
14	Corsa a Brands Hatch	Inghilterra	Circuito di Brands Hatch km 4,26		●●● F. 3	Velocità in circuito	Walker (Lotus) 48'42"2, media 174,11. Nuovo record: Williamson (March) 1'35"8, media 177,01
14	Corsa di Burdeos	Francia			●	Velocità in salita	
14	Corsa La Chaudière	Francia			●	Velocità in salita	Daniel (Pygmée) 3'55"04
14	Corsa di Tancarville	Francia			●	Velocità in salita	Martin (Tecno) 58"5
14-16	36 Ore Nurburgring	Germania			●●●	Rally	
15	GP d'Europa e di Gran Bretagna	Inghilterra	Circuito di Brands Hatch - km 4,26		●●● Camp. mond. piloti F. 1	Velocità in circuito	(a Silverstone) Stewart (Tyrrell) 1.31'31"5, media 209,98 nuovo record. Record sul giro: Stewart 1'19"9, media 212,240
15	Trofeo Città Varese Tchen Agopuntura cinese	Scud. Sporturismo	Pista Rossa	Part. ore 14 Arr. ore 24	●	Autotorneo	Broggini (Alpine)
15-16	Provincia di Pisa	AC Pisa	Part. Casciana Terme Arr. idem km 400	Part. ore 22 (15) Arr. ore 7 (16)	●	Rally	
16	Corsa a Hockenheim	Germania	Circuito di Hockenheim km 6,786		●●● Interserie	Velocità in circuito	Redman (BRM) 1.21'00"4, media 201. Nuovo record: Redman 1'59"3, media 204,80
16	Corsa a Cerrina	Monster Team	Aeroporto di Cerrina		●	Velocità in circuito	
16	Autocross Cavezzo (Modena)	Team Racing Fischiaccio			●	Autocross	
16	Città di Potenza	AC Potenza	Part. Abriola Arr. Sellata km 8,100	Part. ore 10,30	●●●	Velocità in salita	Bitter (Abarth) 4'40"7, media 89,775
16	Alta Garfagnana Trofeo Cecchini	AC Lucca	Part. Sillano Arr. Ospedaletto km 7,500	Part. ore 14	□	Velocità in salita	
16	Autogiro Asparagi Trofeo Simca	Scud. Nord Ovest Torino	Part. Villastellone Arr. idem km 98	Part. ore 9 Arr. ore 11	●	Regolarità	Imerito (Fulvia) Pertusio (Simca)
16	Corsa a Cordoba	Argentina	Circuito di Cordoba		●●●	Velocità in circuito	
16	200 di Cambridge	Stati Uniti			●●● USAC	Velocità in circuito	
16	Corsa di Marche	Belgio			●	Velocità in salita	
16	Corsa di Ulm	Germania			●●●	Velocità in circuito	
16	Corsa di Taubensuhl	Germania			●	Velocità in salita	Walker (Lotus) 23'48"8, media 136,810. Nuovo record: Walker 1'33"6, media 139,27
16	Corsa di Corsavy	Francia			●●● F. 3	Velocità in circuito	Casani (Alpine) 3'26"1
16	Corsa a Cadwell Park	Inghilterra	Circuito di Cadwell Park km 3,62		●●● F. 3	Velocità in circuito	
16	Corsa di Diepholz	Germania			●●●	Velocità in circuito	
16	Corsa di St. Cyprien	Francia			●	Velocità in salita	
16	Colli Tifatini	Scud. Lotos Caserta			●	Regolarità	
16	Rallycross	AC S. Marino			●	Rallycross	

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

## DE TOMASO calciatore n. 2

● E' tempo di... calcio in automobilismo. Dopo l'incidente al «goleador» Regazzoni, ora di turno Alessandro De Tomaso, scambiato per un giocatore di calcio. Ha ricevuto una lettera nella quale gli comunicavano che era stato... squalificato sino al 30 novembre per aver firmato due cartellini. Pronte indagini. La comunicazione gli era pervenuta dal Comitato della Federazione Italiana Gioco Calcio che lo aveva scambiato per il giocatore omonimo che milita in una squadra siciliana. Commento di De Tomaso: «Sono troppo anziano per giocare al foot-ball. Però, quando si è popolari!... E dire comunque che di cartellini non firmo — per il momento — nemmeno quello della mia azienda».

● Informa ancora MORSELLI da Modena: Vittima di un truffatore l'ing. Giulio Alfieri, direttore tecnico di Maserati. Un venditore «fasullo» di Enciclopedie Treccani, lo aveva indotto ad acquistare in contanti l'opera che poi non gli è stata inviata.

● Fra i «Cantastorie» che hanno partecipato alla rassegna del «Trovatore d'Italia» c'è stato anche chi ha pensato all'automobilismo sportivo intitolando la sua «cantata» «Io vivo nell'ebbrezza della velocità». E' Antonio Candeli che è stato meccanico in un'officina di vetture da corsa, prendendo anche parte ad alcune gare.



MODENA - Ormai la sottoscrizione per l'Ara dedicata ai piloti scomparsi è giunta ad un buon punto, tanto che si è già fissata la data per l'inaugurazione. Questa si terrà il 7 settembre alle ore 10,30, dopo una messa celebrata da don Sergio Mantovani. All'inaugurazione è prevista anche la presenza del presidente del Consiglio, on. Giulio Andreotti, che ha accettato l'invito a presiedere il comitato d'onore. Nel frattempo, l'AGIP sta interessandosi per assicurare la fiamma perenne che arderà alla base del monumento. Fra le altre adesioni pervenute in questi giorni, quella del barone de Graffenried, che ha comunicato che tutti gli ex-piloti da Gran Premio si sono quotati per erigere questo monumento.

## La clamorosa «defenestrazione» di PARIGI

## Perchè è «saltato» TREU il segretario della C.S.I.



E' un momento difficile nella CSI. Sull'onda della «filippica» del Presidente dell'ACI avv. Filippo Carpi de' Resmini in Giappone, autorevole membro adesso della F.I.A., è caduto il segretario della Commissione Sportiva Internazionale, cioè quel signor Henry Treu che ha pagato, in realtà, anche per colpe che non sono tutte sue. Il suo più acerrimo nemico, il segretario della FIA sig. Freville ha avuto così partita vinta. Sarà proprio lui, adesso, che lo sostituirà ad interim, in attesa di trovare il nuovo segretario.

Treu era accusato, tra l'altro, anche di fare — dicono — una politica personale nell'ambito della CSI. Per esempio il nostro avv. Carpi ne ha sottolineato la parte avuta nel dare una soluzione tutta particolare al caso Beltoise. C'è la famosa squalifica «fino al 10 settembre '72» che sarebbe stata fatta diventare dal segretario, nel dispositivo del tribunale sportivo, squalifica di «10 mesi», il che ha permesso di recuperare i mesi di sospensione già scontati dal pilota francese dopo la vicenda Giunti.

Ora è vero che il sig. Treu non è mai stato troppo tenero con i delegati e i problemi italiani, ma non ci si venga a dire che il presidente Metternich non sapeva della soluzione compiacente per la questione Beltoise! Il recentissimo caso dei serbatoi da 250 litri sulle F. 1 e la clamorosa smentita alle decisioni regolamentari prospettate dai tecnici CSI, sono state o no anch'esse frutto della mancanza di polso del neo presidente CSI?

Così anche l'atteggiamento del sig. Treu, un olandese di scuola inglese, nella questione F. 3, è frutto dell'appoggio ricevuto dall'inglese Delamont che echeggiava gli specifici atteggiamenti d'oltre Manica antistrozzatura in questa formula. E che il Delamont sia anche lui molto sensibile ai problemi di casa, resta dimostrato dalla stessa vicenda dei serbatoi F. 1. Era lui che doveva portare avanti la regolamentazione dei serbatoi da 160 litri e il rifornimento e invece poi non ci ha pensato su tanto per adeguarsi alle pretese dei costruttori.

Momento delicato, senza dubbio. La CSI è diventata quasi una faida e i suoi esponenti sono preoccupati di trovare soluzioni particolari secondo gli interessi nazionali che rappresentano. Così il sig. Treu ha finito per pagare anche la prospettiva che tentava di portare avanti, per una maggiore universalizzazione della CSI, con l'ingresso di altre rappresentanze. Il che non ha suonato bene alle orecchie degli attuali reggitori. Non dimentichiamoci che la Commissione sportiva internazionale automobilistica, è oggi un vero feudo tedesco. Tedesco è il presidente CSI Metternich, tedeschi i presidenti del Bureau e quello dei regolamenti (von Hanstein), il consigliere fidato del principe Metternich è poi quello Schimtz che dal canto suo porta avanti una alleanza con gli inglesi, interessatissimi da parte loro alla non inquinabilità delle possibilità decisionali con un eccessivo allargamento delle rappresentanze.



● Questo personaggio che ha fatto la sua prima apparizione nello staff Alfa Romeo a Le Mans, è l'ing. francese Michel Tetu, che è arrivato a Settimo Milanese con lo specifico incarico di collaborare alla realizzazione del nuovo telaio per il dodici cilindri. Dopo la mancata assunzione due anni fa di Rom Tauranac (ora diventato consulente Martini per la Tecno F. 1) si è sentita la necessità di uno specializzato in tecnica telaistica. L'ingegner Tetu è stato anche alla Matra.

● Adesso Carlos PACE piace molto in Ferrari, anche a coloro che un anno fa, quando l'ing. Enzo lo fece venire a Maranello dopo la vittoria a Imola in F. 2, si affrettarono a consigliarne l'assunzione. Si vede che, in quanto a intuizione sulle qualità dei piloti, nello staff tecnico modenese si arriva sempre con un buon anno di ritardo (se basta). I casi Stewart e Rindt — tanto per dirne due — restano emblematici.

● In ogni modo segnatevelo il nome di PACE. Sarà certamente uno dei piloti Ferrari '73. Non fosse altro per... far dispetto a Fittipaldi. Un brasiliano per un altro. Auguriamoci che non si faccia l'errore della Juventus, quando qualche anno fa assunse un allenatore solo perché si chiamava Herrera (Heriberto)!

● La Marlboro è interessata a realizzare un accordo di tre anni con l'auto-dromo romano di Vallelunga per altre gare di F. 1 (e magari F. 2).

● Da tempo, come a Clermont Ferrand, non si vedeva un Ickx tanto pieno di sussiego, saltare da una monoposto all'altra delle due che si è trovato a disposizione contemporaneamente in F. 1. Andava dall'una all'altra durante le prove, con la coda dei meccanici, e il volto tradiva il suo compiacimento nei confronti dei colleghi. Nemmeno Stewart poteva far più lo stesso a Clermont!

● Nel team Lancia HF non tutto fila liscio come un tempo, anche se la squadra è riuscita a tornare al successo. Quel Munari che resta senza benzina dopo 60 km nel rally di Udine e quel Ballestrieri che perde 17' per farsi sistemare lo sterzo in un trasferimento e al quale, poi, si apre improvvisamente in gara il cofano chiuso male, sono tutti sintomi di un «malessere» che Cesare Fiorio farebbe bene a curare subito. E alla radice.

● A proposito di rally. Sono davvero l'ultima spiaggia del senso sportivo dei protagonisti, anche se Elford ci conforta (ma è un ex rallyista)? Dopo l'episodio raccontato nel numero scorso da un nostro lettore-pilota, merita sottolineare quanto avvenuto a Udine. Come sapete Cavallari aveva un nuovo navigatore, è il giovanissimo Rombolotti. La sera, dopo la premiazione, c'è stato un «anziano», altro navigatore, al quale sembrò di notare un po' triste il debuttante. Tutti avevano coppe lui niente. Senza pensarci su l'anziano gli dette la sua: «Prendi, per la prima corsa ti farà piacere», gli disse. Sapete chi era? Il poco loquace SODANO, il partner del vittorioso Barbasio.

Marcellino

## Perchè FERRARI ora non contesta i 250 litri di benzina sulle F. 1?

● E' davvero avvincente quanto è accaduto con i serbatoi delle monoposto F. 1. Dai 160 litri e l'arresto ai boxes per rifornimenti, siamo adesso — come sapete — arrivati (grazie al calabrese principe Metternich) ai 250 litri con tre serbatoi! I signori costruttori F. 1 non si permettono più, d'ora in poi, di parlare di sicurezza! Enzo Ferrari compreso. Perché anche lui ha avallato questa situazione e costruirà monoposto con serbatoi da 250 litri, lui che aveva persino inventato lo slogan «delle bare fasciate di benzina»!

Che cosa ha fatto anche lui per evitarcelo? E' da domandarselo. O forse, il suo rappresentante in seno alla associazione Costruttori F. 1, il d.s. Peter Schetty, non l'aveva messo al corrente in tempo di questa decisione?

La verità è una. Che la decisione INSENSATA di Londra porta anche l'avallo della Ferrari, un avallo che è cominciato dal giorno in cui i tecnici modenesi hanno cominciato a snobbare l'invenzione Autodelta, che pur ha avuto il crisma ufficiale, dopo le prove parigine, dell'Istituto del Fuoco di Parigi e poi l'entusiastica valutazione della Fondazione Jim Clark, che si dice convinta della validità del progetto Chiti, come il più efficiente in caso di urto e di scoppio. Ma i giochi sottili della rivalità e delle gelosie, non solo tecniche, hanno prevalso. E così i costruttori sportivi inglesi e soci, che avevano subito osteggiato il progetto Alfa per ragioni

di pesi (e che mettono un terzo serbatoio stabilendo un limite di peso delle F. 1 da 575 chili minimo) hanno ottenuto quello che volevano.

Dovrebbe anche stupire il comportamento dei piloti in questa storia, a cominciare dal neo Presidente GPDA Stewart, che tanto si era esposto con certe dichiarazioni dopo l'esperimento Alfa a Bologna. Ma c'è poco da formalizzarsi, se si pensa che, per sminuire la validità del progetto Alfa, si è arrivati persino a far circolare la voce che l'alogenato contenuto nel serbatoio di sicurezza con i suoi vapori contribuisce a ridurre le... qualità virili? Tutte le armi, anche psicologiche, sono state utili per evitare un po' di sicurezza alle macchine da corsa! Il che significa che, d'ora in poi, nessun costruttore avrà più il diritto di risentirsi se sarà nesso sotto accusa in caso del peggio.

● Al convegno di Salice Terme ha fatto impressione ascoltare un giudice (il «magistrato automobilistico sportivo» dr. Dini) parlare non solo di sanzioni erogate (poche in verità: ed è davvero da compiacersene) ma anche di elogi e di encomi, a ufficiali di gara e piloti meritevoli.

● I tecnici FIAT continuano a provare sul prototipo Ferrari a Fiorano un distributore elettronico di nuovo tipo. L'auspicata indipendenza «autarchica» nel campo tecnico sempre ripetuta da Ferrari, sta maturando.

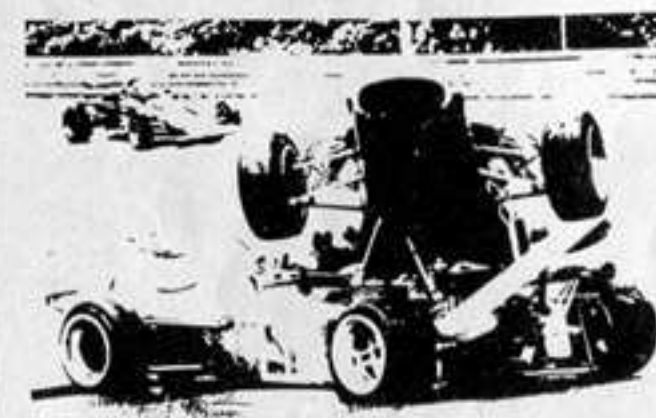
LEGGETE SUBITO

nelle pagine che seguono

Pericolo 005 STEWART



Hill vorrebbe guidare una LOTUS-Ferrari



Un documento eccezionale

il pallottoliere delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale delle corse

a pagina

2 Dove corriamo domenica?

3 LA ZANZARA

44 KARTING

45 Mini HOBBY

46 MOTORAMA TUTTESPRINT

48 SCRIVETECI rimarremo amici

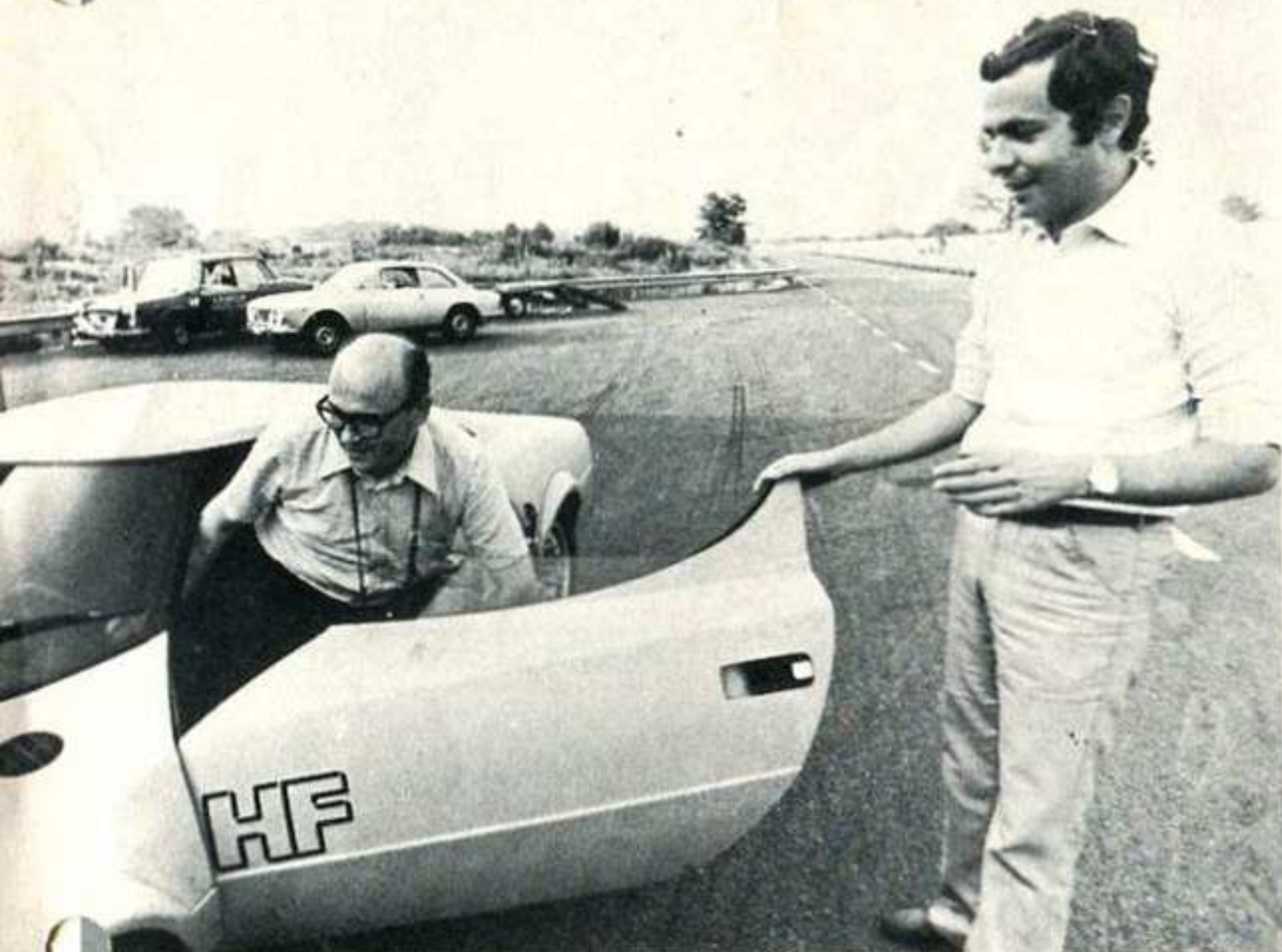
50 INFORMATUTTO

51 COMPRAVENDITA



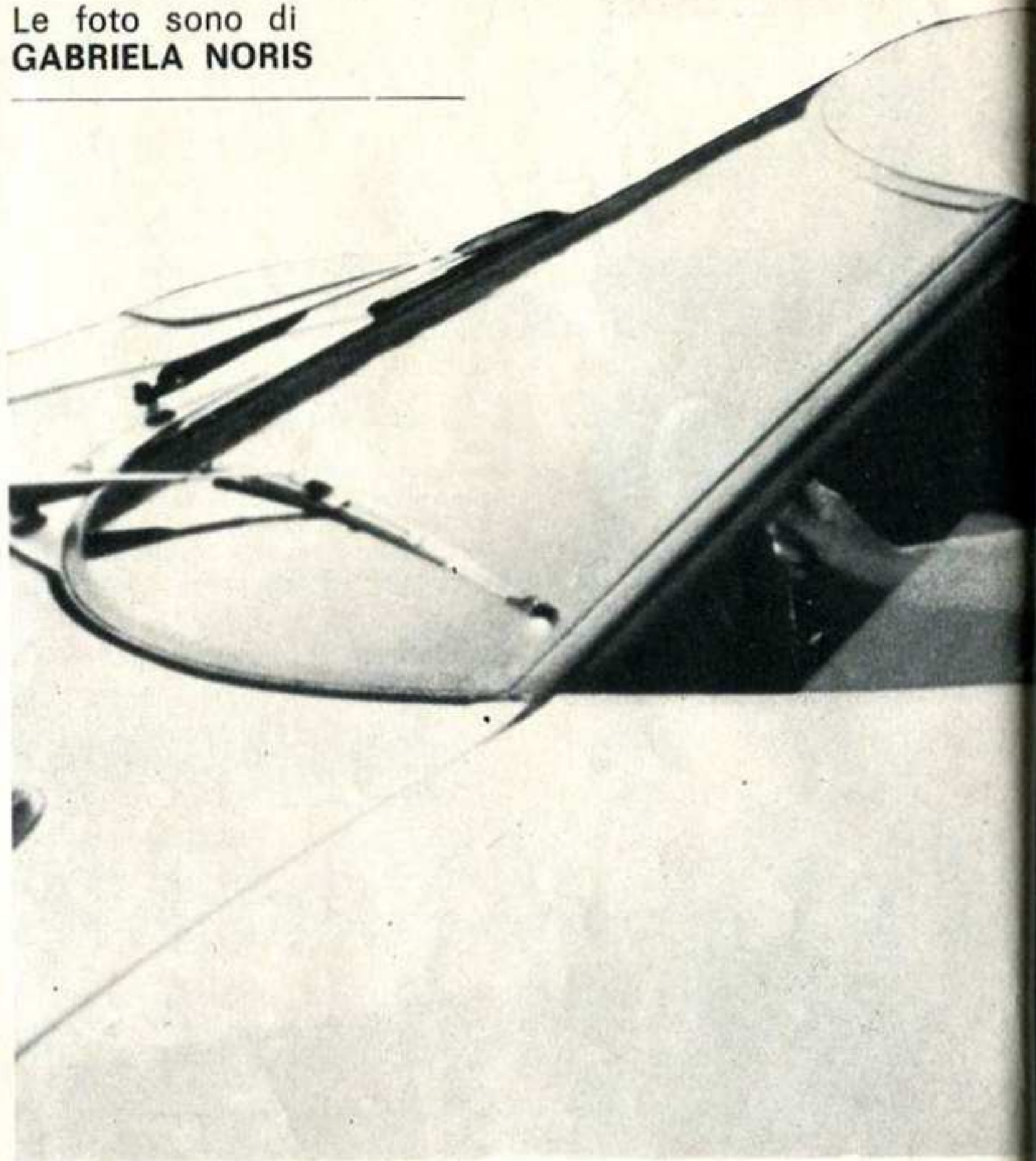


Le foto sono di  
GABRIELA NORIS



Da perfetto padrone di casa, Cesare Fiorio fa accomodare il nostro inviato nell'abitacolo della Stratos. Notare (a destra) il particolare taglio dei finestrini e l'avvolgenza del parabrezza. Pesa quasi 900 kg

Il nostro  
**Enrico BENZING**  
ha... assaggiato  
a CHIVASSO  
il cocktail  
**FERRARI**  
**BERTONE**



con le soluzioni notevoli dei tecnici torinesi  
**LANCIA** per questa GT nata per i rallies

# Quant'è facile guidare

## DALL'INVIATO

**CHIVASSO** - Ecco la Stratos su strada, pronta, prontissima ad iniziare la sua avventura sportiva. Ci sarebbe quasi da non credere ai propri occhi, dopo tante traversie iniziali, che ogni lettore ricorderà; ma ora la macchina è qui, nella sua stupenda realtà: collaudi e perfezionamenti procedono a ritmo serrato ed anche la data del debutto è già fissata, ai primi di novembre, al Tour de Corse. Questo è veramente un anno



L'essenziale cruscotto della Stratos. A destra, il prototipo nelle mani del collaudatore Maglioli

fortunato per la Lancia: dopo il memorabile trionfo nel Rally di Montecarlo, va ora in porto l'ambizioso progetto Stratos, che consentirà alla Casa torinese di ripresentarsi al vertice dei grandi rallies internazionali (c'è un campionato mondiale per marche che l'attende) con un'arma validissima, all'iperbolico crescere delle esigenze tecniche di questo ambito, una autentica anti-Porsche o anti-Alpine. E questa è anche la riprova dei

risultati che si possono raggiungere in questo nostro sport, sempre più difficile, sempre più esasperante, quando una forte volontà anima uomini decisi, fino alla caparbietà, come l'ammirevole gruppetto dei tecnici del reparto corse Lancia, trascinati da Cesare Fiorio ed entusiasticamente sostenuti dallo stesso direttore generale, ing. Gobatto.

Se le circostanze sono momentaneamente sfavorevoli (una marca come la Lancia non può assentarsi dall'attività nemmeno per un anno, in attesa di poter disporre nella serie di motori e macchine più efficienti), si forzano i tempi con un prototipo, specie quando a portata di mano c'è un gruppo motopropulsore dell'eccellenza del Ferrari «Dino» e quando c'è un carrozziere come Bertone, disposto a dare il suo prezioso contributo. «Non desidero fare semplici macchine da Salone, andava ripetendoci Nuccio Bertone, che tutti consideriamo il numero uno degli stilisti mondiali, per disegni sportivi. Ma vorrei dare subito un senso pratico e reale ad ogni ricerca.»

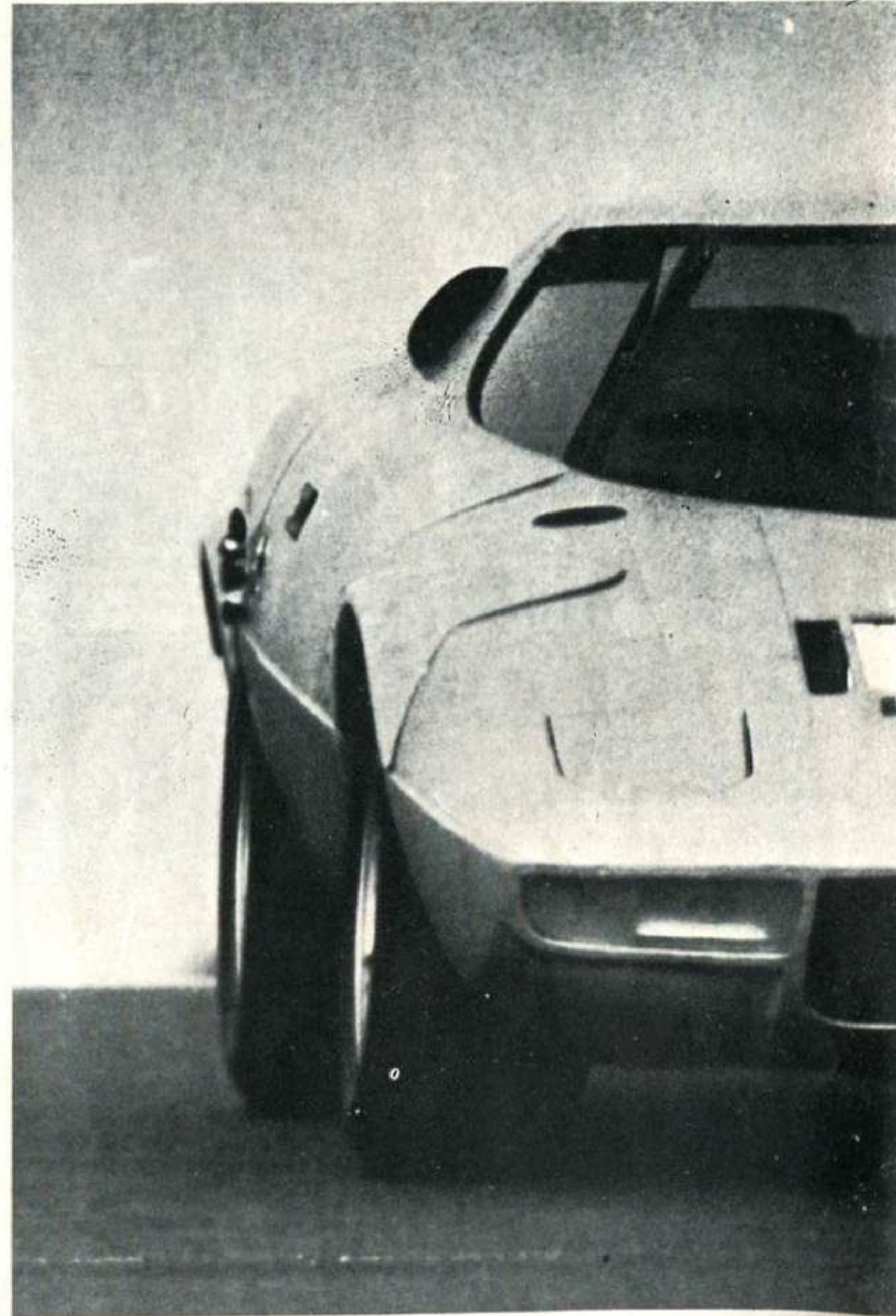
E la Stratos, due anni fa, era una macchina «dream», apparentemente da Salone, pur con tutti i suoi pregnanti concetti tecnici, con il motore «Fulvia» arretrato in posizione posteriore-centrale. E' stata rapidamente riproposta in termini oltremodo attuali l'anno scorso, con lo schema tecnico ben preciso, che gli

esperti della Lancia, ingegneri, piloti e dirigenti, collegialmente, hanno proposto, nell'intento di allestire la macchina ideale per il moderno rally.

La scuola tecnica della Lancia, con il suo bagaglio di esperienze «rallistiche», la maestria di Bertone e l'eccellenza tecnica del motore Ferrari sono gli ingredienti sapientemente mescolati, per darci questa Stratos. E mentre assistiamo alle sue prove, sulla pista della Lancia, all'interno degli stabilimenti di Chivasso, già ci spingiamo a ragionarne sugli sviluppi futuri: un esemplare-laboratorio, adesso, per concludere i collaudi, poi la macchina definitiva, e poi una piccola produzione, con i nuovi motori in allestimento alla Lancia, chissà, una due litri, o poco meno, da 2<sup>a</sup> entrare nel Gruppo 4 o nel Gruppo 3.

## Ogni giorno in pista

Ma restiamo con i piedi a terra: siamo a Chivasso, sulla pista-prova della Lancia, sulla quale la Stratos gira, guidata da Claudio Maglioli; una pista di 2870 metri, un po' stretta, ma interessante, specie nel transitorio d'una «S» veloce e nei tornanti, con due brevi rettili. Ogni giorno, dalle 16,30, finiti i collaudi delle vetture di produzione, è tutta a disposizione della Stratos, che progredisce a vista d'occhio. E su questa pista, dopo qualche giro ad andatura impressionante, a fianco di Claudio Maglioli, abbiamo potuto compiere una bre-



La nuova ITALIA-HF dovrà solo dimagrire 100 chili e risolvere il problema della visibilità laterale



### L'identikit STRATOS

**DIMENSIONI:** lunghezza mm 3670, larghezza mm 1700, passo mm 2160, carreggiata ant. 1400, post. 1400.

**CERCHI RUOTE** speciali in lega al magnesio da 14" scomponibili, con canale variabile da 6" a 8", disegno originale Bertone produz. Campagnolo.

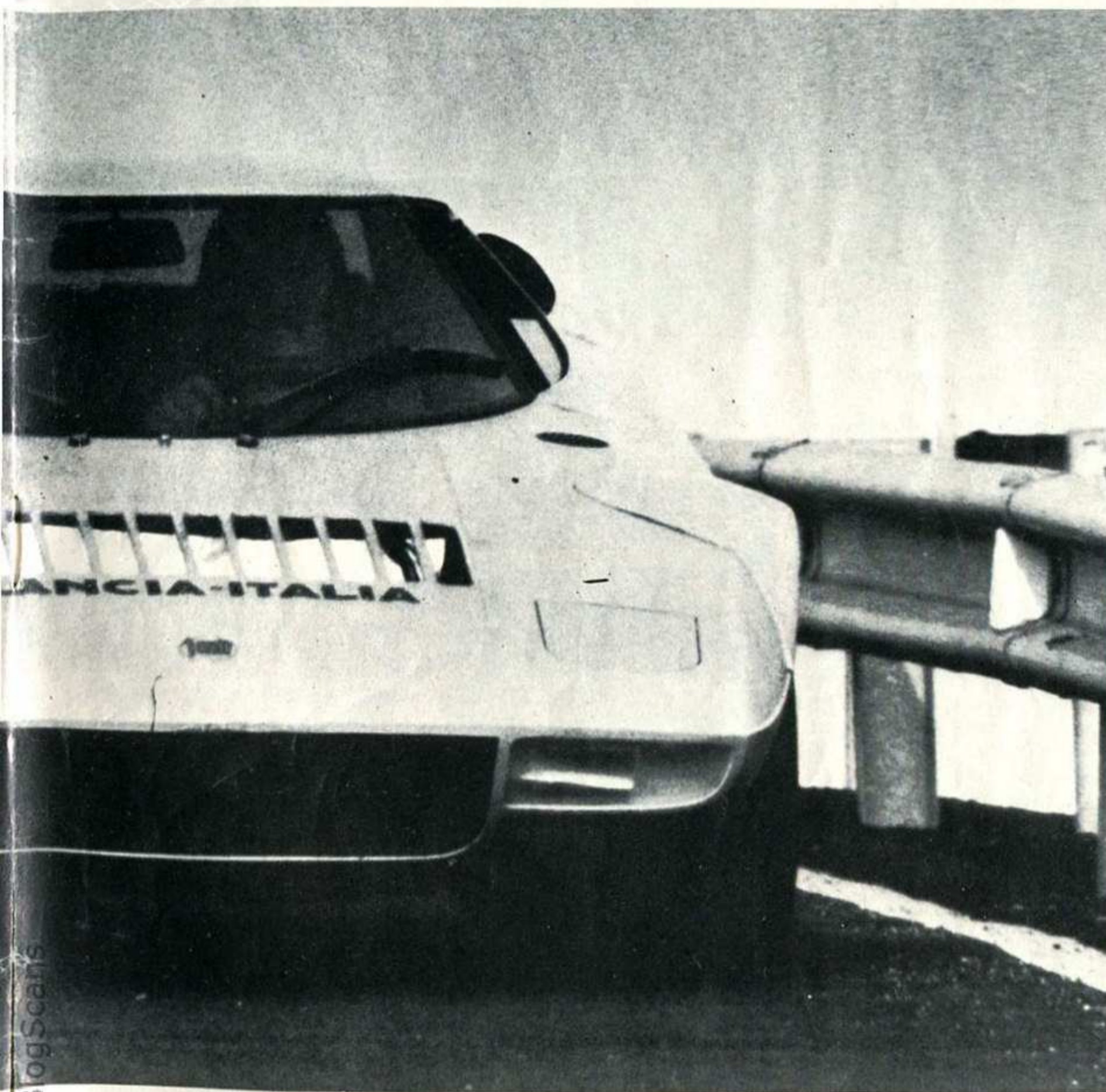
**GOMME** utilizzabili pneumatici diversi dai 175/70 HR 14" ai 5.00/9/60 14".

**SEDILI** disegno Bertone: il sedile destro consente una posizione di riposo allungata

**PARABREZZA** notevolmente curvo in pianta, ma ricavato da una sezione di cilindro e presentante pertanto un raggio di curvatura costante, accorgimento apprezzabile nelle deformazioni ottiche.

**NOTA:** il telaio è praticamente ricavato, per lo studio delle sospensioni, freni ecc. dal prototipo 312 P Ferrari: la linea, lo studio aerodinamico sono dello styling Bertone.

# are la STRATOS...



ve prova della macchina. « Sarebbe severamente proibito, diceva il dr. Cesare Fiorio; ma... »

Un'esperienza davvero esaltante e preziosa, credete: non tanto per il rapporto peso-potenza, avendo fatto conoscenza con valori ben più bassi, quanto per l'originale assetto che a questa vettura è stato conferito. Passo cortissimo, di 2,16 metri (la stessa Ferrari «Dino» ha un passo di 2,34 metri), con massima concentrazione di pesi all'interno, per una vettura della lunghezza totale di appena 3,67 metri (m. 4,150 della «Dino»), con carreggiate di 1,4 metri e con centraggio che vede una distribuzione dei pesi tra asse anteriore e posteriore rispettivamente del 42 e del 58 per cento.

Importanti sono le geometrie delle sospensioni e dello sterzo: si ha una inserzione della vettura in curva addirittura sorprendente (parliamo di curve a stretto raggio), con un progressivo irrigidimento, che ci ha veramente colpito. Con piccoli angoli di barra (il rapporto al volante è di circa 1:2,5 ai fine-corsa), si hanno forti progressioni della ruota interna, che consentono rapidità e perfezione di correzione, allo scopo di avere larghi margini di sfruttamento, nella guida, di tutte le componenti derivanti dagli angoli di deriva dei pneumatici. Poi, dinanzi alla nostra ammirazione per questa magnifica geometria dello sterzo, gli ingegneri della Lancia, giustamente orgogliosi, ci

hanno dato qualche spiegazione, mostrandoci interessantissimi diagrammi, frutto di lunghe esperienze di riprove al computer. Infatti, pur restando nell'ambito delle leggi del noto trapezio di Ackerman, s'è riusciti a dare un andamento alle curve degli angoli-ruota, in funzione dell'angolo di barra, assolutamente singolari, pur nello spazio di circa 4° per la ruota interna.

### Curvatura sorprendente

Fatto è che questa Stratos ha una prontezza e una precisione di curvatura più che sorprendenti (avremmo desiderato provare anche qualche curva a largo raggio) e soprattutto si guida con una facilità impressionante, anche a limiti via via più alti, considerando che si hanno gomme Pirelli Super Sport 5,00-9,60-14, in attesa delle « racing », e si scaricano potenze dell'ordine dei 200 cavalli, in una vettura di oltre 800 chili.

Infatti, per ora, in questa fase di completamento e di definizione della macchina, s'impiega un motore «Dino» V6 trasversale di 92,5 per 60 mm. (2.418 cmc.) assai normale, a tre carburatori doppio corpo, con lievissimi ritocchi di fasatura e di condotti, tanto da innalzare da 195 cavalli DIN a 220 CV la potenza, a 7.400 anziché a 7.600 giri, per avere maggiore

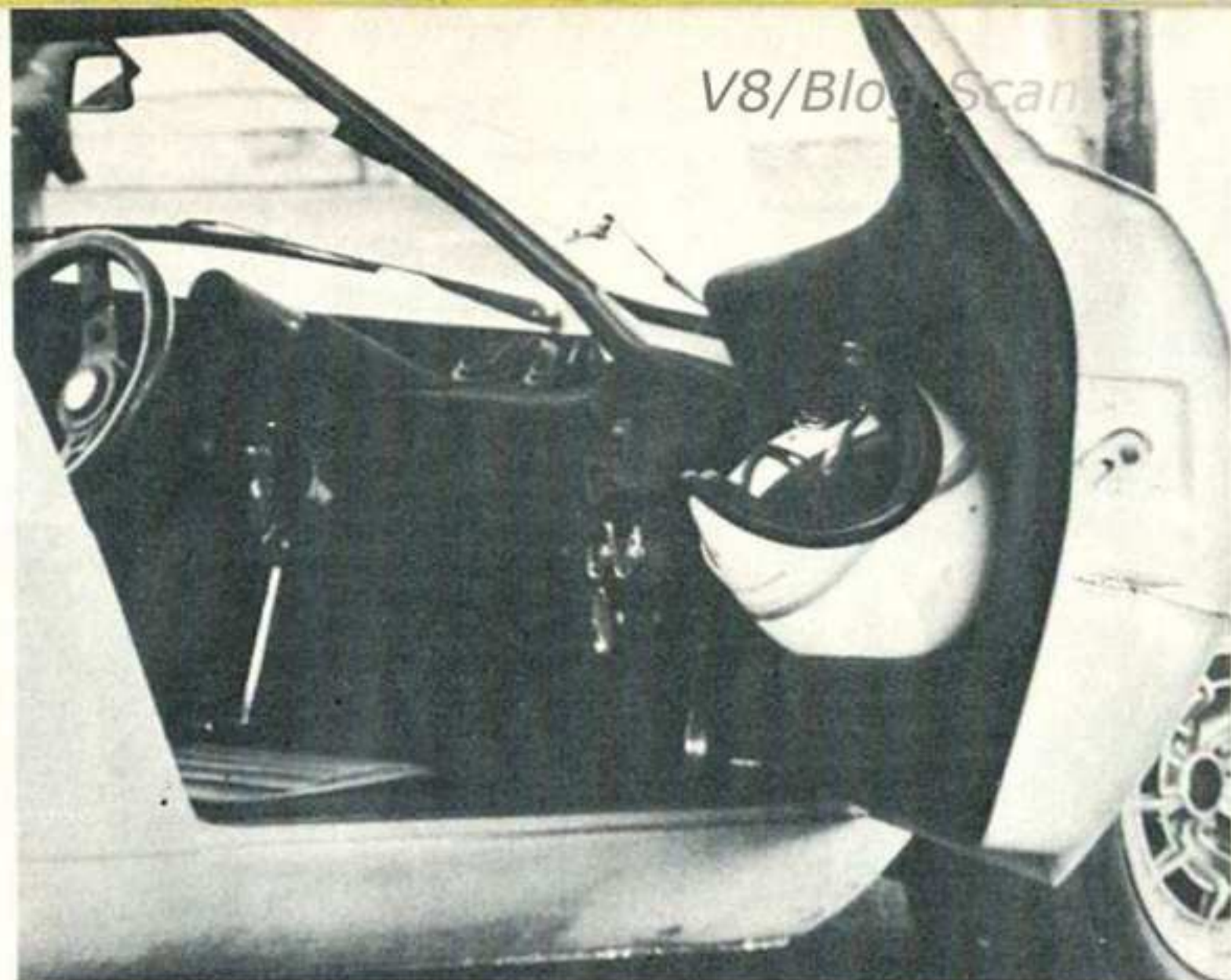
Enrico Benzing

CONTINUA A PAGINA 6





## Al volante della STRATOS



Lo « studio » di Bertone per una macchina da rallies, che tanto scalpore fece ai saloni, è stato ora tradotto in realtà, comprese certe apparenti raffinatezze come il porta-casco. In effetti, Bertone ha dato sempre un senso pratico alle sue ricerche. Sotto, la Stratos in frenata; notare la notevole compattezza delle sue dimensioni

Lo sbalzo posteriore è praticamente nullo. Come si nota, non vi è praticamente peso oltre il limite delle ruote posteriori. A destra, il 6 cilindri Dino, ora in versione appena preparata, arriverà in seguito ad avere oltre 260 CV



CONTINUAZ. DA PAGINA 5

pienezza di curva. Più avanti sarà prevista una versione più spinta, con 260-270 cavalli, alimentazione ad iniezione indiretta, presumibilmente agli stessi regimi, con ulteriori guadagni per le curve di coppia e di pressione media effettiva, grandezze proporzionali.

### Le modifiche al motore

Da sottolineare anche, nell'adattamento del motore alle esigenze da rally, molti accorgimenti, quali lo spostamento dell'alternatore, in posizione accessibile a elevata, sulla sinistra, prendendo il moto dall'asse delle camme (aspirazione) della bancata anteriore, oltre ad accorgimenti per garantire la più perfetta alimentazione (vaschette carburatori) anche nelle più strette curve, con elevata centrifugazione. Per ora, la macchina ha il cambio di serie, con gli stessi rapporti di trasmissione, di cui ci serviamo per tracciare il diagramma delle velocità (Fig. 1); con ponte di 3,82, si ha una quinta di 0,897 e distanziamenti del 74,7% di essa per la quarta, del 55,5% per la terza, 40,2% per la seconda e 27,8% per la prima. Ma è chiaro che un nuovo cambio verrà allestito per il tipo di gare a cui la macchina è destinata, per avere rapporti

molto più corti e ravvicinati (si passerà anche agli innesti frontali?) e una serie di ingranaggi per cambio rapido, dal certerino esterno, della demoltiplicazione totale. Seguiranno anche le ruote di 13

pollici, con canali da 6,5 a 12 pollici.

Così, il nostro diagramma (Fig. 1) segna gli sviluppi delle velocità alle varie marce, spingendosi fino a 7.800 giri nei primi quattro rapporti; in quinta, l'indicazione è puramente teorica, fino a poco meno del regime di massima potenza (7.400 giri), in quanto è mancata la sede di prova. Per ora, non interessano le velocità di punta, giacché la messa a punto e l'impiego avverrà con rapporti molto corti; e al crescere delle velocità (con 270 CV si calcolano almeno 260 kmh., con queste dimensioni) anche le caratteristiche aerodinamiche della vettura andranno corrette.

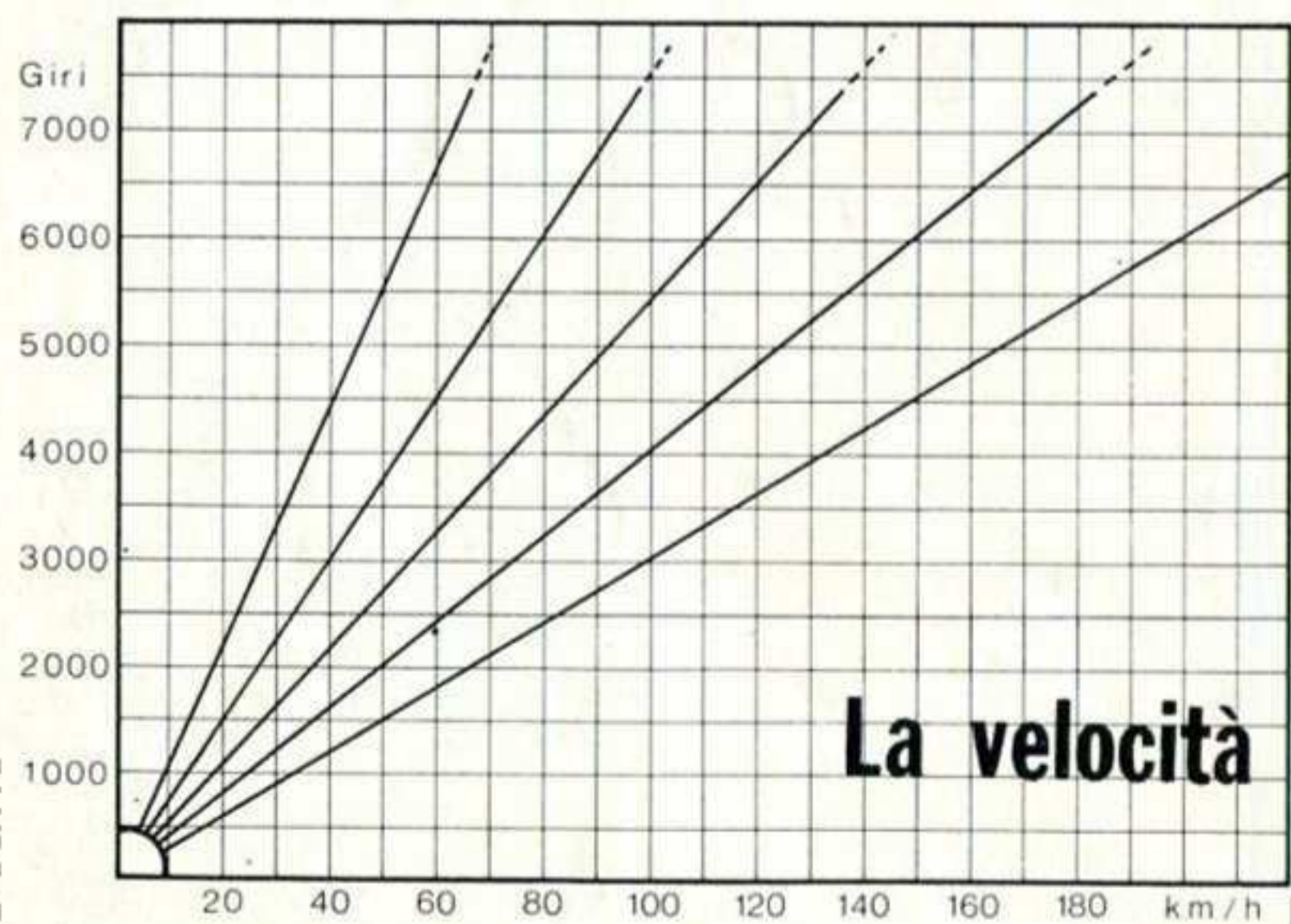
### Le sospensioni cambieranno

Le stesse accelerazioni da noi rilevate (fino a metà della quarta e poi tracciate teoricamente) e riportate nel gra-

fico della Fig. 2, per quanto ragguardevoli (il chilometro da fermo si percorre in 25") son suscettibili di larghi incrementi. Sia per l'innalzamento delle potenze e l'accorciamento dei rapporti, sia anche per gli alleggerimenti che si prevedono. Adesso la macchina pesa quasi 900 chili, ma scenderà a circa 800 kg. con i due cofani in plastica e con una diversa intelaiatura posteriore, con l'obiettivo dei tre chili, per cavallo.

### Più spazio col McPherson

Un po' di rivoluzione seguirà anche per le sospensioni, ora a doppi triangoli, gli stessi, rovesciati, anteriormente e posteriormente, tanto che, dietro, il montante sfrutta l'attacco dello sterzo per un piccolo puntone di correzione delle convergenze; successivamente, si avrà uno schema posteriore tipo McPherson,

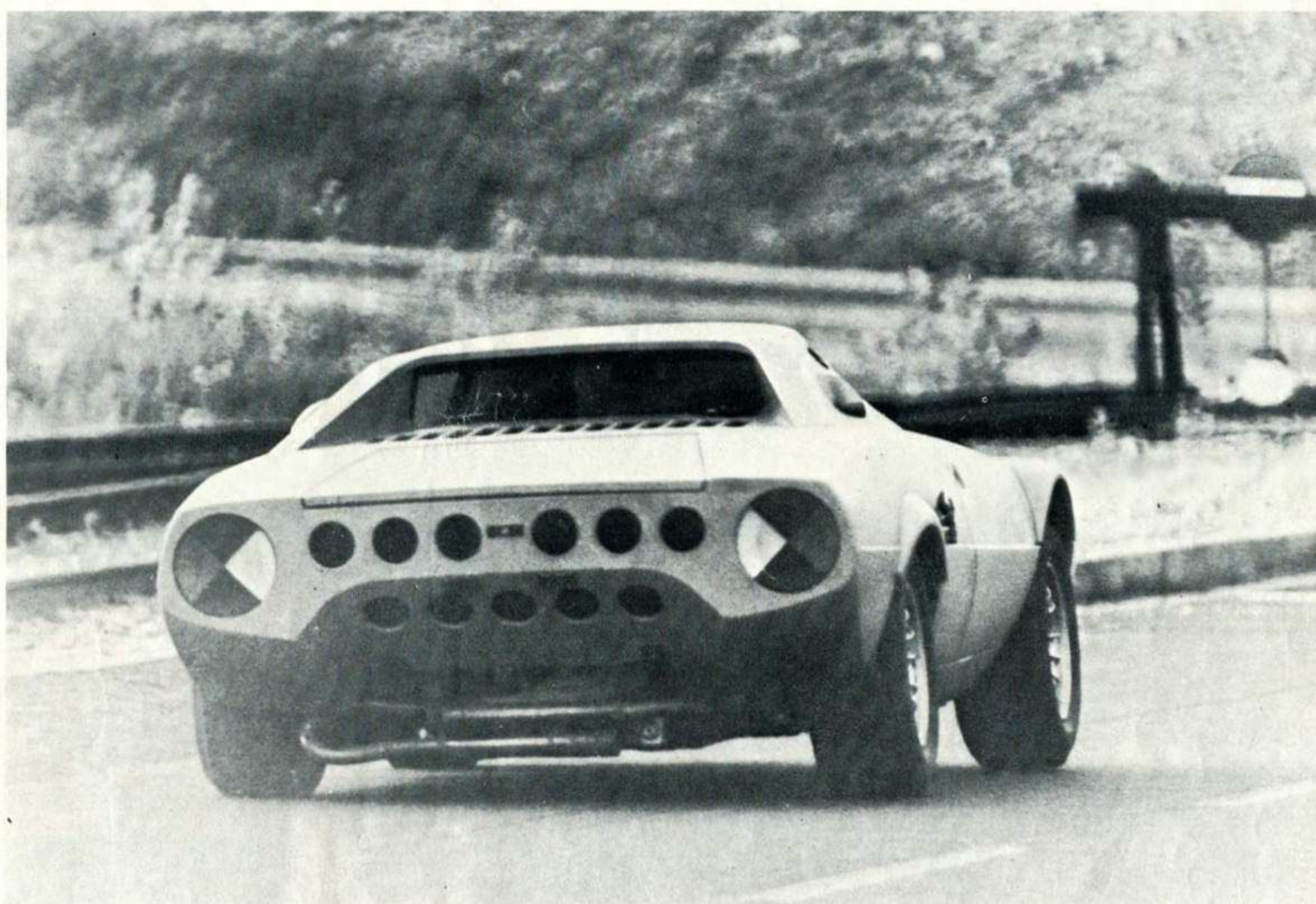
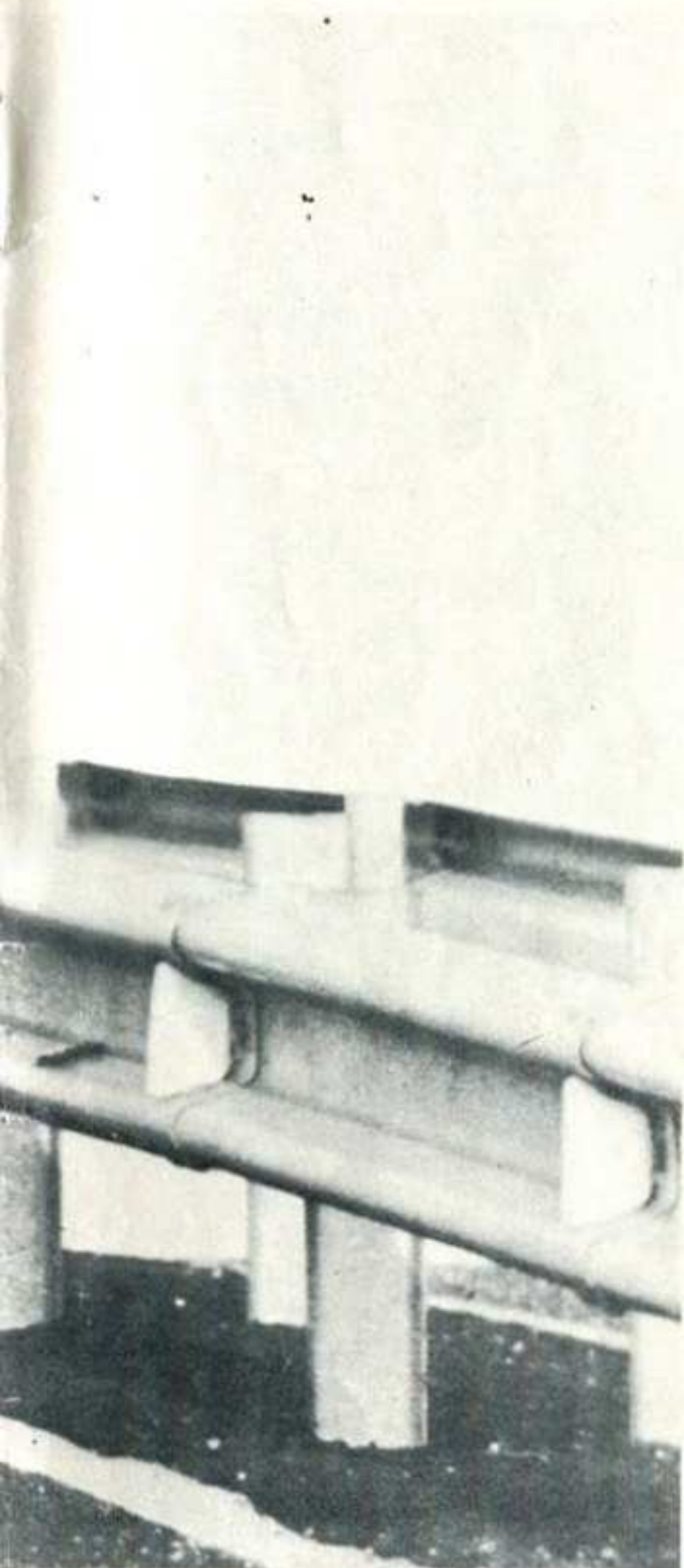
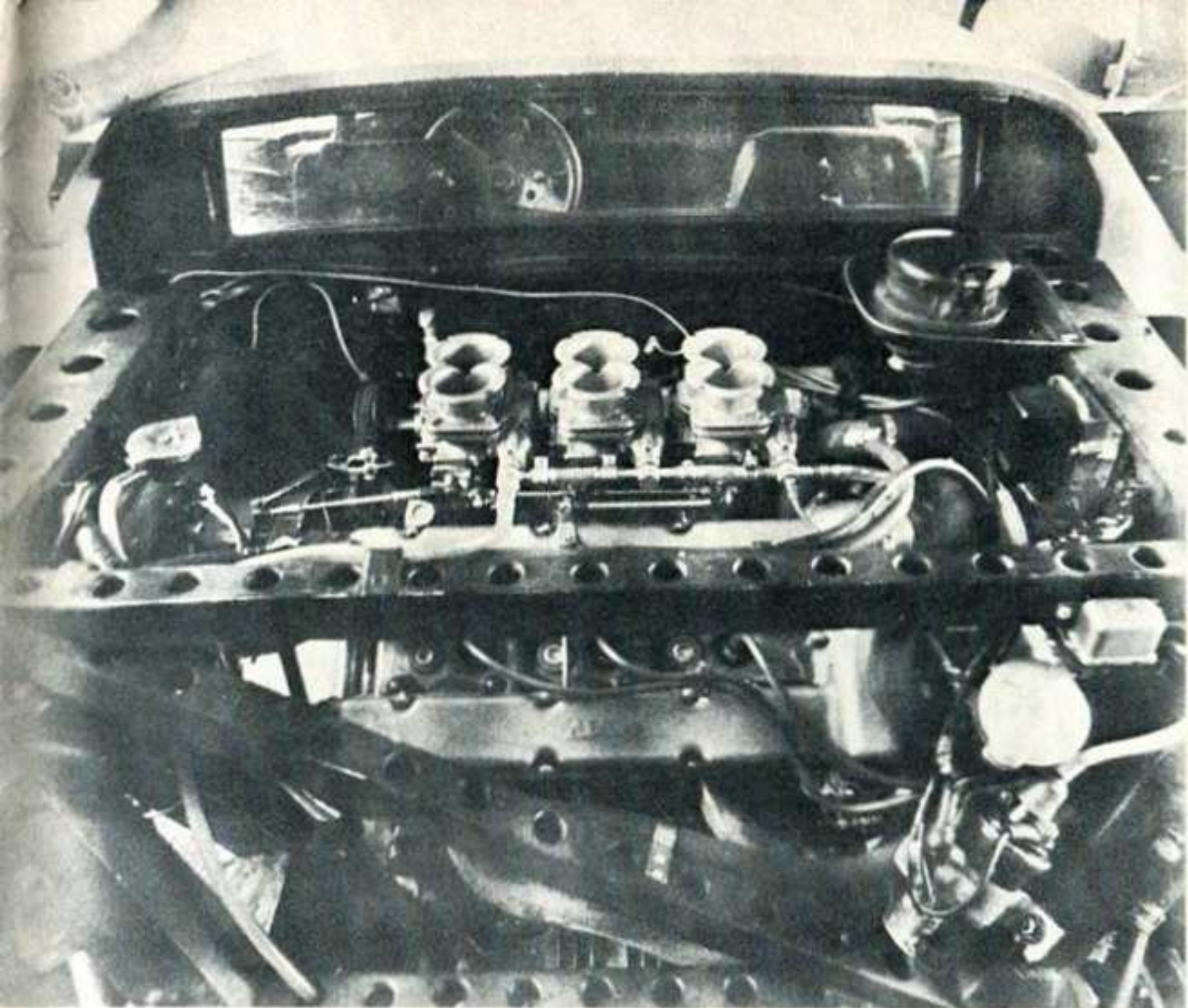


Il grafico delle velocità raggiungibili dalla Stratos, in funzione dei giri-motore, della marcia inserita e dei rapporti che sono ora montati



Il compatto 6 cilindri a V della Dino è inserito perfettamente nel traliccio di tubi scatolati che struttura la parte posteriore

Claudio Maglioli, collaudatore della squadra HF Lancia, è naturalmente il primo entusiasta della Stratos, della quale ha fatto praticamente tutti i collaudi. Secondo lui, l'unica cosa da ritoccare è la visibilità laterale (le foto sono di GABRIELA NORIS)



con geometrie abbastanza simili, che darà il vantaggio di accrescere lo spazio, in vista di diversi motori da sperimentare e facilità di correzioni. Infatti, le sospensioni d'una vettura da rally devono

prevedere rapide variazioni (almeno 3 cm.) di altezza, con diversi punti d'attacco, a seconda dei terreni che si affrontano.

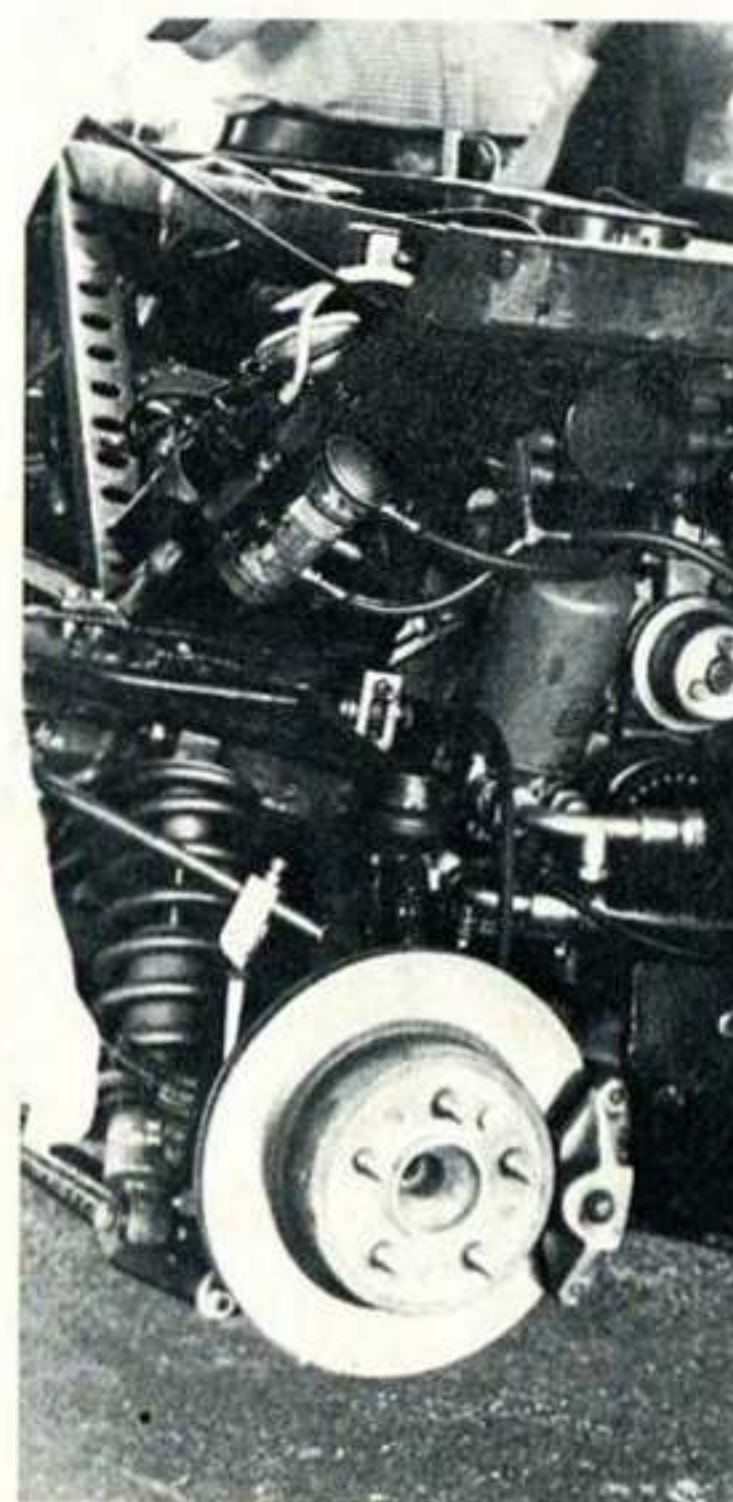
Ben studiata, infine, la posizione di guida, con perfetta

inclinazione del volante e ottima pedaliera; superiore ad ogni previsione è la visibilità con un parabrezza di questa inclinazione e curvatura, con campi visivi molto grandi specie anteriormente.

### Il problema di BERTONE

Quello, però, che non troppo ci convince è la visibilità laterale, con quel disegno, pur gradevole, dato da Bertone alle portiere; probabilmente — anche Maglioli s'è detto del nostro avviso — un lieve ritocco s'impone. E, vista la somma di risultati già raggiunti, aspettiamoci di definire presto questa Stratos della Lancia la più razionale vettura per i veloci rallies di oggi e certamente una delle più moderne espressioni di vettura gran turismo ad elevata intonazione sportiva.

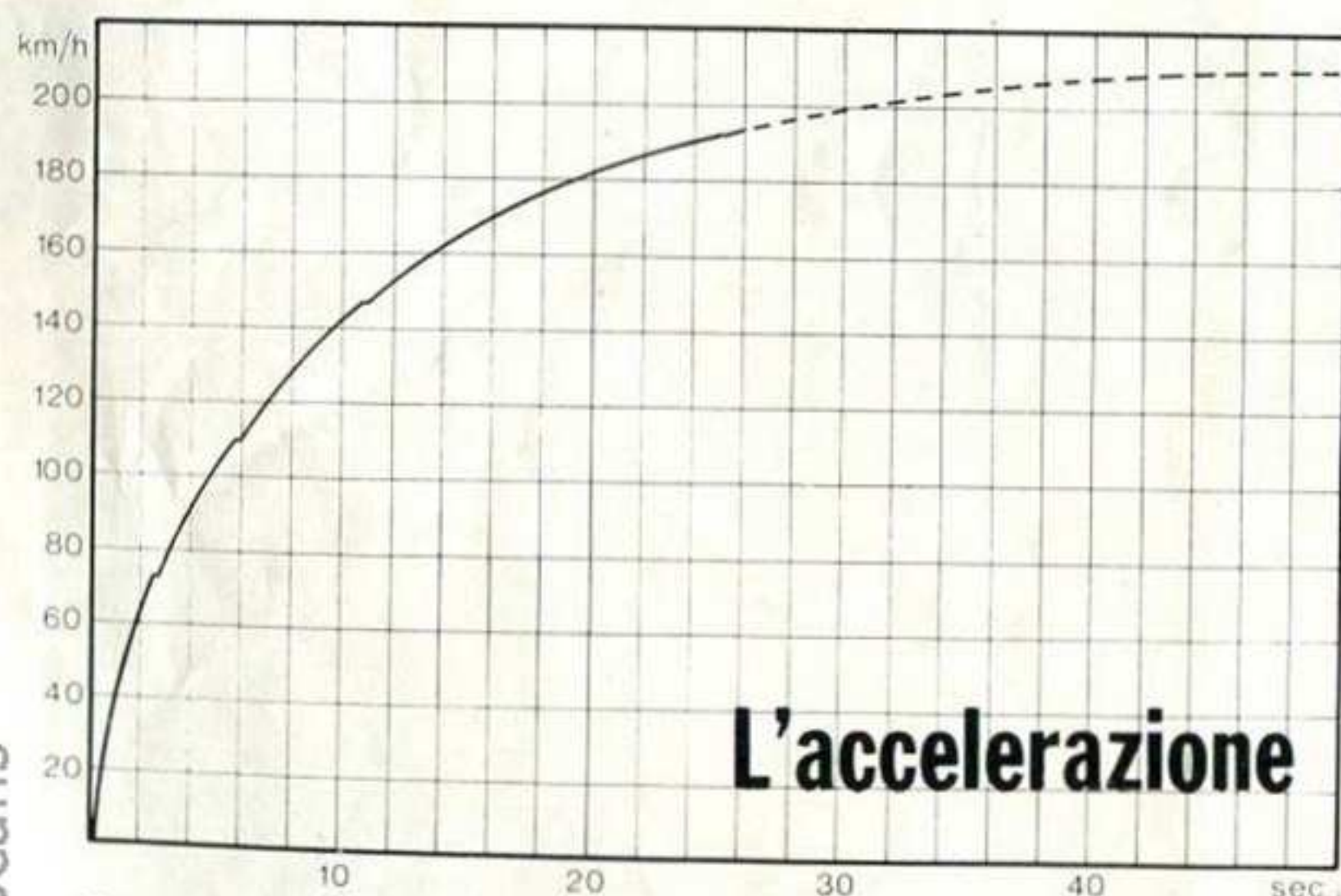
e. b.



Ancora il vano motore lato destro, ma senza la ruota. La sospensione sfrutta cinematismi tipicamente corsaioi (da rallies)



Lo styling della Stratos non ha perso alcune raffinatezze formali. Sotto, uno dei due bracci che fanno da supporto al cofano posteriore e agli stessi scarichi



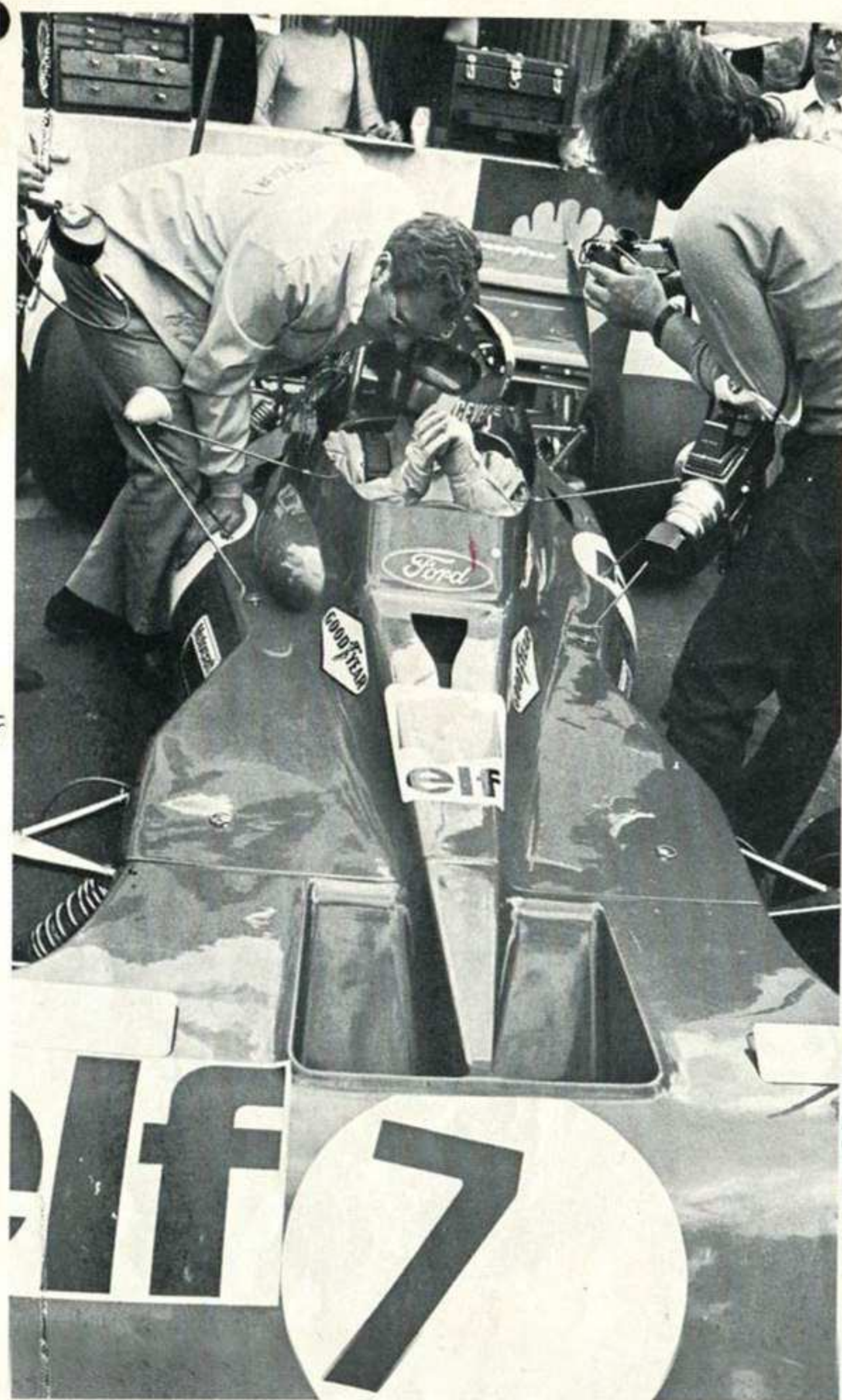
### L'accelerazione

Ecco invece il diagramma delle accelerazioni della Stratos, ancora con i rapporti di serie che sono montati. Il regime massimo scelto è di 7.800 giri. Per ora, il km da fermo si percorre in 25" circa



# Preoccupa tutti

# STEWART



François Cevert, dopo aver strabiliato in prova con la Tyrrell 005, è uscito com'è noto di strada, strappandosi i legamenti del polso sinistro. Non ostante ciò, ed aiutato da alcune iniezioni di antidolorifico, ha disputato un Gran Premio splendido con il vecchio modello (foto sopra). Sotto, Cevert aiutato a infilarsi il giaccone sinistro



## DALL'INVIATO

**CLERMONT FERRAND** - L'aspetto più interessante del Gran Premio di Francia, oltre alla favolosa corsa di Amon e della Matra, ed alla ecatombe di gomme che ha influenzato direttamente il risultato, è stato offerto da qualcosa... che non è avvenuto. Per quello che si è potuto brevemente constatare, e per i riflessi che avrà sul futuro del campionato del mondo, è stata infatti la presenza della nuova Tyrrell «005» a destare la maggior curiosità, poi le maggiori riflessioni e infine — per taluni — le maggiori preoccupazioni.

## CEVERT sbalordisce

Guidata, anche se per poco, da François Cevert nelle prime prove in comune con altre macchine, e quindi messa direttamente a confronto con i mezzi che si conoscono, la nuova macchina ha letteralmente sbalordito. Il tempo che Cevert ha ottenuto non è stato eccezionalissimo, perché successivamente altri lo hanno migliorato, e in gara Amon ha addirittura fatto ancor meglio di quanto abbia fatto in prova, tuttavia quando Cevert è sbandato, proprio nella curva che precede i box, andando a finire contro il guard rail e quindi danneggiando la macchina, si era appena agli inizi delle prove, e

tutti erano ancora nella fase degli aggiustaggi.

Non intendiamo sminuire le qualità di Cevert, che anzi ha dimostrato poi di avere anche delle enormi doti umane, continuando le prove e facendo la gara col polso sinistro fasciato e dolorante,



Innovazione a Clermont Ferrand: un pompiere in motocicletta, con 4 estintori brandeggiabili e walkie-talkie sempre in funzione

per la distorsione riportata nell'incidente. Anzi vogliamo far ammenda di una « dimenticanza » involontaria della settimana scorsa (dovuta alla confusa trasmissione delle nostre notizie per la carenza dei servizi francesi), ricor-

dando come Cevert sia stato tra i più ammirevoli di questa corsa, proprio per le condizioni particolari in cui era. Però siamo convinti che Cevert sia ancora inferiore, almeno in determinate situazioni, a Stewart; e lui stesso lo sa, visto che continua a far capire che sta ancora imparando. Il che dice una cosa molto semplice: con la macchina a posto e con un minimo di affiatamento, Jackie Stewart farà certamente meglio di Cevert, e fatte le proporzioni ciò significa che d'ora in avanti tutti avranno di nuovo lo spauracchio scozzese davanti agli occhi, e non soltanto in senso figurato.

## Assomiglia alla LOTUS

La nuova Tyrrell infatti pare proprio una macchina riuscita, e non c'è da meravigliarsene, viste le referenze di chi l'ha progettata e viste anche le « ispirazioni » evidenti cui è ricorso il progettista. La somiglianza con la Lotus 72 infatti è abbastanza marcata, anche se Gardner non ha fatto ricorso alle sospensioni a barre di torsione, che a nostro avviso sono una delle caratteristiche migliori della Lotus.

Così, come abbiamo detto, il fatto più importante del Gran Premio di Francia è quello che non è avvenuto, cioè l'esordio della Tyrrell 005 nelle mani di Stewart. La controprova la avremo co-

Sprizza lo champagne, e chi tiene la bottiglia è — una volta ancora — Jackie Stewart. Il quale, ora, ha rinunciato alle gare Can-Am con la McLaren per dedicarsi, in piena concentrazione, a questo mondiale piloti con la sua nuova «arma»: Tyrrell-005

# La svolta del campionato mondiale F.1 sarà il G.P. d'EUROPA a Brands HATCH con la spada di Damocle della nuova TYRRELL



munque presto, fra pochi giorni a Brands Hatch, per il Gran Premio di Gran Bretagna.

In questa gara tuttavia dovrebbe verificarsi un fatto che potrebbe ridurre la possibile superiorità di Stewart e della sua nuova macchina, e si trat-

ta del comportamento delle gomme, che sarà importante come lo è stato a Clermont Ferrand e come lo è in tutte le altre corse.

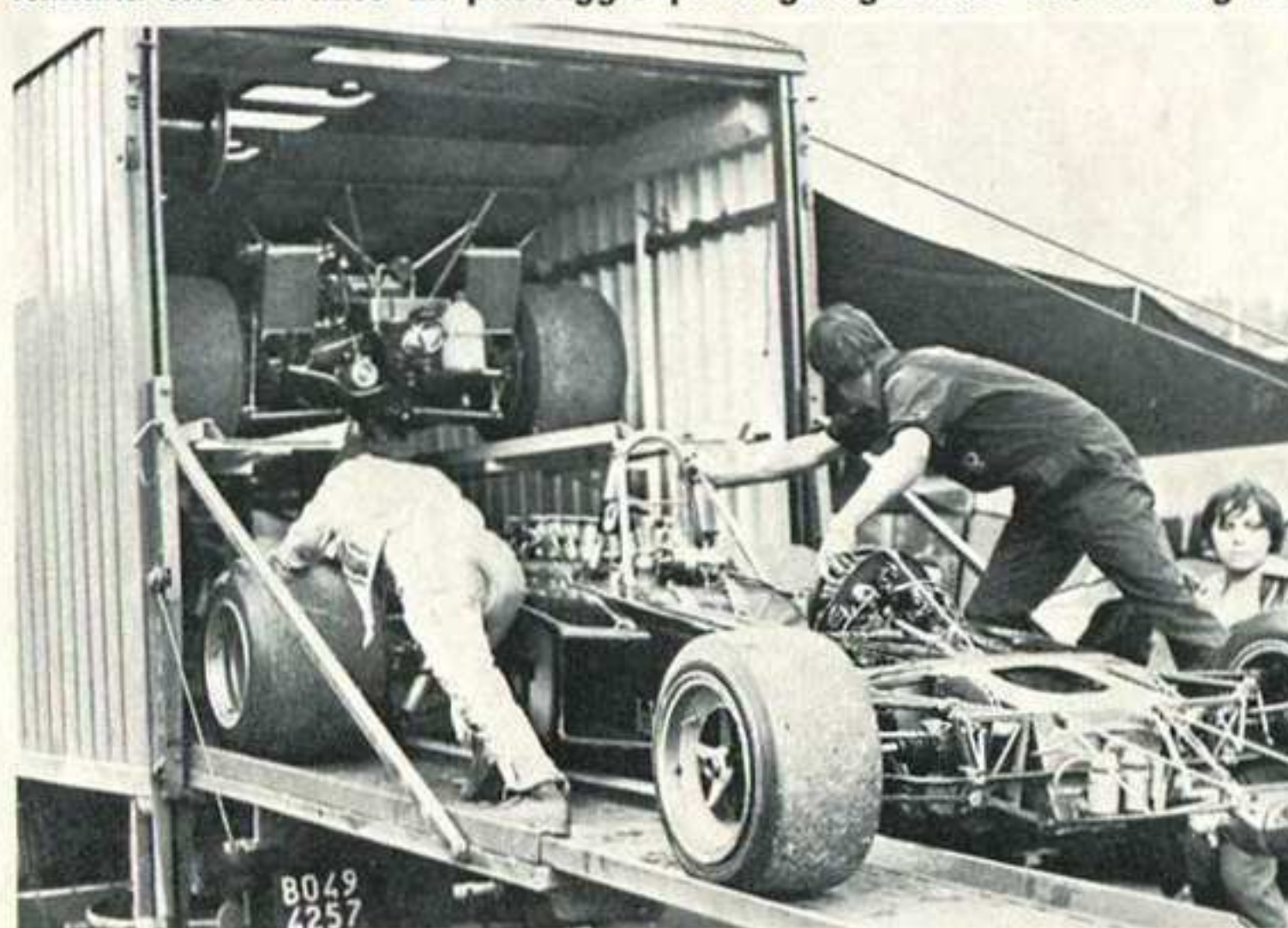
A Brands Hatch, per tradizione e probabilmente per le loro caratteristiche, le Firestone sono sempre state superiori alle Goodyear. Forse dipende dalla composizione dell'asfalto, probabilmente dalla particolare fisionomia della pista, tutta avallamenti e saliscendi; comunque resta il fatto che Brands Hatch è sempre stato favorevole alle Firestone. Se la circostanza si ripeterà anche stavolta il vantaggio che si potrebbe adesso attribuire a Stewart per le qualità della sua nuova macchina potrebbe essere compensato, da parte di coloro che dispongono delle Firestone, vale a dire soprattutto Emerson Fittipaldi e Jacky Ickx, che con Hulme completano il quartetto di coloro che hanno abbastanza punti per poter pensare ancora seriamente di puntare al titolo mondiale. Dipenderà quindi dalle gomme il poter vedere o no una gara combattutissima.

## Una pista deteriorata

Dipenderà anche dal come la rinnovata Matra potrà essere adattata alle particolari caratteristiche di questa pista che sta deteriorandosi sempre di più. Se i tecnici francesi, che hanno fatto ve-



Galli e Schetty pensierosi. Non ostante gli atteggiamenti, l'adattamento del toscano alla Ferrari 312 B2 è stato ottimo. Sotto, sì, avete visto bene: sul camion Tecno sta salendo una JPS. Non si tratta di un furto a scopo di «studio», ma di un favore della squadra italiana che ha dato un passaggio per i garage alla vettura inglese



dere di non essere arretrati, adesso che hanno finito con Le Mans, riusciranno a trovare anche per la loro macchina gli assetti compromissori che Brands Hatch richiede, state certi che Amon sarà anche lui coi primi, e vi sono molte probabilità che insieme con Stewart sia adesso anche lui ad assumere il ruolo di bau-bau. Tra l'altro Amon a Brands Hatch è sempre andato fortissimo, e basti ricordare il suo famoso e vemente duello con Siffert, nel 1968, per metterlo tra quelli che saranno più in vista. Allora ebbe la disavventura di consumare le gomme prima della fine (aveva le stesse gomme di Siffert, ma la macchina era diversa), e stavolta avrà le stesse gomme di Stewart e di Hulme.

## Si comincia a scommettere

A Brands Hatch, come vi abbiamo già detto, si inizia una nuova fase nella involuzione (non dico evoluzione) delle corse automobilistiche ad alto livello. Si comincia anche a scommettere, come sui cavalli. E' una cosa che non faccio mai, ma stavolta scommetterei che da questa corsa verranno indicazioni precise sul futuro del campionato.

Franco Lini

Sopra, organizzazione Ferrari: la macchinetta per il caffè espresso. Sotto, primo piano di un protagonista, i pneumatici Goodyear







Se lo accorciano perde ogni valore tecnico il circuito di CLERMONT FERRAND

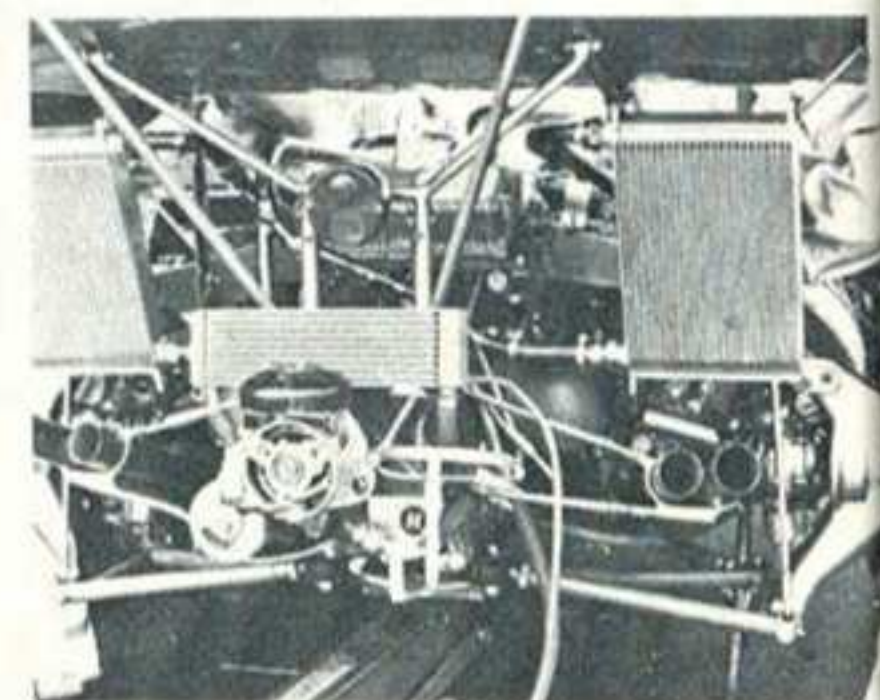
Qui sotto, nel corso delle prove Galli conversa con i tecnici Busi e Ferrari, mentre i meccanici sono al lavoro attorno alla 312



La rinnovata Tecno-Martini, ora con una diversa scocca, non ha portato fortuna al debutto stagionale di Derek Bell. Inopinati guai al distributore d'iniezione ne hanno impedito la qualificazione



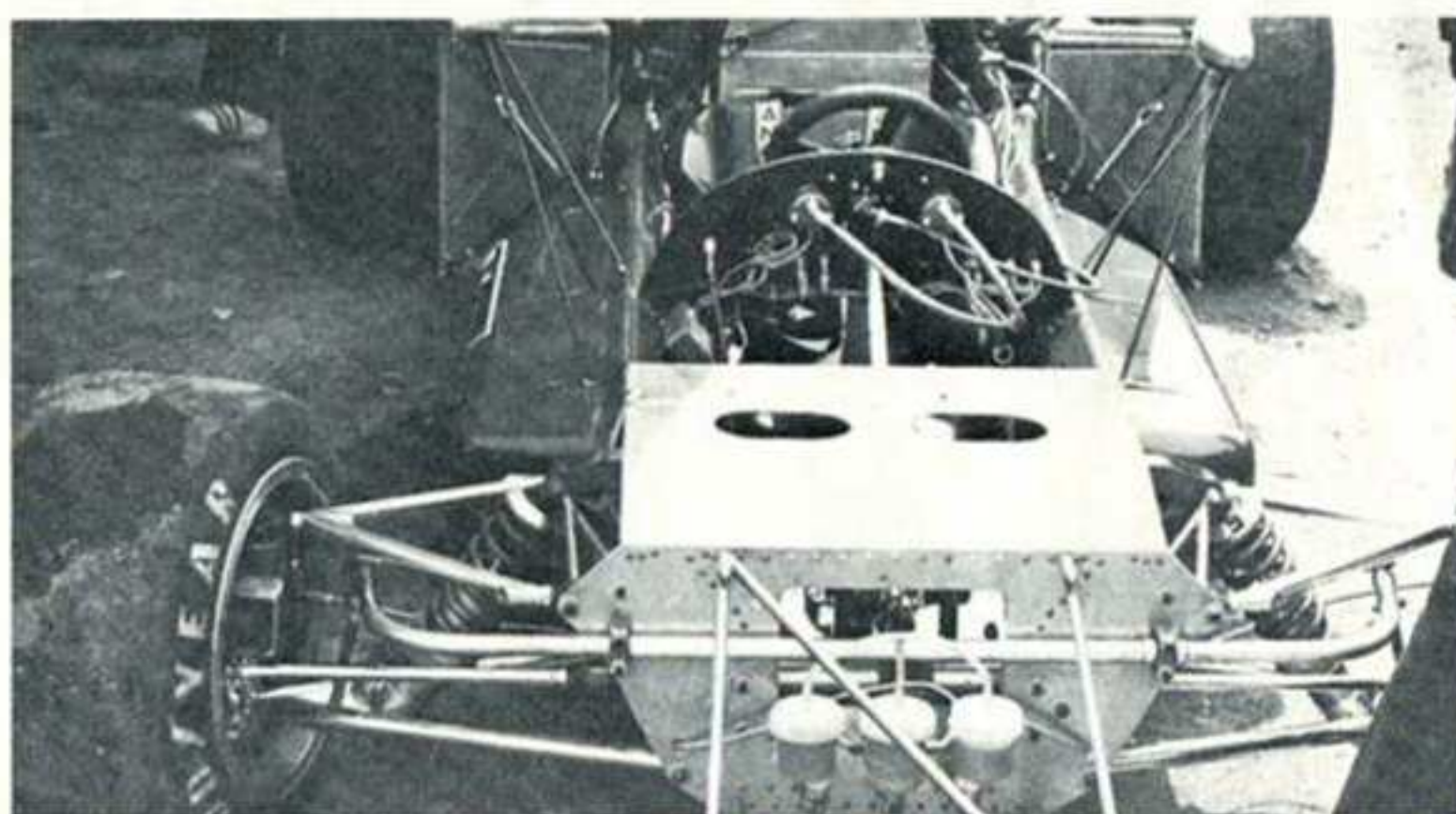
Il muso della Tecno vista a Clermont Ferrand è ora meno ampio e più efficiente di quello visto a Vallelunga e a Nivelles



La parte posteriore della Tecno-Martini. Nella prossima versione, dovrebbe essere più «pulita». Sotto, si nota, sopra alla testata destra, l'attacco alla scocca del puntone che poi ha ceduto, provocando il ritiro della macchina

TECNICAMENTE, ecco quel che c'era di nuovo

A destra, la March 721 G ha la scocca della 722 di Formula 2 con dei vistosi rigonfiamenti laterali per i serbatoi carburante

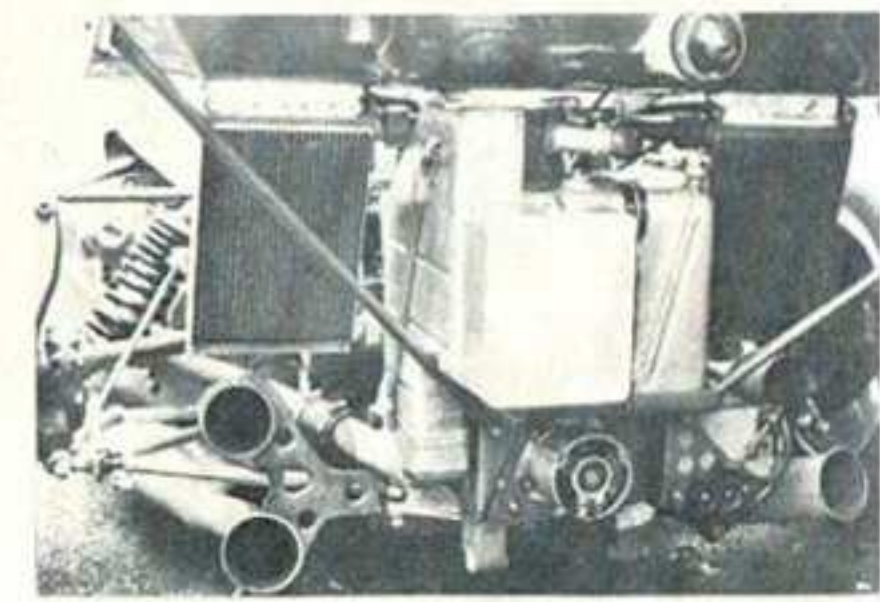
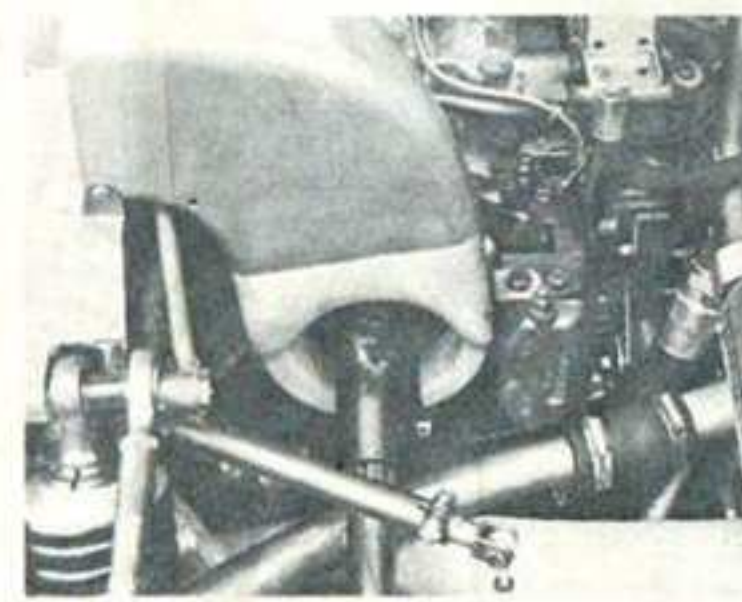
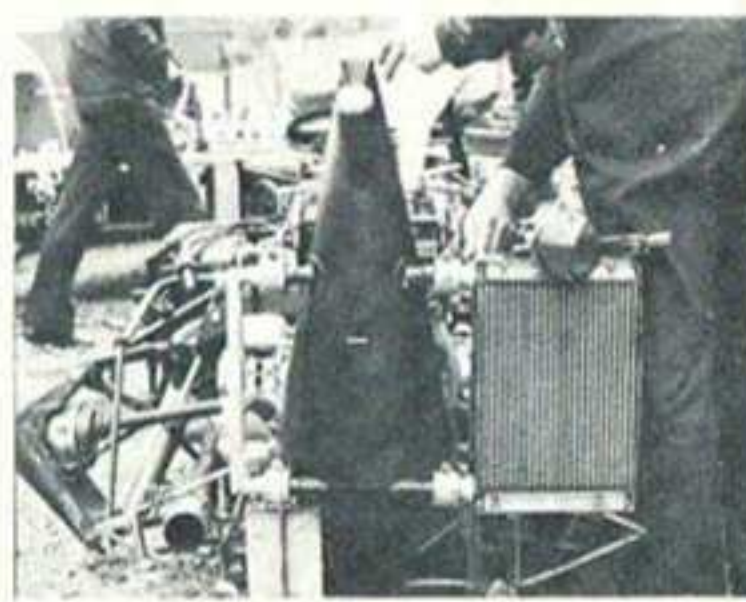


A destra, sulla JPS di Walker, invece, il serbatoio olio è a cono, e in alto supporta l'alettone



Il serbatoio olio con i radiatori che ora, sulla Lotus-JPS di Fittipaldi, supporta anche l'alettone

Sotto, ecco come si presenta, visto da davanti, il gruppo serbatoio-radiatori olio sulla John Player Special di E. Fittipaldi



Sopra a sinistra, la nuova presa d'aria ricavata in fusione per i freni posteriori della Ferrari. Qui sopra, l'imponente gruppo serbatoio-radiatori olio delle Ferrari. L'alettone è molto arretrato

A sinistra, anche sulle McLaren l'alettone è stato spostato al massimo indietro (Foto LINI)

In queste foto, documentata la «disattenzione» che, nelle prove, è costata una sospensione alla Mc Laren-Yardley di Brian Redman. Come abbiamo già accennato in cronaca, Redman si è distratto seguendo Hulme ed ha urtato la barriera in una curva a sinistra (foto sotto). A destra, come si era ridotta la sospensione anteriore destra della McLaren



## dalla bagarre del via...

Nella serie di fotografie a colori che troverete nella pagina seguente è la abitualmente concitata fase iniziale di un Gran Premio, con tutti i suoi aspetti che si riveleranno più tardi importanti.

Amon e Hulme sono scattati bene, anzi Hulme sembra aver un leggero vantaggio su Amon ma poi il neozelandese della Matra riesce a sopravanzare il neozelandese della McLaren mentre si fa luce la March di Peterson in acrobazia fuori pista, con le ruote a cavallo del canale di scolo. Stewart allarga progressivamente verso l'esterno costringendo Ickx a spostarsi mentre Peterson accenna a rientrare sulla pista ed Amon si getta alla corda per compiere la curva in discesa nella quale entrerà nettamente per primo seguito da Hulme, Stewart, Ickx dietro il quale è Marko e poi Schenken. Fittipaldi invece è stato meno rapido, anche perché troppe ruote ballavano freneticamente attorno a lui e non voleva correre rischi. Dopo Ickx, Marko e Schenken si crea subito un distacco, con Hailwood davanti a Fittipaldi, Peterson, Cevert e de Adamich. Ickx riuscirà ad accodarsi ai primi, per qualche giro, mentre per Fittipaldi sarà necessario un duro lavoro per superare gli altri tre e riportarsi alle ruote del belga. Come pareva dovesse poter fare anche Peterson. Poi sono venute le pietre...

## ...alle pietre



Sagra delle braccia alzate in corsa: in questa foto, Patrik Depailler rientra con la gomma posteriore sinistra della sua Tyrrell forata



Stessa disavventura per Tim Schenken, anche lui con il pneumatico posteriore sinistro che si sta sgonfiando. Quello messo di traverso è Galli, che è stato uno dei pochi immune da forature



E' la volta di Henri Pescarolo ha segnalare il consueto guaio, capitato questa volta in prova alla sua March-Politoys. Purtroppo, il francese non ha poi potuto partire per la gara avendo rovinata la macchina in una uscita di strada, slittando su del ghiaio portato in pista, una cosa questa che è stata un po' il neo della corsa, anche senza parlare delle conseguenze patite da Marko, al quale un sasso ha spaccato la visiera. E un pezzetto di plastica della medesima gli ha malauguratamente offeso l'occhio



Ancora in prova, Dave Walker ha toccato «duro» contro una barriera con la sua Lotus-JPS ed ha stracciato il pneumatico, giungendo poi lentamente ai box

## IL TOUR d'EUROPA dei vincitori della 24 ORE

Con la MATRA vittoriosa di Le Mans sulle piste minori francesi oppure in rendez-vous giornalistic, Graham HILL e Henri PESCAROLO si sono esibiti in queste ultime settimane come efficaci campioni public-relations per la MATRA e la SIMCA CHRYSLER dopo il trionfo nella 24 Ore francese



**A Maranello - sostiene l'intramontabile «Baffo»  
decidersi a ingoiare l'orgoglio: non c'è niente  
convinceranno ad imitare il meglio realizzato**

## «Vorrei guidare una LOTUS

A bruciapelo chiedo a «baffo» Hill quando deciderà di smetterla e lui, come per dire fatti gli affari tuoi, fa una faccia e mi dice: «Per un uomo di 43 anni di divertimenti ce ne sono mica tanti. A me correre piace, e piace di più quando vinco. Una volta, una dozzina di anni fa, dicevano che era troppo facile battere i vecchi; adesso dicono che non è difficile battere i più giovani. A me non importa di quello che dicono gli altri. Lo so io quanto mi costano le corse, però il gusto di correre e la soddisfazione di vincere riescono puntualmente ad azzere il mio contachilometri. Sì, capisco, Le Mans è faticosa, rischiosa però dopo nove inutili tentativi non valeva la pena provare per la decima volta? Poi, Le Mans è capace di drogarti quasi, un'ora dopo l'altra, per caricarti al massimo alle prime luci dell'alba, fatta come quest'anno di nebbia e pioggia...»

(Mr. Marcel Chassagny, responsabile della Matra-Simca, ricorda a questo punto: — Un giorno facemmo provare a Graham Hill una Matra F. 3 per aver da lui un giudizio completo e definitivo. A conclusione del test, scese di macchina, si tolse i guanti, il casco e mi disse testualmente: non metterò più piede su una Matra! Infatti...)

«Perciò finché le corse mi divertiranno, io continuerò a farle. E poi se io mi fossi ritirato nel 1966, dopo il successo di Indianapolis, non avrei certo bissato (nel 1968) il titolo di campione del mondo, e se mi fossi ritirato quattro anni fa non avrei potuto vincere le Mans. Sappia che non ho nulla da perdere alla mia

età: tutto quello che arriva è ben guadagnato.»

Altri chiedono una sua opinione sulla Matra prototipo e sulla Matra F. 1. E lui fa: «Una casa che ha concentrato tutti i suoi sforzi e tutti i suoi programmi '72 sulla 24 Ore di Le Mans, non poteva non centrare l'obiettivo prefissosi. Il trionfo, che corrisponde a detta di altri ad una vittoria nel campionato mondiale Marche, testimonia da solo della bontà delle tremila Matra-Simca. Hanno raggiunto la perfezione, attraverso un equilibrio di

«E' ora anche  
in Italia di avviare la rotazione tra i suoi circuiti per il G.P. Formula 1

prestazioni davvero fantastico. Sarei oltremodo contento di collaborare ancora con la marca francese.

«Della monoposto posso dirvi... per come mi superava a Clermont Ferrand: è più manovrabile e più veloce del precedente modello. Se non fosse stato per la foratura Amon, per me, avrebbe vinto il G.P. di Francia. E la stessa foratura gli è servita da test, perché tornato in gara in nona posizione Chris è finito terzo! Se correrò nel '73 con una Matra F. 1? Non credo, però ben vengano le proposte.»

## Per GRAHAM HILL non se ne parla di smettere a 43 anni ormai suonati

Non capita tutti i giorni di poter avere a disposizione (seppure in comproprietà) due campioni del volante. Sereni, tranquilli, distesi, deconcentrati, proprio come lo erano Graham Hill e Henri Pescarolo, portati a Roma (e poi a Milano oltre che in tutta Europa) da un Mystere noleggiato dalla Chrysler France (proveniente da Clermont Ferrand) e offerti... in pasto, quasi su un piatto d'argento, ai giornalisti italiani da mr. Gillespie, il numero uno della filiazione francese della casa americana. I vincitori di Le Mans, i firmatari del riscatto-Matra, apparivano tirati, di buon umore. Graham Hill in doppiopetto blu con bottoni dorati (da club), Henri Pescarolo in argentina sangue di toro.

Dapprima hanno liquidato la TV recitando simpaticamente la parte del padre e del figlio, sottolineando il significato (ciascuno a modo suo) del successo alla 24 Ore. Poi il primo massiccio scontro con i colleghi all'«Open» del 31 al Vicario, per l'aperitivo. Infine, grazie al p.r. Corrado Provera che mi ha messo vicino a Hill e grazie al presid. Gillespie che traduceva dal francese all'inglese, ho messo sotto «Baffo».



Nonostante i suoi 43 anni suonati il «baffo» internazionale non ne vuole proprio sapere di smetterla con le corse: anzi, ringalluzzito dalla recente vittoria al Lotteria di Monza si tufferà con maggior impeto in F.1

(che ho già fatto anche a quelli della Matra, sebbene in misura minore), a parte le gomme, l'ing. Ferrari la macchina vincente ce l'ha sempre. Una volta però gli capita questo, una volta va forte quello... insomma, pronostico la prima vittoria-Ferrari della stagione al G.P. di Germania.

La Tecno? L'ho vista a Nivelles e, assai poco, a Clermont Ferrand. Non so quanto tempo è che ci lavorano, però la macchina è di mio gradimento e, oggi com'è oggi, le manca poco per essere competitiva. Prima della fine dell'anno, se la prenderà pure qualche soddisfazione. Ecco, quello della Tecno è il classico



Amon e Lagardere dopo la corsa. Nonostante la disavventura Amon questa volta è soddisfatto

**- dovrebbero  
di male se si  
dai loro rivali**

## FERRARI»

esempio di come una monoposto nuova possa adottare con successo qualche vecchia soluzione...

Di Monza? Siamo stati a visitare il circuito una decina di giorni fa. Gli organizzatori sono stati messi al corrente delle nostre improrogabili richieste. Pretendiamo due «chicane» (varianti naturali o guidate da guard-ralls), una alla curva Ascari ed una prima della strozzatura del rettilineo d'arrivo. Se non saranno realizzate, ritengo che sia valida e giusta l'alternativa di Vallelunga. Sarebbe pure ora in Italia di avviare la rotazione dei circuiti per il Gran Premio. Io non conosco il circuito di Campagnano da quando lo hanno invertito, però ho sentito i colleghi che vi hanno corso e tutti sono concordi nel ritenerlo ben agibile con poche modifiche, in grado cioè di ospitare tranquillamente il G.P. d'Italia. Sia ben chiaro che io e gli altri colleghi della G.P.D.A. non siamo affatto prevenuti contro Monza. Io in particolare sono in buona fede: non vedo l'ora di tornare a Villa d'Este, all'Hotel ed al Golf Club: «A very beautiful country», ad un breve volo di elicottero da Monza!»

Qui termina il piacevole, simpatico dialogo — via Mr. Gillespie (many thanks!) — con Graham Hill. Un campione vero in pista, un autentico gentlemen in doppiopetto. Ben diverso dallo stereotipato pilota che incontriamo ai boxes: freddo, distaccato, quasi scontroso. Lo saluti con un arriverci e poi egoisticamente dici tra di te: magari un giornalista potesse sempre intervistare gente così!..

Lino Ceccarelli

Una iniziativa certamente simpatica, nonostante lo sfondo pubblicitario, è quella presa dalla Chrysler, nei giorni scorsi, di mettere a contatto di tutta la stampa europea i vincitori dell'ultima « 24 Ore » di Le Mans, Graham Hill e Henri Pescarolo, accanto ai maggiori esponenti della Casa e della Matra. Un misto di festeggiamenti del grosso successo, di prolungamento della sua eco, di risalti e di contatti (molto chiara l'impronta americana), tutto sommato positivi. Così, da Roma a Milano alle varie tappe in Germania, Francia, Olanda, Belgio, eccetera, i due simpatici piloti hanno potuto essere messi al centro dell'attenzione, in una « tournée » di incontri conviviali. A Milano, alla presenza del presidente della Chrysler-France, Gwain Gillespie, all'Amministratore Delegato della Chrysler-Italia, Georges Royon, ed il presidente della Matra, Marcel Chassagny, l'interesse della manifestazione è subito scivolata dai piloti al vertice delle due marche, soprattutto per conoscere i programmi futuri, una volta discussi i motivi della scelta fatta quest'anno ed i risultati che ha sortito.

## Dopo il trionfo di LE MANS e il successo sfiorato da AMON nel G.P. FRANCIA

# MATRA da « mondiali » nel '73

## Con tre monoposto in F.1 e tre sport nel « Marche »

Il punto più importante dei colloqui è stato quello in cui M. Chassagny ha fatto qualche anticipazione sulla Matra 1973: quantunque nulla vi sia di deciso (solitamente, i programmi vengono definiti a fine anno e presentati nella tradizionale conferenza stampa di gennaio), l'intenzione dominante è quella di puntare molto sulla « Formula 1 », con due o tre macchine per tutto il mondiale e probabilmente di intervenire con la Sport a tutte le prove della stagione. Infatti, gli obiettivi principali della Matra erano quelli di vincere la « 24 Ore » di Le Mans ed il G.P. di Francia di quest'anno; e se la prima meta è stata raggiunta in pieno, la seconda è stata soltanto sfiorata, dimostrando che per le monoposto occorre un impegno più massiccio, non soltanto tecnicamente, ma anche quantitativamente, con più macchine e più piloti.

E non s'era anche detto che la Matra, dopo Le Mans, avrebbe partecipato alle restanti prove del mondiale-marche, sulle brevi distanze di 1.000 km o di sei ore? M. Chassagny precisa che ciò è stato sbandierato dalla stampa francese, senza che la Casa di Vélizy si fosse ufficialmente espressa. Ora, la rinuncia è evidente: a parte i pericoli d'improvvisazione d'una attività non programmata, il rischio maggiore resta quello di scalfire in qualche modo la grande conquista di Le Mans; tanto che non si esclude neppure di ripetere lo stesso programma nel '73, sognando un grande confronto sulla distanza di 24 ore con la Ferrari.

D'altronde, Pescarolo ha fatto questa osservazione: nelle prove preliminari di marzo a Le Mans le Matra e le Ferrari hanno fatto segnare tempi sul giro quasi uguali, con identiche velocità di punta sul rettilineo delle Hunaudières. E con questa osservazione il pilota francese ha voluto chiaramente dire che in fatto di prestazioni assolute la Matra ha saputo eguagliare la Ferrari, dicendosi perfettamente in grado di contenderne il prestigio, a maggior ragione, sulle più brevi distanze.

ze. E' stata, dunque, la Ferrari ad evitare il confronto sulla distanza più lunga, mentre la Matra avrebbe fin d'ora tutte le carte in regola per intervenire ad armi pari nelle gare di 1.000 km. Auguriamoci che ciò possa avvenire l'anno venturo, specie considerando che la posizione della Ferrari verso Le Mans non sembra limitata a questo solo momento, bensì abbia un aspetto definitivo.

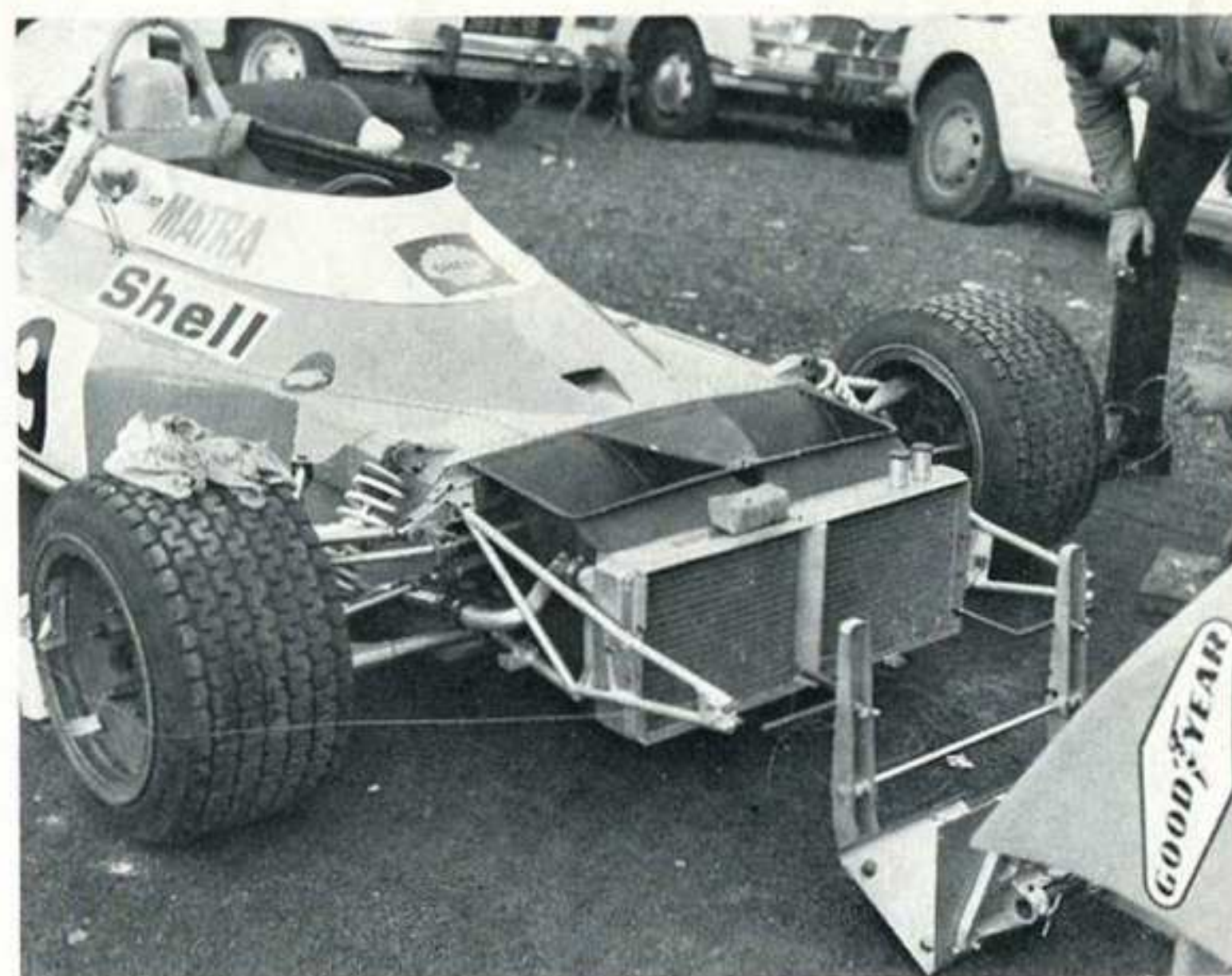
Poi, l'occasione di avere il presidente Gillespie presente è stata propizia a quantità di domande sulla Chrysler e sull'apporto o sul significato dell'accordo di questa marca con la

nello sport, i successi, valgono a dare una immagine ricca di attrattive a tutta una industria.

Ed è proprio per far risaltare questa immagine, che la Chrysler ha organizzato questa serie di incontro con la stampa, sfruttando il momento di giubilo per l'ancora fresco trionfo francese. Il resto, si sa, è tutto più sfuggente a valutazioni di questo genere; ma siamo convinti che nello scambio tecnico vi siano preziosi punti d'interesse, per l'insegnamento che la macchina da corsa dà e dall'altro verso per la soluzione dei pro-



La nuova linea della Matra 120 D. E' cambiato solo in corpo centrale, mentre il musetto è rimasto invariato. Sotto: la nuova forma della scocca della Matra è ben visibile in questa foto (foto LINI)



La sospensione anteriore e la sistemazione del radiatore sulla Matra

Matra, che appunto porta il nome di Matra-Simca. Su questo punto già altre volte s'è voluto far luce; ma tutto è sempre rimasto nel vago. E' un accordo parzialmente tecnico e parzialmente pubblicitario, con importanti riflessi anche industriali e commerciali, giacché le stesse vetture di produzione della Matra si valgono della rete di diffusione e di assistenza della Chrysler o Simca. E giustamente il presidente Gillespie ha parlato di « immagine »: l'associazione al nome della Matra, con le sue vetture da corsa, la posizione

blemi industriali che anche una piccola marca di vetture ad intonazione sportiva deve affrontare. Lo stesso prototipo C.G. allestito dalla Chrysler-France soprattutto per i rallies risente della tecnica Matra, mentre un avvenire abbastanza prossimo dovrebbe portarci ad interessanti novità della produzione Matra, in cui i legami con la Simca potrebbero apparire ben più vistosi, anche se il progetto d'una produzione in serie del dodici cilindri sembra un po' campato in aria.

e. b.



Al di là dei cancelli della Tecno, a Bologna, in questi giorni si poteva fotografare solo con il teleobiettivo. Quello indicato dal circoletto è Ron Tauranac, che dovrà « sistemare » la parte telaistica della Tecno F.1

**E' amaro per i Pederzani l'arrivo come consulente per la TECNO F.1 di un inglese che ha dovuto il suo declino proprio alle monoposto bolognesi F.3-F.2**



## La «rivincita» di Tauranac

Luciano Pederzani, domenica 2 luglio, non era a Clermont Ferrand per il G.P. di Francia. Ufficialmente stava lavorando ai nuovi motori che dovrebbero debuttare al G.P. d'Italia a Monza. Ma forse il Pederzani senior mostrava così il suo silenzioso dissenso per l'esclusione di Nanni Galli dalla squadra per sostituirlo con Bell. Ma tant'è. Così aveva deciso il d.s. (pagatore) della squadra, che è l'uomo di fiducia della Martini. Bell è sempre stato nella «manica» del sig. David Yorke, e fu proprio in Belgio dopo la collisione Galli-Regazzoni, che il lungo manager decise la sostituzione. Lasciò fuori la gara romana, solo per evitarci più polemiche in Italia.

Il sig. Yorke si era convinto che la Tecno andasse bene, ma che fosse solo una questione di pilota. Quindi... bastava cambiarlo, nonostante poi che in prova a Zeltweg, Bell (che aveva provato lungamente la Tecno-Martini) avesse ottenuto il suo miglior tempo in 1'43"4 e Nanni, cui avevano dato alla fine la macchina per fare «solo pochi giri», avesse subito spiccato un tempo nettamente migliore di Bell, in 1'43". Sapete tutti come è andata a finire, al G.P. di Francia la Tecno-Martini affidata a Bell non si è qualificata: il suo tempo è stato di 3'06"9, con un motore fresco, mentre Nanni, che nel frattempo, grazie alla passione per il calcio di Regazzoni, aveva avuto l'occasione di guidare una Ferrari, aveva girato in 3'00"7 con un motore certo meno fresco del Tecno boxer, anche se più potente.

La Tecno avrebbe potuto partire al G.P. di Francia, vista la defezione di Ganley che aveva dovuto dare la macchina a Beltoise. Ma si era rotta la centina che assicura il motore al telaio e si è preferito dare forfait, anche se qualcuno giura che Gianfranco Pederzani avrebbe voluto la macchina al via. Ma ci fu una levata di scudi e non se ne fece nulla.

Chiarito che non poteva trattarsi di colpa del pilota, ecco che mr. Yorke ha dovuto cambiare soluzione. E così dopo un pilota inglese ha tirato fuori un tecnico anglosassone. E' Ron Tauranac, ex socio e meccanico di Brabham e consulente della Politoys. Un comunicato ufficiale (in verità rimasto fantasma e alla... stesura inglese) ha confermato questo improvviso arrivo del tecnico australiano a

Borgo Panigale, per risolvere quello che ora è considerato il problema più serio: il telaio. In verità si era tentato di tenere (maldestramente) nascosta la novità, ma, come vedete dalla foto «rubata» col teleobiettivo, c'era poco da nascondere. Anche se hanno evitato di farci incontrare mr. Ron Tauranac che era rintanato in un ufficio a gettare giù correzioni al telaio Tecno insieme al giovane ing. Bocchi (mentre Luciano Pederzani mostrava di distarsi con i suoi motori boxer). Non per nulla la «bugia» d'acchito è diventata lo sport di moda anche nell'automobilismo e ormai non c'è da meravigliarsene più.

Tauranac, che si è fatto un nome per le sue idee in fatto di telai, era arrivato giovedì scorso ed è ripartito sabato pomeriggio. In questi giorni ha dato consigli tecnici sul telaio bolognese e ha consigliato alcune soluzioni nuove in fatto di sospensioni, per migliorare la stabilità in curva che, a detta di Bell non è eccezionale (ma lo diceva anche Nanni!). Certo che fa amarezza pensare a questa storia di un Tauranac che arriva come «mago» nella factory italiana che appena un paio di anni fa aveva «umiliato» la produzione Brabham F.3 e F.2, dovute proprio anche alla sua «magia».

Dal canto suo Luciano Pederzani è un po' giù di morale, ma si sta dedicando con tutte le sue energie ai nuovi motori che dovranno debuttare a Monza e di cui si dicono meraviglie quanto a potenze specifiche al banco. Di nuovo essi avrebbero solo le teste, con condotti di aspirazione di diverso disegno e misure nuove.

Così, con l'arrivo di Tauranac che si occuperà dei telai (e che forse costruirà una monoscocca ex novo per la Tecno F.1) con la preferenza che lo stesso Yorke ha per Bell, la Tecno sembra diventata più una fabbrica inglese che italiana. Anche la squadra, il Racing Team Martini corre con licenza di concorrente inglese, anche se ciò non incide sull'eventuale premio al costruttore o scuderia di qualsiasi nazionalità che impiega piloti italiani in F.1.

Giancarlo Cevenini

**Nei cronologici di CLERMONT alcuni rilievi interessanti**

**La serie d'oro di AMON**

CLERMONT FERRAND - La fermata di Chris Amon al box, a metà del G.P. di Francia, per il cambio di una gomma, è stata valutata in circa 50-55 secondi, perché egli infatti è stato fermo pressapoco quel tempo. Ai fini, però, del conteggio effettivo del tempo perduto, bisogna considerare il rallentamento cui è stato costretto nel giro che ha preceduto la fermata, il che fa aumentare il totale del tempo perduto. Dai cronometristi ufficiali abbiamo avuto tutti i tempi, giro per giro, della Matra di Amon, ed abbiamo così potuto stabilire che in realtà egli ha perduto certamente più di 70".

Infatti fino al 18. giro Amon ha marciato su una media di 2'57", con gli ultimi giri attorno ai 2'56", ed il tempo del 18. passaggio è stato di 2'56"7. Il 19. passaggio davanti ai cronometristi, appena prima del suo box, è stato registrato in 3'04"8, cioè circa 8" più del precedente. E' ripartito dal box ed al successivo passaggio davanti ai cronometristi è stato registrato in 4'01"1, poi il 21. passaggio in 2'57"9. Nei giri successivi egli è andato fortissimo, con tempi primato fino al 31. giro, compiuto in 2'53"9 che è il nuovo limite della pista. C'è stato anche un 2'54"2 al 34. giro e poi per due volte 2'54" netti al 37. e 38. giro, a dimostrazione di come camminasse forte.

Così, facendo dei semplici conti e anche per difetto si giunge alla conclusione che Amon ha perduto, per la foratura, al minimo 70 secondi, ma certo di più. Nella classifica finale egli è terzo a 4"2 da Fittipaldi ed a 31"9 da Stewart vincitore della corsa Fate

voi i conti e le supposizioni, tenendo conto che certo Stewart non ha dormito, nel finale, perché in fondo Fittipaldi non era lontanissimo e Fittipaldi tirava addosso massimo per non farsi raggiungere da Amon.

f. i.

**Questi i tempi di Amon**

2'58"9	20.	4'01"7
2'57"7	21.	2'57"9
2'57"2	22.	2'55"4
2'57"4		2'56"1
2'57"2		2'54"7
2'56"9		2'58"1
2'57"3		2'55"0
2'57"2		2'56"7
2'57"1		2'56"2
2'56"4		2'54"4
2'56"7		2'56"5
2'56"2	31.	2'53"9
2'56"7		2'55"1
2'56"0		2'54"6
2'56"2	35.	2'54"2
2'57"4		2'55"3
18. 2'56"7	37.	2'54"0
19. 3'04"8	38.	2'54"0

## GALLI sulla FERRARI mille chilometri con lo stesso motore

Erano 22 mesi, dal lontano settembre 1970, quando il compianto Ignazio Giunti corse con la Ferrari, F. 1 il G.P. d'Italia, che un italiano non era più salito su una Ferrari in un G.P. di validità mondiale. Domenica 2 luglio, Nanni Galli ha corso il G.P. di Francia con la Ferrari e sabato prossimo 15 luglio un altro italiano, Arturo Merzario, correrà il G.P. d'Europa a Brands Hatch con una Ferrari.

Questa che vi vogliamo raccontare è la cronaca delle prove di Nanni al G.P. di Francia. Anche se l'ambiente non era dei più sereni per il comportamento di un dirigente, Nanni Galli si è comportato da serio professionista. Nessuno gli chiedeva un risultato immediato (almeno così mostravano), e lui non lo ha cercato. Ha girato molto per assuefarsi al circuito che non conosceva e alla macchina che aveva provato solo per pochi giri a Fiorano all'inizio della settimana.

Prima dell'apertura delle prove, Nanni ha fatto diversi giri del circuito con una vettura privata per studiarlo e conoscerlo meglio. Poi al via delle prove ufficiali, è partito con sicurezza e senza nervosismo e non, come hanno voluto far credere alcuni, tirato e impegnato al massimo.

Il pilota ha compiuto nelle due ore di prova venerdì ben 29 giri, in due sole tornate, una di 13 e la seconda di 16 giri.

Questi sono i tempi fatti registrare sul giro dal pilota: 3'29"7, 3'20"4, 3'14"9, 3'14"7, 3'10"3, 3'11"8, 3'09"7, 3'06"5, 3'06"7, 3'07"0, 3'06"0, poi, fermatosi per fare benzina e per alcune regolazioni alle sospensioni, è ripartito. Un meccanico che lo seguiva mi ha detto: «E' un pilota molto serio e gentile, ha fatto molti giri per imparare come è giusto, non è uno di quei piloti che è fermo un giro sì e uno no, che non capiranno mai niente, perché per sapere il comportamento della macchina bisogna girare molto e di seguito».

Questi sono gli altri tempi fatti registrare da Nanni: 3'31"7, 3'08"4, 3'08"9, 3'04"0, 3'06"0, 3'05"3, 3'06"4, 3'05"2, 3'04"0, 3'03"8, 3'04"5, 3'03"3, 3'02"1. MIGLIORI TEMPI: 3'03"3, 3'03"3, 3'02"6.

Come si vede una serie di giri normali e tutti sullo stesso livello, che gli daranno la soddisfazione di essere a metà classifica nella prima giornata di prove. In questa prima giornata Nanni ha guidato con le Firestone B.32, che si dimostreranno poi le gomme della miscela meno adatta per questo circuito e che verranno sostituite dalle B.33.

Anche sabato vi erano due ore di prove. Nella nottata i meccanici — come d'abitudine in Ferrari — hanno cambiato il motore a Ickx, mentre a Galli è stato lasciato lo stesso, al contrario di quanto pensasse lo stesso ing. Ferrari a Maranello.

Nella prima ora di prove di sabato la Ferrari ha fatto prove con il pieno

CONTINUA A PAGINA 20

g. c.



di benzina e con gomme B.33, le stesse che verranno poi adoperate in corsa. La macchina di Nanni, con i 210 litri di benzina previsti per la gara, in alcuni punti toccava per terra con gli scarichi e con la carrozzeria. In questa prima ora di prova Nanni compiva 11 giri. Questi i suoi tempi: 3'28"7, 3'06"1, 3'06"0, 3'06"2, 3'03"8. MIGLIORI TEMPI: 3'04"0, 3'03"9, 3'04"2, 3'03"9, 3'03"9, 3'06"4.

Alzata leggermente la macchina perché non toccasse più per terra, Galli ha fatto altri sei giri nella seconda ora di prove, questi i tempi: 3'27"1, 3'04"0, 3'03"7, 3'01"0, 3'00"7. MIGLIOR TEMPO: 3'03"4.

Con questo tempo che è il 18. su 29 macchine e piloti che hanno provato, Nanni è partito in decima fila.

Durante la gara, è rimasto un po' svantaggiato al via da una falsa partenza di Reutemann, poi, con una corsa regolare, è finito al tredicesimo posto. I suoi giri anche in gara sono stati sempre molto lineari e di un buon livello globale sulla base del 3'01"0, con qualche puntata al disotto dei tre minuti. Il suo miglior tempo — dice il cronologico ufficiale — è stato di 2'59"1, e anche la corsa è stata fatta col motore che, tra Fiorano, prove e gara a Clermont, ha percorso (oltre quelli che aveva già sul gruppo) oltre 830 chilometri.



Nel diario post 1000 KM. Austria (e G.P. di Francia) una nota simpatica

# Mi è piaciuto quel Munari...

LONDRA - Il circuito di Clermont Ferrand, dove si è svolto il G.P. di Francia, è un posto notevole. Io non ci ero mai stato — e come me, un terzo dei trenta piloti presenti — e i primi giri esplorativi mi hanno ricordato la prima volta in cui avevo pilotato al Nurburgring. Si torna dopo un paio di giri e si siede al box, pensando: «Non imparerò mai a conoscere questo circuito. Finirò per perdermi, là fuori.»

Lungo km 8,055, si snoda in una zona montana, e uno che lo conosce bene mi ha detto che le curve sono 51, anche se, poi, io non le ho contate. In passato gli erti pendii e le susseguenti discese hanno fatto venire il mal di mare ai vari piloti, durante lo svolgimento di un Gran Premio, ma quest'anno nessuno se ne è lamentato e io non ne ho sofferto affatto.

Invece tutti si lamentavano per lo stato dei bordi della pista: i piloti usufruiscono sempre di tutta la larghezza del circuito (e anche più) e, poiché non c'erano marciapiedi, molti detriti e pietruzze finivano in pista rendendola scivolosa e traditrice. Si arrivava facilmente sul terriccio smosso, se si usciva anche di poco dalla traiettoria (o se capitava alla vettura che era davanti) e quando succedeva sembrava di procedere su cuscinetti a sfera. Secondo me è stata questa la causa delle numerose forature durante la corsa e dei numerosi incidenti in prova. Se non erro, ben quattro vetture sono andate distrutte. Per fortuna gli organizzatori avevano fatto un ottimo lavoro, montando guardrails tutt'intorno al circuito, anche se il resto era piuttosto primitivo, soprattutto se paragonato col lussuoso «Paul Ricard» ove si corse l'anno passato.

Ora un solo cambiamento nella mia Surtees, per questa gara, però di spicco e patrocinata dalla WGM Marketing che vende gli estintori Flame Out per vetture, garage, barche, cucine e così via, quindi il colore blu scuro adesso è diventato rosso vivo e bianco con strisce dorate.

Il sabato mattina, mentre uscivo dall'albergo con Surtees, Mike Hailwood e Graham Hill, ho notato una delle speciali scarpe da guida Westover, che portiamo tutti, fradicia dentro un rigagnolo. L'ho raccattata e abbiamo tutti riso, pensando a quel povero idiota che l'aveva persa e sarebbe arrivato al circuito con una sola scarpa. L'ho ributtata nel rigagnolo, ma dopo qualche passo mi è venuta l'idea di controllare la mia attrezzatura. Avete indovinato! La scarpa era mia. Mi era caduta, mentre andavo all'albergo, la sera prima, ed era rimasta là per tutta

la notte. Il buffo è che mancavano i laccetti, per cui da qualche parte a Clermont Ferrand, c'è un vagabondo che porta laccetti anti-incendio!

Prima della gara, c'è stato un grosso dramma: mentre si metteva il carburante nella mia vettura, si è visto che c'era una perdita. La Surtees ha un impianto del carburante piuttosto complesso, con due serbatoi laterali e uno nel sedile. I meccanici hanno dovuto lavorare come dei matti, per trovare il punto che perdeva e rimediare. Bravissimi, ci sono riusciti e, pur avendo perso la sessio-

ne di riscaldamento, la vettura è arrivata sullo schieramento con quattro minuti di anticipo. Il sedile era ancora bagnato di carburante e io ci sedevo sopra nello schieramento, con gli occhi che mi bruciavano per il disagio provocato dal fatto di avere parti molto personali della mia anatomia a contatto col carburante!

Ho fatto una buona partenza, meno buona però di quella di Marko e alla fine del primo giro ero sesto, dietro di lui, davanti al mio compagno Hailwood a Peterson e a Cévert. Mike era tallonato da vicino dai suoi inseguitori e io

ho deciso di fargli segno di passare, ma purtroppo in quel momento ci è riuscito Ronnie, poi Cévert si è infilato avanti, in frenaggio per una delle famose 51 curve. Comunque, la corsa era cominciata da poco per cui sono rimasto tranquillo al nono posto, in attesa degli eventi.

Gli eventi sono arrivati, sotto forma del mio motore che si è d'un tratto spento. Poiché la pressione del carburante era scesa a zero, ho capito che c'era qualche guaio alla pompa del carburante, ma non volevo passare subito a quella elettrica, perché su motore Cosworth di F.1 la pompa meccanica è azionata da una cinghia, sulla parte anteriore del motore, che aziona anche le pompe dell'acqua e dell'olio. Se la cinghia era rotta e se avessi usato la pompa elettrica, sarebbe venuto a mancare l'olio e il motore sarebbe andato a farsi benedire in pochi secondi.

Mi sono dunque fermato, ho azionato la pompa elettrica, rimettendo poi in moto con cautela tenendo d'occhio il misuratore della pressione dell'olio. L'ago è salito, per cui ho capito che la cinghia funzionava ed era invece la pompa a essere fuori uso. Sono dunque tornato al box, ma i meccanici hanno detto che non c'era niente da fare mi hanno rispedito in pista, con la pompa elettrica in funzione.

In questi casi la pressione è sufficiente perché il motore funzioni, ma il flusso non basta per soddisfare la sete di carburante del motore quando salgono i giri. Mi sono infatti accorto che il motore andava bene fino a 7500 giri/min., poi si metteva a sputacchiare e non andava affatto oltre gli 8500. Non mi restava dunque che continuare ad arrancare cercando di non intralciare nessuno, abbordando le curve con le marcie più alte per evitare di salire di giri. Credo di essere arrivato più o meno diciassettesimo!

La settimana prima eravamo stati in Austria per la 1000 KM, ultimo round europeo del campionato marche. Forse per rimediare

## Andretti corre a Pocono il 29 luglio MERZARIO anche al NURBURGRING

POCONO (PENNSYLVANIA) - La seconda edizione della «Schaefer 500» di Pocono è stata ancora spostata: avrà luogo il 29 luglio prossimo sull'ovale omonimo. (Il che lascia pensare che Andretti, a differenza di quanto si sperava a Maranello, non potrà essere al Nurburgring il 30 luglio per il G.P. di Germania. Magari sarà a Zeltweg il 13 agosto e poi a Monza). Hanno dato l'annuncio congiunto della nuova data il chairman dell'autodromo dottor Joseph Mattioli e William Smith, direttore della Federazione USAC. Mattioli ha precisato che il 29 luglio, alle 13,30 (ora locale) i 33 bolide qualificatisi durante le prove prenderanno il via, mentre l'indomani, domenica, sul medesimo circuito si svolgerà la spettacolare «Pennsylvania 500» per Stock Car guidate dai più famosi assi della categoria.

Per la «Pocono 500» saranno in palio 400 mila dollari — oltre ai vari ricchi premi delle case costruttrici, mentre per la Pennsylvania 500 il monte premi raggiungerà i 100 mila dollari.

Le prove di qualifica per la gara USAC avranno luogo il 25 e 26 luglio seguite subito dalle prove di qualifica delle 70 Stock Car, che verranno ridotte a 40 macchine per il via.

Il dott. Mattioli ritiene, giustamente, che queste due «500 miglia» richiameranno intorno al circuito di Pocono oltre 125 mila spettatori, i quali vivranno il più entusiasmante «week end» automobilistico.

Per l'occasione Mister Smith ha altresì annunciato che il comitato da lui nominato per l'esame dei risultati dell'ultima 500 Miglia di Indianapolis ha confermato la vittoria di Mark Donohue e la retrocessione al 12. posto di Jerry Grant.

## L'Alfa 8 non migliora a Roma

ROMA - L'1-2 dell'Autodelta a Vallelunga, a cavallo di domenica 2 luglio, è stato un po' trascurato dai cronisti. In effetti la calata di Vic Elford (all'indomani della consegna del casco di bronzo Autosprint per meriti cavallereschi) non era preventivata, e nemmeno trapelata, dall'ambiente-Alfa. Poi, l'ing. Severi era andato «top-secret» a prelevare in quel di Clermont-Ferrand (dove si correva il G.P. di Francia) Rolf Stommelen che il lunedì era già a Campagnano a girare, lui dopo Vic. con le 33 tubolari. Contemporaneamente al pilota tedesco atterravano a Roma altri due protagonisti (si fa per dire) del G.P. francese: Graham Hill e Henry Pescarolo. I due della Matra-Prototipi erano scesi in Italia per fare p.r. sul loro trionfo a Le Mans e l'eccezionalità dell'avvenimento, da tempo programmato, aveva impedito ai giornalisti di sfruttare... il dono dell'ubiquità.

Il giorno dopo, martedì, l'assemblea generale dell'A.C.I. ci ha trattenuti in città. Comunque quelli dell'Autodelta sono letteralmente scappati da Vallelunga per il gran caldo, che il catino dell'Autodromo conservava da par

suo in giornate senza vento, dalle dieci del mattino fino alle sei del pomeriggio. Quindi solo all'alba ed al tramonto era possibile fare girare sul «lungo» i tre litri tubolari: specie per un test di pneumatici, l'asfalto infuocato (anzi quasi liquefatto) non poteva offrire certamente utili indicazioni. Perciò si è trattato di brevi sedute quotidiane, sufficienti tuttavia a confermare la validità del telaio della 33-3 che salvo modifiche di poco conto ospiterà così come è, già prima delle ferie di fabbrica, l'attesissimo 12 cilindri.

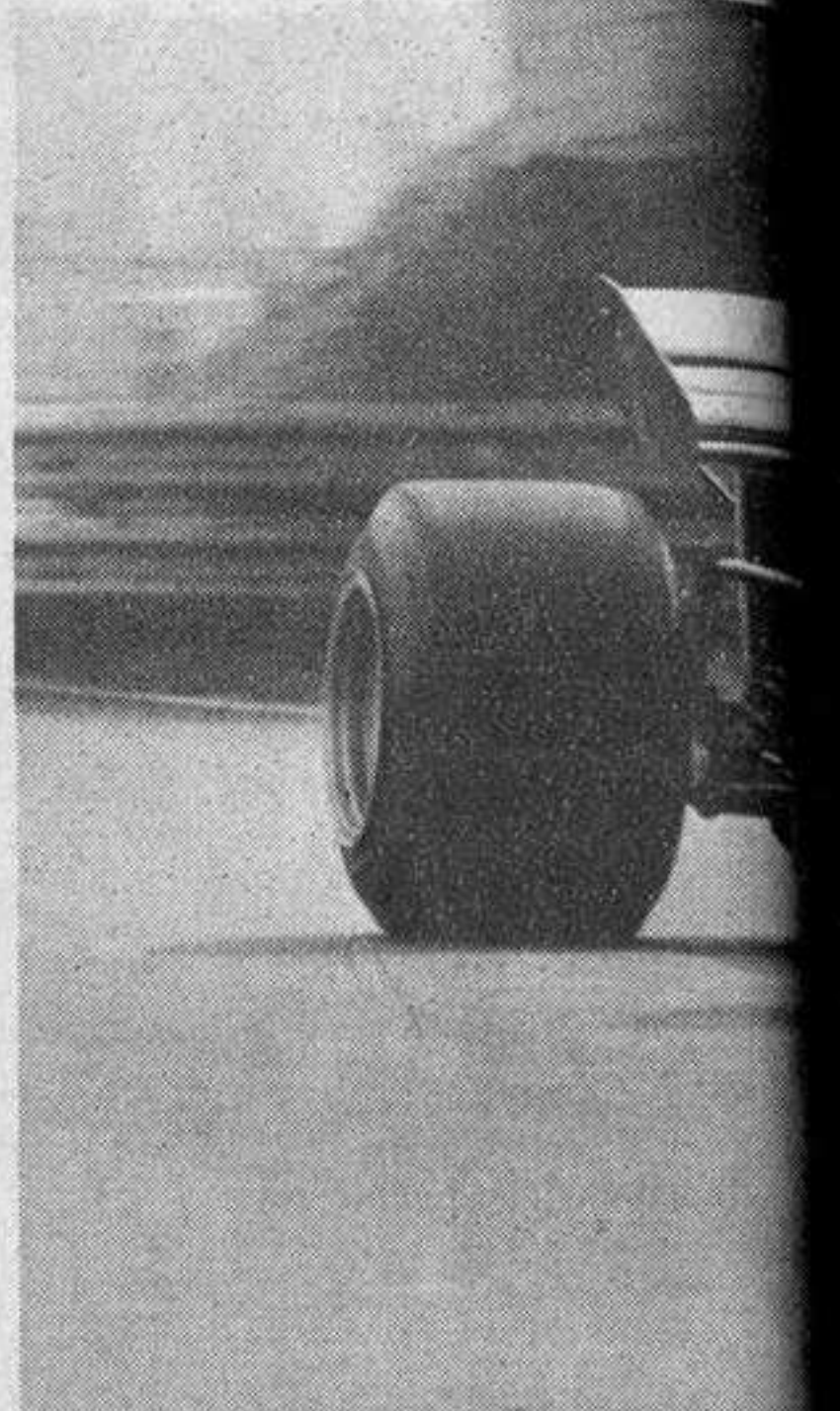
A Vallelunga, il 3000 tubolare 8 cilindri con la più adatta delle coperture Goodyear trovate, con le sospensioni pressoché inalterate e cioè nelle non ideali condizioni «meteo» ha girato con Stommelen in 1'13" circa. Il tempo realizzato dal tedesco è stato ottenuto, forse per caso con la 33 modificata nella distribuzione dei pesi del gruppo meccanico: essendo più ingombrante longitudinalmente il 12 cilindri, l'ing. Chiti ha fatto montare «a giorno» il cambio, alla maniera della Hewland, cioè posteriormente al motore. Quando leggerete queste note, a Settimo Milanese si sarà già decisa, o me-

no, la partecipazione al livello squadra ufficiale dell'Alfa alla 1000 KM di Watkins Glen, ma l'annuncio — sostiene l'ing. Chiti — non è da mettere in relazione con le prove di Vallelunga (comunque dovrebbe correre solo una vettura con Revson Stommelen). E' soltanto una conseguenza logica di un certo ragionamento fatto in materia di bilancio e di competitività.

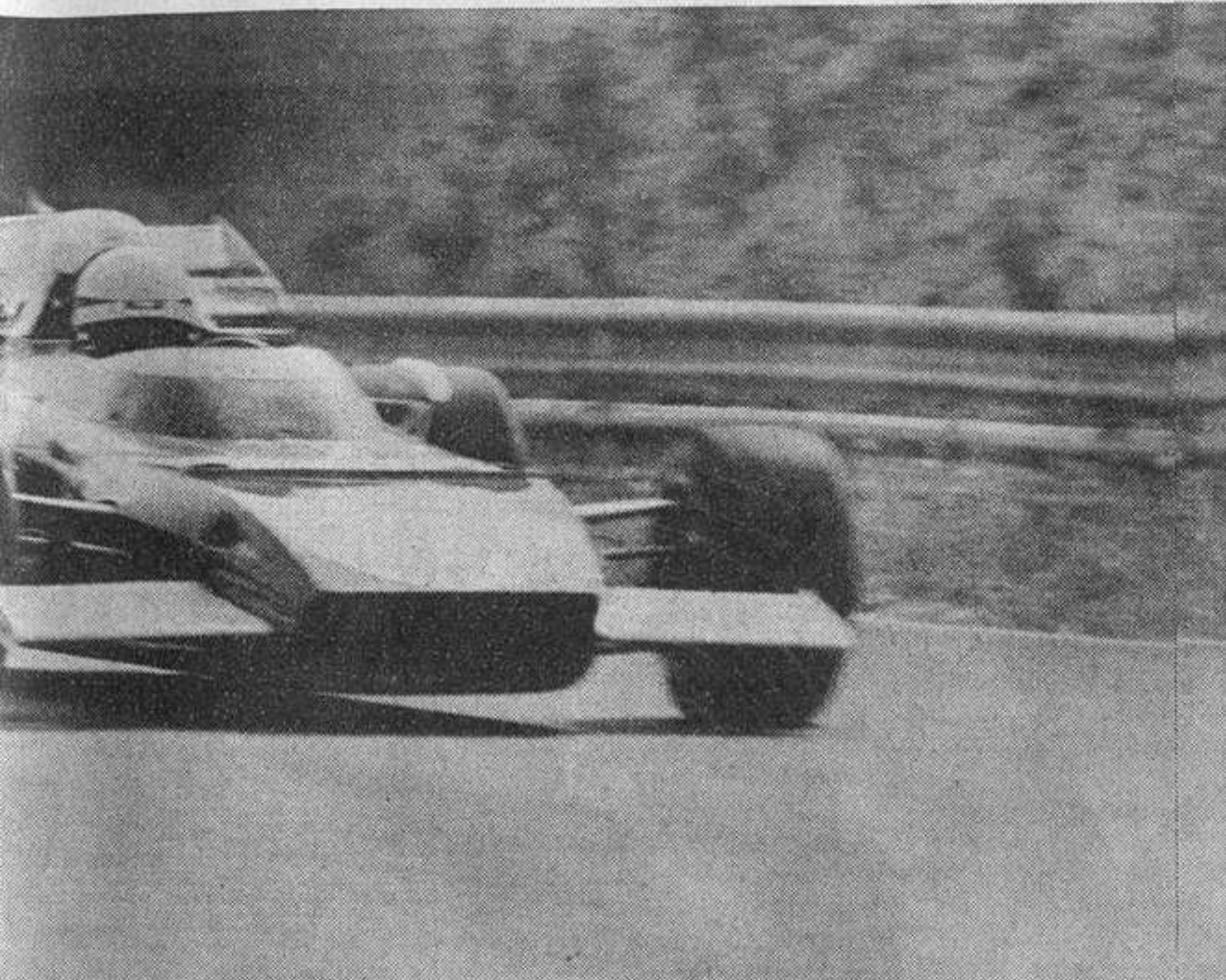
Una cosa è sicura, il 33-8 cilindri non sarà subito archiviato, nel senso che è prevista la coesistenza con il 33-12 cilindri, fino a che l'arma anti-Ferrari non sarà in grado di valere da sola. Interrogato circa la data di esordio del nuovo 3000, l'ing. Carlo Chiti ha lasciato intendere che la 500 KM di Imola (tra due mesi) potrebbe rappresentare la migliore occasione per un più agevole debutto casalingo e che nulla sarà tralasciato per collaudare in corsa entro il 1972 questo nuovo 33.

La macchina, è certo, sarà definitivamente messa a punto a Zeltweg ed a Vallelunga. Nel 1973, almeno nel primo scorcio della stagione, saranno due i 12 cilindri e due gli 8 cilindri nella squadra ufficiale Autodelta.

Lino Ceccarelli



ITALIAN



## brava gente, ma...

alla defezione a Le Mans, la Ferrari aveva portato quattro vetture. Regazzoni si era rotto un polso giocando al calcio, per cui le coppie erano Ickx-Redman, Peterson-Schenken, Pace-Marko (il divo locale) e Merzario-Munari. Munari mi ha fatto ottima impressione perché bravissimo pilota da rally, con pochissima esperienza di corse in circuito, aveva comunque l'aria di essere a perfetto suo agio sulla Ferrari.

A me l'Osterreicherung piace ed è diventato uno dei migliori nuovi circuiti artificiali. E' molto veloce — le medie erano di oltre 200 orari — e piace al pubblico perché ci sono molti saliscendi e quindi la visuale è buona.

Di nuovo il tempo ha fatto il matto, in prova; c'erano tre sessioni e la pista è stata asciutta in totale per 45 minuti. Le Ferrari erano le più veloci sul bagnato, ma avrebbero avuto bisogno di provare di più sull'asciutto per essere messe bene a punto; infatti sull'asciutto era più veloce la Gulf Mirage, seguita dalla Lola tre litri. Poi Ickx, Ronnie con la nostra vettura e Marko.

Tra problemi di alettone, gomme e frizione non c'era molto che si potesse fare, per cui ho continuato constatando che la frizione non teneva oltre i 9500 giri/min e questo significava cambiare in anticipo. Poi ho forato un pneumatico anteriore e tutti questi guai ci hanno relegato in quinta posizione, dietro alla Ferrari di Merzario-Munari e la velocissima Chevron-BMW di Stommelen.

Girare a 9500 giri/min. anziché a 11.000, costretti al tempo stesso ad andare il più forte possibile per recuperare il tempo perduto, richiede molti ripensamenti. In una gara così lunga ci si abitua a frenaggio e cambi molto precisi, ma se si va più piano si può naturalmente frenare tardi per le curve. Per fortuna la frizione non è andata a farsi benedire del tutto e, poiché tanto la Ferrari di Merzario che la Chevron hanno avuto piccole noie che le hanno attardate, mi sono ritrovato al terzo posto, al centro di un movimentato quartetto Ferrari. In ogni modo, tra forature, sottosterzo e frizione difettosa, non posso accusare la 1000 KM di essere stata monotona.

Tim Schenken

● Chissà perché a Maranello ci tenevano a mantenere segretissimo il viaggio effettuato dall'ing. Colombo la scorsa settimana negli USA. Pare che sia stato essenziale un abboccamento con Andretti, non solo per i suoi programmi immediati in F. 1 dopo il problema-Regazzoni. Chissà che non maturi davvero l'accordo col team Parnelli per l'Operazione Indianapolis '73! Ferrari mette il motore, Parnelli il telaio di Maurice Philippe. La Fiat avrebbe constatato che le presenze di Andretti sulla Ferrari ha fruttato molto pubblicitarmente negli USA.

## Regazzoni vuol correre già nel G.P. Inghilterra!

Clay Regazzoni, in Inghilterra, lo danno (chissà perché) quasi certo non più ferrarista nel '73 (sostituito da Peterson). Le 18 Ferrari incidentate avrebbero il loro peso. Certo che il « Drake » è rimasto un po' male quando lunedì scorso, al rientro da Zeltweg e dopo la visita del prof. Gui al « Rizzoli », il pilota svizzero gli si è presentato davanti senza dire una parola di rammarico per l'ultima macchina avariata e poi per la confidenza calcistica che ha privato la Ferrari di un pilota per 45 giorni. A proposito di questa « convalescenza », il pilota svizzero ha fatto presente nei giorni scorsi che un medico luganese lo dà guaribile in molto meno. Anzi, gli ha fatto un... superpolino di gesso che gli permetterebbe di pilotare subito in corsa. Clay vorrebbe addirittura correre in Inghilterra sabato prossimo. A Maranello sono

FIORANO - Merzario sulla F. 1 (nella foto a sinistra) è un'altra delle novità di questa estate modenese ricca di imprevisti. Tre piloti italiani, due in monoposto e uno (per il momento e si parla di Sandro Munari) sulle sport-prototipi. Val la pena di ricordare i tempi andati in questo « italianizzare » la squadra. Ma è chiaro che tutto proceda con accortezza e con la massima circospezione per timore di suscitare delusioni, come forse già sta capitando ai tifosi toscani di Galli, che si son visti in 7 giorni il loro pupillo appiedato e i « telegrafanti » ricevere un cortese ma frettoloso biglietto di « grazie e cordialissimi » dall'ing. Ferrari, oggetto del loro consensi come leggeste su AUTOSPRINT.

D'altra parte — si dice negli ambienti del Cavallino — la Ferrari non può dimenticare la sua posizione internazionale e deve non perdere di vista l'internazionalità alla formazione.

Comunque Merzario ha trascorso quasi tutta la settimana a Fiorano, in mezzo al verde di questa piana. E ha insistito nelle sue prove tanto da toccare sui 3 chilometri del percorso 1'18". E non lo ha fatto in un giro, ma quasi come « media ». Merzario a Brands Hatch, dunque. Quando lunedì scorso la voce si è sparsa, le solite decine e decine di persone erano già lì a sbirciare dalla via Giardini, incuranti del sole. E dopo? C'è chi assicura che su Merzario si insisterà anche al Nurburgring, mentre Andretti rientrerebbe a Zeltweg. A Monza (o dove si farà il G.P. d'Italia) c'è chi spera in 4 Ferrari addirittura. C'è posto allora anche per Galli se la Tecno, come sembra, non farà in tempo a realizzare la seconda macchina. Nel qual caso la tabella di marcia di David Yorke prevede Galli appiedato ancora proprio in Italia.

preoccupati. Non vogliono responsabilità. Pensano casomai di far decidere al medico sportivo CSAI, se Regazzoni insistesse a volersi presentare a B. Hatch.

E' una situazione difficile in casa Ferrari, tra il rientro difficile di Mario Andretti, gli italiani chiamati in causa e Regazzoni che scalpita o sembra quasi che proprio la scelta di piloti nazionali abbia scatenato le preoccupazioni sue degli altri « forestieri », anche se dovrebbe anche pensare che la rapidissima decisione di far debuttare Merzario ( a tamburo battente dopo Galli) possa essere stata presa, sia per salvare un po' l'orgoglio di Schetty, che per bloccare in tempo certe avances Alfa Romeo con il comasco (che tra l'altro ha risposto no per la 6 Ore turismo del Nurburgring giustificandosi: « Debbo andare con l'Abarth a Villa Real ». Ma Ferrari non l'ha permesso).

## Schetty e Caliri in contatto con l'Alfa?

Se Pietro Schetty abbandonerà la Ferrari lo sapremo con certezza solo dopo l'estate. Anzitutto egli deve convincere se stesso di quello che vuol fare. Non si tratta di problemi economici, ma di dirigenza. Nella fabbrica di suo padre sarebbe il « padrone », altrove dovrebbe subire direttive. Tutto sta a vedere quale sarà l'escursione di questa libertà dirigenziale, rimanendo nel campo che gli è più nel sangue, quello dello sport auto. In Ferrari, dopo il « congelamento » di Forghieri, Schetty doveva pensare di poter avere più libertà decisionale. E' questa la ragione uni-

ca e vera del suo atteggiamento nel caso Galli.

Perciò il suo futuro dipende dalla « frontiera » che si troverà di fronte. Intanto gli fa piacere se circolano voci per soluzioni alternative. Già prima che Neerpasch abbandonasse la Ford, egli aveva avuto una proposta dal nuovo general manager sportivo BMW per fare tandem con lui. Era il momento in cui si profilava una nuova operazione Ford F. 1 con sede in Svizzera. Ma non se ne fece nulla.

Ora, in coincidenza con le sue « amarezze » Ferrari, accanto al ritiro fa buon gioco sentir circolare

l'informazione di avances della Gulf: non si sa bene se per la direzione sportiva del team Mirage o se non addirittura di un programma con la McLaren. E poi, lo sapete, c'era il ballon d'essai che era stato lanciato da un quotidiano sportivo italiano, a proposito di Schetty presidente della GPDA. Ma arrivò male: perché da Gland c'era già un comunicato con la soluzione Stewart fino alla scadenza '73.

Piuttosto questa è l'ultima ed è la più clamorosa comunque, vera o altro ballon d'essai che sia! Si vuole che all'Alfa Romeo, preoccupati di

un serio rilancio sportivo per il '73 col nuovo 12 cilindri, si siano fatte delle proposte al dott. Pietro Schetty (che già due anni fa ne ebbe) e all'ing. Giacomo Caliri perché il tandem del trionfo mondiale Marche della 312 P quest'anno, passi armi e bagagli a Settimo Milanese. Se non è vera, è ben trovata!... Se non altro perché fa giocare al rialzo. Specie adesso che affiora quel Merzario in F. 1, che può venir comodo anche come collaudatore. E si sa che oggi Schetty è il d.s. più pagato nella storia della Ferrari, proprio perché collauda anche le vetture prima delle corse.

## La patetica di ScióFén

Fa tenerezza la tenacia che da qualche tempo distingue alcuni giovani e ambiziosi colleghi, i quali per convincersi di contare qualcosa debbono cercare una via di scampo alla propria qualificazione assumendo una posizione di alternativa a tutti i costi con AUTOSPRINT. Si tratti di contestare notizie o semplici commenti e giudizi. (Mai anticiparli, però, per carità...)

Il boy scout di turno in questa curiosa ricerca di originalità; è il tamburino sardo delle cronache autosportive del quotidiano Fiat di Torino. Con una sortita da intervistatore in punta di penna, il buon Michele (Fenu), un collega che — chissà perché — te lo ritrovi sempre in fotografia alle spalle con l'occhio vispo, come lo aveva il più fedele compagno di banco (sciò... sciò...!) ha scoperto, grazie al cas. Galli, il « d.s. più veloce del mondo ». Che sarebbe poi il Peter Schetty della Ferrari, cioè quel « piccolo svizzero » (come si autodefiniva lui dagli anni A-barth) che ha — a detta del nostro — obnubilato « l'effervescente LINI e l'amabile Gozzi » cioè gli ex d.s. che sapevano guidare al massimo una 500, come spiritosamente (ma sarà poi così?) interpreta M.F.

La scoperta del nostro, porta diretto allo sposalizio delle tesi. Tra le quali la più preoccupata è quella per la famosa definizione del Galli « modesto ». Dove modestia — e lui Michele ce lo vediamo proprio annuire gravemente, come suo vezzo, con aria di profondo assenso — starebbe per « semplice » e non mediocre ». Il che potrebbe anche essere, se non fosse per tutti gli altri argomenti addotti dallo Schetty nella intervista, post prove di Clermont, al « roseo » collega dello scout torinese.

Ma dove l'intervista diventa impegnato concetto addirittura con connettivo politico, è nel passo sulla scelta dei piloti. Spiega Schetty: « Ritengo superato ispirarsi a concetti nazionalistici, l'Europa unita è una realtà che non deve rimanere soltanto sulla carta. E' chiaro che, a parità di bravura, mi sembra logico preferire un italiano ad un inglese o ad uno svizzero. Ma soltanto a quella condizione ». E, riecheggia pomposamente il tamburino, certo di aver letto bene un intervento dell'avv. Agnelli alla festa-scudetto della Juventus: « il concetto è giustissimo e basta osservare come viene applicato in tante grandi aziende multinazionali. O forse mentre il calcio si prepara a riaprire le porte agli stranieri, verremo a chiuderle all'automobilismo? ».

Oh, mamma mia! Sta a vedere che tu poverino, da patetico « minipersonaggio » come giustamente M. F. ti ha identificato, non ti sei ancora accorto che la Svizzera fa parte dell'Europa Unita e che mr. Schetty passò appunto dall'Abarth alla Ferrari perché era più bravo di tanti piloti italiani! Meno male che hai trovato chi ti ha saputo bollare a dovere, minipersonaggio che non sei altro! Anche se ti viene il dubbio sul perché, minuscolo come sei, dovresti far temere che il d.s. più veloce del mondo possa lasciare la Ferrari solo per le tue critiche.

Patetico nel patetico, davvero!

Per fortuna che disoccupato il Pietro non rimarrà certo. Non fosse altro per le quattro lingue che conosce, come ricorda il nostro. Quella che gli manca (l'adulativa, chiarisce sempre lui, M. F.) c'è qualcuno in grado di insegnargliela bene! Sempre che rientro, naturalmente, nell'esatta interpretazione dei desiderata dei maggiorenti Fiat, ai quali è da pensare debba intendersi ispirata la succitata difesa d'ufficio. Specie se l'alternativa rischiasse di diventare sul serio quella di un certo (odiato) « lancista »!

m. s.