

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), il Rally del Sestriere (24-28 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) rinv. a data da destinare ● Coppa Primavera a Salerno (9 aprile) rinv. 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 rinv. a data da destinare. La Coppa d'oro Savona (7 maggio) rinv. a data da destinare. La Coppa

d'oro Alessandria (7 maggio) rinv. all'8 ottobre. La gara a Vallengunga (11 maggio) è rinv. a data da destinare. La Coppa Città di Volterra (11 maggio) è rinv. a data da destinare. La Coppa Canaletti (21 maggio) è rinv. a data da destinare. La Coppa della Collina (velocità in salita, 4 giugno), la Coppa AC Salerno (velocità in salita, 4 giugno) rinv. a data da destinare. La Gara a Vallengunga (velocità in circuito, 11 giugno), rinv. a data da destinare. L'Agordo-Frasenè è rinv. dal 25-6 al 20-8. Il Giro Valli Pordenonesi è rinv. a ottobre. Il Giro del Gran Sasso (11 giugno) è stato rinv. a data da destinare. La Val Camonica è rinv. al 20 agosto. La Coppa Teramo a data da destinare. La Città di Gorizia è rinv. a data da destinare. Il Rally S. Remo è anticipato dal 15-18 novembre al 22-25 ottobre.

LUGLIO

Le corse chiave dal 17 al 25 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
22	6 Ore di Watkins Glen	Stati Uniti	Circuito di Watkins Glen km 5,43		●●● Camp. mond. marche	Velocità in circuito	De Adamich - Peterson (Alfa) media 179,208 - Giro più veloce: Bell (Porsche) 1'8" e 29, media 210,798 - Record: Rodriguez - Kinnunen, media 194,040 (1970)
22	Rally delle Rose	Irlanda			●	Rally	
22-23	24 Ore di Francorchamps	Belgio	Circuito di Francorchamps km 14,1		●●● Challenge europ. T	Velocità in circuito	Glemser - Soler-Roig (Capri) 24.00'10"4, media 182,690, nuovo record
22-24	Rally Palatinato	Germania			●●●	Rally	
23	Trofeo Shell a Imola	AC Bologna	Circuito di Imola km 5,018		●●● Trofeo europ. F. 2	Velocità in circuito	Pace (March) 1.30'57"6 - Giro più veloce: Pace 1'36"3, media 187,585 - Record: Ickx (BMW) 1'35"5, media 189,122 (1970)
23	Coppa Autodromo a Imola	AC Bologna	Circuito di Imola km 5,018		● F. Italia, 850 F. 3	Velocità in circuito	
23	Gara a Watkins Glen	Stati Uniti	Circuito di Watkins Glen km 5,43		●●● Can-Am	Velocità in circuito	Revson (McLaren) 1'32"09, media 205,962 - Giro più veloce: Hulme (McLaren) 1'06"6, media 210,779
23	Mallory Park	Inghilterra	Circuito di Mallory Park km 2,17		●●● F. 3	Velocità in circuito	
23	Coppa Teodori	AC Ascoli Piceno	Part. A. Piceno - Via dell'Ottobre - Arr. Colle San Marco - km 10,700	Part. ore 9	●	Velocità in salita	Lualdi (Ferrari) 5'15"8, nuovo record
23	Monte Vergine	AC Avellino	km. 10		●	Velocità in salita	
23	Maiella al Mare	AC Chieti	Part. Francavilla Mare Arr. idem - km 120	Part. ore 9	●	Regolarità	Canè (Lancia)
23	Rallycross	S. Marino			●	Rallycross	
23	200 Miglia Indianapolis	Stati Uniti	Circuito d'Indianapolis km 4,02		●●	Velocità in circuito	
23	Corsa a Falkenberg	Svezia	Circuito di Falkenberg km 2		●●● F. 3	Velocità in circuito	
23	Dixie 500 ad Atlanta	Stati Uniti			●●● Stock-cars	Velocità in circuito	
23	Premio del Tirolo	Austria			●●●	Velocità in circuito	
23	Corsa di Cacharat	Francia			●	Velocità in salita	Mieusset (Pygmée) 1'27"7 - Record: Maublanc 1'27"5, (1970)
23	Corsa di Malval	Francia			●	Velocità in salita	Stalano (Tecno) 2'00"6 - Record: Maublanc 1'57"5 ('70)
23	Corsa di Eymoutiers	Francia			●	Velocità in salita	Finkel (Lola) 1'52"3, nuovo record
23	Circuito di Creta	Grecia			●●●	Velocità in circuito	
23-27	Auto Gimkana	Svezia			●●●	Gimkana	
25	Corsa al Veleta	Spagna			●●●	Velocità in salita	

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

MILANO - Trovarsi di fronte ad Andy Granatelli in persona fa un certo effetto: sembra quasi di essere al cinema o di avere incontrato a casa nostra un personaggio che siamo abituati a vedere in un ambiente tutto diverso e molto lontano da noi. Granatelli ha il soprannome di «mister 500» per la sua storia di affezionato sportivo legato alla famosa corsa americana di Indy per cui ad incontrarlo all'Hotel Hilton di Milano si prova la stessa impressione che si avrebbe a trovare Pecos Bill in metropolitana o James Bond in pizzeria.

Granatelli è diventato un personaggio anche in Europa in questi ultimi anni per la caparbia con cui ha voluto fare sua la 500 Miglia di Indianapolis e per il coraggio che ha avuto a presentare alla corsa americana macchine con soluzioni rivoluzionarie come il motore a turbina, le quattro ruote motrici e lo stesso motore rotante che il regolamento non gli ha consentito di usare.

Oggi il personaggio Granatelli è tale da poter essere paragonato in prestigio e notorietà ad uomini come Enzo Ferrari e Colin Chapman. Ed è arrivato a questo livello seguendo una strada diversa da quella battuta dai due europei perché, se Ferrari è l'ultimo interprete dell'automobilismo romantico e Chapman il primo della moderna tecnologia da corsa, Granatelli è sicuramente simbolo dell'automobilismo commerciale.

Come tutti gli uomini mitici Granatelli diventa solida realtà quando si comincia un dialogo con

lontà di insistere nella sua attività di F. 1 in Europa non solo con la March, ma soprattutto con un nuovo team che abbiamo ragione di credere di avere ben individuato.

Granatelli parla di nuova squadra in F. 1 e afferma che si tratta di una marca di auto che non è mai stata presente in questo settore. Non dice di più, ma volendo cercare la marca adatta e il progetto adatto è abbastanza naturale andare con la mente a quella LEDA che è stata la prima macchina capace di dare soddisfazioni e molte vittorie a Granatelli al di fuori del territorio americano. McRae non solo ha vinto la Tasmania Cup con la Leda STP progettata da Len Terry, ma si è ripetuto in Inghilterra ed ora è negli Stati Uniti come protagonista delle gare di F. 1 di quel paese. Quindi diciamo Leda in F. 1, anche se Granatelli si è guardato bene dal confessarlo.

«Sarò in Europa con ancor maggior impegno di quest'anno: porterò a Le Mans un nuovo prototipo con motore rotante perché credo che l'automobilismo debba guardare a questo tipo di motore come naturale evoluzione dei problemi destinati alle auto di serie.

«E' certo che non verrò con un motore rotante come si immagina oggi: si tratterà di qualche cosa di veramente nuovo. Purtroppo i regolamenti penalizzano eccessivamente questo tipo di motore a cui si richiedono potenze specifiche molto più alte di quelle di un equivalente motore a pistoni.

Una bella lotta...

C'è una differenza di età, ed anche di abitudini visto il diverso ambiente, ma in moltissime cose i due sono molto simili: Enzo Ferrari e Andy Granatelli, due nomi che sono popolarissimi ormai nel mondo intero. Era inevitabile un avvicinamento dei due personaggi, poiché agiscono nello stesso ambiente; ma altrettanto inevitabile la difficoltà di un punto di incontro pacifico, dato che entrambi anno l'abitudine di trarre il massimo vantaggio dai rapporti con gli altri.

L'incontro tra Ferrari e Granatelli è avvenuto nel 1967 dopo una serie di preliminari cui partecipammo in parecchi, troppi perché le idee fossero chiare da entrambe le parti. Si trattava di Indianapolis, di una Ferrari da affidare a Mario Andretti sotto la bandiera della STP. E quando tutto il clan Granatelli venne a Maranello se ne discusse abbastanza a fondo. Non tanto però da giungere a cose concrete, cui non arrivarono nemmeno più tardi. Comunque la cosa si seppe, e se ne parlò molto.

Se n'è parlato anche l'altro giorno, a Milano, durante la conferenza stampa che Antonio (Andy) Granatelli, ha tenuto non tanto per far pubblicità al suo STP quanto per far conoscere le sue idee sul come lo sport dell'automobile dovrebbe evolversi, come leggette qui accanto.

Tra gli argomenti sollevati c'è stato anche quello, appunto, dei rapporti di Granatelli con Ferrari, e della eventuale partecipazione della Ferrari a Indianapolis. Granatelli è stato... ferrariano, nella sua risposta: «L'ultima volta che ci siamo parlati Ferrari mi ha promesso che se un giorno andrà a Indianapolis ciò non avverrà senza Granatelli. Mi ha dato la sua parola, e io credo alla parola di Ferrari.»

Aveva un'aria serafica, innocente, pronunciando questa frase, Andy Granatelli, proprio l'aria di chi non sa che nel frattempo Ferrari ha parlato di Indianapolis anche con qualcun altro (Parnelli Jones per esempio), e che nel frattempo ci sono state precise proposte e controproposte. Aveva proprio l'aria ingenua di chi sta aspettando che venga mantenuta una promessa.

Tra i due personaggi è proprio una bella lotta!



GRANATELLI «ecologico» dalla F. 1 a LE MANS



lui. D'altra parte non potrebbe essere che così; perché da chi è stato capace di costruirsi il successo partendo da scugnizzo immigrato italiano a Chicago e diventando presidente della STP Corporation, non può che arrivare una comunicazione franca e chiara ed il desiderio di comunicare tutto ciò che la gente vuole sapere di lui.

Granatelli è un po' l'esempio dell'italiano di successo negli USA e a mettere insieme tutto l'estro e il desiderio di far soldi del nostro popolo, con la volontà di affrontare le situazioni ed i problemi a viso aperto propria degli americani. Egli oggi non è più solo un uomo Indianapolis, anzi quello che ci ha raccontato durante la conferenza stampa di lunedì scorso lo fa molto più europeo che americano. Perché, più che rimpiangere di non aver potuto partecipare in grande stile alla 500 Miglia '72, a causa delle restrizioni regolamentari che gli hanno bocciato il motore di cui voleva servirsi, si è messo spontaneamente a parlare della partecipazione alla «24 Ore di Le Mans '73» con una macchina STP munita di motore rotante e della vo-

lontà di insistere che io voglia insistere su questa strada che ritengo giusta anche perché più adatta di ogni altra a risolvere validamente i problemi ecologici causati dai gas combustivi.

La politica del non risparmio

«Questo motore spero di poterlo portare anche a Indianapolis sebbene il regolamento di questa gara venga spesso modificato quasi con l'intenzione di limitare l'evoluzione tecnica. Poi sarò in Europa anche con un team di F. 1 completamente nuovo. Un team che non necessariamente dovrà causare l'interruzione dei miei rapporti con la March. Oggi è presto per dire di più ma posso garantire che si tratta di qualche cosa di assolutamente nuovo!»

Solo una cosa che ha aggiunto può consolidare la nostra teoria sulla Leda di Terry: «Io amo aiutare i costruttori nuovi e non noti e amo in genere la gente che vuole avere successo. Potrei

citare un lungo elenco di campioni americani che sono arrivati al vertice perché io li ho aiutati all'inizio. Lo stesso vale per i costruttori e poco importa se non tutti arrivano al successo. Ciò che ho fatto con la March è un esempio. Lo stesso vale per McNamara e se i risultati di questo esperimento non sempre sono i migliori, è anche vero che, cercando di unire il proprio nome a chi non è nessuno, si ha la possibilità di avere soddisfazioni, se questo sale. Se invece si lega il proprio nome ad una marca già di successo l'unica cosa che può succedere è di fare marcia indietro perché al successo è già arrivato per conto suo. La turbina ad Indy, le quattro ruote motrici, il rilancio del motore non sono stati miei successi perché ho avuto il coraggio di rischiare. Quindi la mia politica non la faccio per risparmiare... non è un risparmio.»

Più difficile il discorso dei piloti: Peterson, si sa, è molto scontento della piega che ha preso per lui questa annata che lo voleva come aspirante al titolo mondiale e da cui ha cavato ben poche soddi-

sfazioni a causa di quella March 721X che resterà in ogni caso un grosso errore nella carriera di progettista di Robin Herd. «La March porterà a Monza una nuova F. 1 che si sta realizzando ora e che avrà importanti soluzioni aerodinamiche. Sarà un'auto completamente nuova e molto interessante.»

La March dunque sta facendo di tutto per restare nel giro STP e Granatelli, che ha varcato l'oceano legando il suo nome a quello di questa marca, forse non è ancora veramente convinto di abbandonarla. Certo vedremo prima della fine dell'anno una nuova March F. 1 che diventerà, dopo le 721, la 721X e le 721G ricavata dalla F. 2, la quarta F. 1 presentata dalla Casa di Bicester in una sola stagione.

Ma potrà bastare questo sforzo per riuscire a trattenere Peterson? Macchina nuova o no è difficile che lo svedese resti fedele alla March, proprio ora che la scadenza del suo contratto lo rende libero di scegliere il meglio come meglio crede. Si sa delle proposte Lotus, si sa delle proposte Ferrari, ma si sa anche che Granatelli tiene molto a questo pilota. «Con un pilota così sul libro paga non si può tardare a vincere il campionato del mondo» per cui c'è anche da pensare che la costituzione del nuovo team Leda possa essere l'ultima carta di Granatelli per mantenere Peterson «nel libro paga» offrendogli un mezzo diverso per vincere.

per 250.000 sterline (400 milioni) e questo mi ha scoraggiato. Ma non esiste solo Stewart.»

Regazzoni per esempio? «Ecco, Regazzoni è uno dei piloti a cui ho pensato. Per me Regazzoni è un pilota italiano, almeno io lo considero tale, e a me piace avere sulle mie macchine piloti che vengono dalla mia terra. Certo adesso è difficile prevedere cosa accadrà, ma se Regazzoni lasciasse la Ferrari io lo considererei con molto interesse per il mio team.»

Aspettando FERRARI

E' ancora presto per sapere i movimenti che avremo a fine anno, ma Granatelli si sta guardando attorno attivamente ed è significativo che non abbia voluto aggiungere altri nomi a quelli di Stewart, Regazzoni, Peterson e Andretti, parlando di questo argomento.

Regazzoni, Andretti, nomi che ruotano attorno ad un astro che brilla di luce propria come Enzo Ferrari. Quali i rapporti Granatelli-Ferrari?

«Ferrari mi promise che se fosse venuto ad Indianapolis non avrebbe potuto farlo senza di me. Io sono sempre in attesa che lui venga a propormi Indianapolis: sono sicuro che questa sua parola sarà mantenuta.»

Ma Ferrari a chi promise questo? A Granatelli o ad Andretti quando era ancora un uomo STP?

o 40 per cento consente un consumo al chilometro molto più basso e quindi minor peso sulla macchina di quanto se ne abbia oggi con le miscele a base di nitrometano.

«Io sono per una unificazione della formula di Indy con quella del campionato mondiale, in modo da dare un nuovo incremento allo sport e di ridurre i rischi mantenendo uno spettacolo di primo piano.»

F. 1 e Indy unite: una idea non nuova (vero, Andretti?) cui non si può non guardare con interesse. Piloti veloci sia su piste all'europea che all'americana e quindi Andretti ma anche Regazzoni e Peterson «Ronnie avrebbe voluto fare Indianapolis ma abbiamo preferito che rimanesse concentrato sul campionato del mondo e non perdesse la corsa di Montecarlo.»

Un occhio a Ferrari ma forse più per il grande desiderio di essere con italiani che per una concreta possibilità.

Molte attenzioni all'attività in F. 1, in vista della auspicata unificazione delle formule e forse perfino due squadre STP nel 1973: Leda e March. Poi il progetto Le Mans, la corsa europea con più risonanza dell'anno ed una nuova auto STP a motore rotante con l'obiettivo di sviluppare questi motori per la lotta all'inquinamento.

Costante presenza ad Indianapolis. «Ho impiegato 23 anni a vincere Indy e ci sono riuscito nel

La dissacrazione di INDIANAPOLIS



Te la saresti mai aspettata da lui, «MISTER 500»? Eppure è stata una delle sorprese del monologo - confessione milanese dell'ex scugnizzo emigrato negli USA • Dove si parla di Mario ANDRETTI, Ronnie PETERSON e Clay REGAZZONI

Sono ipotesi naturalmente, poiché in definitiva sarà Peterson a scegliere così come ha scelto Andretti quando un altro team gli ha offerto molto più denaro di quanto potesse dargliene la STP.

«Andretti resta per me come un figlio e ci incontriamo molto spesso. Devo dire che forse mi sono troppo legato affettivamente a lui da preferire quasi che non corra sulle mie macchine. In realtà sono convinto che Andretti tornerà a guidare una macchina della STP presto o tardi, anche se per me oggi il problema Andretti dipende solo dal fatto che i suoi attuali finanziatori lo pagano troppo rispetto a quanto io possa fare. Certo quando Mario tornerà avrà un solo nome sulla tuta: quello della STP.»

I nostri dubbi sul fatto che la popolarità di Andy Granatelli possa essere stata sminuita dall'uscita del pilota italo-americano dalla sua squadra non sembra preoccuparlo. «Piloti famosi ce ne sono tanti: io ho cercato di portare Stewart ad Indianapolis quest'anno offrendogli 250.000 dollari (150 milioni). Lui mi ha detto che, forse sarebbe venuto

Non possiamo dire di saperlo, ma possiamo prendere atto del desiderio che Mister Indy ha di poter legare un giorno il suo nome a quello della Ferrari.

Piuttosto questo discorso si collega molto bene ad un altro argomento che Granatelli ha affrontato durante la sua conferenza stampa: quello dell'avvicinamento tra le gare USA e quelle europee: «Indianapolis come è oggi non è altro che una follia. Le macchine girano ad oltre 300 km orari di media e i costruttori mettono tutto il loro impegno nel trovare nuove potenze ed alte velocità. Questo modo di procedere è destinato a diventare un rischio enorme per l'automobilismo e c'è da domandarsi se si aspetti che un'auto vada a finire catapultata in tribuna per intervenire. Non è questione di fare delle varianti a Indianapolis, ma piuttosto di rendere le macchine meno veloci ma più competitive fra loro. La F. 1 europea dà macchine molto più sofisticate di quanto accada per la produzione destinata ad Indy. Importante anche l'imposizione dell'uso di normale benzina che, anche se dà potenze al motore meno elevate del 30

1969. Me ne restano 21 per ripetere questo successo e ci riuscirò con una macchina non tradizionale. Certo non si può resistere al fascino di Indy: un fascino eccitante e profondo che difficilmente potrebbe essere descritto e che si può capire avendolo provato, magari come pilota, come io ho avuto anche l'avventura di fare.»

Infine un importante successo commerciale. «Sono sicuro che in Europa i prodotti STP avranno un grande avvenire, ancora superiore a quello degli Stati Uniti. Lo dico perché qui è ancora più importante la macchina della moglie: noi siamo arrivati al successo in un paese come gli USA dove prima ci si sposa e poi si compera la macchina. Qui si fa il contrario.»

Questo è Granatelli, qualcuno da cui ci si deve aspettare sempre almeno una cosa in più di quanto si fosse previsto. Un uomo importante per il nostro sport che saremmo lieti di incontrare più spesso in Europa.

g. n.

AI NURBURGRING si sono chiarite le ambizioni delle varie Case protagoniste dell'«EUROPEO» TURISMO per

la 24 ORE che conta



Ecco la BMW che ha vinto la sei ore, pilotata da Stommelen-Fitzpatrick ed Heyer, impegnata a contenere — con successo — l'incalzare della Capri di Mass nell'ultima parte di questa bella gara



Sempre più minacciose ma sempre con dei guai le Fiat 128 coupé. Nella foto, quella di Umberto Grano e Walter Donà. Sotto, i vincitori sul podio: da sinistra, felicissimi, Heyer, Stommelen e Fitzpatrick



La BMW ha vinto anche la seconda divisione con la 2002 di Barth-Basche. Sotto, la Capri di Jochen Mass, autore di un brillante ma sfortunato inseguimento



LA BMW di Zweibaumer-Bein, prima della 1600. Sotto, Facetti-Picchi, primi della 1300. 9. assoluta è arrivata la GTAJ di Zeccoli-Larini



Considerata come la prova generale per la 24 ore di Francorchamps che si corre sabato e domenica prossimi, la Sei ore del Nurburgring ha dato un risultato a sorpresa che in sostanza conferma come nelle corse possono accadere le cose più strane. Non c'erano le Opel, che non rivedremo fino al 1973, e quindi di fronte alle Ford ufficiali erano soltanto alcune BMW coupé delle squadre private GS e Alpina, quelle squadre cui la BMW ha lasciato il compito di difendere il suo prestigio ma che dopo un paio di stagioni non hanno potuto ovviamente accontentare la casa centrale, non avendo i mezzi tecnici (ed i soldi) per la continua sperimentazione e ricerca che invece ha avuto la Ford. Visti i risultati di una politica che pareva saggia, ma che in effetti si è rivelata controproducente, la BMW ha agito di conseguenza, creando un nuovo reparto corse ufficiale che è stato affidato a Jochen Neerpsch. L'anno venturo

quindi anche la BMW sarà in lizza con macchine ufficiali ed i confronti diventeranno serrati.

Intanto però, approfittando delle circostanze, la BMW ha vinto al Nurburgring, e ai fini statistici la cosa ha assunto molto valore, mettendo in posizione privilegiata l'Alfa Romeo, ancora dominatrice della classe 1300, con le sue GT Junior che continuano a sbalordire. Infatti è vero che di opposizione seriamente pericolosa le Alfa Romeo non ne avevano, ma è anche vero che in prestazioni assolute le sue macchine sono risultate migliorate notevolmente rispetto all'anno scorso. E' stato calcolato che sul Ring c'erano, quest'anno, una diecina di secondi di miglio al giro, e poiché il motore sembra ormai giunto al limite massimo di rendimento, se ne trae la conclusione che i miglioramenti sono stati dati dalle qualità delle gomme e dalla tenuta di strada, come d'altra parte è opinione dei piloti (almeno la maggior parte).

Con la nuova situazione di classifica del campionato europeo, la Ford andrà a Francorchamps, per le gare che essa ha vinto l'anno scorso dopo che era stata la BMW a imporsi, col preciso intento di ripetere il successo e soprattutto, se possibile, di ottenere una affermazione massiccia, tale da ripagare dello smacco subito in casa.

Abbiamo visto sul Nurburgring come tutto possa accadere, ma certo è che le Capri RS attuali sono le macchine migliori della categoria, e poiché la esperienza tedesca ha messo in luce dei particolari non sicuri interamente è da credere che la sconfitta subita sia servita proprio a renderle ancora migliori. Quindi saranno le Ford Capri ad essere nettamente favorite nella 24 Ore belga, anche se le BMW sono presenti in numero massiccio e ci saranno per l'occasione anche due Opel Commodore ben guidate. Questo per la vittoria assoluta.

L'interesse della 24 Ore belga tuttavia è anche nelle pre-



COMUNICATO

« BOZZETTO vincitore a MONZA con la FORMULA ITALIA ha dichiarato che con la sua monoposto ha superato brillantemente i problemi di lubrificazione noti, innati nelle Formule Italia. Inoltre ha precisato che nel suo motore ha usato l'olio **SUBLIMOIL serie SPECIAL** tipo **PISTA 8-12** con dimostrata piena soddisfazione ». La **SUBLIMOIL** informa che è a disposizione degli interessati con olii speciali per RALLY-CROSS-PISTA oltre che con i prodotti normali da richiedere a: VICENZA, Corso Padova, 129.

Al «RICARD» non ripeteranno la Formula gara delle turismo '71

Uniformandosi alle norme generali del Campionato Turismo, che impediscono fra una manche e l'altra di una prova valida di cambiare « blocco motore, testata, scatola del cambio, ponte, generatore e motore d'avviamento », i responsabili dell'Associazione Sportiva Paul Ricard hanno dovuto, per la loro gara del Campionato Turismo del 3 settembre, rinunciare alla formula dello scorso anno. Nel 1971, infatti, la corsa era articolata in due serie di 6 ore ciascuna intervallate da un periodo di tempo sufficientemente lungo per « ricostruire » interamente una vettura. Quest'anno, quindi, la prova sarà sulla distanza di sei ore solamente, nel corso delle quali i più veloci copriranno circa 900 km. Come al solito molto alti i premi (un totale di circa 300.000 franchi, oltre 30 milioni di lire), con 100.000 franchi al vincitore assoluto.



Non ostante i molti lavori richiesti, il Nurburgring ha conservato in qualche punto la sua personalità, come ad esempio questo « salto » affrontato in eleganza da una Ford Escort, per impegnare i piloti



Martino Finotto (a destra), era in coppia con Manfred Mohr sulla Escort del Jolly Club, ma non ha avuto molta fortuna



C'era anche una ragazza, Waltraud Odenthal, ma la sua Capri non ha fatto molta strada. Sotto, fra tante macchine recenti notata questa vecchia Volvo che in due giorni ha cambiato tre motori



vedibili battaglie di classe, con la presenza delle BMW opposte alle Ford Escort nel gruppo 2, nel quale sono da vedere anche le Datsun e le due Mazda RX 3 iscritte dal concessionario svizzero Blank, le stesse macchine che hanno corso in Germania. Nel gruppo 1 invece dovrebbero esserci poche speranze per la unica Opel Ascona e la Audi 100, opposte ad uno squadrone di Alfa Romeo, macchine dalla solidità ormai comprovatissima e che in questa gara punteranno specialmente al risultato di insieme, per la conquista di quella Coppa del Re che è attualmente detenuta proprio dall'Alfa e che resta il premio più ambito per le marche.

Proprio per puntare alla Coppa del Re, l'Alfa ha messo in campo anche quattro macchine della classe 1300, come in Germania, avendo così due squadre con buone possibilità di piazzamento. Naturalmente nella classe 1300 l'Alfa cerca anche la vittoria di classe, per conservare la posizione ai fini

del campionato europeo, ed avrà contro ancora le Fiat 128 della Scuderia Filipinetti e quelle iscritte da Neri e preparate da Trivellato. Tuttavia se adesso le Fiat 128 hanno trovato le prestazioni velocistiche capaci di far impensierire le Alfa, esse non sembrano ancora essere completamente a punto nei particolari, come vi abbiamo già detto. C'è da augurarsi che la Casa sia sensibilizzata su questo argomento ed adotti le misure necessarie.

Infatti tutti sfruttano le possibilità offerte dai regolamenti fin dove è possibile, e sarebbe curioso che non lo facessero, ed abbiamo visto persino dei privati ottenere da altre fabbriche gli aiuti necessari a rendere le macchine migliori (vedi il caso delle due Mazda) con molta celerità. Le Mazda viste in Germania infatti, anche se non erano ben preparate come quelle ufficiali che erano venute in Belgio due anni or sono, avevano avuto la possibilità di modificare so-

spensioni e freni, avendo la Casa chiesto ed ottenuto la omologazione delle parti speciali.

Non parliamo delle Capri, che sono certo le macchine più aggiornate. Dall'anno scorso esse sono cambiate con l'adozione di ruote da 15", serbatoio di sicurezza Uniroyal, nuovi freni, abbassamento della posizione del serbatoio, nuovo sistema antincendio e maggior potenza.

L'elenco degli iscritti alla 24 Ore di Francorchamps, come ci è stato comunicato dagli organizzatori, non è ovviamente definitivo. Sappiamo ad esempio che su una BMW Alpina tre litri ci saranno Toine Hezemans associato a Furtmayer, che non vi figurano ancora. Vedremo soltanto dopo le verifiche, appena prima della gara, quale sarà lo schieramento effettivo. Possiamo tuttavia dire che in ogni caso questa corsa sarà davvero di alta qualità, come lo è stata negli ultimi anni.

f. l.

I protagonisti di 24 ORE di SPA

N. VETTURA

PILOTI

NAZIONALITÀ

CLASSE OLTRE 2000

1	Ford Capri R.S.	2	D. Glemser-A. Soler Roig	(D/E)
2	Ford Capri R.S.	2	H. J. Stuck-Mass	(D)
3	Ford Capri R.S.	2	J. Birrell-C. Bourgoignie	(GB/B)
4	Ford Capri	2	J. C. Franck-X	(B)
5	Ford Capri	2	H. Blackburn-J. Moss	(GB)
6	Ford Capri	2	J. C. Geurie-J. P. Rouget	(F)
7	Opel Commodore	2	P. Verbeek-P. Jossens	(B)
8	Opel Commodore	2	T. Pilette-C. Tuerlinx	(B)
9	BMW 2800 CS	2	H. Kelleners-Pankl	(D/GB)
10	BMW 2800 CS	2	R. Aaltonen-D. Quester	(A)
11	BMW 2800 CS	2	H. J. Heyer-J. Fitzpatrick	(A/GB)
12	BMW 2800 CS	1	de St. Hubert-J. C. Goris	(B)
14	BMW 3000 CS	2	P. Toussaint-J.L. Haxhe	(B)
15	BMW 3000 CS	2	V. Gaye-W. Brailard	(B)
16	BMW Schnitzer	2	A. Peltier-J. Xhenceval	(B)
17	BMW 2800	2	H. Gall-E. Babenderende	(D)
18	BMW 3000	1	« Pedro »-N. Koob	(B/L)
19	Citroen Maserati	1	« Bagrit »-S. Garant	(F)
20	Ford Mustang Boss	2	M. Birrane-S. Trosch	(GB/B)
21	Chevrolet Camaro	2	M. Crabtree-Sangenner	(GB)
22	Volvo 164	1	J. Byttebier-C. Crespin	(B)

RISERVE

23	Ford Capri	2	B. Blank-K. Fritzing	(D)
24	Ford Capri RS	2	P. Pagani-J. Gaffier	(F)
25	Ford Capri RS	2	J. P. Morise-D. Pecqueur	(F)
26	BMW 3000	1	« Depnic »-Aubriet	(F)
27	BMW 3000	1	P. Hanson-J. Walton	(GB)
28	Mazda 2292 RX 2	2	Gillotay-« Chavan »	(B)
29	Opel Commodore GS	1	H. Vermeulen-Frankenhou	(NL)
30	Opel Commodore GSE	1	D. Wauters-R. Coemans	(B)
31	Chevrolet Camaro	2	R. Eberhardt-X	(D)

CLASSE 2000

39	Alfa Romeo GTAM	2	X-X	
40	Alfa Romeo GTV	1	P. Berthinchamps-J. Berger	(B)
41	Alfa Romeo GTV	1	Hessel-Gleich	(A)
42	Alfa Romeo GTV	1	Weissinger-Damseaux	(B)
43	Alfa Romeo GTV	1	Lagniez-A. Andruet	(I/F)
44	Ford Escort	2	Y. Deprez-S. Witvrouw	(B)
45	Ford Escort RS	2	Akersloot-M. Franey	(NL/GB)
46	Ford Escort RS	2	H. Menzel-D. Matthews	(D/GB)
47	Ford Escort RS	2	Y. Fontaine-Fortescue Thomas	(B/GB)
48	Ford Escort	2	M. Finotto-G. Bertoni	(I)
49	Ford Escort	2	Coffey-E. Worswitch	(GB)
50	Alfa Romeo 2000 GTV	1	« Christine »-J. C. Sola	(B/F)
51	Alfa Romeo 2000 GTV	1	E. Stalpaert-R. Dubos	(B/F)
52	Alfa Romeo 2000 GTV	1	M. Noe-P. Poisse	(B)
53	Alfa Romeo 2000 GTV	1	Grainal-A. Lierneux	(B)
54	BMW 2002 TI	1	T. Lanfranchi-J. Bloemfield	(GB)
55	BMW 2002	2	R. Derom-J. M. Detrin	(B)
56	BMW Alpina 2002	2	G. Pankl-E. Ertl	(A/D)
57	Alfa Romeo 2000	1	R. Imbert-A. Serpaggi	(F)
58	Opel Ascona	1	B. Nieuhaus-X	(D)
59	Audi Coupé 100 S	1	M. Sourd-J. C. Gamet	(F)
60	Datsun 2000 GTV	2	H. Miroux-R. Janssen	(B/NL)
61	Datsun 2000 GT	2	« Chavan »-X	(B)
62	Datsun 2000 GT	2	H. Sonveau-J. B. Laurent	(B)
63	Alfa Romeo GTAM	2	D. Pizzinato-P. Michels	(L)
64	Mazda RX 3	2	W. Brun-J. Obermoser	(CH)
65	Mazda RX 3	2	F. Vetch-P. Mattli	(CH)

RISERVE

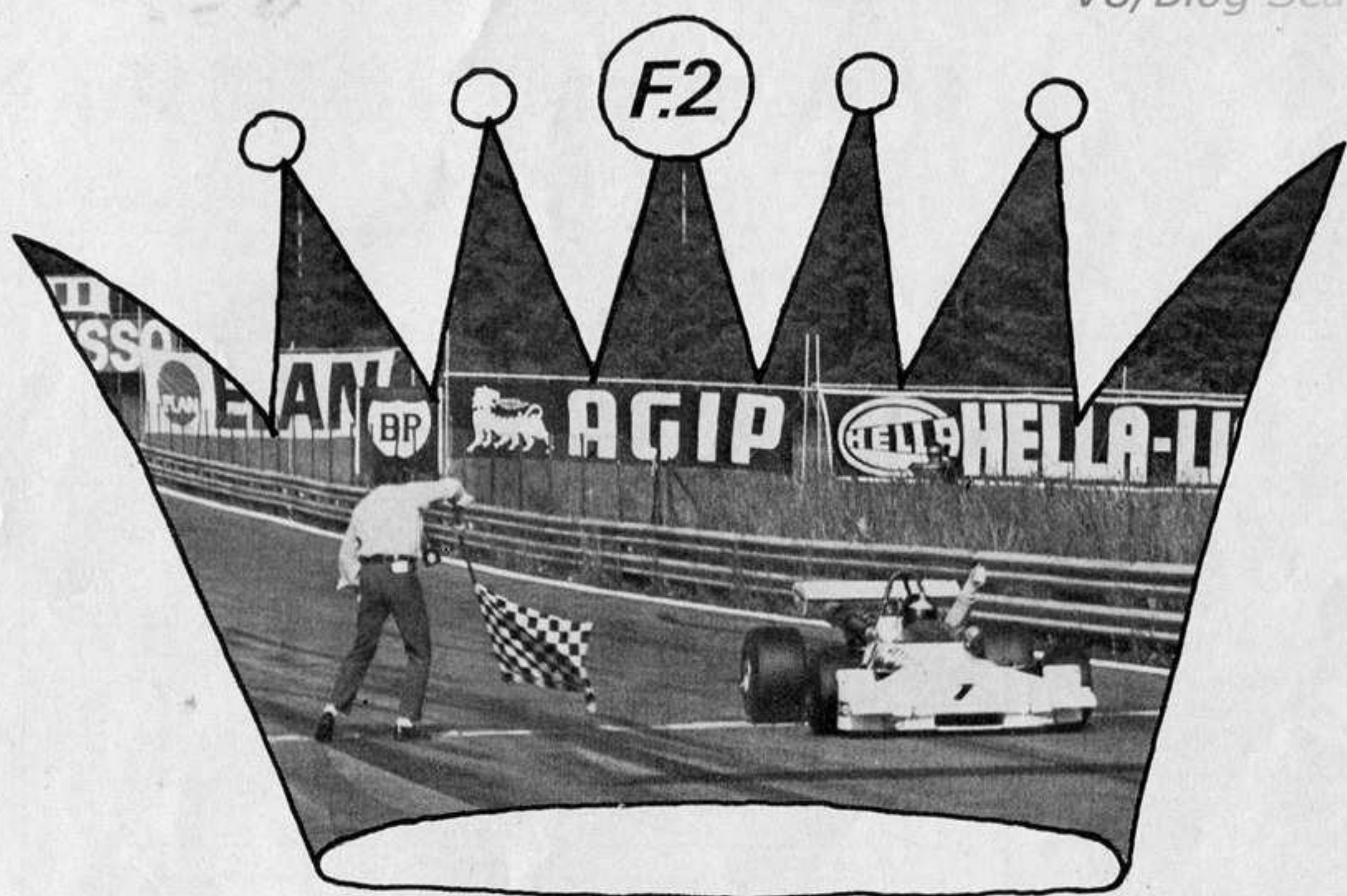
66	Alfa Romeo 2000	2	H. Hinse-J. Schulte Oversohl	(D)
67	BMW 2002 TI	2	« Mackintosh »-C. Dewael	(B)
68	BMW 2002 TI	1	R. Bell-T. Dron	(GB)
69	Toyota Celica	2	E. Holvoet-P. Lelong	(B/F)
70	Opel 2000	2	H. Bonnefeld-X	(D)
71	Renault Gordini	2	F. Vandecaveye-A. Hardy	(B)
72	Ford Escort	2	D. Thorne-J. Dell	(GB)
73	BMW 2002	2	A. Boecknaere-J. M. Detrin	(B)
74	BMW 2002 TI	2	J. P. Rieu-H. Delbar	(B)

CLASSE 1300

80	Alfa Romeo 1300 GTA	2	M. Picchi-N. Vaccarella	(I)
81	Alfa Romeo 1300 GTA	2	M. Larini-« Paco »	(I)
82	Alfa Romeo 1300 GTA	2	L. Colzani-V. Venturi	(I)
83	Alfa Romeo 1300 GTA	2	C. Facetti-T. Zeccoli	(I)
84	Ford Escort	2	R. Searle-F. Saunders	(GB)
85	N.S.U. TT	2	J. C. Boucher-L. Guitteny	(F)
86	Fiat 128 Coupé	2	C. Haldi-B. Chenevière	(CH)
87	Fiat 128 Coupé	2	W. Donà-F. Grano	(I)
88	Fiat 128 Berlina	2	J. L. Lafosse-G. Pion	(F)
90	Fiat 128 Coupé	2	F. Neri-M. Damseaux	(B)
91	Fiat 128	2	W. Scheeren-F. Polak	(B)
92	Fiat 128 Coupé	2	J. Trivellato-Bordonaro	(I)

RISERVE

93	Alfa Romeo 1300 GTA	2	E. Gillissen-E. Remion	(B)
94	Alfa Romeo GTA	2	P. Rubens-B. Carlier	(B)
95	N.S.U. TT	2	R. Wiskirchen-H. Cordes	(D)
96	BLMC Cooper	2	P. Verdeyen-Y. Vanderschrick	(B)
97	BLMC 1300	2	J. Hendrickx-J. P. Magalhaes	(B)
98	Simca 1000 Rallye	2	J. M. Heilman-J. Vanderheyden	(B)
99	N.S.U. TT	2	D. Dupre-J. Donclaux	(F)



Fittipaldi taglia (in Austria) il suo terzo traguardo in F. 2

Emerson è a buon diritto il nuovo « re » della seconda formula



Quasi in extremis concessa l'agibilità dell'autodromo

«DINO FERRARI»

via libera al G.P. SHELL F.2
probabile il tris d'assi
FITTIPALDI - HAILWOOD - CEVERT

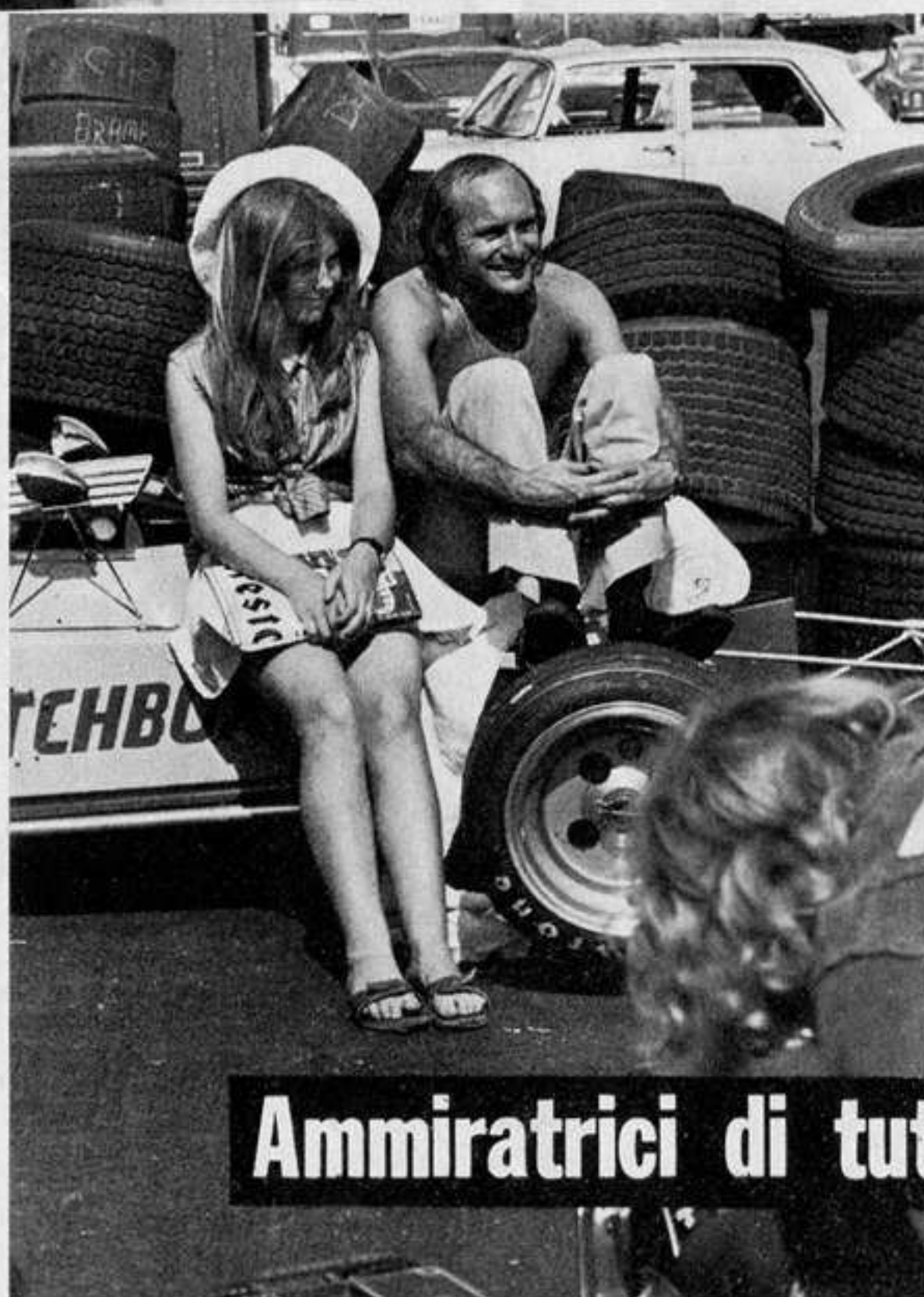
IMOLA prova del nove

Dopo la prova austriaca di Zeltweg la fisionomia del Campionato d'Europa di F.2 è mutata improvvisamente. E' quello che accade sempre nelle cose della vita quando ci si accorge che le riserve di recupero si sono assottigliate. All'inizio dell'anno si dice che il Campionato è lungo ed un risultato che non arriva o un ritiro vengono presi con filosofia confidando nelle molte gare che restano.

Campionato tutto da decidere

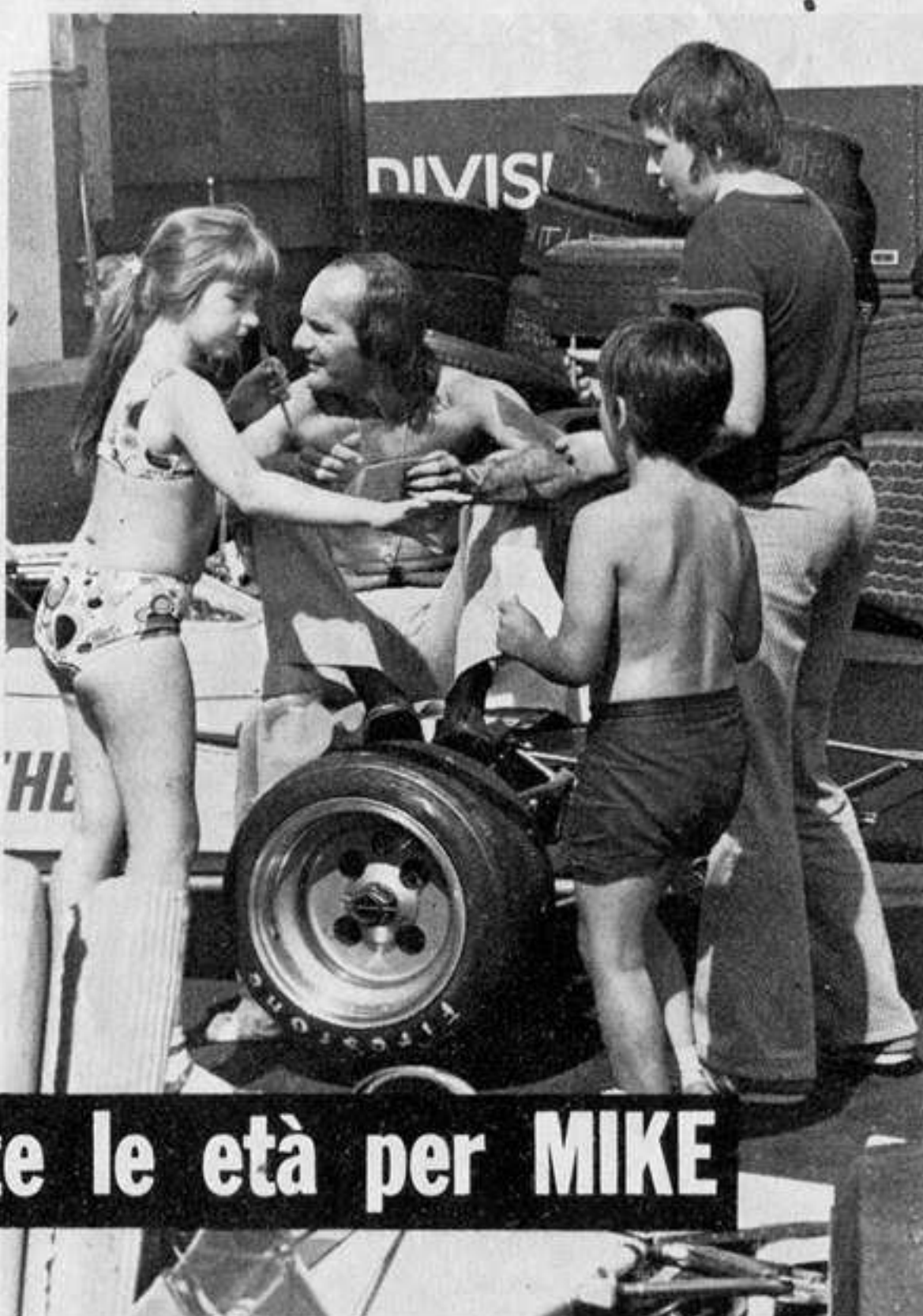
Quando però si varca la soglia della metà delle prove disputate e si profila nettamente un favorito al titolo del calibro di Hailwood, tutto improvvisamente cambia dimensione. Alla fine della gara austriaca i muscoli lunghi di Reutemann, Jaussaud, Lauda, Scheckter e così via, hanno fatto capire a tutti che questo cambiamento psicologico era inequivocabilmente avvenuto.

In questo gioco delle speranze e delle rivalità la corsa di Imola si inserisce in ma-



Ammiratrici di tutte le età per MIKE

Se Emerson Fittipaldi fa gli assoluti, quello che recentemente si è messo a prendere i punti validi per l'Europeo è Mike Hailwood, attualmente capofila della classifica con buone possibilità di successo finale con la sua Surtees-Matchbox TS 10. Per lui, come si nota, ammiratrici di ogni età



niera perfetta perché viene in quel momento della stagione in cui bisogna ancora giocare tutto e tutto può succedere anche se qualcuno può contare su una chance in più degli altri.

Imola è la prova numero nove del Campionato (che come tutti ricordano è aperto solo ai piloti non classificati CSI, cioè quelli che hanno avuto punti almeno in due gare di Formula 1) e ne restano altre sei da disputare in Svezia, ad Enna, in Austria a Salisburgo, in Francia ad Albi, ad Hockenheim ed a Vallelunga in ottobre. Un Campionato che potrebbe essere conquistato con un massimo di 135 punti se un pilota fosse in grado di vincere tutte le prove, ma che molto probabilmente si concluderà con una quarantina di punti per il primo, che sono già molti in una annata in cui l'affidabilità dei motori è tanto scarsa.

Si deve ricordare anche che il punteggio non viene calcolato su tutti i risultati ma solo sugli 11 migliori di ciascun pilota.

Il favorito di oggi dicevamo



Se Hailwood va bene, non è detto che le altre Surtees vadano peggio. In particolare, la Surtees-Fina di Andrea de Adamich (a destra) è sovente molto avanti negli schieramenti, ma non ha fortuna



Sopra, dopo lo spunto iniziale di Hailwood, Emerson lo ha superato per terminare poi primo. A destra, quando tornerà a brillare la stella di Jody Scheckter? Eccolo al volante della sua McLaren

essere Hailwood che si trova al comando a quota 28 e nelle ultime due prove di Rouen e Zeltweg ha fatto punteggio pieno.

La Surtees è perfetta

Oltre ad essere sulla cresta dell'onda Hailwood è anche nella favorevole situazione di avere nella sua Surtees una macchina perfettamente a punto dopo le difficoltà di inizio stagione e di godere di una speciale assistenza da parte di Brian Hart per il motore e della Firestone per le gomme. Hailwood ha anche al suo attivo i sei punti del secondo posto di Crystal Palace dove una avaria alla barra di torsione lo privò di una vittoria che aveva già in mano.

Anche se nella classifica provvisoria Reutemann lo precede, il secondo pilota della gerarchia dei favoriti è sicuramente Jaussaud. Il non più giovanissimo francese ha ritrovato in questa stagione la grinta dei suoi migliori anni della F.3 ed è riuscito a vin-



Carlos Reutemann, anche con l'incidente che lo ha tenuto fermo, è ottimo 2. nel campionato

cere la prima prova di Hockenheim ed a guadagnare altri nove punti, sulla stessa pista, quando ad imporsi è stato il solito Fittipaldi mietivittorie.

A Jaussaud mancano altri piazzamenti importanti però e manca soprattutto l'assistenza di una squadra ufficiale, anche se il team ASCA per cui corre si è dimostrato di prima classe sui campi di gara. La sua Brabham come la macchina di Hailwood è equipaggiata col motore Hart 1856 cc e le gomme Firestone.

A questo punto è Reutemann ad entrare nella rosa dei candidati: l'argentino ha perso tre gare per l'incidente avuto durante le prove di Thruxton e questo è un handicap che incide molto sul suo attuale livello. Ma per lui c'è anche un altro svantaggio: quello di non essere mai riuscito a giungere primo dei piloti impegnati nel Campionato e di aver raggiunto gli attuali 21 punti

Gabriela Noris

CONTINUA A PAGINA 10

TACCUINO del 23 luglio

Dunque, a Imola si corre. Dopo le tante incertezze ed i timori creati dall'irrigidimento della c.p.v. a proposito della corsa annullata di giugno, è venuta una schiarita e il sospirato nulla-osta è stato concesso, soprattutto vista la buona volontà dell'AC Bologna e del Comune di Imola che hanno portato a termine una imponente mole di lavori in tema di ulteriore sicurezza dell'autodromo. Naturalmente le incertezze sulla effettuazione o meno del « meeting » aveva posto in posizione di « stallo » anche le iscrizioni; cessato il pericolo, le adesioni preannunciate si sono concretate, con tutti i protagonisti, incerti solo Emerson, Fittipaldi e Cevert.

Le ORE delle CORSE

	F. 2	F. 3	F. Italia	F. Ford
Venerdì 21 luglio				
Prove 1. serie ore	16,25	15,10	11,50	11,00
Prove 2. serie ore	18,20	17,35	14,20	13,30
Sabato 22 luglio				
Prove 1. serie ore	15,40		11,00	
Prove 2. serie ore	18,30		13,30	
Partenza 1. batteria		15,00		12,00
Partenza 2. batteria		17,40		14,20
Partenza finale				17,00
Domenica 23 luglio				
Partenza 1. batteria			14,30	
Partenza 2. batteria			15,10	
Partenza 1. manche	15,30			
Partenza finale		17,00	17,50	
Partenza 2. manche	18,20			

CHI C'È (piloti e macchine F.2)

A tutt'oggi (le iscrizioni verranno chiuse martedì) gli iscritti per la gara di F. 2 sono i seguenti: Pace, Westbury, Hunt, Gethin, Hailwood, Reutemann, Beuttler, W. Fittipaldi, Jaussaud, Scott, Mass, Lauda, Jarier, Ruesch, Wollek, Moser, Kazato, Morgan, Purley, Williamson, Brett, Scheckter, Watson, Dal Bo, Duarte, Dolhem, Stadler, Wilkins, Depailler, Korda, Binder, Jabouille, Potocki e gli italiani de Adamich, Francisci, Gagliardi e i fratelli Brambilla.

Fra le vetture, Brabham, March, Surtees, Lotus, Chevron, McLaren, Elf, GRD.



IL TAGLIANDO SCONTO

per i nostri lettori a IMOLA F. 2



Anche questa volta, in occasione delle gare di Imola del 22-23 luglio prossimi, in collaborazione con l'Automobile Club di Bologna siamo in grado di offrire ai nostri lettori un buono sconto sui biglietti di ingresso. All'ingresso dell'autodromo, in viale Dante, vi sarà un'apposita garitta riservata ai lettori di Autosprint, presentando alla quale il tagliando che vedete qui a fianco potrete acquistare i biglietti di ingresso con i seguenti sconti:

Tribuna numerata

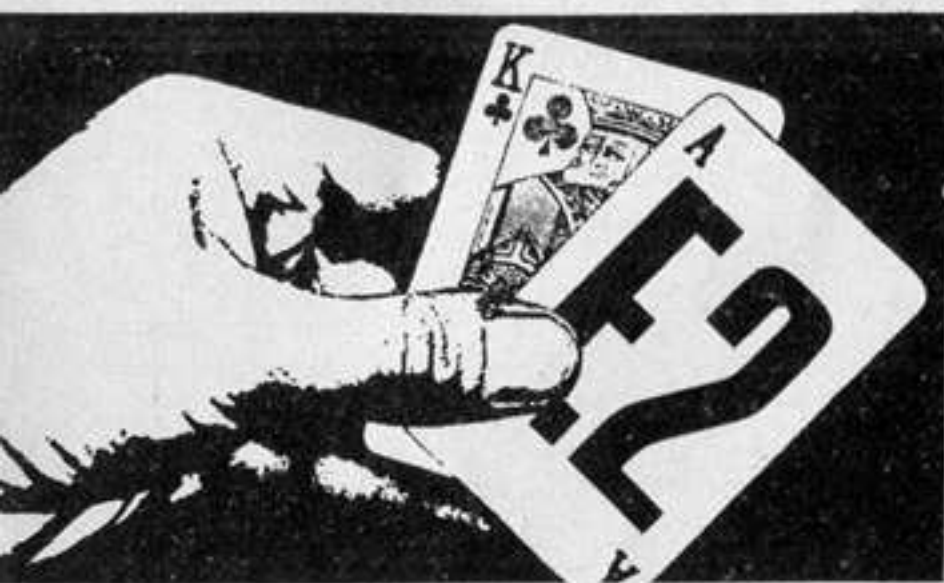
prezzo 6.000, in prevendita 5.200, con tagliando-sconto 5.000

Tribuna d'arrivo e Castellaccio

prezzo 4.000, in prevendita 3.400, con tagliando-sconto 3.000

Zone Tosa, Rivazza e Prato

prezzo 2.500, in prevendita 2.100, con tagliando-sconto 2.000



CONTINUAZ. DA PAGINA 9

col suo caratteristico modo di arrivare sempre tra i piazzati. Questa tecnica avrebbe potuto portarlo anche alla vittoria finale se la sua partecipazione alle gare fosse stata totale ma con tre prove perse oggi ha bisogno

grado di assistenza di cui dispongono è differente. Sicuramente si tratta di tre giovani molto interessanti e se Lauda corre già sistematicamente in F.1 non c'è dubbio che sia Scheckter che Morgan arriveranno presto alle gare del Mondiale.

Tutti e tre hanno un risultato pieno ma Morgan è più avanti degli altri due perché, oltre all'inaspettata ma meritissima vittoria di Mallory Park, ha ottenuto sia a Rouen che a Zeltweg i quattro punti del terzo posto. L'inglese oggi si rammarica per la rottura subita ad Hockenheim quando sotto la pioggia aveva staccato tutti gli altri e seguiva abbastanza vicino

suoi 15 punti guadagnati nelle due prime prove stagionali. Molte altre volte è stato tra i protagonisti ma un'incredibile serie di rotture lo hanno privato sistematicamente del successo a partire dall'inizio di aprile. Guida ufficialmente la March dell'STP molto bene assistita, con l'appoggio ufficiale della Goodyear; manca invece di motori adeguati perché dopo la rinuncia della Cosworth ool 1930 cc, i rifacimenti di questo motore da parte della Racing Servicer non si sono dimostrati adeguati e le rotture hanno fatto seguito alle rotture.

Scheckter è «l'enfant prodige» di cui ormai si sa: ancora quasi esordiente si ac-

eccellente messa a punto, è stato perseguitato da un numero incredibile di disavventure che, proprio perché tali, sono destinate a finire. La ruota persa a Rouen perché lasciata lenta dai meccanici, la corona del volano staccata ad Hockenheim, il tubo dell'olio sfilato durante il giro di lancio dell'ultima gara austriaca, sono episodi attribuibili solo alla mala sorte.

Italiani «distratti»

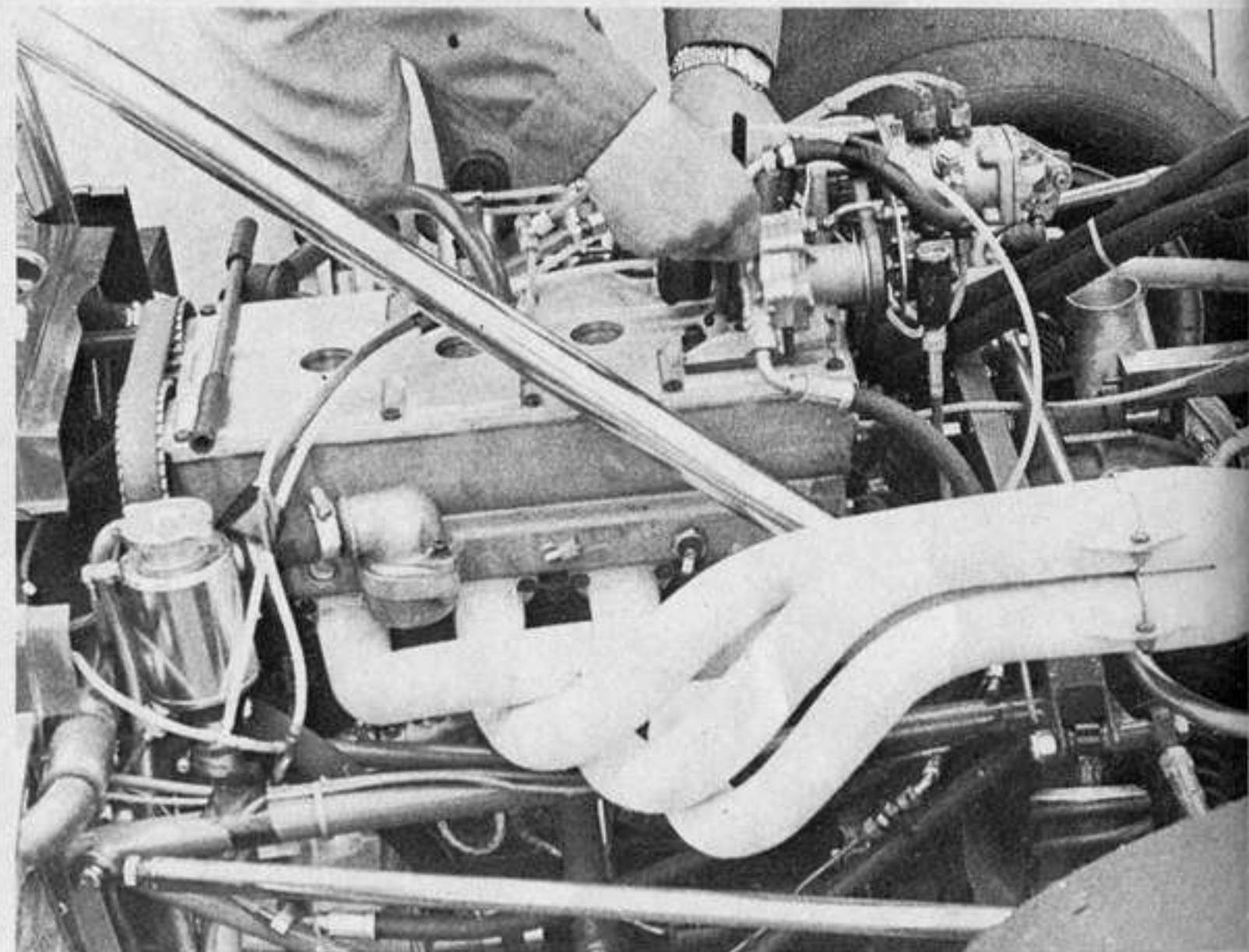
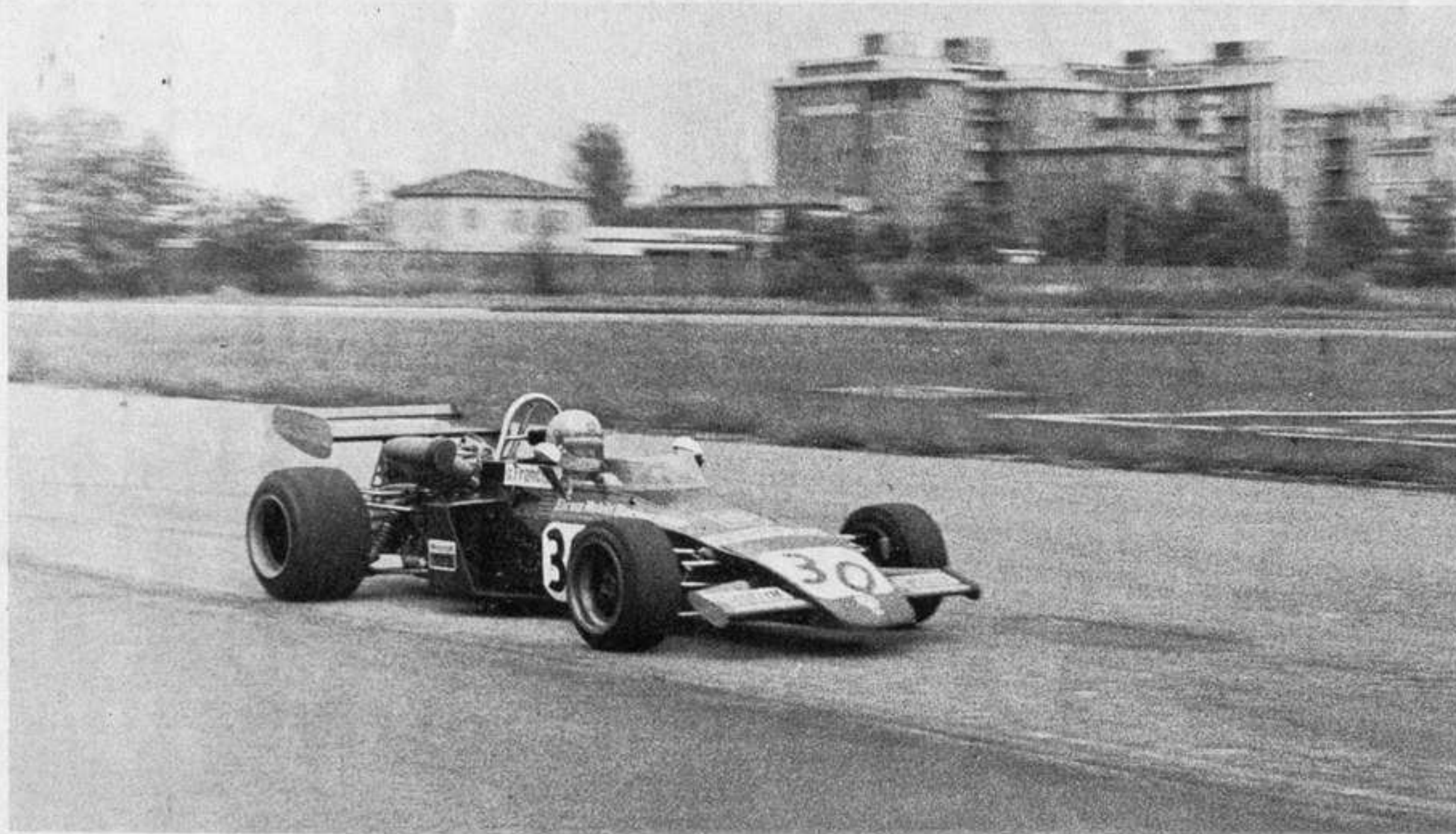
E gli italiani? Anche se siamo nell'anno in cui i nostri piloti danno le migliori prove di sapersi inserire nel vivo della lotta, nessuno di loro può

re negativamente sul suo morale.

I fratelli Brambilla sono ritornati combattivi da quando hanno ripreso la via dei motori inglesi dopo aver perso molto tempo e gare rincorrendo i miraggi Dino Fiat e Montreal Alfa.

Gagliardi, partito anche lui tardi a causa del mancato arrivo della macchina, sarà ad Imola con la Brabham BT38 finalmente a punto (questo lui almeno spera) per ritrovare se stesso su di una pista che gli è particolarmente congeniale.

Questa saporita torta F.2 domenica prossima sarà servita a Imola. Come se non bastasse a guarnirla ci saranno anche gli assi della F.1 che

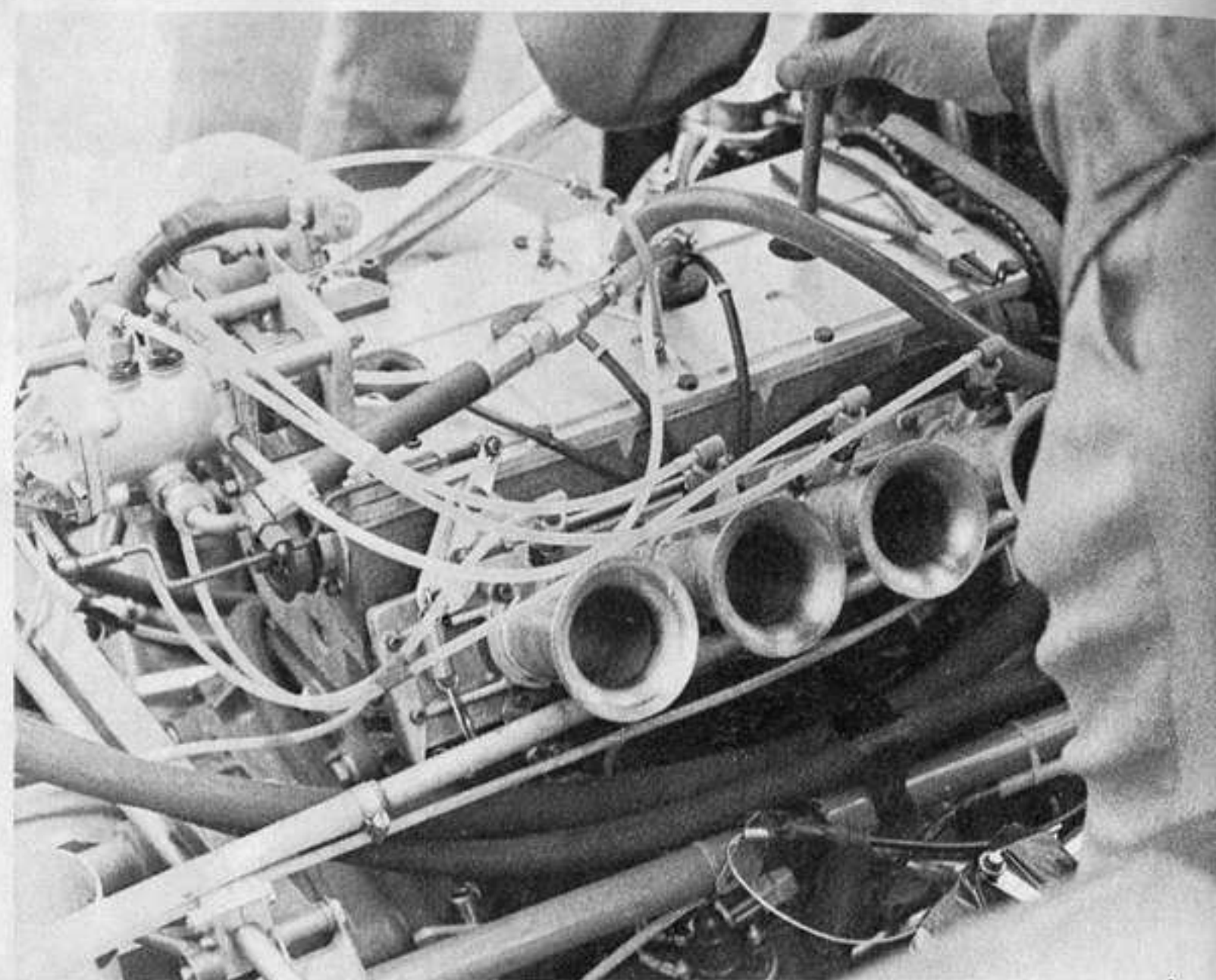
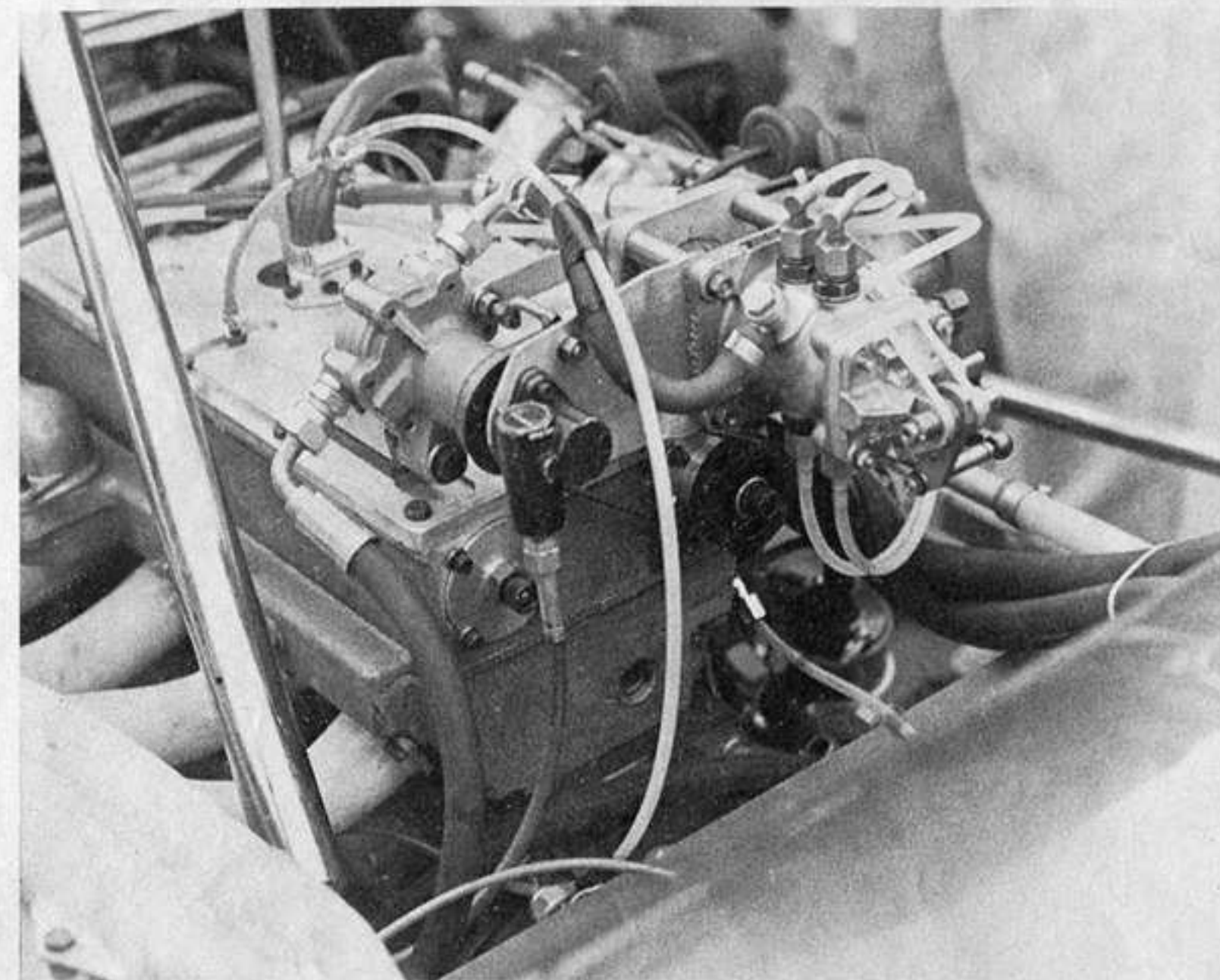


A sinistra, Claudio Francisci all'autodromo di Modena ha collaudato, sulla sua Brabham-Elcom, il nuovo BDA preparato da Armaroli e Negrini. Sopra, il nuovo motore fotografato dal lato scarichi

La nuova ARMARoli di Francisci

A sinistra, la pompa benzina ed il distributore Lucas sono posti su un castelletto, comandati da una cinghietta mossa dall'albero a cammes di aspirazione

A destra, il motore dal lato aspirazione. La sua cilindrata è di 1990, la più alta raggiunta finora con il basamento BDA. Molto curata la curva di coppia, rivelatasi eccellente (foto Baldoni)



di mettere insieme dei punteggi pieni. Questa eventualità è tutt'altro che da escludere perché le sue capacità e le doti della Brabham che il team Rondel cura perfettamente lo fanno rientrare tra i favoriti d'obbligo. Dispone del motore 1930 realizzato dalla Rondel fondendo pezzi Cosworth con pezzi R.E.S. e di una super assistenza Goodyear.

Destinazione Formula 1

Morgan, Lauda e Scheckter sono da porre su un livello simile anche se le loro caratteristiche di guida ed il

E. Fittipaldi: quel risultato lo avrebbe posto molto vicino ad Hallwood. Il merito di questi suoi piazzamenti è duplice perché Morgan, oltre a far correre privatamente la sua Brabham che usa il BDA di WOOD 1800 cc, è impegnato a far dimenticare il passato di pilota spericolato e la squalifica che aveva avuto nel '70 per il suo modo di guidare nelle gare di F.3 inglesi. La punizione di allora gli è servita e la sua guida attuale è pulita, corretta ed accompagnata da una maturità nella condotta di gara che lo fanno entrare di diritto tra i migliori dell'anno. Lauda è stato a lungo leader della Classifica Europea coi

cinge a seguire le orme dei campioni dalla carriera fulminante. Debuttante in Formula Ford lo scorso anno, ora guida l'efficientissima McLaren M21 ufficiale-casa spinta dal motore 1930 Cosworth revisionato direttamente dalla McLaren. Scheckter ha vinto a Crystal Palace ed è stato protagonista a Mallory Park e soprattutto a Rouen e a Zeltweg.

Un altro pacchetto di piloti che non possono essere esclusi dalla corsa al titolo è composto da Gethin, Depailler e Beuttler. Dei tre Gethin è quello che potrebbe dare più sorprese perché dopo la sua vittoria di Pau, giorno nel quale si è capito che la Chevron aveva raggiunto una

concretamente pensare al Campionato. Neppure de Adamich che nelle corse che ha fatto ha saputo sempre tenere la sua Surtees nelle posizioni di testa ed ha avuto la soddisfazione di essere nelle primissime file degli schieramenti di partenza. Francisci, che era partito col piede giusto a inizio anno, ha avuto il torto di distrarsi con la F.3 e di perdere il ritmo dei continui aggiornamenti che la F.2 questo anno richiede. Così a Rouen non ha potuto arrivare a punti per una carenza nel motore, mentre a Zeltweg si è trovato con le gomme sbagliate senza poter correre. Si tratta di inconvenienti ben identificati che non devono influire

non concorrono al titolo: forse anche Emerson Fittipaldi con la sua vecchia ma efficientissima Lotus 69 che è diventata lo spauracchio di tutti. Improbabile François Cévér che malgrado le scarse soddisfazioni finora raccolte si è impegnato a vincere almeno una volta prima della fine dell'anno.

Quando due anni fa la F.2 è venuta per la prima volta ad Imola il numerosissimo pubblico era rimasto scioccato dalla bellezza della gara e dalla combattività dei piloti. Questo stesso pubblico oggi è preparato e si aspetta da Imola una gara che non esiti a prevedere avventurosa!

g. n.



Ernesto Brambilla, dopo aver tentato con le sue forze di rendere competitivo il Dino, s'è presentato all'Osterreichring con un Ford



Forse il '73 risolverà
il monopolio - motori

Si riaffaccia il DINO e l'ALFA aspetta il peso in meno

Le più affascinanti gare degli ultimi anni sono state indubbiamente quelle della Formula due, che è stata in vigore dal primo di gennaio del 1967 al 31 dicembre del 1971. Era la formula due delle 1600, caratterizzata dal dominio del motore Ford-Cosworth quattro cilindri 16 valvole, con qualche puntata del Dino sei cilindri nel 1968 e del BMW quattro cilindri nel 1970.

Per il momento, il predominio Ford continua anche nella nuova formula due, quelle in vigore dal primo di gennaio di quest'anno, che prevede dei motori derivati dalla serie, sia il monoblocco come anche la testa. Il regolamento permette delle modifiche corrispondenti alle turismo speciale del gr. due. La Ford ha saputo « assicurarsi » anche questa formula, fabbricando una variante della Escort da alte prestazioni, il cui motore serve come base sia ad una potentissima macchina da turismo,

un quattro cilindri con due assi a cammes a 16 valvole, quindi si tratta di un'unità adattissima alle competizioni.

Qualche tempo fa Colin Chapman ci disse che entro il mese di settembre la sua nuova formula due sarebbe pronta. Attualmente i fratelli Pedrazzani della Novamotor di Novara stanno preparando il quattro cilindri Lotus per la Formula due, sperando di poter raggiungere il limite di 300 cavalli, vale a dire una potenza specifica di 150 cavalli per ogni litro di cilindrata. Il motore Lotus è ancora più adatto alla preparazione formula due che il BDA della Ford in quanto il Lotus dispone già nella sua versione di serie di una cilindrata di due litri mentre il BDA di serie è un 1600, il cui aumento di cilindrata rappresenta certe difficoltà. Tale aumento può essere ottenuto allungando sensibilmente la corsa, il che riduce il regime massimo di rotazione, essendo un motore a corsa lunga, oppure è



Ernesto e Vittorio, pur con la «vecchia» March 712, hanno dimostrato in Austria di poter essere all'altezza dei migliori

Il grano di TINO

Che diavolo andrà cercando, il Tino, in mezzo al grano? Il più anziano dei Brambilla si è presentato all'Osterreichring stanchissimo dopo nottate di lavoro

Tino fermo, dopo un'ottima corsa, per rottura dell'autobloccante. L'uso dei Cosworth dovrebbe dare respiro all'attività dei due fratelli monzesi in Formula 2



Chi usa (e quali) Ford BDA

Super Cosworth 1930	Peterson, Emerson Fittipaldi, Scheckter
Racing Service 1930	Reutemann, Wollek, Lunger, Hill, Purley
Novamotor 1930	Wilson Fittipaldi
Felday 1973	Westbury
Brian Hart 1856	Watson, Jabouille, Depailler, Hailwood, Quester, Ruesch, Jaussaud, Wilkins
Cosworth 1790	Tino, Vittorio Brambilla, de Adamich, Moser, Francisci (anche l'Armaroli 1990), Jarier, Lunger, Binder
Wood 1800	Morgan
Richardson 1860	Scott
Broadspeed 1800	Kazato
Moore 1800	Bourgoignie

quanto alle sport due litri ed alla formula due.

Con il motore della Escort RS 1600 a due assi a camme e sedici valvole, la Ford tiene in pugno un'arma che non potrà essere facilmente superata, in quanto per il momento non esistono altri motori « quattro valvole » omologati, che poi potrebbero essere usati anche come propulsori da Formula due.

E' sempre atteso il possibile « guasta feste » per la Ford: cioè il Jensen-Healey 2000, il cui motore viene prodotto dalla Lotus stessa, ma che per ora non è ancora omologato. La Lotus potrà usare questo propulsore appena la Jensen avrà dimostrato di aver prodotto le mille macchine necessarie per l'omologazione. La Jensen-Healey, una macchina sportiva presentata in marzo al Salone di Ginevra, è una due litri, azionata da

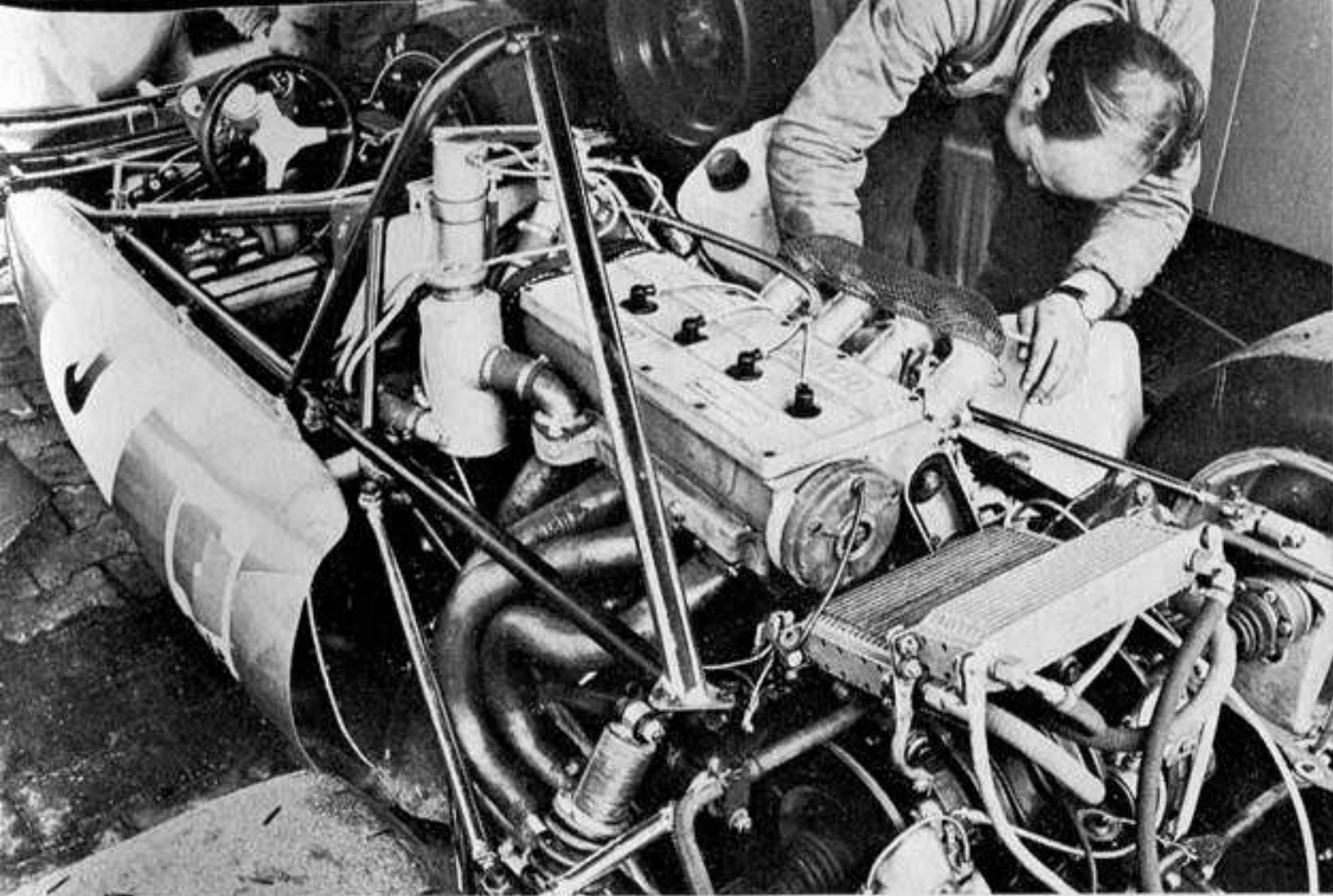
necessario munire il BDA di camicie in acciaio, con relativo aumento dell'alesaggio, dato che il monoblocco in ghisa non ammette un'incremento notevole dell'alesaggio stesso.

Il motore di serie Lotus, destinato per ora alla Jensen-Healey 2000, ha 95,2 mm di alesaggio e 69,3 mm di corsa, con una cilindrata di 1973 cc. Quindi si tratta di un'unità a corsa molto corta, destinata ad alti regimi di rotazione. Per di più questo propulsore dispone di un monoblocco e di una testa in lega leggera, mentre il monoblocco Ford BDA è fuso in ghisa.

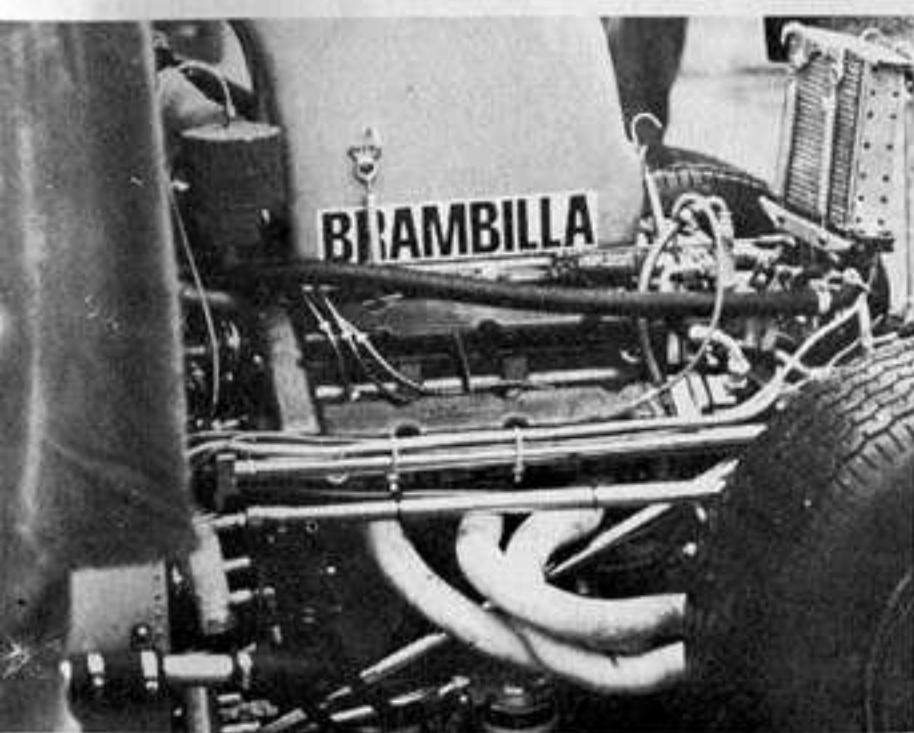
Ford BDA a corsa lunga

Però esiste anche un BDA da 1973 cc, che si basa sempre sul quattro cilindri con trazione degli





Sopra, la Elf formula 2 è l'unica del lotto ad avere il telaio tubolare; motore Brian Hart. Sotto, il Dino V6 di Brambilla



assi a camme mediante cinghia dentata: si tratta del BDA preparato dalla Felday (la casa di Peter Westbury). Senza l'uso di camicie in acciaio la Felday è riuscita ad incrementare sensibilmente la cilindrata, portandola quasi al limite ammesso dal regolamento della F. 2. Però la Felday ha dovuto portare l'alesaggio a 83 mm, mentre per la corsa si è dovuto andare addirittura a 87 mm, ottenendo così un motore a corsa lunga, con un regime di rotazione massimo leggermente limitato.

Nella costruzione moderna di motori da competizione la corsa lunga è praticamente scomparsa. Per Felday la corsa lunga è stata una soluzione d'emergenza. Questo motore — secondo Peter Westbury — eroga la bella potenza di 265 CV a 8800 giri, mentre in corsa non può essere spinto oltre i 9000 giri. Va ricordato che i motori Cosworth della vecchia formula due potevano raggiungere anche i 10.000 giri.

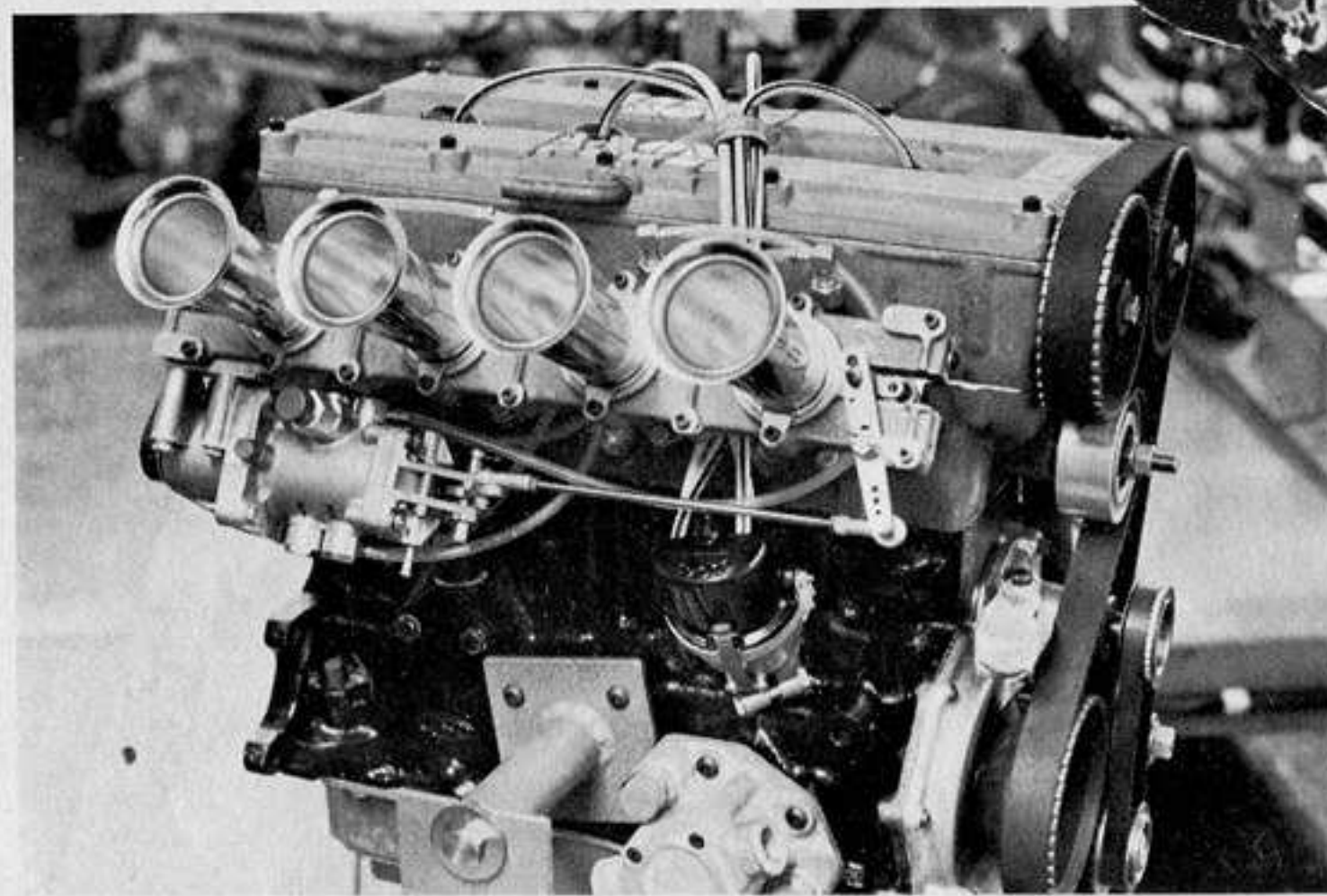
Esiste anche una altra versione del BDA portata a 2 litri quella del motorista bolognese Armaroli che ha ottenuto al banco 256 CV a 9000 giri, con coppia a 7000. Correrà probabilmente ad Imola con Francisci.

Cosworth con e senza camicie

La Cosworth invece ha trovato un'altra soluzione per il BDA. Mentre il Cosworth formula due « normale » di 1790 cc eroga 245 CV a 9000 giri, il « super Cosworth » da 1930 cc dispone di ben 275 CV a 9300 giri. Le dimensioni del motore « normale » sono di 85,7 mm per l'alesaggio e di 77,6 mm per la corsa, senza l'uso di camicie in acciaio.

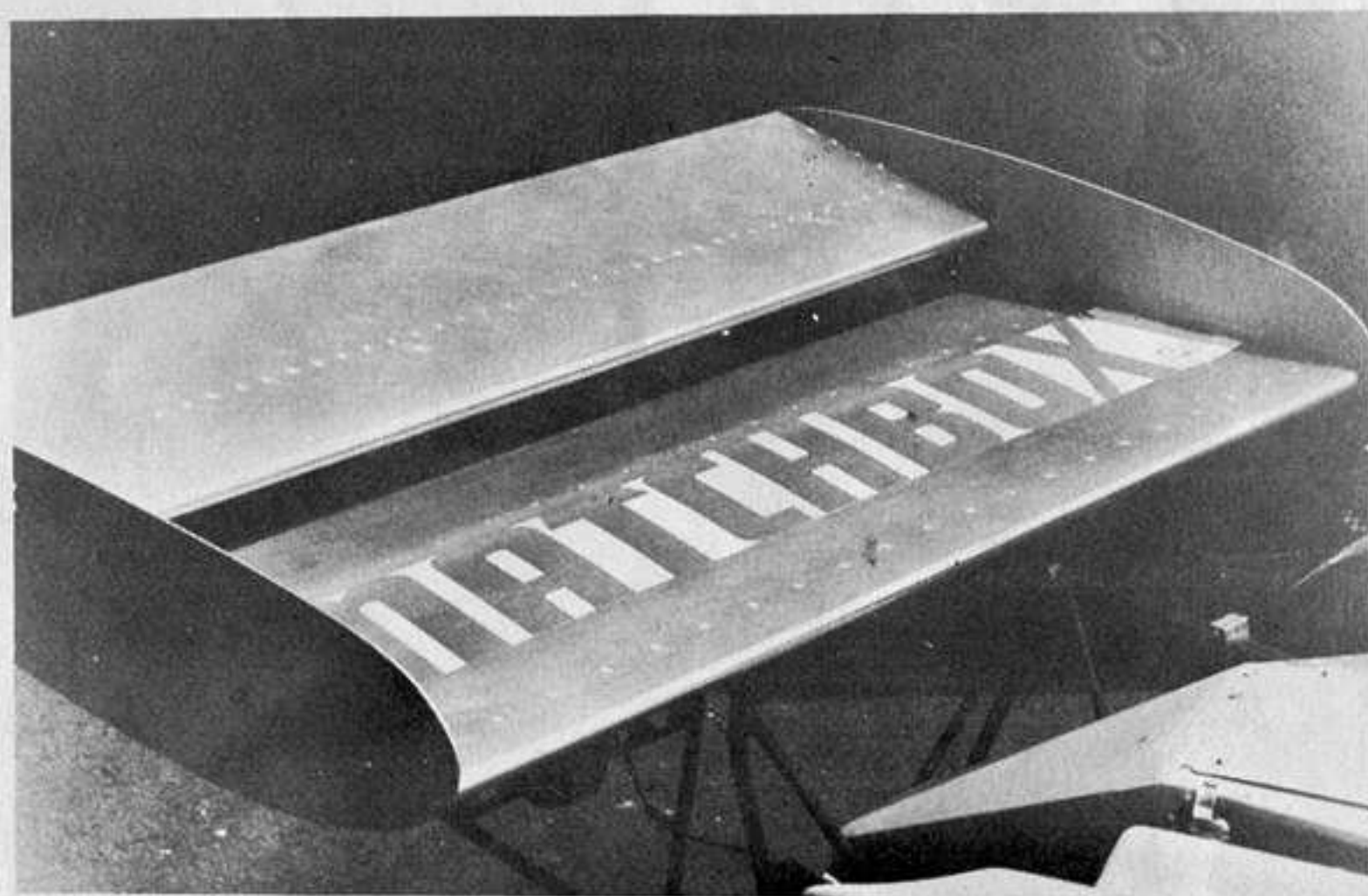
Per il « super Cosworth » invece, grazie all'uso di camicie in acciaio si è potuto sensibilmente aumentare l'alesaggio portandolo a 88,8 mm, mentre la corsa di 77,6 mm è rimasta invariata. Per il momento esistono solo quattro esemplari di questo motore, e solo Emerson Fittipaldi è riuscito a non romperlo.

Brian Hart, l'ex pilota di Formula due, che si dedica sempre più alla preparazione dei motori, ha realizzato una propria versione del BDA, portando l'alesaggio — che



nel motore di serie e di 80,9 mm — a 87,9 mm, lasciando la corsa invariata (77,6 mm). Hart ha così ottenuto la cilindrata massima ottenibile con un BDA a corsa corta, senza l'uso di camicie in acciaio: 1860 cc.

Oltre a Cosworth, Felday e Hart vi sono ancora altri preparatori, che si dedicano al Ford BDA di formula due: si tratta della Broad-speed, di Amon, della Race Engines Service e dei fratelli Pedrazzani di Novara, i bravissimi uomini della Novomotor.

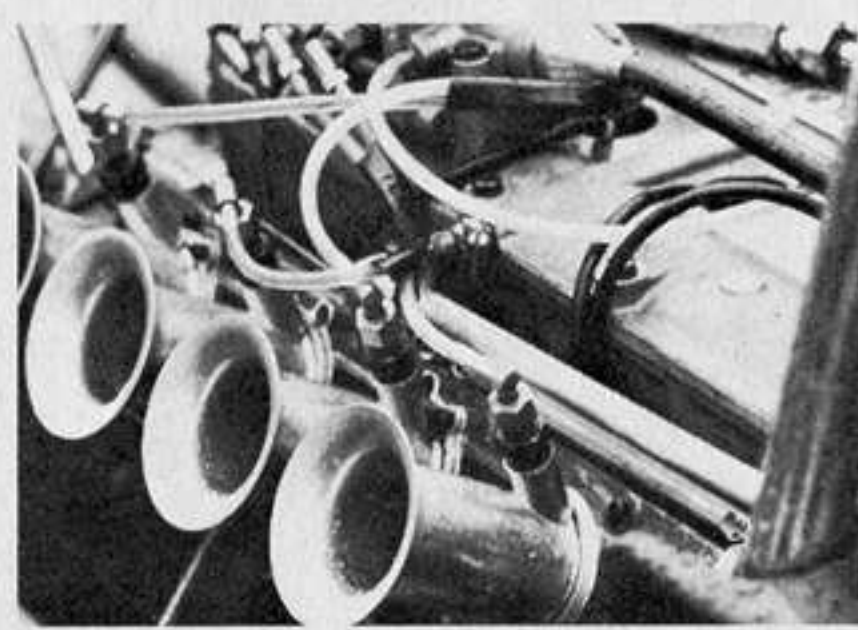
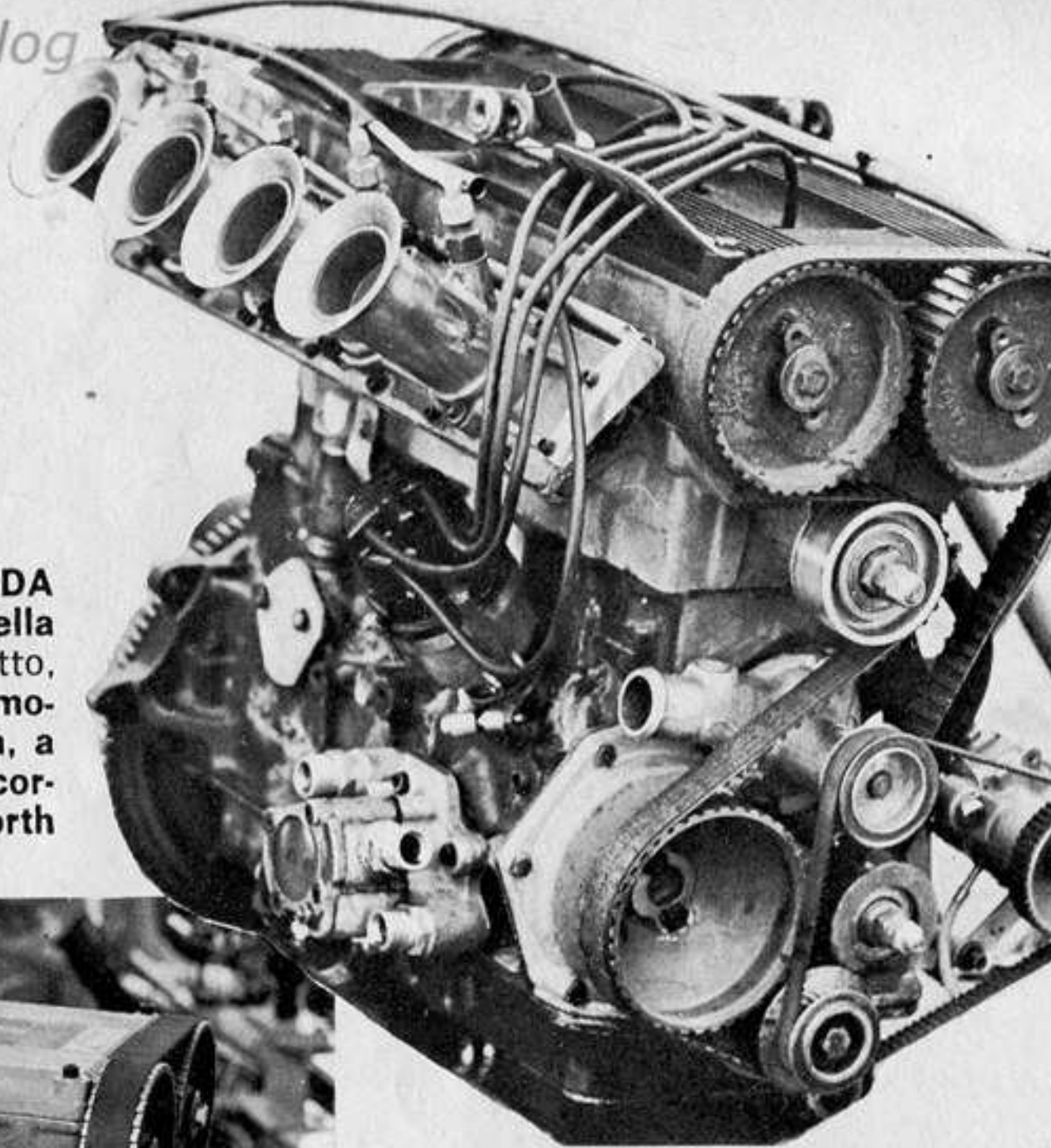


Gli alettoni arretrano sempre di più, come in Formula 1. Quello biplano di nuovo tipo fotografato è, naturalmente, di una Surtees

Nel campo della formula due il contributo italiano si chiama Fiat Dino di Brambilla. Il monzese ha scelto il vecchio monoblocco Fiat Dino 2000 a sei cilindri, quello ancora in lega leggera, mentre oggi le Fiat Dino 2400 sono munite di monoblocchi in ghisa. Brambilla ha leggermente incrementato l'alesaggio, portandolo da 86 a 86,2 mm, lasciando la corsa di 57 mm invariata, ottenendo così una cilindrata di 1995,8 cmc (cilindrata della vecchia Fiat Dino 1987 cmc). L'albero motore, le bielle, gli assi e camme e i pistoni ecc. sono speciali, come anche le ghigliottine dell'impianto d'iniezione Lucas. Brambilla dice che il suo sei cilindri raggiunge la potenza massima a 9800 giri, sopportando però (al banco) anche gli 11000 giri. Per quanto riguarda la potenza, Brambilla non dà indicazioni precise, forse sono 240 o 250 CV. Comunque il monzese

A destra, il BDA dominatore della stagione. Sotto, a sinistra il motore di Amon, a destra uno scorcio del Cosworth

V8/Blog



ebbe a notare in prova (a Hockenheim, dove però dopo le prove non ha potuto prendere il via) che il suo Dino sul rettilineo tirava quanto i migliori Ford BDA.

Va ancora notato, che il regolamento della nuova formula due prevede dei pesi minimi per le macchine differenziate secondo il numero dei cilindri: 450 chili per la macchina a quattro cilindri, 475 chili per le sei cilindri, e 500 chili per le macchine con più di sei cilindri (il problema che ha bloccato il tentativo con il propulsore Alfa

biamento di regolamento è stato reso noto, già si incominciò a fare delle speculazioni: pare che diverse Case siano disposte a fabbricare le cento teste speciali per la competizione.

Una testa a quattro valvole la sta preparando Klaus Steinmetz per la Opel. Si sente parlare di progetti formula due del costruttore viennese di formula V Kurt Bergmann, che preparerebbe anche un motore Opel formula due. La BMW dispone già di teste speciali (con quattro valvole e tre candele per cilindro), quelle usate già in formula due; basterà fare i cento esemplari come Neerpasch conferma. Pare che anche la Toyota intenda dedicarsi alla formula due, poiché un preparatore svizzero avrebbe già al banco un motore che egli preparerebbe per conto della Casa nipponica.

I telai

Per quanto riguarda i telai la formula due attuale non offre gran diversità, in quanto tutte le macchine inglesi dispongono di telai del tipo monoscocca, parzialmente con telaietti tubolari anteriori o posteriori. Tutte le nuove formula due hanno i freni posteriori posti all'interno, per ridurre i pesi non sospesi. Solo l'Elf dispone ancora di un telaio tubolare, derivato da quello dell'Alpine di formula tre.

In formula due — dopo un certo predominio Firestone — la Goodyear è riapparsa in grande stile (Lauda, Peterson, Depailler, Hill, Cevert, Francisci, Wollek, Mass ecc. corrono con gomme Goodyear).

Le corse della nuova formula due non offrono quest'anno quello spettacolo che eravamo abituati vedere nel passato, con quelle grandi battaglie e i mutamenti in testa. Emerson Fittipaldi ha preso il posto di Rindt e Peterson, mentre Hailwood ha messo l'ipoteca sull'europeo. Le macchine sono ancora troppo fragili, gli incidenti meccanici influiscono molto sull'andamento delle corse, però presto si dovrebbe raggiungere quella maturità tecnica dei mezzi, che consentirà ai piloti di battersi fino in fondo, senza il rischio di dover essere eliminati da guasti meccanici. Restano però ancora abbastanza corse di campionato da far pensare che il quadro possa mutare ulteriormente.

Adriano Cimarosti

Come sarà il futuro?

Intanto il cambiamento di regolamento in vista nel 1973 è già ben noto: infatti l'anno venturo ci sarà più libertà per le teste. Basterà produrre cento esemplari di teste speciali per ottenerne l'omologazione per l'uso sia in formula due come anche nel gruppo due (turismo speciale). Appena questo cam-

La «mutua» della CSAI

2 corse Formula 3 a MISANO

ROMA - La CSAI comunica: l'avvenuta soppressione di talune gare per vetture di Formula 3 valevoli per il Campionato Italiano e la probabile cancellazione di altre competizioni in calendario ha posto la CSAI nella necessità di adottare provvedimenti a carattere straordinario nell'intento di recuperare le gare non svolte e di garantire la regolare effettuazione di quelle in programma. Nel corso del convegno estivo di Salice Terme ed attraverso consultazioni con gli organizzatori è emerso che gli ostacoli alla effettuazione delle gare sono rappresentati essenzialmente dalle difficoltà d'ordine economico incontrate dagli organizzatori stessi. Ciò stante, al fine di alleggerire gli oneri economici e, nello stesso tempo, non incidere sugli incentivi riconosciuti verso i piloti più meritevoli, a parziale modifica della « NSI Cap. II Art. 3 Annuario CSAI 1972 Pag. 11-12 », la CSAI ha deciso che per tutte le gare che si effettueranno a partire dal 31 luglio p.v.:

- Il monte premi venga erogato fino al 7. in classifica ferme restando le singole quote.

- Il premio integrativo CSAI venga erogato fino al 7. nella classifica generale ferme restando le singole quote.

- Il contributo di partecipazione venga ridotto a L. 50.000.

- La tassa di iscrizione venga abbuonata ai concorrenti che prendono parte alle prove di qualificazione.

- Il contributo CSAI agli organizzatori sia elevato da Lire 750.000 a Lire 1.225.000.

Resta inteso che suddetti provvedimenti si riferiscono alle prove del Campionato Italiano 1972 Formula C. 3 che continuerà a disputarsi con vetture dotate di motore avente un diametro dell'orifizio di ammissione di mm 23.

Per il prossimo mese di agosto il calendario delle gare per Formula C. 3 è stato così definito:

6 AGOSTO: la corsa in programma ad Enna sarà disputata con organizzazione dell'Automobile Club di Bologna sull'Autodromo Santamonica di MISANO ADRIATICO.

20 AGOSTO: Automobile Club Bologna su AUTODROMO SANTA MONICA DI MISANO ADRIATICO.

27 AGOSTO: Associazione pro Varano sull'Autodromo di VARANO DE' MELEGARI. Sono state inoltre definite le seguenti corse di Campionato Italiano e di Trofeo nazionale:

6 AGOSTO: Autodromo SANTA MONICA (Misano Adriatico): F. 850 e Formula Italia.

20 AGOSTO: Autodromo SANTA MONICA (Misano Adriatico): F. 850, Formula Italia, Gruppo 5 Sport. (La corsa del Gr. 5 recupererà la corsa di Enna del 6 agosto). Il Trofeo Autosprint Turismo gr. 2 passerebbe in settembre, probabilmente il 10.

DE TOMASO pensa sempre alla F. 1



MODENA - E' sempre nei programmi di De Tomaso il rientro in F. 1. Alessandro, nelle brevi soste ai suoi continui spostamenti, nella hall del suo albergo di Corso Canalgrande, in compagnia della signora Isabelle e del notaio Brancaccio, suo consigliere di fiducia, accenna alla « situazione-corse » e afferma che fare una monoposto per lui non sarebbe difficile; basterebbe del tempo e la decisione definitiva. « Le corse di F. 1 — dice De Tomaso — hanno una loro validità, ma sono anche le prove del mondiale marche, e in particolare al gruppo 4, che hanno prestigio. Non sarebbe difficile, con la esperienza che la De Tomaso ha acquistato in quasi vent'anni, prepararsi in questo senso. Ma ciò significherebbe togliere delle forze al nostro settore produttivo che ha lanciato decisamente la nostra azienda. Per il momento ci limitiamo alla partecipazione indiretta con le nostre "Pantera". A Zeltweg è andata molto bene; siamo stati i primi della categoria. Al Montepellegrino siamo stati primi delle gran turismo e quinti assoluti. Posso confermare che saremo a Watkins Glen nell'ultima Mon-

diale marche. Il pilota (la macchina è di una scuderia americana) sarà lo statunitense Bob Grossmann ».

Ma a proposito di monoposto vien fatto di pensare a Dallara, il quale pare stia avviando una iniziativa in proprio a Varano Melegari. Chiediamo a Bussinello, vice presidente della De Tomaso: « E' vero che Dallara andrà per conto proprio? » « Non ne so nulla. Sono voci che circolano e indiscrezioni comparse sulla stampa... Dallara è con noi, ma se decidesse diversamente, tanti auguri... ».

Anche Bussinello è molto soddisfatto della prova della Pantera a Zeltweg: « Pensa che la prima macchina che ha vinto la classifica del gruppo quattro è dotata di un motore di serie, nemmeno visto e toccato da noi. A Le Mans c'è stato quel disastro dei pistoni! Sai, può capitare, una partita di materiale riuscita male... Comunque restano i tempi delle prove fatte a Le Mans che sono valida testimonianza sulla efficienza delle nostre macchine... ».

m. m.

Il miracolo dei circuiti francesi in quattro anni

PARIGI - La situazione 1972 dei circuiti francesi è senza dubbio tale da rallegrare gli sportivi ed i praticanti dello sport automobilistico; se poi la si confronta con la situazione esistente nell'anno 1968, v'è quasi da gridare al miracolo. Perciò, per meglio valutare la situazione attuale, vale prima la pena di vedere, appunto, come questa si presentava nel 1968. REIMS: un circuito velocissimo di 8 km

stituito i modernissimi impianti di Le Castellet (Paul Ricard) e di Dijon-Prenois. Tutti gli altri circuiti sono stati considerevolmente trasformati e la « novità » 1972 sono le seguenti; LE MANS: che ha cambiato quasi completamente faccia, con la sua nuova bretella di km 2,2 ove le qualità di guida, di maneggiabilità della vettura, la tenuta di strada e l'aderenza acquistano valori predominanti; ROUEN: anche qui vi sono 1500 metri di pista assolutamente nuova sia per il pubblico che per i piloti: un tratto molto impegnativo; NOGARO: che come è stato fatto a MAGNY-COURS sta per realizzare una nuova pista per completare l'attuale circuito e portarlo quindi ad una lunghezza totale di km 3,200. Il tutto confortato da nuove tribune, un sottopassaggio e nuovi box; CLERMONT FERRAND: che con l'imponente mole di lavori effettuati si è conservato il diritto di ospitare il G.P. di Francia di F. 1. Tali lavori erano stati suddivisi in due grosse parti la prima delle quali, migliorie e ammodernamenti su tutti gli 8 km del tracciato stradale sono stati eseguiti, mentre la seconda, creazione di un circuito permanente di km 5,500, verrà realizzato entro la fine del '72 con una bretella collegante Manson con il quadrivio di Champeaux; DIJON: circuito dello sviluppo di km 3,400 dotato di tutte le più moderne infrastrutture per la sicurezza dei piloti e del pubblico che potrà essere ammesso oltre che sulle tribune, anche all'interno del circuito stesso.

● Helmut Mander, il forte specialista tedesco delle salite, vende la sua Opel Kadett, preparata da Irmscher, ma quella dello scorso anno, con la scocca leggera. « E' in peso, state tranquilli », ci ha comunque confidato il pilota tedesco, quando gli abbiamo ricordato un certo episodio al Sestriere, lo scorso anno...

● Sempre indaffarato il valente costruttore-preparatore alessandrino Pino Repetto. Ci ha confermato quanto avevamo anticipato, e cioè che ora sta mettendo sotto torchio il motore della Fiat 132 per adattarlo alla formula tre. E' convinto di poter ricavare qualcosa di buono. Certo che le varie prove — dice — comportano un sacco di spese...

Il circuito di Dijon-Prenois. Nella parte alta, il tracciato sinuoso che sarà realizzato entro il 1975

talmente poco selettivo che i « treni » erano cosa normale; LE MANS: si era appena iniziata la sua trasformazione costruendo la chicane Ford, mentre il rettilineo della Hnaudierès, con case ed alberi ai bordi, diventava ogni anno più tristemente celebre per i numerosi incidenti che vi si verificavano; ROUEN: senza alcuna infrastruttura di sicurezza e poco selettivo, vedeva crescere il numero degli incidenti; CLERMONT: pur disponendo in potenza di un magnifico tracciato, denunciava la difficoltà di potere subire le necessarie migliorie; MONTHLÉRY: troppo vecchio per le moderne competizioni; ALBI: senza box e con misure di sicurezza addirittura rudimentali; MAGNY-COURS e NOGARO: ove gli sforzi e l'entusiasmo di organizzatori particolarmente meritevoli, compensavano la mancanza di adeguate infrastrutture e di lunghezza.

Oggi, la situazione dei circuiti francesi è la seguente: REIMS: è stato abolito; tuttavia lo hanno so-



LIANA ORFELI

il mio cavallo vincente ha due ali in più

le ali di Mobil A-42 l'unica benzina "salvapotenza"

- per chi apprezza uno scatto in più
- per chi vuole più Km per ogni litro
- per chi pretende più sicurezza per ogni Km

ogni rifornimento Mobil equivale a una messa a punto del motore

Mobil due ali in più ai cavalli motore