

DOVE corriamo domenica?



Per l'ITALIA:
CHALLOIS
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) la gara di F. 5000 a Thruxton (30 luglio) e il G. P. del Messico (22 ottobre).

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 Salerno (9 aprile) rinv. al 1.0 ottobre. 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 Vallelunga (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 Vallelunga (velocità in circuito, 11 giugno), rinv. a data da destinare. L' Agordo-Frassené 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. La gara di Albi (Trofeo europ. F. 2) è stata anticipata dal 24 al 17 settembre. La 500 di Pocono è rinv. al 26 agosto. La Coppa Amoco (30 luglio) è stata rinv. al 18-19 novembre. La Ponte Corace-Tiriolo (13 agosto) è rinv. a data da destinare. La Fuggi Arcinazzo (13 agosto) è rinv. a data da destinare. La Monte Vergine (30 luglio) è rinv. a ottobre.

LUGLIO

Le corse chiave dal 29-7 al 6-8 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
29	Trofeo Nurburgring	Germania	Circuito del Nurburgring km 22,835		●●● Camp. Europ. GT	Velocità in circuito	
29-30	12 Ore Notturna	Com. Mazara del Vallo (Trapani)	Part. Campobello Via Garibaldi Arr. idem km 40	Part. ore 20 (29) Arrivo ore 8 (30)	●	Regolarità	Basile-Canè (1970)
30	G.P. di Germania	Germania	Circuito del Nurburgring km 22,835		●●● Camp. Mond. Piloti F. 1		Stewart (Tyrrell) 1.29'15"7, media 184.200 nuovo record Giro più veloce: Cévert (Tyrrell) 7'20"1, media 186.800
30	Ring Knutstorp	Svezia	Circuito di Knutstorp km 2,2		●●● F. 3	Velocità in circuito	Palm (Brabham) 23'15"
30	Memorial Bignamini	Monster Team	Aeroporto Cerrina	Part. ore 9,30	●	Velocità in circuito	
30	Autocross	Scud. Spezzina	Pista Bottagna		●	Autocross	
30	Corsa a Thruxton	Inghilterra	Circuito di Thruxton km 3,791		●●● F. 3	Velocità in circuito	
30	150 Miglia di Chevalet	Belgio			●●●	Velocità in circuito	
30	Corsa di Osnabruck	Germania			●●●	Velocità in salita	
30	Corsa di Chamrousse	Francia			●●●	Velocità in salita	Mieusset (Pygmée) 7'55", media 180.330 nuovo record

AGOSTO

4-6	Rally 1000 Laghi	Finlandia			●●● Camp. Int. Rallies Piloti	Rally	Blomqvist (Saab)
5-6	Schleizer Dreieckrennen	Germania			●●● F. 3	Velocità in circuito	
5-6	Ring Djursland	Danimarca			●●●	Velocità in circuito	
5-6	Prova in circuito	Lussemburgo			●●●	Velocità in circuito	
5-6	Giro dell'Isola S. Michele	Portogallo			●●●	Rally	
5-14	Rally Dulux	Australia			●●●	Rally	
6	Corsa a Mantorp Park	Svezia			●●● Trofeo Europ. F. 2	Velocità in circuito	Peterson (March) 1.46'08"2. Giro più veloce: Peterson 1'27"1 media kmh 169,6. Record: Regazzoni (Tecno) 1'26"4 (1970)
6	Friburgo Schauinsland	Germania			●●● Camp. Europ. Mont.		Stommelen (Brabham) ('70) Record: Schetty 10'48"3 ('69)
6	Rothmans Trophy (Silverstone)	Inghilterra			●●● F. 5000		Hailwood (Surtees) 36'38" media 192,84. Giro più veloce: Hailwood 1'26"3 media 197,73.
6	Coppa Carotti	AC Rieti			●●●	Velocità in salita	Pilone (Abarth) 6'41"5, media 135,381.

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

La sottoscrizione
per l'ARA PILOTI

I troppi che dimenticano

MODENA - Ickx e Redman hanno indirizzato al Comitato organizzatore per il Monumento ai Caduti dell'automobilismo (e più precisamente a Don Sergio Mantovani che ne è il presidente) due nobili lettere di adesione non soltanto a... parole, ma in forma tangibile. Ecco un esempio che altri piloti (anche nostrani) dovrebbero imitare.

Scriva Jackie Ickx: « Voglio anch'io prendere parte alla vostra opera che ha tanta importanza... ». E Redman: « Scusatelo se quanto allego non è molto, ma l'ho fatto col cuore... ».

Ecco, col cuore. Ma quanti possono dire di aver fatto altrettanto? Non ci riferiamo naturalmente a tutti coloro i cui nomi abbiamo avuto occasione di pubblicare e agli appassionati specialmente più giovani che ci hanno scritto sottolineando quell'assenteismo di certi personaggi che non trova alcuna giustificazione. In particolare quando rappresentano enti, industrie, sodalizi, ecc. che devono i loro successi economici, pubblicitari, industriali proprio al sacrificio generoso di quegli Uomini, di quei campioni che l'Ara vuol ricordare con la fiamma perenne ideata da don Sergio Mantovani. Ma tant'è. Occorre ancora stupirsi di qualcosa in questo mondo di egotismi sempre più scatenati, anche se mascherati troppo spesso con belle parole o giustificazioni di comodo?

Il nuovo elenco di sottoscrizioni:
Totale precedente L. 3.289.000
ACI-CSAI 8-3-1970 216.000; Total 20.000;
San Just Giorgio - Pilota 55.000; Amoco 300.000; Pianta - Pilota 1.500; De Bartoli Marco - Pilota 5.000; Fasce Alberto - Pilota 5.000; Cassa Risparmio - Modena 300.000; Cassa Risparmio - Modena 300.000; ACI - Massa Carrara 20.000; ACI - Napoli 20.000; Comin Franco 1.000; Stievano Rabano 8.000; Marchi Paolo 4.000; Bandini Ilario 5.000; Mura 8.000; Tarò 1.000; Romano Zanini - Pilota 5.000; Scuderia Friuli - Udine 5.000; Daverio Guido - Pilota 1.000; Montaruli Francesco - Pilota 1.000; Fiat-Sicauto - Milano 50.000; Avv. Capra Girolamo - Pilota 50.000; Bignami Editore - Milano 50.000; Filipinetti Georges - Scuderia 100.000; Trivellato F.lli - Piloti 20.000; Tavoni Romolo 10.000; Marchiol Gianni 10.000; G. Gagliardi - Pilota 5.000; Comm. Nuti - Shell 10.000; ACI - Palermo 10.000; Randi Roberto - Pilota 5.000; Maddison Riccardo James - anni 10 5.000; C.te Giovanni Lurani 10.000; Ceard Ing. Vittorio 10.000; Buona Pace - Pilota 10.000; Frascari Dino - Pilota 5.000; Mingotti Sergio - Pilota 5.000; Cassiani Giovanni 1.000; Colzani Luigi - Pilota 5.000; Nalli Carlo 1.000; Casadei Francesco - Pilota 1.000; Dott. Paolo Gallini 5.000; Scuderia Nord-Ovest 50.000; ACI - Torino 20.000; Leandro Terra - Pilota 20.000; Zeccoli Teodoro - Pilota 15.000; A.S.I.S. - Volterra 20.000; Calascibetta Alfredo - Pilota 5.000; Tabanelli Angelo - Pilota 10.000; Colombo Luciano - Pilota 2.000; Colombo Alberto - Pilota 10.000; Perrone Leonardo - Pilota 2.000; Ass.ne Industriali - Modena 100.000; Banco S. Geminiano & S. Prospero (2.a offerta) 300.000; Frisori Silvano - Concess. Renault Trieste 5.000; Manfredi Manfredi - Pilota 10.000; Pollo Ghirlandina - Modena 10.000; Carli Alberto - Socio Club Autosprint 2.000; Scuderia Sacco Corse 20.000; Umberto Lasagni 10.000; Renato Bracco - Pilota 2.000; Miss Lilian Azoulai 10.000; Molli Roberto 5.000; Ciulli Giorgio - Pilota 5.000; Tino e Vittorio Brambilla - Piloti 40.000; Silvani Andrea - Pilota 5.000; Credito Italiano - Modena 100.000; Pezzotta Franco - Pilota 10.000; A.C.I. Treviso 10.000; A.C.I. Enna 5.000; Concess. Ford - Gorizia 12.000; Pezzotta Giacomo - Pilota 2.000; Taramazzo geom. Luigi Andrea - Pilota 10.000; Notaio Enzo Motta - Pilota 5.000; Banca Commerciale di Modena 300.000; Brian Redman - Pilota 10 sterline.
Totale generale 5.804.500.

Diamo anche la composizione del COMITATO D'ONORE per l'Ara che sarà scoperta a Modena il 7 settembre prossimo, sotto l'alto patronato del Presidente della Repubblica Leone avv. Giovanni - Presidente del Senato Fanfani prof. Amintore - Presidente della Camera Pertini dott. Sandro - Presidente del Consiglio dei Ministri Andreotti dott. Giulio - Principe di Metternich Paul Alfons presidente CSI - Carpi de Resmini avv. Filippo presidente ACI - Marinucci avv. Gustavo presidente onorario ACI - Onesti avv. Giulio presidente CONI - Rogano ing. Alberto presidente CSAI - Marchioni dott. Felice prefetto di Modena - Amici mons. Giuseppe arcivescovo di Modena - Bulgarelli dott. Germano sindaco di Modena - Orlandi ing. Angelo presidente ACI Modena - Fango Jean Manuel presidente d'onore piloti anziani - Stewart Jackie campione del mondo



Attenti al 312P...2!

● In assenza dei piloti ufficiali, la Ferrari ha convocato per due volte la scorsa settimana Sandro Munari (che è in relax estivo a Cesenatico) per tests sulle 312P a Fiorano. Prima c'erano da provare le macchine che dovevano essere spedite negli USA, poi la 312P usata come laboratorio sulla quale l'ing. Forghieri (toh, chi si rivede!) sta sperimentando una nuova soluzione di radiatori (cambiati di posto) per la versione '73 della sport mondiale. A proposito: per l'anno prossimo la Ferrari da mondiale Marche sarà tutta nuova: una 312P2. Andiamoci cauti però col giubilare le macchine che finora hanno così brillantemente vinto! Non dimentichiamoci l'amara esperienza avuta con la monoposto F.1. La B1 vincente 1970 venne giubilata per far posto a una B2 che, solo un anno e mezzo dopo, tra mille vicissitudini tecniche, è tornata appena appena competitiva!



Dalla suspense-MISANO al NO-Lombardore

● « Raramente ho visto un autodromo con tanto poco da criticare ». Così ha commentato l'ing. Baciagaluppi, dopo il sopralluogo da lui effettuato con Peter Westbury, per conto della commissione circuiti e sicurezza della CSI a Misano Adriatico. (Nella foto, da sinistra: il progettista ing. Cavazzuti, l'ing. Baciagaluppi e l'ing. Sampaolosi del Club Santamonica). Ha echeggiato il parere di altri personaggi andati a vedere la pista adriatica prima e durante il completamento: dall'ing. Enzo Ferrari al Presidente CSAI Rogano, dall'ing. Chiti a Nanni Galli. Nonostante tutte queste considerazioni positive, nella scorsa settimana il nuovo razionale impianto adriatico ha richiesto complicazioni burocratiche non indifferenti, con certe considerazioni per l'agibilità da... far drizzare i capelli in testa. Per fortuna pare che adesso il buonsenso (di giustizia e di conoscenza tecnica) abbia prevalso e certe sortite abbiano trovato un temperamento ad opera di personaggi responsabili. Ma certo si stava scrivendo un altro (allucinante) capitolo di « vigilante » burocrazia. Se non sorgeranno altri problemi, a Misano si correrà il 16 agosto con le 2 litri da europeo Marche e le F.3, con l'appuntamento per le sport 3000 e le turismo il 20 successivo.

● Per evitare problemi di «staffetta» piloti a Monza, è certo che due saranno le Tecno presenti: per Galli e Bell. La nuova versione è già in preparazione con sospensioni ancora modificate, sulla esperienza di Brands Hatch.

● Qualcuno della Martini ha detto: « Che male c'è se abbiamo preso Tauranac? Se Luciano Pederzani è bravo a fare i telai tubolari e Tauranac la monoscocca e oggi vanno meglio le F.1 di quest'ultimo tipo, bene, che mr. Ron faccia la monoscocca per noi. »

Il boxer-segredo di B. HATCH

● La Ferrari F.1 di Merzario nelle prove a Brands Hatch aveva un motore sperimentale. C'è chi dice « tutto sperimentale », chi invece sosteneva che il boxer 12 modenese disponesse soltanto del cosiddetto « volano rigido », cioè senza più il giunto elastico che nel passato dava alcuni problemi di tenuta. Certo è che non si sono verificate avarie, ma la sera del venerdì, il motore come solito (tranne quanto avvenne per Galli in Francia) è stato cambiato per dare al pilota quello più fresco per le ultime prove e la gara. La decisione dell'ing. Giorgio Ferrari non avrebbe però trovato consenziente il giorno dopo l'ing. Colombo arrivato dall'Italia per assistere al G.P. inglese (forse anche perché non ci fossero illusioni sulla presenza a Brands Hatch dell'ing. Forghieri!...)

● Prima del Gran Premio inglese Emerson Fittipaldi aveva confessato alla moglie Helena « Oggi è molto, molto difficile che io vinca ».

● Il più soddisfatto delle prestazioni di Merzario in F.1 è Mario Andretti. Dal lontano 1970 ne parlava bene con Ferrari. E con Arturo è sempre stato

generoso. Il casco e tutta la tenuta da pilota del comasco sono un regalo del triestino di Nazareth.

● Il prezzo più caro per la giornata di corse a Brands Hatch (con 400 miglia di gare complessive diceva la pubblicità) era di 2 sterline e mezzo (in tribuna numerata). Prezzo unitario per gli altri posti 2 sterline, cioè 1800 lire. Avete pensato quanto si paga invece a Monza per il Gran Premio (e anche nelle altre piste italiane)? La rivoluzione, per fortuna verrà da Misano, col biglietto unico massimo a 2.500-3.000 lire. Almeno così promette il Club Santamonica.

● Sul programma ufficiale del G.P. d'Inghilterra figurava iscritta la Tecno Martini, pilota Bell e la (seconda) Ferrari, pilota Galli. Anticipazione di organizzatori o iscrizioni poi cambiate?

● La Ferrari ha già sottoposto a Merzario il contratto per il 1973. Con un aumento, pare, almeno per i compiti di collaudatore. Preoccupazione Alfa? Intanto è confermato che Arturo sarà domenica al Nurburgring anche se rientrerà Regazzoni (come spera, medico

● Un'altra gara in Toscana, la Pieve S. Stefano-Passo dello Spino, è in serio « pericolo ». Infatti, per la data in cui è stata messa in calendario quest'anno, cioè il 3 settembre, pare che la questura non possa garantire il numero di effettivi sufficienti a mantenere l'ordine pubblico, per la semplice ragione che, nello stesso giorno, c'è ad Arezzo la Giostra del Saracino, per non parlare della Fiera Antiquaria, che è aperta in quel periodo. Lo Spino era tradizionalmente una delle gare di apertura del calendario, e stava bene dov'era. Infatti, appena si è voluto cambiare, ecco venir fuori i problemi. « Manco a farlo apposta », dicono ad Arezzo. Per la cronaca, il dr. Manco è il direttore dell'AC locale...

● A chi (milanese) sotteva « quelli di Vallelunga » per i SETTE Formula 1 del Gran Premio Repubblica del 18 giugno, qualcuno ha risposto: « E le 15 monoposto 15 del Gran Premio Lotteria F.2 a Monza, allora?... »

● Il Rally di Montecarlo '73 avrà una base di partenza da ROMA.

TORINO - L'Automobile Club di Torino ha tenuto l'assemblea (che avevamo annunciato) che doveva servire a discutere l'opportunità o meno di appoggiare il progetto dell'Autodromo di Lombardore. Purtroppo, la risposta è stata negativa, principalmente per un problema di difficile acquisizione dei terreni, spezzettati in oltre 80 proprietari. La stessa assemblea ha quindi ritenuto opportuno puntare gli sforzi «autodromistici» dell'Ente verso un terreno vicino al Lago Grande di Avigliana; può darsi che in realtà sia meglio, ma intanto un altro anno sarà da considerarsi perduto, fra trattative, rilievi, progetti, ecc.

Come volevasi dimostrare. Se c'è un Automobile Club che è contro le corse è proprio quello della cosiddetta capitale dell'automobile. Così anche gli ingegneri sono serviti! Che poi i dirigenti dell'AC Torino ci vogliono convincere che preferiscono lavorare per la pista di Avigliana, è un po' troppo. Ormai tutti gli appassionati sanno bene come vanno queste cose! Perlomeno abbiano il coraggio di dire come la pensano. Cioè che tarpando le ali ai Cosentino (Lombardore) e Picatti (Cerrina) si può arrivare a stancare anche i più irriducibili sostenitori delle corse nel Torinese.



nelle pagine che seguono

Il difetto del principe



Il « punto » campionati italiani



La montagna UNSER

il pallottoliere delle rubriche

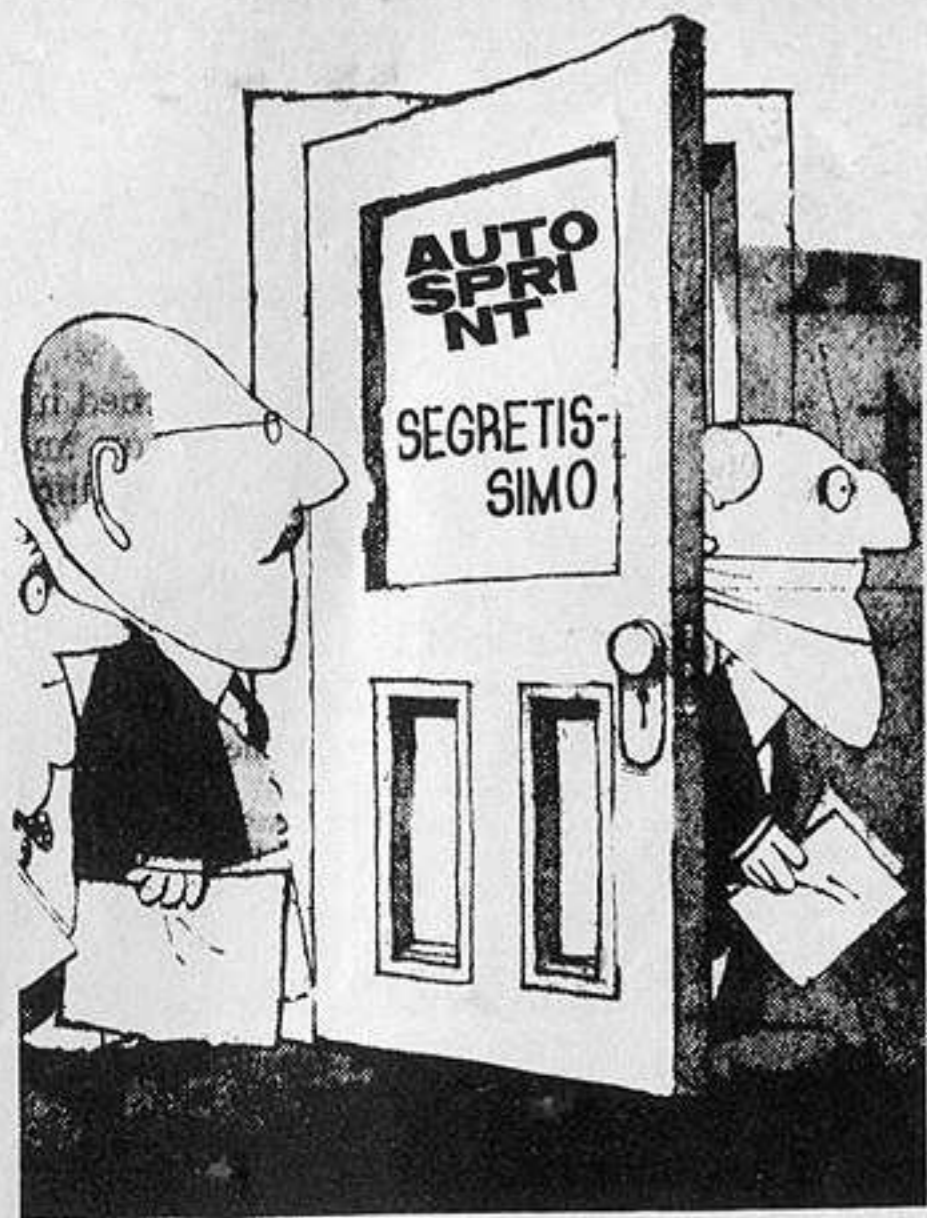
domenicaSPRINT

il giornale delle corse

a pagina

- 2 Dove corriamo domenica?
- 3 LA ZANZARA
- 48 KARTING
- 53 Mini HOBBY
- 54 MOTORAMA TUTTESPRINT
- 56 SCRIVETECI rimarremo amici
- 58 INFORMATUTTO
- 59 COMPRAVENDITA

Marcellino



DUE PAGINE

di notizie
che forse
non avete
letto prima

Il cammino verso la morte polverosa

LONDRA - Si continua a parlare di STEWART e del suo ritiro dalle corse. Il pilota stesso dice « non vedo ritiro all'orizzonte, perché posso ancora fare molto ». Aggiunge, però, che se si troverà a suo agio nelle vesti di attore, questa attività potrebbe sostituire l'altra, ma per ora non sa se ha le doti necessarie. Nei giorni scorsi è stato ricevuto dalla regina, che gli ha consegnato l'onorificenza OBE (Ordine dell'impero britannico) per meriti sportivi. Corre anche voce che dietro la carriera cinematografica di Jackie ci sarebbe un complotto ordito dalla mo-

glie con un vicino di casa, il famoso scrittore Alistair MacLean. Dietro richiesta di Helen Stewart, MacLean, già autore di famosi copioni cinematografici, ne avrebbe scritto uno apposta per Jackie. Si chiama « Il cammino verso la morte polverosa » e narra di un pilota al termine di una brillante carriera, che rinuncia per passare al cinema. Una vera autobiografia precorritrice, dunque. Comunque, l'interessato dice che ha l'ambizione di vincere più di 25 Grandi Premi, battendo il record di Jim Clark.

RIDOTTA a 4 piloti la squadra ALFA '73



Tra una settimana sulle ruote il «12 cilindri»

Rolf Stommelen chiedeva a Brands Hatch: ma è certo allora che nemmeno un tre-tre-tre- Alfa corra a Watkins Glen? Alla risposta positiva scrollava avvilito le spalle e poi prontamente: « beh, aspettiamo il dodici... »

A proposito del boxer Alfa, l'arma della rivincita '73, pare che le notizie siano più che buone. Al banco avrebbe dato dei risultati così positivi (470 cavalli, si giura, con una curva di potenza «deliziosa») da incoraggiare le più rosee previsioni. Tanto che si è passati al montaggio di altri due esemplari (che fanno 4), per un test statistico di prestazioni, di rendimento, e di tenuta. Per ora non si sarebbero verificate avarie tanto che c'è chi si dichiara «stupido» addirittura per come le cose filano lisce. E l'euforia ha contagiato anche qualche dirigente dei più entusiasti protagonisti del programma che, come sempre, a livello di progetto è stato realizzato dall'Ufficio tecnico Alfa Romeo (leggi ing. Satto e Busso) mentre l'esperienza viene portata avanti in Autodelta.

Addirittura, se andate a chiedere all'ing. Chiti quando va in ferie, lui pieno di simpatico sussiego confessa: «Ovvio, le mie ferie sono il 12. Un sento nemmeno il caldo...». E fa davvero impressione (e piacere), in questo mondo di oggi dove trovi sempre chi è pronto a sfuggire responsabilità e impegni di lavoro, trovare invece chi candidamente ti risponde così.

Però non gli cavi fuori altro. Capisci solo che, dopo le delusioni di questa stagione del mondiale Marche, il direttore generale dell'Autodelta è finalmente su di morale. E allora metti insieme altri episodi, mormorii, particolari e pensi sia poi vero che, magari entro gli ultimi giorni di questo bizzarro luglio, il 12 cilindri boxer 4 supporti dell'Alfa Romeo ruggirà non più solo al banco ma sul telaio già pronto della 333 nouvelle vague. Che è sempre la solita tubolare per il momento, stessa carrozzeria, solo alloggiamento posteriore più allungato. Le prove di Elford a Vallenga e di Stommelen (avversate dalla pioggia) a

Zeltweg, sono servite proprio a questo. A studiare e riportare le nuove dimensioni e distribuzione di pesi, in vista del primo assaggio del «dodici», naturalmente nel segreto della pista di Balocco.

Se non ci fosse di mezzo il mese di ferie di agosto, si potrebbe scommettere sulla possibilità, considerato anche il valore di test che potrebbe assumere, di un debutto della 33-312 a Imola per la 500 Km, alla quale Enzo Ferrari ha già assicurato la partecipazione (il 17 settembre) di una sua sport 312 P già modificata, nella versione cioè che affronterà il mondiale '73. Ma all'Alfa vanno più cauti. Si pensa alle delusioni del '72 e il programma è vincolato a quelle che saranno le possibilità dimostrabili.

E' certo in ogni modo che si avrà un ridimensionamento, almeno iniziale, dei programmi sportivi. Invece di cominciare col «pieno vetture e piloti» e poi disertare le gare da metà stagione in poi, forse assisteremo al fenomeno inverso. L'inizio del mondiale '73 (dopo gare di collaudo nei mesi invernali) non vedrà più di due macchine col 12 cilindri impegnate e ciò significa quattro piloti, dei quali sono ipotizzabili due stranieri e due italiani. Il più certo confermato, al momento, è Rolf Stommelen. Poi si vedrà. Una vettura comunque è esclusa perché, come dimostrò l'esperienza Ferrari della solitaria 312 P nel '71, servirebbe solo ad assistere impotenti a ritiri per incidenti magari in prova, senza poter rimediare e avere valutazioni oggettive.

Contrazione anche nei programmi turismo. Le modifiche fatte, per avvantaggiare i tedeschi della maxi Opel, BMW e Capri, della abolizione delle divisioni nell'Europeo Turismo, faranno rinunciare l'Alfa al campionato 1973.

Invece prende corpo l'operazione GT con la Montreal, anche se c'è l'handicap del peso. Ma in ogni modo sul motore Montreal si fonda il programma forse più interessante, che è quello F.2 (motori). Se viene abolito l'handicap di peso dei 50 chili in più per i propulsori da 8 cilindri,

l'Alfa farà la sua entrata (con molte concrete ambizioni) nella seconda formula, in antitesi adesso anche alla BMW.

Mentre i programmi Alfa sono abbastanza delineati, incertezze al momento esistono ancora in casa Ferrari. Scontata l'impossibilità di una contrazione della partecipazione al mondiale Marche, per fugare ipotesi di «paura» nei confronti di avversari più agguerriti come saranno nel '73, c'è da stabilire la dimensione dell'impegno agonistico, tra sport e F.1 (e magari Indianapolis: altrimenti che cosa significava il viaggio dell'ing. Colombo negli USA, nei giorni del non preventivato ciclone Agnes che bloccò la gara di Pocono?). Da ciò dipende anche la decisione sui piloti. Quali e chi saranno confermati?

Non esistono ragioni per cui Ferrari dovrebbe scartarne qualcuno. E' da ipotizzare una conferma in blocco, casomai solo con l'incertezza Regazzoni, col quale ci sono stati disastri per la recente frattura al polso e per la sua volontà di disputare nel '73 il Can-Am e altre gare. C'è Granatelli che fa offerte dietro, o magari la Marlboro (qualcuno parla di una Tyrrell che si accoppierà alla Casa di sigarette biancorose svizzere, i cui dirigenti sono già in rotta con la BRM: e allora potremmo avere addirittura una accoppiata Stewart-Regazzoni!).

E' anche da pensare che la politica sportiva possa subire un aggiornamento, con più spazio ai piloti italiani. Merzario c'è già. Magari un altro. E questo anche per rendere possibile un eventuale programma di gare non solo mondiali, ma che tenga conto di certe «date» italiane importanti, ad evitare polemiche. Enzo Ferrari questo lo ha fatto capire in recenti dichiarazioni a Bologna, ma deve sempre fare i conti con la Fiat. Intanto attendiamo la B.3 che, almeno in un esemplare, dovrebbe esserci al Gran Premio d'Italia a Monza!

Marcello Sabbatini

PERCHE' uno SPONSOR modenese non passa dalle moto alle AUTO

MODENA - Che farà — si chiede il nostro MARIO MORSELLI — lo sponsor del motociclismo Giuseppe Camellini, presidente della équipe « Ceramiche Lux » di Fiorano, con corridori di fama che si affermano in tutto il mondo? Ha parlato, in parecchie occasioni, di automobilismo sportivo. Sarebbe tentato? Ci starebbe bene anche una RACING TEAM LUX, ma evidentemente Camellini, pur essendo appassionatissimo di auto da competizione, valuta il pro e il contro. Si mantiene, per il momento, fedele alle moto. Ne ha tratto notevoli vantaggi perchè i suoi Read, Mortimer, Simmonds, Findlay, Mandolini, Dante Ascari, stanno imponendo la loro classe e il nome del Gruppo Sportivo che li appoggia.

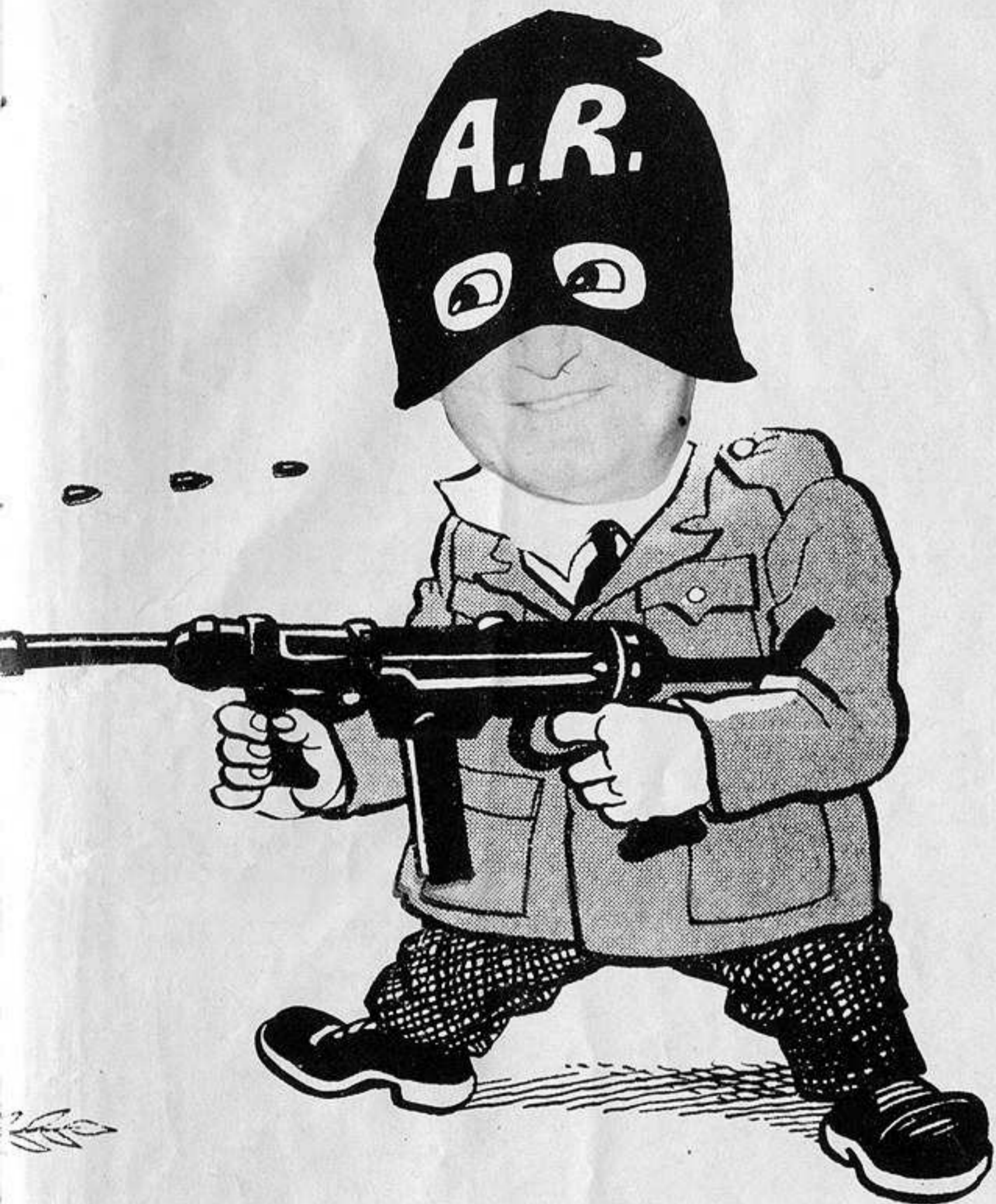
Ma Camellini, che è uomo saggio, molto posato, un industriale moderno, affermatosi in tutto il mondo con le sue piastrelle di ceramica, non vede ancora chiaro nell'automobilismo. Ha avuto un esempio un po' negativo poco distante e ne è rimasto allarmato. « Non ne parliamo —

ha detto Camellini a Morselli — so quanto interesse hanno le corse in auto, ma il difficile è trovare la « forma » per affermarsi; mi giro intorno e vedo che i sacrifici sono notevoli, ma spesso i risultati sono scarsi o nulli. Conviene stanziare determinate somme per attendere un anno o due prima di avere qualche soddisfazione (se arrivano). In motociclismo Read ha colto il mondiale. Il nome LUX ne ha beneficiato. Non abbiamo problemi di progettazioni, di gestione diretta dei mezzi... perciò anche l'automobilismo mi ha sempre interessato... »

— E' possibile un ripensamento?

« Si dovrebbero presentare determinate situazioni per tentare anche questo veicolo sportivo-pubblicitario. Guardi che io sono un industriale ed è logico che il nostro intervento nel motociclismo abbia fini propagandistiche, ma — soprattutto — sono e voglio essere uno sportivo. Per quanto si vada bene anche avendo qualche tornaconto i sacrifici sono sempre notevoli. »

Mario Morselli



IMOLA

Approvata dal Consiglio Comunale la convenzione con l'Auto Club BOLOGNA: nel 1973 l'autodromo sarà impianto fisso

NOSTRA

neamente dato il via a nuovi progetti di impianti permanenti (un motodromo tra l'Abruzzo e le Marche e un altro a Verucchio presso Rimini).

Occorre che a livello nazionale e regionale si provveda ad una programmazione degli impianti per evitare situazioni paradossali: si pensi al caso dell'Emilia-Romagna con tre autodromi in funzione (Varano Melegari, Modena, Imola), due in costruzione (Misano Adriatico e Fiorano Modenese), uno di prossimo inizio (Cittanova) e un motodromo in fase di progetto (Verucchio)...

Che « Italia Nostra » si assuma il dovere di giudicare certe mutazioni al verde che in questo o quel luogo si possono verificare per il sorgere di autodromi, dei quali andrebbe cambiata l'ubicazione, passi; ma che addirittura metta in discussione problemi di quantità di autodromi sembra che scopra le carte di questa polemica. Non si vuol difendere la Natura, solo imporre una condanna allo sport automobilistico che non meraviglia se qualcuno può non capire, ma nessuno ha il diritto di vietare a chi vuol praticarlo, una volta ottemperato a doveri di sicurezza e di ambiente.

te di zone per gli impianti, ma addirittura per le dimensioni che assume, in rapporto alla quantità degli impianti.

Questo brano dell'articolo citato, è illuminante in proposito: « ... E' estremamente urgente dare corpo a quella "seria indagine conoscitiva specializzata" già proposta dall'arch. Bugatti Valsecchi nel Bollettino n. 89-90 (pp. 25-26). »

A tale indagine deve immediatamente accompagnarsi una precisa e chiara normativa (per es. una legge-quadro) che definisca i principi urbanistici e funzionali da rispettare sia per gli impianti maggiori che per i minori.

Occorre intanto che i Ministeri del turismo e spettacolo e degli interni si rendano conto che gli autodromi pongono non solo problemi di sicurezza ma anche problemi di ubicazione. Affrontare la questione solo in un settore è estremamente pericoloso: le due circolari ministeriali 30-VI-1962 (che regolamentano il § 194, comma 9, del T.U. sulla circolazione stradale del 15-VI-'59) hanno fornito gli strumenti per impedire, opportunamente, la disputa di gare motociclistiche sui pericolosi circuiti cittadini di Rimini e Cesenatico, ma hanno contempora-

NUOVA LOTUS F. 2 in settembre

LONDRA - Al momento non è in costruzione (né in aggiornamento) nessuna nuova Lotus F. 1 e le voci su una nuova monoposto si riferiscono quasi certamente a una F. 2, che è finita da un certo tempo e ora è sui cavalletti in officina, dato che vi si monterà il nuovo motore Lotus di Tony Rudd (come quello usato sulla Jensen-Healey) appena sarà omologato, probabilmente in settembre. La Novamotor ha già svolto molto lavoro sul motore e prevede 285 HP.

Dopo l'ingaggio nella BENELLI

Il centauro VILLA in PANTERA

MODENA - Non è escluso che dopo essere stato inquadrato nella squadra piloti della « Benelli », Walter Villa passi al volante delle « Pantera » De Tomaso. Questa possibilità non ci è stata esclusa in sede competente, tanto che possiamo senz'altro prenderla per buona. A Walter Villa, centauro di nota fama che si appresta a salire in sella, unitamente al finlandese Saarinen, alle 350 4 cilindri di Pesaro, è sempre piaciuto l'automobilismo sportivo. Come è entrato alla « De Tomaso », eccolo alle prese coi collaudi (non sempre facili) delle « Pantera ». Frequentemente per le strade del modenese si vede il popolare (e giovane) Walter sfrecciare a bordo di queste velocissime vetture. Chissà che Villa non tenti, molto prima di quanto si possa pensare, il salto non facile, ma certamente affascinante.

« Prematuro parlarne ora » dice Roberto Bussinello « Indubbiamente Walter ha tutte le disposizioni e le doti migliori per dedicarsi anche alla attività automobilistica, ma — per il momento — è stato promosso a componente della nostra squadra per le moto. Sal che abbiamo programmi lusinghieri, quelli cioè di inserirci nella lotta fra le case concorrenti e il numero delle moto che si equivalgono è salito. Il che significa che si è lavorato a fondo, senza tregua. Quindi ora dobbiamo pensare alle due ruote e poi Villa potrà, eventualmente, dedicarsi anche all'altra attività ».

E' chiaro, però, che anche per Villa (come per Agostini) vi è una clausola ben precisa per la quale egli deve, per il momento dedicarsi soltanto alla moto.

Walter, col suo sorrisetto curioso, pare cada dalle nuvole. E' impenetrabile. E' un ragazzo che sa tacere, però sottolinea: « Anche l'automobilismo mi piace; sono sempre stato in contatto con questo ambiente e ora che sono alla De Tomaso, a maggior ragione questo sport mi affascina. Ma debbo osservare quanto mi viene indicato. Qui alla De Tomaso mi trovo benissimo; ora poi che potrò pilotare in corsa anche la Benelli, posso dire di aver raggiunto le aspirazioni massime della mia carriera di corridore ». Si può prevedere che avremo un centauro-pilota di vetture sportive e da corsa? Con una F. 3 valida, Walter avrebbe già fatto la sua esperienza, ma era troppo impegnato nella officina del fratello Francesco.

m. m.

m. s.

I gerenti della SIAS pare siano riusciti a risolvere i problemi di MONZA. Il G.P. d'Italia si farà all'autodromo nazionale, perché varianti, sia pure in particolari condizioni, saranno realizzate per rispettare i desideri della GPDA. Ciò è stato possibile, sembra, per il positivismo in seno al consiglio comunale di Monza dei rappresentanti dell'opposizione comunista che a sorpresa per molti, si sono schierati improvvisamente dalla parte dei fautori dell'autodromo sostenendo, con il realismo che in genere permette a questa parte di sensibilizzarsi ai veri desideri della maggioranza della gente, qualunque sia la qualificazione politica.

In parole povere, la maggioranza d.c. si è trovata scoperta su posizioni nelle quali credeva di essere attaccata dalla opposizione di sinistra, cioè le note tesi di « Italia Nostra » la benemerita associazione di difesa naturale che, pur nell'encomiabile impegno di preservazione di certi valori del nostro Paese, sta ripetendo l'errore di altri organismi, vedi per esempio i sindacati, cioè uscire dall'alveo naturale dei problemi che competono, per arrogarsi diritti di scelte generali extra.

Un recente articolo apparso sul Bollettino « Italia Nostra » n. 95 è illuminante in questo senso. « Il problema della ubicazione degli impianti motoristici in Italia » è diventato una delle battaglie-chiave della associazione. Monza e Imola sono naturalmente i punti di partenza di questa sfida allo sport motoristico, che viene messo in discussione non soltanto per certe scel-





CONTINUAZIONE

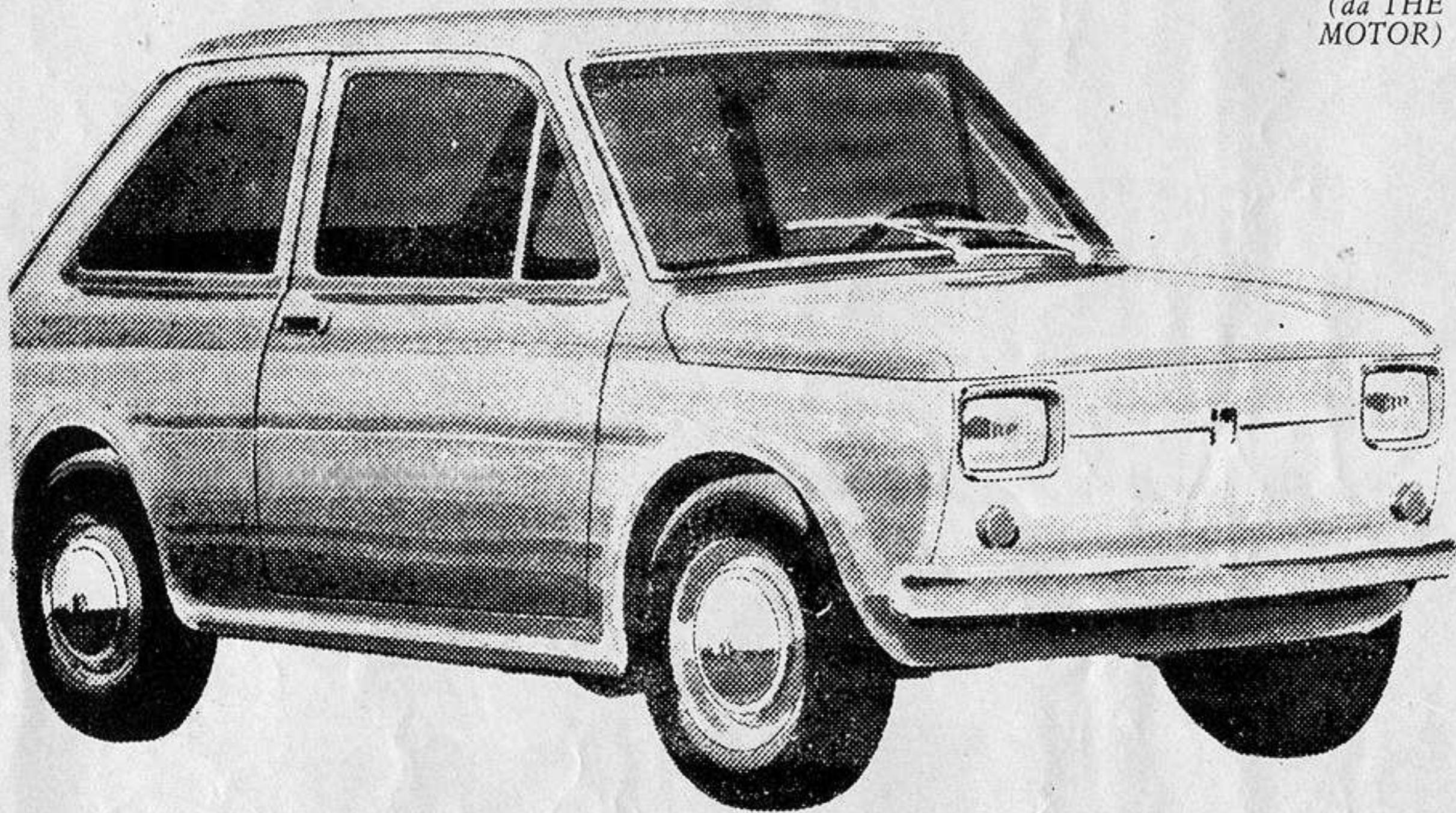
TORINO - Il Presidente della FIAT, avv. Giovanni Agnelli, nel presentare agli azionisti i risultati raggiunti dall'azienda nel corso del primo semestre del '72, ha tracciato un rapido quadro della situazione economica italiana non nascondendo le difficoltà che gravano sulla nostra economia e sulla FIAT in particolare, anche se il fatturato ha registrato un (lieve) aumento rispetto allo stesso periodo del 1971. Tra le cause di questa crisi, l'avv. Giovanni Agnelli ha individuato l'incerta situazione politica, le recenti vicende monetarie, le « continue rivendicazioni, al di fuori degli accordi convenuti, accompagnate da frequenti astensioni dal lavoro e l'assenteismo ». A questi motivi si aggiungono ora le « tensioni legate al rinnovo dei contratti di lavoro ». Agnelli, pur sottolineando le difficoltà del momento, afferma che « condizioni e premesse per la ripresa ci sono ».

« Sottolineare le difficoltà non significa indulgere o rassegnarsi al pessimismo: vogliamo rafforzare la volontà di agire, per sviluppare e consolidare i sintomi positivi di ripresa, con il traguardo di superare definitivamente questo lungo e difficile periodo di crisi ».

Il « Notiziario » esamina poi la situazione economica mondiale e italiana prima di illustrare le realizzazioni della Fiat nei primi sei mesi del '72. Ecco i dati.

Fatturato complessivo: 1.032 miliardi di lire contro 900 miliardi del primo semestre 1971 (all'esportazione 354 miliardi di lire contro 315 dell'analogo periodo dell'anno scorso).

FIAT fund



(da THE MOTOR)

LA NUOVA 126 La attesissima Fiat 126 continua a polarizzare l'attenzione degli esperti e dell'utente comune, tanto che anche gli inglesi se ne occupano. Nel disegno che vedete sopra, ecco l'interpretazione della nostra prossima utilitaria data dal settimanale inglese « Motor », abbastanza plausibile, in verità, specie confrontandola con uno degli esemplari mascherati da noi fotografati recentemente. In realtà, mano a mano che compaiono di queste foto e

si conoscono altri particolari, la « definizione » della 126 diventa sempre più accurata.

Già che ci siamo, ne rammentiamo le caratteristiche meccaniche. Motore posteriore bicilindrico, a cilindri verticali, raffreddato ad aria, con due cilindrate: una 590 ed una « lusso » 660 circa. Cambio con sincronizzazione, un certo spazio posteriore ottenuto spostando il motorino d'avviamento a lato del cambio. L'autorevole confratello inglese parla anche di velocità, di 110 kmh per la 590 e di 125 kmh per la 660, che sono attendibili.



RUOTE
DELTA
di Cesare Doneda

DISEGNO MONZA

DISEGNO LE MANS

DISEGNO INDIANAPOLIS

DISEGNO DAYTONA

SVAM
20155 MILANO
via Monteceneri, 58
tel. 390.922 - 368.304 - 321.543

Autoveicoli: 863.000 vetture e veicoli industriali fatturati, 55.000 in più rispetto al primo semestre 1971. Esportate 355.000 unità contro 300.000 unità del primo semestre dello scorso anno.

Trattori: 22.000 fatturati contro 23.000 del primo semestre 1971. Esportate 12.000 unità contro 10.000 del primo semestre '71.

Produzioni siderurgiche: convertito in acciaio l'equivalente di 1.200.000 tonnellate di lingotti contro 960.000 tonnellate del primo semestre 1971.

Dipendenti del gruppo Fiat: 184.300 (147.500 operai e 36.800 impiegati) circa lo stesso numero di fine anno 1971.

Se a prima vista questi dati possono non offrire motivo di preoccupazione, la crisi in cui versa l'industria automobilistica italiana e la Fiat in particolare, è rilevabile anche da altri dati non ultimo quello relativo al dividendo da distribuire agli azionisti. Nel '68 tale dividendo era di 120 lire, nel '69, nonostante la chiusura dell'eccedenza lorda positiva che assicurava normali ammortamenti, la Fiat dovette però ricorrere ad un prelievo di 19.020 milioni dall'apposito fondo « oscillazioni dividendi » costituito nell'aprile del 1960. Per il 1971 il bilancio prevede un dividendo immutato di L. 120, ma vede salire il ricorso al fondo a 20.720 milioni. Le previsioni per il 1972, vista la relazione del primo semestre non sono certo rosee e probabilmente la Fiat dovrà ricorrere di nuovo al fondo... fino in fondo, per mantenere inalterato il dividendo o, in caso estremo, ridurlo.

Potenziare le DS ma in ITALIA le vedremo solamente in autunno

Una nuova gamma di autovetture Citroen della serie DS è stata presentata in Francia. Le DS 1973 saranno poste in commercio in Francia subito, mentre in Italia (come avviene per la nuova Jaguar XJ12) si potranno avere solo in autunno.

Le caratteristiche di questa nuova serie sono l'aumento della sicurezza e della potenza, infatti tutti i modelli della gamma dispongono di una potenza superiore ai 100 CV.

DS Special: la potenza passa da 98 a 108 CV-SAE a 5750 giri.
DS Super: stesso motore della Special, ma superiore grado di finitura.

DS Super 5: nuovo modello con motore 2175 da 115 CV della DS 21 e cambio a 5 velocità.

DS 20: modello invariato rispetto alla serie 1972.

DS 23: nuovo modello, che sostituisce la DS 21. Ha un nuovo motore di 2437 cc a carburatori (124 CV-SAE a 5750 giri) oppure ad iniezione elettronica (141 CV-SAE a 5500 giri). Può montare sia il cambio meccanico a 5 velocità sia il cambio idraulico.

SM iniezione: sul modello SM viene ora montato il sistema di alimentazione elettronica ad iniezione Bosch, già largamente sperimentato nella DS 21 fin dal 1969. Ciò comporta un aumento di potenza, che passa da 180 a 188 CV a 6250 giri.



Il dragster MARINA

LONDRA - Le corse per dragsters acquistano popolarità in Inghilterra, attirando pubblico più numeroso di quanto facciano, a volte, le gare internazionali. Fra le più recenti « funny cars », che non farebbero brutta figura in America, una delle più nuove ha la carrozzeria Morris Marina. Il telaio è però tubolare, il motore un cinque litri V-8 con compressore, che eroga 700 HP. I costruttori, Whitelake Racing, dichiarano che la velocità, al termine di una striscia di metri 400, dovrebbe essere di 255 orari.

Il motore 132 sulla nuova FULVIA LANCIA - BETA 1



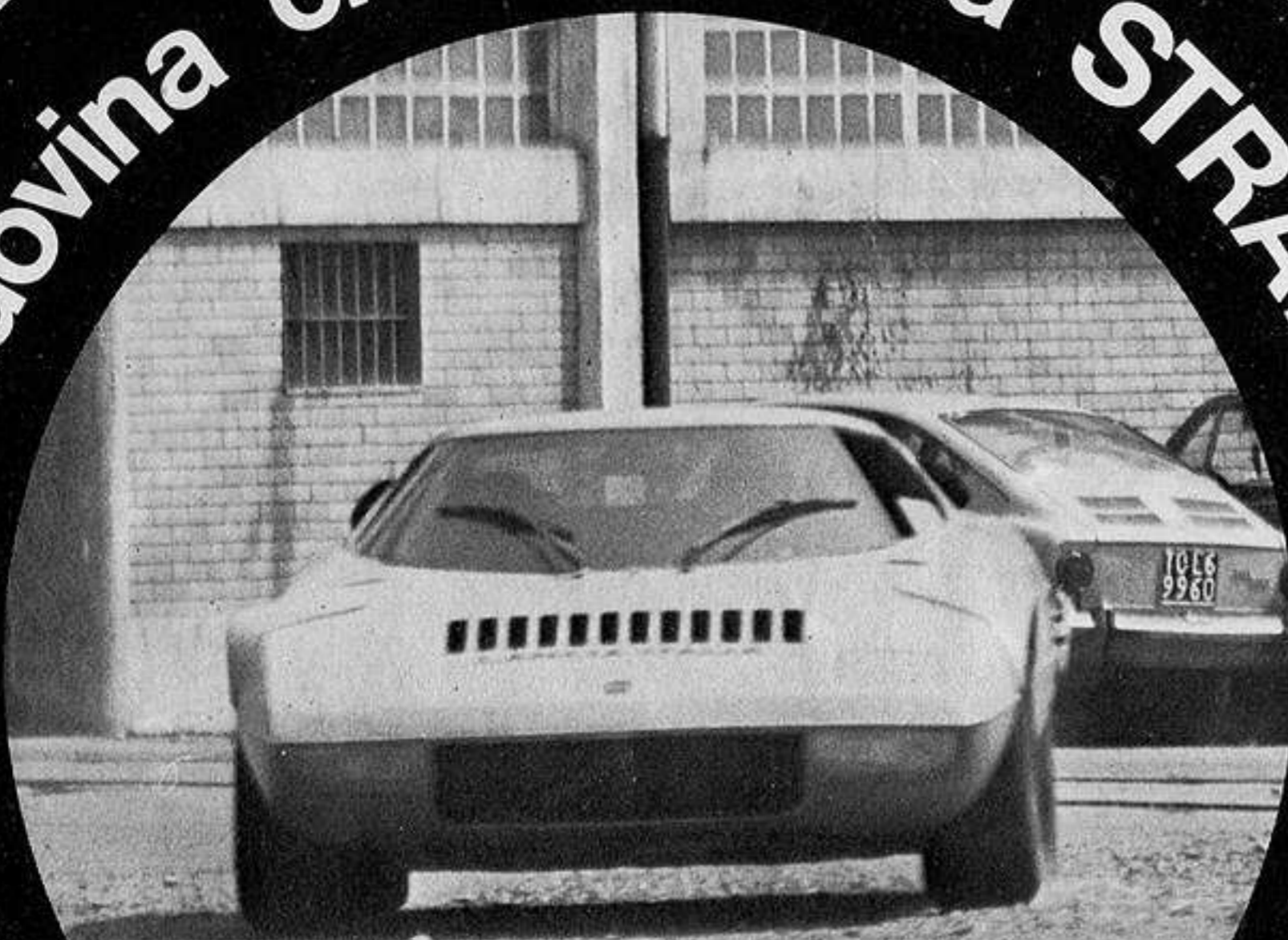
La «fiattizzazione» della Lancia continua a spron battuto. L'elemento chiave del programma Fiat si rivela nel nuovo modello LANCIA FULVIA, pressoché sul piede di essere presentato al pubblico. Si tratta di una vettura completamente nuova, chiamata «BETA 1» integralmente (o in parte) progettata «pare» dagli studi tecnici Fiat. Lo rivelerebbero i particolari meccanici e le soluzioni tipiche del complesso di Mirafiori e cioè: forma e criteri di esecuzione e in particolare motore e disposizione dello sterzo.

Per quanto riguarda la forma della carrozzeria la berlina (una 4 porte) dovrebbe ricordare lo styling della GS, R 16, Alfa Sud, 127... In particolare la vettura che ha maggiormente colpito i disegnatori Lancia-Fiat è forse la Citroen XS, di conseguenza saranno prevalenti i caratteri ereditari della Citroen nei «geni» della Fulvia. Vi sarà anche la versione coupé e qui la linea dovrebbe essere più leggiadra e libera da parentele strette, del tutto si può avere un'idea guardando la foto pubblicata su AUTOSPRINT-MESE numero 3.

Per le parti meccaniche un fremito di giustificato orrore farà tremare la folta schiera di vecchi lancisti con più di 10 stelle HF sul radiatore: infatti le nuove Fulvia saranno propulse da motori Fiat. Si tratterà della efficace e fortunata serie di bialbero a cinghia dentata di 1438 cc, 1600 cc, e 1800 (132) disposti trasversalmente in posizione e con trazione anteriore vedi 128, 127, Primula, A 111, A 112.

Le caratteristiche salienti dunque della nuova Fulvia saranno improntate ad una progettazione moderna che cerca di soddisfare la clientela esigente senza dimenticare i costi in rapporto alle prestazioni e all'affidabilità. E' in preparazione anche alla Lancia una nuova Flavia con motore «fiat» a 4 cilindri un asse a camme in testa per fila di cilindri con moto trasmesso mediante cinghia dentata. Autunno caldo quindi anche per quanto riguarda questa Casa fino ad ora così «noblesse-oblige».

Indovina chi c'è nella STRATOS?



TORINO - Una vettura Alfa GT verde, targata PR parcheggiata in qualunque posto a Torino non farebbe pensare a grandi cose, ma se questa vettura è ferma ogni tanto fuori la sede della HF Squadra Corse, allora le cose cambiano. (foto in basso nel tondo). PR vuol dire Varano e in pratica un certo ing. GIAN PAOLO DALLARA e quindi Dallara vicino alla Stratos vuol dire chirurgia ad alto livello per un paziente focoso e scalpitante in fase di delicata messa a punto. L'ing. Dallara uno dei pochi «inglesi» di casa nostra sta dedicando le sue cure alla vettura del d.t. Cesare Fiorio e in particolare le sospensioni e la scocca da lui attualmente rivedute, corrette e affinate in base alla sua esperienza e alle lunghissime prove fatte a Chivasso dai tecnici della Squadra Corse. La vettura, ora come ora, va benissimo come e più di una



Porsche 2400 ma deve, quando scenderà in gara, se possibile, andare molto meglio perciò si comprende l'intervento taumaturgico del dotto «Parmigiano».

Vi è anche a giustificargli un comprensibile «collasso» o meglio un ingorgo dovuto a super lavoro degli uffici di progettazione Lancia che come ho già detto devono seguire un ritmo iniziale per seguire la produzione vecchia e nuova.

Per la cronaca: nella foto grande sopra, al centro dell'interrogativo, si vede una STRATOS. Dentro l'abitacolo, anche se il riflesso del vetro non lo fa vedere c'era proprio l'ing. Dallara, in prova.

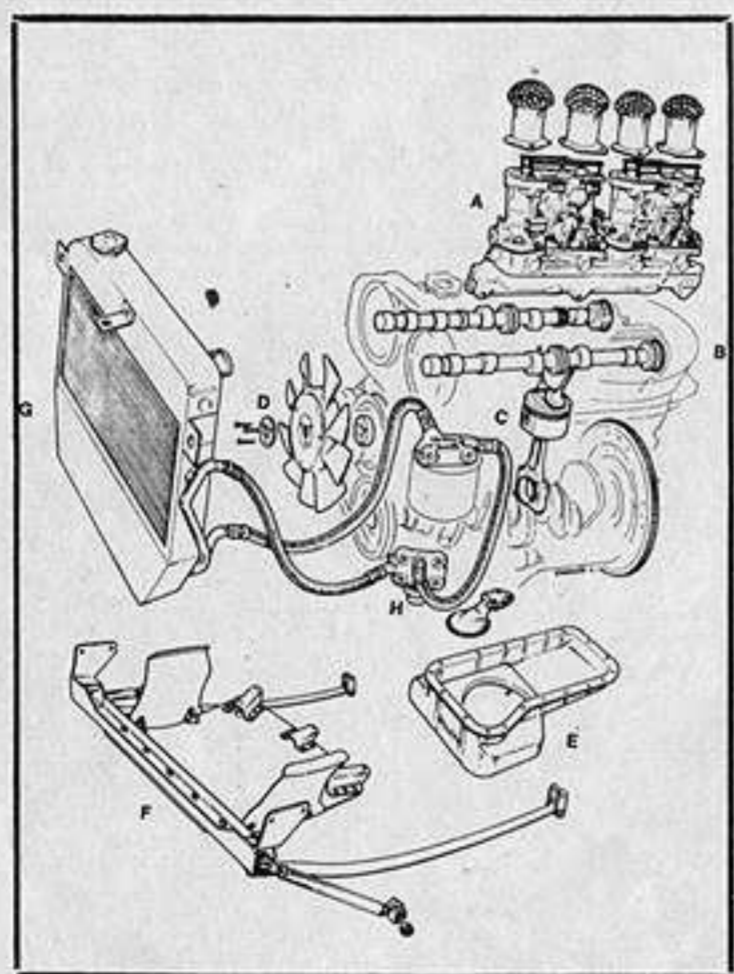
Nel frattempo, alla Lancia gira un 4 cilindri contrapposto monoalbero a cinghia, che è destinato sia ad una nuova berlina che alla Stratos, quando verrà commercializzata.

La tua FIAT da rally

Per la preparazione dei motori 4 cilindri bialbero della Fiat 124 sport, la Abarth ha commercializzato in questi giorni altri particolari, dopo le bielle, le valvole ed i pistoni già presentati qualche tempo fa. Si tratta di pezzi ottimamente eseguiti che sono utilizzati dall'Abarth stessa come base per la preparazione delle 124 spider della squadra ufficiale rallies della Fiat, e che possono venir agevolmente montati anche dai corridori privati o da coloro che vogliono più «sprint» dalle loro Fiat. Questi pezzi sono i seguenti:

Collettore d'aspirazione, ricavato dall'originale Fiat, allargato e lucidato, adatto per montare due Carburatori Weber doppio corpo IDF 44. Il complessivo, completo di carburatori, 4 tromboncini, due reti di protezione, quattro flange isolanti di diametro maggiore, costa 183.900 lire; senza i carburatori, il tutto viene 98.900 lire.

Alberi a cammes, realizzati con profilo diverso dall'originale,



dotati anche di un grano di trascinamento all'attacco delle pulegge. Il diagramma è il seguente: aspirazione, apre 43, prima del PMS, chiude 65; dopo il PMI; scarico, apre 71, prima del PMI, chiude 38, dopo il PMS. L'albero a cammes di aspirazione costa 25.500 lire, quello di scarico 25.700 lire.

Ventola di raffreddamento, realizzata per effettuare una circolazione dell'aria più efficiente, eliminando il ventilatore elettrico. La ventola è montata sulla pompa dell'acqua, il complessivo, con distanziali e bulloni costa 14.800 lire.

Coppa in alluminio, più bassa e con paratie interne, prevede l'uso di una speciale tromba di aspirazione, anch'essa più bassa. La coppa costa 36.000 lire, la tromba 13.600 lire.

Protezione coppa, composta da: a) una protezione coppa senza traversa, in lega di avional, completa di staffe per il fissaggio e di lamierini laterali, lire 79.000; b) traversa con puntoni per le sospensioni anteriori, lire 68.500; c) balestrini protezione sospensione anteriore, con bielle di ancoraggio, lire 19.500. Il complessivo costa lire 159.000.

Radiatore, abbinato acqua e olio, lire 164.000. I raccordi e le tubazioni, con piastre da applicare al motore e raccordo per il filtro olio, costano lire 53.000.

Munari
collauda
il "vostro"
volante



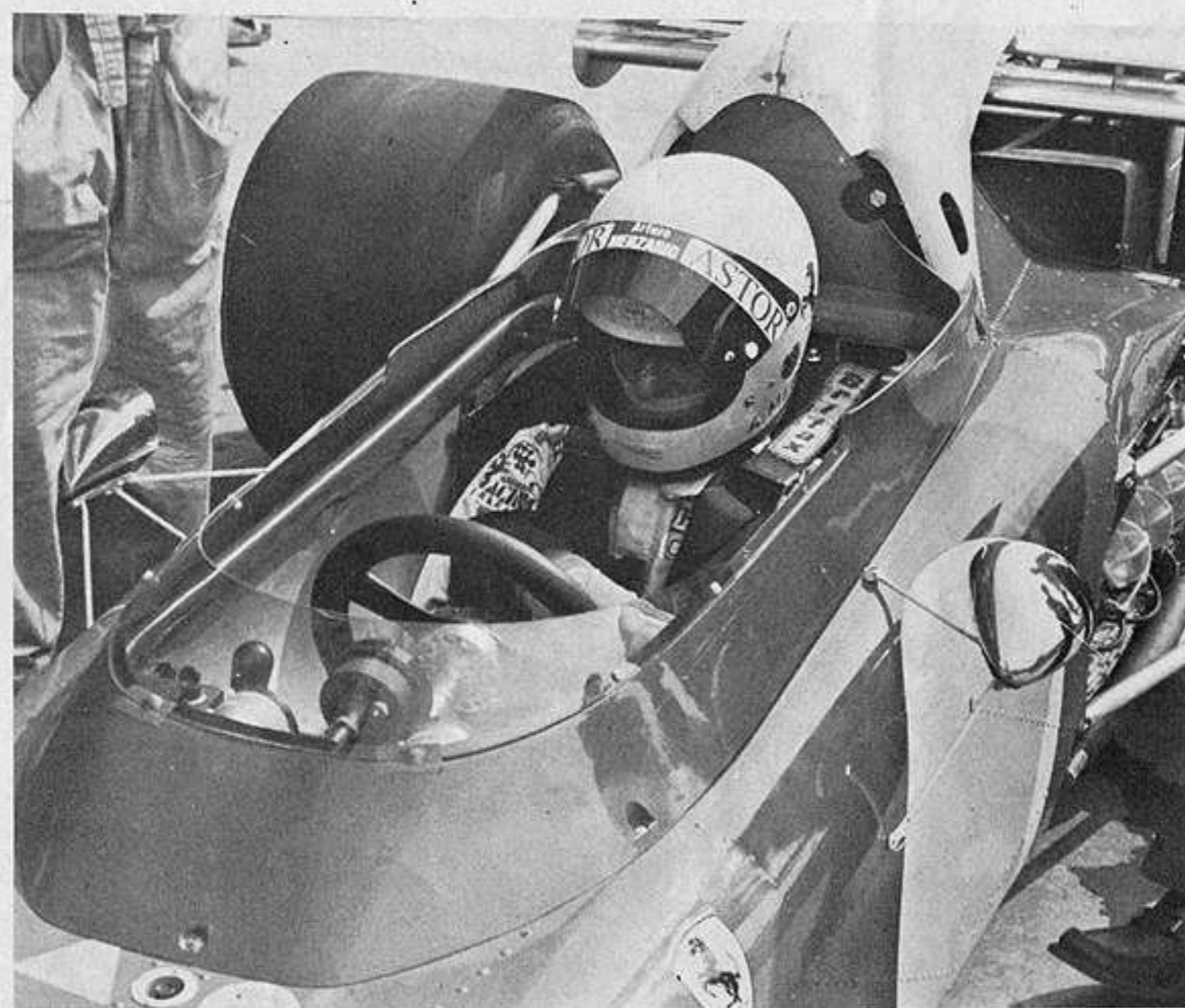
ferrero

VOLANTI SEDILI

Finalmente un interrogativo-suspense riqua- lifica il nostro titolo di campione assoluto



Arturo Merzario ed Andrea de Adamich sono in predicato per l'attribuzione del titolo di campione italiano assoluto, che è ancora apertissimo



MERZARIO o DE ADAMICH campione d'Italia?

Tempo di bilanci, a metà stagione, non solo per il campionato mondiale o il trofeo di Formula 2, ma anche per i Campionati Italiani. Quest'anno, diciamo pure «finalmente», assistiamo ad una contesa aperta per la conquista del titolo assoluto nazionale, una attribuzione che negli scorsi anni era stata un poco difficoltosa non tanto per demerito dei piloti quanto per la materiale impossibilità di attribuire i punteggi, ed infatti il sistema è stato ritoccato. L'interrogativo è questo:

de Adamich o Merzario? I due, infatti, stanno dandosi battaglia a distanza lungo l'arco dei vari campionati, ed hanno distanziato a sufficienza gli altri (Munari in primo luogo) da giustificare la certezza che il titolo sarà un affare privato fra loro. Quanto agli altri campionati, troverete in queste pagine una breve disamina degli altri «assoluti», fatta eccezione per quelli riservati alle Formule, per i quali ci riserviamo di aggiornare la situazione subito dopo le gare di Imola.

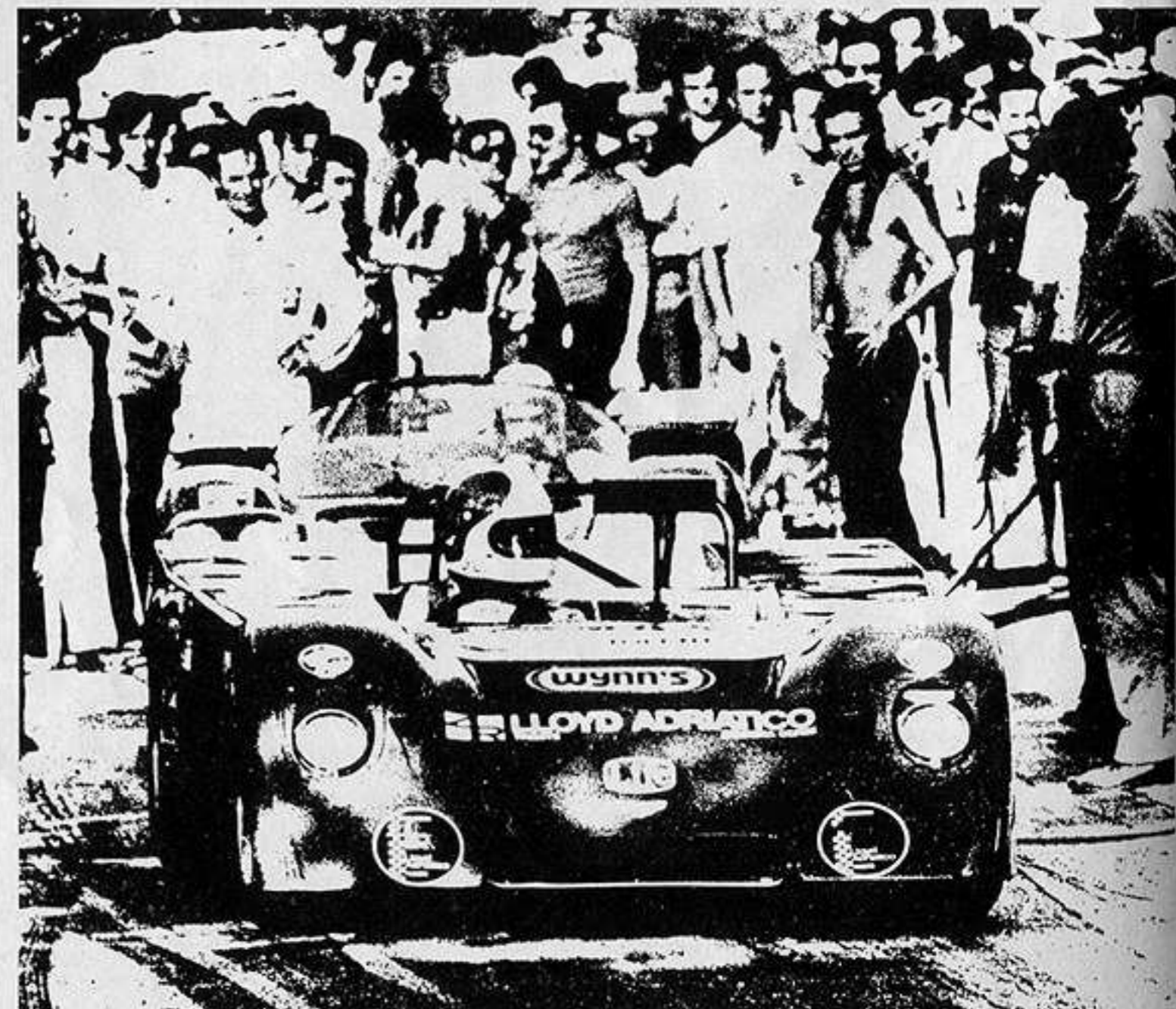
CAMPIONATO ASSOLUTO VELOCITA'

Andrea de Adamich	Alfa Romeo 33tt3 - Surtees TS9 Surtees TS10	p. 91
Arturo Merzario	Ferrari 312 P - Ferrari 312 B2	84
Sandro Munari	Ferrari 312 P	36
Nanni Galli	Alfa Romeo 33tt3 - Tecno Martini	32
Nino Vaccarella	Alfa Romeo 33tt3	21
Carlo Facetti	Alfa Romeo 33tt3	13,5
Mario Casoni	Porsche 908/2	12
Antonio Zadra	Lola T 290	9
Enrico Pasolini	Lola T 290	9
Claudio Francisci	Brabham BT 38	6
Ugo Locatelli	De Tomaso Pantera	6
«Pal-Joe»	De Tomaso Pantera	6
Pino Pica	Porsche 911 GT	6
Gabriele Gottifredi	Porsche 911 GT	6
Eris Tondelli	Chevron BT 1600	3
Mauro Formento	Chevron BT 1600	3

De Adamich o Merzario, dunque? Le possibilità che i due hanno di aggiudicarsi il titolo di campione assoluto italiano sono in funzione delle corse che potranno disputare e delle vetture che avranno a disposizione. De Adamich ha nei confronti di Merzario il vantaggio di potere prendere punti anche in Formula 2, dove ha ottime possibilità, mentre indubbiamente la qualità della 312 P ha avvantaggiato Merzario nelle gare del mondiale Marche. Il meccanismo del campionato assoluto non prevede di prendere in considerazione le gare di gruppo 7, quindi Merzario deve rinunciare ai suoi ottimi piazzamenti con l'Abarth-Osella. Attendiamo quindi le prossime corse, e la gara di Watkins Glen di questa domenica può essere l'ultima occasione per Merzario di fare «molti» punti (anche 27, se vince). Dopo, il vantaggio torna a de Adamich, con le gare di F. 2. A meno che i nostri due campioni non si giochino il titolo in Formula 1: sarebbe molto bello...

ASSOLUTO MONTAGNA		Vittorio V Cansigito	Coppa Sila	Trofeo Scarfiotti	Bolzano Mendola	TOTALE
Scola	Chevron B21 2000	9	6	9	6	30
Facetti	Abarth e Chevron	—	9	6	—	15
«Gianfranco»	Abarth 2000	6	4	4	—	14
Pica	Brabham F.C. 3	—	—	—	9	9
Nardari	AMS 1300	4	—	—	—	4
Moreschi	AMS 2000	—	—	—	4	4
Marzi	AMS 1000	3	—	—	—	3
Laureati	Abarth 2000	—	3	—	—	3
Venturi	Tecno FC 3	—	—	3	—	3
«Noris»	Porsche 908	—	—	—	3	3
Corini	Porsche 2400 GT	2	—	—	—	2
Tommasi	Brabham FC 3	—	2	—	—	2
Lombardi	Lotus FC 3	—	—	2	—	2
«Shangry-La»	March FC 3	—	—	—	2	2
Pittini	Porsche 2000 GT	1	—	—	—	1
Fasano	Abarth 2000	—	1	—	—	1
«Paco»	AMS 1300	—	—	1	—	1

Il Campionato assoluto della Montagna è un titolo di nuova istituzione, e ci sembra in definitiva molto azzeccato. Infatti, i punti vanno in base alla classifica assoluta, senza distinzione di categorie o classi. Chi impiega il minor tempo, vince, insomma. Nelle prime quattro prove (è «saltata» la Trieste-Opicina), è emerso nettamente Domenico Scola, che con la Chevron B21 della scuderia Lloyd Adriatico vanta due primi e due secondi posti. Mancano quattro gare alla conclusione del Campionato (Ascoli, Rieti, Caltanissetta e Cagliari), e tutto può ancora accadere. A parte Carlo Facetti, che a volte ha altri impegni e forse non potrà seguire tutte le salite, pensiamo che possa dare fastidio a Scola il maceratese «Gianfranco» Trombetti, la vera rivelazione di quest'anno, sempre estremamente redditizio con una vecchia Fiat-Abarth 2000 del '69. Per gli altri, si tratta come vedete dalla classifica, di prestazioni saltuarie, anche se esaltanti come è il caso della vittoria di Pino Pica alla Mendola, l'unico «assoluto» di una Formula quest'anno.



TURISMO		Gara a Monza	Coppa Sila	Trofeo Scarfotti	Bolzano Mendola	Trento Bondone	Cesana Sestriere	Trofeo Città di Potenza	Totale punti validi	Classe
Ricci	BMW 1600	—	5,4	4,5	4,5	5,4	4,5	—	24,3	1600
« Girasole »	Fiat 128	6	3,6	3	4,5	5,4	4,5	—	24	1150
Valerio	Abarth TC	9	—	4,5	4,5	2,4	—	—	20,4	850
Schon	Opel Commodore	—	3,6	3	4,5	3,6	4,5	—	19,2	3000
Pianta	Opel Commodore	—	5,4	4,5	—	5,4	3	—	18,3	3000
Vimercati	Fiat 128	9	—	4,5	3	—	1,5	—	18	1150
Gargan	Abarth TC	9	—	4,5	2	2,4	—	—	17,9	1000
Finotto	Alfa e Ford	6	5,4	4,5	—	1,8	—	—	17,7	2000
Gattafoni	Abarth	9	3,6	3	—	n.v.	2	—	17,6	700
Capietti	Ford Escort	—	3,6	3	4,5	3,6	—	—	14,7	2000
Bernero	Abarth TC	6	—	—	3	3,6	2	—	14,6	850
Soria	Abarth TC	3	—	3	3	5,4	—	—	14,4	1000
« York »	Abarth	9	—	4,5	—	n.v.	—	—	13,5	600
Gatti	Abarth TC	4	—	1	—	5,4	3	—	13,4	850
Litrico	Alfa Romeo	—	5,4	3	—	—	—	4,5	12,9	1300
Lavazza	Fiat	—	5,4	3	—	n.v.	4,5	—	12,9	500
« Piero »	Giannini	6	3,6	3	—	n.v.	—	—	12,6	600
Magri	Abarth e Giannini	6	—	2	4,5	n.v.	—	—	12,5	700
Stefanelli	Abarth TC	4	—	2	—	1,8	4,5	—	12,3	1000
D'Ippolito	Abarth TC	—	5,4	2	—	—	—	4,5	11,9	850
Turizio	Fiat 128	—	3,6	4,5	3	—	—	—	11,1	1300
« Il Ragno »	Alfa Romeo	9	—	—	—	—	2	—	11	3000
Curti	Fiat	9	0,6	—	—	n.v.	0,5	—	10,1	500



Il campionato Turismo segue le vicende delle 10 classi di cui si compone, ed è come al solito estremamente incerto. Per spiegare i risultati, ricordate che vengono presi in considerazione solo i cinque migliori punteggi di ciascuna pilota. Riccardo Ricci, della scuderia Nettuno, con la BMW 1600 Ferrari-Sprint Car, dominando la sua classe si è portato in testa, superando « Girasole » (Fiat 128 Trivellato) che invece le vittorie, nella sua classe, deve sudarselo. Pier è Samuele Valerio, che aspetta le gare in pista dopo aver perso qualche battuta in salita. Interessante notare come la gara di Potenza (valida, non ostante praticamente nessuno lo sapesse) ha rimesso in quota l'Alfa 1300 Autodelta di Mario Litrico, che così ha superato Cosimo Turizio (128 coupé Trivellato) nella 1300. Singolare anche il duello in famiglia fra le Opel Commodore (una ad iniezione, l'altra a carburatori) di Schon e Pianta, entrambe di Conero. Il primo dei 1000 è Dante Gargan, mentre nella 2000 Martino Finotto ha accumulato punti a Monza con la GTAm e nelle salite con la Ford Escort. Fra le bicilindriche, il meglio piazzato è Vincenzo Gattafoni (Abarth 700 Vaccari), mentre Antonio Vimercati (Fiat 128 Ferraris) ha perso mordente: forse perché ha venduto la macchina.

GRAN TURISMO		Targa Florio	Vittorio V. Cansiglio	Coppa Sila	Trofeo Scarfotti	Bolzano Mendola	Gara a Monza	Trento Bondone	Cesana Sestriere	Totale punti validi	Divisione
Bersano	Alpine 1300	3,6	3	3,6	4,5	3	6	5,4	4,5	24	I
Paleari	Alpine 1300/1600	—	3	5,4	4,5	3	9	—	—	22,2	I/II
Bologna	Fulvia 1300	—	4,5	5,4	3	4,5	3	—	3	20,4	I
Pica	Porsche 911	10,8	—	—	—	4,5	—	2,4	—	17,7	II
Ramolino	Alpine 1300	7,2	2	1,2	0,5	—	4	—	2	16,4	I
Gottifredi	Porsche 911	10,8	—	—	—	—	2	—	—	12,8	II
De Bartoli	Lancia 1300	10,8	—	0,6	—	—	—	—	—	11,4	I
« Benny »	Lancia 1300	10,8	—	—	—	—	—	—	—	10,8	I
« Pooky »	Pantera GTS	—	—	—	—	—	9	—	—	9	II
Borri	Porsche 911	—	—	3,6	2	2	—	0,6	—	8,2	II
Frisori	Porsche 911	—	2	—	—	—	—	5,4	—	7,4	II
« Von Huscke »	Porsche 911	7,2	—	—	—	—	—	—	—	7,2	II
Varese	Alpine 1300	7,2	—	—	—	—	—	—	—	7,2	I
Facetti Rosa	Fulvia 1300	—	—	—	—	2	—	3,6	1,5	7,1	I
Monti	Opel GT	—	—	—	1	1,5	3	—	1,5	7	II
Bonomelli	Porsche 911	—	—	—	—	—	4	1,8	0,5	6,3	II
Rosselli	Opel GT	—	—	—	3	—	—	—	3	6	II
« Alval »	Pantera GTS	—	—	—	—	—	6	—	—	6	II

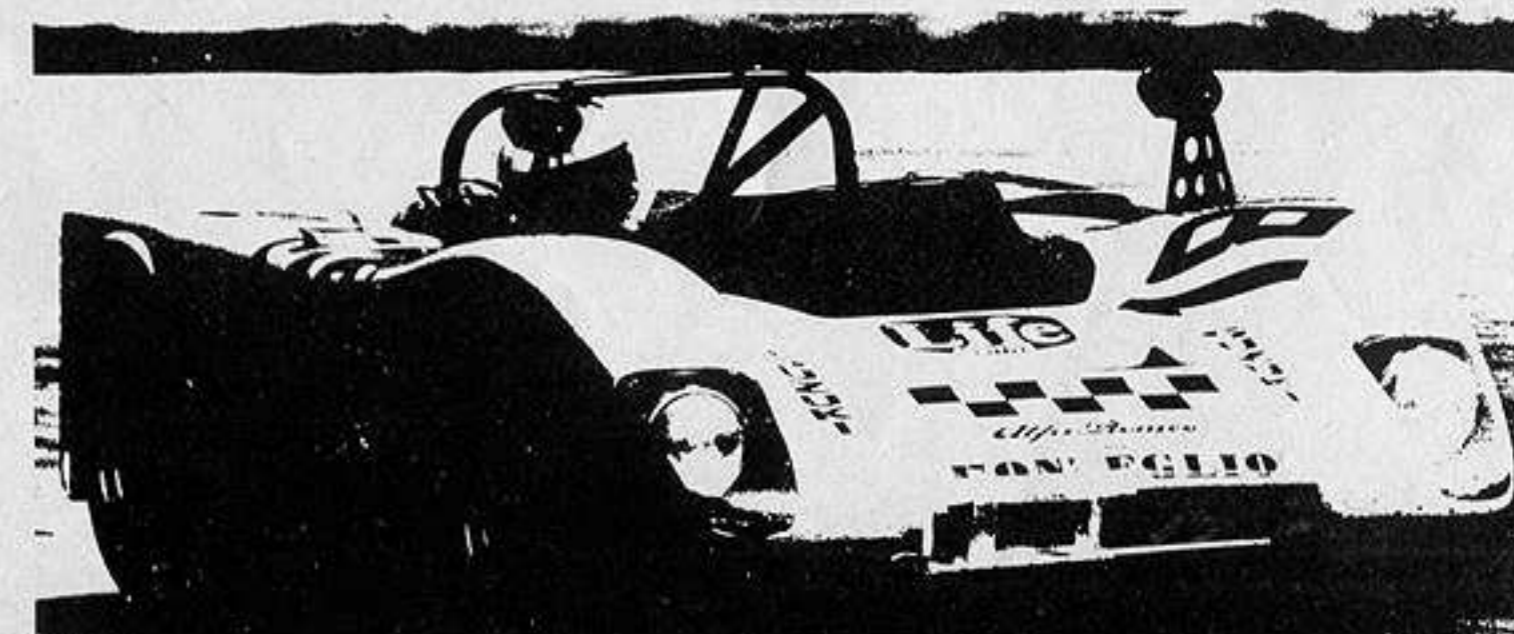
seguono altri 35 piloti con punteggi inferiori



Per il campionato Gran Turismo, vale la considerazione fatta per le Sport. Anche qui, infatti, due divisioni con classifiche della classe mischiate nell'ambito di ciascuna divisione. Davanti, troviamo due Alpine, la 1300 di Aldo Bersano (un vero accumulatore di punti, non ha perso un piazzamento in nessuna delle gare valide) e la 1600 di Emilio Paleari, che ha preso punti (nove) anche con la 1300, a Monza. Quest'ultimo piazzamento ha permesso a Paleari di fare un bel balzo in avanti, superando la Fulvia Zagato di Bologna, preparata da Facetti, e la Porsche 2 litri-Bonomelli di Pino Pica, sfortunatissimo al Sestriere, dove non ha preso punti essendo arrivato in cima con... mezzo motore funzionante, essendosi avariate la ghigliottina della bancata destra. Vista la superiorità delle due Alpine nella rispettiva divisione, diamo per favoriti Bersano e Paleari con una leggera prevalenza del primo, che corre al limite della sua divisione (fino a 1300), mentre Paleari con la sua 1600 deve vedersela sempre con Porsche, GTA, Opel GT e Pantera. La Gran Turismo ha altri quattro appuntamenti validi, due gare in salita e due piste. Non è escluso che in queste ultime avvengano risultati a sorpresa, anche per il favorevole coefficiente di punteggio: basterebbe infatti che una Porsche o una Pantera (fra quelle piazzate) vincessero le due piste per sconvolgere la classifica.

SPORT		1000 Km di Monza	Targa Florio	Gara a Monza	Trento Bondone	Cesana Sestriere	Trofeo Città di Potenza	Totale punti validi	Divisione
Zanetti	Lola-Alfa 1300	—	10,8	6	—	—	—	16,8	I
Cerulli	AMS-Ford 1000	—	7,2	4	—	4,5	—	15,7	I
Tondelli	Chevron-Ford 1600	10,8	1,2	—	1,2	1,5	0,5	15,2	II
Formento	Chevron-Ford 1600	10,8	1,2	—	—	—	—	12	II
Anastasio	Chevron-Ford 1300	—	4,8	3	1,2	2	—	11	I
Merzario	Ferrari 312 P	—	10,8	—	—	—	—	10,8	II
Munari	Ferrari 312 P	—	10,8	—	—	—	—	10,8	II
Locatelli	Lola-Alfa 1300	—	10,8	—	—	—	—	10,8	I
« Noris »	Porsche 908	—	—	9	1,8	—	—	10,8	II
Facetti	Abarth Osella	—	—	6	3,6	—	—	9,6	II
Barone	AMS-Ford 1000	—	7,2	2	—	—	—	9,2	I
Filannino	Lola-Abarth 1300	—	—	9	—	—	—	9	I
Nesti	Chevron-Ford 2000	—	—	—	—	4,5	4,5	9	II
Serblin	Chevron-Ford 2000	—	—	3	5,4	—	—	8,4	II

seguono altri 33 piloti con punteggi inferiori



STEWART scrive di FITTIPALDI:

Come si sa, Jackie Stewart scrive quest'anno in esclusiva per il quotidiano inglese « DAILY EXPRESS » i suoi articoli, sempre interessanti, per lo più riguardanti le corse cui partecipa. Ma a volte trattano anche argomenti diversi. E' il caso di uno dei più recenti, che riporta i giudizi del campione del mondo sul pilota che gli sta « rubando la corona » cioè Emerson Fittipaldi.

non ha il SORPASSO - facile

Stewart esordisce dicendo che secondo lui nel mondo dei grandi premi non c'è mai stato un fiorire di « nuovi talenti » come ora. « Non necessariamente talenti giovani — dice — però senz'altro nuovi e appassionanti. E' anche un fatto assoluto che il nuovo gruppo, formato da quelli che io definisco i Giovani Leoni, è il più forte che ci sia mai stato nella storia dello sport automobilistico. In passato saltava fuori ogni tanto un conduttore che brillava in mezzo agli altri, e raggiungeva le alte vette, però lo sport motoristico non era mai stato influenzato "in massa" come accade oggi, con piloti che minacciano i divi ormai stabiliti.

« Prendiamo Emerson Fittipaldi, il ventisettenne "Principe Nero" di San Paolo del Brasile. Corre da soli quattro anni, ma per conto mio è quello con la mentalità più giusta, fra le nuove leve. Pieno di buon senso, ha dimostrato il suo grande talento passando dalle altre formule, infatti è salito rapidamente dalla F. 4, 3 e 2 alla F. 1. All'inizio dell'anno ho pronosticato che Emerson, durante il 1972, avrebbe vinto per lo meno tre grandi premi di campionato — molti, in una sola stagione — e così è stato. Sono certo che ha le doti necessarie per ottenere il titolo, quest'anno, e probabilmente anche l'anno prossimo.

« Si deve naturalmente aggiungere, al suo talento e alla sua intelligenza, l' "ingrediente" rappresentato da Chapman e dalla Lotus, che ha costruito la John Player Special. In passato Chapman ha sempre costruito vetture che hanno ottenuto grandi successi. In certi casi non erano le più sicure, né le più forti dello schieramento, però certamente sempre le più veloci. Secondo me, la vettura di Fittipaldi è senza dubbio la più veloce e la più sofisticata, fra quelle che scendono sui circuiti dei Grandi Premi. Mentre, con sempre crescente fiducia, Chapman rivela il vero, grande talen-

Il difetto del PRINCIPE NERO



è per ora un vantaggio

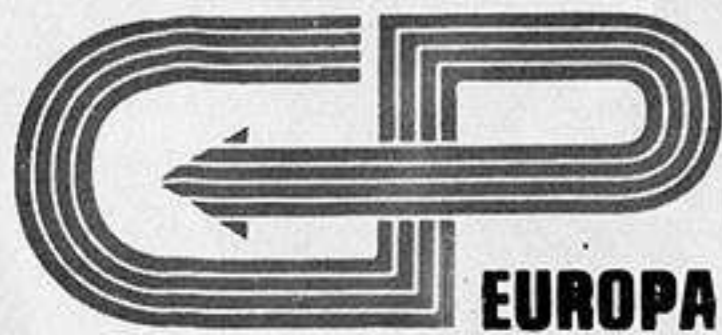
to del suo pilota, sta facendo un serio sforzo per superare la fama passata di scarsa sicurezza della vettura e per fornire a Emerson una macchina che resista fino al termine della gara.

« Del resto, quest'anno abbiamo visto che Chapman ha raggiunto un notevole record di sicurezza meccanica. Ne concludo che Fittipaldi, grazie al magnifico equilibrio con cui affronta la vita, è la vera grande minaccia al mio titolo.

« Ha però tuttora una pecca: impiega troppo tempo nel superare un altro concorrente. La sua debolezza nel superare e la sua incapacità — in questo momento — di spingere al momento giusto, sono però, a mio parere, più un vantaggio che uno svantaggio, in questa fase della sua carriera. Si può sempre imparare a superare qualcuno, ma non sempre si può tornare indietro dal guard-rail, se si tenta di passare al momento sbagliato. Emerson si sente più a suo agio quando riesce a portarsi avanti nelle prime fasi, dando poi il ritmo alla gara, nello stile di Jim Clark, come ha fatto sia in Spagna, sia in Belgio.

« E' questo uno dei motivi per cui stimo tanto Emerson: ha la maturità necessaria per non agire sventatamente. Sa benissimo di avere un bel numero di anni davanti a sé e sa perfettamente — come tanti altri giovani piloti — che col tempo imparerà quando è il momento di superare e quando è il momento di non farlo.

« Per ora prende tempo — forse un po' troppo — però questa è l'unica critica che posso rivolgere alla sua guida. Nel pilotare una vettura è implicito assai più che sterzare e tenere il piede sull'acceleratore. In questo momento, è Fittipaldi, più di qualsiasi altro, a mettere in luce un maggior numero di quelle doti "in più". Prima del G. P. d'Inghilterra, avevo pronosticato che la vittoria sarebbe stata sua. »

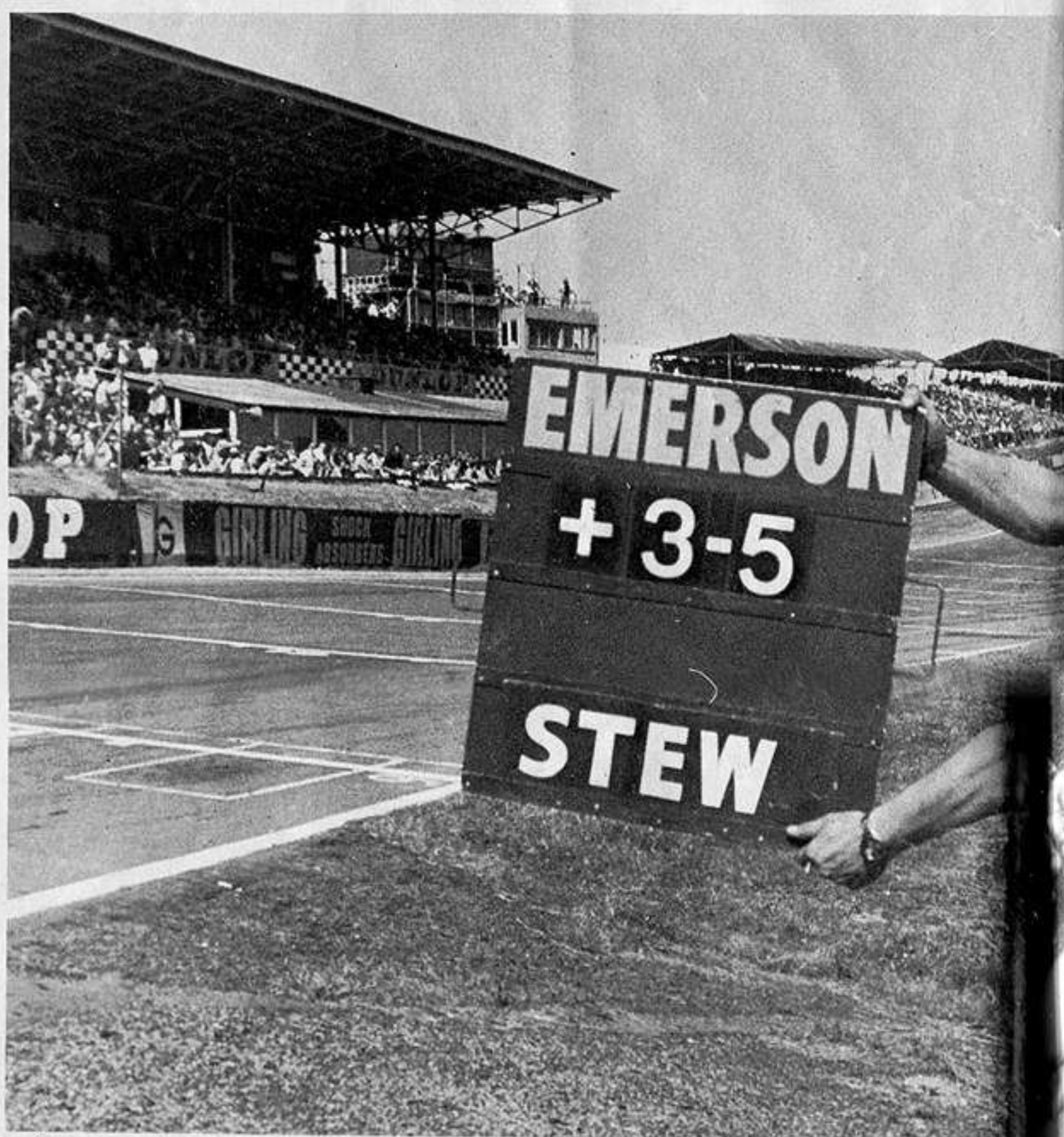


CONTINUAZIONE

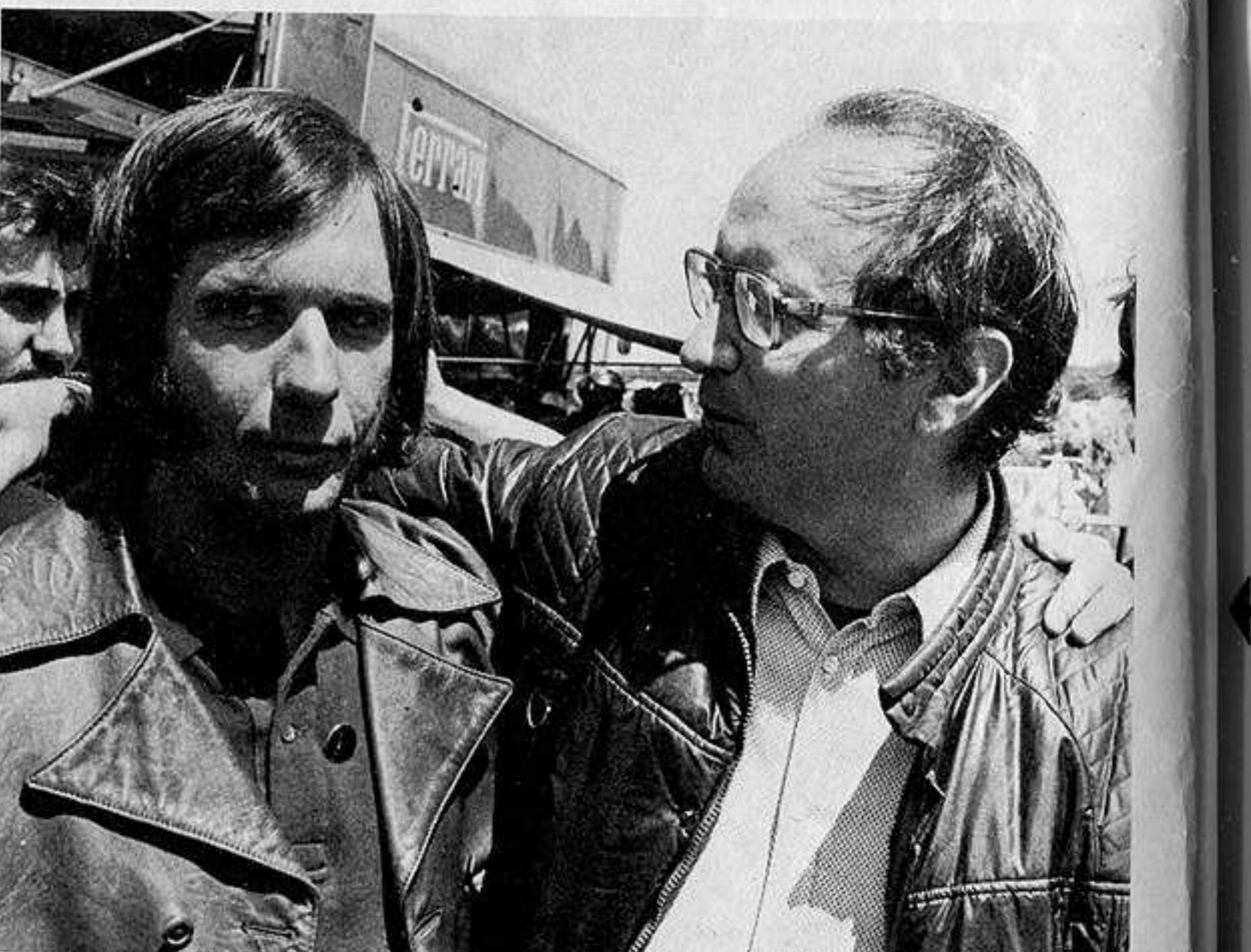
Ecco dove appariva superiore la Ferrari a Brands Hatch. In curva Fittipaldi si faceva sotto, ma appena il tratto diventava più veloce la 312 P si allungava davanti come un elastico. Lo vedete benissimo Ickx (qui a destra) staccarsi dalla Lotus di Fittipaldi (Foto LINI)



« Il principe nero » ha definito Stewart il suo grande rivale e forse successore come campione del mondo alla fine della stagione, Emerson Fittipaldi. Bisogna dare atto allo scozzese di aver visto giusto fin da Jarama, quando ebbe a pronosticare il brasiliano come suo successore. Ecco Jackie sembrar quasi alludere alla sua quasi impossibilità di annullare il distacco nel finale di Brands Hatch, come segnalano i meccanici della Lotus. (Per la cronaca



quella foto a sinistra è stata scattata dopo l'incidente occorso nelle prove al campione del mondo scozzese: lui sta segnalando a Cevert che non c'è niente di grave e rientrerà al box a piedi)



La bottiglia di champagne non voleva stapparsi sul terrazzino della direzione corsa di Brands Hatch, poi però Emerson ci è riuscito e ha inaffiato tutti, moglie e Chapman compresi



La promessa di Jackie

● STEWART dopo l'arrivo si disseta con una bottiglia di acqua minerale e dice rivolto a Tyrrell: « Niente da fare oggi contro la Ferrari e la Lotus, mi rifarò al Nurburgring ».

● Con quanti LITRI sono partite le F.1 al G.P. di Gran Bretagna? Ecco: Tecno-Martini 200, Matra 190, BRM 200, Ferrari 220, Ford (tutti gli altri) 175-180 litri.

● BELTOISE la sera prima della gara ha fatto le bizzesse. Ha voluto per forza che gli cambiassero il motore alla sua BRM, cosa che i meccanici hanno fatto ma di mala voglia perché, a giudizio di tutti, non era necessario.

● Un meccanico della McLAREN, spiegava che Hulme è ancora sotto choc per l'incidente al Can Am di Road Atlanta, dove è volato in aria, ed è ricaduto con la testa per terra sotto la macchina rovesciata, prendendo una gran botta.

● Per arrivare ai boxes di BRANDS HATCH, che sono giudicati da tutte le squadre inadatti, le F.1 devono passare sotto un ponticello dove sopra passa la pista. Tutte toccano per terra e per ovviare all'inconveniente molte F.1 arrivano ai box nonostante il caldo sole con le gomme da pioggia, che le tengono di qualche millimetro più alte.

● Nelle prove di giovedì, nell'intervallo fra la prima e la seconda manche, GIANFRANCO PEDERZANI ha fatto cambiare i rapporti alla Tecno-Martini. Dirà poi Nanni: « Molto bene, indovinato tutto, la macchina ha migliorato molto ».



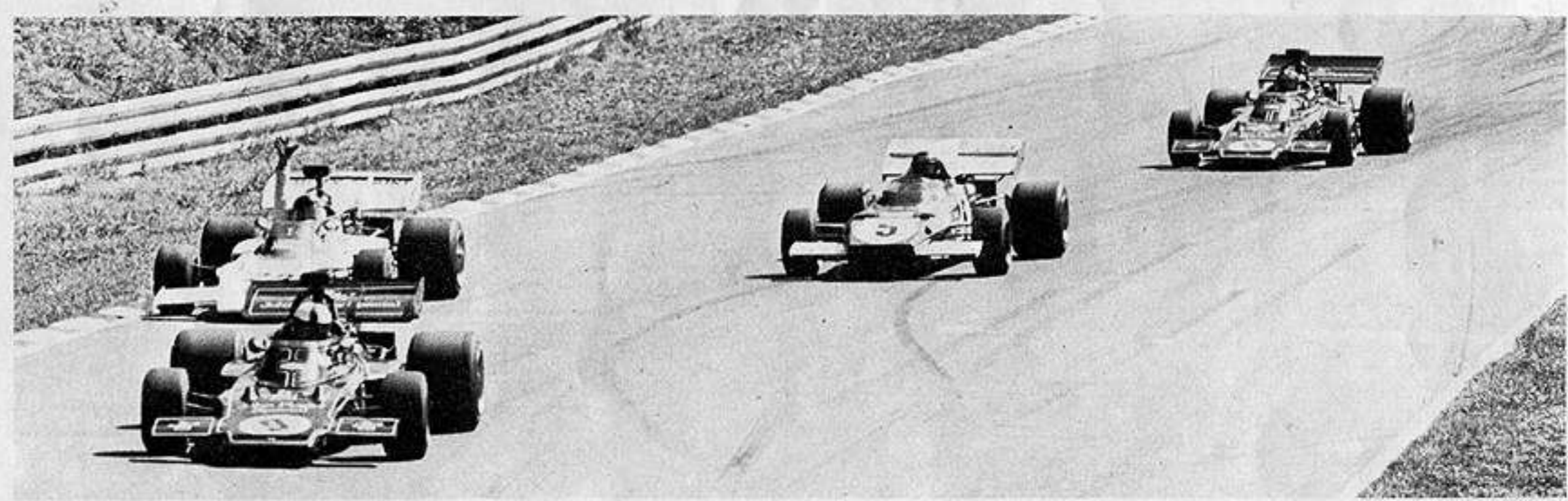
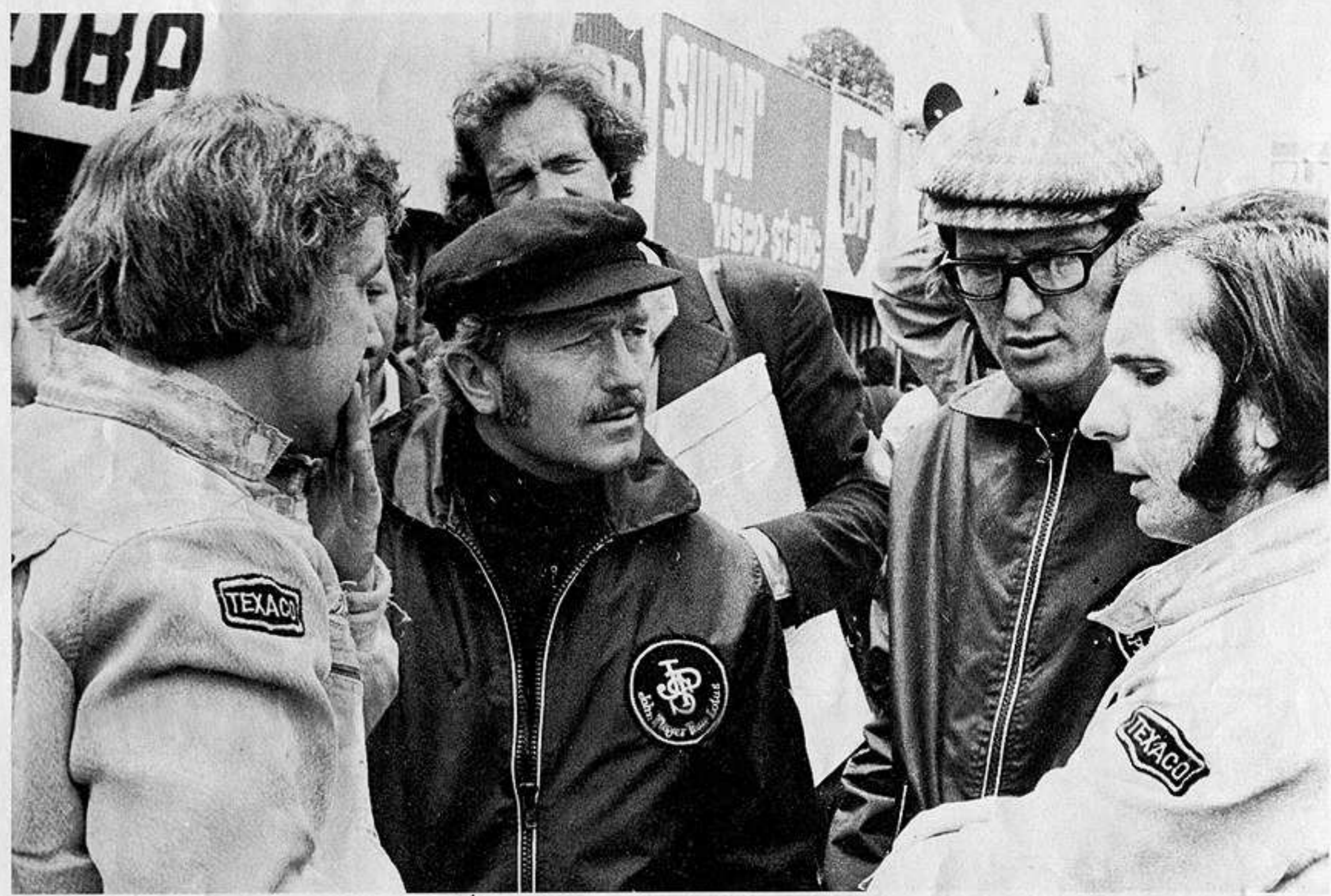
● Cevert ha ancora il polso sinistro fasciato, a ricordo dell'incidente avuto con la nuova Tyrrell 005 a Clermont-Ferrand. Ora non mi fa più male — dice Francois — adesso la guida lui» aggiunge additando Stewart. Infatti pochi minuti dopo, la 005 fa il miglior tempo, ma usciva di pista come a Clermont Ferrand.



Fittipaldi è molto serio e racconta qualcosa a Chapman, mentre Dave Walker si tiene preoccupato e imbarazzato una mano sulla bocca (foto a destra). Forse Emerson sta parlando di quando, nel momento più delicato nel G.P. d'Inghilterra, il suo compagno di squadra lo ha tenuto dietro per due giri mentre tallonava Ickx? (foto sotto). L'ex rivelazione della Formula 3 inglese, quest'anno non ha mantenuto le promesse, come Chapman sperava. Però, a differenza di quanto avviene in Italia, dove un nostro pilota fa presto a essere messo a piedi sulla base di un solo risultato di gara, nelle squadre inglesi anche un non tenero

La protesta di EMERSON

Chapman lascia al pilota scoraggiato il diritto di correre fino alla conclusione della stagione, secondo il contratto, per dargli modo di dimostrare le sue possibilità. E' stato il caso di Miles negli anni passati (a proposito: lo abbiamo visto nei box di Brands Hatch seguire nostalgico le prodezze dei colleghi coi quali ora non si cimenta più); è ora il caso di Dave Walker che il suo mondiale '72 con la Lotus lo porterà a conclusione anche se non ha brillato. L'unica giustificazione che egli adduce è nel fatto che Chapman non lo utilizza per i collaudi della macchina e quindi lui si trova a disagio perché usa la JPS solo in gara



● Prime prove di giovedì, la Ferrari di MERZARIO perde un baffo anteriore. Il pilota non se ne accorge, sente la macchina molto sottosterzante e si ferma ai box dove, appena i meccanici se ne accorgono, gli cambiano tutto il musetto.

● «Si sentiva un leggero TIC TIC» dice Nanni dopo le prime prove di sabato «ed abbiamo deciso di cambiare il motore. Peccato aggiunge aveva fatto un ottimo 1'25"1 e potevo migliorare, penso che sia una valvola...»



Merzario e Nanni Galli prima del via a Brands Hatch. I due formu-
listi Ferrari dell'ultima ora sono molto amici e, nonostante tutto,
erano entrambi felici della possibilità avuta da ciascuno di loro

Stewart contro B. Hatch (e gli inglesi lo accusano)

Il cattivo ambasciatore

BRANDS HATCH - Il mattino del GP d'Inghilterra è apparso sul «Daily Express» un articolo in cui Jackie Stewart definiva il circuito di Brands Hatch il peggiore d'Europa. C'era chi ribatteva che lo scozzese stia diventando il peggiore ambasciatore che le competizioni abbiano mai avuto e che i piloti conoscono benissimo le condizioni di Brands Hatch e potevano dunque fare annullare la propria iscrizione. Fra i due estremi, c'è un equilibrato realismo: per esempio Tim Schenken asserisce che il completo rifacimento della superficie è necessario, non soltanto auspicabile. Inoltre la gente informata sa che il ritardo nel costruire i nuovi boxes dipende dal locale necessario permesso, che tarda ad arrivare (la burocrazia è uguale ovunque). Per di più la GPDA ha ammesso che i proprietari del circuito hanno collaborato più di molti altri in Europa, soprattutto apportando modifiche il primo giorno delle prove. La forcella è stata il punto più infelice. Dopo le prove si è in parte rifatta la superficie, ma restava da vedere se, in una sola notte, avrebbe potuto sistemarsi per poter resistere al passaggio delle vetture in gara (tanto più che per prime hanno gareggiato turismo pesante, come la Camaro). In ogni modo, per attutire le dichiarazioni di Stewart, ufficialmente la GPDA ha detto che è un peccato che altri circuiti, quello di Clermont per esempio, non abbiano collaborato quanto hanno fatto a Brands Hatch...

d. h.

Il signore che vedete abbracciato con Fittipaldi è il conte Cookie Zanon il delegato volante (mecenate) della C.S.A.I. che è oggi il dirigente italiano nel mondo dello sport automobilistico. E non diciamo questo solo per fargli piacere visto che ha il figlio che è un attentissimo lettore di AUTOSPRINT



CONTINUAZIONE



Il corteggiatissimo

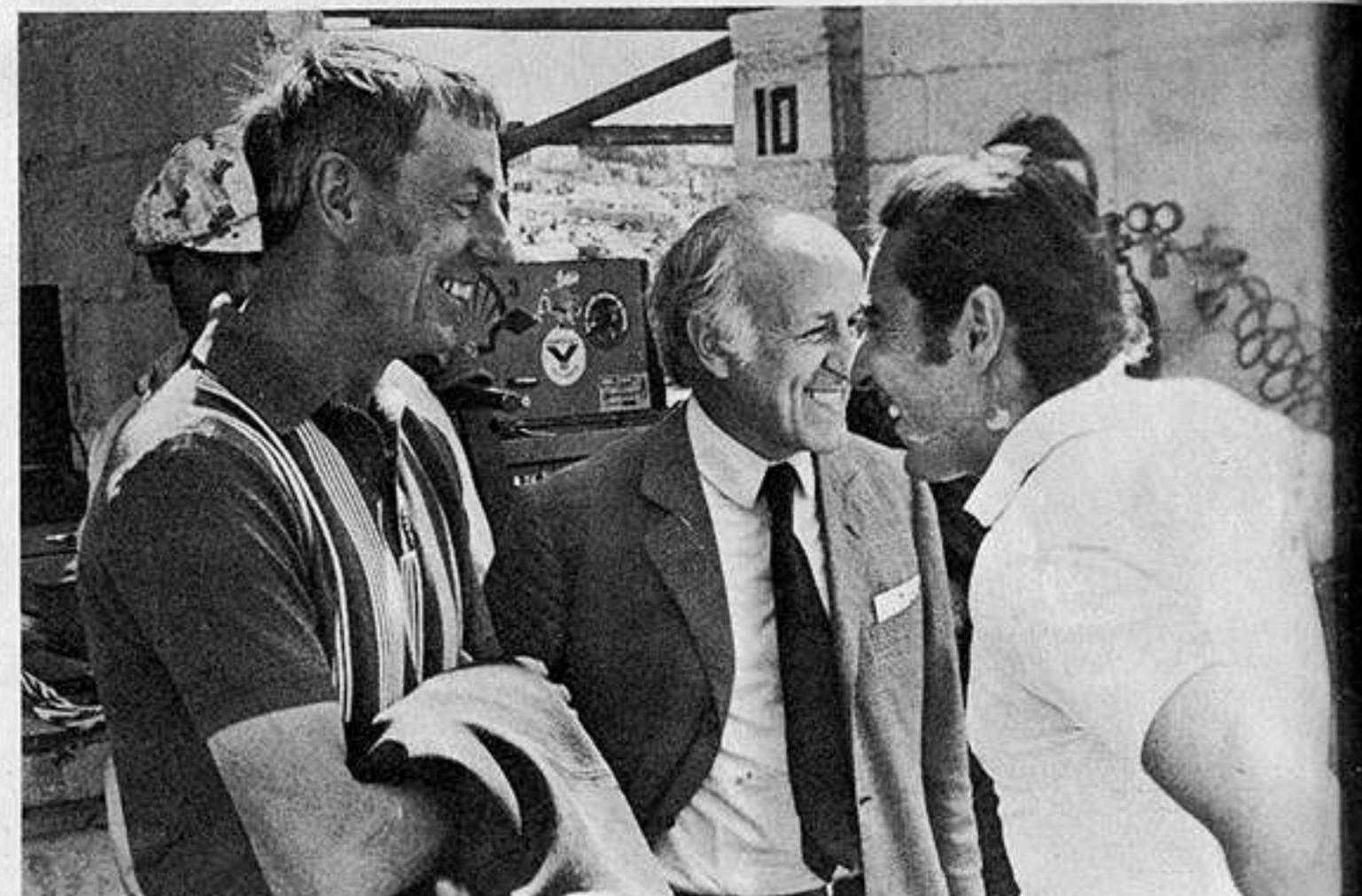
Ron Tauranac è uno degli ultimi esponenti della così detta genia dei « pratici » che hanno avuto nei tempi andati la massima espressione nel progettista Alfa-Lancia-Ferrari, l'indimenticabile comm. Jano. Tauranac è meno geniale, perché fin'ora non ha realizzato nulla di rivoluzionario, ma solo ha saputo mettere insieme le cose migliori che la pratica motoristica gli ha fatto imparare. E magari ha messo a posto delle realizzazioni nate a tavolino da bravissimi ingegneri con tanto di laurea. E da come tratta con loro si vede bene che i suoi colleghi laureati lo giudicano senza riserve mentali. Ecco per esempio Tauranac (sopra) con Bailey, il progettista della Politoys, la macchina di Williams, che Ron contribuisce a mettere a punto. Sotto è con Derek Gardner il tecnico della Tyrrell che ha appena realizzato la formidabile 005 per Stewart



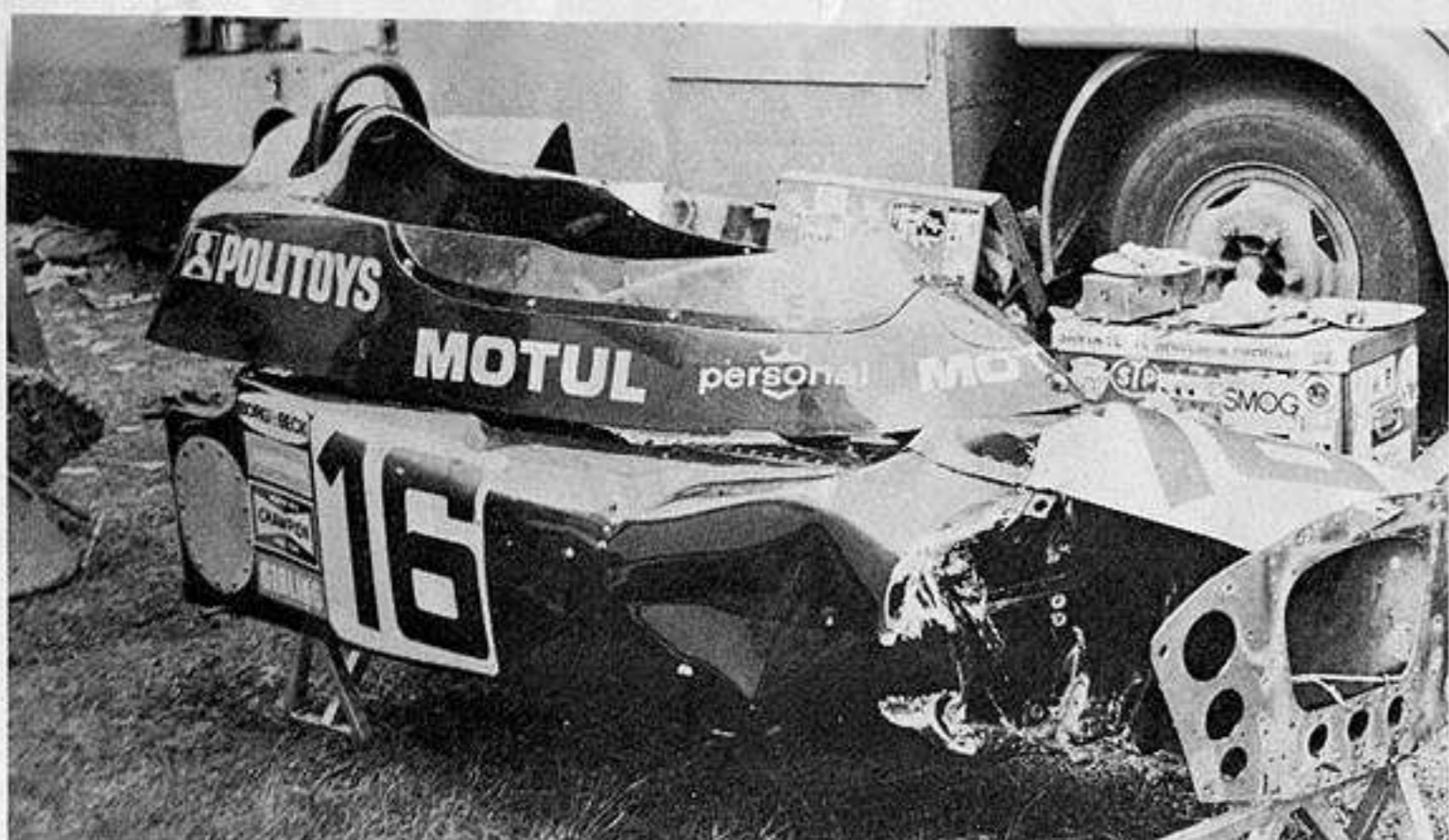
Ron Tauranac è ripartito per l'Australia ma tornerà. Il suo accordo con la Martini per la Tecno non è così limitato come si pensava a quell'intervento speciale a Bologna che ha fruttato il miglioramento delle sospensioni posteriori e anche dell'assetto della vettura con l'alettone spostato più indietro. Mister Ron comunque è molto alla moda se trova come i piloti giovani, ammiratrici come questa disposta a scarrozzarlo in moto. A meno che non sia una hostess della Martini!



Avete letto la notizia anticipata la scorsa settimana della telefonata che riceverono alla Tecno dall'ufficio tecnico della Ferrari, da dove chiedevano di Tauranac? Ecco il « mago » australiano che conferma questo contatto. Lo vedete (in questa foto sotto) a Brands Hatch con l'ing. Colombo e il direttore sportivo svizzero della Ferrari. A destra: mr. Ron col « protettore » David York e (a sinistra nella foto) il conte Gregorio Rossi della Martini che l'ha ingaggiato per la Tecno-MARTINI



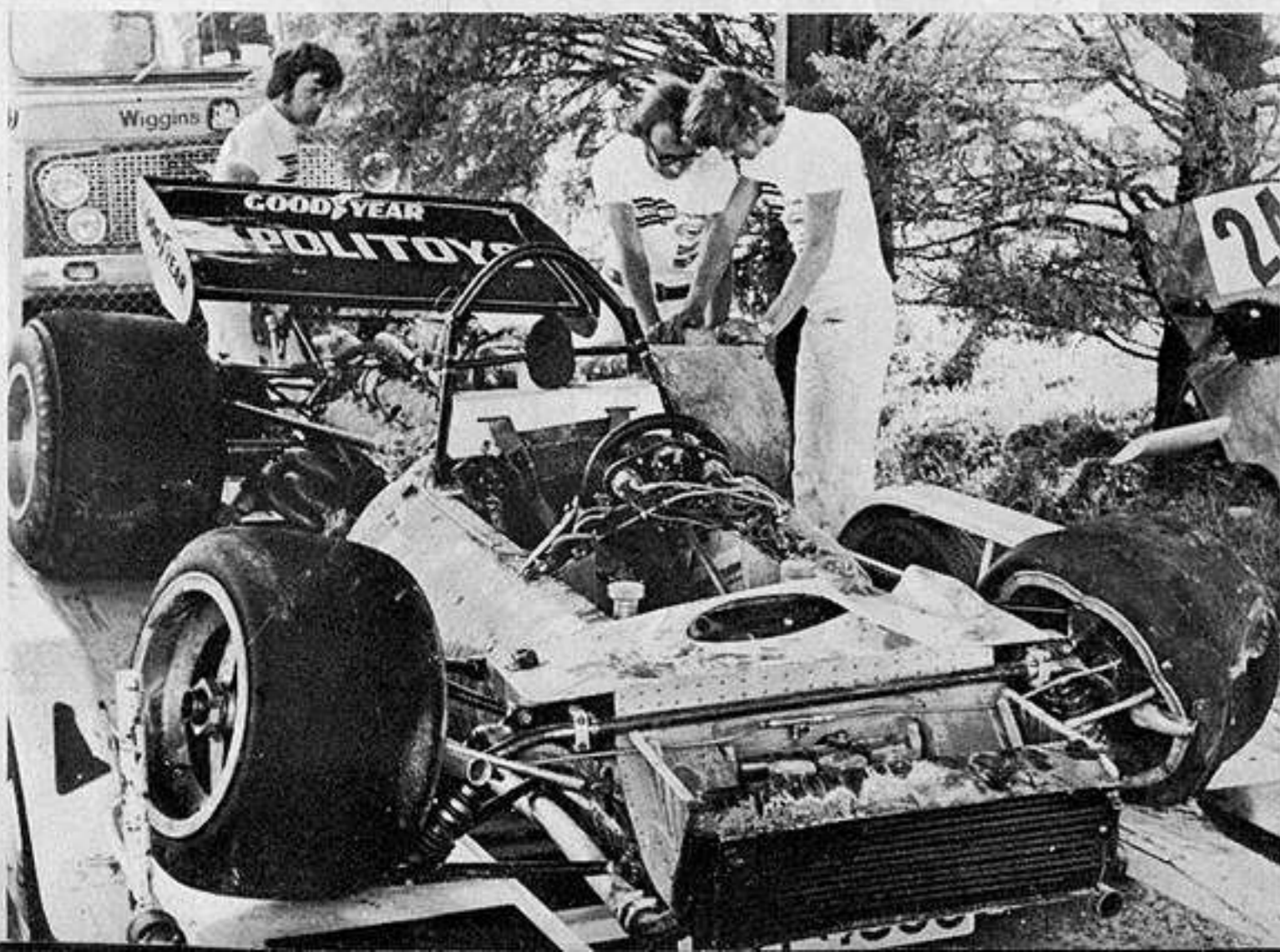
John Wyer, il « consulente » Gulf, non è mancato all'appuntamento del G.P. inglese. Impeccabilmente vestito, sembrava uno spettatore da derby ippico. Pare abbia scommesso anche lui al totalizzatore-piloti. Ma non ha voluto dire su chi



Frank Williams, che è stato pilota, sa che chi corre in macchina ha bisogno di sostenersi fisicamente. E le diete non contano. Ecco il sandwich gigante che ha preparato personalmente per Carlos Pace in Inghilterra

PESCAROLO sfida... CLAY

C'è un concorrente... per Regazzoni: è il francese Henri Pescarolo. Nell'ultimo mese ha distrutto tre macchine, una F. 2, a Rouen, e due Formula 1 (Politoys): la « vecchia » tipo March a Clermont Ferrand e la nuova F.X 3 (sotto) a Brands Hatch. Ha detto « Pesca » di quest'ultimo incidente: « Che paura mi sono preso! si è rotto l'attacco del motore al telaio, e sono uscito di pista distruggendo la nuova Politoys. Fortunatamente non mi sono fatto nulla! »



Il tifoso ferrarista più giovane di Brands Hatch

Il « perchè » di ANDREA

● Ha detto DE ADAMICH, ritornato ai box dopo la sua uscita di strada al quarto giro: « Avevo sbagliato una curva e Walker mi era passato davanti. Non avevo nessun problema, stavo rimontando e lo avrei ripassato sia lui che altri. Quando ad una curva, nella parte dietro il percorso, a Walker si è spento il motore. Il pilota non ha alzato il braccio e io, per evitarlo, ho fatto uno scarto che mi ha mandato a sbattere con una ruota contro il guardrail. Per me la corsa era finita anche troppo presto. E' stato un vero peccato perché, dopo due giorni che la macchina non "rendeva", finalmente in gara dopo alcune regolazioni fatte in mattinata andava benissimo. »



Gli autodromi come... il Vietnam. Ma i bazooka in questo caso servono solo, per fortuna, a fotografare le prodezze dei piloti



La danza in corsa di STEWART e quella (erotica) di HILL

LONDRA - Il G.P. d'Europa — d'Inghilterra — John Player aveva proprio tutto della vera classica continentale. Il tempo, molto poco inglese, è stato di aiuto. Le prove per il team Surtees sono andate bene e aspettavamo la corsa con un certo ottimismo... avete però indovinato, i risultati sono stati un poco diversi.

John Surtees ed io avevamo passato una mattina a provare per la Firestone sul circuito corto di Brands Hatch, ma in effetti non ci è servito a molto, dato che la maggioranza dei problemi salta fuori sul circuito lungo. Ronnie Peterson ci è andato con la piccola March derivata dalla F. 2 ed è sgusciato in mezzo alle Formula Ford, durante una sessione pubblica, con l'incredibile tempo di 43"4 sul giro; però, arrivati alle prove ufficiali sul circuito lungo, il giovedì, c'erano ancora alcuni problemi.

Detto questo, bisogna aggiungere che la Surtees pare andare bene sulle famose gobbe di Brands Hatch e la volta precedente, alla Corsa dei Campioni, avevamo fatto una buona gara, con Mike secondo e io quinto. Quando sono iniziate le prove, giovedì, abbiamo provveduto ai soliti lavoretti richiesti dal circuito, soprattutto modifiche alle sospensioni per evitare che le vetture striscino sul terreno. Dopo abbiamo girato.

Al termine della giornata la mia Surtees Flame Out aveva segnato il quinto miglior tempo nel gruppo di oltre due dozzine di macchine, sotto il vecchio record sul giro di 1'23"8. Senza che ci fosse un motivo concreto, non sono riuscito a ripetere questo tempo il venerdì ma, in effetti, quasi tutti sono stati più lenti. Forse era

colpa della temperatura, più calda, o forse la gara di F. 5000 del giovedì pomeriggio, aveva sporcato la pista.

In genere quasi tutti i piloti si lamentano per le «gibbosità» di Brands Hatch, ma durante una riunione della GPDA, il giovedì, qualcuno ha fatto notare che il cordolo all'esterno del South Bank non era abbastanza largo, sicché le vetture finivano con le ruote sul terriccio uscendo dalla curva e lanciavano pietrisco e sporcizia in pista, fatto che provocava forature. Poiché nessuno voleva una ripetizione delle forature del G.P. di Francia, ne abbiamo parlato con la gente del circuito e al nostro arrivo, il venerdì mattina, c'era un cordolo nuovo. Proprio un bel lavoro!

Come al solito, uno dei compiti, durante le prove, consisteva nel valutare i diversi tipi di pneumatici che la Firestone ci aveva fornito e nel decidere quali fossero i migliori per quella particolare corsa. Quanto era stato giudicato il meglio per il G.P. di Francia, non lo sarebbe necessariamente stato per Brands Hatch, e quanto aveva dato ottimi risultati alla Corsa dei Campioni in marzo, con temperatura fresca, non avrebbe necessariamente fatto altrettanto sullo stesso circuito, al bollente sole di luglio. Abbiamo scelto i pneumatici che preferivamo e il sabato mattina ho partecipato a una sessione non ufficiale di prove, coi serbatoi pieni. La vettura andava in modo veramente fantastico.

Lo schieramento era a due per due e io mi sono trovato in terza fila, con Beltoise che ha fatto una partenza stupenda, appena si è abbassata la bandiera, precipitandosi all'inseguimento di Ickx e di Fittipaldi, mentre a nostra volta Revson (McLaren) Stewart ed io li rincorrevamo. Non so che cosa avesse la vettura di Stewart, nei primi giri, ma da dove mi trovavo io, cioè vicinissimo, mi sembrava addirittura pericolosa. Slittava qua e là e mi faceva sorridere, perché Jackie si lamenta sempre che Peterson ha una guida troppo spericolata, nei primi giri di un grande premio!

Al terzo giro Revson ha avuto qualche noia al South Bank, perdendo abbastanza velocità perché Stewart s'infilasse avanti sul lungo rettilineo. Due tornate più tardi la Tyrrell ha superato Beltoise, alla Hawthorn Bend, per cui il duro lavoro era servito. La pista stava già diventando molto, molto scivolosa in un paio di punti: alla Druids la superficie si era addirittura rotta e se si arrivava larghi, in traiettoria, si finiva sulla ghiaia oleosa e gommosa, privi quindi di aderenza. Beltoise ci è arrivato sopra, mentre Revson ed io eravamo passati, ma poi alcuni giri più tardi è toccato a me e, mentre armeggiavo, Beltoise è ripassato. Insomma, un bel duello.

Dopo circa venti giri la BRM di Beltoise ha cominciato ad avere problemi nella selezione delle marce e il francese non ha più dato fastidio. Continuavo a vedere Revson e i segnali dal mio box mi dicevano che era in vantaggio di 4", per cui mi sono dedicato all'inseguimento e piano piano, in circa trenta giri, ho diminuito il distacco facendolo scendere a 1" e mezzo. Davanti alla McLaren vedevo la tipica coda bianca di una Ferrari. Deve essere Ickx, mi dicevo, quindi abbiamo proprio riguadagnato. (Schenken era invece in errore: era la Ferrari di Merzario, che poco prima si era fermata al box ed era stata doppiata, d'altro canto nella tensione del momento succede di capire a rovescio!).

L'orgasmo suscitato dalla Ferrari, là davanti, e il fatto che i se-

gnali dal box adesso mi dicevano che ero quarto, con Revson che mi precedeva di poco al terzo posto (il che significava che qualcuno doveva essersi ritirato, Ickx infatti) mi hanno spronato ulteriormente. Sui tratti più lenti e più accidentati, ora che il carico del carburante era diminuito, diventava sempre più difficile restare in traiettoria e, a suo tempo, ho affrontato la Druids troppo stretto e sono finito all'esterno. Il fatto in sé non aveva importanza, bastava diminuire la potenza e scivolare attorno alla curva, ma la mia pompa meccanica del carburante dava pressione sufficiente soltanto perché il motore salisse a oltre 5000 giri al minuto. I giri sono scesi sotto i 5000 e il motore si è spento.

Ho allora azionato la pompa elettrica, ma quando la pressione è stata sufficiente per riavviare il motore ero arrivato a motore spento fino a Bottom Bend e tanto Cévert che Peterson erano passati. A suo tempo sono ripartito, ora al sesto posto, ma, credetelo o meno, pochi giri più tardi, alla medesima curva, la storia si è ripetuta! Ho rifatto tutta la traiettoria con la pompa elettrica, ma questa volta mi sono fermato completamente per alcuni momenti, sull'erba, e quando sono ripartito i segnali dal box mi hanno detto che ero ormai nono, perché erano passati Denny, Amon e Merzario.

Il nono posto è diventato l'ottavo, quando Cévert ha fatto un testa-coda a Paddock Bend, proprio come poco prima aveva fatto Hill e come avrebbero poi fatto Ronnie all'ultimo giro (anche lì la traiettoria esterna era traditrice e scivolosa) però dopo altri sei giri c'era qualcosa di molto strano nella parte posteriore della Surtees, che non era più maneggevole, sicché sono andato al box. Si stava staccando un supporto d'acciaio sotto la scatola del cambio, che serve per reggere uno dei bracci della sospensione, per cui abbiamo rinunciato.

Il week-end del G.P. d'Inghilterra presenta sempre molta attività. La sera dopo la gara c'è la tradizionale festa di Graham Hill, nella sua bellissima casa del quindicesimo secolo, nella contea di Kent. Come al solito Graham era l'attrazione numero uno e la sua danza erotica sarebbe proibita, in qualsiasi locale londinese di striptease! La domenica Les Leston organizza sempre la partita di cricket di beneficenza fra i piloti e la squadra di lord Brabourne e anche quest'anno l'incasso è stato notevole.

Della partita di cricket dirò soltanto che Charles Lucas, membro della squadra nostra avversaria, merita la definizione di «Bev Bond del cricket». Quando lo avevo di fronte ero talmente spaventato che avrei dato qualsiasi cosa per essere altrove, per esempio in mezzo a un gruppetto in scia, a oltre duecento orari, a Monza, oppure in testa a superare il Flugplatz al Nurburgring! Detto questo, non so esattamente chi abbia vinto il match!

Recentemente una mia altra attività non in corsa è consistita nel fare l'osservatore su un aereo, durante la gara di consumo (vedere due numeri scorsi di Autosprint) fra due vetture e due aerei, da Biggin Hill a Edinburgo e ritorno. Il tizio che pilota l'aereo su cui ero io aveva tenuto tanto bassa la quantità di carburante che l'apparecchio aveva ritorni di fiamma, fatto che non mi entusiasmava troppo, comunque è stata una gara serrata, con vittoria delle vetture per pochissimo consumo in meno (circa cinque litri).

Tim Schenken

Nel fotocolor a sinistra: Mike HAILWOOD ha trovato a IMOLA avversari pari a Emerson Fittipaldi in F. 2 (che si intravede alle spalle della Surtees TS 10 a Rouen). Il brasiliano fino a settembre non correrà più con la LOTUS F. 2. Sono rimasti senza motori nel team e il ritorno è rimandato all'omologazione del motore della Healey spider, nato Lotus



Una gomma stava per tradire «FITTI»

LONDRA - Dopo il grande premio Emerson Fittipaldi ha cercato scampo da un'orda di fans brasiliani (e altri) nella zona di rappresentanza della Players, poi nel furgone della Texaco, dove ha guardato un replay della corsa alla TV. In seguito è andato a una festa privata, in un vicino albergo. L'indomani soltanto siamo, dunque, riusciti a carpirgli qualche impressione... a una partita di cricket (della quale scriviamo sotto). Prima di tutto, si è dichiarato molto felice che la «defezione» della Tyrrell 005 gli abbia permesso di partire dal punto migliore, all'esterno della prima fila dello schieramento, anziché da quello peggiore, all'interno della seconda fila.

Emerson riteneva che sarebbe stato in grado di sfidare Ickx sulla velocità, ogni volta in cui l'avesse voluto, ma non ha mai tentato di farlo, fin quando la Ferrari si è ritirata. Per via della Ferrari, tra parentesi, non si è reso conto del grande sforzo compiuto da Stewart, mentre cominciava l'ultimo quarto di gara. «Gli specchietti erano coperti d'olio, che veniva dalla vettura di Ickx — ha detto — per cui non vedevo Stewart». Inoltre, soltanto dopo la conclusione della gara Emerson si è reso conto che uno dei pneumatici della JPS si stava afflosciando. «Non ho avvertito alcun mutamento nello sterzo, ma già prima ero preoccupato che qualcosa potesse non essere perfettamente a posto». Era rassegnato a incappare in qualche guaio, quando ha ceduto il secondo posto a Stewart (sappiamo che il guaio non è successo!).

«E' stata di gran lunga la mia vittoria più sudata, fin'ora — ha detto Emerson — e non ne sono mai stato sicuro, finché non si è abbassata la bandiera».

La sosta al box più spettacolare è stata quella di Merzario. Hailwood si era appena fermato al box Surtees e qualcuno (poi si è saputo essere il fotoreporter Piccinini di Bologna spinto da un commissario proprio nel momento meno indicato!) si è spostato accanto alla vettura proprio mentre arrivava

Merzario a forte velocità, per la sosta al box della Ferrari. Merzario ha dunque dovuto frenare con tale violenza che le ruote anteriori si sono bloccate, nella strada del box. L'italiano ha anche avuto il tempo per agitare in aria il pugno! Va detto che tutti erano molto ammirati delle prestazioni di Merzario, prima della fermata ai box, mentre in seguito la sua guida un poco disordinata ha destato preoccupazioni. Comunque, è arrivato in fondo e in passato più di un pilota l'ha fatta franca continuando, una gara dopo l'altra, a guidare in quel modo. Altri meno. Speriamo che le pressioni del settore politico delle corse automobilistiche non diventino troppo esigenti, troppo in fretta...

● Non abbiamo più visto Williams, dopo la gara, ma presumibilmente lo «elastico» Frank tornerà a galla. In fin dei conti, ha superato smacchi peggiori. Da quanto si può capire, la Politoys aveva noie strutturali, fra motore e monoscocca, prima di urtare la barriera Arco. Frank non nasconde la sua speranza che Tauranac decida di non stabilirsi in Australia e che la sua offerta (una delle tante) verrà accettata dall'australiano. Sarebbe un bel binomio...

● Anche se è stato il favorito a vincere il grande premio, gli allibratori si sono detti soddisfatti di questa nuova iniziativa, quindi è probabile che li rivedremo sui circuiti in futuro, vada come vada. La scommessa media degli appassionati è stata di un poco meno di 200 lire.

● La spesa totale per l'organizzazione del grande premio è stata di oltre 150 milioni di lire, ma i proprietari, se non altro, erano contenti del pubblico e del guadagno ricavato. E' possibile, allora, che spendano tale guadagno per rifare la superficie della pista e per spianare qualche gobba? Anche se in fondo fa piacere vedere i piloti posti di fronte a un vero test, se non altro il fondo della pista dovrebbe restare sempre uguale lungo tutto il percorso, e non rappresentare un rischio.

Assenti i nostri piloti al cricket di beneficenza

LONDRA - L'indomani del G.P. d'Inghilterra molti fra i piloti hanno percorso qualche chilometro per partecipare all'annuale pomeriggio post-grande premio, i cui scopi sono sempre mondano-benefici. Eravamo tentati d'intitolare questo pezzetto «Mass entra nel team dei grandi premi», ma avrebbe tratto in inganno, perché il team in cui è entrato era quello di cricket, formato appunto di piloti di gran premi.

Non cercheremo di spiegare al lettore il gioco del cricket, ma chiunque sia stato in Inghilterra in estate avrà visto senza dubbio gruppi di uomini vestiti in bianco, sparsi per un campo, con l'aria più che altro di ciondolare non facendo nulla. A livello internazionale, invece, il cricket è uno sport da professionisti, con partite fra paesi britannici (non la Scozia) e l'Australia.

Non sappiamo esattamente come abbia fatto Mass per entrare nel team, d'altra parte c'era perfino il segretario della GPDA, Nick Syrett! Capitano era Jackie Stewart, la cui squadra comprendeva Hill, Walker, Amon, Gethin, Fittipaldi (!), Pescarolo (!), Charlton. (Dove eravate, Andrea, Nanni e Arturo?). Nell'interesse della beneficenza

za (il ricavato della giornata va alla McIndoe Burns Unit, alla quale molti piloti devono essere grati, e allo Springfield Boys Club, un circolo giovanile nei quartieri poveri londinesi, patrocinato dai piloti) lord Brabourne, aveva organizzato la squadra avversaria che comprendeva, fra l'altro, Charles Lucas e sir John Whitmore, un tempo asso delle gare turismo e ora produttore hippy, svizzero-americano, di film.

Ha vinto il team ospitante, risultato che pareva improbabile dato che gli arbitri erano Tyrrell, Chapman e Moss. Fra i migliori, nella squadra dei piloti, Nick Syrett, Schenken, Stewart, Gethin e Fittipaldi.

David Hodge