

AUTO
SPRINT
NT
mese

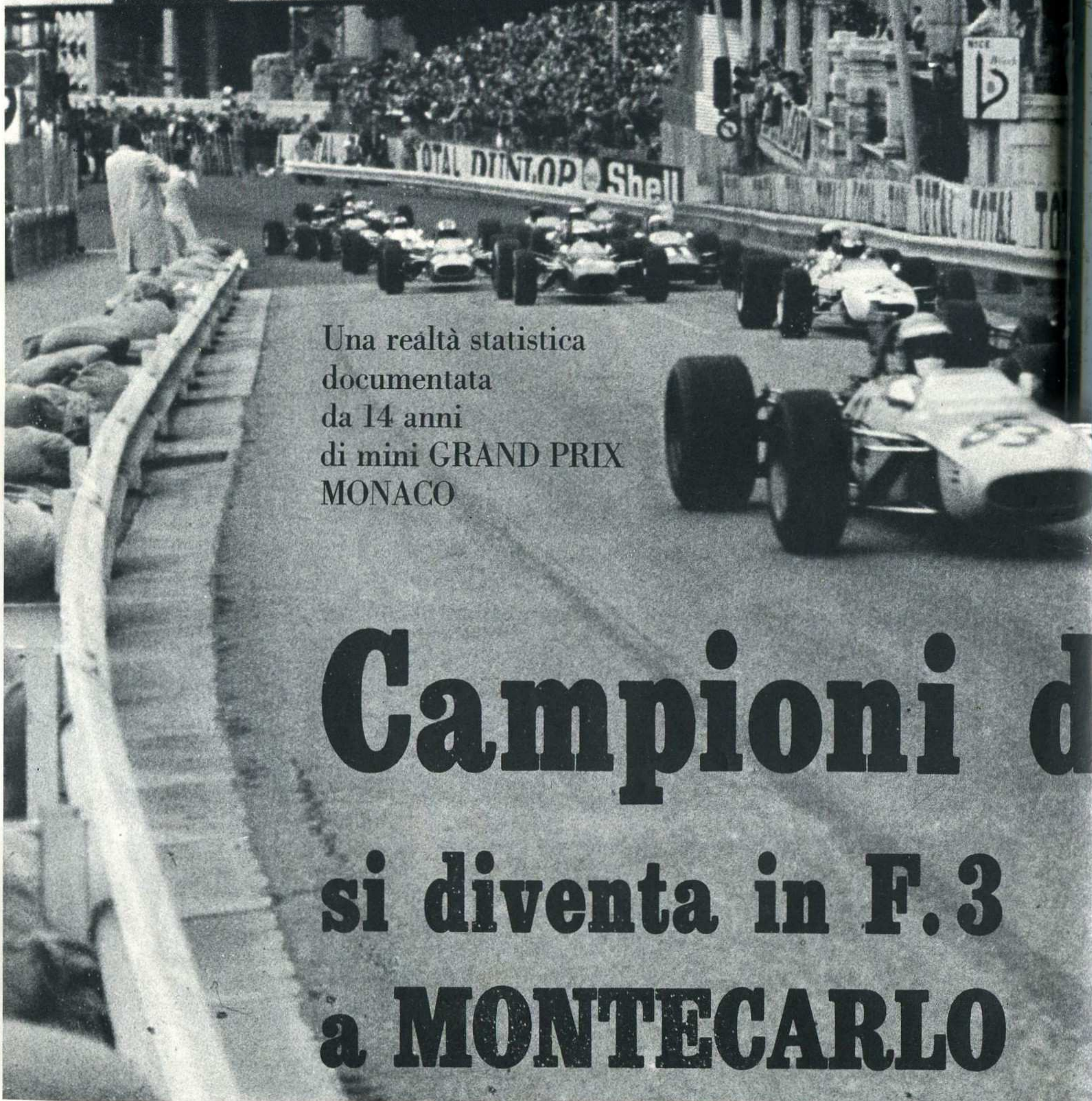
rapporto **SPRINT**



Shell

Una realtà statistica
documentata
da 14 anni
di mini GRAND PRIX
MONACO

Campioni d
si diventa in F.3
a MONTECARLO





el volante

Ogni anno a Montecarlo il sabato sera, la vigilia del Gran Premio, la ELF offre un party che ha come attrattiva principale la proiezione su tre schermi del film sulle imprese sportive delle sue auto e dei suoi piloti. Questi piloti, che si chiamano Stewart, Cevert, Depailler, Jabouille a cui si aggiungono numerosi altri legati per le formule minori e per i rallies, sono sempre presenti e, a seconda delle circostanze dell'annata, è uno in particolare ad assumere il ruolo di vedette.

Quest'anno, più che Stewart o Cevert non molto in luce per i problemi Tyrrell, il protagonista è stato Patric Depailler. Lo è stato perché il suo nome, anche se non appariva tra quelli dei protagonisti del G.P. dell'indomani, era appena stato scritto sull'Albo d'Oro del G.P. Monaco F.3.

« Questa corsa per me non è stata né più difficile né più combattuta di tante altre ma so che è molto importante che l'abbia vinta. Montecarlo di F. 3 ha assunto un prestigio grandissimo molto probabilmente senza neppure meritarlo; è un po' come Le Mans. Vincere queste corse dà molto più prestigio ed è molto più importante che vincerne altre magari più impegnative ».

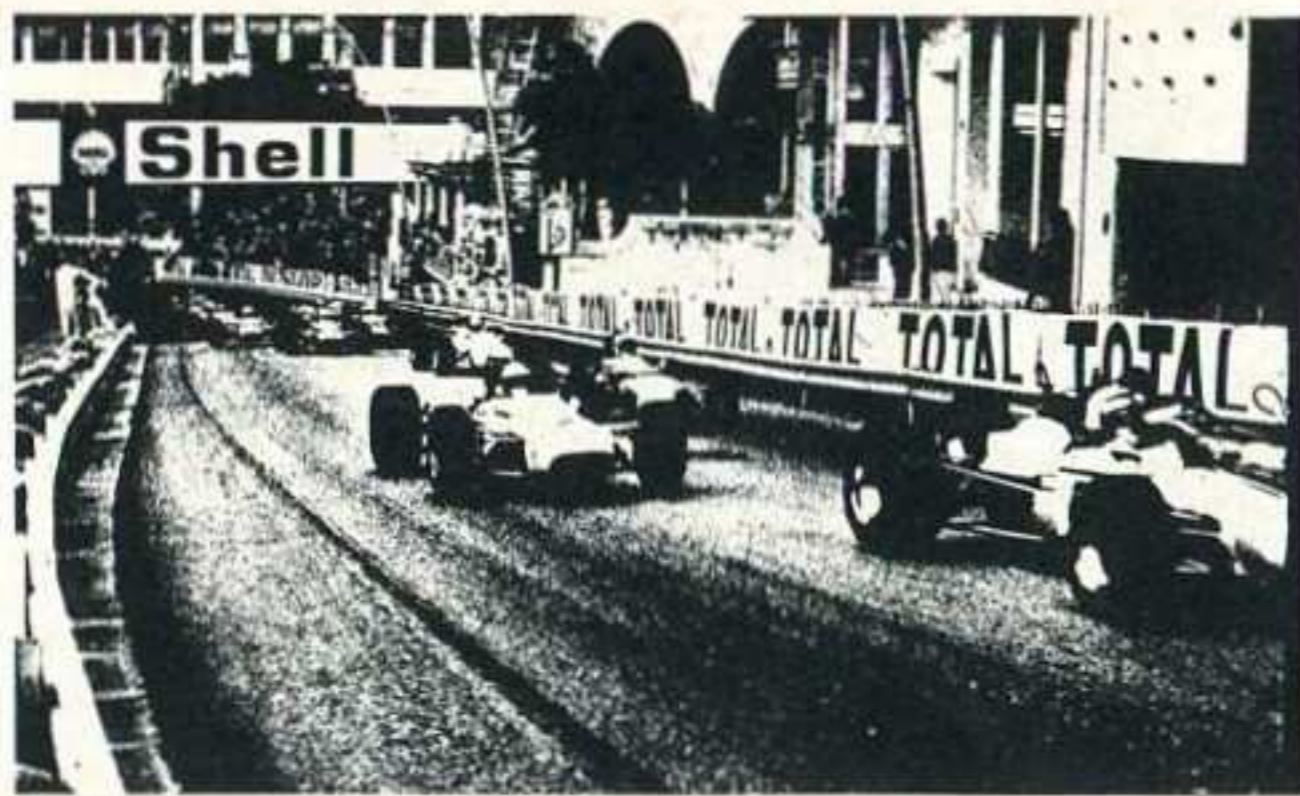
Bisogna conoscere Depailler per non fargli colpa di una dichiarazione come questa che, benché fondamentalmente sensata, pecca di eccessiva modestia. Bisognerebbe conoscerlo e sarebbe facile immaginare come gli brillavano gli occhi dalla gioia mentre ci diceva queste cose interrompendosi quasi ad ogni istante per stringere le mani dei tanti che si volevano complimentare con lui. Cer-

to non si può dargli torto per questa gioia perché con la vittoria a Montecarlo si è candidato più di quanto già lo fosse ad una carriera di F. 1.

Da dove è nato il mito di Montecarlo F. 3? Crediamo che bastino due fatti per spiegarlo: 12 dei piloti che hanno preso il via al Gran Premio mondiale di quest'anno avevano corso in passato il GP di F. 3. Il secondo è che al Montecarlo F. 3, anche se non tutti come vincitori, sono legati i nomi di Clark, Stewart, Rindt, Revson, Ickx, Beltoise, Pescarolo, Gethin, Courage, Bell, Peterson, Cevert, Wisell, Schenken, Regazzoni e dei Baghetti e Bandini dell'epoca in cui il pubblico italiano aveva trovato due campioni tra cui dividersi.

CONTINUA A PAGINA 50 **Gabriela Noris**

Campioni si diventa in F. 3 a Monte- carlo

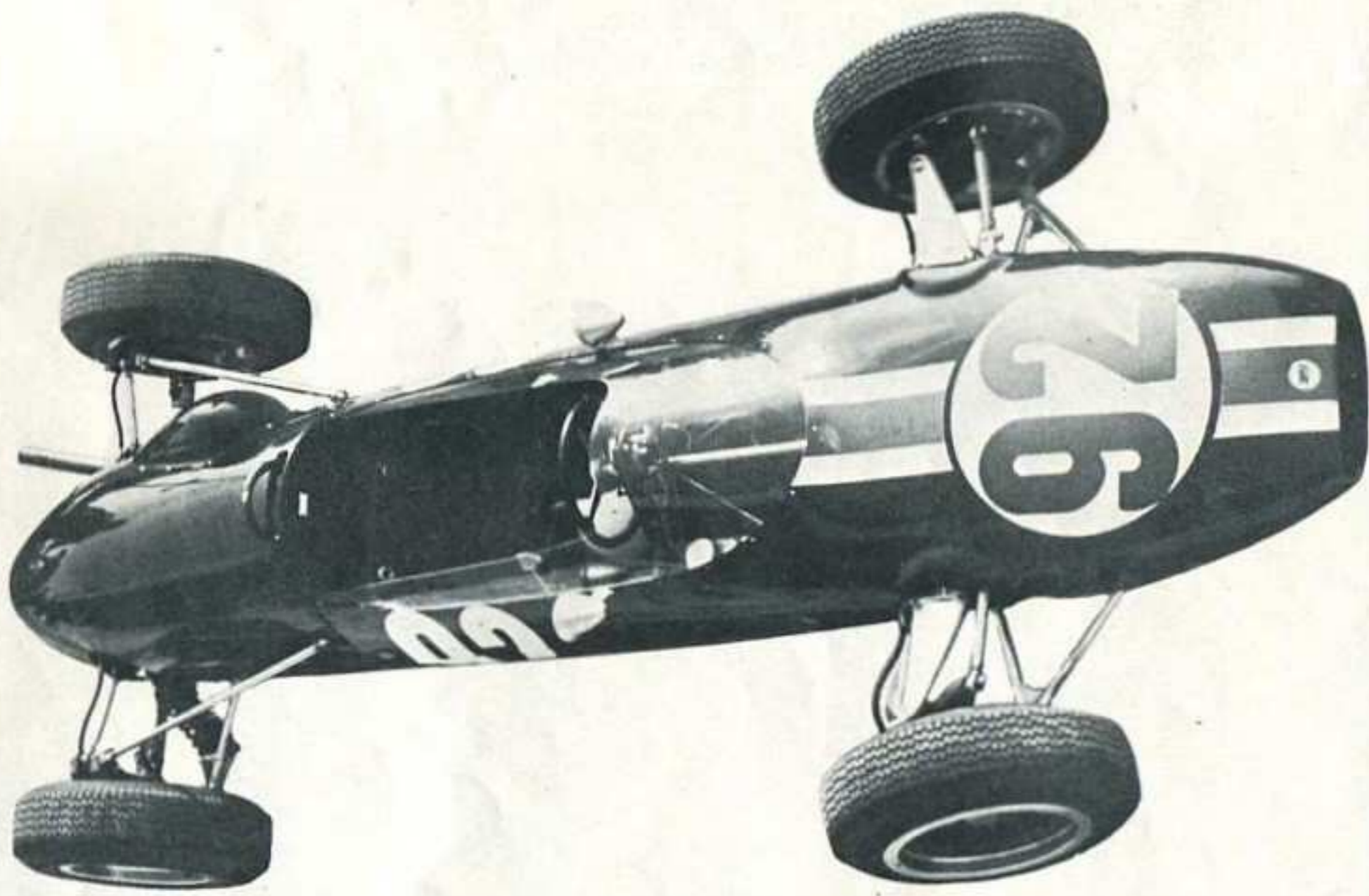


CONTINUAZIONE DA PAGINA 49

Crediamo anche che valga la pena di ricordare che nel 1959, quando la Junior (allora la F. 3 era denominata così) si presentò a Montecarlo per la prima volta a far da contorno al G.P. di F. 1, parlava quasi esclusivamente italiano. Per chi non lo sapesse, infatti, la F. 3 è nata nel nostro paese da un'idea di due toscani (livornesi), Filippi e Morini, che nel 1956 presentarono alla stampa ed alla CSAI un prototipo di monoposto scuola. Questa macchina, la Junior appunto, con motore anteriore ad aste e bilancieri FIAT 1100 cc, paraurti e travi antiaggancio laterali e prezzo contenuto, voleva costituire il mezzo destinato a lanciare le giovani leve italiane.

Da formula nazionale la Junior diventò internazionale nel '58 e nel '59 esordì sul famoso circuito salotto del Principato col biglietto da visita del successo già in mano. Mancava infatti una formula addestrativa internazionale (non erano certamente le F. 3 col motore 500 motociclistico a costituire la soluzione) e dopo la fioritura di realizzazioni italiane, dall'Inghilterra si annunciarono già le Cooper, le Lotus e le Lola. Si diceva che queste macchine seguissero schemi costruttivi ben diversi da quelli adottati dalle Stanguellini, le Taraschi, le Dagrada o le Osca di casa nostra fedeli alla tradizione del motore anteriore.

La Cooper, antesignana in Formula 1, lo fu anche nella formula cadetta. Sotto, la F. 3 del '64 con la quale si mise in luce niente meno che Jackie Stewart



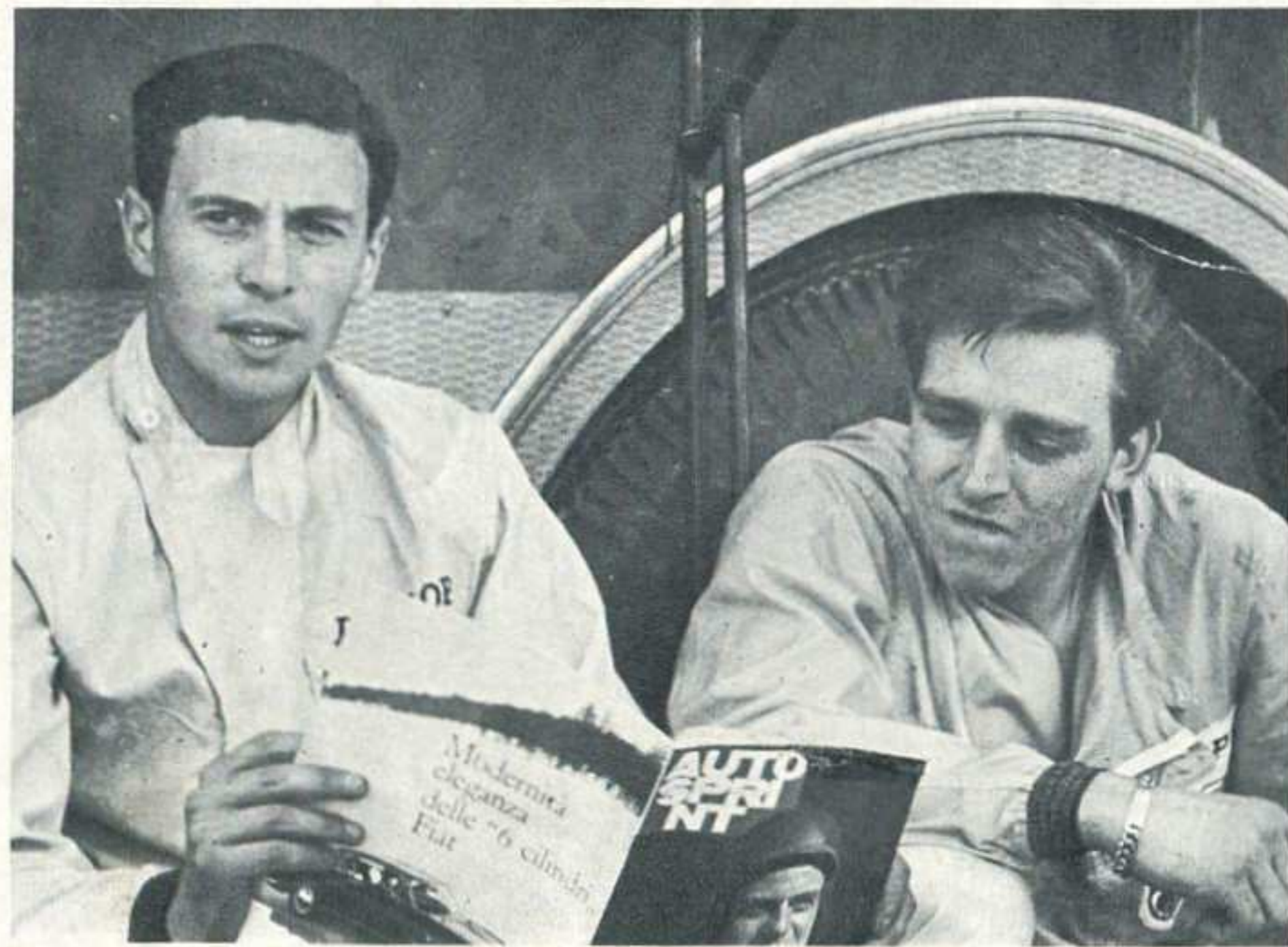
1959

Con 1'54" e 5 decimi lo svizzero Michel May, caratteristico per il suo caschetto a quadri come le carte da gioco, segna il giro più veloce a 98 km l'ora di media sulla sua Stanguellini. Si grida al miracolo trattandosi di prestazioni pari a quelle della Maserati a compressore di Farina di una decina di anni prima. Si guarda con soddisfazione anche al fatto che i nostri piloti riempiono le classifiche con i Bandini o gli Alberti al vertice. Ma si compie una imprudenza, un'imprudenza che è stata capace di creare un gap tecnico tanto ampio da aver poi richiesto anni per essere colmato. L'imprudenza è quella di compiacersi a voltarsi a guardare i confronti con i tempi delle F. 1 del primo dopoguerra senza accorgersi che gli inglesi, con i loro ragnetti a motore posteriore, stavano osservando attentamente il futuro.

1960

Solo un anno dopo, nel 1960, un giovane scozzese di nome Jim Clark alla guida, guarda caso, di una Lotus, migliora il record sul giro di May di qualche cosa come sette secondi e mezzo. Dei 22 classificati per la finale sono in 16 con macchine inglesi e per dare una misura di quale divario si sia creato in soli 12 mesi tra le vetture britanniche e le italiane, basti pensare che Bandini con

Nel 1960, arriva un certo Jim Clark, che polverizza il record delle Junior a Montecarlo. Nella foto, eccolo con il compagno di squadra Trevor Taylor, altro protagonista. Leggere un AUTOSPRINT dei primordi



1961

E' solo il secondo anno ma il mito di Montecarlo è già stato creato: gli organizzatori hanno ricevuto 150 richieste di iscrizione per i 22 posti di partenza alla gara! Tra l'altro se a questo punto si vuole fare un confronto col passato non è più necessario andare indietro dieci anni: la media generale della corsa di Taylor è vicinissima a quella che ha segnato Fangio tre anni prima con la Maserati di F. 1.

Il 61 premia la Lotus che Arundel porta al successo per il primo dei due anni consecutivi in cui ha vinto. Dietro di lui si trovano nomi che oggi ci sono familiari: Siffert, primo tra tutti e poi il sudafricano John Love e l'inglese Piper. E' l'anno in cui compaiono le gomme racing: sono le Dunlop che fanno meraviglia e permettono di togliere ancora un paio di secondi al record sul giro.

Peter Arundel, «re» riconosciuto della formula Junior, rimase ancorato a queste piccole monoposto non ostante le sue vittorie gli facessero predire un brillante avvenire



1962

L'appuntamento 62 è ancora per Arundel e la sua Lotus su cui si sono fatte tante congetture per la superiorità dimostrata in corsa. Corrono voci che la cilindrata sia superiore ai 1100 cc. imposti dal regolamento di allora tanto che si verifica il famoso episodio della scommessa tra il giornalista tedesco von Frankenberg e Colin Chapman. Come molti ricorderanno la sfida, che venne fatta a Monza per ripetere la prestazione del Lotteria, venne vinta da Chapman che poté dimostrare la perfetta regolarità della sua macchina dopo che Arundel, tutto solo e senza scie, era riuscito ad andare più forte di quanto avesse fatto in corsa qualche mese prima! La media scende ancora di due secondi e fa la sua prima comparsa una macchina destinata ad entrare nella storia dell'automobilismo: la Brabham, al volante della quale è il non dimenticato Jo Schlesser.

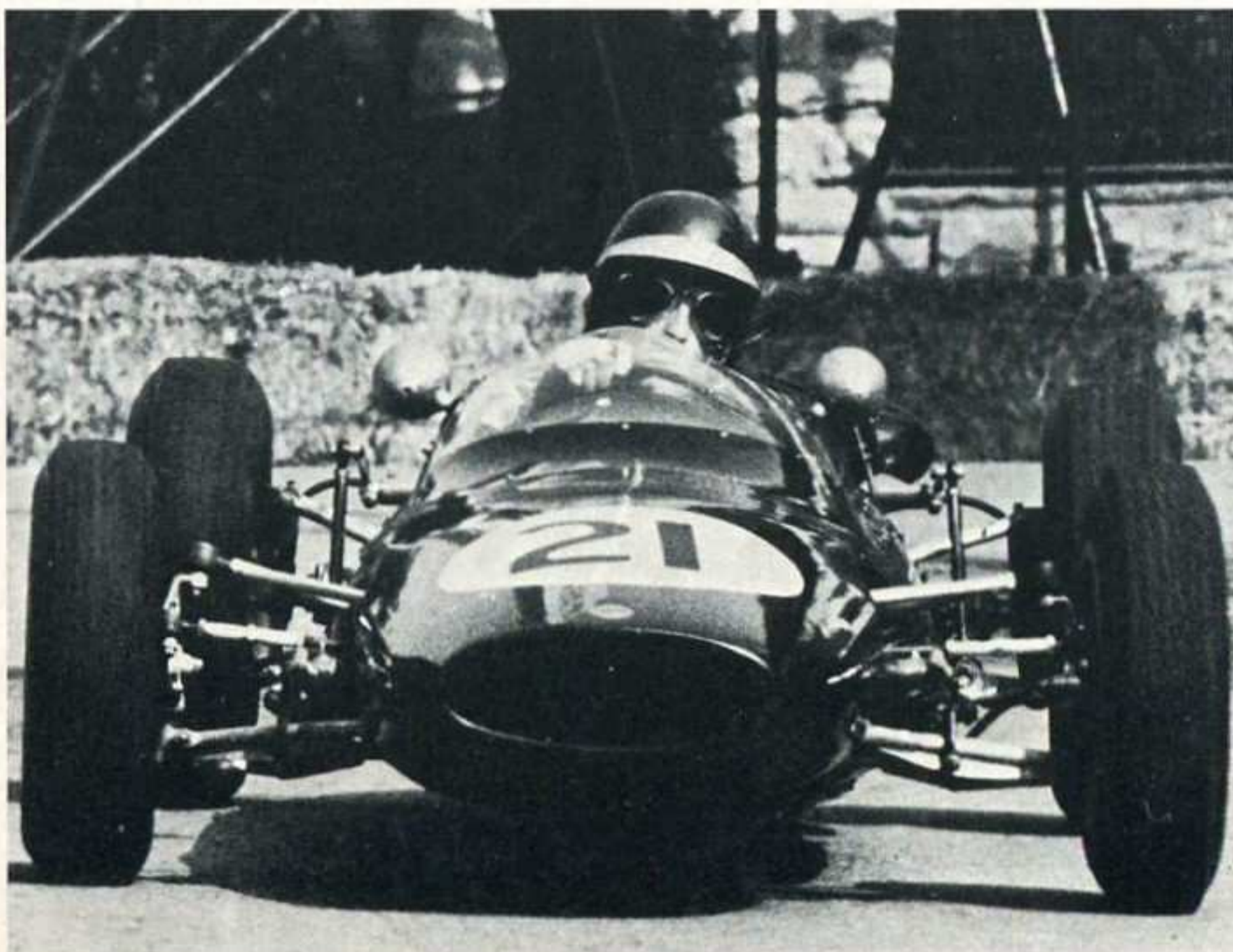
E' nel 1962 che si mette in luce definitivamente Jo Siffert, uno svizzero pieno di volontà di arrivare. In questa foto, lo vediamo alla guida della Lotus mk 22



1963

La grinta della Brabham la conferma Frank Gardner nel '63 col nuovo giro più veloce ed una vittoria sfuggitagli quando sembrava ormai conquistata. Vince invece un pilota che ha abbandonato di recente le corse, il brutto simpatico Dicky Attwood con la Lola mentre non appaiono in classifica ma si fanno notare per quello che valgono due giovani che si chiamano Jochen Rindt e Peter Revson. C'è un buon piazzamento del nostro Geky Russo e una dura sconfitta della Lotus che con la sua monoscocca tipo 27 non è competitiva quanto Lola, Brabham, Cooper e la nostra De Sanctis che ha raggiunto un livello paragonabile a quello delle migliori inglesi. Sono passati cinque anni e la Formula Junior cambia il regolamento: i motori vengono ridotti a 1000 cc e strozzati da una flangia al carburatore; spariscono autobloccante e quinta marcia e vengono regolamentati numerosi altri particolari. Da Junior diventa F. 3 e si teme che la brillante formula dei giovani che ha già sfornato piloti come Clark e gli stessi Bandini e Baghetti possa perdere interesse a causa delle limitazioni regolamentari imposte.

Montecarlo lancia nella « rosa » di quelli da seguire con attenzione un giovanissimo austriaco, che si era fatto le ossa nelle gare Junior italiane: si chiama Jochen Rindt



1964

Ma le risorse dell'automobilismo sono infinite: dodici mesi dopo l'ultimo G.P. Junior si presenta a Montecarlo un piccolo scozzese con la voce un po' in falsetto, che salta come un grillo, accompagnato da un signore alto dall'apparenza molto riflessiva e meticolosa. Si tratta, se c'è ancora bisogno di dirlo, della volpe e il gatto degli ultimi dieci anni di automobilismo mondiale: Jackie Stewart e Ken Tyrrell. Hanno una Cooper BMC che riuscirà a vincere più gare di F. 3 di filato in una sola stagione di quanto altri abbiano potuto fare. Naturalmente vince anche a Montecarlo lasciando un po' male i francesi che aspettavano l'esordio della loro Alpine progettata con la consulenza di Ron Tauranac della Brabham. Mauro Bianchi che la guida deve accontentarsi del terzo posto alle spalle anche del popolare Silvietto Moser che dispone della Brabham-Ford.

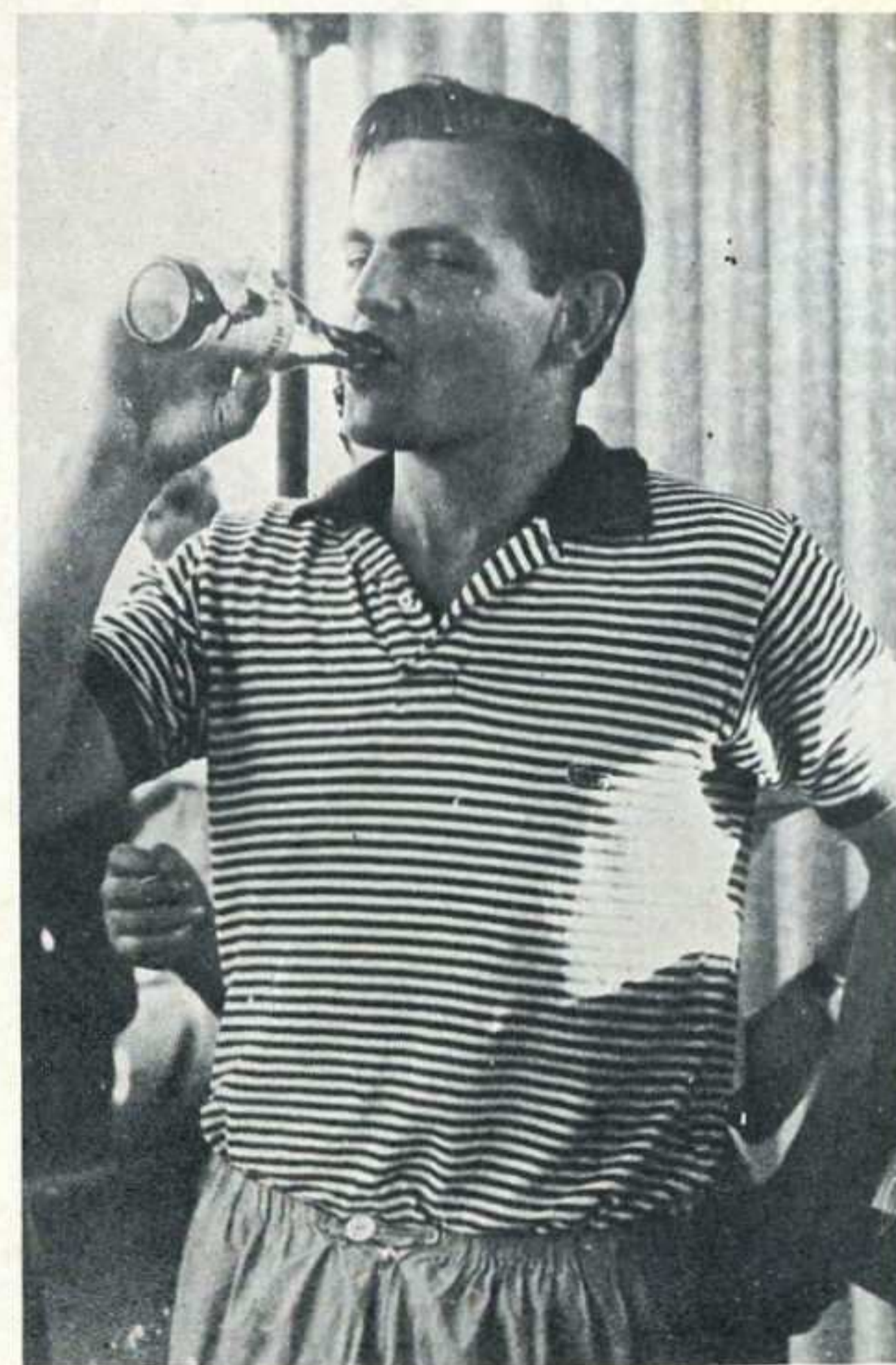
Il passaggio dalla Junior alla F. 3 coincide con la « scoperta » di un nuovo asso, Stewart. A Montecarlo, il binomio Stewart-Tyrrell comincia a dare i suoi frutti.



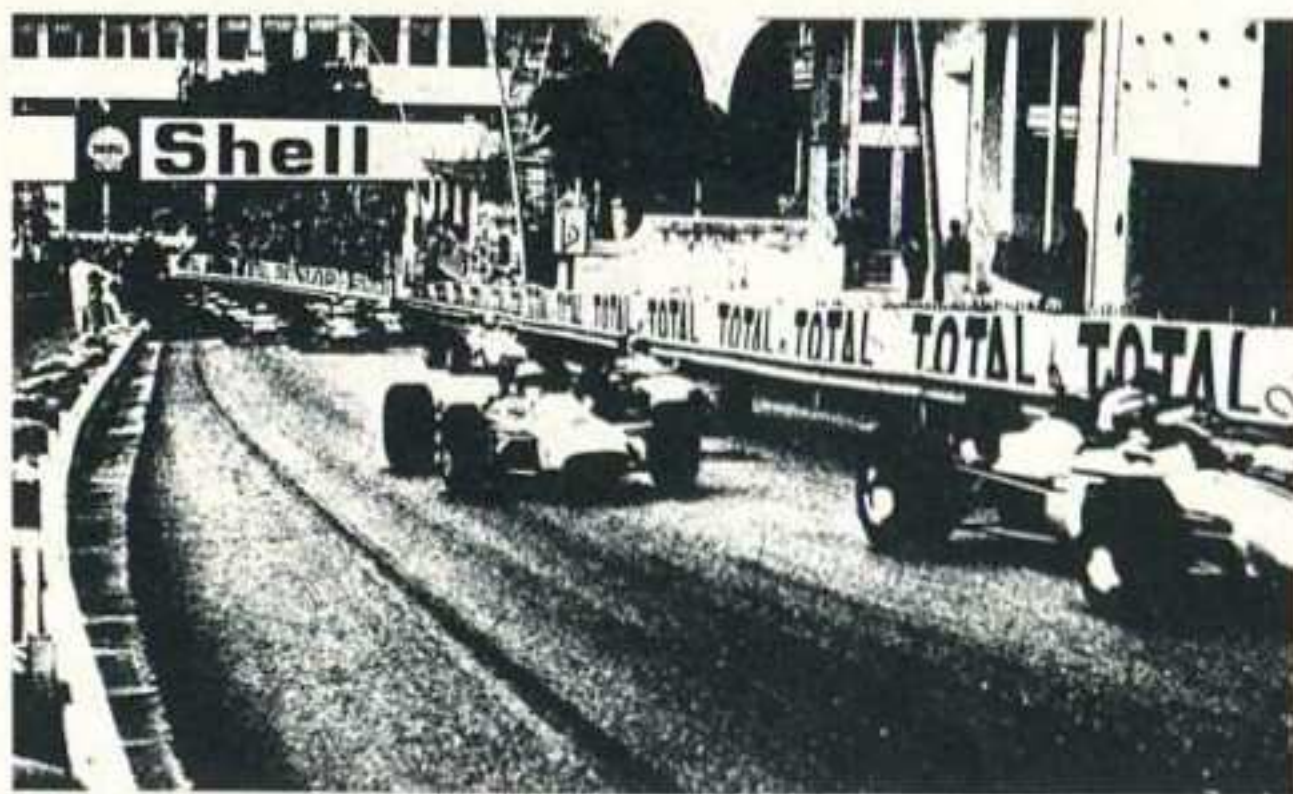
1965

Ci sono altri giovani che si mettono in evidenza: si chiamano Jaussaud, fresco vincitore del Volante Shell e Piers Courage. Nomi illustri a parte la F. 3 è più lenta di quasi cinque secondi rispetto alla Junior dell'anno precedente e il divario sembra incolumabile. Ancora una volta però, dopo appena dodici mesi, si deve prendere atto del fatto che la tendenza è sempre quella di esagerare le cose: tutti quei secondi apparentemente irraggiungibili sono quasi colmati. Peter Revson, il pilota trionfatore della Can-Am 71 ed attuale guida della McLaren F. 1, si impone con la Lotus dopo essere tornato alla F. 3 al termine di una difficile esperienza nientemeno che in F. 1. Non lo impensieriscono né Regazzoni, ancora sulla Brabham prima del matrimonio Tecno, né Willy Mairesse con l'Alpine, né il forte Irwin

Nel '65, a Montecarlo, è la volta di un altro nome piuttosto noto, ora, quello dell'americano di New York Peter Revson, che batte tutti con la sua Lotus Formula 3



Campioni si diventa in F. 3 a Monte- carlo



CONTINUAZIONE DA PAGINA 51

1966

Il G.P. Monaco F. 3 del '66 ha molti nessi col Montecarlo '72 di F. 1. Vince una macchina francese, quella Matra nata per la « grandeur » che, con la sua robusta monoscocca adottata anche in F. 2, viene portata alla vittoria da J.P. Beltoise. Il bello è che l'avversario di Beltoise, sulla stessa macchina, è il giovanissimo belga Jacky Ickx che, come è accaduto quest'anno in F. 1, deve cedere al rivale anche se sulla carta era tutt'altro che battuto. A impensierire Beltoise ci si mette anche Chris Irwin, il pilota arrivato poi in F. 1 con la BRM e che oggi si occupa di aerei dopo l'incidente al Nurburgring con la Ford 3000 di Alan Mann. Beltoise vuole vincere da buon francese davanti ai francesi e per non farsi infilare da Irwin sale molte volte sui marciapiedi senza che la robusta Matra ne risenta. Quando Courage, anche lui in gara per i primi posti, lo vede e prova a fare lo stesso con la leggerissima Lotus perde una ruota!

Si mette in evidenza anche un altro giovane, un certo Gethin, mentre gli italiani sono sempre paurosamente lontani e il nostro nome viene salvato da De Sanctis che ha la sua macchina quarta classificata per merito dell'astro inesperto Johnatan Williams.

Inizia l'era Matra al Montecarlo F. 3. Nel '66 vince infatti una delle giovani speranze dell'automobilismo d'oltralpe, il giovane Jean-Pierre Beltoise



1967

Siamo ormai nel pieno dell'era Matra: la casa francese segue con successo la politica delle formule minori che poi abbandonerà per concentrare i suoi sforzi sui prototipi e la F. 1. Sono gli anni dei tre trofei d'Europa di F. 2 con Ickx, Beltoise e Servoz-Gavin ed anche gli anni del massimo fulgore del giovane Pescarolo che si annuncia come ben più di una speranza. E' proprio « Pesca » a dare la vittoria alla Matra nel Montecarlo F. 3 del '67 precedendo il suo compagno Jaussaud. I due si impongono facilmente su Derek Bell (alla vigilia della promozione Ferrari) e Alain Rollinson, tagliando il traguardo quasi affiancati.

Anche se il circuito ha subito alcuni ritocchi la media delle piccole monoposto aumenta ormai con sicurezza: già Beltoise un anno prima aveva portato il tempo sul giro a tre secondi meno della Formula Junior 1100 ed ora Pescarolo è riuscito a togliere ancora qualche cosa. Merito dei progressi la continua evoluzione delle gomme che ormai non sono troppo diverse come concetto da quelle attuali e l'avvento del Cosworth 1000 F. 3 che si dimostra motore di doti non comuni come buona norma della marca.

La Matra prosegue il suo apprendistato nelle formule minori, « lanciando » giovani talenti a ripetizione. E' la volta di Henri Pescarolo, che batte Jaussaud

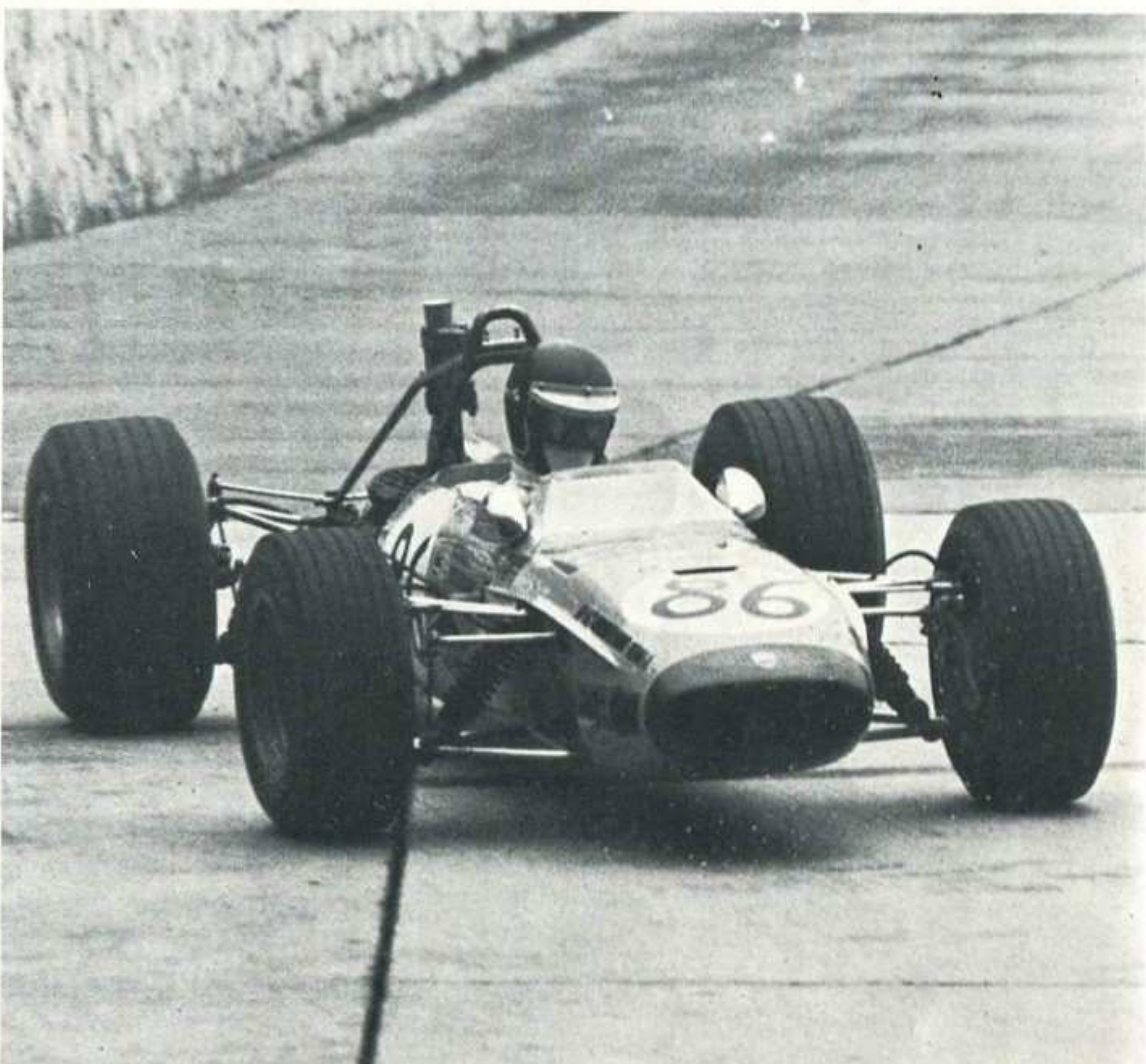


1968

La passerella dei Campioni ha una data importante nel '68: in una sola volta si trovano ai primi quattro posti della classifica tre protagonisti della F. 1 di oggi: si tratta di Peterson, Cevert e Gethin mentre Wisell è costretto ad un risultato mediocre dai guai alla sua Chevron e un altro dei candidati al successo nella massima formula, Regazzoni, si infila sotto il guard-rail trovandosi con la lama della barriera di protezione tra la nuca ed il roll-bar ma senza un graffio.

Il '68 è importante anche per un altro fatto: la vittoria di una macchina italiana dopo l'isolato exploit Stanguellini del '59. Questa macchina è la Tecno che per i prossimi tre anni sarà la prestigiosa erede della Matra. Proprio nelle scorse settimane dopo la recente vittoria di Hockenheim in F.2 Jaussaud ci diceva che il successo a Montecarlo nel '68 rimane il più bello.

Nel '68 vince nuovamente una macchina italiana, la Tecno. Primo è Jaussaud, che deve fare i conti con tre attuali campioni: Peterson (nella foto), Cevert e Gethin



1969

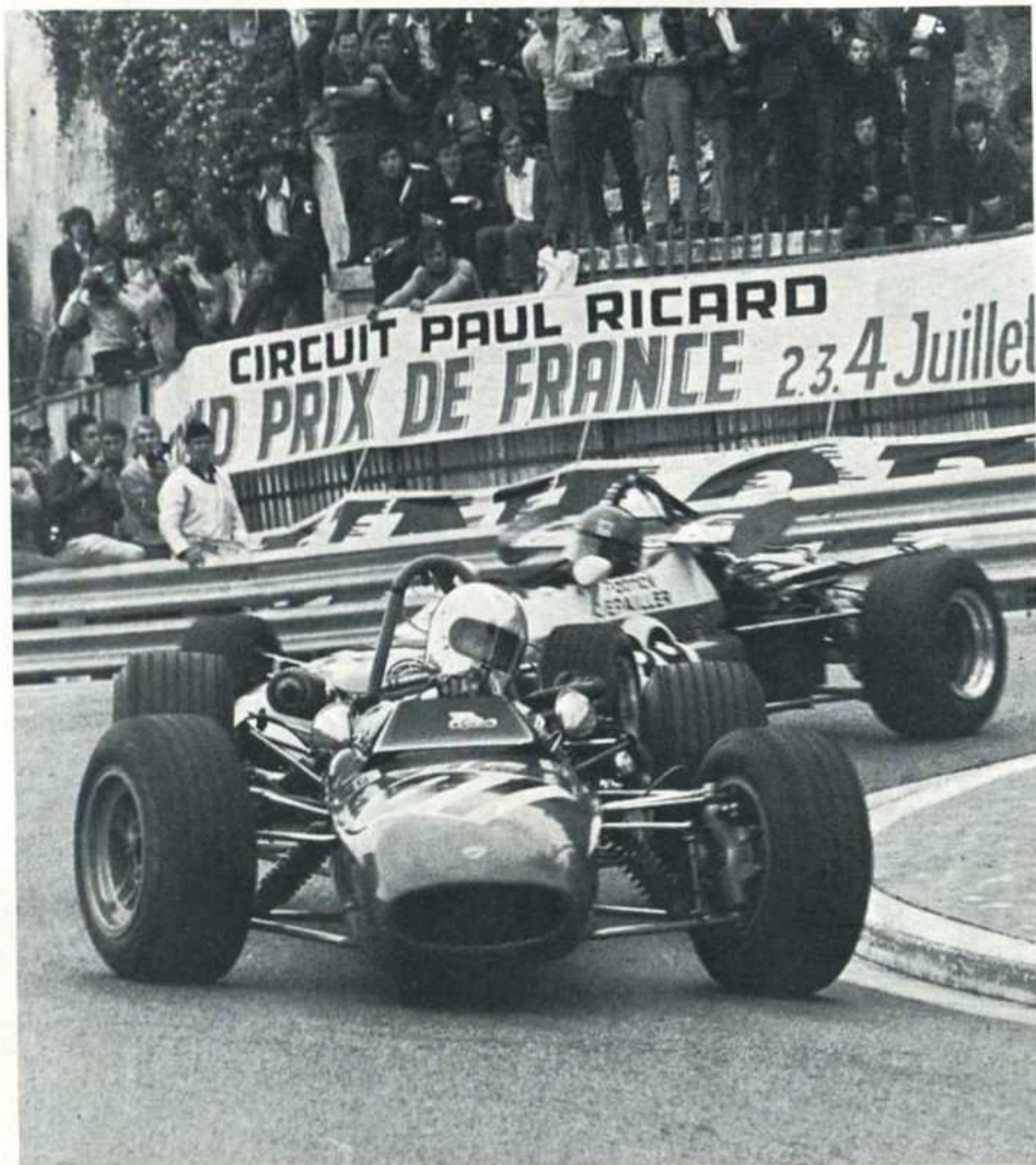
La memorabile lotta Peterson-Wisell nel '69 è ormai storia di oggi: i due svedesi piantano in asso tutti, compresa quella speranza uscita dalla F. Ford, un certo Tim Schenken, che dispone di una Brabham tutt'altro che poco efficiente anche se poi attardata dalla rottura di un collettore. Peterson adotta la tattica di tallonare Wisell vicinissimo fino a quando, ormai alla fine, Reine va dritto alla chicane e, anche se ripartendo subito deve dare l'addio alla vittoria. Tutti sono comunque consapevoli di essere di fronte a due campioni di sicuro avvenire. Ciò che ci si può domandare oggi è solo una cosa: è veramente credibile che Peterson avesse adottato la tattica di inseguire da vicino senza passare per indurre l'avversario all'errore? O è piuttosto da pensare, visto come piace a Peterson andarsene quando può, che Wisell fosse impossibile da passare quel giorno? Resta in forse anche il giro più veloce: prima sembra essere l'1'32"4 di Wisell poi viene comunicato un 1'32"3 di Peterson. Siamo ai quasi 123 km l'ora di media che corrisponde al record segnato da Graham Hill cinque anni prima con la F. 1 BRM.

Memorabile la lotta ingaggiata quell'anno dai due svedesi Wisell e Peterson. Eccoli, uno con la Chevron e l'altro con la Tecno, al « tabaccaio ». Alla fine vincerà Ronnie



1971

Ultimo vincitore ed ultimo acquisto della F. 1: David Walker domina da lontano nel '71 con la nuova fiacca F. 3 1600 cc e Chapman lo premia con la seconda guida nel Team della formula maggiore lasciando a piedi Wisell. Nell'anno della vittoria di Walker, ora con la JPS di Formula 1, finalmente un altro italiano si fa luce. E' Giancarlo Naddeo che precede Depailler (nella foto sotto).



1970

Il '70 è l'anno dei giovanissimi: Emerson Fittipaldi in tribuna con la giovane moglie Maria Elena a guardare il fratello Wilson. Per lui la carriera è stata così rapida da non consentirgli di correre il Montecarlo F. 3: nel maggio del '69 esordiva in Inghilterra con la F. Ford e nel maggio del '70 era già uno dei protagonisti del Trofeo d'Europa di F. 2 dopo una breve esperienza di F. 3 a fine stagione. Ci sono però Wilson e Beuttler degli attuali piloti della F. 1 ma finiscono fuori già in batteria per il puntuale incidente collettivo alla chicane. Così vince Tony Trimmer, con la Brabham, che ha ritrovato fortuna solo quest'anno con un ingaggio da parte della Lotus per la stagione F. 3 sulla J.P.S. e forse qualche prova in F. 1.

Tony Trimmer trova il suo momento magico a Montecarlo, alla guida di una Brabham. Trimmer è ora pilota ufficiale della Lotus, ma ancora in Formula 3



1972

Ora tocca a Depailler? Certamente lui se lo augura e non ha torto se è ottimista visto che la Elf lavora per lui e lo sostiene da alcuni anni. Ma non è per Depailler che questa storia ha avuto lo spunto; è per i Depailler, i Peterson e gli Stewart del '73 e degli anni a venire. Soprattutto è per la speranza che di questi piloti ne arrivino anche italiani: quest'anno lo avevamo pensato con Francisci ma poi la realtà della pioggia ha cancellato le speranze. Lo scorso anno avevamo avuto Naddeo e tutti ci siamo resi conto di come in un sol colpo il nostro pilota fosse diventato noto e quotato in tutta Europa. Peccato che abbia rinunciato. Ora tocca ad altri e c'è solo da augurarsi che vadano al Principato preparati e seriamente intenzionati a ben figurare perché di bravi da altri paesi ne arrivano sempre!

Nella più recente umidissima edizione, ecco che è Depailler a trionfare. Nella foto, Claudio Francisci precede Colin Vandervell al tornante della vecchia stazione



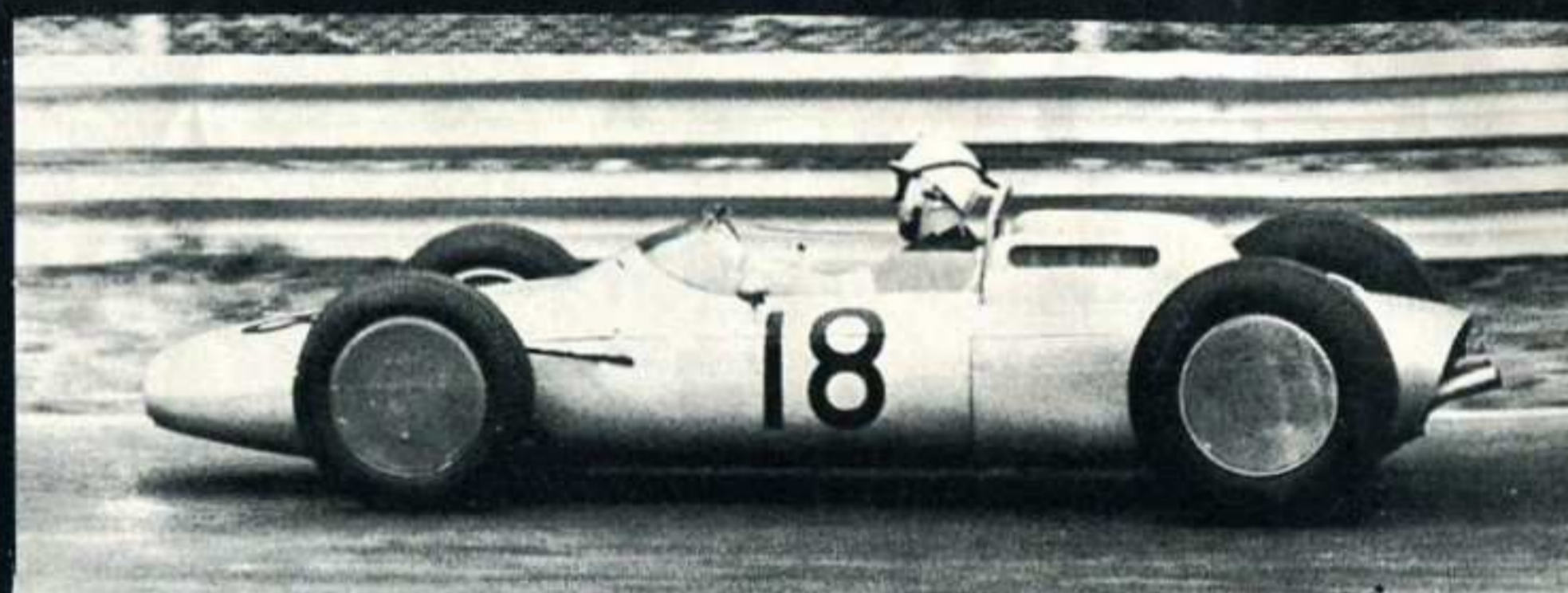
I guard-rails, per l'adozione dei quali si era tanto battuto, non sono serviti per salvare Joakim BONNIER, l'indimenticabile pilota dagli occhi di ghiaccio

5 giorni a giugno

Alle 8,15 della domenica mattina 11 giugno, Jo Bonnier è morto tragicamente al volante della sua Lola T280, durante lo svolgimento della 24 Ore di Le Mans.

Ha urtato una Ferrari Daytona più lenta, ed è stato catapultato oltre il guard-rail, finendo contro gli alberi alla curva Indianapolis. Per fortuna la morte è stata istantanea, chiudendo una vita di duro lavoro e di sforzi per lo sport che egli amava tanto. Bonnier era un vero entusiasta, felice di pilotare vetture da corsa, come del resto faceva da venticinque anni. Questo suo amore non si limitava però alle piste, infatti anche quando era lontano dai circuiti Jo lavorava altrettanto strenuamente per migliorare questo sport, soprattutto con la sua campagna per una maggior sicurezza. Molti piloti tuttora vivi, sarebbero probabilmente morti, non fosse stato per il lavoro compiuto da Bonnier, quale presidente della GPDA che ha ottenuto tanti miglioramenti, appunto nel campo della sicurezza, sui circuiti di tutto il mondo.

E' un'ironia della sorte, pensare che proprio le barriere di sicurezza, per il cui montaggio su ogni pista Jo aveva lottato tanto, non gli siano state di nessuna utilità, nel momento in cui ne avrebbe avuto bisogno.



Joakim Bonnier nella curva parabolica a Monza, con una Porsche 1500 cc 8 cilindri



Sopra Bonnier a Imola, nel '63 sulla Cooper Climax V8 1500, sotto a Zeltweg nel 1964 con la Brabham Climax, quando si classificò quarto. Vinse Bandini



5 giorni a giugno

CONTINUAZ. DA PAGINA 67

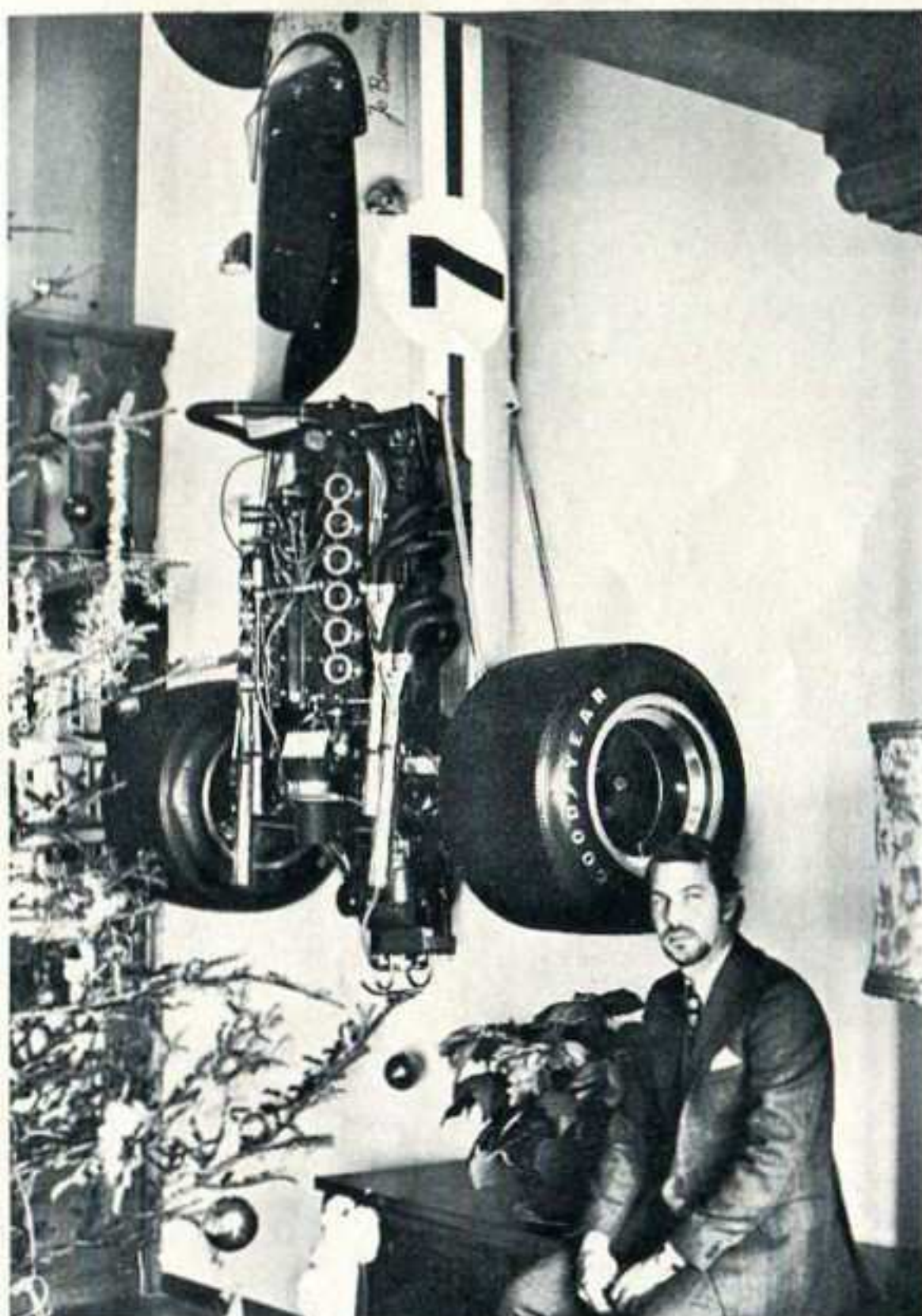
Chi non conosceva l'alto svedese, dall'aspetto maestoso, in genere provava antipatia per lui, perché il volto che mostrava agli estranei era freddo. Chi lo conosceva, invece, vedeva in lui un gentileman cortese e molto intelligente. Di questo uomo, parte integrante dello sport automobilistico, tutti sentiranno la mancanza.

Nonostante la sua scomparsa, il suo nome resterà vivo nel ricordo per molto tempo perché Bonnier si è lasciato alle spalle il team privato più forte del mondo, per i colori dell'Ecurie Bonnier. La squadra, la cui sede è a Gland in Svizzera, è sorta dall'associazione con le Lola e grazie a Jo Bonnier il nome Lola è diventato di primo piano, nelle corse per sport in tutto il mondo, mentre i servizi resi ai clienti europei hanno consentito a molte persone di gareggiare, piloti che, altrimenti, si sarebbero trovati in difficoltà per comprare proprie vetture e curarne la manutenzione. Da due anni a questa parte il team Bonnier ha svolto un grande ruolo nel successo dell'attuale campionato marche due litri, mentre nel 1972 ha ampliato l'attività entrando anche nel più avventuroso campionato mondiale tre litri, con una squadra di due vetture.

Era questo il grande amore di Bonnier, il quale, pur avendo perso il patrocinio all'inizio della stagione, tirò avanti praticamente a proprie spese e si che i soli motori per le due vetture costavano circa 90 milioni di lire. Era l'unico privato che tentasse di dirigere un team veramente competitivo, ma quando le cose non andarono bene, per mancanza di meccanici addestrati e di un direttore di squadra, la stampa fu pronta a mettere in luce gli errori, sorvolando sul fatto che le vetture erano le uniche che parevano in grado di rompere l'egemonia di Ferrari nel campionato 1972. Questo atteggiamento amareggiò Bonnier e fu uno dei motivi per cui, dopo la corsa di Spa, le vetture non gareggiarono più per poterle preparare bene per Le Mans. Un lavoro inattuabile, se si fosse continuato a partecipare a gare a week-end alternati.

Dopo la corsa di Spa, Bonnier mi disse: «Non mi rendo conto di quanto sarebbe stato difficile, fare corse in modo dovuto un team di tre litri.» Quindi, ottenuto il patrocinio da una società svizzera di formaggi, la competizione di Le Mans doveva essere il grande momento per la squadra. Il lunedì precedente la corsa, Jo mi telefonò per invitarmi a raggiungerlo per cinque giorni, in modo che potessi seguire appunto i loro «Cinque giorni in giugno.»

Allora nessuno poteva prevedere l'imminente tragedia, ma il lavoro e la morte di



Jo Bonnier nella sua casa nei pressi di Ginevra. Aveva già attaccato al chiodo la sua F. 1, la McLaren BRM e stava pensando di abbandonare le corse. A destra, con la sua caratteristica pelliccia



2 ottobre 1960. Jo Bonnier sale sul podio del vincitore del GP di Modena. Quella volta il campione svedese lasciò dietro di sé grossi campioni: Von Trips (a sinistra) e Ginther (a destra)

Bonnier sarebbero stati vani, se oggi non ottenesse un riconoscimento per la squadra che aveva tanto desiderato. Le due vetture non erano mai state così a punto, infatti dopo la gara di Spa si erano impiegate 4800 ore lavorative per prepararle per la «classica» francese, con i venti meccanici delle officine svizzere che condividevano l'entusiasmo di Jo per l'avvenimento, un entusiasmo che li tenne al lavoro fino a notte tarda per tutta la settimana precedente. E' infatti pazzesco il lavoro necessario per la preparazione di una gara della durata di ventiquattrore.

Prima della corsa entrambe le vetture erano state smontate, fino all'ultimo bullone, tutte le parti più importanti sottoposte a tests speciali, tutti i giunti sostituiti. In passato i telai avevano creato problemi, per cui vennero rafforzati nei punti deboli, mentre si modificava anche la posizione di tutte le parti elettriche. In

questo modo, nell'evenienza di un problema, tutto il complesso avrebbe potuto essere sostituito in pochi secondi, per trovare il difetto mentre la vettura continuava a gareggiare. Oltre a numerosi altri accorgimenti, si era anche ideato un sistema per rendere più veloci di quanto lo fossero in passato le soste al box senza che il pilota oltretutto dovesse scendere dall'abitacolo, e senza timore che il getto d'acqua calda finisse addosso ai meccanici mentre si toglieva il tappo (come succedeva in passato).

Dei motori si era occupato Roger Wipfli, il quale aveva deciso di montare un nuovissimo Cosworth FFV-Serie 12 su una vettura, un vecchio serie 9 sull'altra, il secondo con minor potenza, ma più sicuro. Entrambi i motori erano stati ricostruiti, anche quello nuovo, e quindi provati al dinamometro della squadra a Gland. Erano occorse circa 200 ore per controllare ogni motore, prima di montarlo sulla vettura. Do-

po un lavoro intenso per tutto il week-end precedente la corsa, il lunedì mattina le vetture erano pronte e partirono infatti sul furgone, con dodici meccanici, per i «cinque giorni di Le Mans».

Il martedì pomeriggio le vetture furono verificate e venne eseguito un ultimo controllo, prima dell'inizio delle prove il mercoledì pomeriggio. Al mattino del mercoledì tutto il team era presente, per un totale di trenta persone. Piloti Bonnier, Larrousse e van Lennep in una vettura; de Fierlant, de Cabral e de Bagration sull'altra. Il vincitore dello scorso anno, van Lennep, si era unito al team all'ultimo minuto, quando Wisell aveva dovuto rinunciare essendosi rotto un dito.

Le prove del mercoledì non sono mai molto «tirate» e ogni pilota scende in pista a turno, per abituarsi alla vettura. Purtroppo un incidente in cui fu vittima Lionel Noghès, con la Grac, interruppe le prove per quasi due ore,

sicché era ormai buio quando le vetture ripartirono. Larrousse aveva coperto vari giri in precedenza e cedette la guida a Bonnier, ma il suo tempo di 3'53"9 era ancora abbastanza veloce per essere il secondo, mentre in seguito la pioggia gli impedì di migliorarlo. La seconda Lola segnò il nono tempo più veloce, in 4'16"2, e tutti i piloti erano molto soddisfatti della maneggevolezza delle vetture, soprattutto contenti per la velocità in rettilineo, alta quanto quella delle Matra e molto migliore di quella della Alfa.

Trattandosi di una gara di ventiquattrore, le posizioni nello schieramento di partenza non hanno grande importanza, per cui dopo che Wipfli ebbe minacciato di andarsene, se qualcuno avesse cercato di coprire ancora molti giri con i suoi migliori motori, le vetture provarono pochissimo il giovedì, quando si provvide all'ultima messa a punto. Senza sforzare trop-



po, dunque, le Lola avevano potuto stare al passo con le vetture più veloci e il morale era alto, mentre le macchine venivano caricate e riportate al garage a Le Mans. Nuova messa a punto accurata, il venerdì, e finalmente, alle sei del pomeriggio, Wipfli e Foster andarono alla riunione del team all'Hotel Moderne, ove alloggiavano i piloti. Purtroppo non c'era una stanza disponibile, per la riunione, che si svolse quindi nella lavanderia dell'albergo, nel seminterrato. In mezzo a lavatrici e altro macchinario, i dirigenti discussero su qualsiasi eventuale problema, sui metodi notturni di segnalazione, sulla durata dei turni per ogni pilota e così via. Per me, fu il momento più felice dei cinque giorni perché ormai tutti erano eccitati e il momento della gara si avvicinava. Altissimo il morale e dopo la riunione ci fu un ottimo pranzo, quindi a letto presto, in previsione della gara più lunga dell'anno.

Il giorno della corsa il tem-

po pareva buono e le due vetture si allinearono nello schieramento sovrastate da cielo sereno. Poco prima delle quattro si avviarono tutte, dietro la vettura staffetta, ed era giunto il momento di sperare che tutto sarebbe andato bene, perché ormai non c'era più niente che si potesse fare.

Quando, dopo il lentissimo — almeno così pareva — giro di riscaldamento, le tre Matra scattarono in testa, Bonnier era poco lontano. Alla seconda tornata la Matra favorita, quella di Beltoise, si fermò poco dopo i boxes con un guasto al motore e i volti dei meccanici di Jo si aprirono in un largo sorriso. Pensavano tutti «Una in meno». Al terzo giro, i sorrisi aumentarono, perché ora Jo precedeva le Matra oltre i boxes, mentre alle sue spalle il compagno de Fierlant andava bene e aveva superato l'Alfa in miglior posizione. Pochi giri dopo de Fierlant sfidava la Matra e alla nona tornata sorprese anche la propria

sare alla batteria di riserva. Larrousse andava bene e dopo un'ora fece un altro rifornimento e cedette la guida a de Fierlant che tornò poi al box, per una sosta di 10", mentre si rimediava al surriscaldamento dei freni anteriori. De Fierlant li aveva sollecitati troppo, in una gara tanto lunga. Tornò in pista, ma quaranta minuti dopo non era più riapparso. Al box si attendevano notizie con ansia e a suo tempo il pilota arrivò e spiegò che aveva fatto un testa-coda in fondo al rettilineo, mentre frenava sul bagnato. La vettura rifiutava di ripartire e i meccanici andarono a vedere e si accorsero che era danneggiata la frizione, tanto che de Fierlant non riuscì a ripartire per tornare al box. Un duro colpo per la squadra, dopo che tutto era andato così bene nelle prime fasi, e questo per un guasto alla frizione che avrebbe potuto essere riparato facilmente, se la vettura fosse tornata al box.

Dopo l'olandese girò molto bene, stabilendo il giro più veloce, nel tentativo di riguadagnare il tempo perduto. Poi cedette la guida a Bonnier, nuova sosta, un'ora e dieci più tardi, per rifornimento, altra riparazione ai freni anteriori e occhiata al cambio, operazione che richiesero altri 8'. Poi un giro di van Lennep e ritorno al box per mancanza della seconda e della terza marcia. Altri 3', partenza, ma ormai la vettura era molto arretrata e la situazione non pareva rosea. Dopo un'ora van Lennep arrivò al box per dire che il cambio andava bene, ma che si era staccato un tubo di scarico. Riparazione, rifornimento e alla successiva sosta, poco prima di mezzanotte, tutto pareva andare bene.

Si mise al volante Bonnier, un'ora di corsa regolare, poi nuova sosta al box, riparazione e sostituzione di una puleggia consumata. Durante il turno di guida di Larrousse tutto procedeva bene e pare-

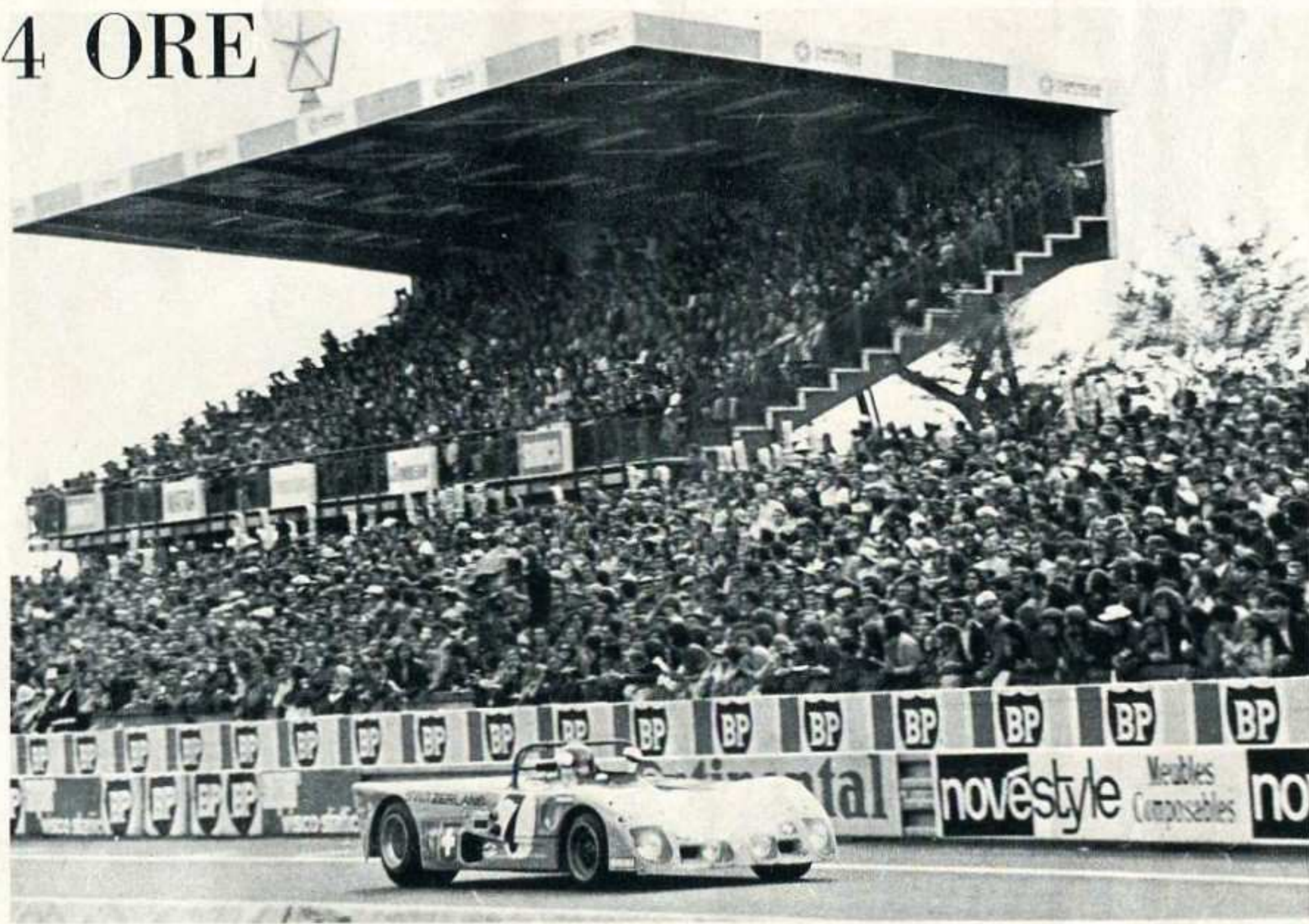
la prima delle Alfa era già al box per una lunga sosta e mancavano ancora otto ore alla fine.

Bonnier era sceso in pista da ventidue minuti, quando Marianne disse che tardava a riapparire. Allora Brostrom si mise in contatto telefonico col centro segnalazioni, per chiedere se lo vedevano fermo in qualche punto. Risposta negativa, per cui andò lungo la strada d'uscita dei boxes per domandare a qualsiasi pilota in arrivo se avesse visto Jo. Casoni arrivò più o meno allora, con la Porsche, e quando gli chiesi se avesse visto la Lola gialla, rispose: «No, si è fermato soltanto Elford e poi una Ferrari Daytona che ha preso fuoco.»

Intanto, alla torre di controllo, Brostrom aveva saputo che c'era stato un incendio, ma nessuno sapeva esattamente che cosa fosse accaduto. Marianne e noi tutti aspettavamo notizie, mentre

Le ultime 24 ORE

Uno degli ultimi passaggi di Bonnier sotto le tribune di Le Mans, la grande corsa francese che lo aveva impegnato come dirigente della sua équipe e come pilota. Una corsa che aveva preparato a lungo prima della partenza per il circuito, sia nei garages di Le Mans (sotto) come ai box, dove lo vediamo a fianco della Lola di Larrousse al quale sta dando consigli durante una sosta, in prova



squadra, passando al comando davanti a Bonnier. Pare che uno scroscio di pioggia in fondo al circuito avesse fatto rallentare tutti, meno de Fierlant che nelle prime fasi aveva così creato un entusiasmo «uno-due» per la Lola.

Le cose andavano però troppo bene e, dopo il tredicesimo giro, Bonnier arrivò al box con guai al selettore del cambio. Tutto sistemato, con una sosta di 2', e rifornimento di altri settanta litri di carburante. Tre tornate dopo arrivò de Fierlant per il rifornimento; ripartito dopo 40", al box si accorsero che soltanto quaranta litri erano stati immessi nel serbatoio anziché i novanta che poteva contenere. Infatti dopo sei giri de Fierlant fu richiamato al box e ormai le due vetture erano arretrate, dietro le Matra di testa e le Alfa. Dopo un altro turno, de Fierlant cedette la guida a Larrousse, che si trovò in difficoltà per lasciare i boxes sicché si dovette pas-

In tutto aveva coperto 77 giri.

Intanto aveva guai anche la vettura di Bonnier. Oltre alle soste per altre noie al cambio e per il montaggio di pneumatici intermedi, Bonnier era arrivato al box per sostituire la sezione posteriore della carrozzeria, 7' di sosta, poi tornò in pista van Lennep, con la vettura che ora montava di nuovo pneumatici da asciutto. Poco prima delle 19 van Lennep tornò per la fermata di routine, ma la vettura fu di nuovo atardata al box per un'altra sostituzione della sezione della carrozzeria, che si era rotta posteriormente. Il vento sul rettilineo si era infiltrato sotto, staccando la carrozzeria e rompendo la fibra di vetro. La sosta era necessaria, perché altrimenti la situazione sarebbe potuta peggiorare con pericolo di uscita di pista. Van Lennep riprese la corsa dopo 13' ma un giro più tardi doveva sostare di nuovo, per fare regolare l'allettone posteriore.

va che la vettura fosse di nuovo in grado di lanciare una sfida alle Alfa, ma appena riprese la guida van Lennep ricominciarono i guai. Una sosta dopo l'altra e quando van Lennep si era rimesso ad andare bene era ormai l'alba, per cui si doveva lottare anche con il pericolo di una densa foschia, su certi tratti del circuito. L'alba portò però con sé nuove speranze; adesso la vettura andava benissimo e van Lennep girava più velocemente degli altri, anche se il tempo da recuperare era ormai troppo. C'erano però ancora nove ore di gara. Poi fu di nuovo il turno di Bonnier, che intanto aveva cercato di dormire. Sua moglie, Marianne, appariva freschissima, avvolta nella pelliccia del marito, sopra la propria, per difendersi dalla fredda aria mattutina.

Al primo passaggio di Jo il suono della vettura dava buone speranze di un discreto piazzamento, nonostante la posizione arretrata, giacché

due meccanici andavano con Brostrom per vedere di rintracciare la vettura. Dopo pochi minuti ne riapparve uno, con la notizia della morte di Jo. Non pareva possibile e nessuno ci voleva credere. I meccanici riposero ogni cosa sul furgone e da quel momento pareva tutto un sogno. Poco per volta il mio cervello stanco assorbì la notizia e, soltanto allora, cominciai a rendermi conto di ciò che significava. All'improvviso una persona parte integrante dello sport automobilistico era scomparsa. Per le migliaia di spettatori la corsa continuava, ma per molta gente era finita alle 8,15.

Di ritorno all'albergo, lontano dal rumore e dalla folla, continuava a essere quasi impossibile credere che fosse realmente accaduto. I componenti la squadra erano muti. Se avessero parlato, sarebbero sgorgate le lacrime.

j. h.

Le vittorie di 14 anni

1959: primo nel G.P. d'Olanda con una BRM.

1960: primo alla Targa Florio con il tedesco Herrmann; primo al G.P. di Germania di F. 2; secondo alla 1000 Km del Nurburgring con il belga Gendebien.

1961: secondo al G.P. di Germania a Pau con una Lotus dietro a Jim Clark (F. 2); secondo al G.P. di Modena (Porsche 1500) dietro a Stirling Moss; terzo al G.P. del Sudafrica.

1962: primo alla 12 Ore di Sebring con il belga Luciano Bianchi; primo nella corsa in salita Ollon-Villars; secondo al G.P. di Bruxelles (Porsche) dietro a Mairesse; terzo alla Targa Florio con Vaccarella; 5. al G.P. di Monaco.

1963: primo nel circuito della Solitude (sport oltre 1600), primo nella Targa Florio con Carlo Abate; 5. nella 3 Ore di Daytona; settimo al G.P. di Monaco; quarto al G.P. del Mediterraneo; 5. al G.P. del Belgio; sesto al G.P. del Sudafrica; nono nel campionato mondiale conduttori.

1964: primo alla 1000 KM di Parigi con Graham Hill; secondo alla Corsa Primavera di F. 1 a Snetterton; secondo alla 24 Ore di Le Mans con Graham Hill; primo nella 12 Ore di Reims con Graham Hill; quinto al G.P. di Monaco.

1965: terzo nella corsa dei campioni a Brands Hatch (F. 1); quarto alla Targa Florio con Graham Hill; quinto nel «Sunday Mirror Trophy» a Goodwood (F. 1).

1966: primo alla 1000 KM del Nurburgring con Phil Hill; quinto al G.P. di Siracusa (F. 1); quinto al G.P. d'Austria; 3. al «Daily Express Trophy» a Silverstone (F. 1); diciassettesimo al Campionato mondiale conduttori.

1967: primo nella corsa sport prototipi a Skarphaeck (Stoccolma); secondo nella corsa sport a Karlskoga; quinto al G.P. di Germania; quinto al G.P. di Siracusa; quattordicesimo al Campionato mondiale conduttori.

1968: secondo alla corsa sport a Karlskoga; secondo alla corsa sport a Silverstone; quarto alla corsa sport prototipi a Hockenheim; quinto alla 1000 KM di Parigi con Masten Gregory; diciannovesimo al Campionato mondiale conduttori.

1969: secondo alla corsa sport di Thruxton; quinto alla 1000 KM di Spa con Herbert Muller; secondo alla 1000 KM di Zeltweg con Herbert Muller.

1970: primo nella corsa sport prototipi di Hockenheim (fino a 2000 cc.); secondo nel Trofeo delle Ardenne (sport prototipi); quinto nella 200 miglia di Buenos Aires; primo nella Coppa «Città di Enna» (sport prototipi).

1971: primo nella 1000 KM di Barcellona con Ronnie Peterson; primo nella corsa al Jarama (prototipi fino a 2000 cc.); secondo al Trofeo d'Auvergne (sport prototipi); terzo alla Targa Florio con Westbury; terzo nella corsa interserie di Norimberga, sesto nel Campionato d'Europa sport fino a 2000 cc.

1972: primo alla 4 Ore di Le Mans con Hugues De Fierlant; terzo al G.P. «Città di Balcarce» (sport prototipi); sesto alla 12 Ore di Sebring con Larrousse e Wisell; ottavo nella 1000 KM di Buenos Aires con Larrousse e Kraft.

Taccuino «minore»

4. giugno - RALLY DELLE ROSE - Rally internazionale

1. Darniche-Mahé (Alpine); 2. Salima-Blaise (Simca CG); 3. Jullien-Pellegrin (Alpine); 4. Robini-Mosset (Opel Ascona); 5. Gamet-Gamet (Opel Ascona).

4 giugno - 500 MIGLIA «REX MAYS» - Valevole per il campionato USAC

1. Bobby Unser (Eagle Offy); 2. Donohue (McLaren Sunoco); 3. Bettenhausen (McLaren Sunoco); 4. Vukovich (Eagle Offy); 5. Leonard (Ciceroy Offy).

8 giugno - TROFEO CADETTI AGIP - Quarta prova del campionato di F. Monza

1. Vidori (Repetto) in 24'39"7, alla media di 117,023 kmh; 2. Ragaio (RGB) 24'39"8; 3. Ottini (Melesi) 25'08"5; 4. Melesi (Melesi) 25'08"7; 5. Mercatelli (Mig) 25'39"0.



Carlo Giorgio con l'affermazione di Varano ha consolidato la sua posizione in vetta alla classifica della Formula 3 italiana

11 giugno - F. 3 A VARANO - Quarta prova del campionato italiano

1. Carlo Giorgio (Brabham BT 35) in 35'04"0, alla media di 110,875 kmh; 2. Colombo (Brabham BT 35) 35'05"7; 3. V. Brambilla (Brabham BT 38) 35'36"7; 4. Francisci (Lotus) 35'52"2; 5. Pica (Brabham BT 35) 35'53"0.

11 giugno - 2. TROFEO ERG - Gara valida per il Trofeo dei Rallies nazionali

1. Arturo Marzatico (Porsche 911S) pen. 6; 2. Fasan (Alpine R 1600) 37; 3. Pittoni (Porsche 911S) 47; 4. Ardizzola (Lancia HF 1600) 87,8; 5. Vacca (Lancia HF 1600) 87,13.

11 giugno - RALLY SEMPERIT - Prova valida per il campionato europeo rallies piloti

1. Pinto-Macaluso (Fiat 124 S) 6219,3; 2. Warmbold-Linzen (BMW 2002) 6246,6; 3. Ballestrieri-Bernacchini (Lancia HF) 6253,0; 4. Zasada-Komorowski (Porsche 911 S) 6391,1; 5. Russling-Weiss (Alpine R) 6424,2.

11 giugno - 23. COPPA SILA - Gara internazionale di velocità in salita

1. Carlo Facetti (Abarth Osella 2000) in 8'34"2, alla media di 105,677 kmh; 2. Scola (Chevron B 21) 8'39"2; 3. Trombetti (Abarth 2000) 9'06"4; 4. Laureati (Fiat Abarth 2000) 9'13"2; 5. Tommasi (Brabham F. 3) 9'23"0.

15 giugno - TROFEO CADETTI AGIP - Quinta prova del campionato di F. Monza

1. Regaiolo (RGB) in 28'22"2 alla media di 101,727 kmh; 2. Bosio (Repetto) 28'50"0; 3. Cavallini (LAB) 28'53"1; 4. Monti (Maco) 29'26"7; 5. Frigerio (Fimar) 30'02"4.

18 giugno - CORSA AL MONT VENTOUX - Gara di velocità in salita valida per il campionato europeo della montagna

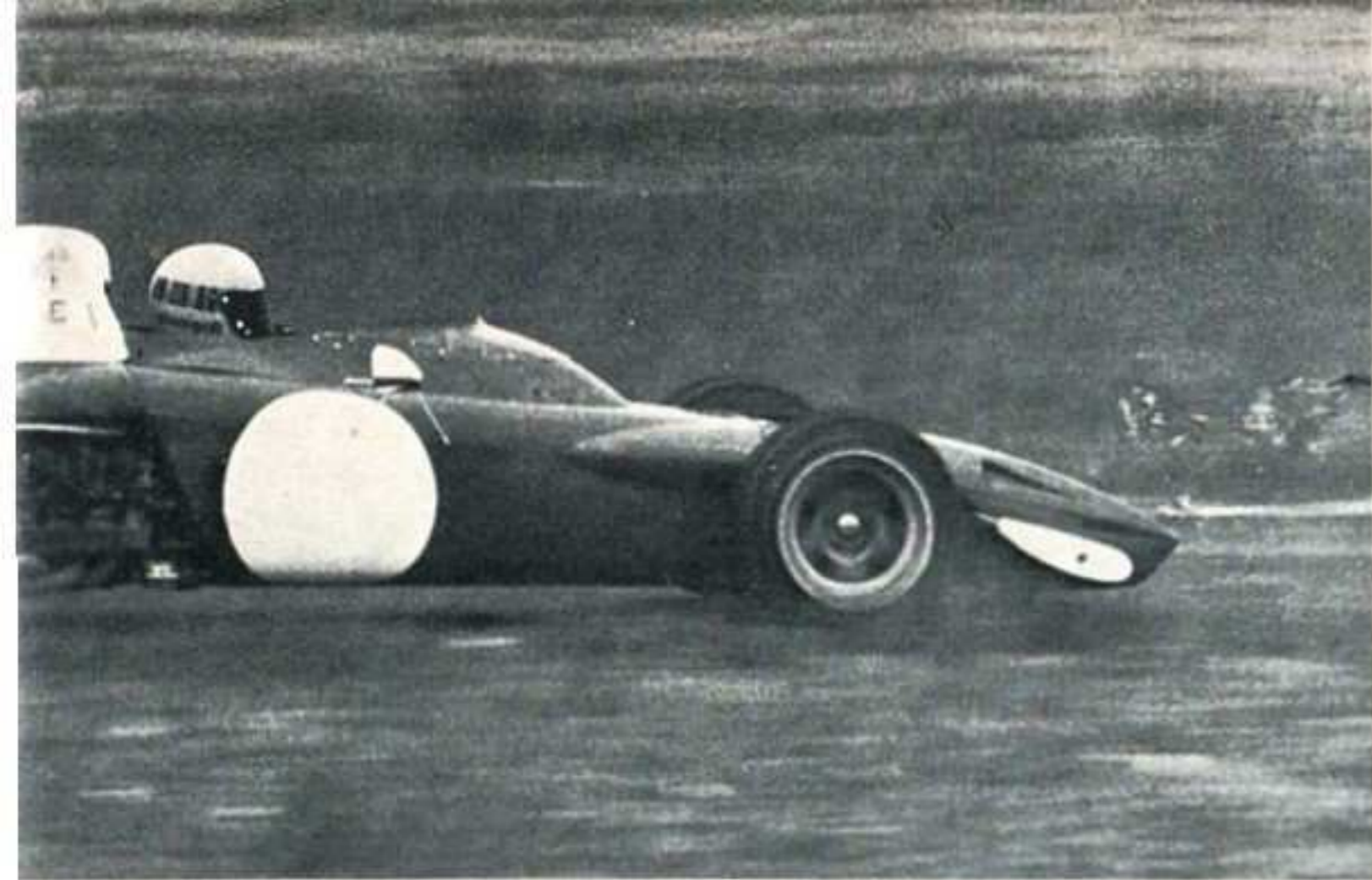
1. Perrot (March) in 9'51"2, alla media di 131,551 kmh; 2. Andruet (Alpine) 10'11"2; 3. Daniel (Pygmée) 10'16"2; 4. Lapiere (Pygmée) 10'23"0; 5. Staiano (Grac) 10'50"0.

30 giorni sulle piste

Nanni Galli
con la
Ferrari 312 B
a Fiorano
in preparazione
al G.P. Francia



LA CORSA	I «BIG» PRESENTI	IL FATTO NUOVO
2. RALLY DELLE 4 REGIONI 2-4 giugno PAGANELLI con la fede Quinta prova del campionato italiano rallies internazionali	Munari-Mannucci (Lancia HF 1600), Paganelli-Russo (Fiat 124 SS), Ballestrieri-Bernacchini (Lancia HF 1600), Barbasio-Sodano (Lancia HF 1600), Trombotto-Enrico (Fiat 124 SS), Tominz-«Squaw» (Fiat 124 SS), Vistarini-Raimondi (Citroen DS 21), Verini-Rho (Fiat 124 SS).	<i>Paganelli, contrariamente alle sue abitudini, (forse perché ormai sposo), ha corso con molta accortezza completamente al di fuori di quel « cliché » in cui è sempre stato inquadrato che lo vuole continuamente di traverso. Ha corso con giudizio ed ha vinto, senza abbandonare la sua grinta</i>
G.P. DEL BELGIO 4 giugno Come «stacca» FITTIPALDI Quinta prova del campionato mondiale piloti 1972	Jacky Ickx (Ferrari 312 B2), Emerson Fittipaldi (Lotus-JPS 72), Graham Hill (Brabham BT37), Denis Hulme (McLaren-Yardley), Clay Regazzoni (Ferrari 312 B2), François Cevert (Tyrrell), Chris Amon (Matra-Simca MS 120), Ronnie Peterson (March-STP 721 X), Peter Revson (McLaren-Yardley), J. P. Beltoise (BRM-Marlboro), Mike Hailwood (Surtees TS9), Peter Gethin (BRM-Marlboro).	<i>Oltre all'assoluta novità del circuito e all'inatteso « forfait » del campione in carica Stewart, ciò che ha polarizzato l'attenzione dei tecnici è stato il debutto della TECNOMARTINI dopo che lo stesso era stato più volte rimandato. La moneta bolognese di Luciano Pedersani, pur non avendo concluso la corsa, ha compiuto un debutto dignitoso</i>
CORSA A DIJON 4 giugno MERZARIO in «seconda» Quarta prova dell'euromarche 2 litri	Merzario (Abarth-Osella), Bonnier (Lola), Quester (Chevron-BMW), Hine (Chevron FVCB), Larrousse (Lola), Burton (Chevron), Wollek (Chevron), Lepp (Chevron).	<i>Arturo Merzario, dopo avere come al solito fatto registrare il miglior tempo nelle prove, porta l'Abarth-Osella ad un meritato trionfo, vincendo nettamente le due manches, senza incorrere in quegli inconvenienti che lo avevano visto costretto al ritiro in occasioni precedenti. Per l'Abarth è la seconda vittoria, dopo quella di Vallelunga.</i>
24 ORE DI LE MANS 10-11 giugno La cabala frizioni Nona prova del campionato mondiale marche	Pescarolo-Hill (Matra-Simca), Cevert-Ganley (Matra-Simca), Beltoise-Amon (Matra-Simca), Jabouille-Hobbs (Matra-Simca), Elford-Marko (Alfa 33tt3), Galli-Stommelen (Alfa 33tt3), Vaccarella-de Adamich (Alfa 33tt3), Bonnier-Larrousse-Van Lennep (Lola T. 280), Jost-Casoni-Weber (Porsche 908/2).	<i>L'attesa spasmodica dei francesi è stata ampiamente compensata: la Matra, la Matra bleu, è ritornata sulla scena e fedele alla promessa ha stravinto, dominando la corsa da un capo all'altro. Anche Pompidou era presente e il suo augurio è stato di buon auspicio per quella vittoria che tutti volevano, ma nella quale molti non credevano.</i>
TROFEO JOCHEN RINDT A HOCKENHEIM 11 giugno Le gomme magiche Sesta prova dell'europeo di F.2	E. Fittipaldi (Lotus 69), Peterson (March 722), Schenken (Brabham BT 38), Reutemann (Brabham BT 38), Lauda (March 722), Depailler (Elf 2), Hailwood (Surtees TS 10), Jaussaud (Brabham BT 38), Gethin (Chevron B 20), Scheckter (McLaren), Beuttler (March 722).	<i>La fama di quei formidabili organizzatori che sono i tedeschi, votati alla precisione sino a giungere ad essere pignoli, ha subito ad Hockenheim un fiero colpo: durante le prove si sono verificati errori in serie nel rilevamento dei tempi, tali da comportare uno schieramento di partenza diverso da quello che avrebbe dovuto essere in realtà.</i>



AUTO SPINTI mese
giugno SPRINT

Lasciato a piedi dalla Tecno per il Gran Premio di Francia, in omaggio alla «alternativa» con Derek Bell, che poi non si qualificherà, Nanni Galli trova una guida nientemeno che alla Ferrari, che ha una 312 B2 '72 libera per l'inutilizzazione (calcistica) di Regazzoni. Un fine mese incoraggiante per Nanni

CRONOSINTESI

IL MOMENTO CHIAVE

LE CIFRE

Pur avendo vinto una sola delle prove speciali inserite nella prima tappa, Paganelli-Russo comandavano la classifica minacciati da presso dalla coppia regina Munari-Mannucci che nella seconda giornata facevano subito intendere di quali desideri fossero animati. Poi un seguito di circostanze favorevoli e nonostante la rimonta di Barbasio-Sodano, Paganelli-Russo potevano conquistare una meritatissima vittoria.

Nella prova speciale di Ormala, quando già uno dei più pericolosi avversari era sparito per aver «picchiato» contro un muretto (Ballestrieri-Bernacchini), ecco che anche Munari-Mannucci vengono fermati dalla malasorte sotto forma di un giunto che cede di schianto. Di contendenti pericolosi non restava che la coppia Barbasio-Sodano e Paganelli-Russo correndo in difesa» hanno potuto conservare il vantaggio accumulato.

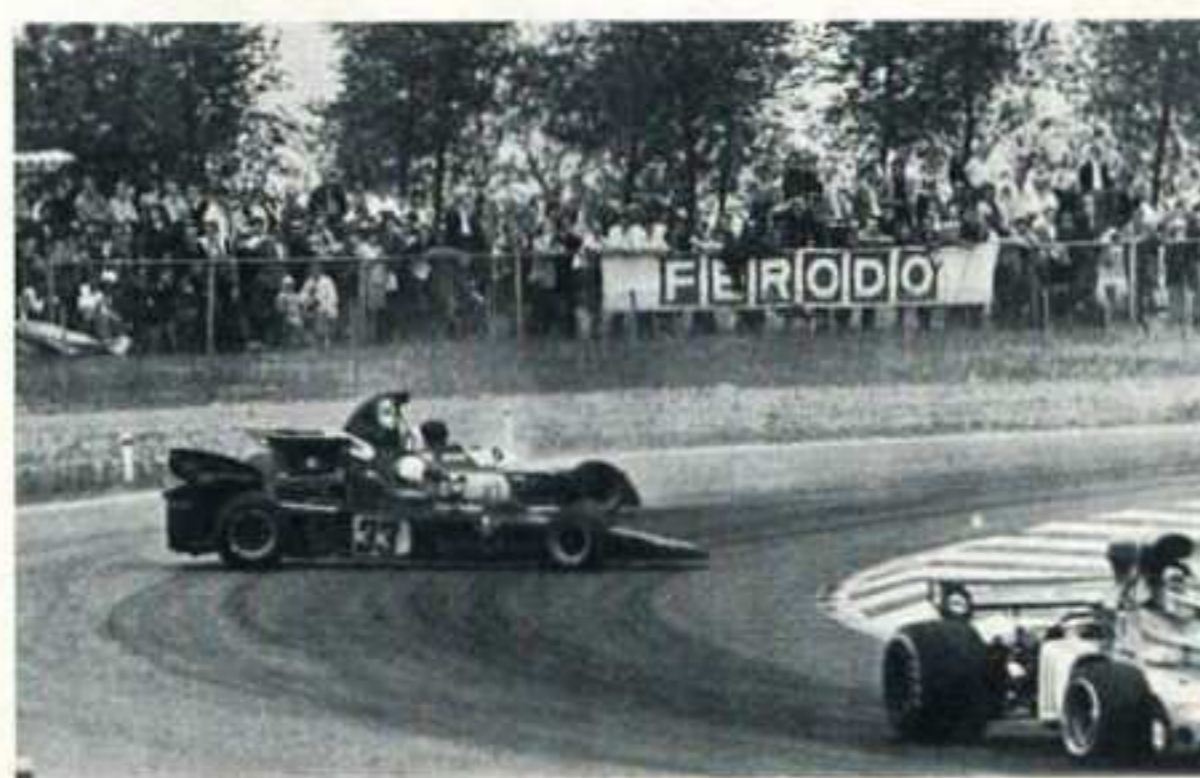


LA CLASSIFICA: 1. Paganelli-Russo (Fiat 124 SS) pen. 1137; 2. Barbasio-Sodano (Lancia HF 1600) 1369,6; 3. Pelganta-Maiga (Lancia HF 1600) 1634; 4. Trombottolo-Enrico (Fiat 124 SS) 1747; 5. Tacchini V.-Mariani (Lancia HF 1600) 2235; 6. Tominz-Squaw (Fiat 124 SS) 2885; 7. Vistarini-Raimondi (Citroen DS 21) 4303; 8. Trucco-Tesio (Simca rallye 1000) 4504; 9. Merluzzi-De Carli (Opel Manta 1900) 4545; 10. Tecilla-Lipizer (Fiat 125 S); 4613; 11. Gerbino-Mannini (Fiat 125 S) 4643,4; 12. Corino-Rigo (Fiat 125 S) 4758; 13. Fagnola-Falletti (Fiat 125 S) 4778,6; 14. Bauce-Calore (Renault R 12 Gordini) 4939; 15. Nestore-Ginotti (Renault R 12 Gordini) 5202.

Continua il «momento magico» della Fiat nei rallies. Al Rally delle 4 regioni, Paganelli e Russo portano alla vittoria la 124 Sport Spider: un magnifico regalo di nozze di Alcide a Paola

Dopo la partenza a razzo di Regazzoni che aveva lasciato sperare in qualcosa di assolutamente nuovo nel mondiale piloti, Emerson Fittipaldi è venuto prepotentemente alla ribalta e, una volta liberatosi del ferrarista, se ne è andato staccandosi sempre di più. Alle sue spalle, dopo un lungo duello fra Amon, Hulme e Cevert, quest'ultimo riesce a prevalere piazzandosi al 2. posto. Ad Amon resta la soddisfazione del giro più veloce.

L'interesse della corsa era polarizzato attorno alla lotta delle due Ferrari, in testa con Regazzoni e terza con Ickx, contro la Lotus JPS di Emerson Fittipaldi che sembrava non potere uscire dalla morsa nella quale lo avevano stretto le macchine di Maranello. Ma al nono giro, nella staccata prima del rettilineo principale, Fittipaldi infila prepotentemente Regazzoni e il gioco è fatto.



LA CLASSIFICA: 1. Emerson Fittipaldi (Lotus-JPS 72) 85 giri in 1.44'06"7 media 182,423 kmh; 2. Cevert (Tyrrell-Ford) 1.44'33"3; 3. Hulme (McLaren-Yardley) 1.45'04"8; 4. Hallwood (Surtees TS9) 1.45'18"7; 5. Pace (March-Politoys) a 1 giro; 6. Amon (Matra-Simca) a 1 giro; 7. Revson (McLaren-Yardley) a 2 giri; 8. Ganley (BRM-Marlboro) a 2 giri; 9. Peterson (March-STP) a 2 giri; 10. Marko (BRM-Marlboro) a 2 giri; 11. Stommelen (March-Eifelland) a 2 giri; 14. Walker (Lotus-JPS) a 6 giri.

De Adamich e Walker si sono urtati e sono sull'erba. De Adamich riparte subito mentre Walker impiega di più data la posizione

Due corse praticamente con la medesima fisionomia: Merzario che lascia partire Quester, lo controlla come un mastino, ne attende il primo errore per infiltrarlo con decisione e giungere con buon margine al traguardo. Alle spalle di Merzario e Quester non v'è stata praticamente lotta per i posti d'onore in quanto Lepp e Burton sia nella prima, come nella seconda manche, non hanno avuto difficoltà nel guadagnare la 3. e la 4. piazza.

Il dominio di Merzario è stato messo in pericolo in entrambe le corse. Nella prima, quando, con il comasco già al comando, si è staccato un filo del distributore, causando un ritorno di fiamma per fortuna subito scomparso; nella seconda, quando la scatola del cambio gli ha giocato un brutto scherzo, costringendolo a finire la gara senza potere innestare la seconda marcia.



LA CLASSIFICA: 1. Arturo Merzario (Abarth-Osella) in 1'50'08"2 media 174,819 kmh; 2. Quester (Chevron-BMW) 1.51'05"9; 3. Lepp (Chevron) 1.51'36"8; 4. Burton (Chevron) 1.51'09"3 a 1 giro; 5. Lafosse (Lola) 1.51'46"7 a 1 giro; 6. Bosch (Chevron) a 4 giri; 7. Wollek (Chevron) a 4 giri; 8. De Bagration (Lola) a 5 giri; 9. Heuler (Lola) a 6 giri; 10. Monot (Lola) a 14 giri.

Dopo molto dominio non costruttivo, finalmente l'Abarth-Osella di Merzario si aggiudica la prova europea di 2 litri a Digione. Per la casa italiana è la seconda vittoria, dopo quella di Facetti a Roma

Difficile trovare una corsa dallo svolgimento più lineare di questa 24 Ore in cui la Matra l'ha fatta da padrona assoluta. Dopo uno sprazzo iniziale della Lola di De Fierlant-De Bagration che l'ha portata a concludere in testa la prima ora di corsa, nelle successive 23 il dominio della Matra è stato incontrastato. Sfortunatamente la corsa è stata funestata da un tragico incidente nel quale ha perduto la vita Joakim Bonnier.

In una corsa di 24 ore i momenti chiave sono in genere parecchi. Per Le Mans 1972 possiamo fissare l'attenzione sul progressivo cedimento delle frizioni che l'Alfa ha voluto a tre dischi, cioè del tipo che aveva deciso la rinuncia Ferrari, a Monza nel test anterinuncia. Forse si è giocato ai furbi. E dire che Galli-Stommelen avevano dimostrato di potere marciare alla pari di Pescarolo-Hill e Cevert-Ganley (con frizioni 2 dischi).



LA CLASSIFICA: 1. Matra Simca (Pescarolo-Hill) giri 343, km 4.961,343, media 195,472 kmh; 2. Matra Simca (Cevert-Ganley) giri 333, km 4.554,933, media 190,788; 3. Porsche 908-2 (Jost-Casoni-Weber) giri 324, km 4.420,904, media 184,573; 4. Alfa 33tt3 (Vaccarella-Adamich) giri 306, km 4.179,632, media 174,151; 5. Ferrari 365 GTB4 (Ballot Lena-Andruet) giri 305, km 4.162,860, media 173,444 (1. delle GT); 6. Ferrari 365 GTB4 (Posey-Adamowicz) giri 303, km 4.137,733, media 172,405; 7. Ferrari 365 GTB4 (Parkes-Larrousse-Cochet) giri 301, km 4.110,051, media 171,252; 8. Ferrari 365 GTB4 (Bell-Pilette-Bond) giri 301, km 4.109,864, media 171,244; 9. Ferrari 365 GTB4 (Jarier-Buchet) giri 296, km 4.039,443, media 168,310; 10. Ford Capri 2600 RS (Birrell-Bourgoignie) giri 291, km 3.977,516, media 165,729 (1 delle T2).

In una 24 ore funestata dall'incidente fatale a Bonnier (la cui Lola qui precede Cevert e Pescarolo), la Matra si aggiudica Le Mans dopo sette anni di tentativi, con la 670 di Hill-Pescarolo

Due corse di 15 giri ciascuna con un solo motivo dominante: la supremazia indiscutibile di Emerson Fittipaldi che le vince entrambe senza avere mai bisogno di forzare. Alle sue spalle, dopo il brillantissimo secondo posto di Gethin e l'inaspettato terzo di Morgan nella prima manche, si fa luce Jaussaud che traendo profitto dalla scomparsa dei due nominati, conquista un valido secondo posto finale.

Nessun fatto di particolare rilievo durante lo svolgimento delle due corse. Ma il momento veramente importante ai fini del risultato finale lo si è avuto prima dell'inizio, quando la Firestone ha estratto, come dalla scatola magica, delle gomme da bagnato che hanno permesso ai conduttori che le montavano di gareggiare con un decisivo margine di sicurezza e di tenuta di strada nei confronti degli avversari con le Goodyear.



LA CLASSIFICA (per somma di piazzamenti): 1. Emerson Fittipaldi (Lotus 69) punti 2; 2. Jaussaud (Brabham BT 38) p. 6; 3. Peterson (March 722) p. 8; 4. Beuttler (March 722) p. 13; 5. Perrot (March 722) p. 14; 6. Schenken (Brabham BT 38) p. 14; 7. Reutemann (Brabham BT 38) p. 15; 8. Morgan (Brabham BT 38) p. 18; 9. Ruesch (Surtees TS 10) p. 19; 10. Watson (Leda-Tui) p. 25; 11. Wollek (Brabham BT 38) p. 27; 12. Moser (Brabham BT 38) p. 29; 13. Dolhem (March 722) p. 29; 14. Dal Bo (Pygmée MDS 17) p. 32; 15. Purley (March 722) p. 32.

L'ex-re delle F.2, Ronnie Peterson, quest'anno non va né nella prima né nella seconda formula. Lui è sempre quello, sono la 721 e la 722 (qui sotto l'acqua di Hockenheim) a non essere a posto

Taccuino «minore»

CONTINUA DA PAGINA 71

18 giugno - 18. RALLY PREALPI VENETE E DEI COLLI EUGANEI - Prova valida per il Trofeo Rallies Nazionali.

1. Fulvio Bacchelli (Porsche 911) pen. 321; 2. Marzatico (Porsche 911) 329; 3. Taufer (Porsche 911) 379; 4. Albarello (Fulvia HF) 492; 5. Sansone (Fulvia HF) 508,2.

22 giugno - TROFEO CADETTI AGIP - Sesta prova del campionato di F. Monza

1. Ragaiolo (RGB) in 24'53"6, alla media di 115,934 kmh; 2. Bionda (Lab) 25'36"0; 3. Santandrea (Santandrea) 25'36"4; 4. Redaelli (De Ruy) 25'44"0; 5. Borrello (Giglio) 25'44"2.

25 giugno - SALITA AL MONTEPELLEGRINO - Gara nazionale di velocità in salita

1. Restivo (Fiat Abarth 2000) in 4'31"0, alla media di 11,586 kmh; 2. "Manuelo" (Fiat Abarth 2000) 4'39"9; 3. Capuano (Chevron Ford B 21) 4'48"8; 4. Laureati (Chevron Abarth) 5'01"1; 5. "Amphicar" (De Tomaso Pantera) 5'02"8.

25 giugno - GIRO DELLE VALLI BIELLESI - Gara nazionale di regolarità

1. Cané (Lancia Fulvia) pen. 13,4; 2. Santorum (Lancia Fulvia) 16,6; 3. Poggiali (Lancia Fulvia) 16,8; 4. Pertusio (Lancia Fulvia) 17,6; 5. Pavanello (Lancia Fulvia) 19,1.

24-25 giugno - 1.a COPPA LUIGI FERABOLI - Undicesima prova del Trofeo Rallies Nazionali

1. Marzatico (Porsche 911S) 55; 2. Polese (Alpine 1600) 71,2; 3. Ardizzoia (Lancia HF 1,6) 100; 4. Brai (Opel Ascona 1900) 111; 5. Lodi (Lancia HF 1600) 126.

29 giugno - 1. TROFEO SCAI DI F. ITALIA - Gara nazionale di velocità in circuito per vetture di F. Italia

1. Paolo Bozzetto in 20'06"1 alla media di 143,570 kmh; 2. Ghinzani 20'26"1; 3. Farneti 20'38"8; 4. Ferrari 21'02"2; 5. Troyer a 1 giro.

Un'OPEL davvero REKORD



Questa è la OPEL speciale GT che con un propulsore diesel da 2,1 litri, supercompressore, da 95 CV, realizzato dalla stessa casa, ha, nel mese scorso, sulla pista di alta velocità del Proving Ground di Dudenhofen, battuto due records mondiali e realizzato 16 nuovi record internazionali. La prova è durata tre giorni e due notti senza soluzione di continuità e alla guida si sono alternati l'italiano Giorgio Pianta, i francesi Marie Claude Beaumont ed Henri Greder, la svedese Sylvia Oesterberg, il belga Paul Frère e il tedesco Jochen Springer. La prova è stata realizzata dalla Opel con la collaborazione della Mobil Oil e sotto il controllo di una speciale commissione dell'ADAC. I primati ottenuti sono:

DISTANZA	PARTENZA	TEMPO	MEDIA KMH
10 Km	da fermo	3'22",909	177,42
10 Miglia	da fermo	5'14",101	184,45
1 Km	lanciato	18"228	197,49
1 Miglio	lanciato	29"589	195,80
1 Km	da fermo	31"713	113,52
100 Km	da fermo	30'44"	195,17
500 Km	da fermo	2h 33'05"	195,95
1000 Km	da fermo	5h 07'53"	194,87
5000 Km	da fermo	25h 57'39"	192,59
10000 Km	da fermo	52h 23'13"	190,88
100 Miglia	da fermo	52'10"	195,24
500 Miglia	da fermo	4h 07'49"	194,82
1000 Miglia	da fermo	8h 19'47"	193,20
5000 Miglia	da fermo	42h 03'55"	191,29
1 ora	da fermo	195,972 Km	195,97
6 ore	da fermo	1.164,547 Km	194,09
12 ore	da fermo	2.303,245 Km	191,94
24 ore	da fermo	4.625,224 Km	192,72

LA CORSA

I «BIG» PRESENTI

IL FATTO NUOVO

CORSA A MOSPORT

11 giugno

Una valvola da... 7 milioni

Prima prova del challenge CAN-AM

Denis Hulme (McLaren M20), Peter Revson (McLaren M20), Mark Donohue (Porsche Audi Landm), Jackie Oliver (Uop Shadow), Mint Minter (Porsche 917/10), Lotar Motschenbacher (McLaren M8D), Roger Mc Craig (McLaren M8F).

E' comparsa per la prima volta in gara la Porsche-Audi-Landm preparata da Roger Penske, dimostrando, fin dalle prove, di potere mettere in difficoltà anche le nuove McLaren M20 e ipotizzando la fine della supremazia della casa inglese, che dovrà correre ai ripari, adottando, magari, il turbo compressore anche se si è assicurato Jackie Stewart.

CORSA A SILVERSTONE

17 giugno

Mortificato QUESTER

Quinta prova dell'euromarche 2 litri

Merzario (Abarth-Osella), Quester (Chevron-BMW), Burton (Chevron), Lepp (Chevron), Hine (Chevron FVCB), Hezemans (Abarth), Wollek (Chevron), Edwards (Lola), Junca-della (Chevron).

Finalmente un italiano, Arturo Merzario, in testa in una graduatoria internazionale anche se proprio non di primissima categoria. Con la sua seconda vittoria consecutiva, il pilota comasco si trova ora a condurre la classifica del Trofeo dei conduttori dell'euromarche 2 litri, mentre grazie a lui la Abarth si è portata al 3. posto della classifica europea.

G.P. DELLA REPUBBLICA ITALIANA

18 giugno

I sette re di ROMA

Gara internazionale F.1 di velocità in circuito

Emerson Fittipaldi (Lotus-JPS), Howden Ganley (BRM-Marlboro), Peter Gethin (BRM-Marlboro), Henri Pescarolo (March-Politoys), Niki Lauda (March STP), Andrea de Adamich (Surtees TS9), Nanni Galli (Tecno-Martini).

In questo Gran Premio della Repubblica Italiana, così faticosamente messo in scena dagli organizzatori dell'AC Roma, la TECNO-Martini ha raggiunto il suo primo traguardo, piazzandosi terza con l'italiano Galli (che per premio si vedrà appiedato per Clermont Ferrand).

1000 KM OSTERREICHRING

25 giugno

Il poker e il polso

Decima prova del campionato mondiale marche

Ickx-Redman (Ferrari 312 P), Peterson-Schenken (Ferrari 312 P), Marko-Pace (Ferrari 312 P), Merzario-Munari (Ferrari 312 P), Larrousse-Elford (Lola T. 280), Bell-Van Lennep-Adamowicz (Gulf Mirage), Stommelen-Hezemans (Chevron B. 21).

La Ferrari, per la prima volta in questo felicissimo mondiale marche, riesce a piazzare le sue vetture ai primi quattro posti assoluti pur dovendo rinunciare al « calciatore » Regazzoni (un polso fratturato tirando calci). I tecnici avrebbero voluto schierare 3 vetture ma da Maranello si è insistito e così si è ingaggiato lo straniero di turno, l'austriaco Marko.

G.P. ROUEN LES ESSARTS

25 giugno

FITTIPALDI due volte erede

Settima prova dell'europo di F. 2

E. Fittipaldi (Lotus 69), Reutemann (Brabham BT 38), Beltoise (Brabham BT 38), Jabouille (Elf 2), G. Hill (Brabham BT 38), Pescarolo (Brabham BT 38), Cevert (March 722), Hailwood (Surtees TS 10), Jaussaud (Brabham BT 38), Lauda (March 722), Depailler (March 722).

In tempi di mortificazione per la crisi dei motori, la corsa di Rouen è stata un vero gioiello di bellezza, una gara tutta da vedere per apprezzarla perché il suo interesse è venuto dalla continua suspense destata dalla situazione di esasperato limite in cui si è disputata, con tre uomini in primo piano anche se la classifica dovrà distanziarli fra di loro

G.P. LOTTERIA DI MONZA

29 giugno

Un «BAFFO» alle varianti

Gara internazionale di velocità F. 2

Graham Hill (Brabham BT 38), de Adamich (Surtees TS 10), Jarier (March 722), Bourgoignie (GDR 272), Westbury (Brabham BT 38), Tino Brambilla (March 712).

In un autodromo come quello di Monza, dove i « treni » fra macchine similari sono all'ordine del giorno (visto che le varianti restano un mito) si è verificato il fatto che i Cosworth da 1700 cc hanno denunciato una carenza di potenza nei confronti dei 1930 cc. Pare, pertanto, che anche Gianni Pedrazzani si sia finalmente deciso a produrre un 1930 Nova.

Dopo la partenza a razzo di Mark Donohue, seguito a debita distanza da Peter Revson, Denis Hulme che seguiva i due scatenati leader come un'ombra ha potuto approfittare delle disgrazie altrui per portarsi in testa alla corsa e tenere il comando sino alla fine. Una vittoria poco convincente che tuttavia ha fruttato al «vecchio» leone neozelandese un premio di oltre 7 milioni e mezzo di lire.

Al 18. giro, quando ormai conduceva la corsa con oltre 12 secondi di vantaggio su Peter Revson, Mark Donohue era costretto a rientrare ai box per il bloccaggio di una valvola del compressore. Perdeva tre giri nella riparazione, ma rientrato in pista la sua vettura dava evidenti segni di non potere più ripetere i tempi sui quali aveva girato sino a quel momento. Ma anche Revson si fermava a due giri dalla fine e Hulme vinceva.

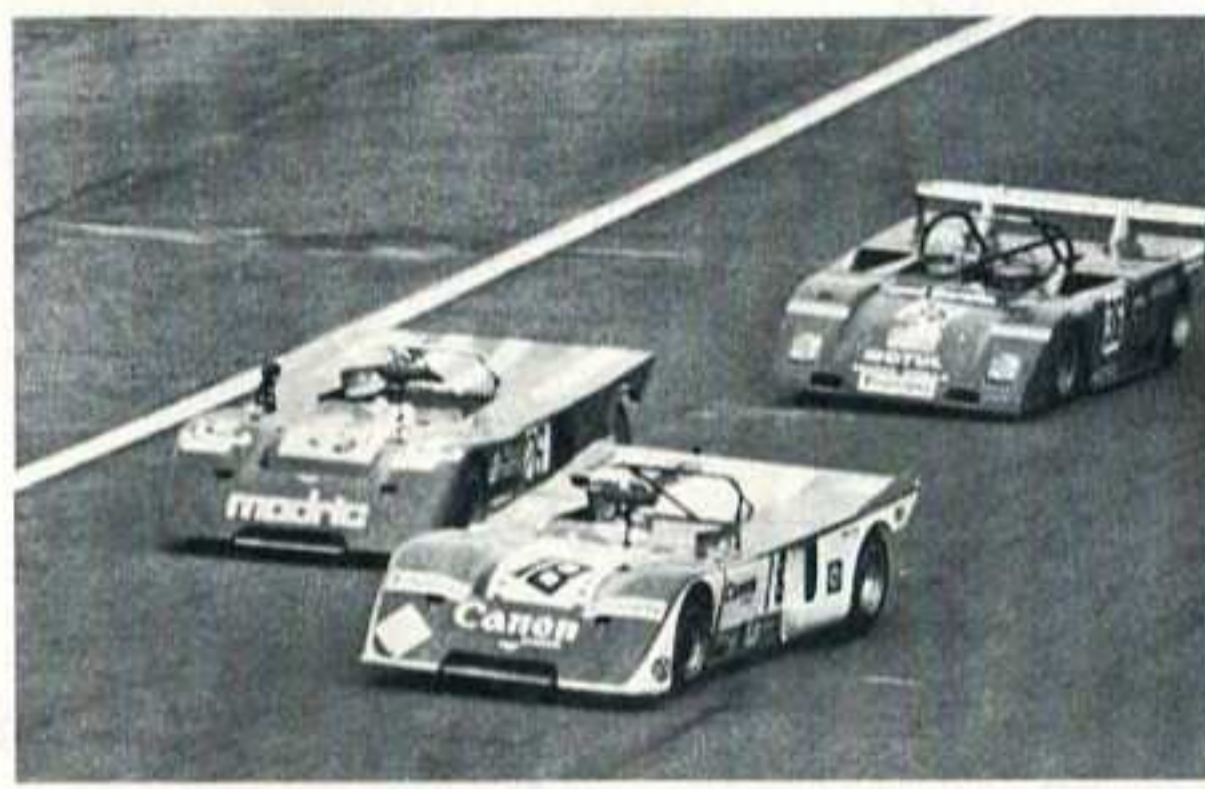


LA CLASSIFICA: 1. Denis Hulme (McLaren M20) 80 giri in 1.46'40" media 178,081 kmh; 2. Donohue (Porsche Audi Landm) 1.47'35"7; 3. Revson (McLaren M20) a 2 giri; 4. Minter (Porsche 917/10) a 2 giri; 5. Gregg (Porsche 917/10) a 2 giri; 6. Motschenbacher (McLaren M8D) a 2 giri; 7. Durst (McLaren M8D) a 4 giri; 8. Dewar (McLaren M8C) a 6 giri; 9. Kemp (Lola T222) a 6 giri; 10. Nagel (Lola T222) a 13 giri; 11. Wonder (McLaren M8C); 12. Butcher (Lola T163); 13. Klempel (McLaren M3); 14. Durant (Lola T163).

Prima gara Can-Am, a Mosport, e vittoria della McLaren M20 di Denis Hulme. Non è stata la solita «passeggiata», comunque, dato che la minaccia della Porsche di Donohue è stata molto concreta

Due volte per due corse; su pista asciutta la prima con vittoria di Quester davanti a Burton e Merzario, sul bagnato la seconda con il pilota italiano che ha addirittura spadroneggiato pur non sfuggendo ai testa-coda che sono stati il «leit motiv» di questa seconda parte. Nonostante fosse stato penalizzato di 1 minuto perché giunto in ritardo sulla linea di partenza, Merzario è scattato al comando ed ha dominato.

La risoluzione della gara si è verificata nella seconda manche, quando il tedesco Dieter Quester, l'unico che potesse veramente impensierire il nostro Merzario, trovandosi doppiato per ben due volte ha preso la scusa di un testa-coda che gli ha spento il motore per abbandonare la tenzone, lasciando via libera all'italiano che ha vinto infliggendo quasi due giri di ritardo a Edwards e distacchi molto maggiori agli altri.



LA CLASSIFICA 1. Arturo Merzario (Abarth-Osella) 86 giri in 2.27'1"4 media 156,700 kmh; 2. Edwards (Lola) a oltre 1 giro; 3. Lafosse (Lola) a 3 giri; 4. Robinson (Chevron) a 3 giri; 5. Burton (Chevron) a 5 giri; 6. Fletcher (Chevron) a 5 giri; 7. Juncadella (Chevron) a 6 giri; 8. Bottalla (Abarth) a 7 giri; 9. Hezemans (Abarth) a 7 giri; 10. Lepp (Chevron) a 7 giri; 11. Twaites (Chevron) a 7 giri.

Martini Trophy, a Silverstone, per l'euro 2000, e seconda vittoria di Merzario con l'Abarth-Osella, la quale è ora l'unica marca con tre primi posti. Ecco Arturo, a ruota di Burton, doppiare un ritardatario

Emerson Fittipaldi e la sua Lotus-JPS, uomo e macchina del momento, non conoscono mezze misure: passati in testa alla curva dei Cimini nel corso del primo giro, vi sono rimasti anche per i restanti 79 dominando lo striminzito lotto dei partecipanti senza alcuna difficoltà. De Adamich, fruendo del ritiro di Pescarolo avvenuto al 48. giro, si aggiudica una dignitosa seconda moneta.

Il momento chiave di questa gara non lo si trova certamente nel suo svolgimento, ma nei giorni che hanno preceduto la corsa. Gli organizzatori l'avevano allestita approfittando del «buco» creato dalla mancata effettuazione del G. P. d'Olanda, e fidando, soprattutto nella presenza della Ferrari, macchina italiana in una corsa italiana. Ma il «Drake» per paura di ipotetici fischi ha disertato la gara, facendosi fischlare veramente.



LA CLASSIFICA: 1. Emerson Fittipaldi (Lotus-JPS) 80 giri in 1.37'31"9 media 157,780 kmh; 2. De Adamich (Surtees TS9) 1.38'04"7; 3. Galli (Tecno-Martini) a 1 giro; 4. Beuttler (March 721) a 1 giro; 5. Ganley (BRM-Marlboro) con 21 giri; 6. Pescarolo (March 721).

I «sette re» di Roma, cioè l'esiguo campo di partenti al Gran Premio Repubblica di Vallelunga, si avvicinano alla linea di partenza. L'assenza della Ferrari ha suscitato dei malumori polemici

Una sola Ferrari, quella di Ickx-Redman, parte in prima fila con la terza «pole position» essendo stata superata in prova (altro fatto nuovo) dalla Gulf di Bell-Van Lennep e dalla Lola di Larrousse-Elford. Ma le illusioni, seppure qualcuno se ne fosse fatto, tramontano ben presto visto che la «grande parata» Ferrari inizia sin dal primo giro. Alle spalle della «invincibile armata» si comportano molto bene Stommelen-Hezemans.

Pur con la tranquillità assoluta di avere due vetture, Ickx-Redman e Marko-Pace, in testa alla corsa, nel clan Ferrari si è trepidato parecchio fra il 140. e il 153. giro, quando lo slittamento della frizione nella vettura di Peterson-Schenken e la necessità di sostituire la batteria a quella di Merzario-Munari, oltre agli ultimi rifornimenti, fanno salire Stommelen-Hezemans al 4. posto. Ma una volata di Arturo rimette le cose a posto.



LA CLASSIFICA: 1. Ferrari 312 P (Ickx-Redman) 170 giri in 4.58'46"28 alla media di 201,920 kmh (nuovo primato); 2. Ferrari 312 P (Marko-Pace) a 1 giro; 3. Ferrari 312 P (Peterson-Schenken) a 4 giri; 4. Ferrari 312 P (Merzario-Munari) a 5 giri; 5. Chevron B 21-BMW (Stommelen-Hezemans) a 6 giri; 6. Chevron B 21 (Juncadella-Bridges) a 12 giri; 7. Lola T 290 (Swietlick-Salles) a 16 giri; 9. Chevron B 21 (Twaites-McInarny) a 17 giri; 10. Porsche 911 S gr. 5 sperimentale (Stekkonig-Waldegard) a 28 giri; 11. Chevron B 19 (Dupont-Blancpain) a 29 giri; 12. De Tomaso Pantera (Janda-Schwering) a 38 giri; 13. Porsche 911 S (Fitzpatrick-Kremer) a 43 giri.
Giro più veloce: il 38. di Jacky Ickx (Ferrari 312 P) in 1'41"88 alla media di 208,830 kmh.

Colpo di scena all'Osterreichring: in prova, magnifico tempo della Mirage di Bell e Van Lennep (nella foto), ottenuto però con un motore «tiratissimo», da Formula 1. In corsa, infatti, non disturba

Ad una batteria da cardiopalmo, vinta da Fittipaldi dopo che lo scatenato Scheckter era finito nell'erba al 17. giro, è seguita la tranquilla corsa vinta da Hailwood. I ferri si sono nuovamente scaldati nella finale con Fittipaldi al comando quasi dall'inizio e Hailwood caparbiamente incollato alla ruota del brasiliano, mentre ancora Scheckter movimentava la corsa alle spalle dei due che finivano nell'ordine.

Due errori di Hailwood hanno favorito l'imperversante Fittipaldi, sempre più erede di Rindt (dopo la F.1 anche la F.2), il primo quando era così vicino al brasiliano che una frenata lunga di questi lo ha ingannato, il secondo quando stava colmando lo svantaggio accumulato e con un fantastico giro record si era portato a soli 3" dal capofila.



LA CLASSIFICA: 1. Emerson Fittipaldi (Lotus 69) 54'20" media 183,633 kmh; 2. Hailwood (Surtees TS 10) 54'28"; 3. Reutemann (Brabham BT 38) 54'47"4; 4. Morgan (Brabham BT-38) 54'58"6; 5. Watson (Leda Tui) 55'01"6; 6. Cevert (March 722) 55'02"7; 7. Hill (Brabham BT 38) 55'37"3; 8. Dolhem (March 722) a 1 giro; 9. Wollek (Brabham BT 38) a 3 giri; 10. Ruesch (Surtees TS 10) a 3 giri; 11. Scheckter (McLaren M 21) a 5 giri.
Giro più veloce: Hailwood (Surtees TS 10) 1'46"8 media 186,843.

Con la «vecchia» Lotus-Moonraker-69, Emerson Fittipaldi è primo anche a Rouen, nella settima prova del Trofeo F.2. Eccolo seguito dalla Surtees-Matchbox di Hailwood doppiare la Brabham di Wollek

Le due manches dallo squalore di 15 partecipanti (col risultato di ridurre i premi della «Lotteria») hanno praticamente ripetuto i loro motivi e i primi cinque della classifica finale si sono esattamente piazzati a quei posti in entrambe le corse. «Baffo» Hill, dall'alto della sua grande classe, ha dominato il poco nutrito gruppo degli avversari, piazzando la sua unghiate vincente sempre nell'ultimo giro.

Poco dopo la partenza una macchina dai colori italiani passa in testa e con bella andatura si allontana dagli altri, anche da Hill: è quella di Vittorio Brambilla e il fatto, francamente, costituisce una bella sorpresa. Poi «Baffo» si riporta sotto e la lotta fra i due diviene appassionante, mentre un Moser spavaldo riesce a colmare le distanze assieme a Jarier. Poi al 13. giro tutto finisce con una bucatina che ferma Brambilla.



LA CLASSIFICA (per somma dei tempi): 1. Graham Hill (Brabham BT 38) in 1.02'30"60 media 220,734 kmh; 2. Moser (Brabham BT 38) 1.02'31"67; 3. Jarier (March 722) 1.02'31"93; 4. Francisci (Brabham BT 38) 1.02'43"84; 5. de Adamich (Surtees TS 10); 1.02'44"73; 6. Langer (March 722) 1.03'17"81; 7. Wilkins (March 722) 1.03'32; 8. Purley (March 722) 1.04'14"88; 9. Scott (Brabham BT 38) a 1 giro; 10. Binder (Brabham BT 38) a 11 giri; 11. Kazato (March 722) a 12 giri; 12. Bourgoigne (GDR 272) a 12 giri; 14. V. Brambilla (March 722) a 28 giri.

In un «Lotteria» piuttosto in tono minore, gli italiani se la cavano piuttosto bene. Claudio Francisci è il primo dei nostri, con la Brabham-Elcom, e vince il Trofeo intitolato a Giovannino Salvati

un campione le guida
un campione le giudica

AUTO
SPRINT
mele

SPRINTTEST

Fantasia DE ADAMICH con la TS 9-B



Poter guidare una vettura del genere penso sia una grossa soddisfazione anche per chi non corre in macchina. Non c'è bisogno di andare forte per divertirsi e rendersi conto delle possibilità e delle prestazioni della macchina. Guidando come si guiderebbe la propria auto, usando il motore e l'accelerazione normalmente, andando cioè puliti e secondo le proprie valutazioni, ci si ritroverebbe convinti di andare pianissimo, di essere fermi in curva, mentre invece la velocità reale è molto superiore alla propria valutazione, per cui in una curva che voi fareste con la vostra vettura al limite a 100 kmh la state facendo magari a 130 convinti di essere ad 80.

Il cambio forse è quello che può rappresentare un problema per un guidatore normale. In accelerazione, prima-seconda, seconda-terza e via tutto va bene e le marce entrano facilmente e velocemente senza problemi; è in scialtano che bisogna essere capaci di dare il giusto colpo di acceleratore per portare il regime di giri al livello della marcia inferiore, altrimenti grande grattata e probabilmente la marcia non entra neanche. La doppietta con la frizione naturalmente non la si fa più, primo perché in realtà non ce n'è bisogno, date le dimensioni di leggerezza dei cambi moderni e poi perché non ce ne sarebbe il tempo in una frenata al limite. La tenuta laterale in ogni caso è la cosa più impressionante. Tenuta che si deve alle sospensioni ed alle dimensioni dei pneumatici ed alle mescole tenere. Tutto il corpo è sottoposto a forze centrifughe fortissime, ed essendo seduti in sedili avvolgenti, stretti dalle cinghie di sicurezza e con le gambe tenute dalla monoscocca, tutte le forze vanno a confluire sui muscoli del collo che devono tenere dritta la testa.

Senza allenamenti di guida agonistica (la palestra non basterebbe) vi ritrovereste con la testa inclinata verso l'esterno della curva e per quanti sforzi e concentrazione ci si voglia mettere ad ogni curva sarebbe una sofferenza, perché uno è convinto di irrigidire i muscoli e farcela, mentre appena entra in curva sente che la testa comincia a piegarsi all'esterno, facendovi tra l'altro perdere anche parte delle sensazioni che ormai si è abituati ad avvertire sempre in una data posizione. In certi percorsi con curve larghe e sempre nello stesso senso (vedi Zeltweg in Austria o Nivelles in Belgio) anche chi è più allenato si ritrova in difficoltà.

E' logico che le prestazioni di una formula 1 come accelerazione, frenata e tenuta in curva, cambiano a seconda del percorso da affrontare, perché per ogni pista si adegua la macchina alle caratteristiche del tracciato. Rapporti più lun-

La F. 1 in città

Certo sarebbe divertente durante il weekend prendere la valigetta con dentro lo spazzolino da denti ed il rasoio, scendere in garage e montare (o meglio infilarmi) nella mia Surtees-Pagnossin e partire per il mare, facendo un bel pezzo di autostrada e poi scendere del Bracco verso il mare. Dopo di che parte del bel resoconto sulle impressioni di guida della macchina, sul suo comportamento sullo sconnesso, lo spazio dell'abitacolo e... del portabagagli. Inoltre l'aperitivo, con altri amici seduti nello stesso modo in formula 1, i discorsi che verrebbero fuori: «Come hai messo l'alettone in autostrada? e giù per il Bracco? Io di quinta avevo il 21/26 e prendevo 10.200 giri, ma avevo le Firestone, tu con le Goodyear come ti trovavi sulla camionale? Eccetera.» Mi piacerebbe veramente poter una volta andare in giro per strada con la mia Surtees, anche perché sarebbe una vettura eccezionale anche nel traffico normale (e del resto lo sarebbero quasi tutte le macchine da corsa), con nessun pericolo nei sorpassi data l'accelerazione bruciante a qualsiasi livello, la frenata eccezionale su qualsiasi tipo di asfalto, la tenuta in curva e l'elasticità del motore, anche da regimi molto bassi, soprattutto con una carburazione non esasperata per il massimo rendimento del motore.

L'unico problema nascerebbe per le gomme, prima per quella di scorta, perché anche trovando dove metterla, la differenza di dimensioni tra l'anteriore e la posteriore è tale che non può bastare una via di compromesso; poi il problema proseguirebbe per l'asciutto ed il bagnato, perché anche qui

pur troppo non può esistere il compromesso. Partire con le gomme da bagnato vuol dire dover rinunciare alla velocità in autostrada in caso di pioggia, per le temperature che raggiunge la pasta troppo tenera della gomma. Per non parlare poi del loro consumo in un percorso misto con asfalto a buona aderenza. Penso che il week-end diventerebbe un po' caro con dentro il cambio di un treno di gomme. Partire allora con quelle da asciutto: tutto bene, tenuta laterale fantastica, temperatura sotto controllo, consumo minimo, velocità massima sui 300 kmh senza problemi, ma improvvisamente comincia a piovigginare, solo un po' di gocce ma sufficienti a rendere la strada umida. Grande frenatona alle prime avvisaglie della pioggia sulla visiera del casco, e velocità sull'ordine dei 60 kmh accelerando con una dolcezza incredibile, stando attento a muovere lo sterzo con leggerezza senza far scomporre la macchina sempre in tensione in attesa di sentirla partire senza possibilità di controllo.

Se poi le gocce diventano pioggia e c'è veramente la strada bagnata, fermi tutti! Anche a dieci all'ora sono in pericolo, come se stessi guidando sul ghiaccio con delle gomme imbevute d'olio. Mi fermo, proseguo a piedi fino al primo telefono per avvertire a casa che mi mandino una macchina normale con un treno di gomme da bagnato.

A questo punto è forse meglio prendere la propria macchina di serie e tranquillamente e senza problemi, andarsene al mare lasciando il formula 1 pronto per il prossimo Gran Premio.

ghi per alta velocità massima ma meno accelerazione, alettone il più orizzontale possibile per piste tipo Monza dove è più importante essere veloci in rettilineo che veloci in curva; naturalmente essere veloci in rettilineo che veloci in curva, ma anche meno stabilità in frenata poiché il posteriore tende a scaricarsi senza che alcun effetto aerodinamico lo spinga verso il basso.

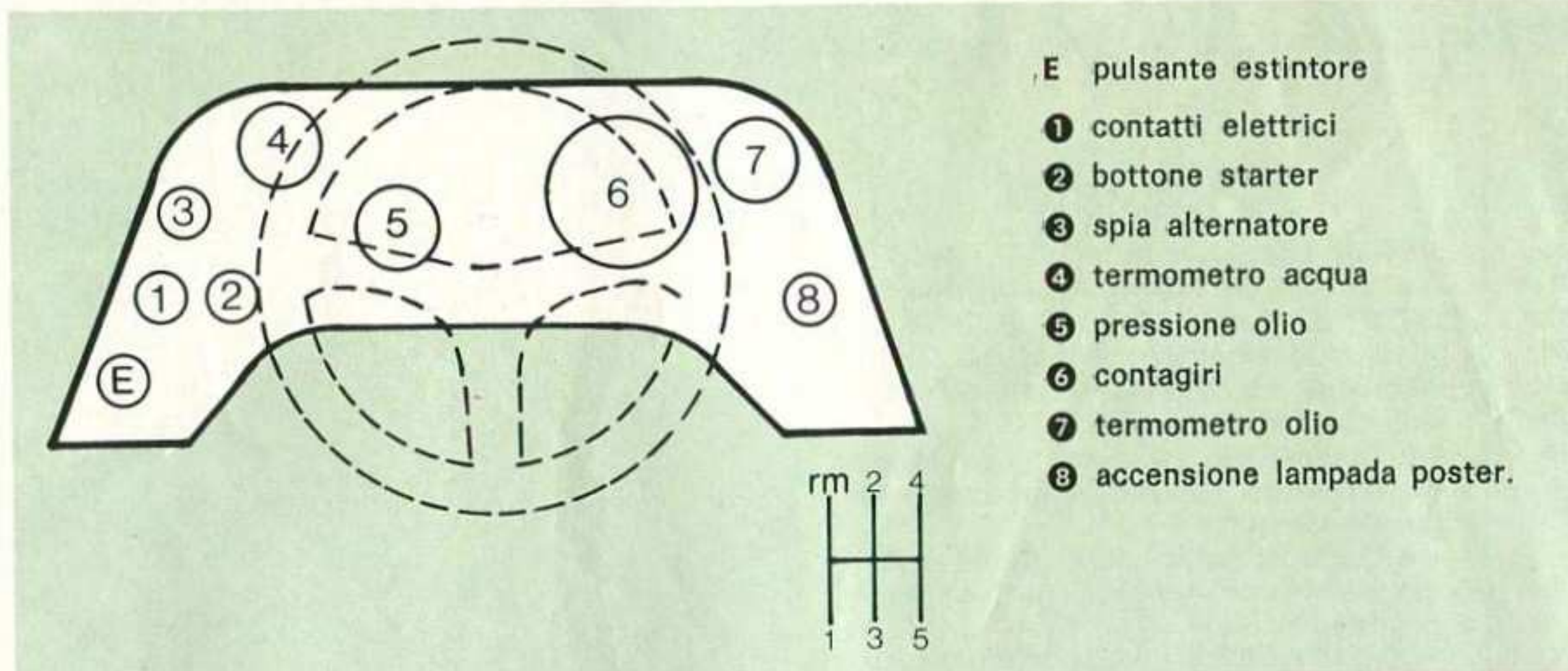
La mia Surtees è molto sensibile a qualsiasi tipo di modifica delle sospensioni e bastano piccoli aggiustaggi per ottenere notevoli differenze nel comportamento in curva (per passare cioè dal sottosterzo al sovrasterzo ecc.). Naturalmente tutte queste modifiche devono essere un compromesso tra valutazioni aerodinamiche: inclinazione dell'alettone posteriore o spoilers più o meno alti sull'anteriore, e valutazioni di vuole antirullo con molle ed ammortizzatori. Quando si vuole modificare il comportamento della vettura in curve veloci si lavora sull'aerodinamica che naturalmente è più sensibile alle alte velocità. Se voglio invece variare il comportamento in un tornante lavorerò sulle barre, data la scarsa efficienza degli alettoni a bassa velocità.

A tutto questo si aggiungono le dimensioni delle gomme, con le quali si può migliorare la tenuta senza interferire con il resto della macchina. A Zeltweg ad esempio ho eliminato un problema di sottosterzo (la macchina in uscita dai curvoni tendeva ad andare dritta) montando delle gomme anteriori più larghe e di differente costruzione laterale, che senza variare l'entrata in curva hanno eliminato invece il sottosterzo in uscita.

Abbiamo parlato in generale ed in modo divertente di una formula uno, ma in realtà se un ragazzo anche con esperienze sportive a livello di turismo vi salisse sopra e, innestata la prima molla la frizione accelerando tutto, penso che avrebbe il coraggio di mettere la seconda e poi la terza e comincerebbe a pensare che rimangono ancora altre due marce ed usando l'acceleratore al massimo potrà andare veramente molto forte.

Andrea de Adamich

Con la gara sul circuito Junior di Monza, il 29 giugno, è finalmente andata in porto quell'iniziativa per una «formula nazionale» italiana della quale si parlava praticamente da due anni, e che era stata «fatta propria» dalla CSAI nel dicem-

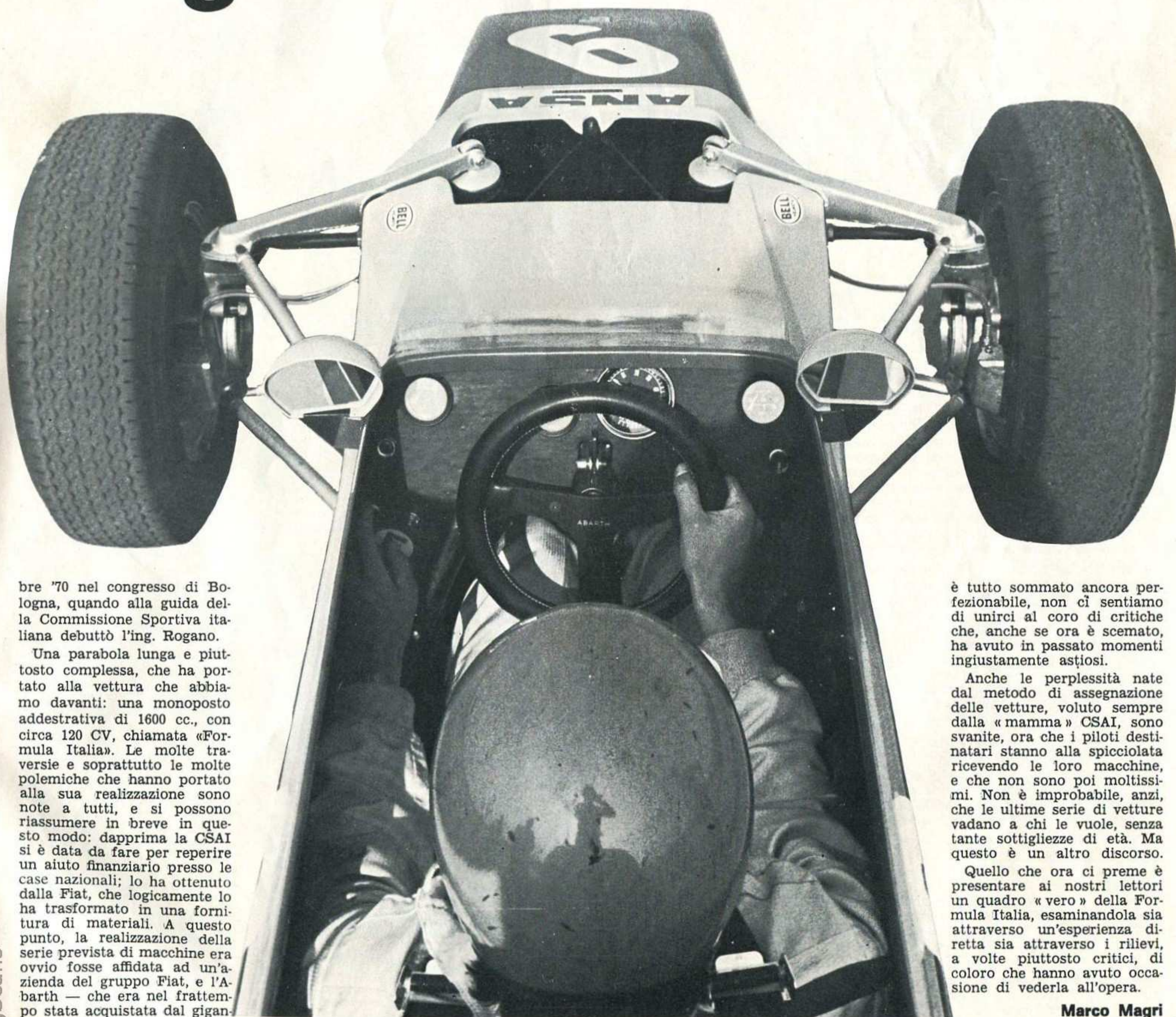


- E pulsante estintore
- ① contatti elettrici
- ② bottone starter
- ③ spia alternatore
- ④ termometro acqua
- ⑤ pressione olio
- ⑥ contagiri
- ⑦ termometro olio
- ⑧ accensione lampada poster.

te torinese — era il nome più indicato.

Attorno alla realizzazione dell'ing. Colucci non sono certo mancate le critiche, ma considerando che costa meno di 2 milioni, che utilizza molte componenti «imposte» ricavate dalla serie e che essa

Ho guidato la F. ITALIA



bre '70 nel congresso di Bologna, quando alla guida della Commissione Sportiva italiana debuttò l'ing. Rogano.

Una parabola lunga e piuttosto complessa, che ha portato alla vettura che abbiamo davanti: una monoposto addestrativa di 1600 cc., con circa 120 CV, chiamata «Formula Italia». Le molte traversie e soprattutto le molte polemiche che hanno portato alla sua realizzazione sono note a tutti, e si possono riassumere in breve in questo modo: dapprima la CSAI si è data da fare per reperire un aiuto finanziario presso le case nazionali; lo ha ottenuto dalla Fiat, che logicamente lo ha trasformato in una fornitura di materiali. A questo punto, la realizzazione della serie prevista di macchine era ovvio fosse affidata ad un'azienda del gruppo Fiat, e l'Arbarth — che era nel frattempo stata acquistata dal gigan-

te tutto sommato ancora perfezionabile, non ci sentiamo di unirvi al coro di critiche che, anche se ora è scemato, ha avuto in passato momenti ingiustamente astiosi.

Anche le perplessità nate dal metodo di assegnazione delle vetture, voluto sempre dalla «mamma» CSAI, sono svanite, ora che i piloti destinati stanno alla spicciolata ricevendo le loro macchine, e che non sono poi moltissimi. Non è improbabile, anzi, che le ultime serie di vetture vadano a chi le vuole, senza tante sottigliezze di età. Ma questo è un altro discorso.

Quello che ora ci preme è presentare ai nostri lettori un quadro «vero» della Formula Italia, esaminandola sia attraverso un'esperienza diretta sia attraverso i rilievi, a volte piuttosto critici, di coloro che hanno avuto occasione di vederla all'opera.

Marco Magri

Com'è fatta la F. ITALIA

Il regolamento dice...

Per definizione, ed anche per logica, le formule addestrative hanno gran parte dei loro componenti di serie, e tali debbono rimanere. Da questo punto di vista, la Formula Italia ha un regolamento molto restrittivo: motore di serie, cambio con una sola soluzione di rapporti (per adesso, poi verrà forse un'altra coppia conica), gomme di uno stesso tipo, ecc.

Insomma, la vettura deve restare così come è stata consegnata tranne:

- regolazioni delle sospensioni (angoli caratteristici, barre)
- molle delle sospensioni, a condizione che si possano montare senza alcuna modifica degli alloggiamenti
- taratura degli ammortizzatori
- pastiglie dei freni e guarnizione di attrito della frizione
- getti benzina e freni aria dei carburatori
- cintura di sicurezza, ma a 6 punti
- numero e tipo degli strumenti di controllo
- volante, diametro minimo 280 mm
- imbottitura e forma del sedile
- pedaliera, che può essere modificata

A questo proposito, la CSAI ha preparato una accuratissima fiche di omologazione della Formula Italia, sul tipo di quelle adottate dai modelli omologati, comprensiva di tutte le dimensioni e pesi, comprese le alzate degli assi a cammes ogni 10° di spostamento angolare dell'albero motore

L'identi-kit

VETTURA monoposto Formula Italia, sigla SE 025, carrozzeria in poliestere

MOTORE Fiat 125 BC.000 4 cilindri in linea, posto posteriormente, alesaggio 80, corsa 80, cilindrata totale 1608 cc, potenza 120 CV a 6500 giri

DISTRIBUZIONE bialbero, due valvole per cilindro, assi a cammes mossi da cinghia dentata

ACCENSIONE a bobina e spinterogeno, candele Marelli CW 8LP oppure Champion N 6 Y

ALIMENTAZIONE 2 carburatori doppio-corpo Weber 40 IDF, diffusori da 32 mm

FRIZIONE Lancia Fulvia 1600 rally, diametro 200 mm, comando idraulico

CAMBIO Lancia Fulvia 1600 rally, a 5 velocità + retromarcia

TELAIO a traliccio tubolare in acciaio Aq 35

SOSPENSIONI, anteriori e posteriori indipendenti, con bilanciere superiore e gruppo molla-ammortizzatore interno

FRENI a disco sulle quattro ruote, pompa maestra Fiat 128, diametro dischi 250 mm

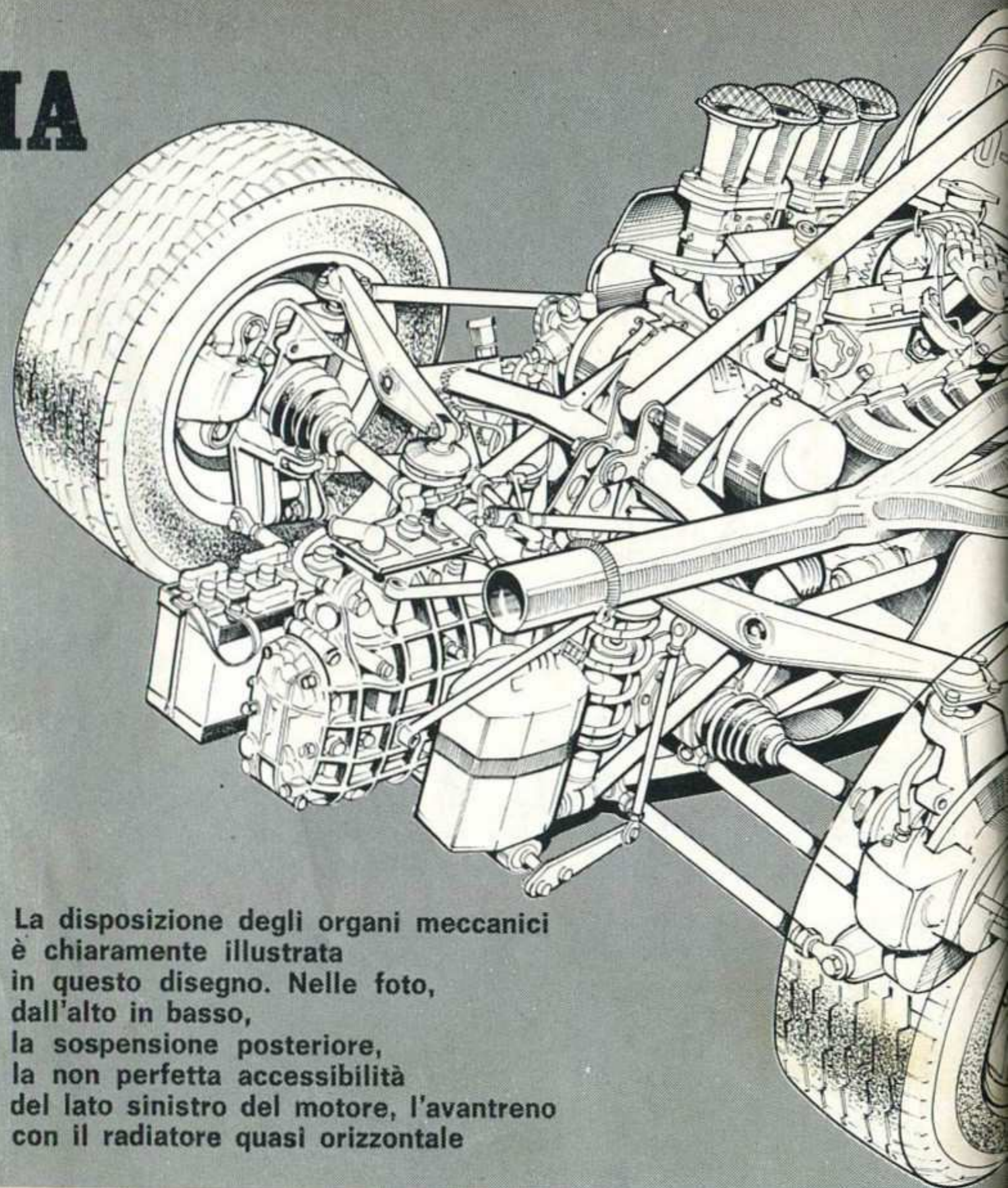
STERZO a pignone e cremagliera (Fiat 128). Volante diametro 300 mm

PNEUMATICI Firestone Super Sport Indy, cerchi anteriori da 13", posteriori da 14"

DIMENSIONI, passo 2250, carreggiata ant. 1300, post. 1325

PESO (vettura provata) 440 kg + 16 di liquido estinguente, senza zavorre

VELOCITA': oltre 215 kmh



La disposizione degli organi meccanici è chiaramente illustrata in questo disegno. Nelle foto, dall'alto in basso, la sospensione posteriore, la non perfetta accessibilità del lato sinistro del motore, l'avantreno con il radiatore quasi orizzontale

Differiscono solo nei bracci

Le monoposto di Formula Italia sono tutte uguali, e questo facilita le cose sia per coloro che alla guida di essi si devono mettere in luce, sia dal punto di vista della conoscenza, più o meno intima, delle stesse. Il telaio è un traliccio in tubi abbastanza consueto, ma colpisce subito l'ottimo dimensionamento delle varie parti anche se non ne conosciamo i limiti torsionali. Tubi grossi, robusti, un traliccio piuttosto largo che porta ad un abitacolo molto comodo, adatto a tutte le taglie. Le sospensioni sono abbastanza anticonvenzionali, in quanto sono sia davanti che dietro del tipo a bilanciere, con gruppo molla-ammortizzatore interno, praticamente verticale.

In questo si evidenzia il tentativo di massima standardizzazione dei componenti, in quanto i portamozzi anteriori e posteriori sono identici a quelli dell'Autobianchi A 111, ed anche i bilancieri sono di uno stesso modello. L'unica differenza consiste nei bracci inferiori, che davanti sono triangolari con base larga sulla scocca, mentre dietro sono formati da due bracci paralleli che dal lato ruota impegnano una fusione realizzata appositamente che prolunga inferiormente il portamozzo Autobianchi. Entrambi i treni sono dotati di una barra antirollio, scarsa come vedremo.

Il motore è il notissimo 4 cilindri di 1608 della Fiat 124 Sport Coupé, dotato di cornetti ai carburatori e di uno scarico libero, senza altre modifiche. I motori arrivano dalla Fiat, l'Abarth li prova solo al banco, senza smontarli, e li piazza sulle macchine, accoppiati (tramite un'apposita flangia) al cambio Lancia HF a 5 marce. Questo cambio, che mantiene i rapporti di serie con un ponte piuttosto «lungo», cioè il 10/37, per la sua architettura non può essere rovesciato, quindi rimane piuttosto in basso, tanto che i giunti omocinetiche che trasmettono il moto alle ruote, tramite i soliti semialberi, devono assorbire una certa angolazione anche a carico statico. Questo non ha dato luogo ad inconvenienti in sede di collaudo, ma alla prima corsa è risultato uno dei punti più deboli della macchina.

Il cambio è previsto per il montaggio dell'autobloccante, naturalmente che verrà quanto prima adottato, e senza supplementi di prezzo.

La vettura è dotata di ruote di diversa dimensione sui due assali: anteriormente abbiamo cerchi da 13", larghi 5,50", con pneumatici 5,25-9,00/13"; posteriormente, cerchi da 14", larghi 6,50", con pneumatici 5,50-8,10/14. Le gomme sono della Firestone Super Sport Indy, del tipo YB 19.

Già ad un momento piuttosto avanzato della sua impostazione, la Formula Italia ha ricevuto un serbatoio di sicurezza sul tipo Autodelta. Questo serbatoio ha dato qualche inconveniente a causa della relativa fragilità della sua costruzione, che comporta una serie di tubicini contenente un liquido estinguente. Una non perfetta esecuzione dei serbatoi ed una non felice collocazione del serbatoio stesso (collegato troppo rigidamente al telaio) hanno provocato in alcuni casi la rottura dei tubicini e il conseguente miscelamento del liquido estinguente con il carburante. Naturalmente la vettura è dotata di un impianto antincendio di tipo convenzionale, con bombola da 5 kg.

L'impianto di frenatura comprende freni a disco sulle quattro ruote, con pinze freni anteriori della Fiat 125 e posteriori della 850 coupé, e dischi di 25 centimetri di diametro. La carrozzeria è in poliestere, realizzata in vari pannelli, anche per minimizzare gli interventi sostitutivi in caso di incidente, solo che togliere questi pannelli è non sempre facilissimo.



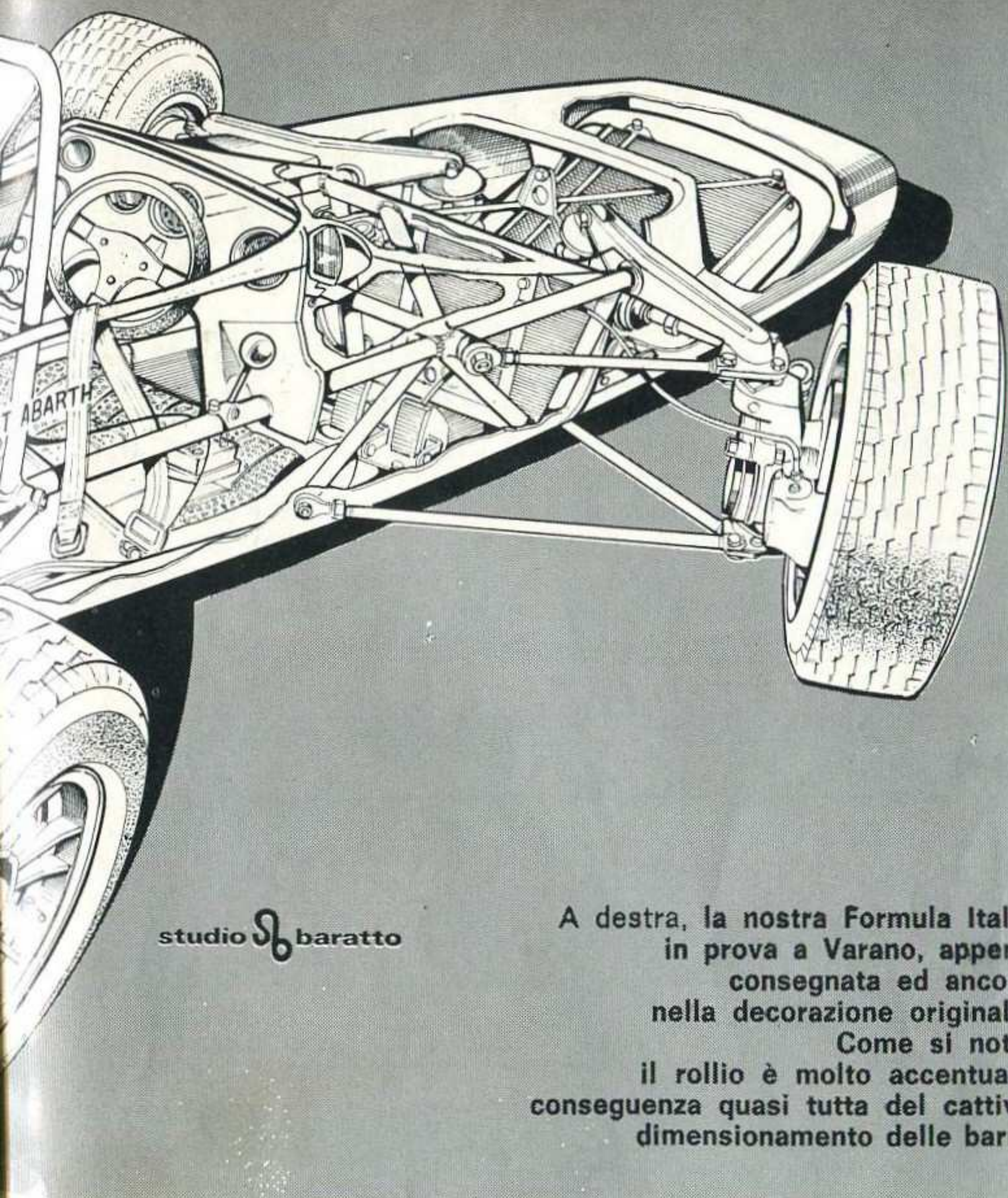
La prova comincia con l'ESAME STATICO


Le deficienze già rimediate

La vettura si presenta in maniera piuttosto buona, anche se il confronto visivo con vetture similari (facciamo il caso di una BWA di Formula Ford) la fa sembrare molto massiccia. L'impressione è quella di una grande solidità, e l'ottimo grado di finitura non fa che accentuare questa confortante impressione. Il motore è molto ben accessibile per quanto riguarda alimentazione ed accensione, molto meno per altre operazioni, come la sostituzione della cartuccia filtro od anche il semplice controllo del livello dell'olio.

Alcuni inconvenienti, comunque, sono saltati fuori. Innanzi tutto, la fragilità del pannello in lega leggera che è attorno al radiatore e che fa da «guarnizione» al passaggio aria; poi, una certa «elasticità» nella doppia pompa dei freni (Fiat 128), facilmente rimediabile con un traversino di rinforzo; quindi, la non perfetta tenuta dei serbatoi dei circuiti idraulici dei freni e della frizione, situati dietro al radiatore, che perdono liquido aiutati in ciò dal flusso d'aria che li lambisce. Anche gli specchietti retrovisori, così come sono piazzati in origine, non sono molto ben visibili.

Vediamo ora di fare conoscenza più personalmente con la Formula Italia della nostra prova, che è quella che è stata assegnata a **ROBERTO FARNETI**, un ravennate che è il numero 9 del trofeo di quest'anno. Tutte le piccole critiche — fatte più che



studio  baratto

A destra, la nostra Formula Italia in prova a Varano, appena consegnata ed ancora nella decorazione originale. Come si nota, il rollio è molto accentuato conseguenza quasi tutta del cattivo dimensionamento delle barre

Ed eccoci
in PISTA

Non superate i 7500 giri

Varano pare la pista ideale per le monoposto addestrative, anche se la nostra Formula Italia in questo tracciato non velocissimo «regala» una marcia, a causa dei rapporti fissi, e piuttosto lunghi. Non ostante ciò, ed anche perché non ci interessa certo fare il tempo, Varano è adattissimo per vedere «da che parte va» la Formula Italia. La vettura è stata precedentemente provata e scaldata («Anche troppo», dice lui), dal proprietario il quale, dopo mille raccomandazioni, mi infila in testa il suo casco e mi affida la «sua» monoposto.

Il motore si avvia al primo tocco del pulsante, la frizione stacca bene, la prima (all'interno indietro, come sulla Fulvia) entra facilmente, ed infine mi muovo, senza problemi perché il motore è rimasto quello docilissimo della vettura di serie. Dopo qualche giro per familiarizzare con il cambio (e dopo una accurata ricerca della seconda, dato che all'inizio facevo sempre prima-quarta...), provo ad allungare un po' il passo. La prima cosa che si nota è la grande elasticità del motore, che riprende benissimo a qualsiasi regime. In alto, non conviene superare i 7500 giri, ed a questo regime fra una marcia e quella superiore il motore ha un calo di circa 1500 giri.

La pista di Varano offre molte scelte, per quanto riguarda il cambio: ad esempio, si può mettere la quinta per un attimo, in fondo al rettilineo, oppure lasciare andare la quarta; si può fare il tornantino in prima oppure in seconda, ed anche insistere con la terza in alcuni punti. Sostanzialmente, proprio perché il motore tira a qualsiasi regime, non vi sono differenze apprezzabili.



altro per dovere cronistico — vengono dimenticate non appena si scivola dentro all'abitacolo. Molto spazioso, come abbiamo detto, naturalmente per quanto può esserlo l'abitacolo di una monoposto. La posizione di guida la si trova facilmente, sia regolando la pedaliera che il volante. Per i più alti, forse va bene lo schienale originale, ma per la maggior parte dei piloti si è resa necessaria la costruzione di una specie di «sovrasedile» anatomicamente creato per le dimensioni del conducente.

Fortunatamente, il proprietario della macchina ed il sottoscritto hanno più o meno la stessa taglia, quindi è stata questione di un momento familiarizzare con i comandi della vettura, tutti perfettamente dove avrei pensato di trovarli. Qualche difficoltà si è creata quando Farneti ha cercato di allacciarmi la robustissima cintura di sicurezza a sei punti, già registrata accuratamente per lui, che è un poco più magro... Trattenevo un po' il fiato, tutti i chiavistelli si sono finalmente chiusi. Alla base di ciò c'è il fatto che la cintura fornita (con sovrapprezzo) dall'Abarth, una Autoflug, ha solo due punti di regolazione, e quindi una volta adattata, a forza di cuciture, è «personalizzata» in maniera totale.

Bene, legato come un salame allo schienale della vettura, mi guardo attorno, e noto subito che il contagiri non è proprio visibilissimo, anche se fra razze e impugnatura si intravede la «fetta» importante, quella tra i 6 e gli 8000 giri. Il cambio è a portata di mano, forse un poco più arretrato di quanto sarebbe stato ideale, tanto che il gomito urta un po' nei movimenti, ma la leva ha il pregio di avere molto spazio attorno a sé, e quindi non costringe a rovinarsi le nocche della mano destra per cambiare.

Rollando... s'impara (con piacere)

Per quanto riguarda la GUIDA, la Formula Italia ha in realtà un comportamento un poco singolare. Infatti, ha un notevole rollio, che non si riesce assolutamente a contrastare lavorando sulle barre poiché queste sono molto poco sensibili: innanzi tutto sono molto sottili in relazione alla loro lunghezza, e poi sono montate troppo elasticamente, con dei tasselli di gomma, per poter trasferire in pura torsione le spinte che arrivano dalle biellette collegate con le sospensioni. Ne salta fuori una macchina che appoggia molto sulle ruote esterne, le quali — anche perché dotate di pneumatici corsa di discrete dimensioni — «tengono» bene, ma fino ad

un certo punto. Oltre il quale la macchina se ne va, in una maniera un po' troppo brusca per una formula addestrativa. Queste, non dimenticatelo, sono impressioni di un profano della monoposto, ma forse per questo sono più «sincere» vista la destinazione propedeutica della vettura.

L'assetto è tendenzialmente sottosterzante, e se questa caratteristica è rassicurante nei curvoni veloci, crea qualche difficoltà nel compiere le curve lente. Anticipando l'inserimento in curva, ed accelerando bruscamente si riesce a volte a far partire il dietro, ma si riesce anche a girarsi. L'autobloccante dovrebbe risultare un toccasana per la

Formula Italia, riequilibrandone il comportamento con un aumento del potere sterzante del retrotreno.

Rimanendo entro limiti più che accettabili a chiunque, la Formula Italia è comunque estremamente piacevole. E' poco faticosa, frizione e cambio sono ottimamente manovrabili, ed i freni fanno il loro dovere.

Per quanto riguarda la meccanica, il motore non ha problemi di erogazione di potenza, ma non è certo nelle migliori condizioni di funzionamento. Infatti, l'olio si scaldava notevolmente (ci vorrà un radiatore) e per di più, nelle curve veloci e lunghe, l'olio «sciacqua» nella coppa di serie e può succedere che il

pescante della pompa dell'olio rimanga senza alimentazione, con deleterie conseguenze per la salute del motore stesso. A Varano, dopo non molti giri, il termometro dell'olio segnava 130°, mentre la pressione aveva dei preoccupanti cali nelle curve.

Un certo calore lo manda nell'abitacolo il radiatore acqua, comunque in termini sopportabili. Lo sterzo è molto ben rapportato, senza essere troppo diretto, e con un giro e tre quarti porta le ruote da un limite di sterzata all'altro. A questo riguardo, ho osservato che l'angolo massimo di sterzata è piuttosto ridotto, anche se largamente sufficiente per ogni curva, tornanti compresi.

Le prestazioni

Nelle mani del suo proprietario, la Formula Italia numero 9 ha girato a Varano sui 59", mentre il miglior tempo delle sedute addestrative è risultato essere un 57"8. Ricordiamo a questo proposito che le Formula Ford sono più veloci di circa 1", con gomme meno aderenti ma con la possibilità di rapporti ideali, fissi invece per la Formula Italia. Questo significa che, con tutti i suoi difetti, la vettura tricolore ha delle indubbe qualità, non ultima quella di poter essere «presa in mano» in brevissimo tempo a patto, come già abbiamo accennato, di non volerla subito portare al limite.

Per quanto riguarda le prestazioni assolute, in una prova effettuata successivamente lungo la pista di un aeroporto la nostra Formula Italia ha percorso i 400 metri, con partenza da fermo e cambiando a 7500 giri, in una media di 12". Al termine del chilometro, ha una velocità d'uscita di 198 kmh, mentre la velocità massima è di circa 215 kmh.

Concludendo

Dopo quanto si è detto, le conclusioni potrebbero essere scoraggianti. Invece, le critiche vanno considerate in senso assoluto, non in senso relativo. Cioè, la Formula Italia è effettivamente non molto riuscita in relazione alle monoposto moderne similari, ma — poiché non deve essere paragonata che a se stessa — non la si può definire «instabile».

Paradossalmente, la potremmo definire una monoposto addestrativa ideale: è facile da guidare subito, e fino ad un certo livello, per poi diventare piuttosto impegnativa al limite, e questo potrebbe automaticamente selezionare i migliori. Ammetto però che si possono esprimere molti dubbi su questa teoria...

Piuttosto, più che le critiche alla stabilità, hanno preoccupato certi scompensi tecnici, come le rotture dei giunti e le fusioni di bronzine. Fortunatamente, sono cose facilmente ovviabili, e ci risulta che siano già in atto le modifiche relative. Avremo quindi una «seconda serie» di Formula Italia? Ritengo di sì, anche perché lo stesso ingegner Colucci, progettista della vettura, è stato a Varano a consultarsi con Morrogh ed a veder girare la macchina. Tutto sommato, qual è quella monoposto completamente originale, costruita per di più con l'obbligo di utilizzare un «cocktail» di parti derivate dalla serie, risultata perfetta alla prima corsa?

m. m.