

DOVE corriamo domenica?



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

L'additivo del meccanico

LE GARE SOPPRESSE

G.P. del Messico F. 1 (22 ottobre).
Campionato Mondiale Piloti F. 1,
il Rally della Giamaica (22-24/9),
Valli Pordenonesi (19/11), e la
Valli Piacentine (1 ottobre).

QUESTE DATE CAMBIANO

● Rally 1000 Km Adriatico (30 aprile-1 maggio): rinv. data da destinare ● G.P. Mercanti (Monza F. 3, 7 maggio) rinv. a data da destinare ● Coppa Primavera a Salerno (9 aprile) rinv. al 1.º ottobre. La Coppa Gallenga (in programma per il 7 maggio) è stata rinviata a data da destinare. La Coppa d'oro Savona (7 maggio) rinviata a data da destinare. La Coppa d'oro Alessandria (7 maggio) rinviata all'8 ottobre. La gara a Vallelunga (11 maggio) è rinviata a data da destinare. La Coppa Città di Volterra (11

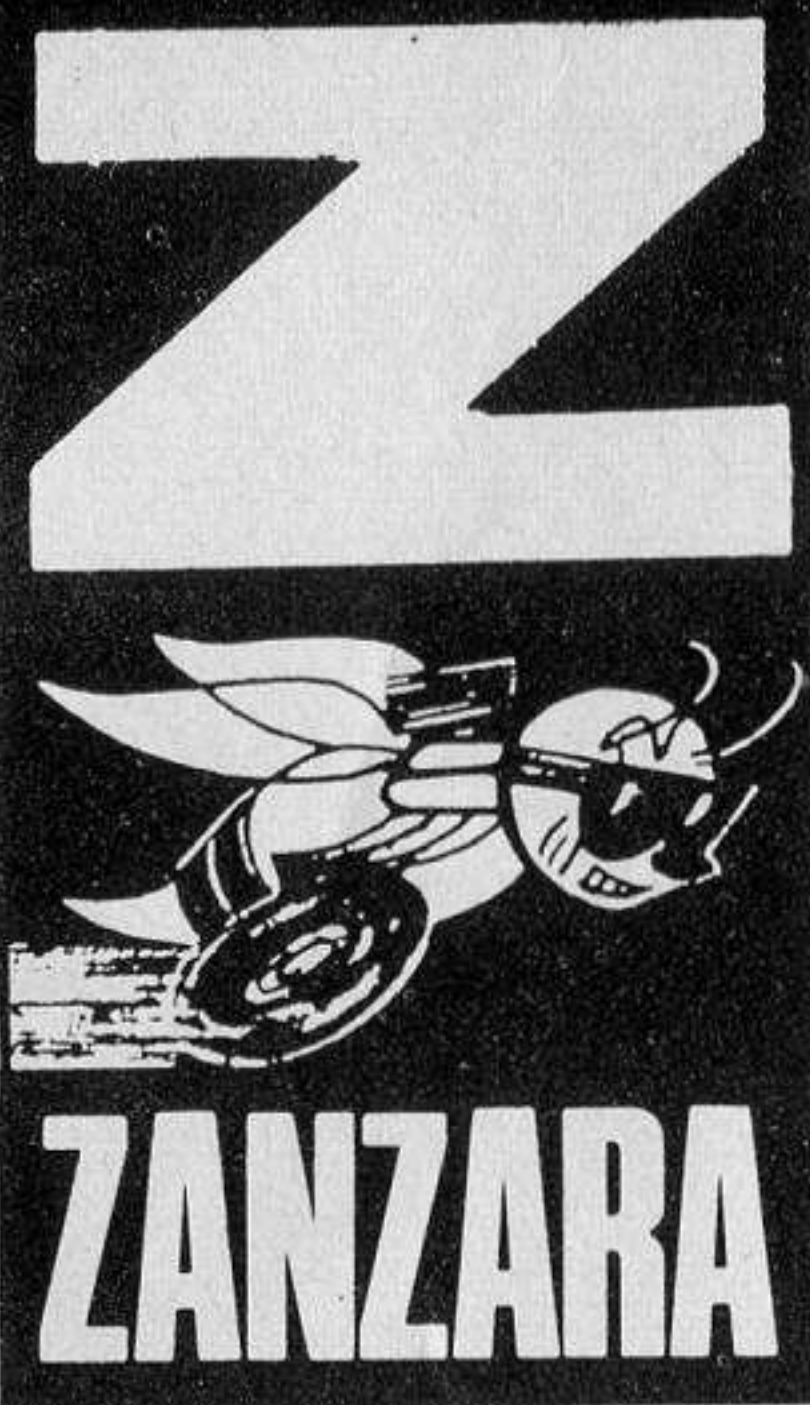
maggio) è rinviata a data da destinare. La Coppa Caneletti (21 maggio) è rinviata a data da destinare. La Coppa della Collina (velocità in salita, 4 giugno), la Coppa AC Salerno (velocità in salita, 4 giugno), rinviate a data da destinare. La Gara a Vallelunga (velocità in circuito, 11 giugno), rinviata a data da destinare. Il Giro del Gran Sasso (11 giugno) è stato rinviato a data da destinare. La Coppa Teramo a data da destinare. La Città di Gorizia è rinviata a data da destinare. Il Rally S. Remo è anticipato dal 15-18 novembre al 22-25 ottobre. La Coppa Amoco (30 luglio) è stata rinviata al 18-19 novembre. La Ponte Corace-Tiriolo (13 agosto) è rinviata a data da destinare. La Fuggi Arcinazzo (13 agosto) è rinviata a data da destinare. La Monte Vergine (30 luglio) è rinviata a ottobre. La Monte Bonifato è rinviata all'8 ottobre. La Pieve S. Stefano-Spino è spostata dal 3-9 al 30-9/1-10. La Coppa Roma (24-9) è stata rinviata a data da destinarsi.

SETTEMBRE

Le corse in calendario dal 20 al 24/9 in Italia e all'estero

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
20-23	Rally Sherry	Spagna	km. 1600		●●●	Rally	Gargallo-Ramon (Porsche)
20-24	Rally Baltico Sachs	Germania			●●● Camp. eur. rallies piloti	Rally	
22-24	Rally Baviera	Germania			●●●	Rally	
22-24	Rally Norge	Norvegia			●●●	Rally	Walfridsson (Volvo)
23-24	Trofeo Brevetti Gabbiani	Piacenza Corse	Circuito Varano Melegari	Part. ore 10 (24)	● F. 850 Gr. 2	Velocità in circuito	
24	G.P. del Canada	Canada	Circuito di Mosport km 3,95		●●● Camp. mond. piloti F. 1	Velocità in circuito	Stewart (Tyrrell) 1.55'12"2, media 131,867 Nuovo record: Hulme (McLaren) 1'43"5, media 137,417
24	Corsa ad Albi	Francia	Circuito di Albi km 3,636		●●● Camp. europ. F. 2	Velocità in circuito	E. Fittipaldi (March) 1.16'49"1, media 179,235. Nuovo record: Reutemann 1'11"7, media 182,568
24	Tourist Trophy	Inghilterra	Circuito di Silverstone km 2,587		●●● Challenge europ. T	Velocità in circuito	
24	Premio di Renania	Germania	Circuito del Nurburgring km 28,29		●●● Interserie	Velocità in circuito	
24	Rothmans Trophy	Inghilterra	Circuito di Brands Hatch km. 4,26		●●● F. 5000	Velocità in circuito	Redman (McLaren) 44'7"8, media 173,90. Nuovo record: Gardner (Lola), media 176,64.
24	Corsa a Thruxton	Inghilterra	Circuito di Thruxton km. 3,791		●●● F. 3	Velocità in circuito	Morgan (Lotus) media 160,28
24	Coppa Nissena	AC Caltanissetta	Part. Ponte Capodarso Arr. Xiboli - km. 10,200	Part. ore 9		Velocità in salita	Facetti (Chevron) 4'47"7, media 127,944 nuovo record
24	Coppa Agip	AC Milano	Circuito di Monza Pista stradale	Part. ore 9 Arr. ore 18	● F. 3, F. 850, F. F.	Velocità in circuito	
24	Chianti Classico	AC Siena	Part. Molino Quercegrossa Arr. Croce Fiorentina km. 8,200	Part. ore 10	□	Velocità in salita	Pilone (Abarth) 3'49"6, media 128,567, nuovo record
24	Raduno Alfa	Scud. S. Giorgio Ferrara	Part. Lido Nazioni Arr. Porto Garibaldi km. 15	Part. ore 9 Arr. ore 11,30	●	Regolarità	
24	Coppa Romagna	Scud. Romagna			●	Sprint	
24	Coppa Valtellina	AC Sondrio	Part. Montegna Arr. Bormio-Bagninuovi km. 275	Part. ore 7 Arr. ore 14	●	Regolarità	Vogt (Renault)
24	Città di Varedo	Scud. Sporturismo			●	Autotorneo	
24	Caminos del Inca	Perù			●●●	Rally	
24	Corsa di Kerenzberg	Svizzera			●●●	Velocità in salita	
24	Corsa al Bugatti	Francia	Circuito Bugatti		●●●	Velocità in circuito	
24	Corsa a Trenton	Stati Uniti			●●● USAC	Velocità in circuito	
24	Corsa Turismo	Germania	Osterreichring - km. 5,911		●●●	Velocità in circuito	
24	Corsa di Namur	Belgio			●●●	Velocità in salita	
24	Corsa di Klingenberg	Germania			●●●	Velocità in salita	
24	Corsa di Alb	Germania			●●●	Velocità in salita	

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



La STRATOS «132»

• La Lancia Stratos, auspice l'ing. Dallara, è a Varano Melegari in questi primi giorni della settimana. Il 27 settembre sarà poi trasferita in Corsica per le prime prove di quel Tour che segnerà il suo debutto. Con Munari ci sarà anche l'ing. Dallara. Intanto è ormai certo che, se come prototipo la Stratos continuerà ad utilizzare il motore Dino, nell'eventuale omologazione GT (500 esemplari) avrà anch'essa il motore Fiat 132 in adeguata elaborazione Lancia.

• Hanno chiesto a Emerson Fittipaldi: si sente un fortunato, un «lucky»? «Certo che lo sono» ha risposto sorridendo il neo campione del mondo. «Lo dice anche mio padre» (che giustifica così Wilson).

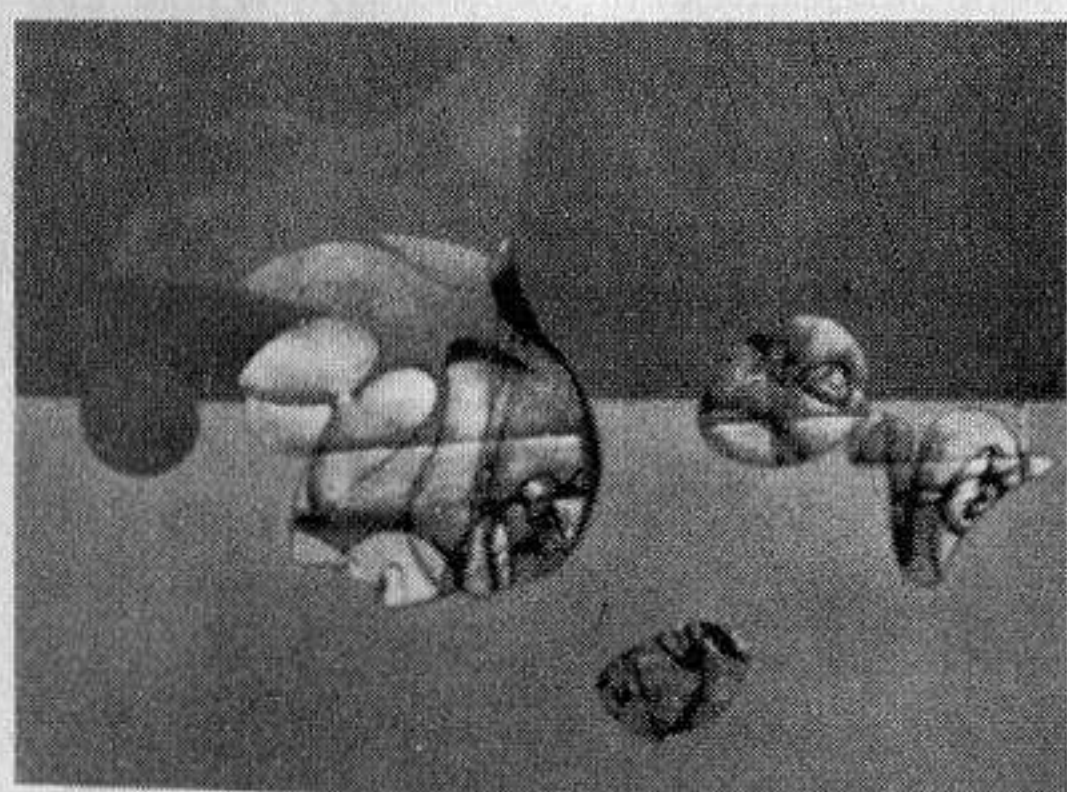
• Il Convegno d'autunno della CSAI si svolgerà quasi certamente a Palermo, nei giorni 4 e 5 novembre.

• Pare che l'accordo di Merzario con Ferrari preveda tutte le gare del mondiale Marche che le macchine del «cavallino» disputeranno, più la «speranza» di qualche corsa F. 1 (visto che le collauda...) e il permesso di disputare le gare non coincidenti di data con la squadra Osella-Abarth.

• A proposito di Osella: si sta preparando una macchina due litri completamente nuova per il '73, motore compreso. Ma il segreto più grosso sarebbe quello di una vettura Can-Am, progetto che Herr Abarth aveva già in mente due-tre anni fa, con il pilota de Adamich, partendo da un telaio McLaren e un motore Chevrolet.

• Se l'ing. Ceard si trasferirà (per lavoro) a Madrid, rinuncerà alla Presidenza ANCAI. Sarà difficile trovargli un sostituto! Perlomeno altrettanto equilibrato.

• Il programma della 1000 triposto Dallara si accentua. Per l'anno prossimo la concorrenza si fa seria con l'AMS. Sono in ballo prototipi sport 1000 e 1300. L'ingegnere oggi consulente Lancia (e che Lamborghini vorrebbe) ha in preparazione anche un nuovo motore 4 valvole per cilindro. A proposito, l'ing. Giampaolo ha fatto anche una dichiarazione «convinta»: «Se trovassi uno sponsor consistente, beh, deciderei di fare una F. 1».



• Un trentacinquenne pittore nuorese, Gino Froghieri (del quale un noto critico milanese scrive: «... dal sottile equilibrio morfologico del suo linguaggio pittorico, emergono le ripercussioni di una cultura che filtra attraverso il surrealismo...») ha voluto offrire, nostro tramite, a Jacky Ickx — del quale è un ammiratore — questo maxi quadro. E' definito: «Composizione su fondo grigio». Quadro a parte, speriamo che in futuro le corse del belga diventino, nell'interesse anche della Ferrari, meno grige nel risultato.

• E' stato atteso invano a Maranello, dopo Monza, Mario Andretti. Che sia ripartito subito per gli USA, seccato dalle prestazioni della sua monoposto a Monza? Mario l'accusava di eccessivo sovrasterzo.

• Surtees disse a un tecnico (d'accessori), nel parco garage di Monza: «Follow me (seguimi)». E imboccò deciso (ma proprio deciso) la rimessa vuota delle sue macchine. E finì dritto nella «fossa» di lavoro, tra lo sbigottimento dei suoi meccanici.

• Un anno fa moriva un giovane kartista bolognese: Cantelli. La FIK aveva garantito, con l'organizzatore della corsa, che alla famiglia sarebbero state versate 400 mila lire più i premi ai quali i piloti rinunciarono «sul posto». Non risulta che la promessa sia stata mantenuta.

TENNIS e abbracci

• All'Hotel Villa d'Este, «near Monza» come dice Stewart, è sempre il Q.G. della Tyrrell. Nei giorni di vigilia Ken Tyrrell si è ripetutamente cimentato a tennis contro Ed Alexander della Goodyear. E si dà il caso che vincesse sempre quest'ultimo! Un modo come un altro per rinnovare i contratti di sponsor?

• Nick Syrett, direttore della GPDA, assicura che all'ultima riunione della associazione piloti a Monza, Stewart e Regazzoni sedevano vicini l'uno con la mano sulle spalle dell'altro.

• Mosley ha tentato di commuovere Peterson (prima della firma del contratto Lotus): «Se lasci la March, sarà la mia fine».

• Il gran polverone sollevatosi alla partenza (già complicata dalla avaria della frizione di Stewart, schivato per miracolo nell'erba dal sempre irruento Peterson) stava per causare un dramma al via del G. P. d'Italia perché, pur alleggerendo sul pedale-gas, i piloti non sentivano rallentare le proprie macchine (è lo scherzo che fa la polvere per qualche attimo sull'acceleratore). Tutta colpa, il pasticcio, di una dimenticanza degli organizzatori. Quel tratto di rettilineo che non doveva essere utilizzato, non era stato «pulito» dalla terra e dal fango portati sull'asfalto dalle macchine di lavoro durante la costruzione della chicane.

• Ormai, dopo il fatto compiuto, le vere varianti di Monza, dovrebbero essere cosa fatta per il prossimo anno. La correzione alla pista attende solo la firma d'autorizzazione degli organi comunali di Monza.

• L'Alfa 12 prosegue i suoi collaudi a Balocco. Carlo Facetti avrebbe detto: «Io che ho guidato la Lola 3000, ho constatato che differenza c'è a favore del nostro nuovo motore!...»

• Quando Galli ha «picchiato» una ruota nelle prove libere della mattinata a Monza, nel clan Pederzani non gli hanno lesinato rimbrotti. Per fortuna, a tenere conto dello stato d'animo del pilota e a confortarlo c'era il Presidente dell'ACI avv. Carpi de' Resmini, visto molto passeggiare a Monza.

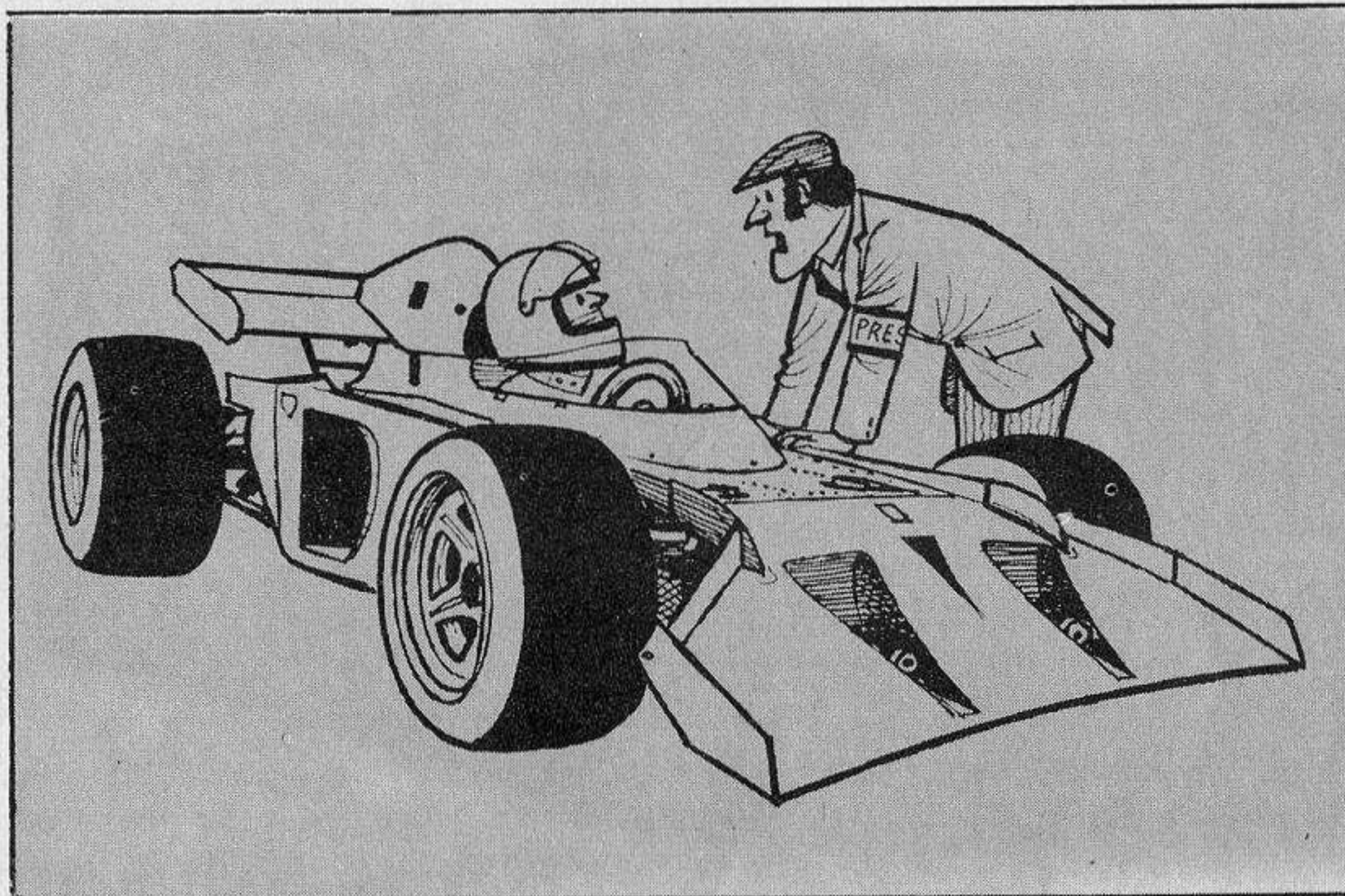
• Le coincidenze aeree non hanno permesso l'arrivo di Pelé da Rio con un aereo speciale, per festeggiare il suo «erede automobilistico» nel cuore degli sportivi brasiliani. La festa «o rei» la farà a Emerson in Brasile. Anche se ci sono degli screzi tra il clan Fittipaldi e gli organi statali nazionali, che vengono accusati di non «dare una mano» allo sport automobilistico.

• E' nata a S. Paolo una nuova società, la «Fittipaldi & Sons», con azionisti padre, madre, nonna, fratelli ecc. Il programma è lo sfruttamento «alla Stewart» del filone iridato Emerson, in tutti i settori «interessanti» economici, industriali e pubblicitari.

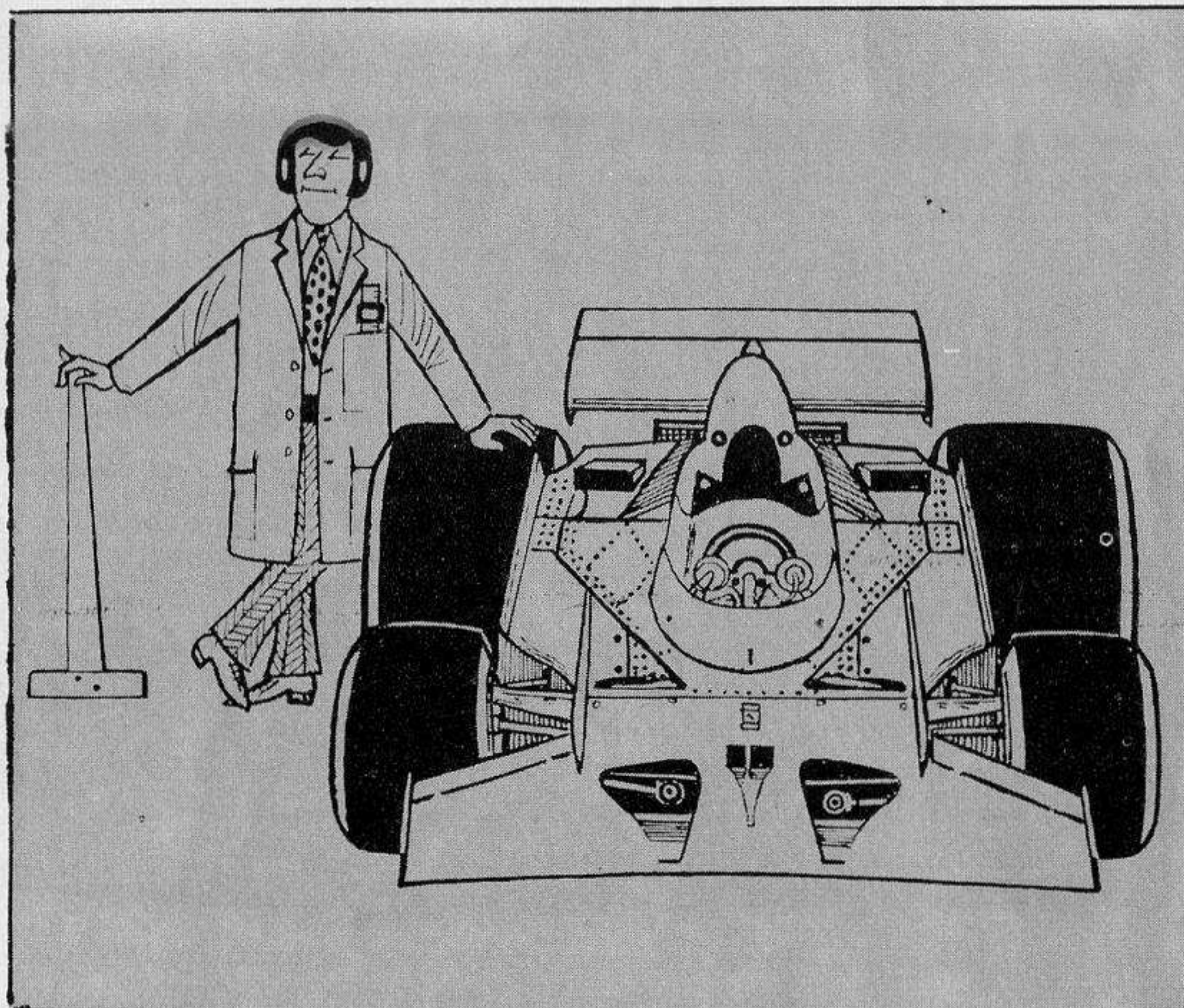
• Beltoise, anche se ha tentato di non farsi notare a Monza (ha navigato nel gruppone in corsa e sgattiolava nei boxes senza passare dal davanti) ogni volta che veniva localizzato dal pubblico, sentiva... fischiare le orecchie!...

• Se la Firestone si ritira pare sia già pronto il sostituto. Si parla di un ritorno della Dunlop specialmente per la Ferrari. Non dimentichiamo che a fine anno scade il biennio di Presidenza inglese nella società gemellata con la Pirelli. E il nuovo Presidente della Dunlop-Pirelli, sarà il dr. Leopoldo Pirelli, che nel passato aveva avuto molte pressioni dagli Agnelli per un ritorno alle corse anche extra rally. Ammenoché i recenti programmi di austerità Fiat non abbiano fatto scemare queste pressioni...

La B. 3 vista da *Rockbank*



— *Mi scusi, prevede che nevierà?...*



Non è bello quel che è bello, è bello quel che piace... (al progettista).

I fratelli... rischiatutto

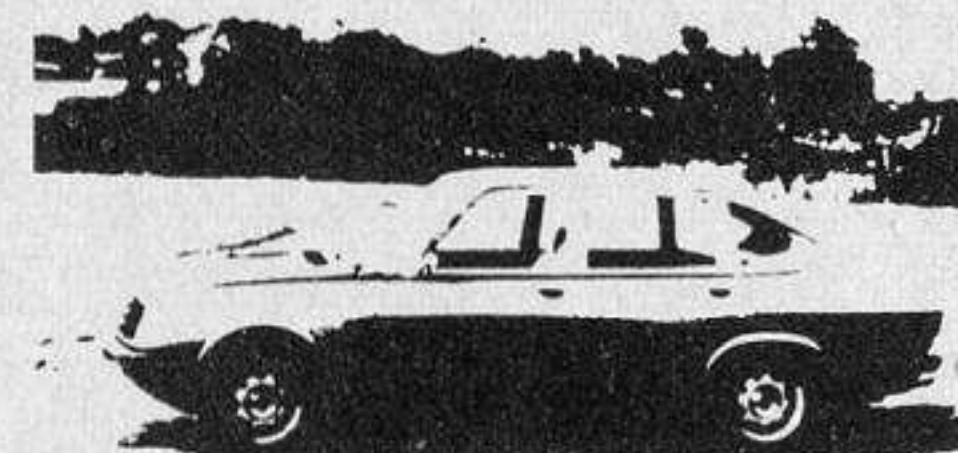
I Pederzani sono degli strani personaggi. La loro annata di acclimatamento in F. 1 non è stata certo facile. C'è da credere che hanno speso ben più dei 100 milioni erogati dallo sponsor «Martini Racing Team», perciò dovrebbero avere tutto l'interesse per il rinnovo dell'accordo, ora che sono in ballo e i motori almeno progrediscono. Invece sapete cosa hanno combinato il giorno dopo il G.P. d'Italia? Avevano appuntamento alla Terrazza Martini con i conti Rossi e David Yorke. Tema: il rinnovo dei programmi per il '73. L'incontro era per le 10, ma i fratelli bolognesi sono arrivati a mezzogiorno. E non c'era più nessuno. Colpa del traffico giurano: «Eravamo partiti alle 9 da Monza!». Ora bisognerà riallacciare il colloquio. Ma che proprio non c'entri nulla Tauranac nel ritardo? Perché i conti Rossi insistono nel suggerire la collaborazione dell'australiano per la vettura '73 (con la supervisione di un certo giornalista-ingegnere torinese).

Marcellino

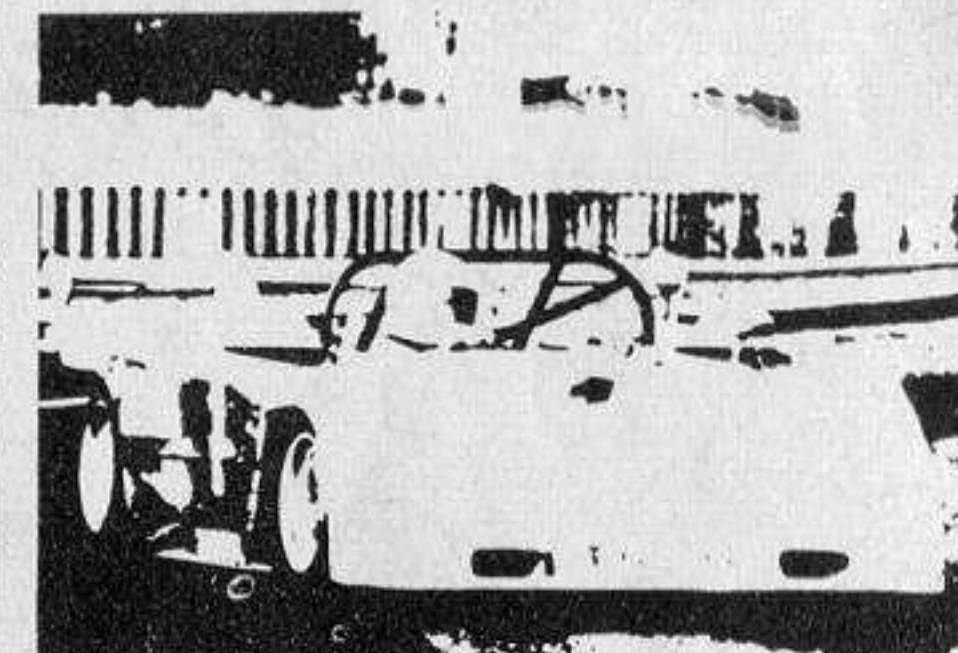
LEGGETE SUBITO

nelle pagine che seguono

La BETA 132



Le nuove squadre Formula 1



Il quarto d'ora più lungo

il pallottoliere delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale
delle corse

a pagina

- 2 Dove corriamo domenica?
- 3 LA ZANZARA
- 45 KARTING
- 46 TUTTESPRINT MOTORAMA
- 48 SCRIVETECI rimarremo amici
- 50 INFORMATUTTO
- 51 COMPRAVENDITA



Autunno, è tempo di Saloni, ma come ormai è consuetudine, è tempo di anticipazioni. Molti modelli nuovi, specie le versioni '73 di modelli già esistenti, (vedi la nuova gamma FIAT delle 124) sono già stati presentati e la «fregola» delle novità non trattiene i costruttori che non resistono alla necessità di presentarle.

Cominciamo dalla GM che, pur riservandosi l'immissione nel mercato per il prossimo mese di novembre, presenta due nuovi modelli, o meglio due interessanti «ripensamenti» della sua produzione:

Iniezioni e spoiler da OPEL



COMMODORE in più

In occasione dell'ultimo Salone di Ginevra la Opel presentò la **COMMODORE GS** che ora viene annunciata nella versione a **iniezione elettronica** e con la cilindrata ritoccata in più. In particolare il motore di 2784 cc della «GS/E» eroga 160 CV (Din) a 5400 giri e raggiunge una velocità massima di 195 kmh per la berlina e 200 kmh per il coupé, con una accelerazione per le due versioni da 0 a 100 kmh in 9"3.

Il sistema ad iniezione, realizzato dalla Opel insieme alla Bosch, è controllato da un calcolatore elettronico e permette una maggiore elasticità del motore, una migliore tenuta ai bassi regimi anche con temperatura esterna molto fredda.

La nuova Commodore GS/E è dotata di serie del servosterzo e di uno «spoiler», una specie di alettone montato sotto la calandra che interrompe il flusso dell'aria deviandolo verso la parte superiore dell'auto conferendole una maggiore aderenza al terreno specie alle alte velocità.

Numerosi e interessanti anche gli optional, come l'antenna radio incor-

porata nel parabrezza ottenibile solo se l'auto viene ordinata dalla fabbrica già equipaggiata in tal modo.

Fra gli extra, ottenibili con sovrapprezzo, si possono avere il cambio automatico, lo sbrinatori del lunotto,

il differenziale autobloccante, i vetri azzurrati, il tetto con rivestimento vinilico.

I prezzi di listino in Italia, franco sede concessionario e compresa l'ige, sono:

COMMODORE GS/E

MOTORE: Anteriore, a 4 tempi, a 6 cilindri in linea - **Alesaggio** 92,0 mm - **Corsa** 69,8 mm - **Cilindrata** 2784 cc - **Rapporto di compressione** 9,5:1 - **Potenza massima (DIN)** 160 CV a 5400 giri/minuto - **Coppia massima (DIN)** 23,3 Kgm a 4200 giri/minuto **TRASMISSIONE:** Frizione monodisco a secco, con molla a diaframma - **Cambio** a 4 rapporti, tutti sincronizzati, con comando a cloche. A richiesta trasmissione automatica e differenziale autobloccante **SOSPENSIONI:** Avantreno a ruote indipendenti, bracci oscillanti trapezoidali, molle elicoidali. Stabilizzatore a barra di torsione. Ammortizzatori telescopici a doppio effetto **SERBATOIO CARBURANTE:** Capacità 70 lt. circa **RUOTE E PNEUMATICI:** Cerchi in acciaio stampato 6Jx14. Pneumatici con camera d'aria 195/70 HR-14 **IMPIANTO ELETTRICO:** a 12 V, batteria 44 Ah. Alternatore di serie da 55 Ah

DIMENSIONI E PESI: Passo 2668 mm - **Carreggiata anteriore** 1434 mm - **Carreggiata posteriore** 1400 mm - **Lunghezza totale** 4618 mm - **Larghezza totale** 1728 mm - **Altezza totale** 1431 mm - **Peso a vuoto** 1250 kg - **Capacità bagagliaio** 0,33 mc **PRESTAZIONI:** **Velocità massima:** Berlina 195 kmh - Coupé 200 kmh - **Consumo carburante:** Berlina 11,3 lt./100 km - Coupé 10,7 lt./100 km.

KADETT 1000

MOTORE: Anteriore, 4 tempi, 4 cilindri in linea - **Alesaggio** 72 mm - **Corsa** 61 mm - **Cilindrata** 993 cc - **Rapporto di compressione** 9,2:1 - **Potenza massima** 48,6 CV (DIN) a 5600 giri/minuto - **Coppia massima (DIN)** 7,2 kgm a 3400 giri/minuto **TRASMISSIONE:** Frizione monodisco a secco con molla a diaframma - **Cambio** a 4 rapporti, tutti sincronizzati, con comando a cloche **SOSPENSIONI:** A-

vantreno a ruote indipendenti, bracci oscillanti e balestra trasversale a 2 foglie montate elasticamente alle estremità. Ammortizzatori telescopici a doppio effetto **FRENI:** A tamburo, idraulici, con doppio circuito. Freno meccanico di stazionamento, sulle ruote posteriori, leva di comando posta fra i due sedili anteriori **SERBATOIO CARBURANTE:** Capacità 40 lt. circa **RUOTE E PNEUMATICI:** Cerchi in acciaio stampato 4,00x12 Pneumatici tubeless 600-12 **IMPIANTO ELETTRICO:** A 12 V, batteria 38 Ah. Alternatore **DIMENSIONI E PESI:** **Passo** 2416 mm - **Carreggiata anteriore** 1252 mm - **Carreggiata posteriore** 1282 mm - **Lunghezza totale** 4105 mm - **Larghezza totale (2 porte)** 1573 mm - **Larghezza totale (4 porte)** 1614 mm - **Altezza totale** 1400 mm - **Peso a vuoto** 820 kg - **Capacità bagagliaio** 0,315 mc **PRESTAZIONI:** **Velocità massima** 130 kmh circa - **Accelerazione** da 0 a 100 kmh 23,6 sec. - **Consumo carburante** 7,8 lt./100 km.

Avevamo «sentito» bene il nome
della nuova LANCIA 1800 :

La BETA 132



Come vi avevamo annunciato (vedi Autosprint n. 30 pag. 7), la nuova Lancia tanto chiacchierata, si chiamerà «Beta» e sarà presentata ufficialmente al prossimo Salone di Torino - In sede di anticipazione parliamo di «Fiatizzazione» della Lancia in quanto la nuova vettura avrà motore Fiat (quello della 132). Come vedete dalla foto, il nuovo coupé (un 2+2) ricalca nella linea lo styling dell'Alfasud,



Commodore GS/E berlina 4 porte
L. 2.950.000
Commodore GS/E coupé
L. 2.995.000

Le consegne in Italia inizieranno nel prossimo mese di novembre.

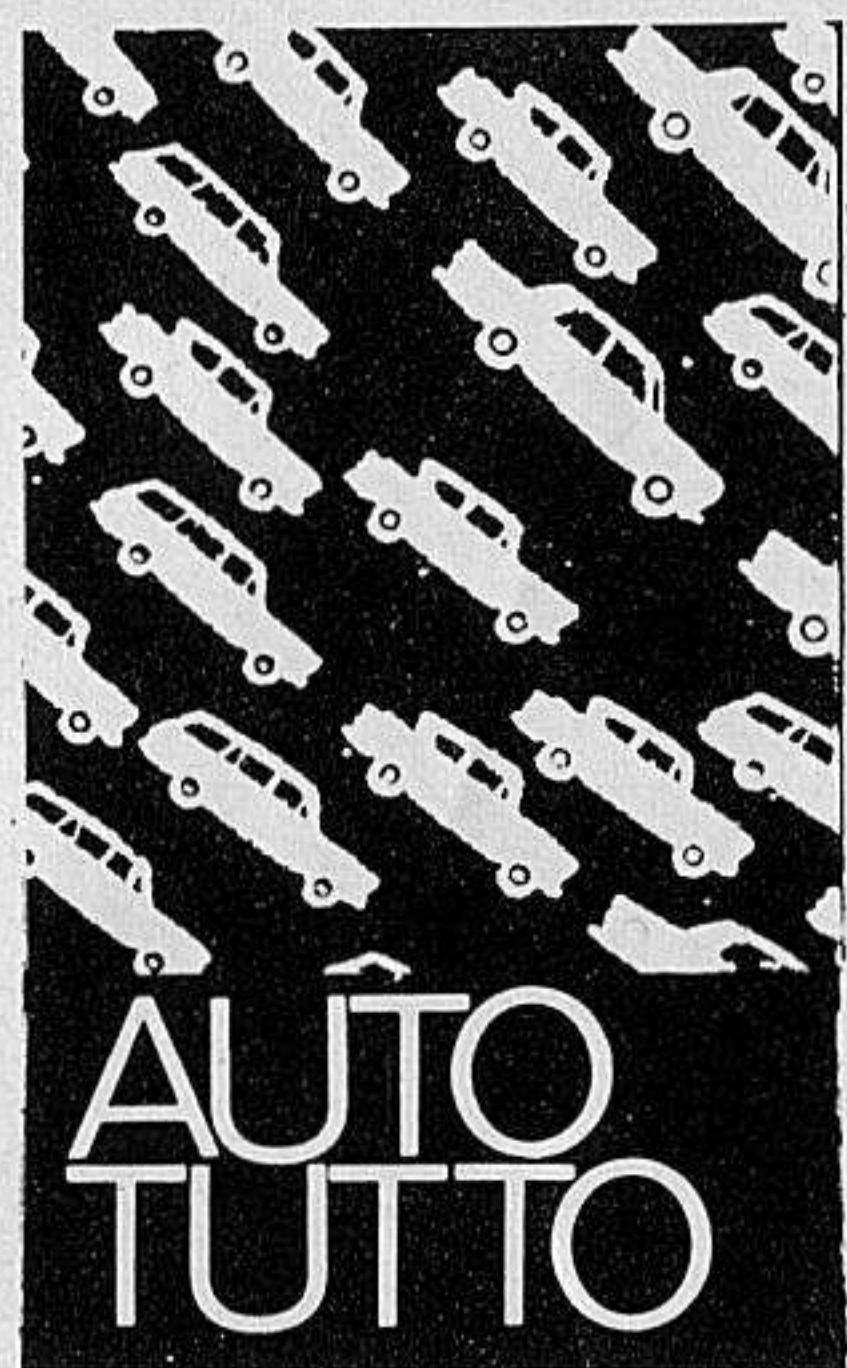
KADETT in meno

OPEL KADETT SE con motore 1000, pare che la GM sia giunta a questa scelta dalle inchieste motivazionali che indicano nell'utente medio italiano una sorta di timore reverenziale (ma anche e soprattutto economico, vedi prezzo di assicurazione, bollo, autostrade, ecc.) nell'acquisto di una vettura che superi i 1000 cc. La Opel aveva a disposizione un modello più che collaudato, apprezzato dalla clientela, soddisfacente sia dal punto di vista delle prestazioni e del comfort. Un ritocco, in meno, alla cilindrata e il gioco è fatto: anche i clienti del «1000 e non più 1000» sono soddisfatti.

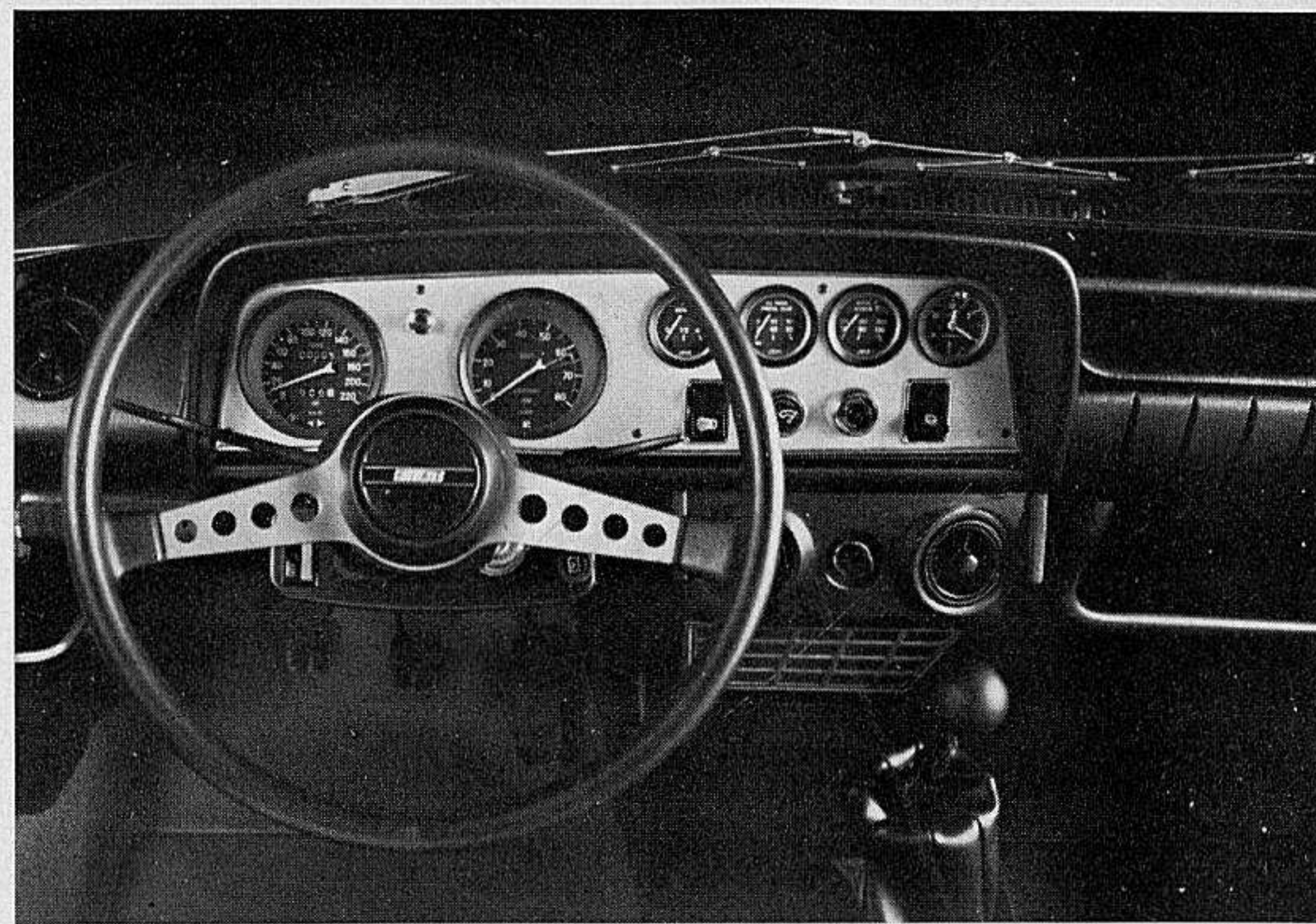
E' nata così la «Kadett 1000», con struttura e caratteristiche del noto modello Kadett, ma con cilindrata 993 cc, potenza di 48 CV (DIN) a 5600 giri e una velocità massima di circa 130 kmh orari.

Questa vettura viene presentata ora nella versione «SE» e nei modelli berlina a e 4 porte.

Sarà disponibile già dalla fine di ottobre con i seguenti prezzi, ige compresa e franco sede concessionario:
berlina 2 porte L. 975.000
berlina 4 porte L. 1.035.000



Il «salto» delle 124



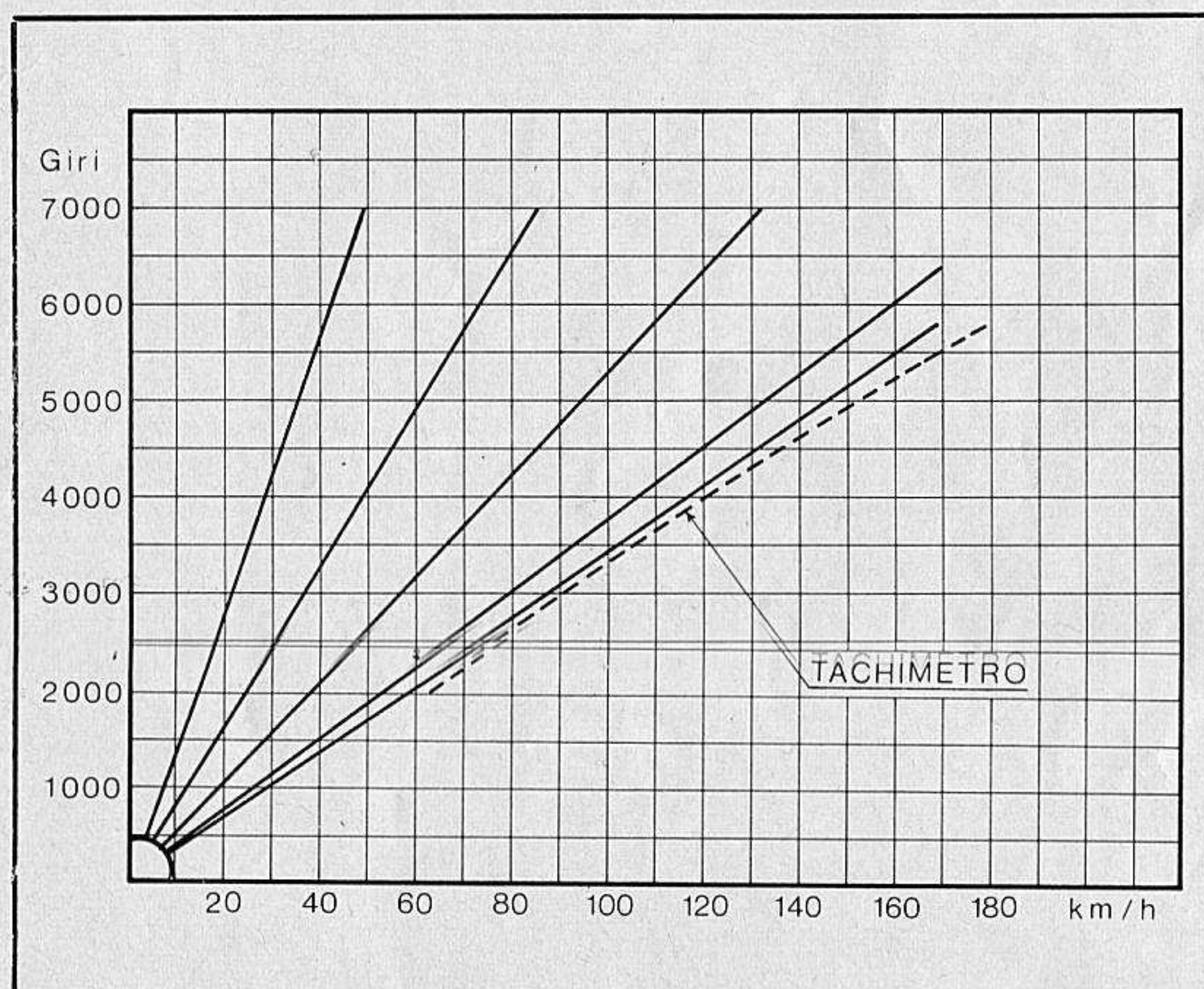
Accelerazioni a bocca aperta

TORINO - Appena presentata la nuova gamma Fiat 124, di cui il lettore conosce già ogni innovazione tecnica, eccoci adesso al volante di tre dei modelli più rappresentativi, la Special T 1600 e le due Sport 1800, coupé e spider. Veramente impressionante la nuova berlina, per brillantezza di prestazioni, fin troppo veloce per questa classe di vettura, con tanto imbarazzo anche nei confronti della stessa 125; ed un bel passo avanti, sulla via del perfezionamento dei due tipi sportivi, che con il motore di maggior cilindrata trovano quel completamento tanto atteso.

Diciamo subito della BERLINA: è un bel salto, dalla 124 SPECIAL a questa nuova versione con il motore di 1592 cmc. di derivazione 132, con i suoi 95 cavalli a 6.000 giri, ed importante è il fatto di disporre d'un autotelaio di bella compattezza e d'una maggiore leggerezza, rispetto, ad esempio, alla 125 Special.

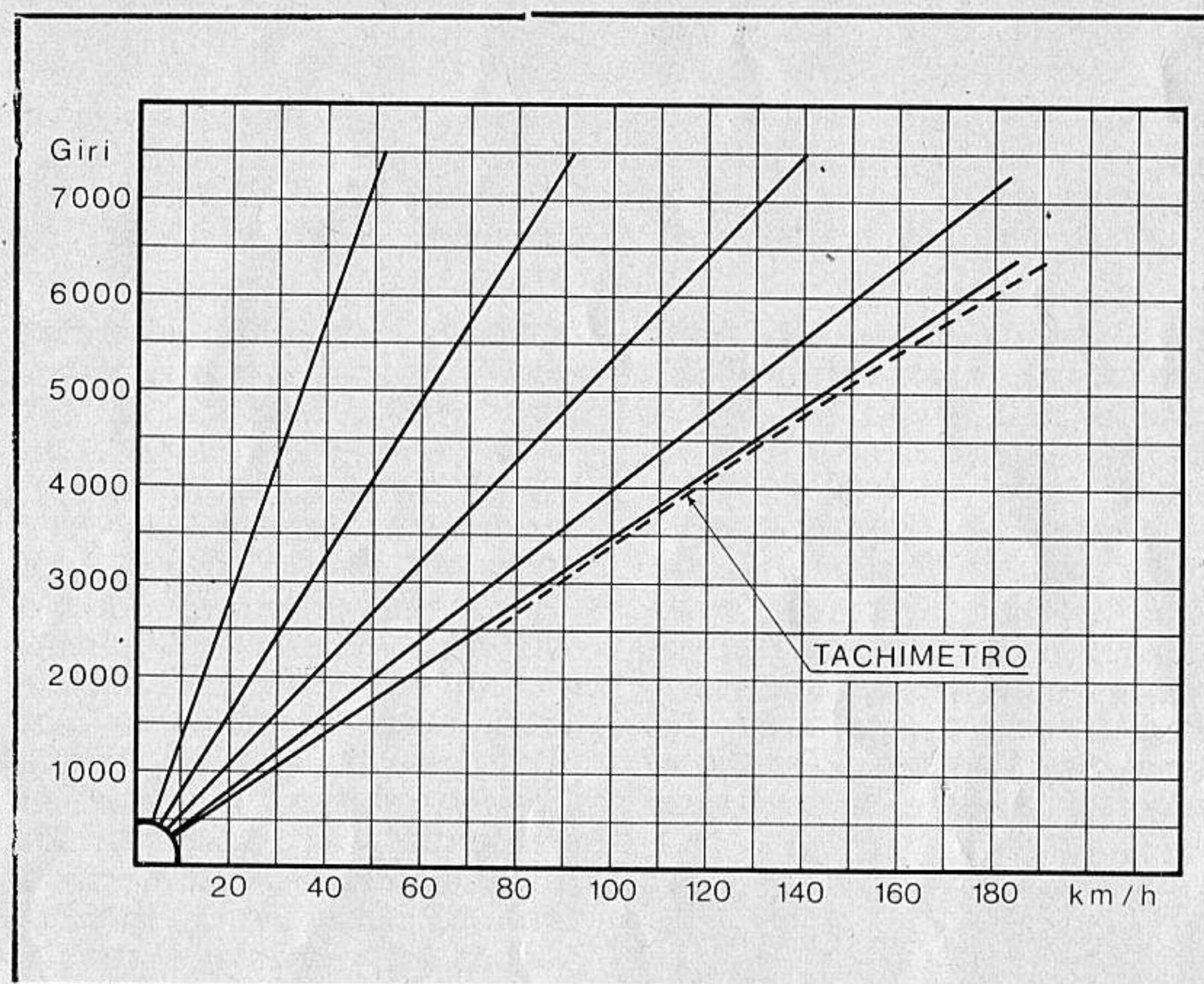


Il CARDIO- GIRI della 124 special 1600 T...



Il contagiri col giallo

Fin dai primi metri di prova, ci lasciano a bocca aperta le accelerazioni, che la pienezza di questo motore e le forti escursioni di regimi consentono. Un vero peccato che il sopraggiungere della pioggia ci abbia impedito rilievi precisi (si aveva patinamento delle ruote ancora in seconda) e abbiamo dovuto limitarci alla ripresa da 50 km/h, giungendo in 27"2 a 120 km/h e in 44"1 a 150 km/h in quinta, un risultato di tutto rispetto. Il contagiri ha una indicazione gialla da 6.200 a 6.500 giri e rossa di qui a 8.000 giri; la taratura di questo strumento, con il nostro tacometro elettronico, ne rivela una buona precisione, con perfetta esattezza fra 3.000 e 4.000 giri, per segnare da 100 a 150 giri in meno (a svantaggio del tachimetro) a 5.000 e 5.500 giri. E, parlando di regimi reali, previa taratura, ci possiamo spingere normalmente fino a 7.000 giri nelle prime tre marce, senza il minimo accenno a principi di sfarfallamento; e siamo a 1000 giri oltre il punto di massima potenza. Certo, si ha il vantaggio di disporre di rapporti relativamente corti per le prime tre marce, come si nota dal grafico della fig. 1, dove la prima riesce del 24,1 per cento della quinta, la seconda del 42 per cento e la terza del 64,8 per cento, con ottimo distanziamento. In quarta raggiungendo i 6.400 giri, pari a 170,2 km/h effettivi; e, con una quinta dello 0,91, quindi fortemente avvicinata, il limite da noi raggiunto è stato di 5.800 giri, con una velocità di 169,200 km/h. E' dunque, in



quarta che la macchina, com'è nella consuetudine della Fiat, che si tocca la punta massima, giacché la quinta è una marcia di surmoltiplicazione, come un piccolo «overdrive», del 9 per cento, per le velocità di crociera autostradali. Naturalmente, con tanta elasticità, come una presa diretta, grazie alle elevate coppie di questo bialbero 1600. Poi, la macchina piace per la sua bella maneggevolezza, con uno sterzo relativamente diretto (3 giri e 1/8 del volante tra i due fine-corsa) per una berlina, l'ottima frenatura, la buona posizione di guida e la completezza d'insieme. E' una macchina che, sul piano delle prestazioni, può reggere benissimo il confronto con parecchie due litri di classe europea.

Passando, quindi, al volante del COUPE' 1800, troviamo una escursione di regimi ancor più sensibile, pur avendosi sempre a 6.000 giri il punto di massima potenza, con ben 118 cavalli DIN.

Equilibrio migliorato

Tuttavia il suo motore, pur avendo la stessa corsa di 79,2 mm., ha caratteristiche funzionali più spinte, come appare anche dal rapporto di compressione, pari a 9,8:1. Il regime massimo tollerabile ci pare di 7.500 giri, ma solo perché non abbiamo avuto il coraggio di andare oltre. La taratura dello strumento, in questo caso, indica una lieve mag-



...e quello del nuovo coupé 1800

giorazione, segnando circa 100 giri in più fino a 3.000 giri e circa 200 giri oltre i 400 e fino a 6.000 giri. Perciò, dopo esserci azzardati fino a 7.500 giri nelle prime tre marce, raggiungiamo in quarta i 7.000 giri, che corrispondono ad una velocità teorica di 183,9 km/h. In questo caso, la quinta è dello 0,88, quindi con una surmoltiplicazione del 12 per cento, che ne favorisce meglio l'impiego; con questo rapporto, il regime massimo da noi toccato è stato di 6.400 giri effettivi, che danno una velocità reale di 184,8 km/h. Come si vede dal diagramma della Fig. 2, c'è più equilibrio tra le velocità in quarta e in quinta, con una presa diretta per il miglior impiego nelle accelerazioni, mentre i

primi tre rapporti ci paiono troppo corti, se dimentichiamo che la macchina è un «due più due» di bella ampiezza, quindi versatile e con larghezza d'impiego tanto prossima a quella d'una berlina. Infatti, anche qui abbiamo una prima del 24 per cento della quinta, una seconda del 42 per cento, una terza del 64,6 per cento ed una quarta, come s'è detto, dell'88,1 per cento. 7 ciò favorisce accelerazioni davvero significative, se la base dei 400 metri la si copre in 16"4 e quella del chilometro da fermo in 30"2.

35 chili si sentono

Infine, passando alla SPIDER, con lo stesso motore e gli stessi rapporti, abbiamo riscontrato una differenza di velocità massima di un centinaio di giri in quinta, con una puntata a 6.500 giri tarati ed una velocità teorica di 187,4 km/h, ciò evidentemente in seguito alla minore sezione frontale presentata da questo modello. Quel che varia più sensibilmente, però, sono le accelerazioni, aggiungendosi una leggerezza maggiore: 35 chili che si fanno sentire. Così, sulle due citate basi di 400 e 1.000 metri, con partenza da fermo e cambi di velocità a 7.500 giri, i tempi riescono rispettivamente di 16" netti e 29"9.

Abbiamo volutamente insistito sulle velocità e sulle accelerazioni di questi modelli, soprattutto perché, con i nuovi motori, questo è proprio il punto di maggior interesse per l'utente, in presenza di altri caratteri già affermati, sia pure con vari perfezionamenti di dettaglio; le tarature sono molto rigorose ed i risultati sono stati perfettamente concordanti con i rilievi più sofisticati dei tecnici della Fiat, con lettura dei regimi fino alle decine.

Per il resto, questi due modelli sportivi conservano i pregi che conosciamo; non di meno, nel rinnovamento, avremmo desiderato nel Coupé una pedaliera leggermente migliore, per altezza e distanziamento del pedale dell'acceleratore, e qualche correzione per la posizione di guida, guadagnando qualcosa sulla posizione del volante, in altezza come longitudinalmente. Almeno per giungere alle condizioni proposte dalla Spider, che meglio si adatta alle esigenze della guida sportiva. Ultimo neo, la posizione dell'indicatore della pressione dell'olio, sempre nella Coupé: il manometro è quasi completamente coperto dal volante e per uno strumento di questa importanza ciò è abbastanza spiacevole. Tanto più che tutta la distribuzione degli strumenti appare migliore nella Spider, sia pure con un cruscotto di minore effetto.

benz.

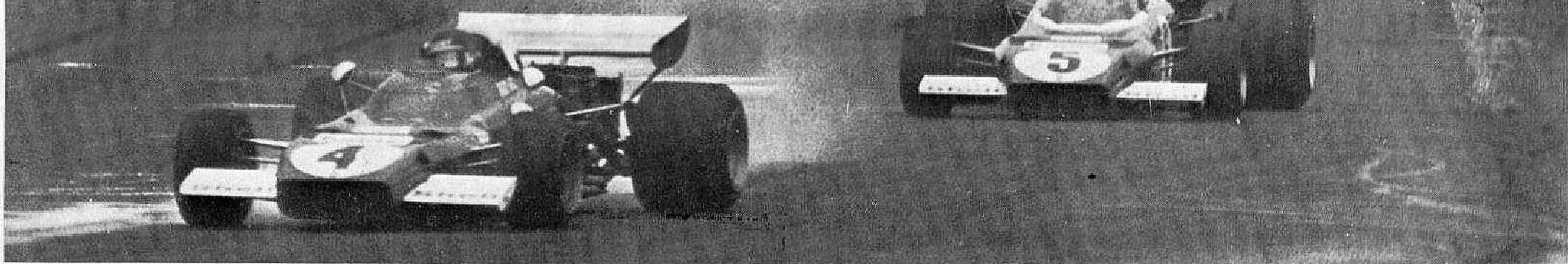


Merita o non merita il pilota brasiliano il titolo di campione mondiale '72?

inchiesta tecnica di
ENRICO BENZING

FITTIPALDI

ai raggi ICKX



Sopra in alto, un'anteprima sul naso di Emerson Fittipaldi, nuovo campione mondiale. Farà la sua comparsa in autunno, ossia in tempo per l'estate brasiliana, questo nuovo modello di occhiali da sole, molto leggero e funzionale. Questo è solo l'inizio dell'abituale annata di «endorsing» pubblicitario che attende al varco i «re» delle quattro ruote. G.P. d'Italia a Monza, dodicesimo giro. Ickx qui sopra, è al comando e aveva guadagnato terreno nei confronti di Regazzoni e Fittipaldi. Ma proprio a questo punto Clay, attaccando Ickx, riporta sotto anche i più immediati inseguitori. Poco dopo supererà il compagno di squadra ma dopo tre giri, la collisione con Pace

C'è un metodo infallibile per fare un bilancio serio d'un ciclo di competizioni, com'è il caso di fare adesso, dopo il G.P. d'Italia a Monza, che ha praticamente concluso questo tormentato campionato mondiale 1972: è l'analisi delle prestazioni nelle prove ufficiali, analisi che deve pur sempre essere inserita nel più ampio quadro della serie di Grandi Premi. Per il tecnico, anzi, è sempre più importante l'esame delle «performances» in prova, perché maggiore è il loro grado di esattezza, essendo il frutto d'una lunga preparazione, durante due o tre giornate di tentativi, a più riprese, nelle condizioni più ideali che lo stesso pilota può scegliere e senza l'interferenza di fatti banali o accidentali che durante la corsa possono rovinare tutto, senza possibilità d'appello.

Insomma, la corsa è importantissima come tale, con tutto il suo pregnante contenuto, con i suoi temi e con le sue appassionanti vicende; ma se appena vogliamo andare a fondo d'ogni esame, dobbiamo ricorrere ai tempi sul giro, che, nella grande maggioranza dei casi, soprattutto nella «F. 1» d'oggi, si realizzano in allenamento. Con due detrazioni che

hanno il loro peso e che per amore di precisione è bene chiarire subito: prima, l'influenza delle gomme da qualificazione, che sono anche gomme da progresso seconda, la differenza tra prestazione massima o tempo record ed il ritmo di gara.

Ora, sul primo punto dobbiamo convenire, come abbiamo fatto ripetutamente, che la pratica di gomme speciali per pochi giri di prova soltanto è deplorabile; ma non lo facciamo con l'accanimento di altri commentatori, perché, cifre alla mano, abbiamo constatato che esiste una precisa legge di equivalenza tra le caratteristiche funzionali di un pneumatico cosiddetto da qualificazione e quelle della gomma usata in corsa. E la marca che ottiene i migliori risultati in prova, è in grado di ripeterli quasi sempre anche in gara. Inoltre, le differenze maggiori si basano sulle mescole e sulle loro proprietà isteretiche; perciò anche questa forma di esasperazione entra nel contesto delle ricerche tecniche più avanzate e dei progressi, giacché le gomme da qualificazione d'oggi possono divenire, nel giro di pochi mesi, gomme in grado di reggere per tutta la gara, su

un piano di prestazioni tanto più alto. Del resto, le «slick» attuali non erano le gomme da qualificazione di due anni fa?

Sul secondo punto, poi, la constatazione è più alla portata di tutti: è vero che vi sono piloti capaci, grazie alle gomme, di spiccare tempi percentualmente assai vicini a quelli record, per finire successivamente in corsa con



Abbiamo sorpreso «Pierino» Ickx nel corso di uno shopping, dal quale per sua precisa ammissione è risultato che non è facile contentarlo. In particolare, gli indumenti che indossa per correre li vuole non solo eleganti ma curati anche negli accostamenti di colore

distacchi incredibilmente maggiori. Ma anche questa detrazione viene annullata dal fatto che noi restringiamo l'analisi ai migliori guidatori in assoluto, ai quali non fa veramente difetto il ritmo di gara.

Possiamo, dunque, affidarci con bella sicurezza a questo metodo di indagine, basato sull'analisi dei migliori tempi in prova, per avere risposte esaurienti ai maggiori interrogativi del momento: Fittipaldi merita pienamente il titolo di campione del mondo? e qual è il ruolo giocato dai pneumatici? quale l'apporto tecnico della Lotus e del motore Ford-Cosworth? e dove ricercare la superiorità della Ferrari?

Il metodo è quello di esaminare percentualmente i migliori tempi in prova dei concorrenti che ci interessano, come è rappresentato dal grafico che correde queste note, assegnando un indice 100 al tempo ottenuto in ogni circuito da Fittipaldi e dalla sua eccellente Lotus-Ford, proprio perché Fittipaldi, neo-campione del mondo, con la sua continuità, con i suoi successi è il termine di paragone che ci occorre. Il diagramma è costruito in maniera molto semplice, con l'andamento stati-

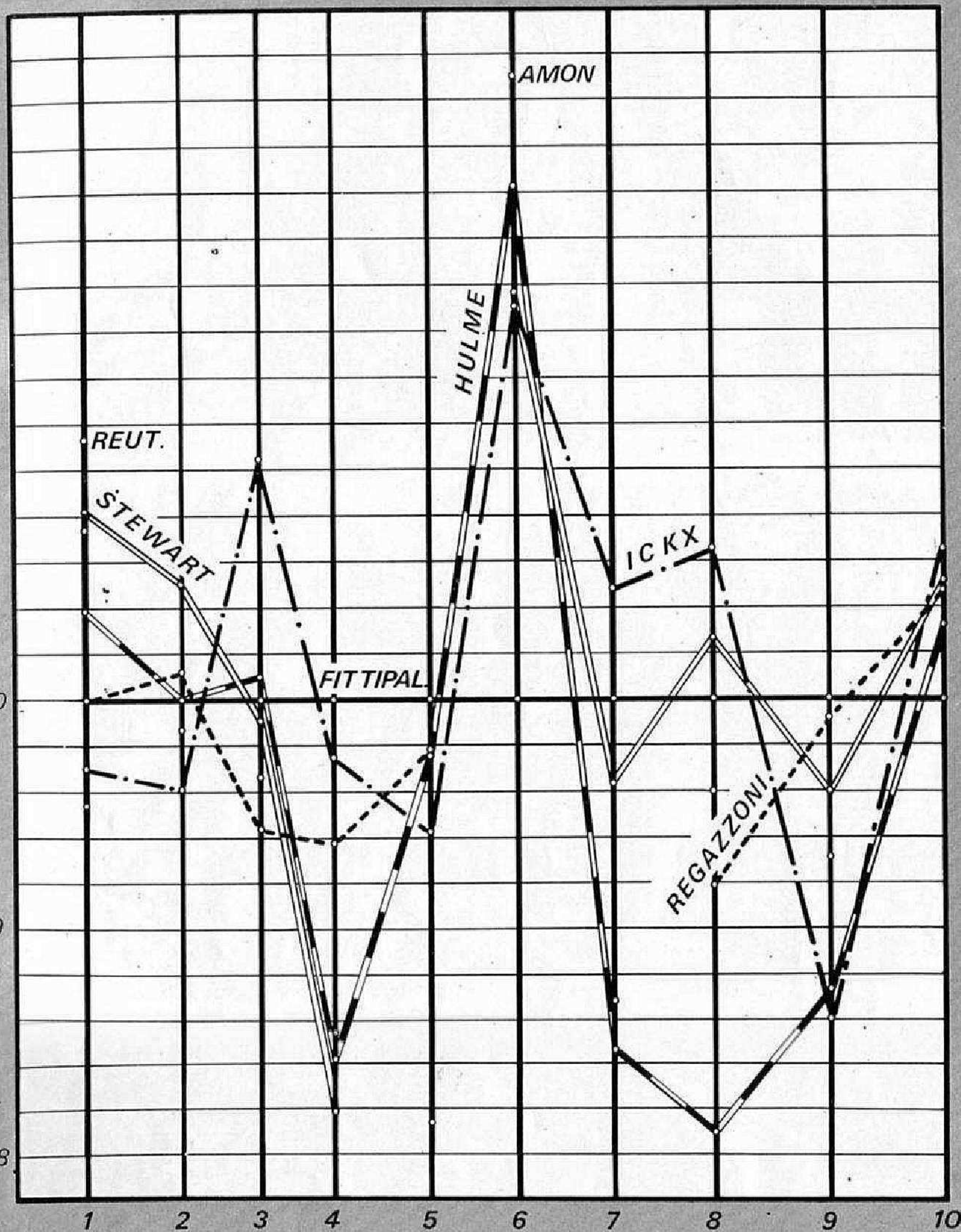
stico di queste prestazioni, con variazioni negative o positive comprese fra il due e il tre per cento in ordinate e con le 10 prove del mondiale finora disputate in ascisse, dove il distanziamento tiene conto, per i più raffinati, del livello velocistico del circuito, allo scopo di far risaltare le differenti condizioni: gomme da misto stretto, piloti di alta resa sul veloce, telai, motori, eccetera. E, a proposito di gomme, consigliamo al lettore di aggiungere, nell'ultimo grafico, una colorazione rossa e blu rispettivamente per Firestone (Fittipaldi, Ickx, Regazzoni) e Goodyear (Stewart, Hulme, Amon) i punti di superiorità saranno di più immediata lettura. Il livello velocistico non serve a questo riguardo: gli alti e bassi seguono altre leggi o almeno trovano altre componenti aggiuntive, nonostante il sorprendente caso della superiorità Goodyear su due circuiti da 166-167 kmh di media, Buenos Aires e Clermont-Ferrand.

Ora, la lettura del diagramma mette subito in luce che per il binomio Fittipaldi-Lotus non sono state dieci corse di prevalenza assoluta: essendo indice = 100 i tempi del brasiliano, troppe e ingenti sono

C'è un metodo infallibile per giudicare: il diagramma - analisi dei tempi nelle prove ufficiali



L'iride a «61»



Campionato mondiale Piloti F. 1 (dopo la 10. prova)

	ARGENTINA	SUDAFRICA	SPAGNA	MONACO	BELGIO	FRANCIA	TOTALE I. PARTE	G. BRETAGNA	GERMANIA	AUSTRIA	ITALIA	TOTALE
E. FITTIPALDI	—	6	9	4	9	6	34	9	—	9	9	61
HULME	6	9	—	—	4	—	19	2	—	6	4	31
STEWART	9	—	—	3	—	9	21	6	—	—	—	27
ICKX	4	—	6	6	—	—	16	—	9	—	—	25
REVSON	—	4	2	—	—	—	6	4	—	4	3	17
REGAZZONI	3	—	4	—	—	—	7	—	6	—	—	13
HAILWOOD	—	—	—	—	3	1	4	—	—	3	6	13
AMON	—	—	—	1	1	4	6	3	—	2	—	11
BELTOISE	—	—	—	9	—	—	9	—	—	—	—	9
CEVERT	—	—	—	—	6	3	9	—	—	—	—	9
PETERSON	1	2	—	—	—	2	5	—	4	—	—	9
REDMAN	—	—	—	2	—	—	2	—	2	—	—	4
GANLEY	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	—	4
HILL	—	1	—	—	—	—	1	—	1	—	2	4
ANDRETTI	—	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—	3
DE ADAMICH	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—	—	3
PACE	—	—	1	—	2	—	3	—	—	—	—	3
SCHENKEN	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2
MERZARIO	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
GETHIN	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1

le punte al disopra della linea-indice, specie a favore di Ickx e Stewart, lasciando un po' nell'alone del mistero i casi di Reutemann e Amon, cose che succedono anche in uno sport esatto come il nostro. Ed il confronto con le punte al disotto della linea 100 mostrano molto equilibrio, per cui bisogna procedere ad un calcolo preciso per giungere alla media sul totale delle dieci prove (9 per Stewart e 8 per Regazzoni), con questa graduatoria:

Ickx	100,165
Stewart	100,135
Fittipaldi	100,000
Regazzoni	99,788
Hulme	99,707

Dovremmo dire, di conseguenza, che Ickx e Stewart si sarebbero meglio meritati il titolo mondiale; e, per il va-

lore che noi diamo ai tempi in prova, questo è indiscutibile. Nondimeno, molte considerazioni vanno aggiunte, a parte il fatto che una prova in meno incide negativamente per Stewart e dando per scontato tutto il demerito che ha il concorrente costretto alla resa in gara, dopo le migliori prestazioni in prova, com'è avvenuto per la Ferrari di Ickx a Monza e a Brands Hatch. D'altro canto, nessuno sostiene che Fittipaldi, tutto sommato, sia migliore di Stewart e Ickx; bensì che il brasiliano è un pilota in continua ascesa, intelligentissimo, maturato bruciando le tappe, ammirabile per equilibrio, continuità e correttezza. Si merita il titolo proprio per questo ritmo, per questa costanza di resa; e perché le sue presta-

zioni sono sostenute dall'eccezionale tecnica d'un motore in definitiva ancora inarrivabile e d'una vettura-guida. E poi le differenze da Ickx a Stewart restano dello 0,1 per cento!

Potremmo togliere l'«incidente» di Clermont-Ferrand, dove Fittipaldi non ha potuto «fare il tempo» per non essere riuscito ad usare le gomme da qualificazione, cosa che l'ha relegato dietro anche a Schenken, Marko e Cevert; ma alla stessa stregua, dovremmo detrarre anche la perdita di Ickx, per la stessa ragione, a Zeltweg, proporzionalmente minore, per cui preferiamo lasciare le cose come stanno, proprio per un certo bilanciamento che le anomalie hanno avuto. Tanto più che se vogliamo dare a Ickx

quello che si merita, dobbiamo sottolineare che il campione belga è stato irraggiungibile, in prova e in corsa, proprio sui due circuiti più determinanti delle capacità di guida: Brands Hatch e Nurburgring. A parità di gomme con Fittipaldi, spesso con un motore migliore, Ickx ha anche il merito di aver dovuto combattere ripetutamente con una efficienza di autotelaio largamente inferiore, per cui avrebbe decisamente accumulato i maggiori meriti per il casco iridato, se la Ferrari non fosse mancata in prove come Nivelles, Brands Hatch, Zeltweg e Monza.

Degli altri piloti, Stewart, con una vettura («chassis») inferiore, ha seguito, nelle prestazioni, le leggi dell'efficienza dei pneumatici, come Hul-

me, pur con un autotelaio migliore, ma con peggioramenti dovuti ai noti abbattimenti del neozelandese quando le cose vanno male. Chi s'è mantenuto ad un ottimo livello, nella rosa dei cinque migliori guidatori del mondo, è stato Regazzoni; ed è un peccato veder lasciare la Ferrari un pilota a quota 0,2-0,3% dai più forti.

Comunque, il significato maggiore del diagramma è per la situazione tecnica che riflette: gomme, motori e telai. L'influenza dei pneumatici è notevole e determinante più d'ogni altra componente: si può perdere o guadagnare, a parità di altre condizioni (lo stesso motore per Stewart,

Enrico Benzing

CONTINUA A PAGINA 8



QUANDO C'E' BISOGNO DI LUCE ...

MAZDA

LAMPADINE PER AUTO AGLI ALOGENI

richiedetele presso i migliori elettrauto





MONZA F1

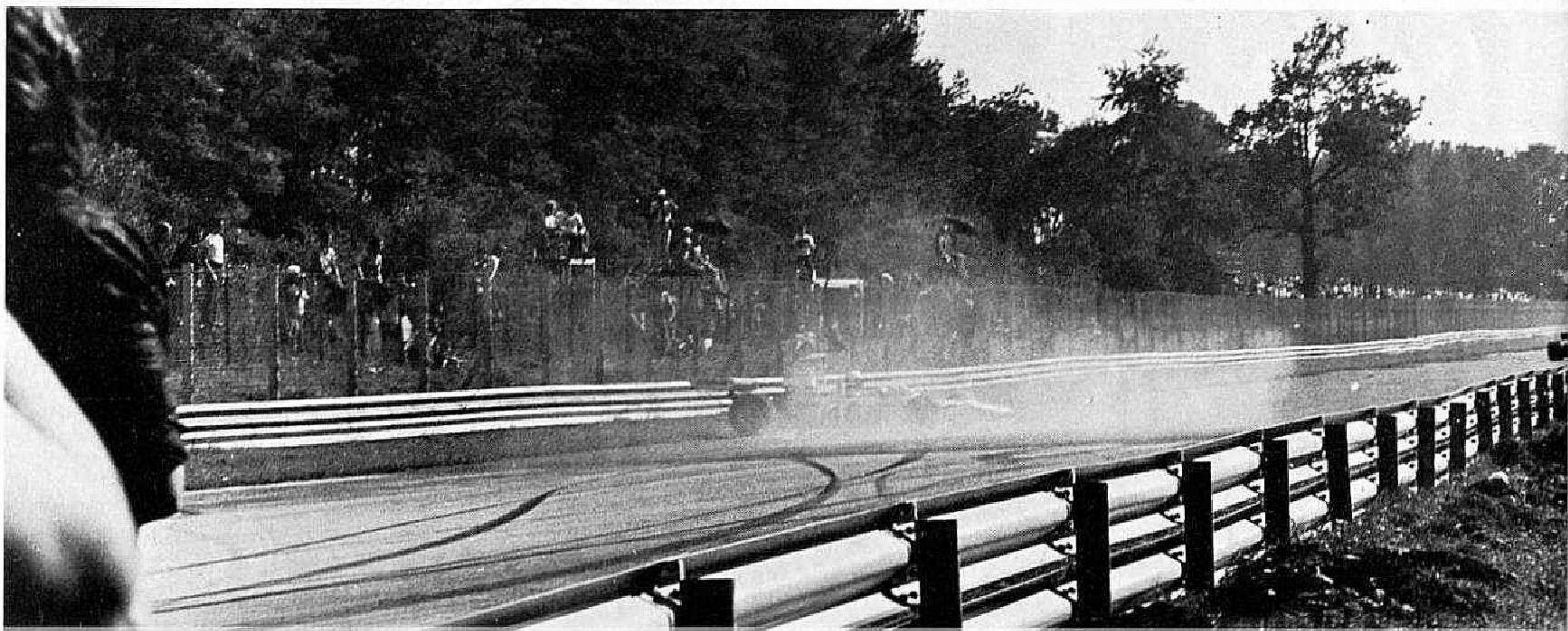
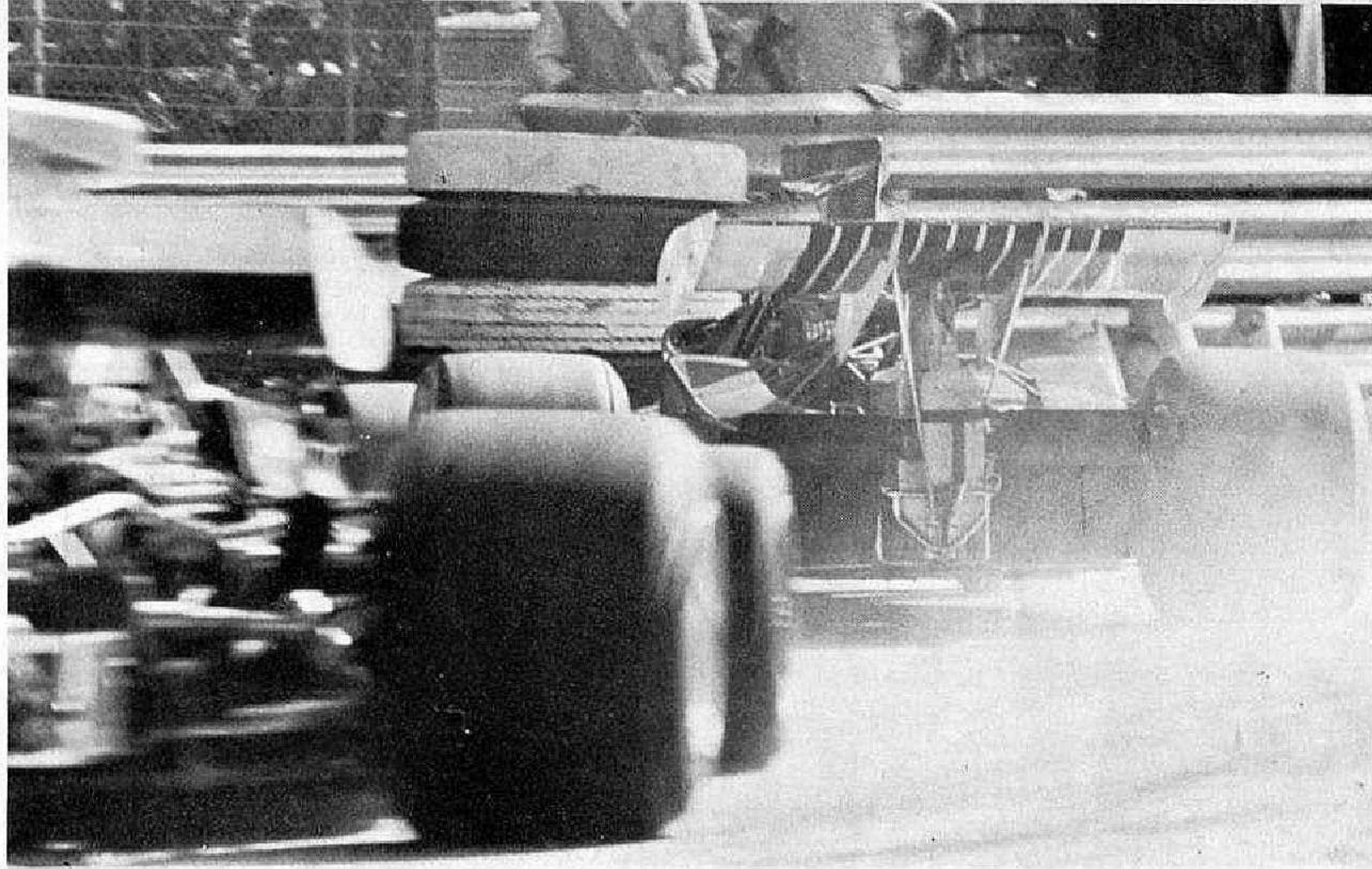
CONTINUAZ. DA PAGINA 7

Hulme e Fittipaldi o la stessa efficienza di telaio per Hulme e Fittipaldi) dall'uno al due per cento del tempo sul giro, mentre a parità di gomme (evidente l'accostamento Ickx-Fittipaldi), ben raramente si possono avere variazioni superiori allo 0,6 per cento. Il peggioramento delle Good-year, dominatrici del '71, è stato progressivo da Buenos Aires a Montecarlo, dove s'è toccato il fondo; e ciò pur passando attraverso circuiti intermedi, come il Jarama ed aggiungendo che tra Nivelles e Kyalami le differenze non sono poi così forti. Nuova prevalenza a Clermont-Ferrand e condizioni di parità nelle ultime prove da oltre 200 di media, pur con qualche linea ancora a favore della Firestone, che è stata nettamente superiore sul significativo terreno di Brands Hatch.

Quanto ai motori, lo stretto raffronto tra il dodici cilindri Ferrari (480+490 cavalli) ed i Cosworth «super tweak» (460+470 cavalli) ha mostrato una prevalenza della costruzione italiana proprio dove maggiori sono le utilizzazioni entro strette gamme di velocità, cioè al disotto dei 190 km orari di media sul giro, rafforzando la condizione per i circuiti più lenti, come Jarama e Montecarlo, in seguito alle differenze o deficienze di telaio.

Nel campo dei 220 km l'intervento è tanto più difficile, giacché le minori potenze di punta d'un Cosworth possono essere largamente colmate da una oculata distribuzione degli sforzi di trazione. E anche perché con il motore Ferrari soltanto sul misto stretto s'è avuta la possibilità di spingersi ai 13.000 giri, per tornare precauzionalmente ai 12.500 giri ogni volta che la conformazione veloce del circuito induceva a tempi di accelerazione via via più lunghi, verso maggiori punte di velocità massima, proprio come s'è dimostrato a Zeltweg e a Monza nei confronti di Brands Hatch e del Nurburgring. E' certo un motivo di vero orgoglio tecnico per la Ferrari aver sopravanzato con un 12 cilindri l'8 cilindri dalle più ampie utilizzazioni, proprio sui tracciati meno rapidi; ma ora è tempo di riprendere la supremazia anche sui circuiti più veloci.

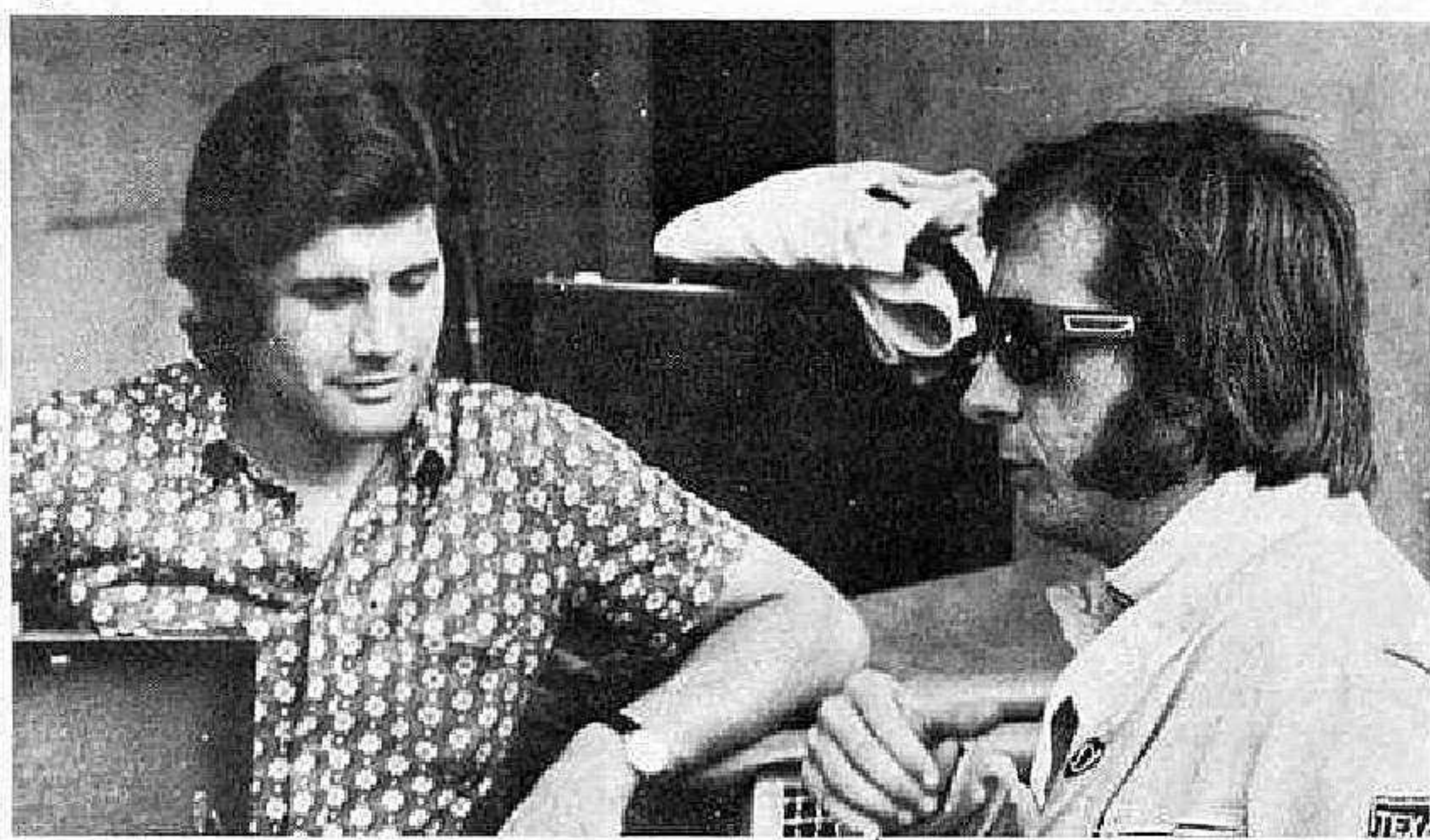
e. b.



Tenda di un tifoso Ferrari, era da tre giorni alla curva Ascari



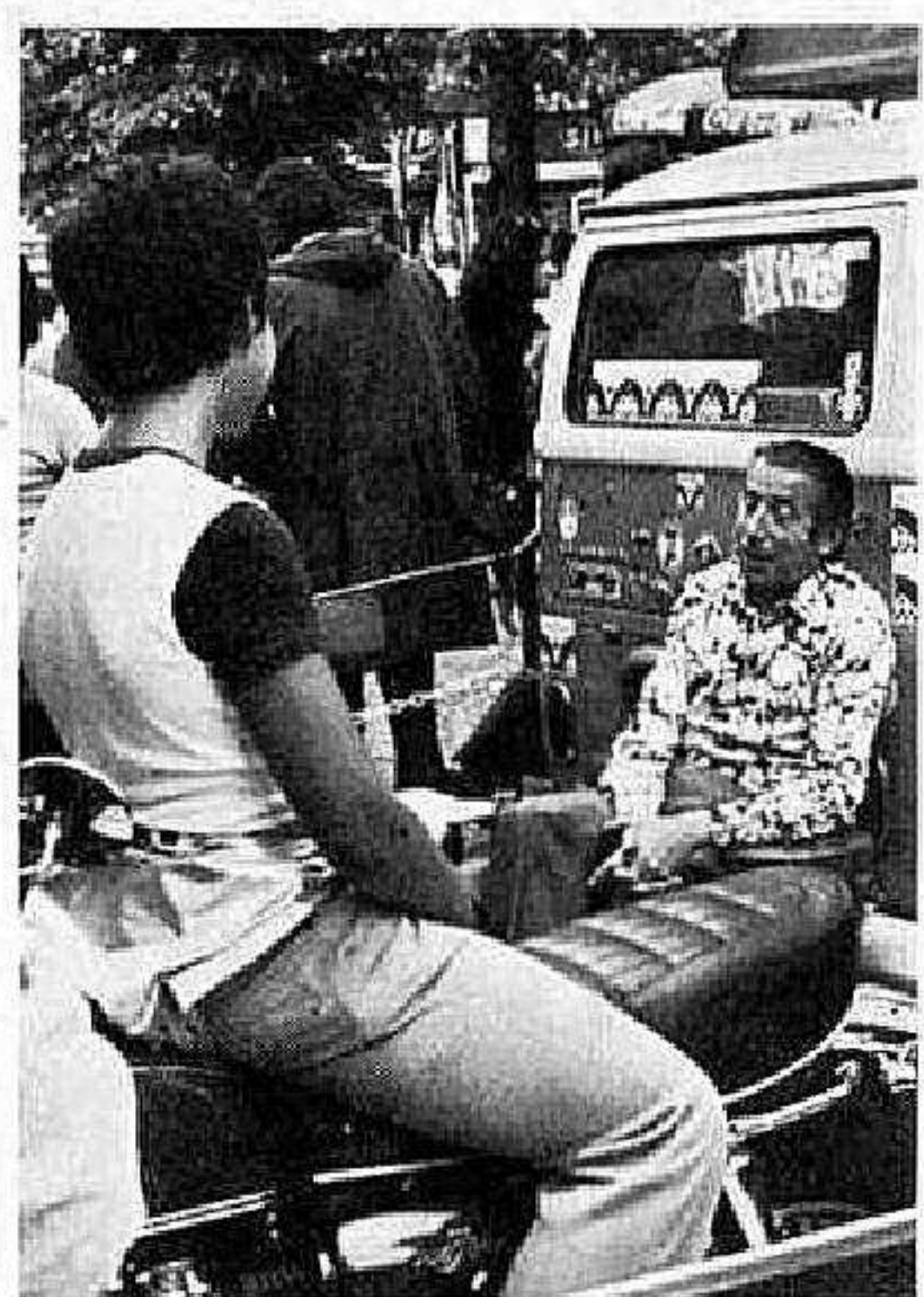
Peterson e Schetty (col bracciale da meccanico legato alla cintura). Ancora un rimpianto?



Indubbiamente le chicanes hanno aggiunto molto alla spettacolarità del circuito monzese. Vediamo nel polverone di filler, gas di scarico e gomma bruciata, due scatenati effettuare a ruota il «kristiania» per incunearsi nella variante Ascari

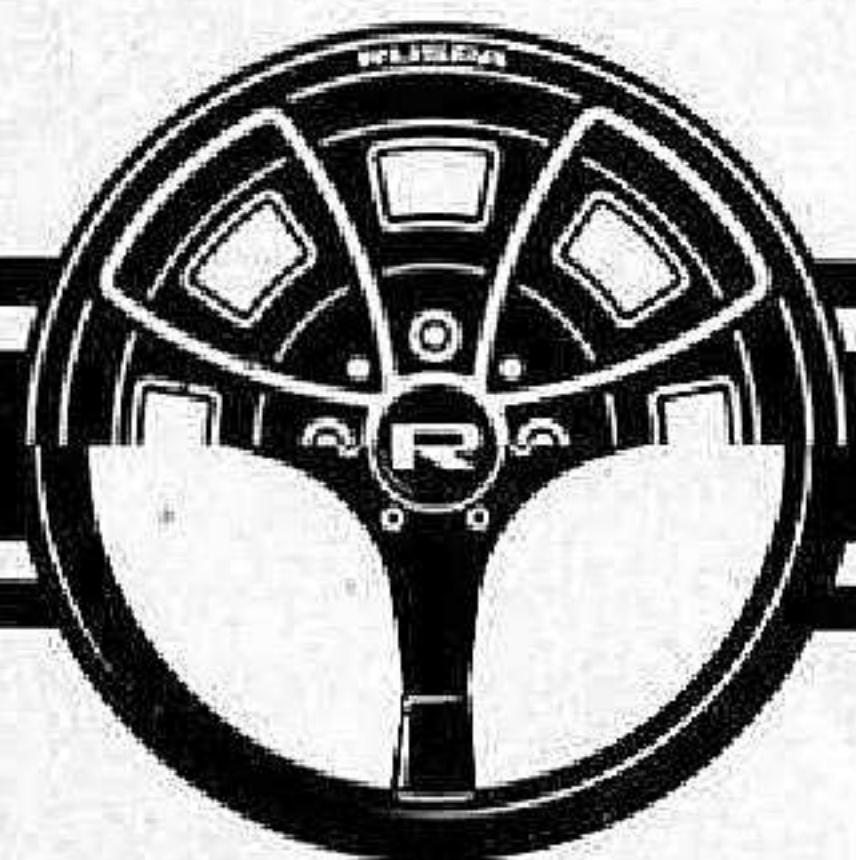
Nel primo giorno di prove, Revson si gira all'uscita della variante Mirabello. Il «muletto» è andato ad urtare il guard-rail a conclusione della girata, e nel colpo ha danneggiato una ruota e rotto una sospensione posteriore

Il comm. Pagnossin, sponsor della Surtees di de Adamich si è portato a Monza il suo cuoco personale che ha cucinato spaghetti per tutto il team Surtees. Tra una forchettata e l'altra ha preso corpo il rinnovo del contratto con la Surtees per il '73



Fittipaldi e Agostini. Gli occhiali di Emerson sono firmati e disegnati da lui. Proprio come Ickx

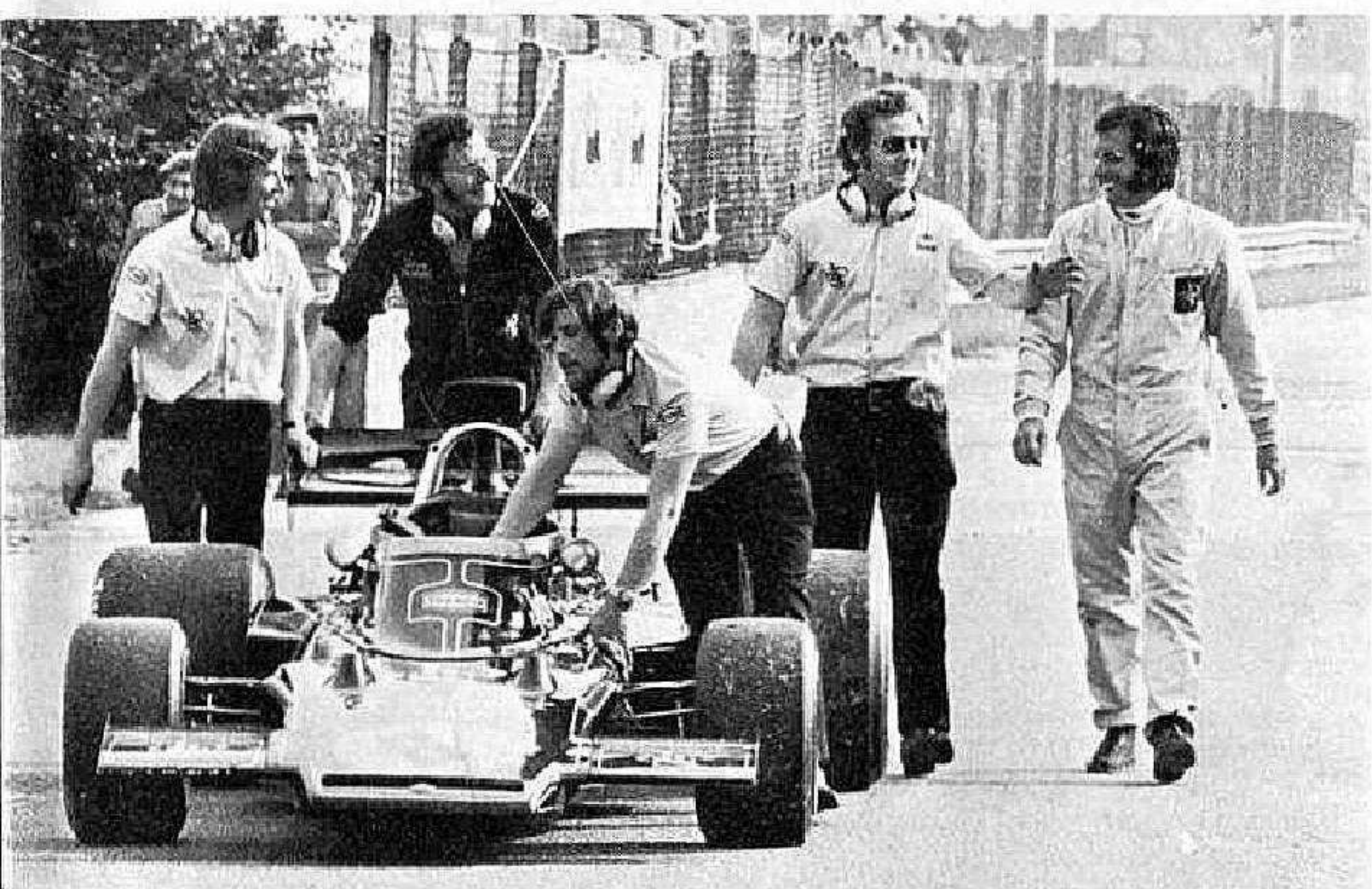
per una vettura più sportiva, ruote e volanti



RUSPA

RUSPACROMO

10070 ROBASSOMERO (TORINO)
VIA CRISTOFORO COLOMBO 2
TELEFONI: 92 54 00 - 92 54 93



Il «dopo» LOTUS

Emerson Fittipaldi festeggiato dopo l'arrivo a Monza. Il giovane pilota brasiliano ha disputato la sua prima corsa nel 1965 e ora, dopo soli 7 anni di attività agonistica (dei quali 2 in F.1) a 26 anni è campione del mondo di F.1

Il rischio calcolato di WARR

MONZA - La tensione che regnava alla Lotus, a Monza, è forse venuta a galla soprattutto la sera dopo la corsa. Chiunque ricordi le alleghissime feste date dal team ogni volta in cui Clark vinceva una corsa, avrebbe stentato a credere ai propri occhi, al pranzo in tono spento di quest'anno, quando Fittipaldi aveva vinto assai più che una corsa, addirittura il titolo mondiale.

Forse una causa era l'assenza di Chapman, il quale si era precipitato a cambiare la sua camicia «neutra» con una «GLTL» soltanto quando era stato esposto il segnale dei cinque minuti. Dopo la gara è sparito quasi altrettanto in fretta. Ha indossato una innocua giacca sportiva e si è poi infilato in un buco nella staccionata, dietro ai boxes, per tornare al più presto in Inghilterra!

E così, il pranzo della vittoria è stato molto tranquillo, al punto che quattro fra noi giornalisti inglesi, seduti alla tavola vicina, abbiamo ordinato una bottiglia di champagne in onore di Emerson e della sua deliziosa moglie. Fittipaldi che si dovesse rallegrare l'atmosfera in qualche modo. I brindisi con quello champagne sono stati gli unici al pranzo. Dopo Emerson è andato a una festiciola coi suoi amici brasiliani e con la gente della Cafe do Brasil, a Milano, prima di partire nel cuore della notte per Losanna.

Con questo non vogliamo dire che Fittipaldi non fosse felice (è tornato alla nostra tavola con un'altra bottiglia ed era chiaro che si sentiva molto euforico) o che non lo fosse Peter Warr, unico dirigente Lotus presente (i «pezzi grossi» della Player erano smaccatamente assenti e ci sembra che non avrebbero dovuto esserlo, in una simile occasione).

Più di chiunque altro, Warr manifestava la tensione dovuta alla corsa, e aggravata dall'incidente accaduto al furgone che trasportava la vettura. Dopo la prima sessione di prove era chiaramente preoccupato, per via della vettura di scorta portata in grande fretta da Chamonix (non aveva dunque avuto il tempo per provare sulla vettura il muso largo, che aveva portato con sé in volo da Londra come «bagaglio a mano»).

Il secondo giorno Emerson ha riferito che il motore non pareva a posto e non c'era da meravigliarsene, dato che era sul furgone incappato nell'incidente e che si erano rotte alcune trombette d'aspirazione. D'altro canto



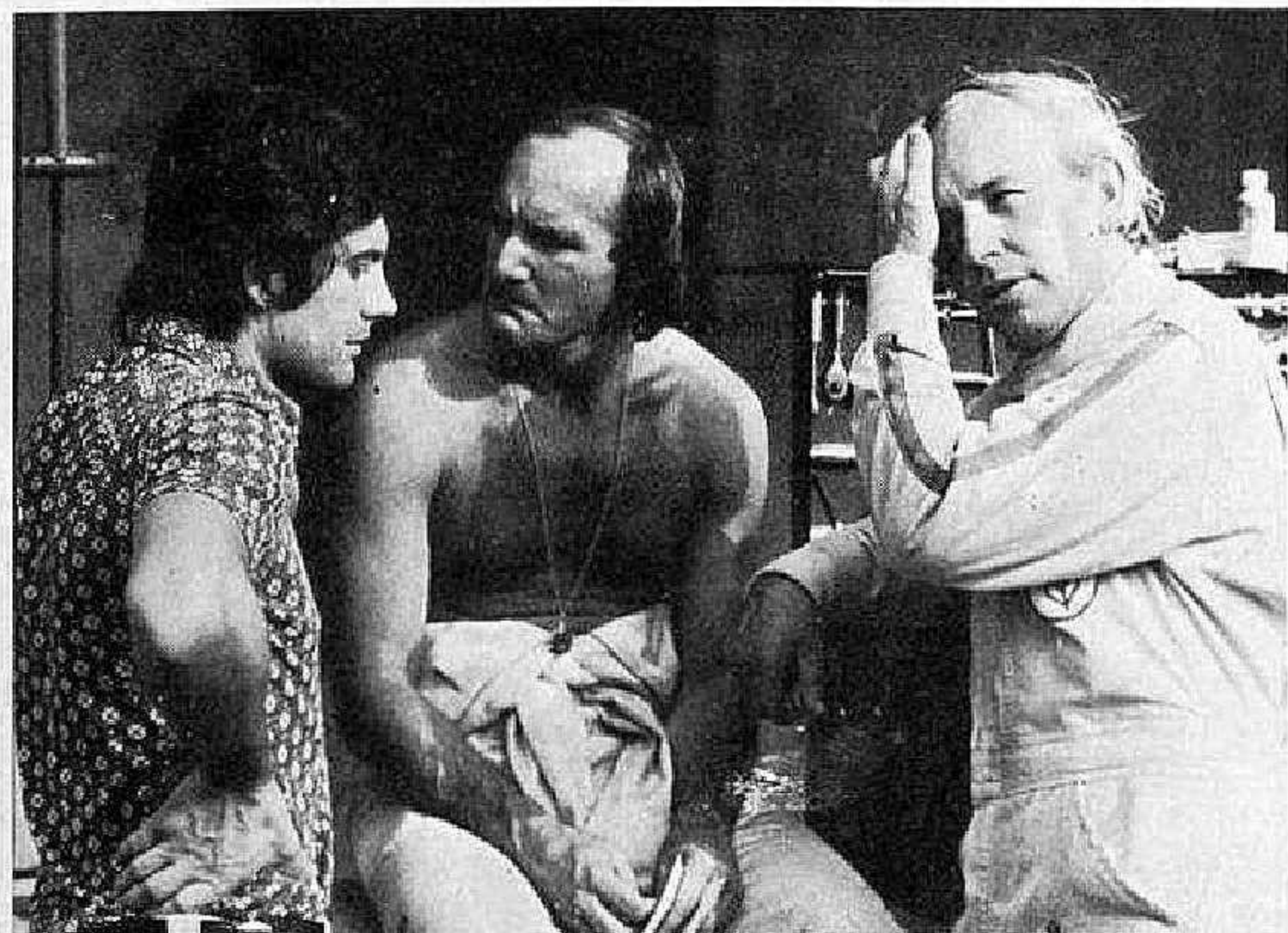
Nella prima giornata di prove Fittipaldi è rimasto senza benzina all'uscita della curva parabolica; i meccanici lo vanno a prelevare



Sul casco di Revson sta scritto rielegete Nixon: è l'unica nota politica di tutto il 43. G.P. d'Italia e per di più americana



La moglie di Stewart prendeva i tempi ai box dei contendenti, «in particolare quelli di Hulme», gli aveva raccomandato il marito



Agostini, Hailwood e Surtees, in tre sommano ben 29 titoli mondiali



La prima foto (ufficiale) insieme, dei nuovi piloti del team LOTUS-JPS 1973. Si sorridono Peterson e FITTIPALDI - Durerà il fair play?

Warr non se la sentiva di chiedere agli stanchi meccanici di fare le necessarie sostituzioni, e ha quindi affrontato coscientemente un rischio, che alla conclusione è stato largamente ricompensato. Giusto, che Fittipaldi abbia vinto il titolo con una vittoria in gara, nonostante i notevoli problemi.

Nonostante il suo apparente insuccesso, Surtees è rimasto soddisfatto di certi aspetti delle prestazioni della TS14 a Monza. «Abbiamo ottenuto velocità che non avevamo raggiunto in prova - ha detto - che hanno confermato ciò che avevamo indicato le prove di Goodwood, dove la TS14 è stata più veloce di 1" e mezzo, in confronto a qualsiasi altra nostra vettura». Altri piloti hanno detto che la TS14 era rapidissima nei settori veloci della pista, ma John ha ammesso che era un poco lenta uscendo dalle chicanes, per via del suo peso conforme ai regolamenti 1973. Ha spiegato con cura a Tauranac di avere esagerato nel rispettare le misure di sicurezza 1973. Probabilmente affiderà la TS14 al suo pilota più veloce (chi sarà?) per le restanti gare dell'anno.

d. h.

TAURANAC ritorna

Tauranac ha deciso che deve vivere e lavorare in Europa. «In Australia per me non c'è niente» ha detto. Ha aggiunto che in questi giorni deciderà per chi lavorerà.

Alla March sono contenti dei risultati ottenuti a Monza con la vettura a radiatore anteriore affidata a Lauda. Almeno come potenziale, se non come vere e proprie prestazioni in gara! A parte il raffreddamento del motore, la maneggevolezza era migliorata. La vettura di Peterson sarà probabilmente modificata nello stesso modo, per le restanti gare dell'anno.

Emerson Fittipaldi ha ricevuto una moto Guzzi 850. L'ha subito messa in uso per la trasferta Autodromo Monza - Hotel de la Ville. Gli piace moltissimo e anche la moglie Maria Helena, che si siede dietro, ha detto di essere entusiasta. «Vado pianissimo» dice Emerson.

Dicono che Ronnie Peterson già abbia ricevuto la bella somma di 50.000 sterline (75 milioni di lire italiane) per firmare il contratto con la Lotus per il '73.



Sul finire delle prove alla nuova Tecno di Nanni si era rotto un tubicino dell'olio, che ha inondato il motore. Nessun danno



Pat Surtees ai box con un braccio al collo. L'incidente, complicato uno sportello chiuso in fretta, questa volta l'ha avuto lei

spoiler in vetroresina completo di attacchi per un rapido montaggio per i modelli PORSCHE 911 T-E-S



prezzo di listino L. 75.000

già verniciato L. 90.000

CARR. HELVETIA Via Monviso, 79 - 10089 ROZZANO (Mi) - Tel. 82.52.979



Tecno Martini uno e due. A sinistra la penultima versione, a destra l'ultima. C'è una sostanziale differenza anche nelle prestazioni, almeno come ha confermato Nanni Galli, che ha guidato a Monza la nuova «E» più precisa, anche se è da guidare con più attenzione. Invece Bell aveva ripetuto i suoi dubbi sul modello precedente, tanto che non se l'è presa per non essersi qualificato. Il pilota inglese adesso avrà il suo turno sulla Tecno-Martini (nuova) in Canada domenica prossima, mentre Nanni Galli dovrebbe rientrare per il G.P. Stati Uniti, che segnerà l'epilogo del mondiale piloti F. 1 1972. La Tecno, (come la Ferrari), viene spedita ai primi di questa settimana via aerea in Canada e rimarrà nel continente americano insieme ai meccanici, fino alla gara di Watkins Glen. A proposito dell'avaria al motore di Nanni nel G.P. d'Italia, essa è stata più seria di quanto si pensasse. Pare per colpa dei pezzi di nuovo materiale adoperati. Giovedì scorso Bell ha provato la Tecno «canadese» a Misano, per la prima volta in quell'autodromo. Il miglior tempo è stato 1'18"1 (per la cronaca Merzario con l'Abarth 2000 aveva realizzato 1'18"7). Anche la Ferrari è attesa ai primi di questa settimana a Misano.

Amon e Wisell alla MARCH

Chris Amon amletico, ancora una volta. Cosa farà l'anno venturo non lo sa ancora, ma stavolta non è colpa sua. In verità voleva smettere, ma poi ci ha ripensato. La Matra non ha ancora deciso se continuare o no l'attività in Formula Uno, anche se le prestazioni assolute nel G.P. d'Italia sono adesso incoraggianti. E Amon ha deciso che se la Matra continua egli resterà con la casa francese. Se invece la Matra deciderà di non correre più con le monoposto, ma di limitare i suoi impegni sportivi alle macchine sport, Amon lascerà la Matra e passerà alla March. Il posto lasciato vacante da Peterson, infatti, piacerebbe ad Amon, che alla March è legato sentimentalmente, avendo guidato le macchine di Herd quando la March nasceva. Per il pilota n. 2 Dave WALKER si è fatto avanti anche lui (dopo la defenestrazione LOTUS che lo farà correre ancora in Canada), ma il più serio candidato al posto n. 2 sembra essere Reine WISELL.



La campagna acquisti PILOTI

Nei fotocolors a destra: dall'invasione del trionfo per Emerson Fittipaldi a MONZA, alle sbadiglio (sotto), premonitore di ICKX (prima del via) mentre l'ormai agli sgoccioli d.s. Ferrari, Peter Schetty, sembra concertare con Rezzaroni una tattica di gara, che è stata poi l'opposto delle aspettative dei tecnici e tifosi del «cavallino».

SURTEES 2 squadre?

Carlos Pace, fra i più corteggiati piloti della nuova leva, lascia dunque la Politoys, come era prevedibile, ma non andrà nella nuova squadra americana di Nichols e Rees, e nemmeno in altre di cui si era parlato: sarà uno dei due piloti che avrà Surtees nel 1973, ed è per questo che lo abbiamo visto molto attento a Monza sia alla nuova TS 14 sia al comportamento della macchina in pista.

Surtees ci ha confidato che nel 1973 la sua squadra sarà di soltanto due macchine, e non più tre come quest'anno. Tre macchine sono troppe da seguire e quindi la decisione razionale era proprio quella di ridurre a due piloti la squadra, con tre macchine presenti in ogni gara in modo da disporre di un muletto. Che cosa significa questo? Che Hailwood o de Adamich saranno a piedi? No. Il discorso va allargato. Si è visto a Monza il comm. Pagnossin, che alla Surtees è legato attraverso de Adamich, e la sua presenza era naturale e non sorprendente. Però Pagnossin non si è limitato a seguire le vicende della macchina che porta i suoi colori, ma anche a fitti colloqui con Surtees. Si è parlato di un accordo globale che permetta di chiamare Pagnossin tutte le macchine della Scuderia. Ma il progetto non sembra sfumato.

Così la soluzione appare chiara in altro modo. Surtees afferma che avrà soltanto due macchine, ma ciò non impedisce che oltre alla squadra ufficiale, ci sia una squadra privata. Il che significherebbe che la Pagnossin potrebbe diventare una scuderia separata (pilota de Adamich), oppure che Hailwood potrebbe avere squadra a sé, diretta magari da Rob Walker.

f. l.

Le squadre F. 1 e SPORT per il 1973

MARCA	SPONSOR	PILOTI F. 1	ALTRE ATTIVITA'
LOTUS	JPS	Emerson FITTIPALDI, Ronnie PETERSON	F. 2: FITTIPALDI, PETERSON
FERRARI	Fiat	Jacky ICKX	Sport: ICKX, REDMAN, PACE, MERZARIO (ANDRETTI?)
TYRRELL	Elf	Jackie STEWART, Francois CEVERT	
BRM	Marlboro	Clay REGAZZONI, Peter GETHIN	
SURTEES	Ozo Bond?	Mike HAILWOOD, Carlos PACE	F. 2: HAILWOOD, PACE
SURTEES	Pagnossin	Andrea DE ADAMICH	F. 2: DE ADAMICH (FINA)
MCLAREN	Yardley	Denis HULME, Peter REVSON	Can-Am: HULME, REVSON
MATRA	Marlboro?	Jean Pierre BELTOISE, Henri PESCAROLO	Sport (Le Mans): BELTOISE, AMON, PESCAROLO, JABOUILLE
MRD BRABHAM	A.C. Argentino	Carlos REUTEMANN, Wilson FITTIPALDI	F. 2: REUTEMANN, FITTIPALDI
MARCH	STP	Chris AMON, Reine WISELL (Nicki LAUDA?)	F. 2: (con motori BMW)
FRANK WILLIAMS	Politoys Marlboro	Howden GANLEY	
RONDEL-DART	—	Tim SCHENKEN, Bob WOLLECK	
TECNO	Martini?	Nanni GALLI?	
CONNEW	—	Francois MIGAULT	
SHADOW	Uop	Jackie OLIVER	Can-Am

PUMA

stabilimento:
00141 ROMA - via Val Seriana 3a
telefono 89.70.96 - 83.19.345
si prega inviare francobollo
per risposta

la scatola di montaggio più completa anziché
~~L. 440.000~~
a sole
L. 396.000



vettura di serie
L. 1.300.000 con garanzia

cercasi concessionari per le zone libere

Contrasti pubblicitari tra CHAPMAN e «FITTI»

Nonostante le apparenze i rapporti tra Emerson Fittipaldi e la Lotus non sono dei più felici. I risultati sono eccellenti, e ciò dovrebbe essere elemento pacificatore, ma le divergenze su molti aspetti della collaborazione sono abbastanza rilevanti, e si ripetono. Oltre a certe differenze di opinione sulla conduzione delle corse, e su certi aspetti marginali della preparazione, Fittipaldi ha notevoli contrasti con Chapman per quanto riguarda i contratti pubblicitari, dato che i legami con la JPS sono tali per cui sulle Lotus non possono apparire le scritte pubblicitarie interessanti quelli che finanziano, Fittipaldi e che a suo tempo sono stati quelli che ne hanno permesso l'ascesa. Per esempio il «Cafe do Brasil» e la Bardhal, che adesso sono un po' negletti. Perciò potrebbe anche decidersi un team con due macchine a colore (e sponsor) diversi.

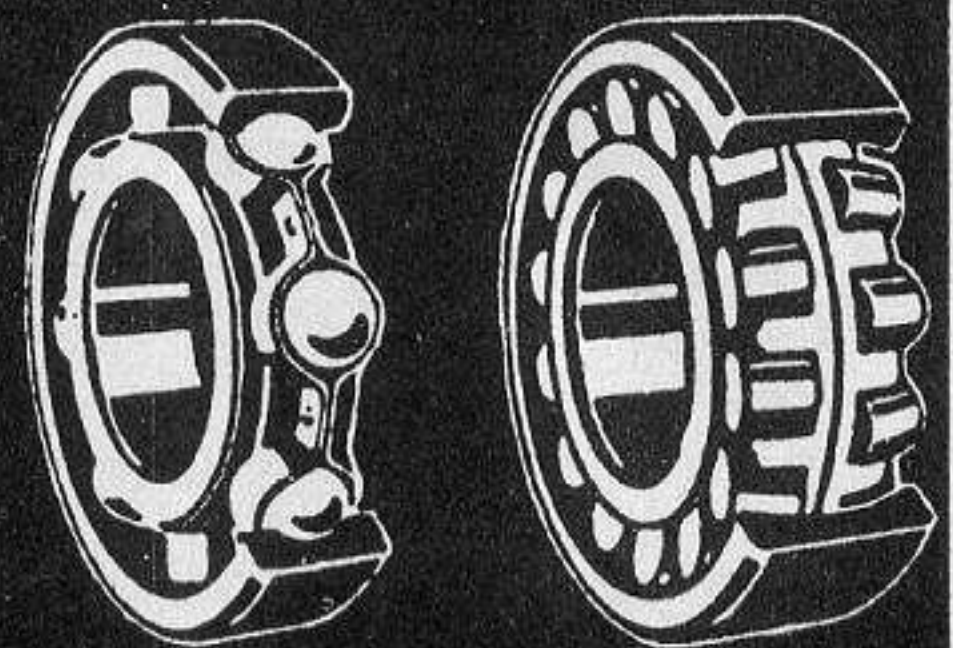
Nonostante le apparenze gli «scontri» verbali tra Fittipaldi e Chapman, si ripetono, e si dice che il brasiliano abbia pensato seriamente a lasciare la Lotus, anche se alla fine ha confermato il contratto biennale dell'anno scorso con l'accordo finanziario. Contatti con la Ferrari, anche,



Con questa stretta di mano tra Peterson e il d.t. della Lotus Peter Warr è stato siglato il contratto del pilota svedese col team JPS. Cifra (pare) 80 milioni. Chapman, con questa mossa, si è procurato un valido contraltare al grande E. Fittipaldi

sono avvenuti un paio di mesi or sono, anche se poi finiti in nulla per motivi intuibili. E' certa una cosa: che l'ingaggio di PETERSON, proprio alla vigilia del titolo mondiale del brasiliano ha avuto un significato preciso. CHAPMAN (come FERRARI nel passato) non ha mai voluto essere condizionato da un supercampione in squadra: a CLARK affiancò Graham HILL; a RINDT voleva abbinare STEWART; adesso «ridimensiona» FITTIPALDI con l'alternativa PETERSON. E' la politica del «Divide et impera».

● Si sono appresi i particolari sulla vicenda del meccanico della Brabham che ha passato la notte di martedì nella prigione a Monza. Il suo nome è Kerry Adams. C'era stata una discussione al cancello, fra meccanici e polizia, perché non avevano ancora le credenziali d'ingresso. Poi fatto passare dopo una discussione, Kerry ha detto una parola volgare verso i controllori d'ingresso. Un carabinieri allora ha estratto la pistola e ha sparato un colpo a salve in aria, ha fermato di nuovo la vettura e messo le manette al reo. Adams è finito in prigione per una notte e finalmente gli organizzatori l'hanno fatto uscire il giorno dopo, una volta pagate 500 lire per le lenzuola usate.



FAG

cuscinetti volventi

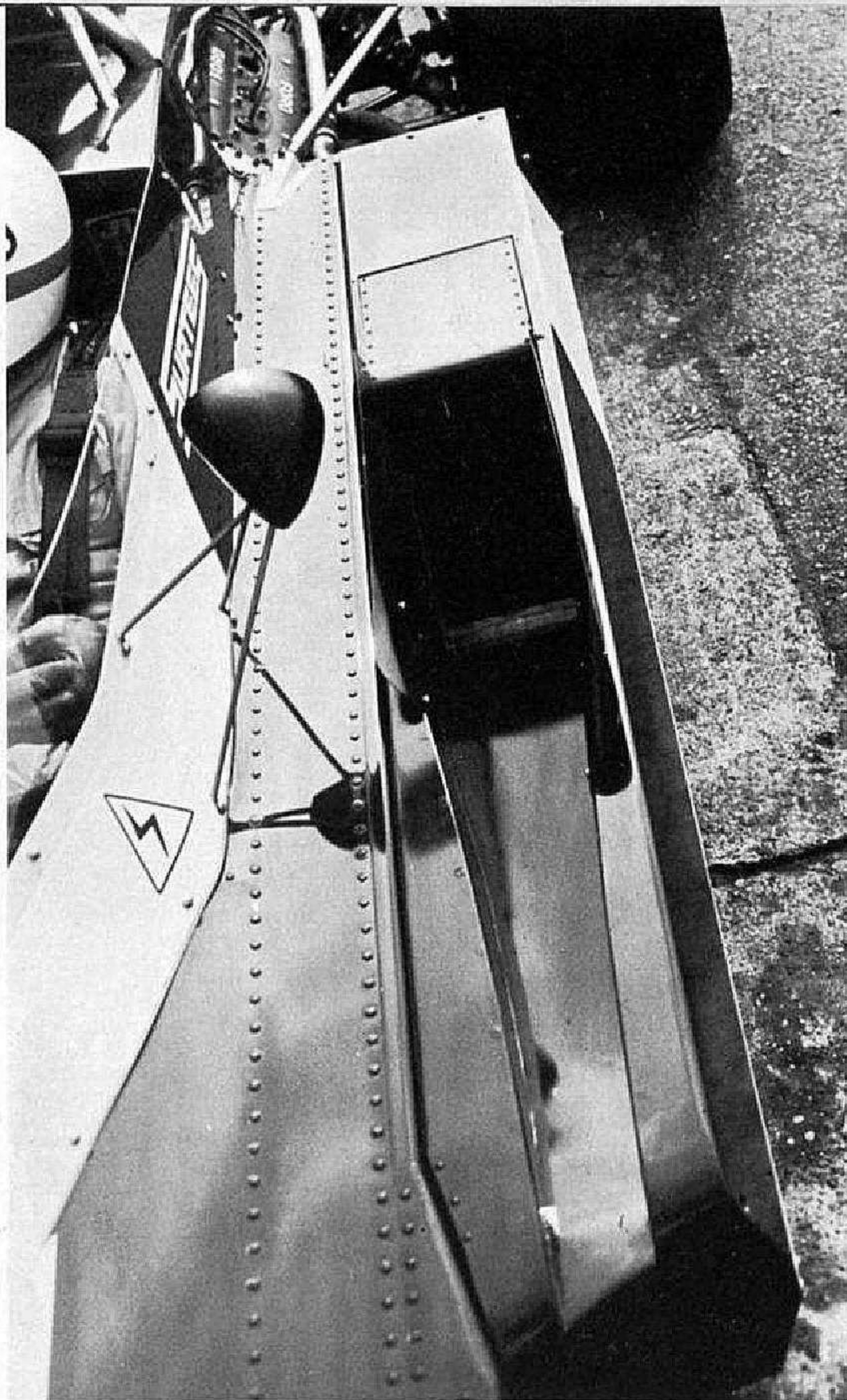


Dove va la TECNICA

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MONZA - Il momento tecnico sembra far convergere ogni attenzione sui telai: passo lungo o passo corto? Infatti, i guai maggiori che hanno impedito il debutto a Monza della Ferrari B3 sembrano proprio derivati dall'eccessivo accorciamento del passo, di 12 cm inferiore a quello della B2 attualmente impiegata. E, d'altro canto, le due nuove macchine presentate, la Surtees TS 14 e la Tecno di Nanni Galli, propongono ulteriori allungamenti di passo rispetto ai modelli precedenti: due pollici in più (circa 5 cm) per la monoposto inglese e 6 cm in più per quella italiana.

Ora, giacché di questo fatto se ne è parlato anche a sproposito, sarà bene chiarire che la scelta della lunghezza del passo non è così semplice come si crede ed i suoi effetti non così semplicistici; è il risultato di una serie di compromessi, quello che i tecnici chiamano «ottimizzazione», termine bruttino ma



Praticamente «applicati» ai lati della scocca, ecco i contenitori dei radiatori laterali nella nuova Surtees TS 14 che ha debuttato a Monza. L'aria ha un lungo « invito » verso i radiatori, montati inclinati

efficace, tra più esigenze contrastanti. L'autoveicolo, difatti, si muove sui tre assi: longitudinale, trasversale e verticale; e i vantaggi in un senso portano detrazioni all'altro.

A questo punto dell'evoluzione degli autotelai, dietro la spinta delle vantaggiose esperienze fatte dalla Lotus, e dopo tante diminuzioni dei momenti d'inerzia della vettura sull'asse verticale o asse « z », l'orientamento è verso i maggiori allungamenti di passo. In questo favoriti anche dagli ultimi irrigidimenti delle scocche, giacché è abbastanza elementare intuibile che al crescere dell'interasse si richie-

terreno (pari a circa 1,4), assume valori crescenti all'aumentare della percentuale dei pesi gravanti sul retrotreno. Chiamato *F_{din}* questo coefficiente dinamico, conglobante i trasferimenti dinamici di carico, si possono valutare questi valori, in funzione dei seguenti pesi sull'asse posteriore:

60%	— <i>F_{din}</i> = 1,04
64%	— <i>F_{din}</i> = 1,11
68%	— <i>F_{din}</i> = 1,18
72%	— <i>F_{din}</i> = 1,25

E ciò significa che con queste

Il momen

dano proporzionali irrigidimenti delle strutture.

Quindi, si operano distribuzioni dei pesi, fra avantreno e retrotreno assai più spinte di quelle lungamente seguite del 40-60 per cento, con punte intorno a 30-70 per cento. Ciò significa che, una volta «ottimizzate» le esigenze di riduzione dei momenti d'inerzia, tanto sull'asse verticale che su quello trasversale, si punta tutto sulle capacità di trazione o meglio di sforzo massimo utilizzabile per l'accelerazione.

Il coefficiente dinamico

Si migliora, così, il coefficiente dinamico di aderenza, che, a parità di passo, di altezza del baricentro e del coefficiente statico di aderenza dei pneumatici al

gomme e queste condizioni di centraggio, lo sforzo massimo utilizzabile per la propulsione riesce compreso tra 1,04 e 1,25 volte il peso della vettura. Con preferenza per un passo lungo quando la distribuzione dei pesi lo consente, senza detrazioni per gli altri elementi; ma quando i vincoli restano insormontabili e soprattutto si possono avere minori altezze di baricentro, i vantaggi tornano ad arrivare alle vetture con passo corto, proprio perché ad influenzare il coefficiente dinamico *F_{din}* è il rapporto tra l'altezza del baricentro e la lunghezza del passo. In definitiva, allora, con i lunghi interassi d'una Lotus, d'una McLaren o d'una Surtees, vetture che hanno motori V8 e quindi maggiori altezze di baricentro, e con i cortissimi passi d'una Tyrrell e soprattutto d'una Ferrari B3, in cui il baricentro è sensibilmen-

Se corri
perchè vuoi

Se corri
perchè devi



ABARTH fa per te

Chi conosce il valore di questa «firma» sa anche perché Abarth dà di più. La lunga esperienza maturata nelle competizioni sportive conferma la validità delle soluzioni per qualsiasi vettura.

anche nella marmitta
ABARTH dà di più

Lunga durata:
perché è costruita con lamiere di 12/10, senza risparmio di punti-saldatura; perché la struttura è compatta e perfettamente rifinita.

Costante rendimento nel tempo:
la qualità e la tecnica costruttiva Abarth sono ormai confermate in tutto il mondo.

Alto rendimento:
perché è tecnicamente concepita per far respirare meglio il motore.

Un simpatico rombo:
perché è fonicamente collaudata.

Ora i prodotti ABARTH sono distribuiti dai Ricambisti Concessionari e dagli Specialisti Elaboratori che espongono questa targa



selecom

SELECOM SpA

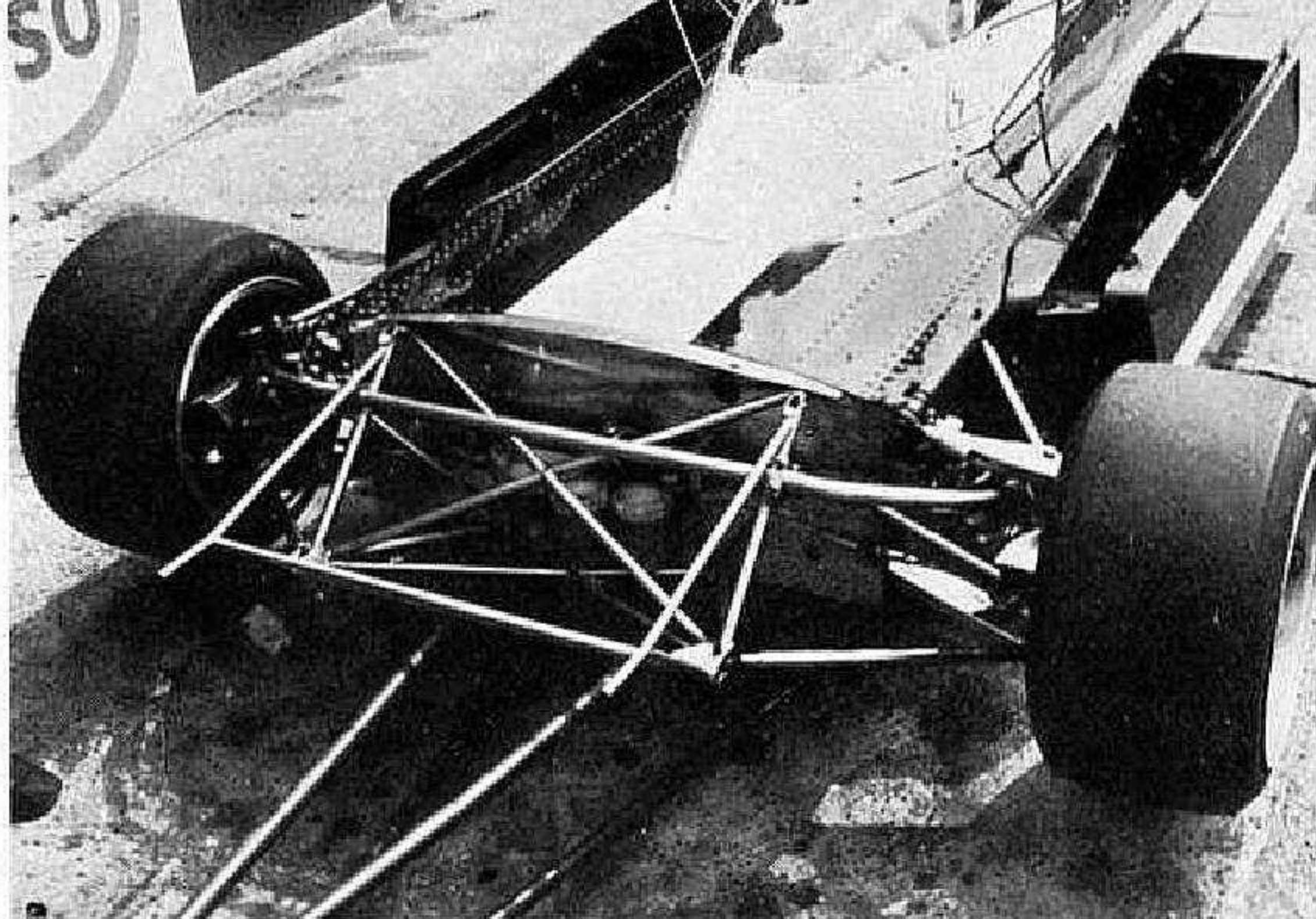
SELEZIONE E DISTRIBUZIONE DI RICAMBI ED ACCESSORI PER AUTOVEICOLI

10123 TORINO - C.SO CAIROLI, 6 - TEL. 831225-835440

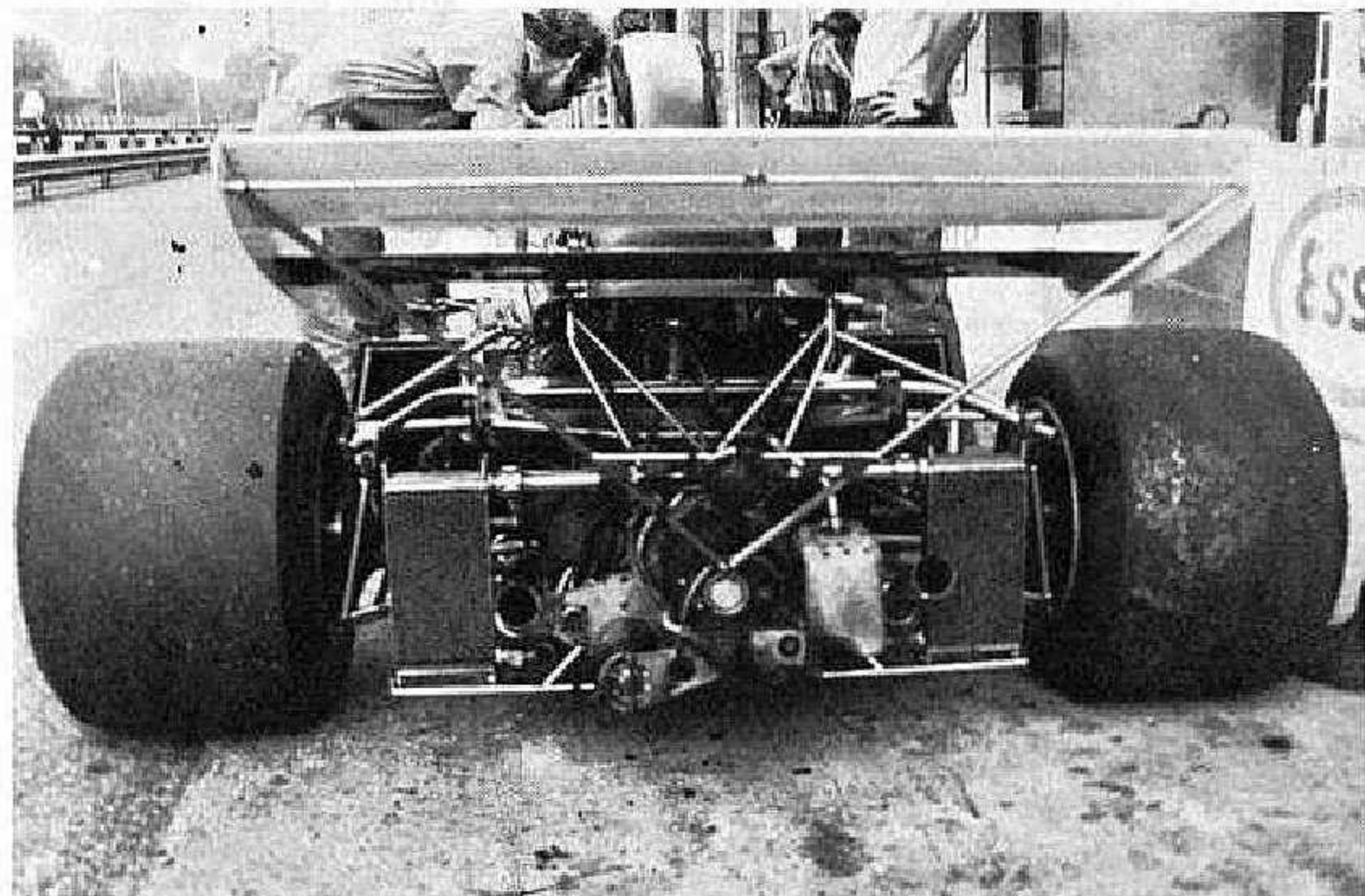
DISTRIBUTTRICE ESCLUSIVA DI:
**ABARTH
GAUSS
NGK
FIRETRON
SPARVA**



Sopra, tutta nuova la sospensione anteriore della TS 14. A destra, il traliccio anteriore sopporta i puntoni e la barra antirollio oltre al musetto



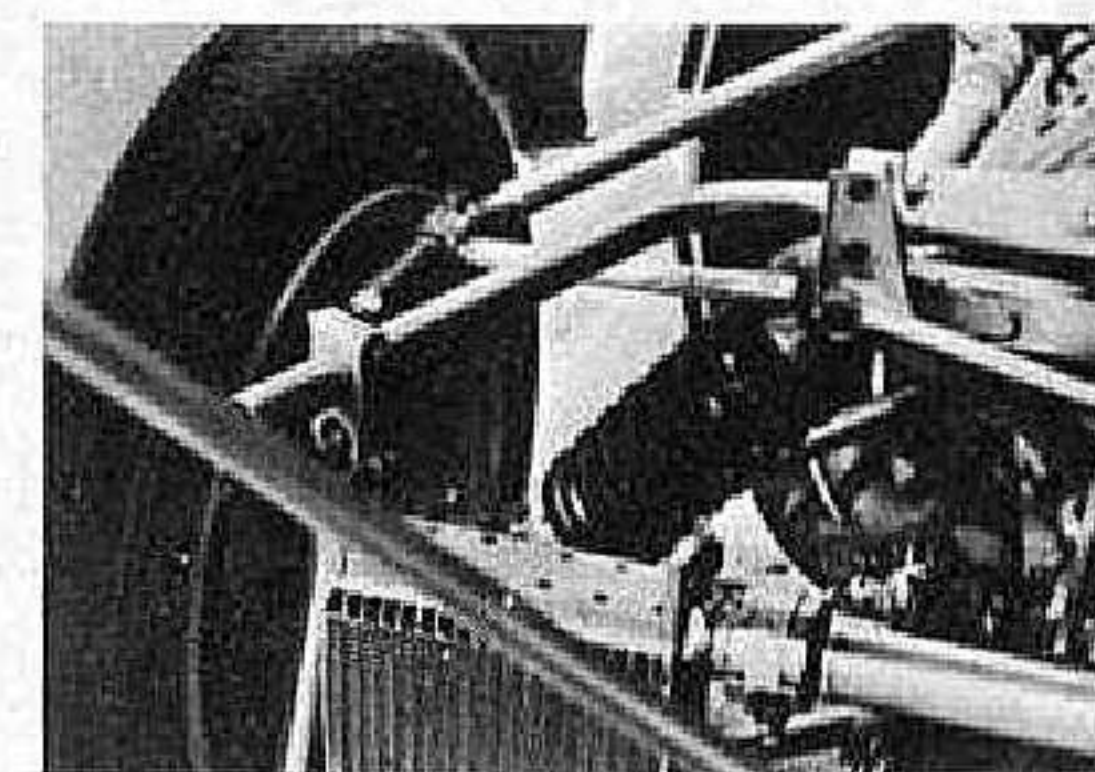
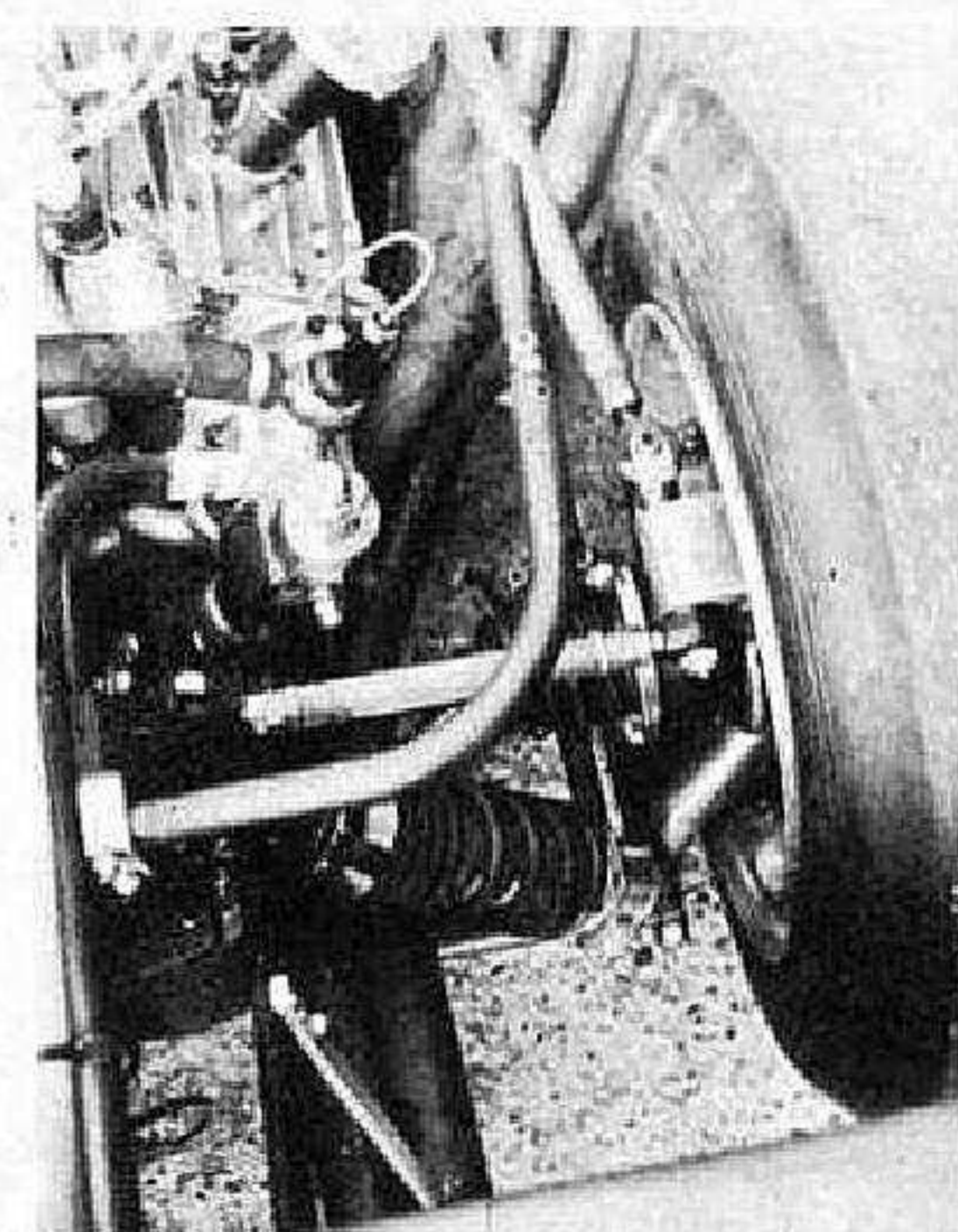
o del FDIN



Sopra al titolo, John Surtees conduce la sua TS 14 dentro alla chicane Mirabello. Qui sopra, la parte posteriore della nuova Surtees è convenzionale. In primo piano i radiatori olio ai lati del cambio



Qui sopra, l'ultima versione di Formula 1 Tecno-Martini, affidata a Monza a Galli. A destra, in alto la nuova sospensione posteriore Tecno; in basso, un altro scorcio della Surtees (Attualfoto)



te più basso, si può concludere con centraggi che danno valori quasi identici del coefficiente *F_{din}*, che possiamo valutare negli intorno di 1,20+1,25. Nondimeno, come s'è detto, nella somma dei fattori che concorrono a determinare le prestazioni, sembra oggi che tutto giochi a favore di maggiori lunghezze di interasse; ma ameremmo moltissimo veder portare avanti esperienze interessantissime come quelle della Ferrari B3 o dell'Alfa Romeo 33TT3 a 12 cilindri nelle Sport, qualora si potesse giungere a centraggi della stessa entità, con prevalenza di almeno il 10% o più dei pesi sull'asse posteriore.

ne visiva, ci è sembrata la doppia ala allestita per la macchina di Hailwood, con sensibile distacco tra i due profili e con doppie « stall vanes » o pinne antiscorrimento.

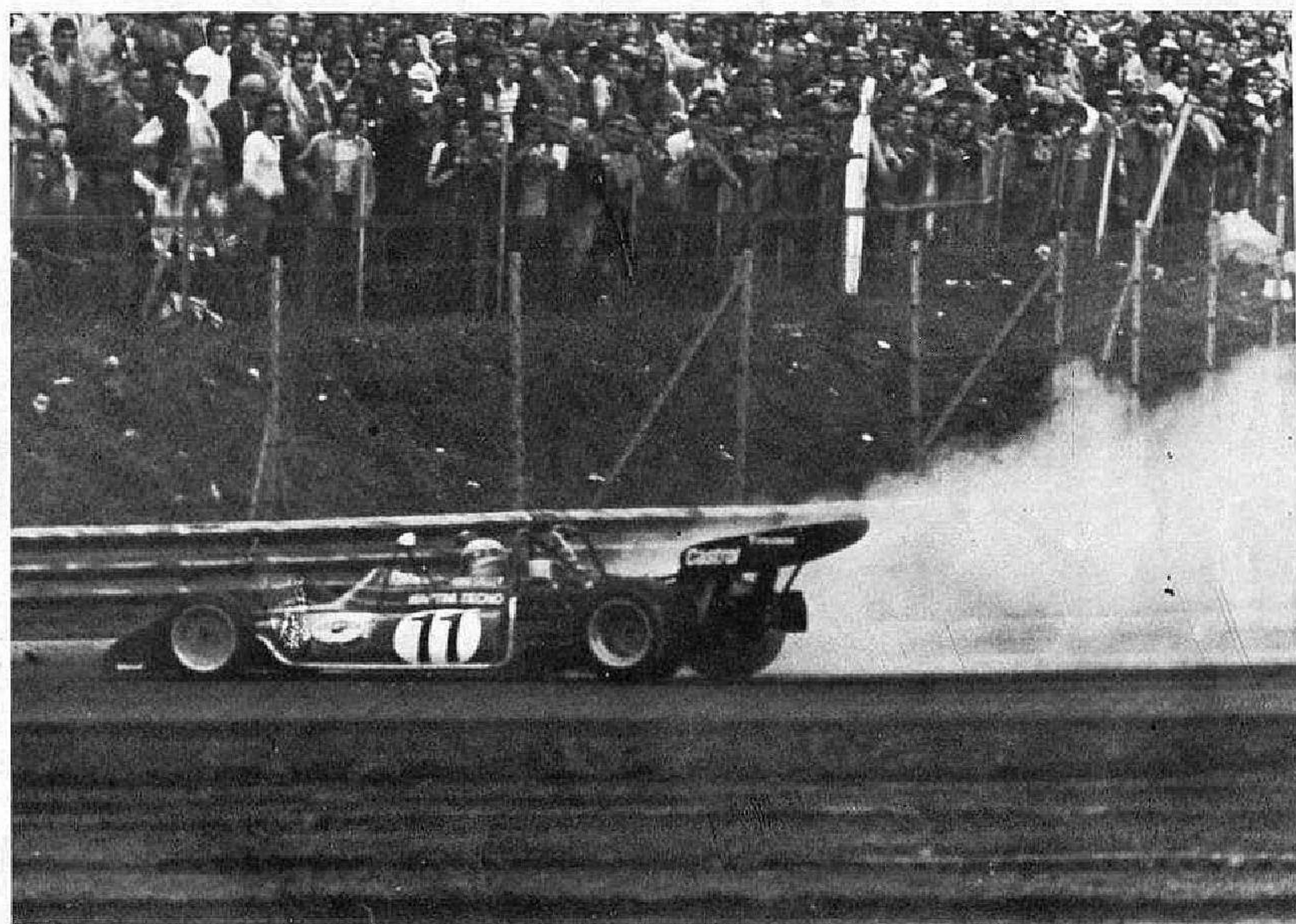
La SURTEES domani

Quanto ai motori, dopo la riprova dell'efficienza dei « super tweak » di Cosworth, ci si attendeva l'ingresso del V-12 Veslake, per dare un'espressione nuova alle attuali ricerche; il rinvio, tuttavia, dice chiaramente che il livello finora raggiunto non è ancora competitivo.

Delle nuove costruzioni, ammiratissima la nuova Surtees TS14 condotta dal suo stesso costruttore a scopo di collaudo; una macchina ricca di caratteristiche oltremodo interessanti, talune delle quali non ancora completate, come quelle di natura aerodinamica, per non anticipare troppo le ricerche del '73. Infatti, la macchina è tutta disegnata in funzione di quelle che dovrebbero (troppa incertezza ancora regna presso la CSI) essere le norme dell'anno venturo, con larghezza massima della scocca di 130 cm, con i 10 cm per lato usati ai fini delle protezioni. Contemporaneamente, però, Surtees e i suoi tecnici hanno saputo allestire una scocca estremamente bassa e aerodinamica, con il passo più lungo dell'intero parco di « F. 1 », con i suoi 2,590 metri e carreggiate di 1,520 metri. Molto semplice e pulito il disegno del frontale, in attesa di quello rivoluzionario per il '73. Delle sospensioni, notevole quella posteriore, in cui s'è riusciti ad alloggiare i due puntoni di reazione, corti e su assi molto paralleli a quello longitudinale, con attacchi molto interni. Così, basta inferiormente un solo triangolo, però con base rivolta al telaio, quindi con asse di snodo molto parallelo. Anteriormente, con un triangolo su-

FERRARI Gottinga

Poi, i temi tecnici offerti da Monza hanno toccato i punti di rimedio più consueti dell'aerodinamica e delle caratteristiche funzionali dei pneumatici. E' molto significativo che la Lotus abbia anch'essa affrontato la soluzione del frontale allargato, che la Tyrrell introdusse un anno fa; ed è stato un vero peccato che Fittipaldi, dopo le note vicissitudini e dopo lunghe difficoltà di messa a punto in prova della sua vettura non abbia trovato il tempo per compiere anche l'esperimento del comportamento del nuovo frontale. Quindi, dall'altro canto s'è rilevato che la Tyrrell ha anch'essa ceduto alla soluzione della posizione più arretrata dell'alettone, con le prime esperienze sulla 002 di Cevert, ricavandone buoni vantaggi. La Ferrari, poi, ha finalmente potuto portare a termine i collaudi con il nuovo profilo alare Gottinga a bordo d'uscita rialzato; la riprova dell'efficienza la si è avuta negli allenamenti quando sulla vettura di Andretti è stato rimontato il vecchio alettone a doppio profilo Clark. Di particolare efficienza, ad una prima impressio-



Galli, in parabolica, nell'attimo in cui rompe il motore e termina la sua corsa in testa-coda nella sabbia. Derek Bell, che aveva la Tecno « vecchia », non era certo molto contento della sua vettura

periore, s'è aggiunto un braccio in lamiera scatolata di ottima esecuzione nella parte inferiore, con l'aggiunta d'un puntone di reazione rivolto in avanti, che consente un cinematismo molto avanzato.

Le migliori della TECNO

La Tecno, come s'è detto, propone un passo allungato a 2,530 metri e carreggiate allargate a 1,555 metri anteriormente e 1,434 posteriormente; ma l'occasione è stata propizia per allestire una

scocca ancor migliore, leggermente più bassa, sempre con la tecnica della tralicciatura irrigidita dal rivestimento di pannelli rivettati. Anche il nuovo frontale, assottigliato, con radiatore di maggiore spessore, trova un ottimo perfezionamento aerodinamico. Il motore, con le nuove testate, è salito a 470 cavalli a 11.000 giri e forse più, se Nanni Galli lo poteva spingere normalmente a 11.400 giri. Solo che, con un telaio così nuovo e con accresciuta efficienza delle sospensioni, per migliori risultati ci sarebbero voluti più lunghi collaudi. Ma un altro importante

passo è stato compiuto e dobbiamo rallegrarcene sinceramente. Infine, per le gomme, B33 da parte Firestone e 2276 da parte Goodyear, la scelta era per la larghezza dei battistrada posteriori, di 13 o di 14 pollici, con cerchi di canale rispettivamente di 15+16" o di 16,5+17"; e, nonostante qualche linea di maggior velocità per le coperture più strette, le preferenze generali sono state per i battistrada di maggiore ampiezza, con cui si torna ai limiti di due anni fa, quando i calettamenti erano di 15 pollici.

benz.

GAGLIARDI «americano»

MONZA - «Almeno loro corrono» è stata la considerazione di Giancarlo Gagliardi che figurava fra gli iscritti alla vigilia del Gran Premio, con una Politoys di Frank Williams. La vicenda della sua esclusione è nota: la macchina di Carlos Pace doveva essere sostituita. Così Gagliardi ha dovuto cedergliela. Il giorno del Gran Premio era al muretto dei boxes, quando il servizio di vigilanza lo conduceva fuori perché mancante del contrassegno per la pista.

« Nemmeno qui posso stare? » diceva con aria avvilita. E guardando lo schieramento di partenza, alle ore 15,25, il suo pensiero andava a de Adamich e a Nanni, che erano al di là di quel muretto amaro. Poi, con una impennata, ha continuato: « Ma ci sono altre cose. Sono in trattative con Frank Williams per correre in America. Tutto sta che ottenga l'ingaggio e il trasporto aereo. Frank mi ha detto che ci sono buone probabilità. Farei entrambi i Gran Premi ». Quindi, per sfogarsi, comincia la serie dei «ricordi». « E' ancora mio il record in Formula 3 sotto la pioggia sulla pista stradale. Risale al 1968, così come è mio il record, pure sotto la pioggia e sempre con la Formula 3, sulla pista Junior. Chissà se qualcuno se lo ricorda? »

Montagne di pneumatici a ogni Gran Premio. Ma questa volta sia la Good-year che la Firestone hanno battuto il proprio record. La prima ha portato 415 gomme per un valore di quasi 15 milioni di lire. La seconda addirittura 554. Mai avevano superato quota 300 negli scorsi Gran Premi.

FITTI clan

I Fittipaldi c'erano tutti: Wilson, il padre che trasmetteva in diretta via satellite in Brasile con fiorito e tempestoso linguaggio brasiliano-genovese; Juzhe, la madre dal vigoroso matronale aspetto; le mogli: Maria Helena sposa di Emerson e Susy di Wilson jr., che stavano ai boxes assieme ai meccanici e ai segnalatori per i mariti in pista. Pochi minuti prima della partenza Wilsinho, calmissimo, mi chiede: « Come si dice questo in italiano?... e questo? ».

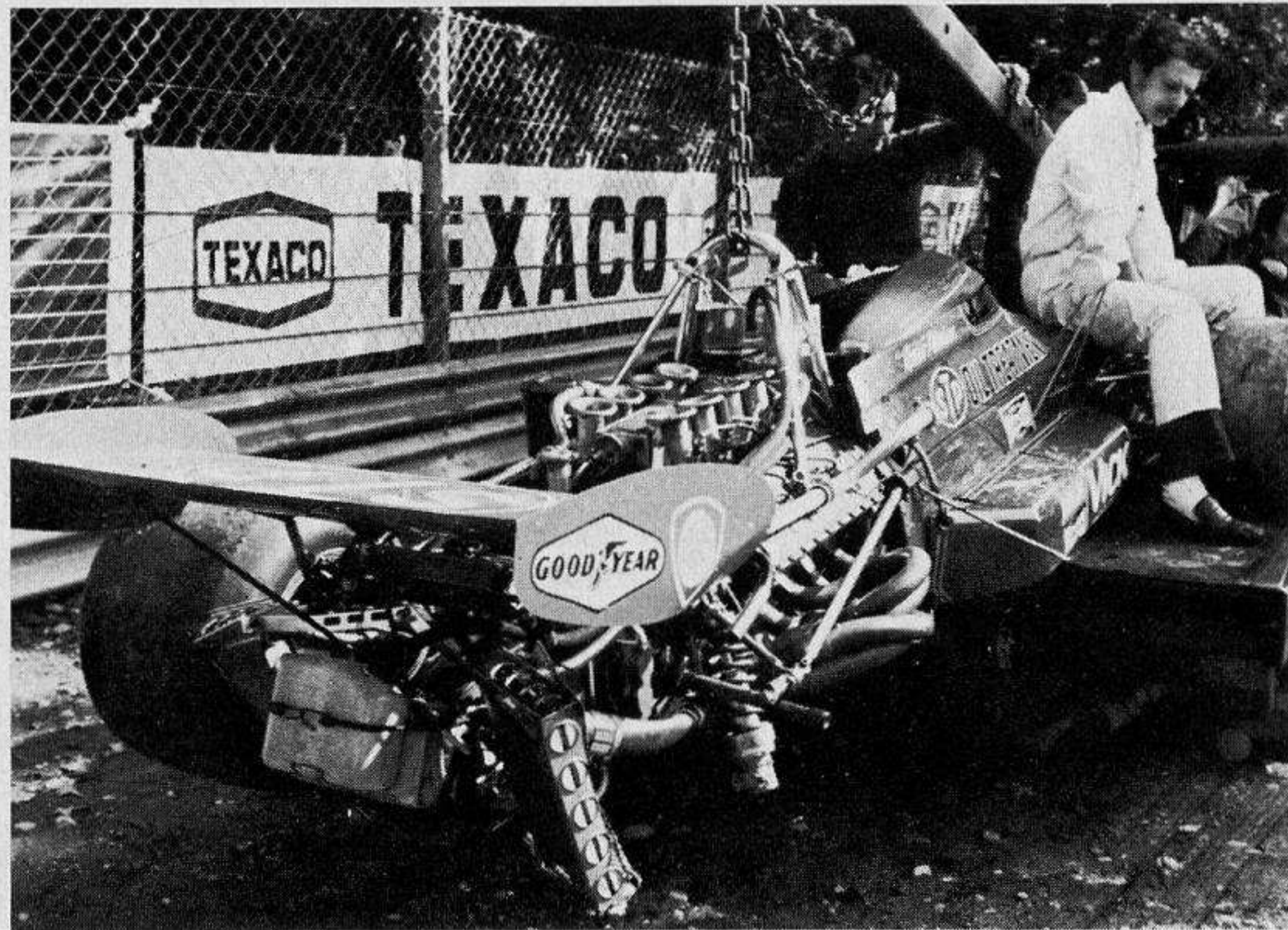
E' presente Susy, un frugolo di donna che sembra avere vent'anni, nata a New York. Wilsinho le dice: « Prendi nota delle parole perché devo studiarle ». Poi dà un bacio alla moglie, che gli risponde con un bacio. Si volta quindi e risponde ad altre domande.

« Sì, anche il papà di Wilsinho ha corso da giovane in auto: ma gare piccole, in Brasile. Adesso vive tutto per i figli piloti. Abitiamo tutti a Lissana dal giugno 1971, salvo mia suocera che sta in una villetta fuori della città. Finita la corsa torniamo tutti là. Così rivedo il mio tesoro, Christian che ha un anno e mezzo. Sì, solo noi abbiamo un figlio, Emerson non ancora. Se mi piace il Brasile? Sì, naturalmente: è il paese di mio marito, ma ci ho vissuto poco, perché dopo sposati siamo andati ad abitare a Londra, dove già era Emerson. Tutti e due i fratelli hanno imparato a correre su monoposto in Inghilterra. »

A metà corsa l'ululato di una ambulanza ha agghiacciato tutti. Era accaduto poco prima l'incidente tra la macchina di Carlos Pace e la spraggiungente Ferrari di Clay Regazzoni, in testa in quel momento. Invece si trattava di un intervento all'interno del prato sud, dove un ragazzo era caduto da un albero, su cui si era arrampicato per vedere meglio, e aveva riportato la rottura di una gamba.

I fuori- legge

Poniamo un quesito a uno dei commissari sportivi, per la prima volta promosso tale dopo che per anni ha fatto il commissario di pista: il dr. Mauro Mori (« Per il cinquantenario di Monza ho avuto la promozione » dice soddisfatto). Dunque: se una vettura manca di un contrassegno sta-

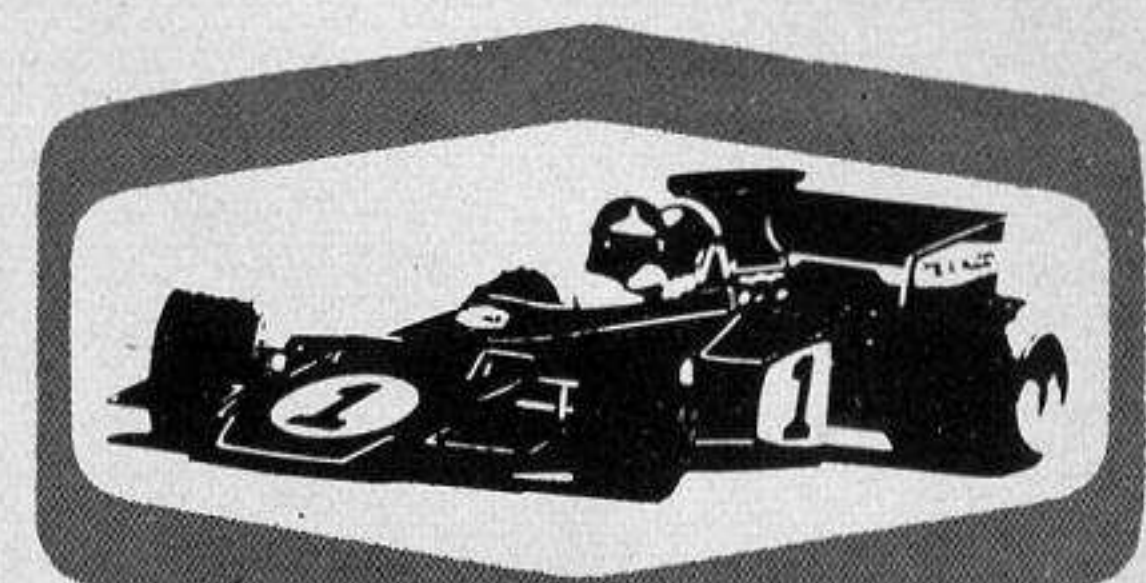


In sede di riunione di GPDA alla vigilia del G.P. d'Italia non c'è stato un pilota che si sia lamentato (davanti agli altri colleghi) delle «chicanes» di Monza così come avevano fatto con i giornalisti. Solo Peterson si è fatto sentire. Ma tutti hanno arguito che Ronnie fosse ancora scioccato dallo spettacolare volo compiuto nel primo giorno di prove e che l'ha portato malauguratamente a demolire in questo modo la sua March n. 1 alla Variante Mirabello

Premio si trasferì sul circuito del Valentino a Torino; vinse Wimille, ancora su Alfa Romeo.

Il più fotografato è stato Denis Hulme (o anche Denny, come sta scritto sulla vettura), già vincitore del «Gran Premio d'Italia» nel 1968 ed ex campione del mondo. Per una quindicina di minuti il neozelandese, pacioso, ha dormito sul muretto dei boxes, incurante del clamore, dei rumori, dell'urlo dei motori, del via vai di gente, quando mancava meno di una mezz'ora alla partenza. Ma dormiva? o riposava? tra i fotografi precipitatisi a immortalare l'episodio uno, più ardito, lo toccò su una spalla. Nessuna risposta. Si svegliò soltanto quando misero in moto la sua macchina. Riconoscere « quel » rumore è caratteristico di ogni pilota, per la sua macchina tra rumori che sembrano uguali.

« Emerson world champion driving a John Player special ». Appena terminata la corsa, il brasiliano è andato da Chapman, il patron della Lotus (presente a Monza assieme a un avvocato per «garantirsi contro il pericolo di essere arrestato» come ha dichiarato. Ne aveva davvero il timore per l'iniziativa della magistratura italiana a seguito delle indagini sulla fine di Jochen Rindt, avvenuta due anni fa qui a Monza, in prova come si ricorderà). Breve, fitto colloquio e, poi, Emerson cominciò a di-



MONZA F1

FATTI, fattacci fatterelli...



PREGO, S'ACCOMODI!... Ecco una curiosa interpretazione del nostro Orzali per le «chicanes» di Monza. Con tanto di firme di piloti sottoscrittenti!... Che dite, si sono comportati così?...

bilito dal regolamento che cosa avviene?

«Ma dipende. Di che cosa si tratta?» (Leggiamo insieme il regolamento a pag. 6, articolo 4, comma D). E' scritto: «Sulla vettura deve figurare la bandiera nazionale del concorrente e il nome del pilota». Qualcuna ne manca. Cosa può accadere? »

E vediamo le vetture «fuori regolamento». Anzitutto le tre Ferrari; mancano della bandiera nazionale. Poi la Surtees di de Adamich; manca il nome, mentre la bandiera è largamente rappresentata dal rosso dell'intera vettura che ha due baffi verdi davanti — sotto la scritta Pagnossin — e una fascia bianca; il tricolore c'è. Vediamo le altre: anche la Surtees di Hailwood non ha bandiera, nemmeno il nome del pilota. Quella del «patron» John, idem; però il nome Surtees campeggia come costruttore. La McLaren di Hulme manca della bandiera; idem per la seconda McLaren di Revson e per la March di Beuttler. Senza nome e senza bandiera le BRM di Beltoise, Ganley, Gethin e Wisell. Infine niente bandiera per le Brabham di Graham Hill e Wilson Fittipaldi.

Una pignoleria, naturalmente di poco conto. Ne accenniamo con il se-

condo direttore di corsa, Ottorino Maffezzoli capo dell'ufficio sportivo dell'Autoclub Milano organizzatore della gara. « Beh, il regolamento è chiaro. Ma non si può escludere alcuno per una cosa del genere. » Ne conveniamo. Ci mancherebbe, per simili inezie. Riprende Maffezzoli: « Benché il regolamento sia preciso e inappuntabile, queste sono disposizioni che vanno interpretate...! »

Il grande sonno

Preciso e inappuntabile il regolamento? Beh, un paio di sviste le ha commesse. Nella parte finale dove c'è il «Libro d'oro del Gran Premio d'Italia» sta scritto che nel 1947 e nel 1948 la corsa si disputò a Monza. Invece, nel '47 fu impiegato il circuito del parco di Milano e vinse Trossi su Alfa Romeo davanti a Varzi e Sarnesi, che esordivano anche loro su Alfa Romeo. L'anno dopo il Gran

tribuire un disco di cartoncino con la scritta che abbiamo riportato, in grandi lettere bianche su fondo nero. L'avevano fatto stampare a Londra, nei giorni precedenti.

Giornata grigia. In mattinata aveva piovuto a Milano. Questo ha causato la diminuzione di spettatori registrata quest'anno rispetto alla media di pubblico dei Gran Premi passati. All'autodromo il cielo grigio è durato fino a metà corsa, perfino con qualche sparuta goccia di pioggia, appena avvertita. Poi verso la fine, sul trionfo di Emerson, è uscito il sole: velato appena, con una botta di afa da togliere il fiato.

Incasso «200»?

Pubblico inferiore all'attesa, come quantità. L'abbiamo già detto, pro-

spettando nella pioggia di Milano una delle cause ipotizzabili. Tuttavia una massa sempre da Gran Premio, valutata sui 75 mila paganti e 90 mila complessivi, tra le quali spiccavano i gruppi toscani (per Nanni Galli) e svizzeri (per Clay Regazzoni) che facevano il tifo maggiore. Per un incasso, posteggi compresi, da oltre 200 milioni.

Per la prima volta abbiamo visto Jackie Stewart davvero arrabbiato. In tante precedenti gare — qualunque esito abbiano avuto — non si era mai visto lo scozzese alzare le spalle seccato dalle domande, mugugnare a denti stretti e rifiutarsi di dire una sola parola. Lo ha fatto questa volta, dopo essere arrivato a piedi al recinto rimesso. La sua macchina era ferma lungo il percorso; non aveva compiuto nemmeno il primo giro. Né migliore risposta hanno dato i dirigenti della Tyrrell, neri anche loro e dimentichi del tradizionale «fair play» attribuito agli inglesi.

Toni Fasolato

Sconcertanti sortite (non solo giornalistiche) con la nouvelle-vague al vertice ACI

Automobilismo Cinico Italiano

Il curioso articolo apparso nell'ultimo numero de « L'AUTOMOBILE »

Lo chiamavamo scherzosamente « Cinichetto » Balsamo, quando si era insieme nel gruppo di giornali di sinistra. Mi riferisco a Pasquale Balsamo, l'attuale fedelissimo direttore de « L'Automobile », il settimanale ACI al quale il nuovo Presidente dell'Ente avv. Carpi — notoriamente molto vicino al Partito Socialista — ha fatto dare una significativa sterzata « politicizzata », con prese di posizione anche spregiudicate, che sembrano voler trasformare questo ex-bollettino da 1 milione di copie (da abbonamenti forzosi) in un organo di ambiziose (anche se non ancora chiare) propulsioni. Forse ha fatto lezione una battuta dell'ing. Ferrari che, tra il serio e il faceto, pare abbia detto tempo fa al Presidente ACI nouvelle vague: « Con un giornale da 1 milione di copie fonderei un partito politico... ».

Dicevo del « Cinichetto ». Allora si era insieme, dunque. Io mi occupavo di sport e di automobili nel quotidiano paracomunista romano della sera. Ma per la mia non ortodossia politica in senso comunista, ricordo che ero spesso oggetto degli strali di quegli impegnati (già allora) esponenti dell'intelligentia giornalistica sinistra, i quali sapevano snobbare tutto, essere critici staccati e dissacranti di ogni manifestazione passionale, sempre che non avesse a che fare con il Grande Verbo. E tra i critici più accesi di automobili e di sport automobilistico, c'era appunto lui, il buon Pasquale, allora giovane turco di Pietro Ingrao direttore de « L'Unità », del quale era capocronista e si impegnava già a fondo in campagne di vario anti-« inquinamento » automobilistico.

Sono passati una ventina di anni da allora. Forse da dieci e più il collega Balsamo ha trovato la sua nuova (e opposta) dimensione automobilistica entrando nello staff della Editrice L'Automobile, che dopo i fatti d'Ungheria ha molto giovato a certi ripensamenti politici di colleghi...

Ma qualcosa, di quel cinismo dissacrante, l'ho riscoperto e ritrovato nei giorni

scorsi, in un istruttivo articolo sull'Affare Fiat-Ferrari nel cui merito il settimanale ufficiale dell'ACI si è deciso ad entrare con un servizio sul n. 33-37 in data 10 settembre. Sottolineo la doppia numerazione perché i quattro numeri saltati indicano le ferie di un mese, quelle che — secondo il Nostro — sarebbero state all'origine del can-can giorna-

listico da parte di colleghi i quali — come spiega con un pizzico di razzismo-ferial-capitalistico il direttore de L'Automobile — « non potendo godersi le ferie in pieno agosto (come hanno potuto fare i fortunati del bollettino ACI, n.d.r.), hanno pur dovuto riempire i vuoti delle pagine dei loro giornali »!...

E' un articolo tutto da leg-

gere. Perché c'è tutto. Dall'amore tra uomini (per fortuna definito « ortodosso ») — e che poi sarebbero l'avv. Agnelli e l'ing. Ferrari — a una banale faccenda contabile, da analisi di come 500 milioni possono diventare 2000, a imprevedibili sortite di « italianismo » a favore dei piloti nazionali. C'è da sbalordire davvero, scoprendo che il brillante « cini-

chetto » degli anni 50 sa preoccuparsi ora delle amarezze di un de Adamich o di un Galli mancati ferraristi.

Ancora. Dopo un immanicabile pistolotto sulle « Iniziative dell'ACI per lo sviluppo dello sport automobilistico », che pur stanno come un cavallo a merenda nel contesto dello spocchioso discorso, il colpo d'ala, sintetizzato anche nel titolo: « Se la spesa valesse l'impresa ».

In parole povere, il crociato di tante campagne operaie (che pur mi dicono rimasto legato a... manifestazioni di puro fedaysmo politico in quel certo quotidiano a sinistra de l'Unità) sostiene la singolare tesi che i cordoni della borsa Fiat potrebbero essere nuovamente allentati ma dovrebbero essere « ... tutti i 196 valenti progettisti, tecnici e operai di Maranello a doverlo dimostrare con i fatti non solo ai duecentomila colleghi di Torino ma all'intera opinione pubblica italiana, sportiva e no ».

In parole povere: lo staff tecnico-operaio modenese non vale nulla o quasi, se non riesce a vincere. E la Fiat bene ha fatto a chiudere i cordoni della borsa.

E' perlomeno singolare che un settimanale per nascita « specializzato » come L'Automobile, possa lanciarsi in una tesi così ardita. Chi può mai essere davvero convinto che, per far allargare i cordoni della borsa Fiat, sia necessario che i 196 supermeccanici dello staff sportivo Ferrari debbano avere ancora qualcosa da « dimostrare » ai 200 mila colleghi torinesi, per i quali — tra l'altro — i sindacati stessi discutano di snaturamento nelle specializzazioni meccaniche, avendoli il lavoro alle macchine transfert alienati a robot unilaterali?

Sono gli scherzi che possono capitare a un « cinico » contestatore dell'automobile come fenomeno sociale, quando viene costretto a dover indossare addirittura l'habitus del saggio analizzatore di argomenti che sconfinano addirittura nell'esasperato passionalismo del mondo sportivo.

Marcello Sabbatini

LA QUESTIONE FIAT FERRARI

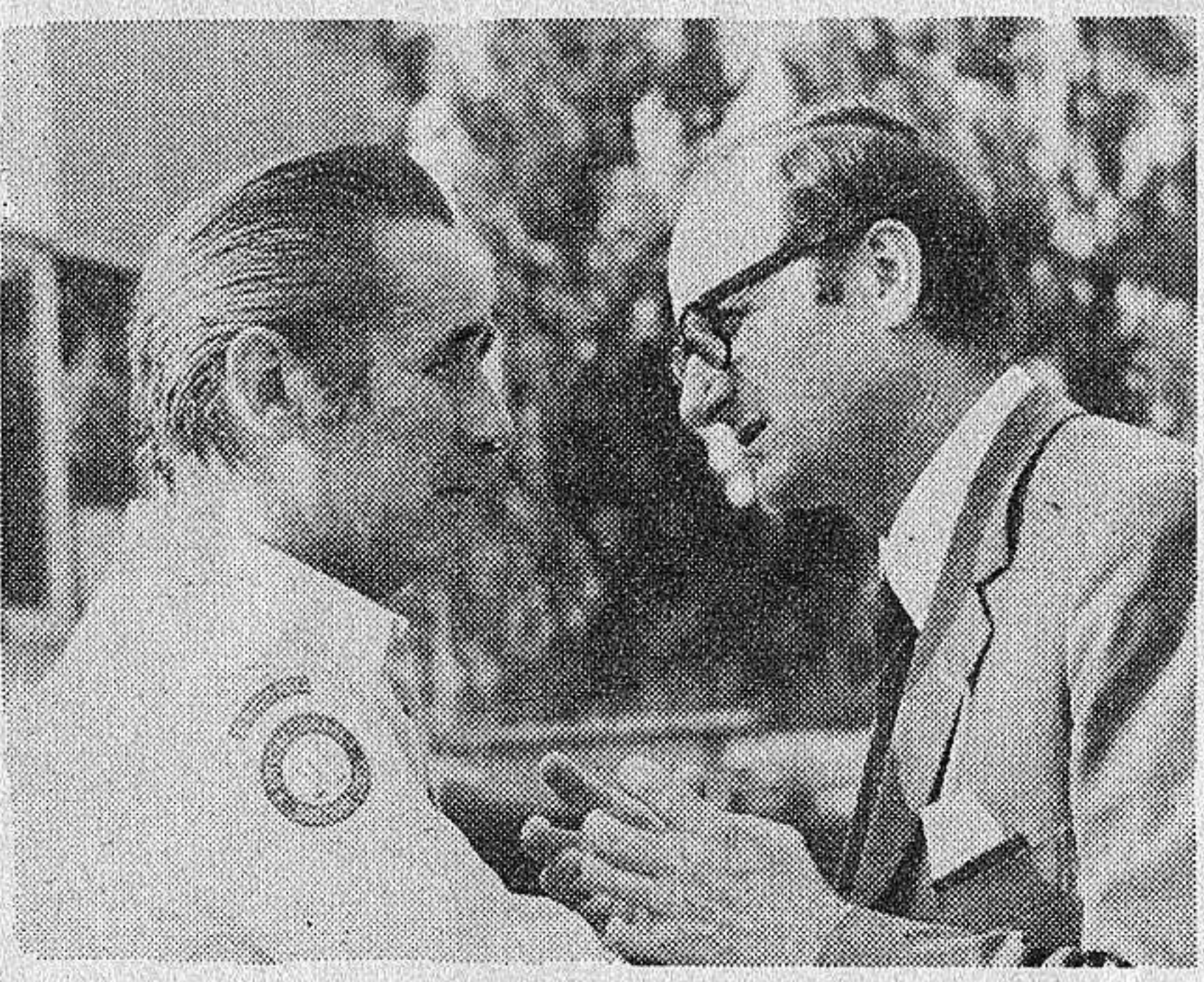
Amore e dramma in una banale faccenda contabile. Un contributo iniziale di 500 milioni che sfiora i 2000. I risultati finora conseguiti non giustificano i mezzi profusi. Una Ferrari tutta italiana. Iniziative dell'ACI per lo sviluppo dello sport automobilistico di Pasquale Balsamo

Se la spesa valesse l'impresa...

Per chi ancora non lo sa, la Fiat è un'azienda che ha fatto un errore di gestione. E' vero, è un paese industrialmente democratico ed aperto al più bel modo dall'industrialismo occidentale. Ma, se si guarda alla storia della Fiat, si vede che non è stata una politica di apertura, ma una politica di chiusura. E' vero, è un paese industrialmente democratico ed aperto al più bel modo dall'industrialismo occidentale. Ma, se si guarda alla storia della Fiat, si vede che non è stata una politica di apertura, ma una politica di chiusura.

La Fiat è stata fondata da un uomo di grande visione. E' vero, è un paese industrialmente democratico ed aperto al più bel modo dall'industrialismo occidentale. Ma, se si guarda alla storia della Fiat, si vede che non è stata una politica di apertura, ma una politica di chiusura.

Le «GIACCHE BLU» fanno il vuoto nella CSAI



Romolo Tavoni, fresco del suo « allontanamento » dalla segreteria milanese della CSAI, a colloquio con il vice presidente dell'A.C.Bo. (e nostro editore) Luciano Conti. Imola presto sarà un circuito permanente, ed avrà bisogno di un direttore: Tavoni potrebbe essere la persona giusta al posto giusto.

TAVONI direttore dell'autodromo di IMOLA?

La burocratizzazione degli organi anche sportivi dell'A.C. d'Italia continua a grandi passi. Dopo l'avvenuta ratifica governativa della sua elezione a Presidente ACI, l'avv. Filippo Carpi de' Resmini tesse la tela del suo programma, cominciando anzitutto a ristrutturare a tutti i livelli gli staff diretti in modo da disporre di elementi di fiducia.

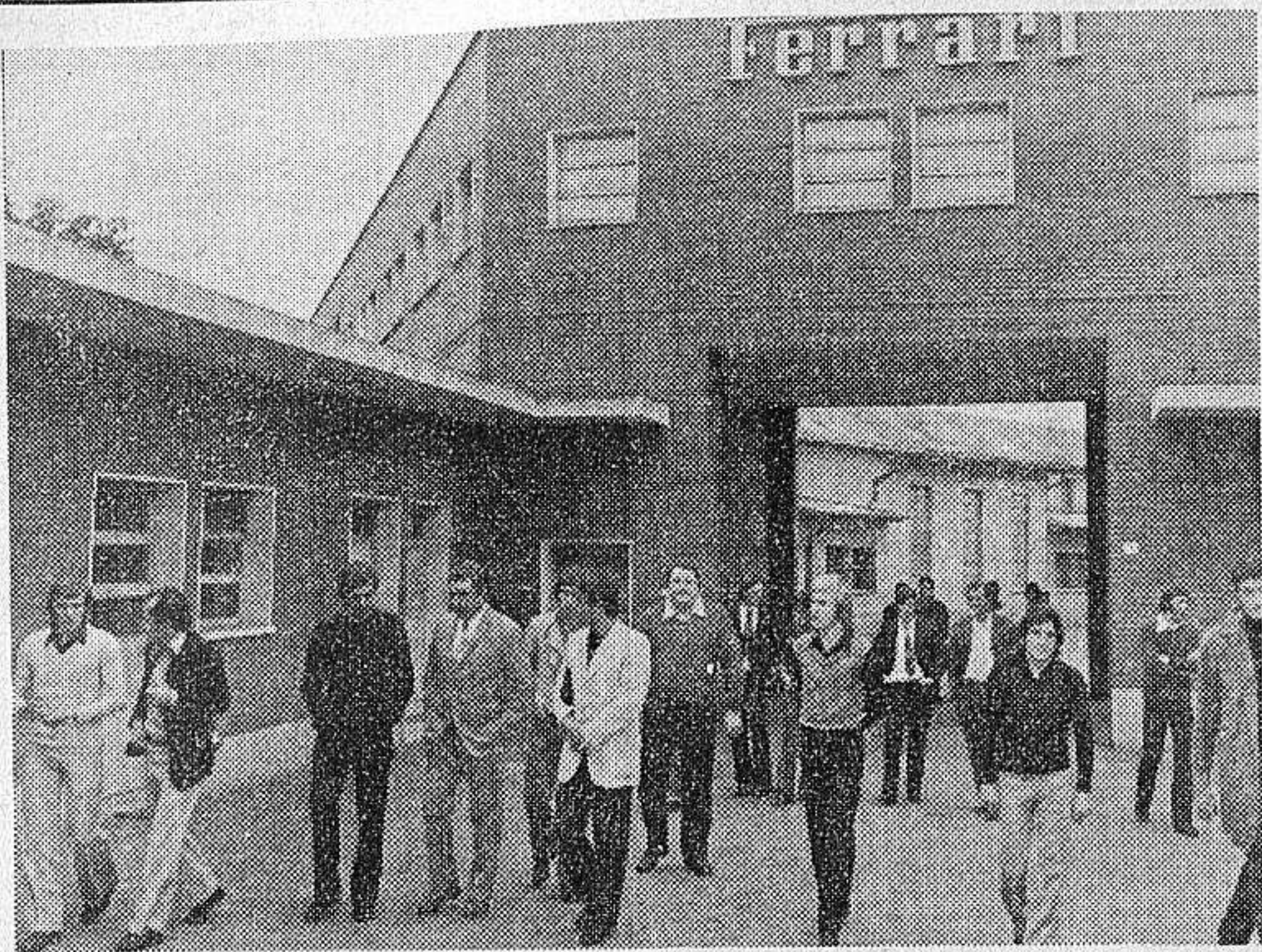
Essendo in particolare il settore sportivo — sempre il più dinamico e attivo — in grado di facilitare la formazione di gruppi contestativi sul piano di un attivismo reale e non della comoda soporizzazione burocratica, che fa tanto comodo ai vertici centrali, esso è il primo obiettivo. L'escalation modificatrice dei vari incarichi, in attesa di giungere in novembre alla nomina della nuova CSAI che vede scadere quest'anno il suo biennio, è scattata intanto a livelli di segreteria.

Due domeniche fa, dopo lo svolgimento del Gran Premio d'Italia, il rag. Romolo Tavoni (l'ex direttore sportivo della Ferrari degli anni 50, poi d.s. dell'ATS e quindi entrato all'ufficio sportivo dell'AC Milano e SIAS), è stato « liquidato » dal suo incarico attuale presso la delegazione

CSAI milanese nella quale svolgeva le funzioni di segretario della Sottocommissione Velocità. Con una procedura sconcertante gli è stato comunicato alle ore 11,45 di domenica 10 settembre a Monza di preparare le consegne del suo ufficio perché « entro tre mesi » sarebbe arrivato il suo sostituto, cioè un « funzionario di carriera ACI », l'oscuro sig. STABILE salernitano. Il lunedì successivo, alle 9 alla delegazione CSAI di Milano, i tre mesi sono diventati venti ore. Il sostituto era già lì. Domenica a IMOLA, nella riunione CSAI è stato ufficializzato l'annuncio. Così il più preparato dirigente del nostro sport automobilistico, lascia il posto. (E dire che il Presidente della CSAI appena due mesi fa si era premurato di dare garanzie di certezza di mantenimento nell'incarico al rag. Tavoni). Questi cessando il suo rapporto con la CSAI, dovrebbe teoricamente ora rientrare alle dipendenze della SIAS, la società che gestisce l'autodromo di Monza per conto dell'AC Milano. Da essa, nel 1966, Romolo Tavoni era passato alla CSAI, nella gestione Campanella-Bacciagaluppi, con l'incarico di vicesegretario alla pari con il dr. Saliti, che poi due anni fa

superò l'ex collega diventando segretario della CSAI, grazie alla sua « presenza » romana e al fatto di essere un « colletto duro » ACI, cioè un funzionario di carriera.

Senza avvilirci ad entrare nel merito di certi sistemi « liquidativi » messi in atto da gruppi di potere che credono sempre di fare il bello e il cattivo tempo, soprattutto disfaccendosi degli uomini più preparati, solo perché sono scomodi in quanto « pensano » con la loro testa, fa piacere annotare comunque che le capacità di Romolo Tavoni non saranno perdute per lo sport automobilistico. Infatti nei prossimi giorni dovrebbe concretarsi l'offerta ricevuta dall'AC Bologna di diventare direttore dell'Autodromo di Imola e responsabile dell'Ufficio sportivo dello stesso Automobile Club bolognese. Lo ha annunciato lo stesso ing. Rogano, quasi a giustificare il breve saluto d'addio CSAI a Tavoni sabato 16 settembre all'Hotel Mulino Rosso di Imola. Ma in realtà se Tavoni verrà a Imola, non sarà certo perché l'avrà consigliato la CSAI!...



La squadra del Bologna lascia la fabbrica di Maranello. Si riconosce, terzo da sinistra, capitano Bulgarelli. Il biondo al centro è Roversi. A lui Ferrari ha detto: «Lei si rassomiglia a un nostro cliente che è venuto a trovarci recentemente dalla Germania. Un capellone biondo, un certo Netzer. Lo conosce?». Roversi annuiva compiaciuto per il paragone con il grande mediano tedesco. «Sì, è un nostro cliente. Ha un Daytona. Ma vorrebbe... adoperarlo in Italia», ha concluso Ferrari

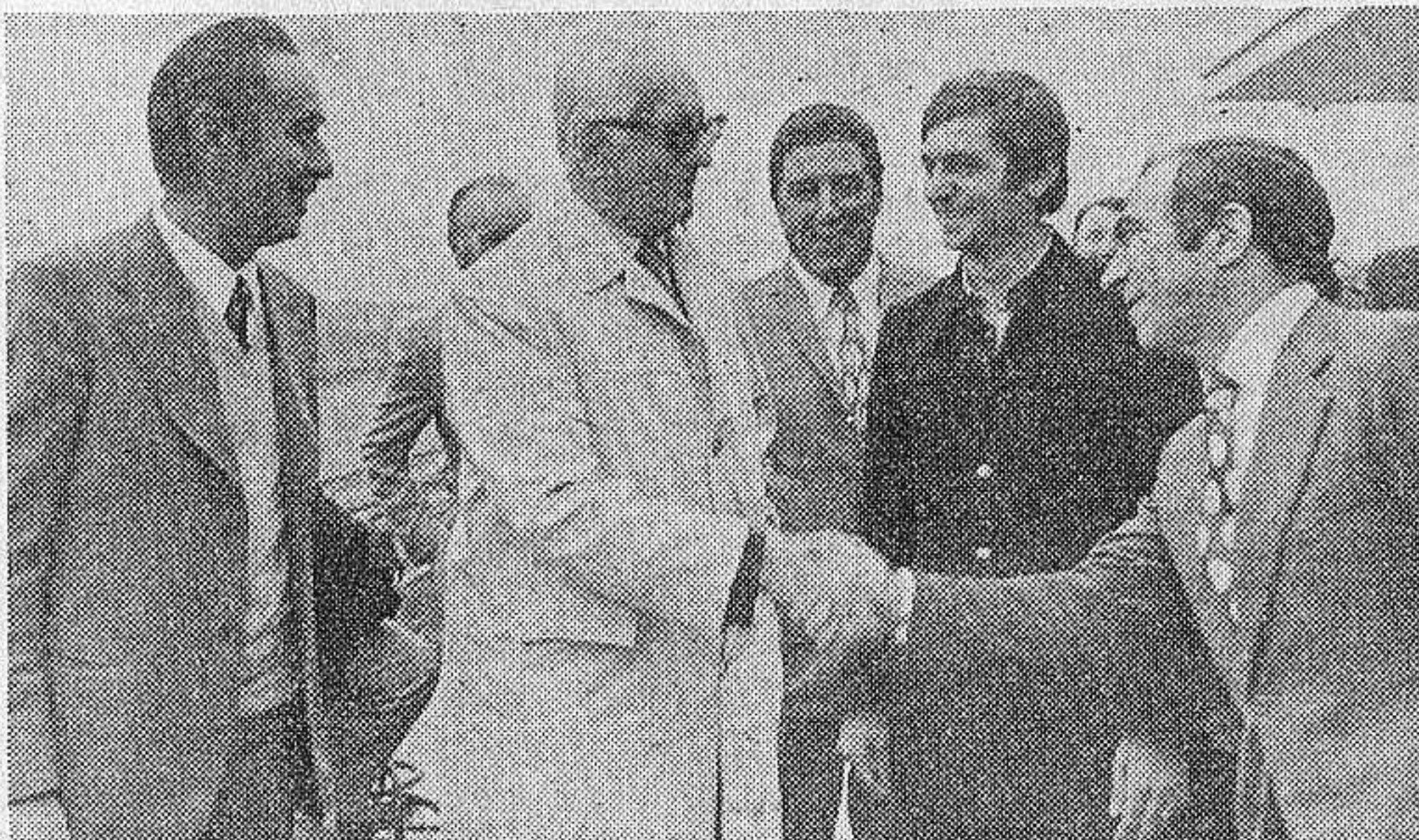
IL BOLOGNA formato HP

MARANELLO - Pesaola, l'allenatore del Bologna F.C. edizione '73, non poteva «consolarsi», nel ritorno dopo la visita alla fabbrica di Maranello e alla pista di Fiorano. «Ma che uomo, come farà a ricordarsi tutto e di tutto». Aveva colpito il «Petisso» quel discettare di Enzo Ferrari su campioni del calcio di ieri e di oggi, su tattiche, gioco e non gioco, nazionali e... partite addomestiche. Con nomi, date e riferimenti. Si son trattenuti oltre due ore gli uomini della comitiva rossoblu, che alla vigilia della 500 Km avevano chiesto di visitare (Bulgarelli portavoce) Maranello annessi e connessi. Alla Ferrari sono stati gentilissimi. I giocatori hanno girato la fabbrica: dalle F.1 alle Dino di serie, poi a Fiorano facevano ressa per osservare Merzario che saggiava le vetture destinazione Imola e Canada, mentre Ickx non si è scomposto troppo quando gli hanno presentato i colleghi atleti.

Il terzino Fedele, da motociclista scatenato, era il più incuriosito; e Bulgarelli che voleva «vedere la macchina dal basso» saettare in pista (non dall'alto del minibox di Fiorano). Perani poi ha rifiutato sdegnosamente di fare il giro della pista in pullman. «Sai che soddisfazione! Con quella vorrei farlo!» e indicava il rosso 312 P. Solo Vieri, sempre accigliato e scontroso, mostrava noia. Quasi che l'avessero obbligato ad andarci. Invece non c'entra nulla che Luciano Conti sia adesso anche Presidente del Bologna F.C. A Maranello il team rossoblu c'è andato solo perché i più curiosi di loro l'hanno chiesto e non gli è parso vero di approfittare dell'amicizia del Presidente con Ferrari.



Perani (primo a sinistra), poi Conti (il quarto), Fedele, Bulgarelli e Merzario, che ha ceduto posto e casco a Savoldi, il cannoniere rossoblu



«Ah, lei è il Petisso...», ha salutato cordialmente l'allenatore bolognese Enzo Ferrari. E Pesaola si è compiaciuto del... riconoscimento. Il Bologna ha giocato a Imola domenica mattina prima della 500 Km battendo per 2-0 la locale Imolese. Poi i giocatori sono andati ad assistere alla corsa (facendo tifo naturalmente per il fresco-amico Arturo Merzario).

Una pioggia d'oro e d'argento sulla Ferrari festeggiata ad IMOLA

Una TARGA iridata



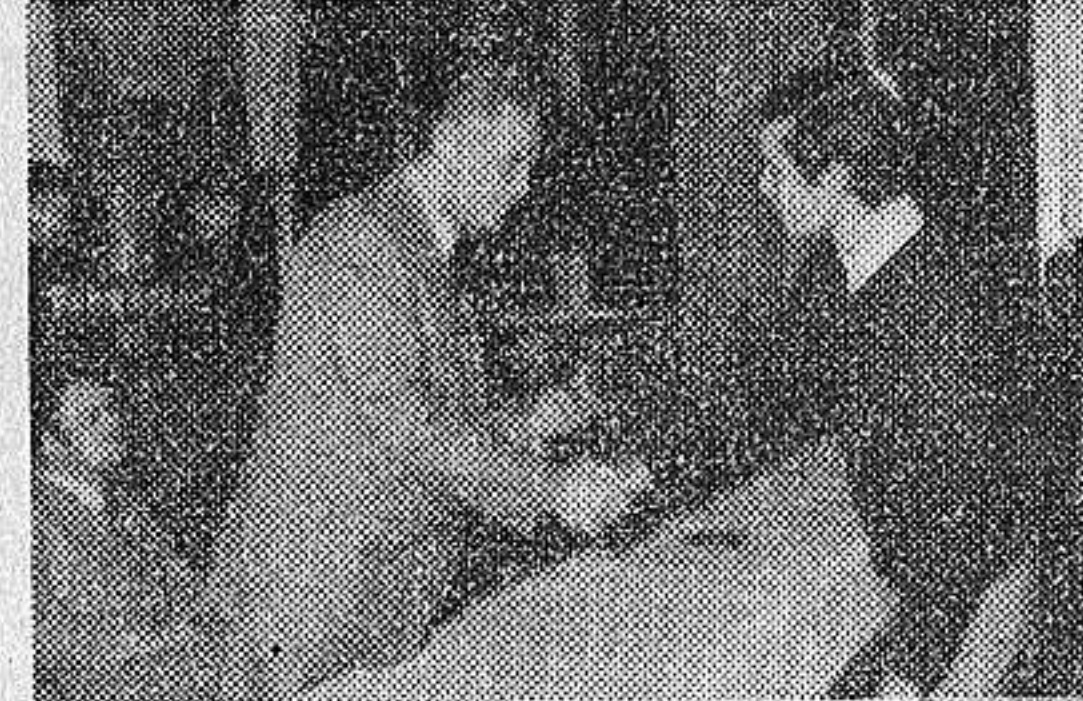
Questa è la targa-ricordo dell'en-plein Ferrari, ideata da AUTOSPRINT e artisticamente realizzata dalla METALSTIL



Il comm. Ferrari sembra quasi non aspettasse una targa tanto bella. Gliel'ha consegnata il dottor Liguori, presidente dell'A.C. Bologna, con un largo sorriso



Una presenza e una vittoria. Sandro Munari ha diritto alla medaglia. Gliela consegna l'ing. Rogano, presidente della CSAI. A destra, l'ing. Caliri, per le sue funzioni di D.T. è interessato direttamente anche alla questione delle gomme, lo premia il dott. Barattoio, presidente della Firestone...



Jacky Ickx viene premiato dal dott. Candini, vice-presidente della Shell. Sotto, Arturo Merzario riceve la medaglia dal sindaco di Imola, Gualandri



Il nostro editore, Luciano Conti, consegna al dott. Schetty le medaglie per gli altri piloti Ferrari, assenti. Poi Schetty ne avrà una personale

«Una festa in famiglia, senza rumore, senza chiasso, non c'è neppure il microfono, una festa che giustamente premia tutti i miei collaboratori, dai tecnici, anche quelli assenti, ai meccanici, ai piloti». Con queste parole, il commendator Enzo Ferrari ha concluso, non senza una certa commozione, la premiazione sabato sera, dopo le prove ufficiali della «500 Km di Imola», di cui AUTOSPRINT si è fatto promotore per onorare una vittoria, quella della Ferrari Campione del mondo marche, che ha visto la Casa di Maranello dominare sulle piste di tutto il mondo.

Proprio le dieci piste spettatrici delle dieci vittorie Ferrari, erano incise nella targa-ricordo che AUTOSPRINT, con l'A.C. Bologna e la Shell hanno consegnato al commendator Ferrari per le mani del dottor Giorgio Liguori, presidente dell'A.C. Bologna. Con i dieci circuiti, nella targa sono riprodotti gli autografi dei piloti-Ferrari, di tutti i piloti che poco o molto hanno contribuito al successo. Per loro, la medaglia d'oro ricordo, che è stata ritirata personalmente dai presenti Ickx, Merzario e Munari, mentre per Redman, Peterson, Andretti, Regazzoni e Schenken, assenti, le medaglie sono state consegnate a Peter Schetty, ormai dimissionario d.s. Ferrari, proprio mentre il nostro direttore Marcello Sabbatini, stava rivolgendo un arrivederci ad Ickx, per la prossima premiazione dei «Caschi» sia pure d'argento o di bronzo.

La premiazione si era aperta con il saluto di Sabbatini e con un breve discorso del dott. Giorgio Liguori che a nome dell'A.C. Bologna ha ringraziato Ferrari per il prestigioso successo ottenuto allo sport automobilistico italiano,

Dopo i piloti è stata pioggia d'argento per i meccanici. Si era pensato di premiare per tutti i capisquadra Walter Bellentani ed Ermanno Cuoghi, ma a furor di presenti tutti i meccanici venuti a Imola al seguito delle Ferrari impegnate nella 500 Km, sono stati «spinti» al tavolo delle autorità e premiati «in massa» tra uno scroscio di applausi.

I tecnici, per ultimi, ma non certo per la loro minor parte avuta nella vittoria iridata Ferrari. Ha ritirato la medaglia personalmente l'ing. Giacomo Caliri e il dott. Peter Schetty, quest'ultimo premiato dal nostro direttore con un «E' un arrivederci, non un addio» che ha lasciato — ci è parso — un po' commosso il premiato. Assenti l'ing. Sandro Colombo e l'ing. Mauro Forghieri, invano chiamato dallo stesso commendator Ferrari.

Molte le personalità che hanno inviato la loro partecipazione tramite telegrammi, non potendo essere presenti personalmente. Tra gli altri, ricordiamo il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, on. Franco Evangelisti, il dott. Filippo Carpi de' Resmini, presidente dell'ACI, l'avv. Giovanni Agnelli e il dott. Umberto Agnelli, l'ing. Cavazzuti, progettista degli impianti di Misano e Fiorano, il maestro Ugolini della De Tomaso.

Alla fine, un «arrivederci al '73», che vuole essere un appuntamento augurale per un bis mondiale. Notata l'assenza almeno di qualche esponente della Squadra Alfa Romeo, che pur il dott. Liguori ha voluto ricordare come la marca che ha dato ancor più valore alla classifica del Mondiale Marche '72, con una accoppiata tutta italiana.

● GIALLO-VARIANTE nella vigilia di Imola. Il Presidente Rogano e i suoi «fidi», ancora indisposti per la «dimenticanza» dell'invito alla firma della convenzione tra AC Bologna e Comune di Imola, hanno tentato di «silurare» il ritocco stradale (che è piaciuto al pubblico e ha fatto respirare gli organizzatori per la velocità davanti alle tribune). Ma per fortuna l'ing. Bacciagaluppi, de Adamich e gli altri piloti, si sono schierati per «l'uncino» (che adesso poi migliorerà, appena verrà espropriato il terreno mancante) e in quattro giorni è stato fatto il miracolo. E dire che venerdì mattina, quando già la variante era approvata da CP Vigilanza e Sottocommissione Circuiti e Sicurezza, un alto dirigente CSAI telefonava al Commissario-delegato barone Pucci: «Mi raccomando, lei non faccia cominciare le prove se adoperano la variante!». Imperturbabile l'ex pilota palermitano freddava: «Stanno già correndo con la chicanes!». (E vi risparmiamo la farsa dei telegrammi!).

● Anche l'ESTI (che perde la... gestione ma non il vizio) ha tentato di lanciare il suo siluro contro la corsa, già compromessa dalla pioggia. Rivendicava «diritti», perché si considera ancora nel giro della gestione!

● Le dolenti note dell'incasso. Gente, a occhio ce n'era tanta, specie dopo il sole spuntato nel primo pomeriggio. Ma i conti avrebbero dato un incasso complessivo di 30 milioni, pari a 15 mila paganti. Si vede che i «portoghesi» sono in aumento a Imola, perché di spettatori non ve ne erano meno di 30 mila, pur con la Tosa depauperata dalla Rivazza, da dove si vede adesso anche la variante (che ha fatto riempire anche le tribune).