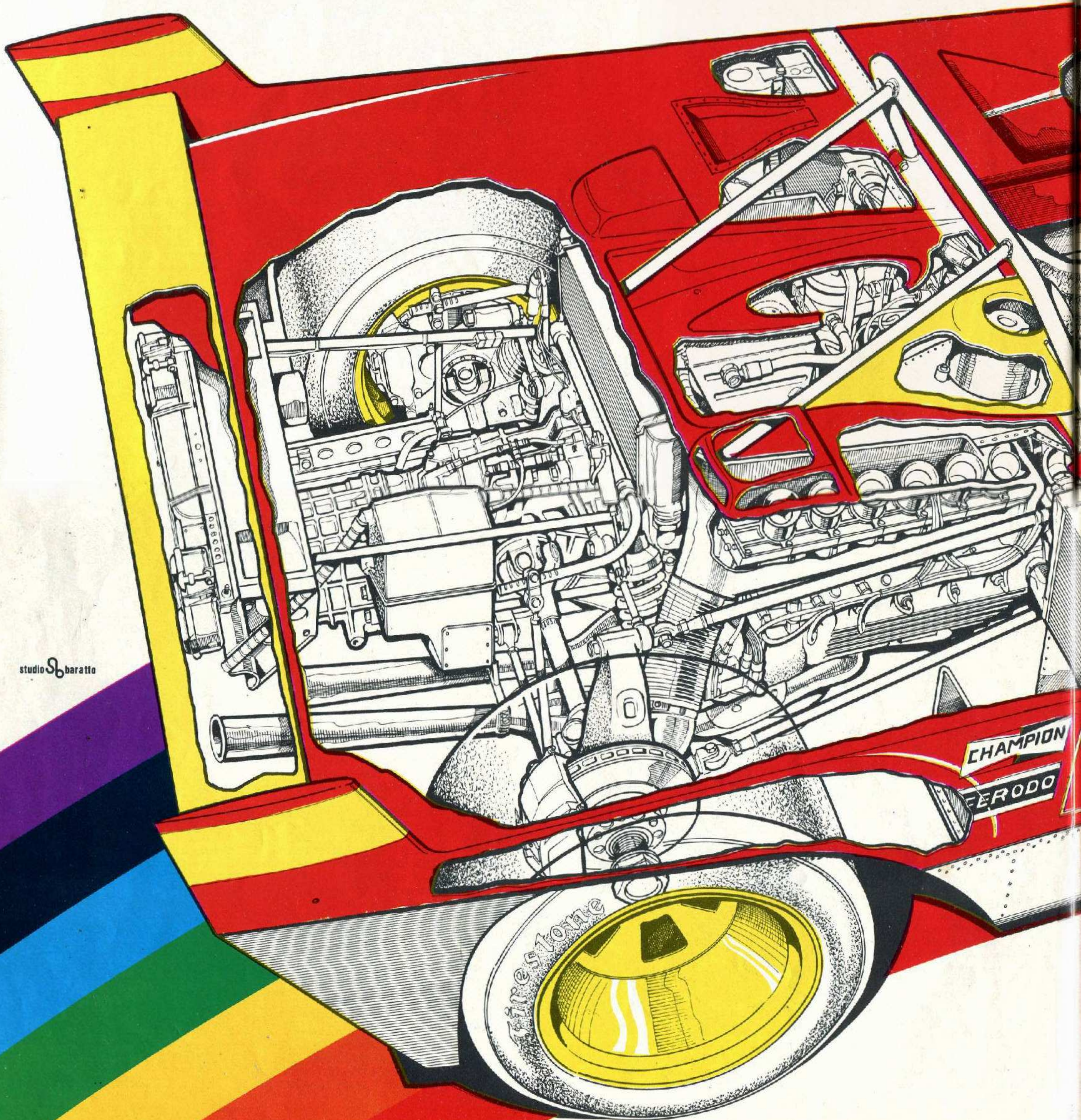


ritratto della regina mondiale FERRARI '72



studio sbaratto

CHAMPION

FERODO

Viretione

FIAT

voluntas

312 P

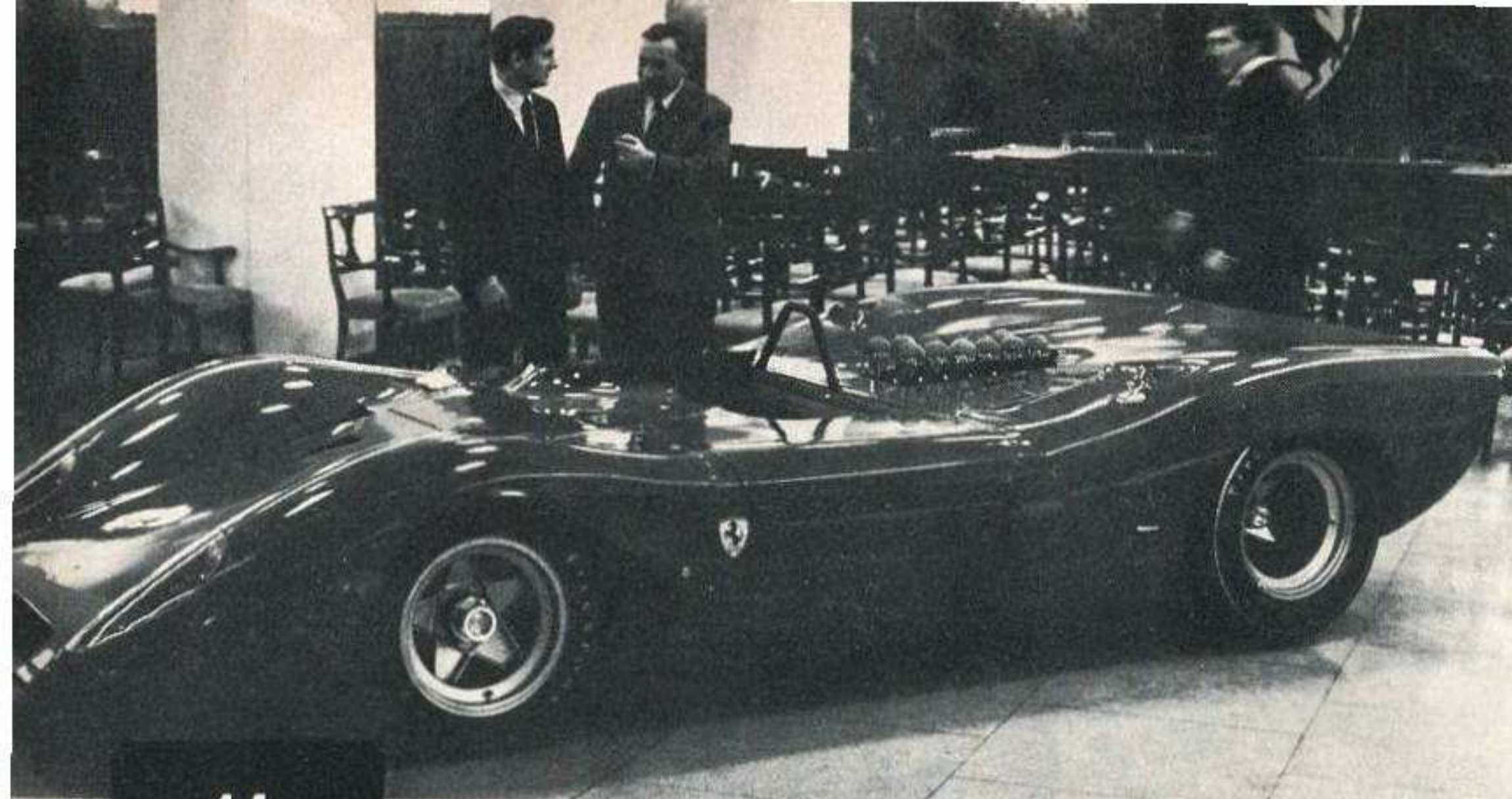


Bella fu quando Lini si attirò il vituperio di Maranello, avendo arbitrariamente definito **312/PB** quella che invece — dicono Loro — si chiama **312/P** e basta (a parte che è una **SPORT**). Se l'avesse chiamata « **312/pipi** », certo, capiremmo meglio la sconvenienza... Comunque, potendo finalmente cantar le gesta del rombante castigatutti '72, la memoria ce lo ripresenta alla fine del 1968 potenziato dal 4 valvole 12V/60° 2989,5 cc a scarichi esterni. Si trattava già allora del « **FERRARI 312/P Sport Prototipo 3 litri** » come da documenti ufficiali,

il che potrebbe giustificare ancorché fosse tardi, il disturbo di una identificazione che faccia tutti contenti con l'imprimatur del Cavallino.

Già sin d'allora si considerava questo progetto come l'arma della rivincita, maturato nel silenzio di un signorile saper perdere senza tuttavia prenderci gusto. Per molti dei convenuti fu infatti una sorpresa trovare una 612 Can-Am in scala ridotta nel lussuoso foyer del noto « Fini » di Modena, mentre Chris Amon e Derek Bell facevano gli onori di casa, prima di partire per il ciclo Tasmania 1969.

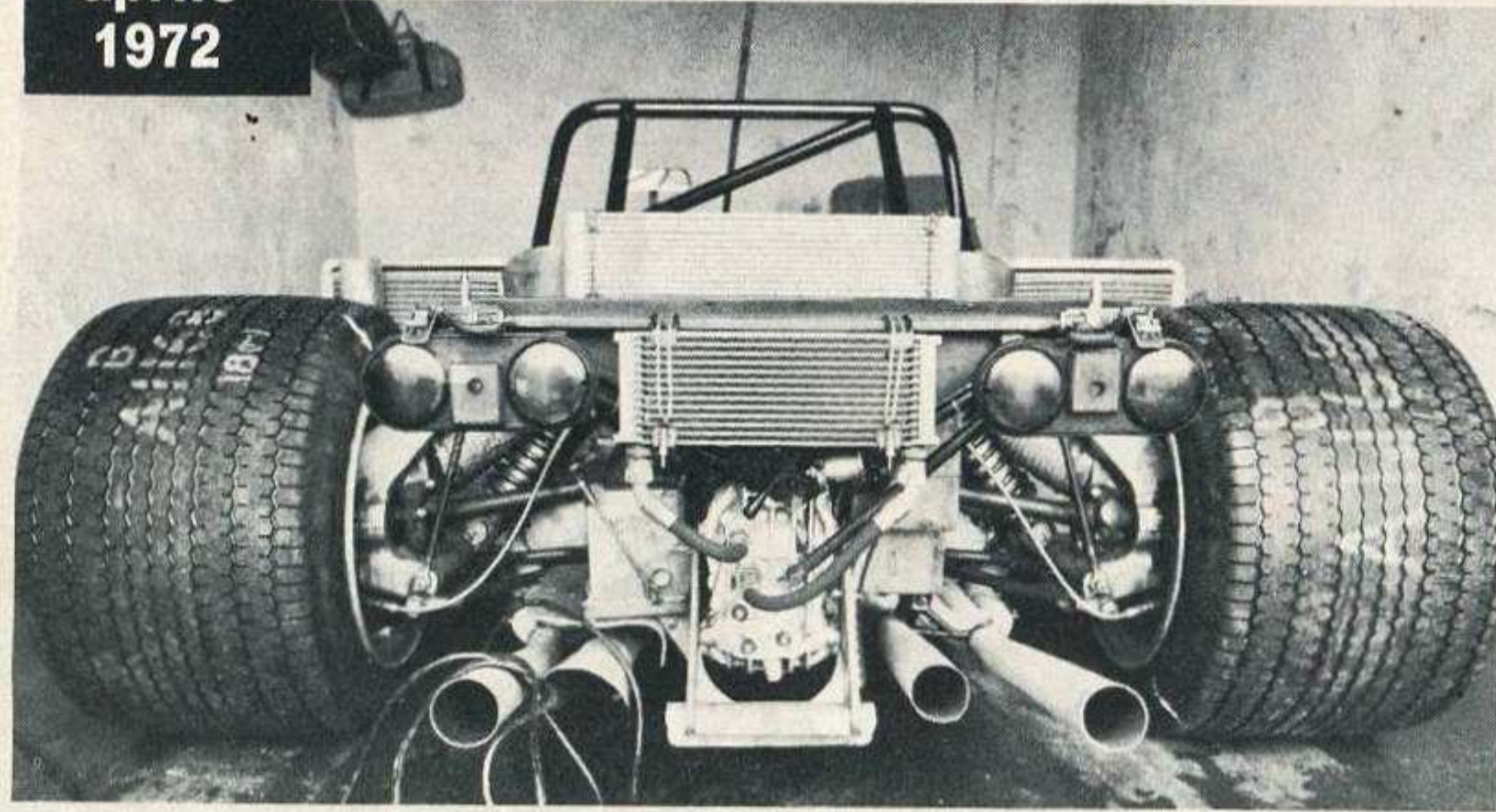




14
dicembre
1968

La vettura nella prima versione di progetto, presentata il 14 dicembre 1968 all'Hotel Fini di Modena. Si noti la «fungaia» delle trombette di aspirazione poste all'interno del «V» cilindri. Sotto: complessivo posteriore della 312/P vista quest'anno alla 1000 Km (motonautica) di Monza. Come si vede, il gruppo cambio-differenziale dispone di un radiatore olio tutto per sé. E se non fosse per quel roll-bar, evidentemente a due piazze, e per i gruppi ottici posteriori, non potremmo raccontare agli amici che questa è una monoposto di Formula Uno?

25
aprile
1972



Ritrovammo la neonata in un habitat molto più confacente (Monza) il 10 febbraio 1969, con ingegneri e meccanici affaccendati a mettere i punti sulle i dell'aerodinamica, armonizzando nel contempo gli acuti ed i passaggi del V. 12 mediante applicazione di trombette e tromboni.

Visto a nudo, il veicolo risultava molto simile a un incrocio fra una Can-Am dell'epoca e una Formula Uno, data l'unità motrice identica a quella che equipaggiava la monoposto. Ne esistevano solo due esemplari, in ossequio alla politica del «contatto tecnico» che fruttò alla Ferrari onorevolissimi risultati parziali nelle otto occasioni in cui ebbe occasione di assistere ai trionfi altrui.

Esisteva in effetti anche un problema di reclutamento, cui Ferrari ebbe modo di accennare nel corso della conferenza stampa rifacendosi con un pizzico di ironia alla buon'anima del tempo antico, per cui era sempre meno facile trovare conduttori disposti a correre per la gloria.

L'annunciato debutto a Daytona fu impedito da una disavventura di Tino Brambilla a Vallelunga, per cui fu necessario attendere Sebring dove la coppia Amon-Andretti fece vedere moltitudini di streghe a Mitter e Donohue, rispettivamente seduti su Porsche 908 e Lola T. 212. In prova, sempre a cura di Mister Christopherus era zompato il record di Hall su Chaparral 7 litri e scusate se è poco.

Durò finché durò, ossia fino a quando una Chevron passeggiatrice decise di perdere il cofano proprio sul rosso muso dell'advocata

nostra scazzottandogli in tal modo il radiatore acqua con poca delizia del già accaldato V. 12. Comunque, Mitter era a un minuto per cui si poteva far ancora qualcosa, non fosse stato che per... l'incendio della macchina, capitato successivamente ad Andretti. Rimediata la sciocchezza con un tempestivo intervento dei pompieri, Mario da Montona riprende il comando (!) finché si vede sbandierar nero e si ferma per far riparare l'illuminazione del numero di gara. Non sono storie.

Prove di Le Mans, una settimana dopo. Si combatte con l'alimentazione e Amon non ha modo di girare sul serio dovendo correre l'indomani a Silverstone. Per cui l'occasione viene utilizzata in messe a punto e per familiarizzare Brambilla col Circuit de la Sarthe.

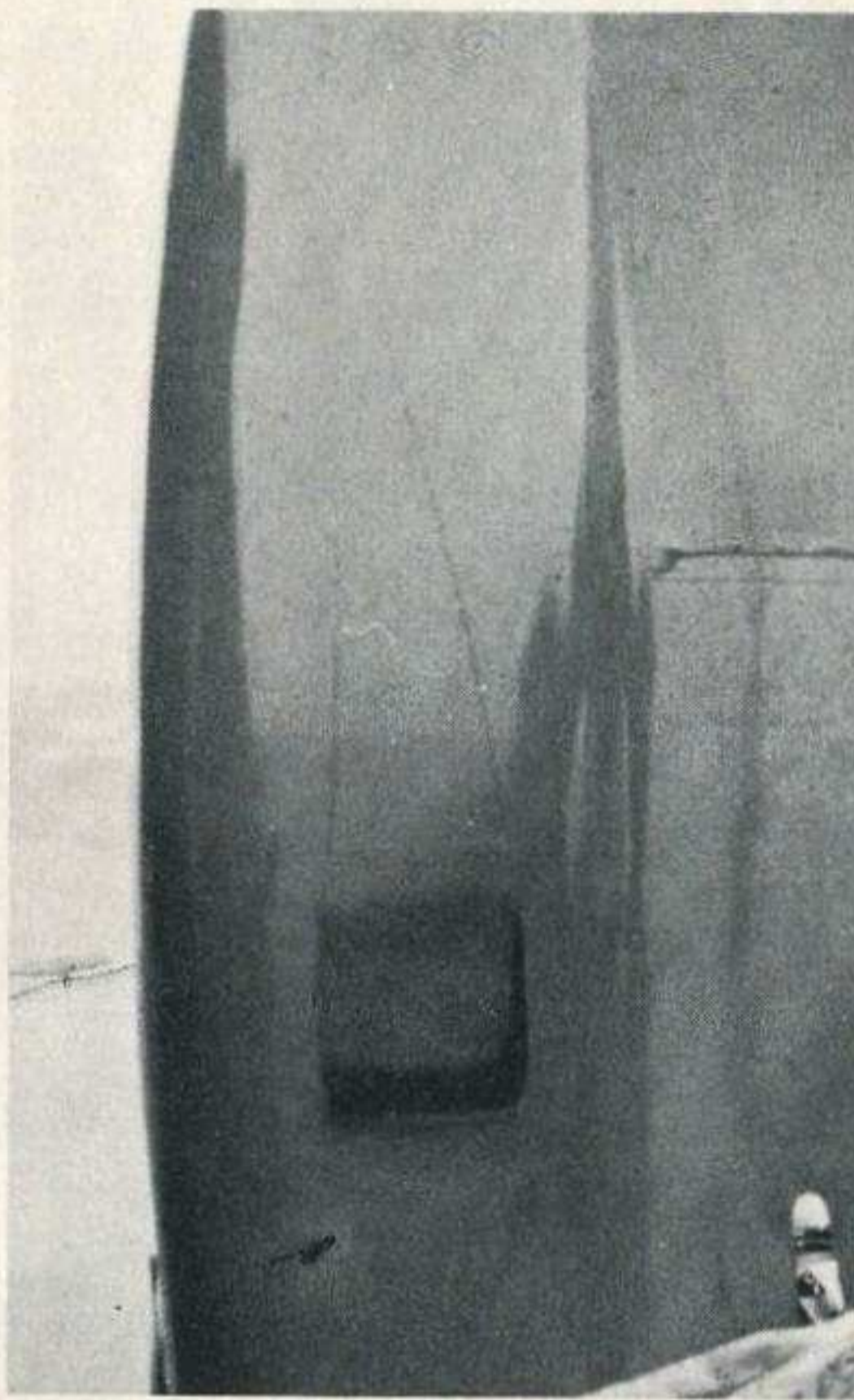
Troviamo «Speedy Gonzales», ossia Pedro Rodriguez a fianco di Amon in occasione della corsa seguente di Brands Hatch e qui siamo di nuovo ai ferri corti con gli specialisti Porsche. E' necessario comunque un Siffert indavolato per far sua la pole position, mentre Elford è dietro a due secondi.

In corsa Amon va anche, per un po' a vedere come si sta in testa, per rimanere, poi, alle calcagna di Siffert. Un rifornimento in più e la immancabile foratura, per non parlare di «chiddu filu» (dell'acceleratore), confineranno la 312 al quarto posto in classifica.

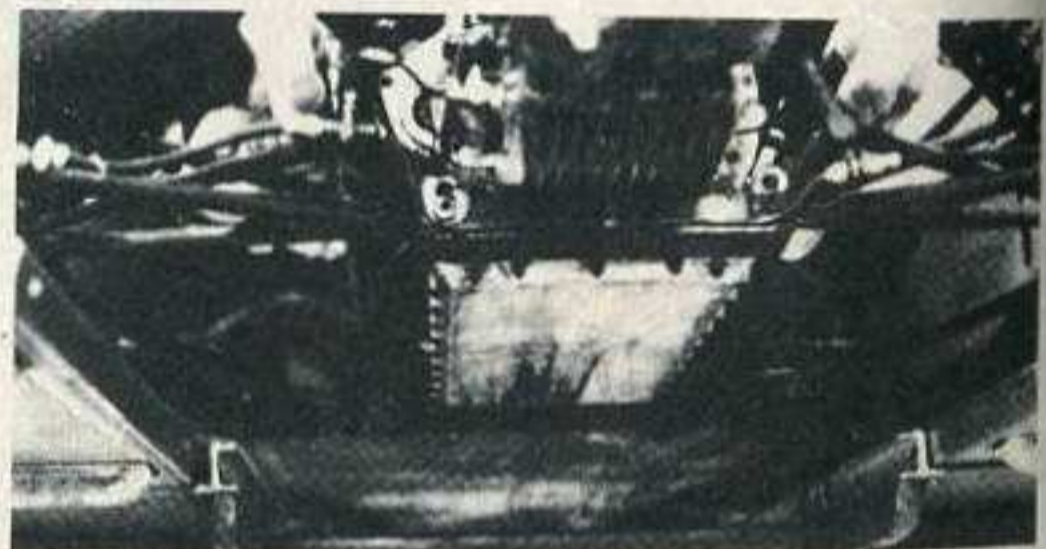
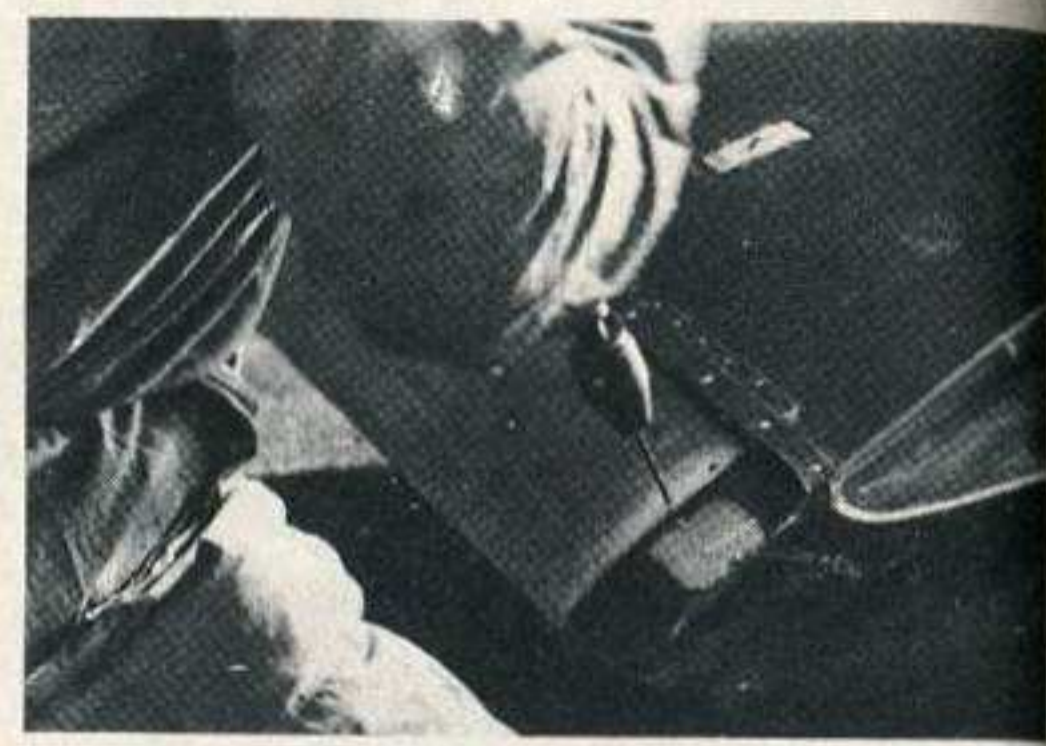
Due 312 P alla Mille chilometri di Monza, con Amon-Andretti e Rodriguez-Schetty. Sarà la corsa dei dechappages Firestone, uno dei quali spedirà Pedro — dopo un testa-coda storico — a demolire la

Si lavora a Monza il 10 febbraio 1969, per approntare la macchina da spedire a Daytona. Il debutto verrà poi posposto a Sebring per danni alla macchina nel corso di una prova a Vallelunga. Le immagini mostrano l'applicazione di piani aerodinamici e uno studio della vena d'aria in uscita di una canalizzazione

10
febbraio
1969



Per chi ha visto come si sfrutta lo spazio a lato del motore nel più recente modello 312/PB (sigla che non si può dire ma chiarisce le idee) è interessante notare il vuoto esistente nella stessa zona quando la 312 montava il 12.V/60°



macchina contro il guard-rail poco prima del Curvone. Amon, più modesto, si limita a rompere il motore.

Jella maledetta anche a Spa dove, per malattia di Amon, sono a fianco Rodriguez e Piper. Pare impossibile, ma quando qualche vettura lenta decide di prodursi in un numero fuori programma, lo fa sempre sul muso di una sopravveniente Ferrari. In questo caso è Von Wendt che fa perdere a Pedro la scia di Siffert; la 312 è seconda alla fine della gara, nello stesso giro della Porsche vincitrice.

Fra le abetaie dell'Eifel i misteri sono di casa; per cui, come tra le rose e le viole, anche questo ci sta bene: il mistero, intendiamo della ruota rotta al Nurburgring sulla macchina di Amon-Rodriguez che nessuno dei due interessati vuol ammettere di aver toccato. Intanto le Porsche se ne vanno, lasciando ai «nostri» (Amon) il terzo caso di giro più veloce su quattro corse. Allegrrrria...!

Una sola macchina a Le Mans (l'altra dura il tempo di arrivare a Maison Blanche e viene investita dai rottami in fiamme della 917 di Woolfe) contro lo squadrone Porsche. Inutile cercare dei risultati e, per conferma, la rossa è ottava quando si ritira per forfait della trasmissione.

In pratica, uno sfortunato 1969 finisce qui, per lo spostarsi dell'interesse sulla partecipazione alla Can-Am. La 312 è terza nella classifica del Campionato Marche e, pur abbandonando, non verrà scalzata da tale posizione prima di Zeltweg, a beneficio della Lola.

Nel 1970 l'interesse si sposta sulle grosse 5000 cc, scelte da una estemporanea CSI a rappresentare le Marche nel relativo Campionato. Pertanto, la 312 P rinuncia alla veste ufficiale, che viene assunta dalla 512 e successivamente dalla 512 M, con risultati che non commenteremo.

Ritroviamo la 312 nel 1971, anno in cui il Campionato Marche rimane aperto alle Sport 5000 cc, ai prototipi 3 litri e, mi voglio rovinare, alle Gran Turismo senza limitazione di cilindrata.

Decisione quanto mai geniale, considerato che i 25 esemplari necessari per l'omologazione durante il 1970 non venivano più considerati d'obbligo, per cui correvano nella stessa classe... prototipi di 3000 e 5000 cc.

A Maranello si decise di riservare le 512 ai clienti corridori che potevano disporre di una assistenza semi-ufficiale, mentre i colori della casa sarebbero stati difesi (nuovamente) dalla 312, nel frattempo rielaborata e munita dell'irsuto «12 Boxer» da 450 CV.

Alla fine del '70 fece la sua prima apparizione la nuova «barchetta in nfinigonna», muovendo i primi passi a Modena, con Peter Schetty alla guida. La squadra comprendeva Jacky Ickx, Ignazio Giunti, Clay Regazzoni, Arturo Merzario e Mario Andretti, quest'ultimo calendario USAC permettendo.

Quanto seguì è storia piuttosto recente, che cercheremo di riassumere incominciando da Buenos Aires 1971, giornata nera nella quale sfortuna e incoscienza altrui ci

privarono di 'Gnazio Giunti per collisione con la Matra di JPB.

La 312 proseguì la difficile convivenza con le Sport 5000 a Daytona, classificandosi quinta con Chinetti-Garcia Veiga, mentre a Sebring Chinetti-Eaton non potevano far meglio che ottavi assoluti. Fu questo uno dei pochi casi in cui una 312 P terminò una gara dietro un'Alfa 33.3, seconda assoluta con Galli-Stommelen.

Ma evidentemente, il principio delle ciliegie regnava in quel periodo, per cui bastò attendere la corsa successiva per trovare un'altra 33.3 (questa volta vincitrice) con tre giri di vantaggio al traguardo sulla 312 P di Ickx-Regazzoni.

Una sola 312 P veniva iscritta alla 1000 Km di Monza e « Pierino » Ickx provvedeva sveltamente, pur senza colpa, a metterla fuori uso transitando sulle briciole della collisione Meier-Merzario; a Spa-Francorchamps, era la volta di Regazzoni a terminare con capriola una gara che lo vedeva in terza posizione. Chicane di turno, la Dulon-Porsche che aveva già buttato fuori strada Ickx a Brands Hatch.

Per rinnovare le abitudini di due anni prima, ritroviamo in testa la 312 P al Nurburgring prima di abbandonare per surriscaldamento. Rimaneva nel carniere il giro più veloce di Ickx in 7'40"8.

Niente Ferrari ufficiali a Le Mans, ma dominio quasi completo della gara successiva — Zeltweg — da parte della 312 P di Ickx-Regazzoni. Per motivi tuttora imprecisati, mentre era al volante lo svizzero, la macchina denunciava anomalie

di comportamento per cui prendeva la via dei campi con poco beneficio degli organi meccanici. Siamo certi che in questo periodo qualcuno a Maranello avrà pensato all'opportunità di energici esorcismi.

Finalmente e tanto per cambiare, ci fu l'ennesima rottura di Watkins Glen, pur dopo che Ickx e Andretti avevano fatto vedere di che pasta era fatta la nocchieruta piccoletta.

E dopo 'sta lunga faticata — avrà detto la 312 P — non mi vinco un Campionato Marche??? Ma me lo vinco doppio!

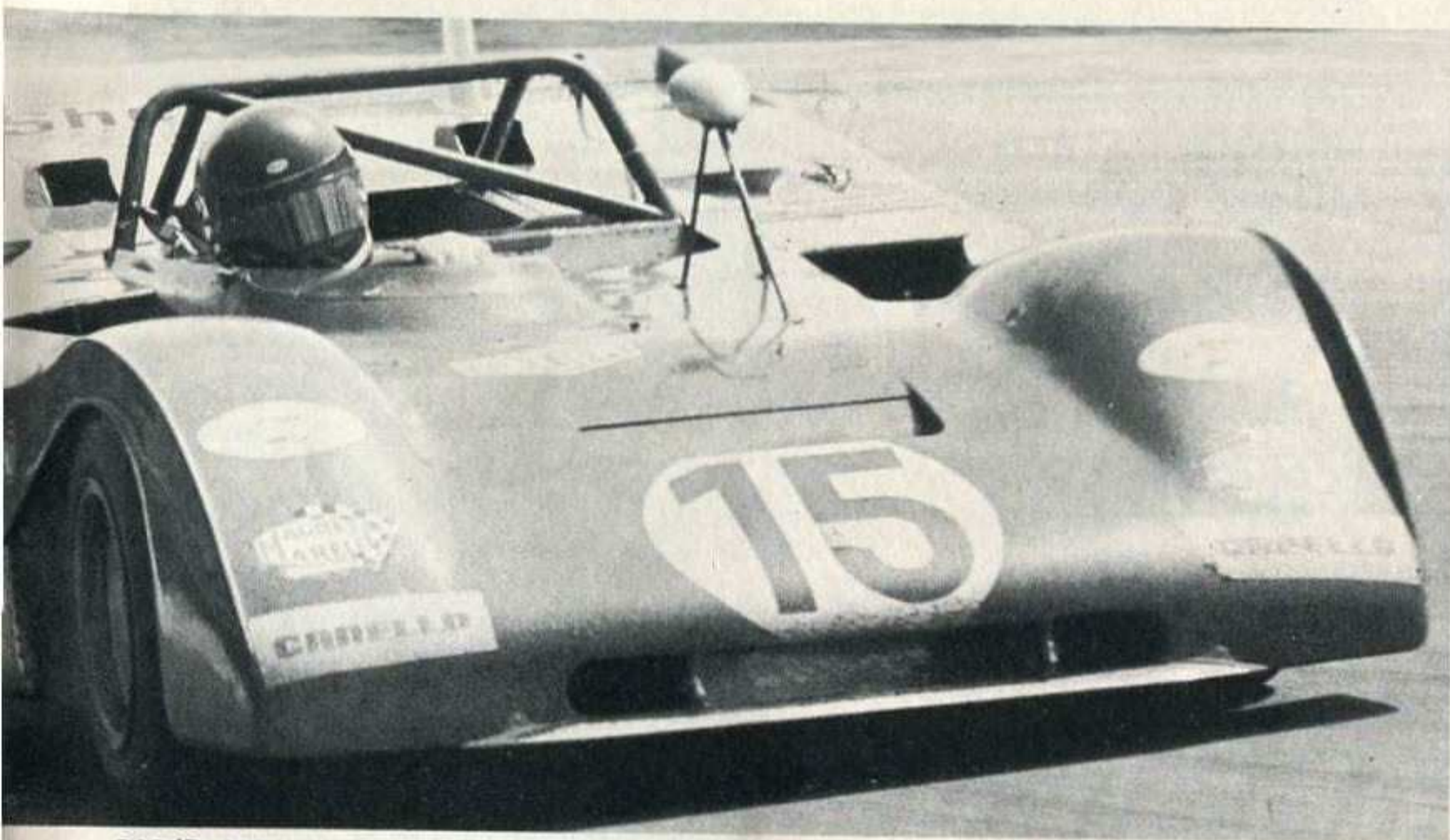
Ecco perché, nella corrente stagione, non ha perso un colpo. E se il Campionato non se l'è vinto doppio spopolando anche a Le Mans, le cause — a nostro avviso — sono del tutto indipendenti dalla sua volontà.

Se un appunto si può fare alla solitaria vincitrice della Targa Florio, ma ci soccorre in questo una faccia di bronzo non indifferente, osserveremo che la superiorità dimostrata ha diluito l'interesse delle gare vinte.

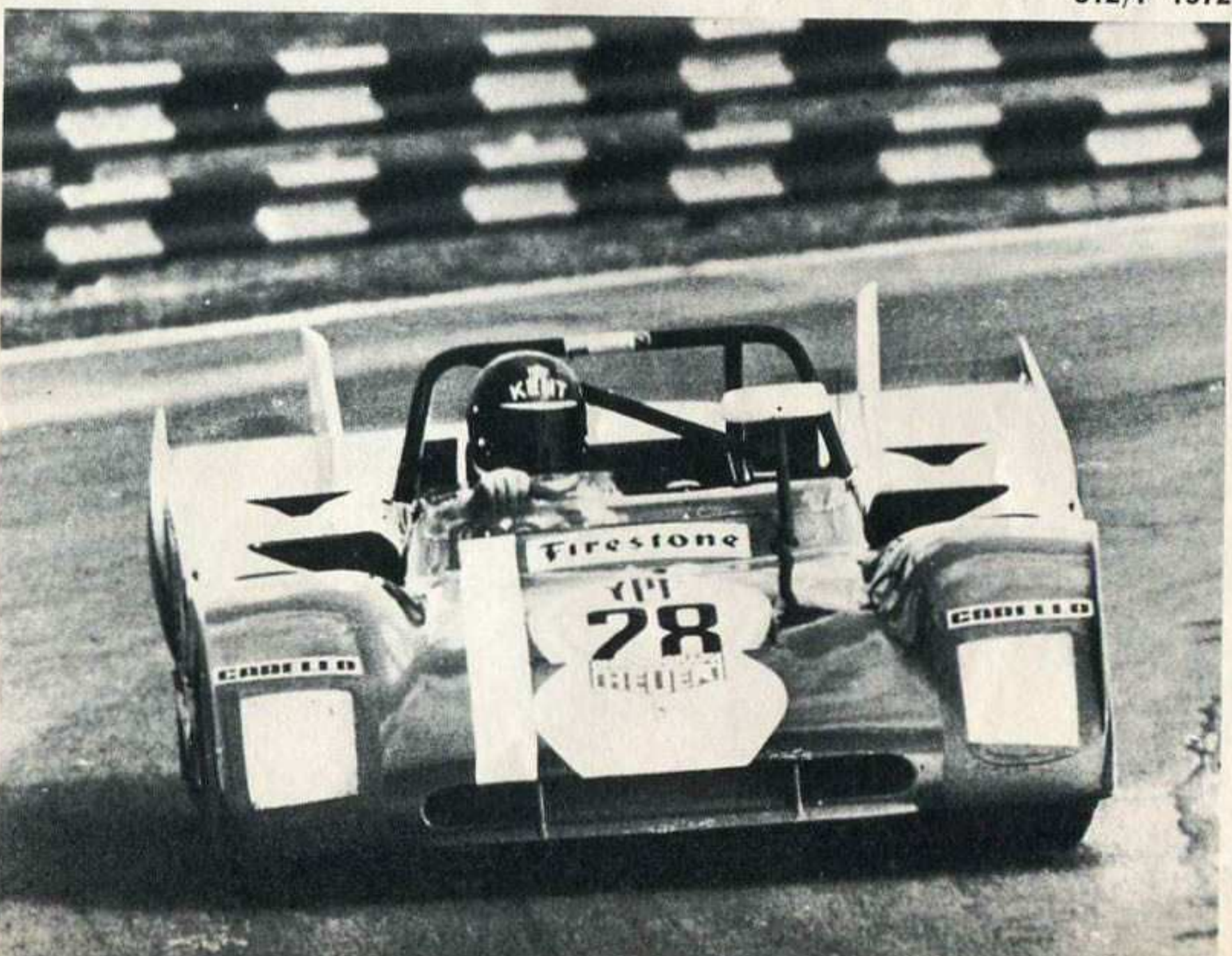
Auguriamoci quindi che l'equilibrio tra 312 P e le sue antagoniste venga in futuro ristabilito, approfittando magari della annunciata apparizione dell'Alfa Romeo (Boxer?) 12 cilindri e del Ford-Weslake.

Altrimenti qui si rischia che le doppiette e i tris in successione dettata dai numeri di gara divengano l'anno prossimo una specie di « Maranello choo-choo ».

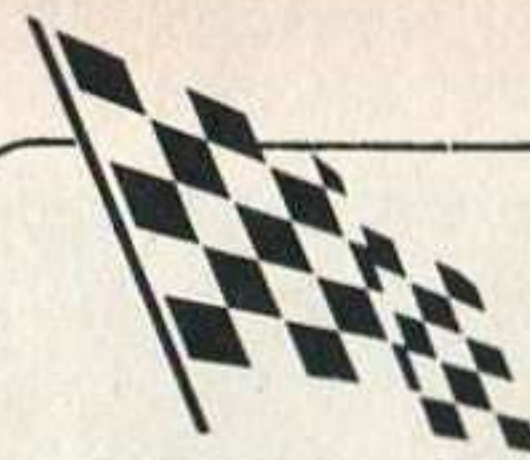
orz.



312/P 1971



312/P 1972



Storia di un anno

9 gennaio

1000 KM di Buenos Aires

1. FERRARI 312PB (Peterson-Schenken) 168 giri in 5.45'58"22, media 173,886 kmh.
2. Ferrari 312 PB (Regazzoni-Redman) a 2' 04"75; 3. Alfa Romeo 33-3 (Facetti-Alberti-de Adamich) 162 giri; 4. Alfa Romeo 33tt3 (Elford-Marko) 160 giri; 5. Chevron-FVC B 19 (Juncadella-Hine) 158 giri; 6. Porsche 908-3 (Fernandez-De Bagration) 157 giri; 7. Lola-DV T280 (Larrousse-Craft) 156 giri.
Giro più veloce: il 78. della Lola-DV T 280 di Reine Wisell in 1'51", media kmh 181,481.

6 febbraio

6 Ore di Daytona

1. FERRARI 312P (Andretti-Ickx) 194 giri pari a 1.186 km., media di 186,644 kmh.
2. Ferrari 312 P (Peterson-Schenken) 192 giri; 3. Alfa 33tt3 (Elford-Marko) 190 giri; 4. Ferrari 312 P (Regazzoni-Redman) 179 giri; 5. Alfa 33-3 (de Adamich-Galli) 175 giri; 6. Lola T 212 (Kleinpeter-Waugh) 166 giri; 7. Porsche 911 S (Gregg-Haywood) 166 giri (1. vettura GT).
Giro più veloce: non comunicato dai cronometristi. Primato sulla distanza: Andretti-Ickx (Ferrari 312 P) 194 giri alla media di kmh 186,644.

26 marzo

12 Ore di Sebring

1. FERRARI 312P (Andretti-Ickx) 259 giri, pari a km., 2.165,240, media 179,545 kmh.
2. Ferrari 312 P (Peterson-Schenken) a 2 giri; 3. Alfa 33tt3 (Vaccarella-Hezemans) a 26 giri; 4. Chevrolet-Corvette (Heinz-Johnson) a 38 giri; 5. Porsche 911 S (Gregg-Haywood) a 44 giri; 6. Lola T 280 (Bonnier-Wisell-Larrousse) a 46 giri; 7. Porsche 910 (Brezinka-Bartling) a 49 giri.

16 aprile

1000 KM di Brands Hatch

1. FERRARI 312P (Andretti-Ickx) giri 235 in 5.55'27"5, alla media di 169,170 kmh.
2. Ferrari 312 P (Schenken-Peterson) 234 giri; 3. Alfa Romeo 33tt3 (Stommelen-Revson) 233 giri; 4. Alfa Romeo 33tt3 (Elford-de Adamich) 231 giri; 5. Chevron-Ford B 21 (Robinson-Migault) 220 giri; 6. Ferrari 312 P (Regazzoni-Redman) 220 giri; 7. Alfa Romeo 33tt3 (Marko-Galli) 220 giri.

25 aprile

1000 KM di Monza

1. FERRARI 312P (Regazzoni-Ickx) 174 giri in 5.52'05"6, media di 170,494 kmh.
2. Porsche 908-3 (Jost-Schuler) 170 giri; 3. Ferrari 312 P (Peterson-Schenken) 165 giri; 4. Porsche 907 (Matti-Bayard) 153 giri; 5. De Tomaso Pantera GTS (Locatelli-Pal Joe) 147 giri; 6. Tondelli BT 10 (Tondelli-Formen-to) 129 giri; 7. De Tomaso Pantera (Casoni-Poogy) 122 giri.

7 maggio

1000 KM di SPA

1. FERRARI 312P (Redman-Merzario) 71 giri in 4.17'19"1, media di 233,429 kmh.
2. Ferrari 312 P (Ickx-Regazzoni) 70 giri; 3. Chevron B 21 (Hine-Bridges) 65 giri; 4. Gulf-Mirage M6 (Bell-Van Lennep) 64 giri; 5. Lola-Ford T 280 (Larrousse-De Fierlant) 64 giri; 6. Chevron (Humbley-May) 60 giri; 7. De Tomaso Pantera (Jacquemin-Deprez) 59 giri.
Giro più veloce: Jacky Ickx (Ferrari 312 P) in 3'20"7, media kmh 252,914.

21 maggio

56.a Targa Florio

1. FERRARI 312P (Merzario-Munari) 792 km., in 6.27'48", media 122,537 kmh.
2. Alfa 33tt3 (Galli-Marko) 6.28'04"9; 3. Alfa 33tt3 (de Adamich-Hezemans) 6.46'12"2; 4. Lola T 290 (Zadra-Pasolini) a 1 giro; 5. Porsche 911 (Pica-Gottifredi) a 1 giro; 6. Porsche 911 (Steckkonig-Von Huchke) a 2 giri; 7. Abarth 2000 (Virgilio-Taramazzo) a 2 giri.

28 maggio

1000 KM Nurburgring

1. FERRARI 312P (Peterson-Schenken) 44 giri, 1004 km., in 6.01'40"2, media 166,683 kmh.
2. Ferrari 312 P (Redman-Merzario) a 4'29"7; 3. Alfa Romeo 33tt3 (de Adamich-Marko) a 1 giro; 4. Gulf Mirage-Ford M6 (Bell-Van Lennep) a 2 giri; 5. Chevron B 21 (Hine-Bridges) a 3 giri; 6. Lola T 290 (Bonnier-Larrousse) a 5 giri; 7. Ford Capri 2600 (Glomser-Mass) a 6 giri.
Giro più veloce: Stommelen (Alfa 33tt3) in 7'02"2, media kmh 177,900.

11 giugno

24 Ore di Le Mans

1. MATRA SIMCA (Pescarolo-Hill) giri 343, 4.961,343 km., media di 195,472 kmh.
2. Matra Simca (Cevert-Ganley) giri 333, km 4.554,933, media 190,788; 3. Porsche 908-2 (Jost-Casoni-Weber) giri 324, km 4.420,904, media 184,573; 4. Alfa 33tt3 (Vaccarella-de Adamich) giri 306, km 4.179,632, media 174 e 151; 5. Ferrari 365 GTB 4 (Ballot Lena-Andruet) giri 305, km 4.162,680, media 173 e 444 (1. delle GT); 6. Ferrari 365 GTB 4 (Posey-Adamovicz) giri 303, km 4.137,733, media 172,405.

25 giugno

1000 KM Osterreiring

1. FERRARI 312P (Ickx-Redman) 170 giri in 4.58'46"28 media di 201,920 kmh (nuovo primato).
2. Ferrari 312 P (Marko-Pace) a 1 giro; 3. Ferrari 312 P (Peterson-Schenken) a 4 giri; 4. Ferrari 312 P (Merzario-Munari) a 6 giri; 5. Chevron B21-BMW (Stommelen-Hezemans) a 6 giri; 6. Chevron B21 (Juncadella-Bridges) a 12 giri; 7. Lola T 290 (Swietlick-Salles) a 16 giri.
Giro più veloce: il 38. di Jacky Ickx (Ferrari 312 P) in 1'41"88, media kmh 208,830.

Classifica finale Mondiale Marche 1972

	1000 KM B. AIRES	6 ORE DAYTONA	12 ORE SEBRING	1000 KM B. HATCH	1000 KM MONZA	1000 KM SPA	TARGA FLORIO	1000 KM NURBURGRING	24 ORE LE MANS	1000 KM OSTERREICH.	6 ORE WATKINS GLEN	TOTALE
FERRARI	20	20	20	20	20	20	20	20	8	20	20	208
ALFA ROMEO	12	12	12	12	—	—	15	12	10	—	—	85
PORSCHE	6	4	8	2	15	3	8	2	12	1	10	71
LOLA	4	6	6	4	—	8	10	6	—	4	—	48
CHEVRON	8	—	—	3	—	12	—	8	—	8	2	41
MIRAGE	—	—	—	—	—	10	—	10	—	—	12	32
MATRA	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—	—	20
CHEVROLET	—	3	10	—	—	—	—	—	—	—	1	14
DE TOMASO	—	—	—	—	8	4	—	—	—	—	—	12
TONDELLI	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	6
ABARTH	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	4



Il Gran Premio d'Europa a Brands Hatch ha ripagato il patrocinio John Player con la vittoria di Emerson Fittipaldi.

A sinistra, vediamo il gruppo di monoposto uscire al primo giro dalla curva Druids.

In basso, splendida corsa di Arturo Merzario, al suo debutto in Formula 1, che qui vediamo lottare con la BRM di Jack Oliver

LA CORSA

I « BIG » PRESENTI

RALLY DEL FRIULI E DELLE ALPI ORIENTALI

1-2 luglio

Il cavallo vincente

Quarta prova del campionato italiano rallies

Munari-Mannucci, Ballestrieri-Bernacchini, Barbasio-Sodano, Kallstrom-Haggbom (tutti con la Lancia HF 1600), Pinto-Macaluso, Paganeli-Russo, Smania-Oberti, Verini-Scabini, Tominz-Squaw (con gli spider Fiat 124), Janger-Hopf (VW 1300).

G.P. DI FRANCIA

2 luglio

Una vittoria AMONte

Sesta prova del campionato mondiale F. 1

Amon (Matra MS 120), Hulme (McLaren), Stewart (Tyrrell), Ickx (Ferrari 312 B2), Schenken (Surtees TS9), Marko (BRM), Cevert (Tyrrell), Fittipaldi E. (JPS), Peterson (March 721), Hailwood (Surtees TS9), de Adamich (Surtees TS9), Galli (Ferrari 312 B2), Hill (Brabham BT 37), Beltoise (BRM), Redman (McLaren).

TRENTO - MONTE BONDONE

2 luglio

L'incredulo FRISORI

Quinta prova del campionato europeo della montagna

Perrot (March 722), Pica (Porsche 911), Facetti (Abarth-Osella), Bonomelli (Porsche 911), Fischhaber (Porsche 911 S), Mander (Opel Kadett), Pianta (Opel Commodore).

MEMORIAL JOCHEN RINDT

9 luglio

HAILWOOD bassa pressione

Ottava prova del Campionato d'Europa di F. 2

E. Fittipaldi (Lotus '69), Hailwood (Surtees TS 10), De Adamich (Surtees TS 10), Reutemann (Brabham BT 38), Depailler (March 722), Jassaud (Brabham BT 38), Gethin (Chevron B 20), W. Fittipaldi (Brabham BT 38), Lauda (March 722), Quester (Surtees TS 10), Scheckter (McLaren M 21), V. Brambilla (March 712), E. Brambilla (March 712).

CORSA A ZELTWEG

9 luglio

Chi non pesca non vince

Gara di velocità in circuito valevole per l'Interserie

Kauhsen (Porsche 917-10), Kinnunen (Porsche 917-10), Ganley (BRM P 167), Pilette (McLaren M8F TC), Kraus (Porsche 917-10), Kelleners (McLaren M8F).

IL FATTO NUOVO

Pelganta dopo soli due rallies in Italia viene lasciato libero dalla Lancia, pertanto corre con una vettura privata. Verini prosegue nella sua ricerca del « navigatore ideale » e prova Scabini. I risultati gli daranno ragione.

CRONOSINTESI

Bloccato quasi subito Munari (partito al solito fortissimo) perché rimasto senza benzina, e fermi anche diversi equipaggi favoriti sin dalle prime battute come Trombotto, Kallstrom, Ballestrieri e Pinto, a Barbasio è toccato di portare al termine l'unica Lancia rimasta in gara, cosa che ha fatto abbastanza agevolmente, aggiudicandosi la corsa che già aveva vinto nel '71.

IL MOMENTO CHIAVE

Durante il trasferimento in Jugoslavia, in un tratto particolarmente selettivo, un cavallo imbizzarrito ha deciso praticamente tutto il rally compromettendo la corsa di quasi tutti gli equipaggi, e permettendo allo stesso tempo ai più fortunati che sono riusciti a passarla senza danni rilevanti di avvantaggiarsi nettamente sugli avversari.

LE CIFRE

LA CLASSIFICA: 1. Barbasio-Sodano (HF 1600) pen. 1096,8; 2. Verini-Scabini (Fiat 124 spider) 1274; 3. Tacchini-Mariani (HF 1600) 1565; 4. Cavallari-Rombolotti (HF 1600) 1729; 5. Svizzero-Fiabon (Opel Ascona) 1768; 6. Janger-Hopsy (Volkswagen 1500) 1908; 7. Aguzzoni-Minin (R 12 Gordini) 1993; 8. Tominz-Squaw (Fiat 124 spider) 2079; 9. Ceccato-Bertollo (Fiat 128 coupé) 2079; 10. Dall'Ava-Maiga (HF 1600) 2221; 11. Hors-X (Porsche 911) 2483; 12. Ormezzano-Enrico (Fiat 128 coupé) 2855; 13. Vacca-Marongiu (HF 1600) 2861; 14. Svizzero-Schweiger (BMW 2002 T1) 3289; 15. Vistarini-Raimondi (Citroen DS 21) 3456; 16. Bertolini-Chiarva (Gordini R 12) 3457; 17. Balestra-Manfrotto (HF 1600) 3463; 18. Mularo-Barbetti (Fiat 127) 3661; 19. Popo-Malabelle (Opel Manta) 3720; 20. Sella-Bottin (Fiat 124 spider) 3770; 21. Toffolo-Cigainero (Simca R) 4122; 22. Bernardi-Cumini (Mercedes 220 DI) 4408; 23. Brino-Cenni (HF 1600) 4464; 24. Gusso-Molin (Fiat 125 S) 4477; 25. Dus-Spinazza (Fiat 128) 4548; 26. Giacobbi-Cossio (Fiat 128) 4942; 27. Vit-Bulzacchi (Gordini R 8) 5162; 28. Sergas-Alfetta (Fiat 128 R) 5292; 29. Cobbia-Illicher (Simca R) 5751; 30. Bianchi-X (Fiat 128 coupé) 6205; 31. Baldini-Maggiore (Fiat 127) 6232.

Nanni Galli, appiedato dalla Tecno che ha fatto correre sulla sua unica F. 1 l'inglese Bell, ha debuttato alla guida della Ferrari 312 B2 rimasta libera per l'assenza di Regazzoni infortunato ad un polso. Molte le novità anche tecniche in quanto quasi tutte le vetture hanno registrato modifiche alla carrozzeria, prima di tutte la Matra.

E' stata la grandissima giornata di Amon che con la nuova Matra perfettamente a punto ha letteralmente dominato una corsa che solo la sua proverbiale sfortuna gli ha impedito di vincere favorendo il regolarissimo Stewart che ha avuto ragione anche di Hulme (partito fortissimo ma continuamente alle prese con cambi di gomme) e di Fittipaldi rinvenuto bene dopo un inizio in posizioni di rincalzo.

Fino al 19. giro la corsa è stata un monologo con Amon nettamente al comando seguito da Stewart a 6" e da Ickx a 30". Nel corso della diciannovesima tornata però il neozelandese vede sfumare ogni sua speranza di vittoria causa la foratura del pneumatico sinistro. La sua incredibile e spericolata rincorsa gli frutterà comunque un magnifico terzo posto ed un mare di applausi.

CLASSIFICA: 1. Jackie Stewart (Tyrrell-Ford) che compie i 38 giri 163,453 (nuovo primato); 2. E. Fittipaldi (Lotus-JPS 72) in 1.52'49"2; del percorso, pari a km 306,030, in 1.52'21"5, alla media di kmh 3. Amon (Matra-Simca MS 120) in 1.52'53"4; 4. Cevert (Tyrrell-Ford) in 1.53'10"8; 5. Peterson (March-STP 721 X) in 1.53'18"3; 6. Hailwood (Surtees-Ford TS9) in 1.53'57"6; 7. Hulme (McLaren-Yardley) in 1.54'09"6; 8. W. Fittipaldi (Brabham-Ford BT33) in 1.54'46"6; 9. Redman (McLaren-Yardley) in 1.55'17"0; 10. Hill (Brabham-Ford BT37) in 1.55'21"0; 11. Ickx (Ferrari 312 B2) a 1 giro; 12. Reutemann (Brabham-Ford BT37) a 1 giro; 13. Galli (Ferrari 312 B2) a 1 giro; 14. de Adamich (Surtees-Ford TS9) a 1 giro; 15. Beltoise (BRM-Marlboro) a 1 giro; 16. Stommelen (March-Eifelland) a 1 giro; 17. Schenken (Surtees-Ford TS9) a 2 giri; 18. Walker (Lotus-JPS 72) a 2 giri; 19. Beuttler (March-Ford) a 5 giri; 20. Depailler (Tyrrell-Ford) a 5 giri.
Giro più veloce: il 32. di Chris Amon in 2'53"9 alla media di 162,751 kmh (nuovo primato).

Al Bondone hanno debuttato le vetture della formula libera. A parte la presenza di Perrot, una corsa di tutto rilievo la stava compiendo anche « Shangry-la » con la F. 3 di Bignami messagli a disposizione dalla Scuderia Italia, in gara comunque è finito contro alla roccia.

Le impossibili condizioni ambientali hanno favorito in buona parte l'exploit di Frisori che con la sua Porsche ha ottenuto l'assoluto precedendo piloti certamente in possesso di mezzi molto superiori. La salita di Frisori è stata comunque eccezionale perché ha preceduto nettamente anche tutti quelli con vetture del suo stesso tipo come Fischhaber e Bonomelli.

Favorito d'obbligo dopo quattro successi consecutivi, lo svizzero Perrot che si era allenato a lungo per questa corsa, è incappato nei primissimi chilometri in un testacoda in piena velocità che gli ha fatto perdere diversi secondi facendolo terminare all'arrivo alle spalle dell'incredulo Frisori.

LA CLASSIFICA: 1. Silvano Frisori (Porsche 911 STR) 14'06"25, media kmh 73,591; 2. Xavier Perrot (March 722) 14'19"58; 3. Toni Fischhaber (Porsche 911 S) 14'21"69; 4. Giorgio Pianta (Opel Commodore) 14'26"24; 5. Pino Pica (Porsche 911) 14'26"62; 6. Bonomelli Ennio 14'37"63; 7. Wolfgang Wasum (Opel Commodore) 14'39"70; 8. Sepp Greger (Porsche 911 S) 14'40"25; 9. Georg Weber (ABT-NSU) 14'43"18; 10. Giovanni Borri (Porsche 911 S) 14'47"60.

Tutte le vetture presenti fanno uso di alettoni incredibilmente arretrati e la Surtees in particolare ne sperimenta un nuovo tipo sdoppiato. La Firestone presenta un nuovo tipo di pneumatico con miscela B 33 allo stesso tempo la Goodyear prova due tipi diversi di gomme con la medesima miscela ma con disegno molto differente.

Emerson Fittipaldi, miglior tempo in prova, non si è fatto scappare nemmeno questa occasione e si è aggiudicato senza apparente difficoltà anche questa gara. L'unico in grado di contrastarne il passo è stato Hailwood che per metà gara l'ha tallonato minacciando un finale al fulmicotone che in effetti non s'è verificato.

Poco dopo la metà gara alla Surtees di Hailwood che seguiva dappresso la Lotus di Fittipaldi s'è abbassata pericolosamente la pressione tanto da obbligare il pilota ad un rallentamento forzato per non rischiare di compromettere una gara che gli avrebbe permesso comunque di mantenere il primato in vetta alla classifica dell'uropeo.

LA CLASSIFICA: 1. Emerson Fittipaldi (Lotus 69), in 59'23"51, media 203,007 kmh; 2. Hailwood (Surtees TS 10), in 59'39"52; 3. Reutemann (Brabham BT 38), in 1.00'10"03; 4. Morgan (Brabham BT 38), 1.00'10"59; 5. Depailler (March 722), 1.00'11"37; 6. Wolleck (Brabham BT 38), 1.00'29"57; 7. Ruesch (Surtees TS 10), 1.00'39"40; 8. Watson (Leda-Tui), 1.00'44"34; Vittorio Brambilla (March 712), a 1 giro; 10. Dohlem (March 722), a 1 giro; 11. Scheckter (McLaren M 21), a 1 giro; 12. Purley (March 722), a 2 giri; 13. Kazato (March 722), a 2 giri; 14. Moser (Brabham BT 38), a 3 giri; 15. Scott (Brabham BT 38), a 4 giri; 16. Jaussaud (Brabham BT 38), a 6 giri.
Giro più veloce: Emerson Fittipaldi in 1'43"48, media 205,630 kmh.

Finalmente hanno fatto la loro apparizione le tanto attese Porsche 917-10 con compressore, affidate a Kauhsen e Kinnunen eroganti circa 860 CV. Anche Pilette comunque montava sulla sua McLaren col nuovo telaio M8F un motore Chevrolet con compressore.

Dominata praticamente per intero da Kinnunen, la corsa si è risolta a favore di Ganley con la BRM vecchia di tre anni per l'arresto forzato nel finale del finlandese. Secondo è finito così Kauhsen che nel finale è rinvenuto molto forte nonostante una fermata ai box a metà gara.

Allorché tutto faceva prevedere l'arrivo indisturbato e trionfale di Kinnunen, mancavano solo sei giri al termine, un malaugurato imprevisto ha rimesso tutto in discussione. La Porsche del capofila si è infatti fermata definitivamente ai box col motore che non riusciva a « pescare » il carburante, guaio in precedenza lamentato anche dalla Porsche di Kraus.

LA CLASSIFICA: 1. Ganley (BRM P167) 50'19"80, media kmh 206,82; 2. Kauhsen (Porsche 917-10) 59'38"57; 3. Kelleners (McLaren M8F) 33 giri; 4. H. Muller (Ferrari 512M) 31 giri; 5. H. Muller-Pesch (KMW) 31 giri; 6. Hild (KMW) 31 giri; 7. Link (KMW) 29 giri; 8. Cussons (McLaren) 28 giri; 9. Kinnunen (Porsche 917-10) 27 giri; 10. Dursch (Lola) 25 giri; 11. Kraus (Porsche 917-10) 14 giri; 12. Denys (Lola) 9 giri; 13. Pilette (McLaren M8F) 9 giri; 14. Wledmer (McLaren B8F) 1 giro; 15. Hepworth (BRM P154) 1 giro.
Giro più veloce: Kinnunen 1'39"283, media kmh 214,09.

Taccuino «minore»

2 luglio - XIII RALLY DI ULTAVA - 12. prova del Campionato Internazionale Rallies Piloti.

1. Hubacek-Vojtech Pieger (Alpine Renault); 2. Srnsky-Syrovatko (Skoda 110 R coupé); 3. Halada-Kozak (BMW 2002 TI); 4. Boerjesson-Sterner (Opel Ascona); 5. Horsak-Motal (Skoda 120 S).

9 luglio - CESANA-SESTRIERE - Gara di velocità in salita valida per il Campionato Europeo della Montagna

1. Mauro Nesti (Chevron) 5'01"3 media 124,262 kmh; 2. Perrot (March F. 2) 5'01"9; 3. Bayard (Surtees F. 1) 5'05"1; 4. Pianta (Lola T212) 5'07"3; 5. Taramazzo (Abarth Osella) 5'15"6; 6. Braillard (Pygmée F. 2) 5'28"6.

16 luglio - RALLY DI POLONIA - Prova valida per il Campionato Europeo Conduttori Rallies

1. Pinto-Macaluso (Fiat 124 Spider); 2. Rohrl-Berger (Ford Capri 2600); 3. Brundza-Brun (Moskvich); 4. Ferjancz-Zsembery (R. 12 Gordini); 5. Hommel-Bork (Wartburg).

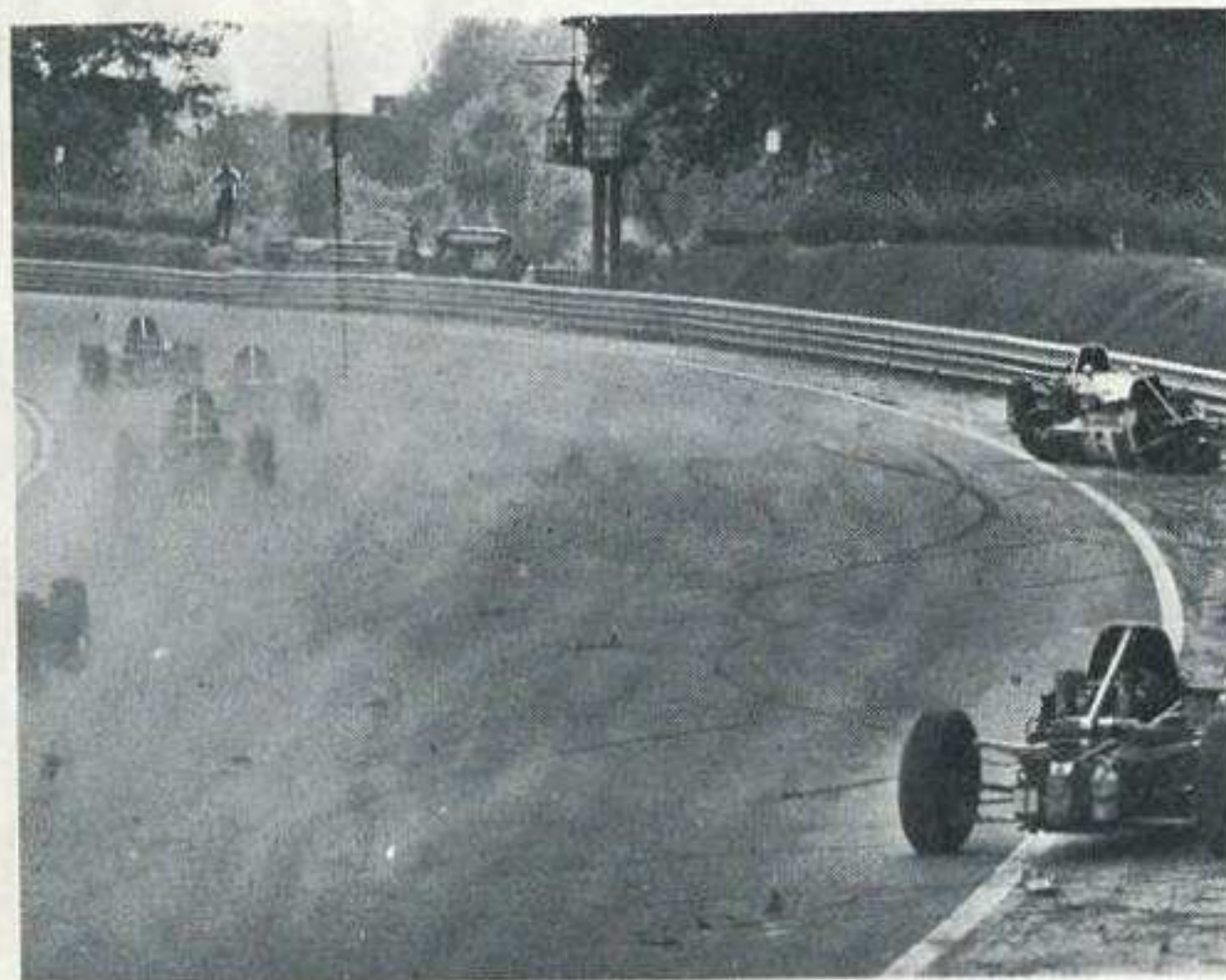
23 luglio - COPPA BENAGLIA - 5. prova del Campionato Italiano F. Corsa 3

1. Bruno Pescia (Lotus Delta) in 26'10"5, media 172,538 kmh; 2. Pesenti Rossi (Brabham Nova) 26'10"8; 3. Pica (Brabham Nova) 26'22"6; 4. Spreafico (GRD Alfa) 26'30"8; 5. Lombardi (Lotus Nova) 26'31"1; 6. «Gero» (Brabham Alfa) 26'31"7.

23 luglio - GARA DI F. FORD - Valida come 8. prova del Campionato Chevron '72

1. Lorenzo Sassi (Lotus Delta) in 19'20"6, media 155,650 kmh; 2. Mantova (BWA) 19'30"2; 3. Vairani (Matta) 19'30"4; 4. Bossoni (Tecno) 19'35"2; 5. Gallini (Tecno) 19'42"4; 6. Cafarella (Quasar) 19'59"8.

23 luglio - COPPA A.C. BOLOGNA - Gara valida per il Trofeo Italiano di F. Italia



Nel corso delle prove, un pauroso incidente alle F. Italia nel curvone del «tamburello» ha coinvolto Trojer e Ghinzani

1. Aldo Gunnella 19'22"9, media 155,187 kmh; 2. Ghinzani 19'32"9; 3. Angelini 19'33"2; 4. Martini 19'33"5; 5. Corolli 19'38"5; 6. Nencini 19'46"3.

29 luglio - 500 MIGLIA DI POCONO - Gara valida per il Campionato USAC

1. Joe Leonard (Parnelli-Offy) in 3.13'49"3, media kmh 249,095; 2. Rutherford (Eagle-Offy) a 1 giro; 3. Al Unser (Parnelli-Offy) a 2 giri; 4. Vucovich (Eagle-Offy) a 2 giri; 5. Posey (Eagle-Offy) a 2 giri.

30 luglio - CORSA A THRUXTON - Gara di velocità per vetture di F. 3

1. Williamson (GRD) 26'43"6, media 170,260 kmh; 2. Walker (Ensign) 26'43"8; 3. Leclère (Alpine) 26'53"; 4. Serpaggi (Alpine) 26'53"8; 5. von Opel (Ensign) 26'57"2.

CORSA A ROAD ATLANTA

9 luglio

FOLLMER «a palla»

Seconda prova del campionato CAN-AM

Peter Revson (McLaren), George Follmer (Porsche Audi), François Cevert (McLaren), Gregg Young (McLaren), Milt Minter (Porsche 917-10), Denis Hulme (McLaren).

La seconda tappa del challenge CAN-AM ha visto, finalmente, le figure di secondo piano, gli «undergraduated» come li chiamano gli americani, farsi valere ed occupare le piazze d'onore della classifica, in ciò magari facilitati dalla graduale scomparsa dei favoriti.

G.P. D'EUROPA E GRAN BRETAGNA F. 1

15 luglio

Il punto di MERZARIO

Settima prova del Campionato mondiale Piloti F. 1

Jackie Stewart (Tyrrell), Emerson Fittipaldi (Lotus-JPS), Jacky Ickx (Ferrari 312 B2), François Cevert (Tyrrell), Chris Amon (Matra), Graham Hill (Brabham BT37), J.P. Beltoise (BRM-Marlboro), Mike Hailwood (Surtees TS9), Denis Hulme (McLaren-Yardley), Peter Revson (McLaren-Yardley), Arturo Merzario (Ferrari 312 B2), Peter Gethin (BRM-Marlboro) Andrea De Adamich (Surtees TS9).

Tre sono i fatti nuovi registrati in questa gara: la prima comparsa della nuova Politoys di Frank Williams, quella della nuova Connew, ma per noi molto più importante il debutto di Arturo Merzario in F. 1 con una delle due Ferrari in gara. Debutto senz'altro felice visto il 6. posto finale del comasco.

INTERSERIE A HOCKENHEIM

16 luglio

Gli uomini KAPPA

Quarta prova del Campionato Interserie

Leo Kinnunen (Porsche 917-10 c.), Willi Kauhsen (Porsche 917-10 c.), Helmut Kelleners (McLaren M8F), Howden Ganley (BRM-Alcan), Herbert Muller (Ferrari 512 M), Teddy Pilette (McLaren M8F c).

In una corsa assai povera di concorrenti e di vetture, fa spicco la doppia affermazione della Porsche sul terreno di casa e la discreta prestazione della MOMO di Manfredini che ha lungamente lottato per una posizione di preminenza fra le vetture che formavano il secondo gruppo.

6 ORE DI WATKINS GLEN

22 luglio

Sfida in famiglia

Ultima prova del campionato mondiale Marche

Ickx-Andretti (Ferrari), Peterson-Schenken (Ferrari), Redman-Merzario (Ferrari), Bell-Pace (Gulf-Mirage), Larrousse-Wisell (Lola), Van Lennep-Adamowicz (Gulf-Mirage), Jost-Casoni (Porsche 908-3), Posey-Hobbs (Ferrari-Daytona).

Per la prima volta Ferrari aveva dato «via libera» ai suoi piloti e ciò ha permesso agli spettatori di vivere una giornata entusiasmante di sport con un super Andretti ed un Ickx scatenati e fermamente decisi a non lasciare la vittoria ai loro compagni Schenken e Peterson.

24 ORE DI SPA

22-23 luglio

22 ore su 24

Quinta prova dell'europeo turismo

Mass-Stuck (Ford-Capri), Glemser-Soler Roig (Ford Capri), Peltier-Fitzpatrick (BMW 2800 CS), Birrell-Bourgoignie (Ford Capri), Ballot Lena-Ligniez (Alfa GTV), Ragnotti-Andret (Alfa GTV), Paco-Pooky (Alfa GTAJ), Facetti-Truci (Alfa GTAJ)

La Ford piazzando ai primi tre posti della classifica generale le Capri di Mass-Stuck, Birrell-Bourgoignie e Glemser-Soler-Roig, ha ottenuto un risultato che non era mai stato registrato nella storia della 24 Ore, e l'Alfa Romeo per la terza volta ha conquistato la Coppa del Re.

G.P. SHELL FORMULA 2

24 luglio

La coppa del nonno

Nona prova del campionato europeo piloti F. 2

John Surtees (Surtees TS10), Peter Gethin (Chevron B20), Graham Hill (Brabham BT38), Mike Hailwood (Surtees TS10), Carlos Reutemann (Brabham BT38), Niky Lauda (March 722), Andrea de Adamich (Surtees TS10), J.P. Jabouille (March 722), Tino Brambilla (March 712).

John Surtees, il «vecchio», vincendo a Imola ha fatto registrare il fatto nuovo della sua prima vittoria anche come costruttore, acciuffando quel successo che Mike Hailwood aveva più volte sfiorato senza mai raggiungere.

George Follmer è partito « a palla » e per venti giri ha condotto la muta seguito come un'ombra da Cevert che per la prima volta si cimentava in questo tipo di competizioni e da Hulme. Spariti i suoi due più pericolosi competitori, per il pilota della vettura di Penske è stato un gioco doppiare gli altri avversari.

Essendo Revson e Hulme gli unici che potevano inquietare Follmer, la corsa ha avuto la sua svolta decisiva quando prima l'uno (esplosione del motore) e poi l'altro (uscita di strada ad oltre 190 kmh con vettura distrutta), sono scomparsi dalla lotta.



LA CLASSIFICA - 1. George Follmer (Porsche L.M. Audi), 75 giri pari a km 303,912, alla media di 183,247 kmh; 2. Gregg Young (McLaren M8F), a un giro; 3. Milt Minter (Porsche 917-10), a un giro; 4. Charlie Kemp (Lola T222 Chevrolet), a due giri; 5. Peter Gregg (Porsche Turbo Spider), a tre giri; 6. Lothar Motschenbacher (McLaren M8D), a quattro giri.

George Follmer ha sostituito degnamente Mark Donohue alla guida della efficientissima Porsche LM turbocompressore preparata da Penske

Partono in prima fila Stewart (con la nuova Tyrrell 005) e Ickx con alle spalle il terzo grande Emerson Fittipaldi. Il belga, magnificamente assecondato dalla sua vettura assume il comando e lo mantiene fino al 49. giro, per cederlo poi a Fittipaldi che non lo abbandonerà più sino alla fine. Stewart si accontenta della seconda posizione, mentre dalle retrovie l'ascesa di Merzario lo porta al sesto posto.

49. giro: Jacky Ickx che sino a quel momento aveva dominato avversari e pista, guadagnando terreno ogni qual volta se ne presentava la necessità, si ferma ai box con la pressione dell'olio a zero. Un guasto banale, ma che condiziona tutta la gara sino allora dominata dalla Ferrari. Si è dissaldato il radiatore sinistro dell'olio, e addio vittoria.



LA CLASSIFICA: 1. Emerson Fittipaldi (Lotus-JPS), che compie i 76 giri in 1.47'50"2, alla media di 180,340 kmh; 2. Stewart (Tyrrell-Ford) a 4"3; 3. Revson (McLaren-Yardley) a 1'12"5; 4. Amon (Matra-Simca) a 1 giro; 5. Hulme (McLaren-Yardley) a 1 giro; 6. Merzario (Ferrari 312 B2) a 1 giro; 7. Peterson (March-STP) a due giri; 8. Reutemann (Brabham) a tre giri; 9. Lauda (March-STP) a tre giri; 10. Stommelen (Elfeland) a tre giri; 11. Beltoise (BRM-Marlboro) a cinque giri; 12. Wilson Fittipaldi (Brabham) a sette giri; 13. Beuttler (March) a sette giri.

Dopo Cevert, anche Stewart ha avuto una «avventura» con la Tyrrell 005, alla curva Druids nelle prove del G.P. d'Europa a Brands Hatch

Due manches senza una storia particolare in quanto il dominio delle due Porsche 917-10 con compressore, di Kinnunen e di Kauhsen è stato presto evidente. L'unica emozione per la folla è venuta dalla lotta che si è sviluppata fra Kauhsen e Kelleners per la seconda posizione.

In una giornata di scarsa vena di Ganley e della sua BRM, l'unico serio competitor per i due rappresentanti della Porsche poteva essere Teddy Pilette con la sua McLaren con compressore. Ma è durato soltanto tre giri, seppure in scia a Kinnunen, la speranza del piccolo belga: un pistone lo ha tradito e le emozioni sono finite.



LE CLASSIFICHE - Prima manche: 1. Kinnunen (Porsche 917-10 con compressore) 51'28"8, media kmh 197,8; 2. Kauhsen (Porsche 917-10 con compressore) 52'57"9; 3. Kelleners (McLaren L8F) 24 giri; 4. Muller (Ferrari 512 M) 24 giri; 5. Muller Perschl (Porsche KMW) 23 giri; 6. Heiler (Lola T290) 23 giri.

Giro più veloce: Kinnunen 2'00"5, media kmh 202,981.

Seconda manche: 1. Kinnunen 52'37"3, media kmh 193,5; 2. Kauhsen 52'58"4; 3. Kelleners 53'37"8; 4. Muller 24 giri; 5. Heiler 23 giri; 6. Muller Perschl 23 giri.

Classifica finale: 1. Kinnunen p. 2; 2. Kauhsen 4; 3. Kelleners 6; 4. Muller 8; 5. Muller Perschl 10; 6. Dursch 12; 7. Phuri (Porsche) 14; 8. Cussoms (Lola Aston Martin) 19; 9. Link 19; 10. Richardson 19.

Ad Hockenheim, Kinnunen se n'è andato facilmente, mentre dietro a lui si davano battaglia gli altri due «K», Kauhsen e Kelleners

Scattato in testa, Peterson ben assecondato dal suo compagno Schenken mantiene il comando fino alla quinta ora di corsa e soltanto allo scadere di questa cede la prima posizione ad un Andretti veramente con un « piedone » grande così. Non ha potuto partecipare al trionfo finale Merzario avendo Redman rotto il motore quando erano in seconda posizione.

Ore 17,25: Andretti che aveva sopravanzato Peterson, entra ai box per l'ultimo rifornimento e lo svedese ne approfitta per riprendere il comando. Si scatena allora Ickx che, quando mancano poco più di sei minuti al termine, passa in tromba il compagno-avversario e giunge al traguardo con sette secondi di vantaggio.



LA CLASSIFICA: 1. Jacky Ickx-Mario Andretti (Ferrari 312 P) giri 195 alla media di kmh 174; 2. Peterson-Schenken (Ferrari 312 P) giri 195; 3. Bell-Pace (Gulf Mirage) 181; 4. Dean-Brown (Porsche 908) 171; 5. Jost-Casoni (Porsche 908-3) 166; 6. Jarier-Young (Ferrari GTB) 156; 7. Keyser-Beasley (Porsche 911 S) 155; 8. Helmick-O'Stean (Porsche 911 S) 153; 9. Chierson-Barber (Chevron) 144; 10. Kepler-Orr (Corvette) 135; 11. Reynolds-De Lorenzo (Ferrari GTB) 135; 12. Aechle-Laughlin (Corvette) giri 134; 13. Van Lennep-Adamowicz (Gulf Mirage) 131; 14. Redman-Merzario (Ferrari 312 P) 126.

Giro più veloce: il 188. di Ickx alla media di kmh 182,026.

Per l'ultima occasione mondiale dell'anno, la Ferrari ha allentato le briglie ai suoi piloti: al Glen di nuovo primi Andretti ed Ickx

Le Ford Capri hanno subito assunto il comando della competizione e non lo hanno abbandonato neppure per un momento nel corso delle 24 ore, sia pure alternando nella prima posizione le sue tre coppie ufficiali. Comunque i veri dominatori sono stati Mass e Stuck che hanno guidato la classifica per ventidue delle 24 ore.

Il momento chiave si è presentato molto presto, ovvero allo scadere della prima ora quando è cominciata a cadere la pioggia: le BMW che sino a quel momento erano le uniche a tenere il passo delle Capri, handicappate dal maggior peso, si sono trovate in difficoltà ed hanno dovuto lasciare via libera alle avversarie.



CLASSIFICA GENERALE: 1. Mass-Stuck (Ford Capri RS) giri 318, km 4.498,436, media kmh 187,431; 2. Birrell-Bourgoighie (Ford Capri RS) 313; 3. Glemser-Soler Roig (Ford Capri RS) 313; 4. Peltier-Ethuin-Fitzpatrick (BMW 2800 CS) 304; 5. Gaye-Brailard (BMW 2800 CS) 293; 6. Ballot Lena-Lagniez (Alfa Romeo GTV) 283; 7. Hanson-Walton (BMW 2800 CS) 287; 8. «Pedro»-Koob (BMW 3000) 286; 9. Hessel-Gleich (Alfa Romeo GTV) 286; 10. Ragnotti-Andruet (Alfa Romeo GTV) 286; 11. Franck-Fritzinger (Ford Capri RS) 280; 12. Bertinchamps-Berge (Alfa Romeo GTV) 280; 13. De St. Hubert-Simonis (BMW 2800 CS) 279; 14. Imbert-Serpaggi (Alfa Romeo GTV) 279; 15. «Christine»-Sola (Alfa Romeo GTV) 276; 16. Hinse-Mayer (Alfa Romeo 2000) 275; 17. Estalpaert-Dubos (Alfa Romeo GTV) 273; 18. Wauters-Coemans (Opel Commodore) 273; 19. Lierneux-Dezy (Alfa Romeo GTV) 272; 20. Miroux-Janssens (Datsun 2000) 272.

Giro più veloce: Peltier-Ethuin-Fitzpatrick (BMW 2800 CS) in 4'07"5 media 205,030.

Brivido alla «Eau rouge», subito dopo il via della appassionante 24 ore Turismo: la Mazda di Vetsch semina il panico e se ne va

Due manches talmente ricche di colpi di scena difficili da riassumere in poche righe. Nella prima è Hailwood che assume il comando con Reutemann alle spalle seguito da Gethin che con una fantastica rimonta brucia tutti sul traguardo. Nella seconda scompaiono ad uno ad uno i tre maggiori protagonisti e Bob Wolleck riporta una vittoria quasi inaspettata.

Doppiamente sfortunato Hailwood che prima rompe il tubo di scarico e dopo la cinghietta della pompa della benzina. Fortunatamente patron Surtees (che voleva ritirarsi per avere rotto il cambio) continua e pur con una marcia in meno guadagna i «tempi» e la coppa della vittoria. Deluso Hill, che sul podio è come perso. Terzo era Lauda ma «Baffo» non ha voluto riconsegnare la coppa assegnatagli erroneamente.



CLASSIFICA FINALE: 1. John Surtees (Surtees TS 10) 1.28'08"2, media 191,291 kmh; 2. Wolleck (Brabham BT38) 1.28'16"0; 3. Lauda (March 722) 1.28'32"2; 4. de Adamich (Surtees TS 10) 1.28'38"6; 5. Graham Hill (Brabham BT38) 1.29'26"0; 6. Scheckter (McLaren) a 1 giro; 7. Jausaud (Brabham BT38) a 3 giri; 8. Watson (Tui) a 4 giri.

Giro più veloce: il 26. di Gethin, in 1'31"9, media 196,570 kmh (1. manche).

Sul podio, Surtees, Wolleck e Graham Hill. Il simpatico «baffo» era stato in un primo tempo classificato terzo, al posto di Lauda

Taccuino «minore»

6 agosto - TROFEO SANTAMONICA - Gara nazionale di velocità per vetture Sport e biposto gr. 7

1. Arturo Merzario (Abarth Osella) 48 giri in 1.05'43"; 2. Casoni (Lola Abarth) 1.07'08"4; 3. Serblin (Chevron B 19) a 3 giri; 4. Tondelli (Chevron 1600) a 3 giri; 5. Anastasio (Chevron 2000) a 4 giri.

6 agosto - COPPA BENAGLIA - Gara per vetture di Formula Corsa 3

1. Vittorio Brambilla (Brabham BT 35) 25'14"4, media kmh 142,605; 2. Pica (Brabham BT 35) 25'21"7; 3. Pesenti Rossi (Brabham BT 35) 25'22"2; 4. Bignami (Brabham BT 35) 25'44"8; 5. Pescia (Lotus Delta) 25'45"6; 6. Spreafico (GRD Alfa) 26'05"8.

6 agosto - COPPA A.C. BOLOGNA - Gara per vetture di Formula Italia

1. Giancarlo Martini in 23'00"3, media 130,390 kmh; 2. Ruggeri 23'06"4; 3. Francia 23'06"7; 4. Gunnella 23'08"9; 5. Grimaldi 23'13"2; 6. Caneva 23'24"9.

6 agosto - FRIBURGO-SCHAUINSLAND - Gara di velocità in salita valida per il Campionato Europeo della Montagna

1. Perrot (March F. 2) 10'12"39, media kmh 131,568; 2. Jost (Porsche) 10'27"; 3. Joliat (March F. 2) 10'29" e 72; 4. Salomon (GRD) 10'35"40; 5. Weber (Porsche) 10'37"91; 6. Keller (Sauber) 10'55"50.

13-19 agosto - RALLY OLIMPIA MONACO - Prova valida per il Campionato Europeo Conduttori Rallies

1. Nicolas-Todt (Alpine Renault); 2. Kullang-Karlsson (Opel Ascona 19SR); 3. Ragnotti-Rouget (Opel Ascona 19SR); 4. Hainbach-Biebinge (BMW 2002 Ti); 5. Behret-Pitz (Porsche 911S).

20 agosto - TROFEO SACRAMORA - Gara di velocità per vetture F. Corsa 3

1. Vittorio Brambilla (Brabham BT 35) 25'28", media di kmh 141,345; 2. Brambilla Ernesto (Brabham BT 35) 25'32"; 3. Pesenti Rossi (Brabham BT 35) 25'32"4; 4. Bignami (Brabham BT 35) 25'59"7; 5. Colombo (Brabham BT 38) 26'00"1; 6. Giorgio (Brabham BT 38) 26'00"6.

20 agosto - COPPA LLOYD ADRIATICO - Gara di velocità valida per il Trofeo Nazionale di F. Italia

1. Giorgio Francia in 23'00"8 alla media di kmh 130,336; 2. Martini 23'03"6; 3. Buratti 23'13"5; 4. Ghinzani 23'18"6; 5. Gunnella 23'19"2; 6. Corolli 23'19"5.

20 agosto - ST. URSANNE-RANGIERS - Gara di velocità in salita valida per il Campionato Europeo della Montagna

1. Xavier Perrot (March 722) in 4'08"73; 2. Bayard (Surtees) 4'15"75; 3. Salomon (GRD 272) 4'18"86; 4. Keller (Sauber C2) 4'25"53; 5. Haengaetner (March) 4'28"77; 6. Fernandez (Porsche 908/3) 4'34"41.

20 agosto - S. GIUSTINO-BOCCA TRABARIA - Gara nazionale di velocità in salita

1. « Amphicar » (Chevron) 7'27"79 alla media di kmh 95,664; 2. Varese (Lola 1300) 7'44"86; 3. Laureati (Chevron) 7'52"17; 4. Bigliuzzi (A.R. GTA) 7'52"69; 5. Moreschi (AMS 2000) 7'52"85; 6. Nardini (Porsche 911) 7'57"69.

27 agosto - 3. TROFEO D'ESTATE - Gara di velocità per vetture F. Corsa 3

1. Alessandro Pesenti Rossi (Brabham) 27'37", alla media di kmh 121,231; 2. V. Brambilla (Brabham) 27'38"6; 3. E. Brambilla (Brabham) 27'44"1; 4. Pica (Brabham) 27'49"9; 5. Lombardi (Lotus) 28'03"7; 6. Bignami (Brabham) 28'19"6.

26-27 agosto - I COPPA VAL FORMAZZA - Rally nazionale

1. Giacomo Pelganta (Lancia HF 1300) penalità 61; 2. Pittoni (Alpine 1600) 100; 3. Bacchelli (Porsche 911) 128; 4. De Angelis (Lancia HF 1600) 128; 5. Ardizzoia (Lancia HF 1600) 136; 6. Biasuzzi (Lancia HF 1600) 137; 7. Marzatico (Porsche 911) 138; 8. Billia (Lancia HF 1600) 140; 9. De Ge (Alpine 1600) 163; 10. Haupt (Lancia HF 1600) 165.

GRAN PREMIO DI GERMANIA F. 1

30 luglio

La rabbia di STEWART

Ottava prova del Campionato mondiale piloti F. 1

Emerson Fittipaldi (Lotus-JPC), Jackie Stewart (Tyrrell 005), Jacky Ickx (Ferrari 312 B2), Clay Regazzoni (Ferrari 312 B2), Denis Hulme (McLaren M19), Henri Pescarolo (March 721), Chris Amon (Matra 120C), Mike Hailwood (Surtees TS 9), Ronnie Peterson (March 721 X), François Cevert (Tyrrell).

Quasi due anni dopo le loro ultime affermazioni, le Ferrari riprendono a dominare in coppia nell'arengo mondiale di F.1. Le promesse di Brands Hatch sono state mantenute e Jacky Ickx (seguito da Regazzoni) umilia gli avversari che soltanto per un ridicolo guasto lo avevano battuto. Intanto la FIAT decretava il semi-ritiro dalle corse.

CORSA A MANTORP PARK

6 agosto

Vince e si scusa

Decima prova del campionato europeo F. 2

Peter Gethin (Chevron B20), Mike Hailwood (Surtees T10), Ronnie Peterson (March 722), Carlos Reutemann (Brabham BT38), Tim Schenken (Brabham BT38), J.P. Jabouille (March 722), Patrick Depailler (March 722), J.P. Jaussaud (Brabham BT38).

Mike Hailwood finalmente ce l'ha fatta e anche se con un po' di fortuna è uscito vincitore nella gara svedese, prendendo per i capelli quella vittoria che continuava a sfuggirgli e tante volte soltanto per un soffio.

CORSA AL NORISRING

6 agosto

LEO felix

Quinta prova del campionato Interserie

Leo Kinnunen (Porsche 917-10 comp), Willi Kauhsen (Porsche 917-10 comp), Helmut Kelleners (McLaren M8F), Teddy Pilette (McLaren M8F), Chris Craft (Porsche 917), Howden Ganley (BRM P167), Herbert Muller (Ferrari 512M).

70.000 persone hanno assistito ad una gara divertente, ma povera di concorrenti in quanto gli organizzatori, memori del mortale incidente a Pedro Rodriguez lo scorso anno, non hanno fatto correre le vetture più lente fissando un minimo di qualificazione veramente irrisorio.

G.P. D'AUSTRIA

13 agosto

La «pompa» (FIAT)?

Nona prova del campionato mondiale piloti F. 1

Emerson Fittipaldi (Lotus-JPS), Jackie Stewart (Tyrrell 005), Jacky Ickx (Ferrari 312 B2), Denis Hulme (McLaren), Graham Hill (Brabham BT37), Clay Regazzoni (Ferrari 312 B2), Chris Amon (Matra 120C), Carlos Reutemann (Brabham BT37), Tim Schenken (Surtees TS9b), Ronnie Peterson (March).

Questa volta si tratta di un fatto eminentemente tecnico: tutte le vetture di F.1 a cominciare dalla Lotus per terminare con le altre, hanno arretrato gli alettoni e ciò per meglio affrontare un circuito veloce come quello dell'Osterreichring.

XI COPPA CITTA' DI ENNA

15 agosto

CANCELLato Quester

Sesta prova del campionato europeo marche 2 l.

Arturo Merzario (Abarth-Osella), Vic Elford (Lola T290), Dieter Quester (Chevron-BMW), Guy Edwards (Lola T290), Toine Hezemans (Abarth-Osella), Jody Scheckter (Chevron B21), Jose Juncadella (Chevron B21), Jorge De Bagration (Lola T290), J.L. Lafosse (Lola T290).

La vittoria di Merzario a Enna ha praticamente portato l'Abarth-Osella alla portata delle sue rivali Lola e Chevron che ora la precedono nella classifica del campionato rispettivamente di 5 e di 4 punti. Un altro passo e finalmente una macchina italiana potrà siglare con la sua firma questo campionato (mondiale) di serie B.

G.P. DEL MEDITERRANEO

20 agosto

Il sasso in «bocca»

Undicesima prova del campionato europeo piloti F. 2

Mike Hailwood (Surtees TS10), Carlos Pace (Surtees TS10), Carlos Reutemann (Brabham BT38), Henri Pescarolo (Brabham BT38), J.P. Jabouille (Elf 2), Patrick Depailler (March 722), J.P. Jaussaud (Brabham BT38).

Per la prima volta in questo campionato, pochissime sono le vetture che si presentano alle verifiche: 18 sui 20 posti a disposizione, nei confronti di altre gare ove i presenti alle prove di qualificazione erano almeno il doppio. Calendario balordo, lunghe distanze e il caldo opprimente anno creato questa situazione.

Corsa di testa di Ickx che giro per giro aumentava il proprio vantaggio sugli inseguitori, prima Peterson, poi Fittipaldi e quindi Regazzoni, per terminare indisturbato con quasi 50" di vantaggio sul compagno di squadra, mentre Fittipaldi spariva dalla lotta per un guasto meccanico alla sua Lotus.

Tranquillità assoluta per Ickx, lotta accanita invece alle sue spalle, culminata nella collisione fra Stewart e Regazzoni proprio all'ultimo giro poche centinaia di metri prima dell'arrivo. Stewart restava sul prato, Regazzoni si aggiudicava il secondo posto e Peterson poteva classificarsi terzo. Comunque, sembra che Regazzoni debba finire nuovamente davanti al Tribunale della CSI.



CLASSIFICA: 1. Jacky Ickx (Ferrari 312 B2) che compie i 14 giri del percorso, pari a km 319,960 in 1.42'12"3, alla media di kmh 187,7; 2. Regazzoni (Ferrari 312 B2) in 1.43'00"6; 3. Peterson (March 721 X) in 1.43'19"2; 4. Ganley (BRM P 160) in 1.44'32"5; 5. Redman (McLaren M 19) in 1.44'48"8; 6. Hill (Brabham BT 37) in 1.45'11"9; 7. W. Fittipaldi (Brabham BT 37) 1.45'12"4; 8. Beuttler (March 721) 1.47'23"3; 9. Beltoise (BRM P 180) 1.47'32"5; 10. Cevert (Tyrrell) 1.47'56"2; 11. Stewart (Tyrrell) a 1 giro; 12. Merzario (Ferrari 312 B2) a 1 giro; 13. de Adamich (Surtees TS 9 B) a 1 giro; 14. Schenken (Surtees TS 9) a 1 giro; 15. Amon (Matra 120 C) a 1 giro.
Giro più veloce: Jacky Ickx in 7"13'6 media 189,600 kmh.

Regazzoni e Stewart a «contatto». L'incidente fra i due all'ultimo giro del Gran Premio di Germania è ben lungi dall'essere superato, dopo le iniziative di Stewart che sembrano non limitarsi alla GPDA

Un giro e mezzo è durato il dominio di Depailler nella prima manche; poi Ghetin ha forzato, è passato in testa e nessuno lo ha più disturbato. Stessa musica nella seconda manche, poi Hailwood passa e vince per un infortunio del leader, con Jabouille e Jausaud che occupano i posti d'onore.

19. giro della seconda manche: Ghetin che guida indisturbato vola fuori strada per il cedimento di qualcosa nella sua vettura. Hailwood vince e dopo gira per i box come a chiedere umilmente scusa della fortuna che lo ha assistito.



CLASSIFICA FINALE: 1. Mike Hailwood (Surtees TS10) 1.45'51"1; 2. Jabouille (March 722) 1.45'57"3; 3. Jausaud (Brabham BT38) 1.46'41"4; 4. Lunger (March 722) 1.47'33"4; 5. Ruesch (Surtees TS10) a 1 giro; 6. Reutemann (Brabham BT38) a 1 giro; 7. Beuttler (March 722) a 1 giro; 8. Wisell (Brabham BT38) a 3 giri; 9. Ikuzawa (GRD 272) a 3 giri.

A Mantorp Park, in Svezia, le prove della gara di F. 2 sono state falsate dalla pioggia. Ecco Jabouille (che in corsa sarà secondo) sorpreso in testa-coda mentre viene superato da Henry Pescarolo

Con quindici partenti nella prima manche e dieci nella seconda e con i possibili avversari delle due Porsche con compressore di Kinnunen e Kauhsen ben presto fuori causa, la competizione è vissuta si può dire sulla lotta per le posizioni di rincalzo, con Kelleners a guidare il lotto dei battuti.

Reso esperto dall'andamento della prima manche, Kauhsen aveva fatto cambiare i rapporti alla sua vettura e poteva guadagnare qualcosa ogni giro nei riguardi di Kinnunen. Ma il piccolo finlandese sfoderava la sua proverbiale grinta e, come alla Targa Florio, con un giro velocissimo si riportava alle spalle del tedesco per poi batterlo nella somma dei tempi.



LE CLASSIFICHE

Prima manche - 70 giri: 1. Kinnunen (Porsche 917-10 comp.) 1.3'41"6, media kmh 151,66; 2. Kauhsen (Porsche 917-10 comp.) 1.4'8"3; 3. Kelleners (McLaren M8F) 69 giri; 4. Pesch (Porsche spider) 69 giri; 5. Kraus (Porsche 917-10) 69 giri; 6. H. Muller (Ferrari 512 M) 63 giri; 7. Link (KMW Porsche) 62 giri; 8. Pfuhl (Porsche 908-1) 61 giri; 9. Dursch (Lola) 60 giri; 10. Muller Perschl (KMW Porsche) 59 giri.
Giro più veloce: Kinnunen 52'59", media kmh 157,44.
Seconda manche: 1. Kauhsen 1.2'41"4, media kmh 154,09; 2. Kinnunen 1.2'44"7; 3. Kelleners 68 giri; 4. Pesch 66 giri; 5. Dursch 62 giri; 6. Link 61 giri; 7. Pfuhl 61 giri.
Giro più veloce: Kinnunen 52"1, media kmh 158,92.

Al Norisring, le due Porsche di Kinnunen e Kauhsen hanno fatto il vuoto. Al traguardo, ancora primo il contentissimo Leo Kinnunen

Scatto di Regazzoni alla partenza, subito neutralizzato da Stewart che assume decisamente il comando. Emerson Fittipaldi, poi, attacca e passa, mentre le due Ferrari di Ickx e Regazzoni praticamente non sono mai state in lotta per noie all'alimentazione. Nel finale un attacco di Hulme a Fittipaldi ravviva l'interesse della corsa, ma il brasiliano riesce a contenere la minaccia.

E' accaduto al 24. passaggio: Fittipaldi che si era portato subito in seconda posizione per parare l'offensiva dell'avversario, effettua platealmente il sorpasso di Stewart (tradito dalle gomme) che poi cede, pressato anche da Hulme. La Ferrari cambiando le «pompe» d'alimentazione (non più Lucas), si è preclusa qualsiasi possibilità di vittoria.



CLASSIFICA: 1. Emerson Fittipaldi (Lotus-JPS), che compie i 54 giri del circuito, pari a 319,194 km, in 1.29'16"66, alla media di 214,554 kmh; 2. Hulme (McLaren-Yardley) in 1.29'17"84; 3. Revson (McLaren Yardley) in 1.29'53"19; 4. Hailwood (Surtees) in 1.30'01"42; 5. Amon (Matra-Simca) in 1.30'02"30; 6. Ganley (Marlboro-BRM) in 1.30'17"85; 7. Stewart (Tyrrell) 1.30'25"75; 8. Beltoise (Marlboro-BRM) in 1.30'38"11; 9. Cevert (Tyrrell) a 1 giro; 10. Lauda (March-STP) a 1 giro; 11. Schenken (Surtees) a 2 giri; 12. Peterson (March-STP) a 2 giri; 13. Gethin (Marlboro-BRM) a 3 giri; 14. de Adamich (Surtees) a 3 giri; 15. Stommelen (March-Eifel) a 6 giri; 16. Pace (March-Politoys) a 8 giri; 17. Galli (Tecno-Martini) a 9 giri.

Vi chiederete che diavolo fa quel signore «appeso» a testa in giù nell'abitacolo della Brabham di Wilson Fittipaldi: cerca un cacciavite rimasto sotto i piedi di Wilson. L'«operazione» è durata molto

Merzario ha fatto una corsa molto intelligente limitandosi, in entrambe le manches, a controllare gli avversari, lasciarsi sfogare e sbagliare, per poi colpirli con la sua morbida, ma decisiva zampata. Di questa tattica hanno fatto le spese Quester, Elford, Edwards (che portava in gara una nuova versione del motore Vega), Scheckter e tutti gli altri.

Le nuove varianti che hanno reso il circuito di Pergusa più «guidato» e quindi più selettivo, hanno giocato un brutto scherzo a Dieter Quester alorché il tedesco spingendo troppo sull'acceleratore del suo potentissimo BMW 2000 ha «carambolato» nella prima manche perdendo la posizione di testa. Nella seconda il tedesco è addirittura uscito alla curva del «cancello» rendendo la vita facile ad Arturo Merzario.

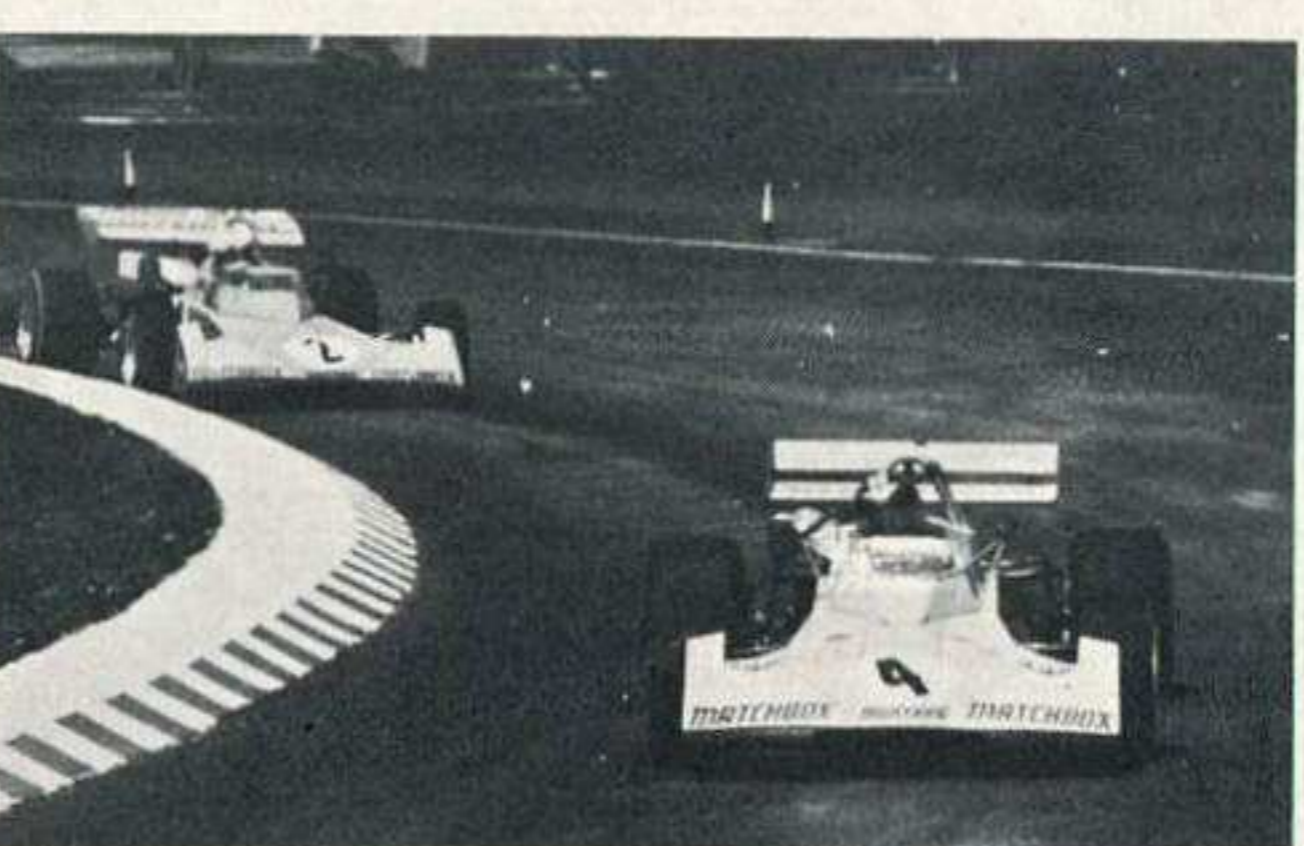


CLASSIFICA FINALE: 1. Arturo Merzario (Abarth Osella 2000) in 1.54'03"9 a 192,000 kmh di media; 2. Elford (Lola T 290) in 1.56'07"7 a 188,484; 3. Bridges (Chevron 2000) a 6 giri; 4. Edwards (Lola T 290) a 7 giri; 5. Lafosse (Lola T 290) a 22 giri; 6. De Bagration a 24 giri; 7. Hezemans (Abarth Osella 2000) a 27 giri; 8. Josa (Chevron B 21) a 36 giri.

Merzario, dopo la vittoriosa gara di Enna, viene ristorato dalla moglie. Con questa vittoria, il team Osella è in una posizione invidiabile nel Campionato, Merzario guadagna punti per l'«assoluto»

Hailwood ha vinto la prima manche e Depailler la seconda, ma Henri Pescarolo che ha saputo saggiamente amministrare la potenza della sua Brabham BT38, è giunto secondo in entrambe guadagnando la classifica finale per somma dei tempi, seguito dal francese e da Ruesch unico superstite dello squadrone di Surtees.

Tutto regolare nella prima manche con Hailwood e Pace a dominare in tandem. Nella seconda scomparso Pace, Hailwood deve vedersela da solo con gli avversari e invece di limitarsi a controllarli, li attacca fino a che per la rottura della puleggia dell'ingranaggio di un albero a cammes, deve dare addio alle sue legittime speranze di vittoria. E' l'11. giro.

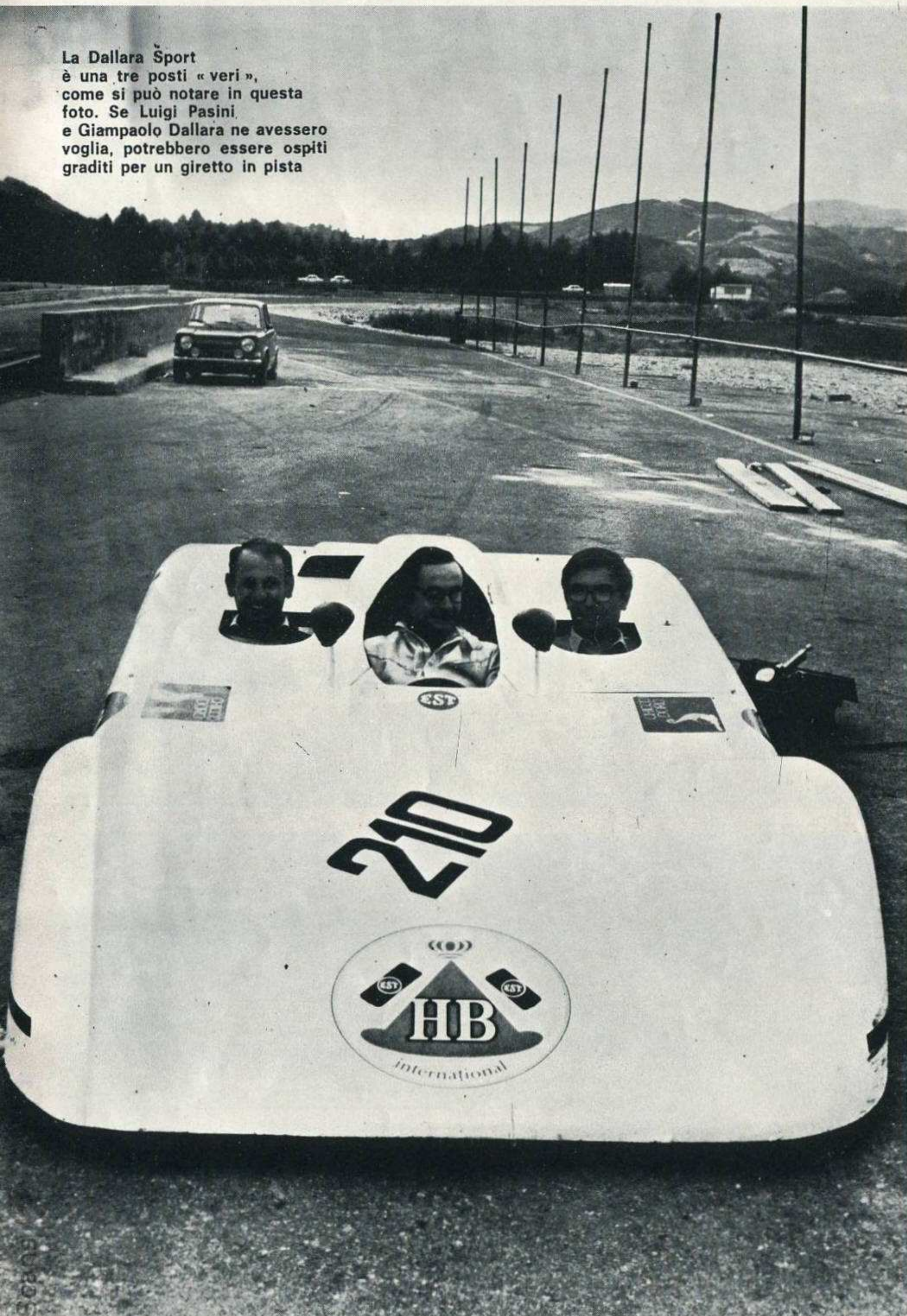


LA CLASSIFICA finale (per somma dei tempi): 1. Pescarolo (Brabham BT 33) in 1 ora 33'22"8, alla media di kmh 197,387; 2. Depailler (March 722) 1.33'46"2; 3. Ruesch (Surtees TS 10) 1.34'10"6; 4. Fittipaldi (Brabham BT 38) a 2 giri; 5. Kazato (March 722) a 2 giri; 6. Reutemann (Brabham BT 38) a 3 giri; 7. Jausaud (Brabham BT 38) a 3 giri; 8. Potoki (Brabham BT 38) a 6 giri.

Siamo di nuovo ad Enna, nel rinnovato tracciato di Pergusa. Nella foto, impegnate in chicane le Surtees-Matchbox di Pace ed Hailwood

La **TRIPPOSTO** sport

La Dallara Sport è una tre posti « veri », come si può notare in questa foto. Se Luigi Pasini, e Giampaolo Dallara ne avessero voglia, potrebbero essere ospiti graditi per un giretto in pista



Diciamo la verità: non è facile, oggi, fare qualcosa di veramente « diverso » nel campo della progettazione di un'autovettura da competizione. Il progresso, specie nelle corse, cammina velocissimo, e vetture competitive ieri sono attualmente superate; ma si tratta pur sempre di evoluzioni preordinate, intuibili quasi, e nessun progettista che si mette davanti al tavolo da disegno bianco è così presuntuoso da non tenere presenti le « cose migliori » delle vetture che vanno forte.

Eppure, a volte basta un'idea nuova a dare ad una vettura per altri versi convenzionale il « tocco » della originalità, a darle una sua personalità. Il che, credete, non è poco.

L'idea venuta a Giampaolo Dallara, poi, non è certo « rivoluzionaria ». Fare una vettura sport con il posto di guida centrale è stato solo il frutto di una serie di riflessioni accurate, la conseguenza logica di un progetto che aveva tre punti fermi: economicità, semplicità, affidabilità. Semplicità ed economia vanno, sovente, di pari passo; quanto all'affidabilità, può darsi che questa prova in pista ne sia la dimostrazione migliore. Vedremo poi perché.

L'identi-kit

VETTURA Dallara Sport gruppo 5, tre posti a guida centrale, carrozzeria in fibre poliestere in un sol pezzo.

MOTORE Fiat 128 modificato, 4 cilindri in linea, disposto trasversalmente in posizione posteriore-centrale, raffreddamento ad acqua, alesaggio 76, corsa 55, cilindrata totale 998 cc, potenza 115-118 CV a 9.300 giri.

DISTRIBUZIONE monoalbero, due valvole per cilindro, asse a cammes mosso da cinghia dentata.

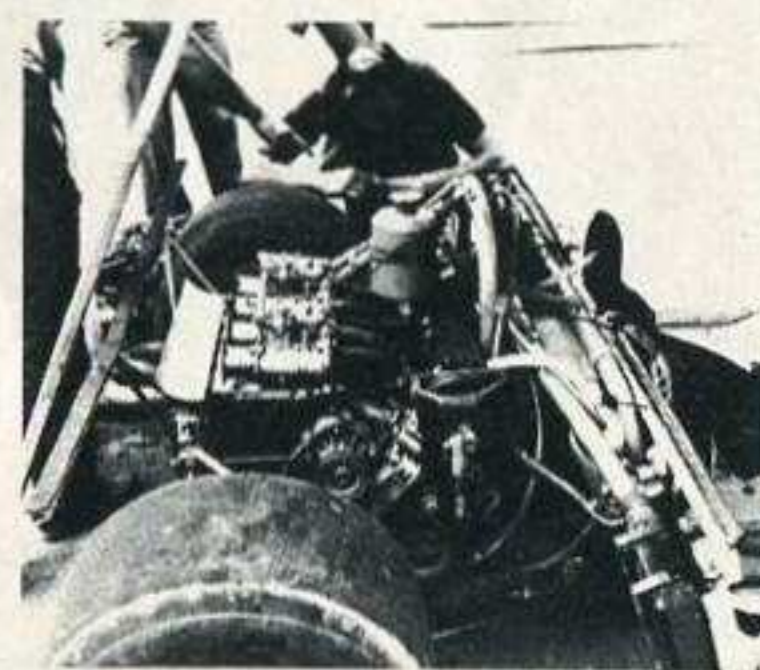
ALIMENTAZIONE a due carburatori Weber 45 DCOE.

FRIZIONE monodisco a secco originale Fiat, modificata, comando idraulico.

CAMBIO Fiat 128 modificato da Colotti, cinque marce avanti più retromarcia, innesti frontali, differenziale a coppia frenata.

TELAIO in lamiera di ferro, scatolata e rivettata.

SOSPENSIONI indipendenti, anteriori con triangolo superiore e braccio trasversale



inferiore triangolato; posteriori con triangolo rovescio inferiore, guida superiore sinistra con bielletta e puntone, destra con triangolo. Barre antirollio sui due assi.

FRENI a disco sulle quattro ruote, comando idraulico a doppio circuito.

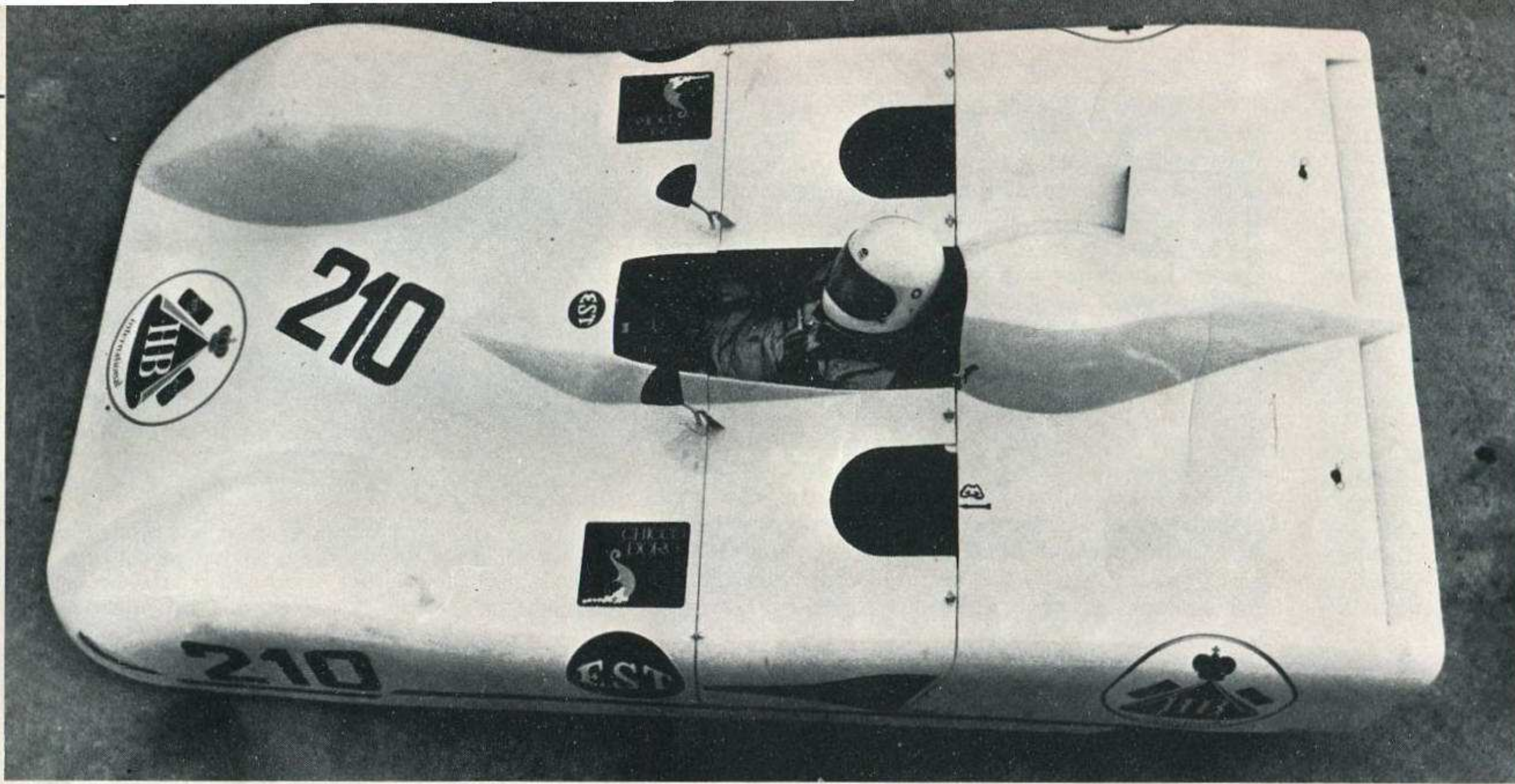
STERZO con pignone e cremagliera, due giri di volante per sterzata completa da fermo a fermo.

PNEUMATICI Firestone B24, anteriori 7.00/22 - 13, posteriori 10.00/22 - 13.

CERCHI da 13", anteriori larghi 9", posteriori 13".

DIMENSIONI passo 2320, carreggiata anteriore 1280, posteriore 1360.

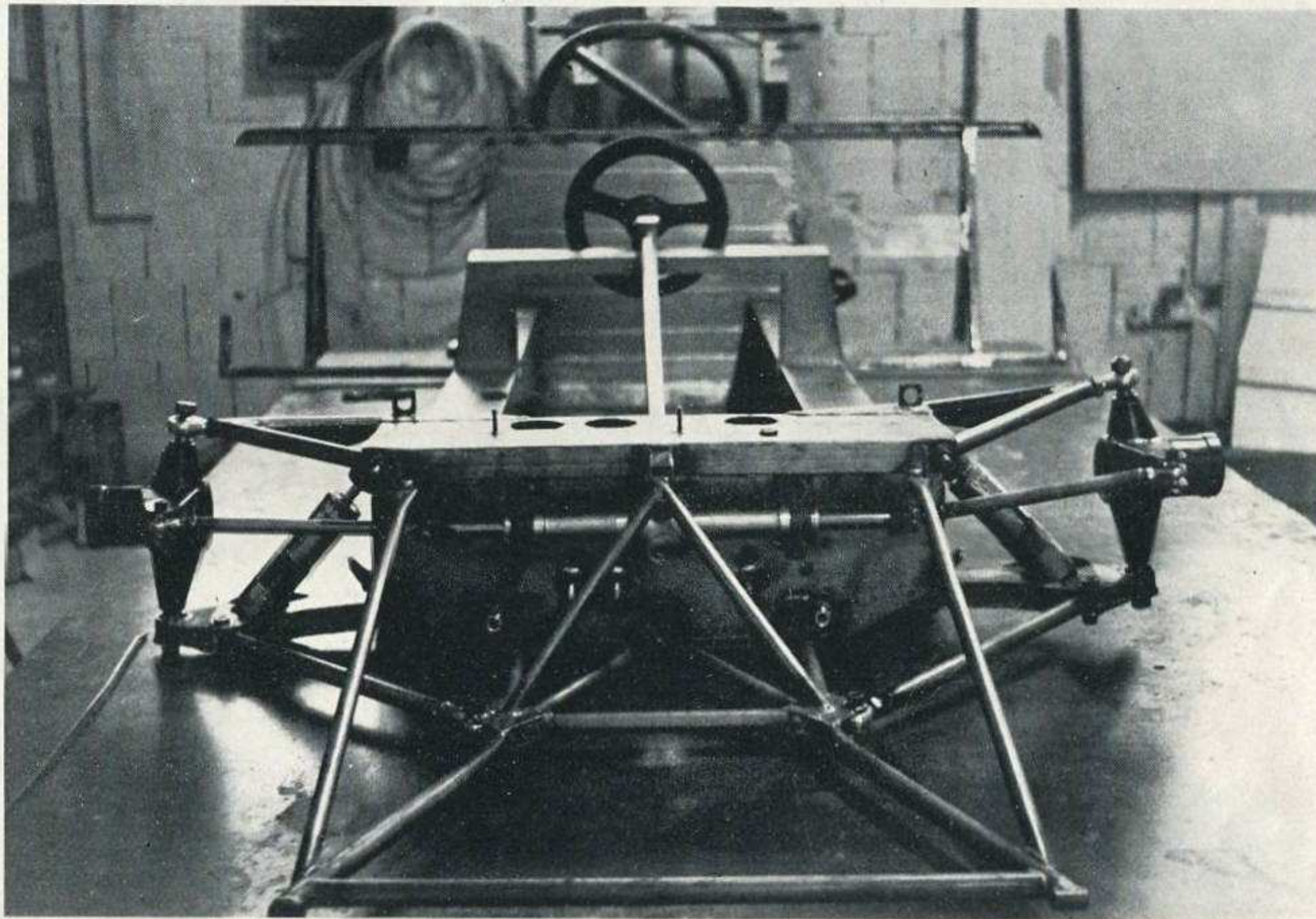
PESO kg. 480+20 di zavorra fissa.



A sinistra, la bellissima sagoma della Dallara. E' previsto un piccolo parabrezza davanti al pilota. Sotto, una scocca in fase di allestimento. Si nota il traliccio che sopporta il puntone inferiore delle sospensioni davanti

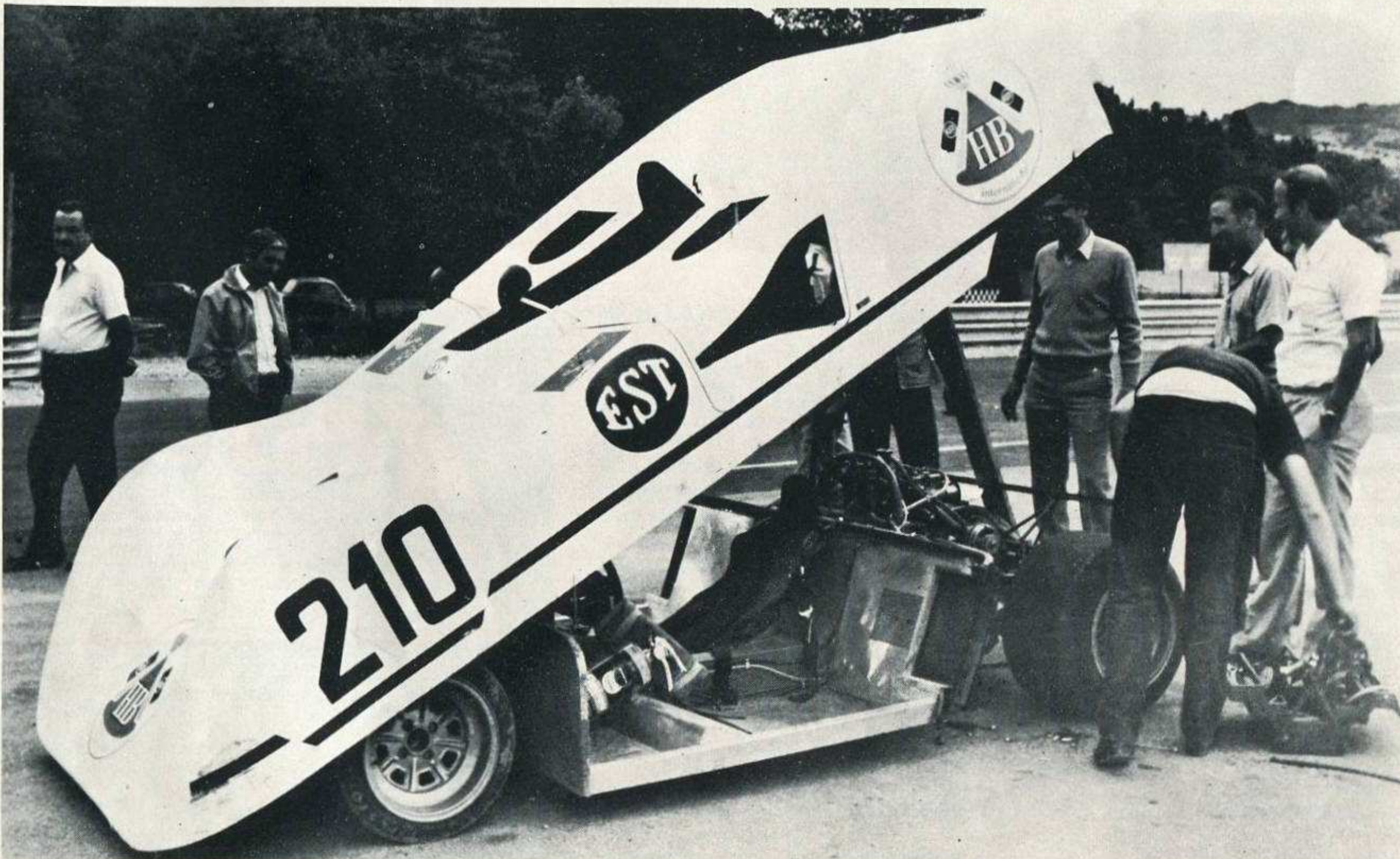
Innanzitutto, perché «tre posti»? La risposta è semplice: per una questione di centraggio e di semplicità costruttiva. Infatti, fare una stretta e solida scocca «monoposto» è più semplice, più economico e più leggero che doversi allargare per trovare lo spazio a due passeggeri. Ci si può anche meravigliare del fatto che questa idea non sia venuta a qualcun altro, prima. Ma forse la spiegazione è in una specie di fattore psicologico, come l'abitudine a considerare una sport come una vettura con la guida dissastata. In realtà, il regolamento parla di «due posti simmetrici all'asse della vettura». I due posti ci sono, ce n'è uno in più nel mezzo, e questo è il posto del pilota. Per la CSAI non ci sono stati problemi.

Stabilita questa importante caratteristica, la Dallara 1000 ha preso ben presto la sua fisionomia che, senza la carenatura, la fa assomigliare in maniera straordinaria ad una monoposto.

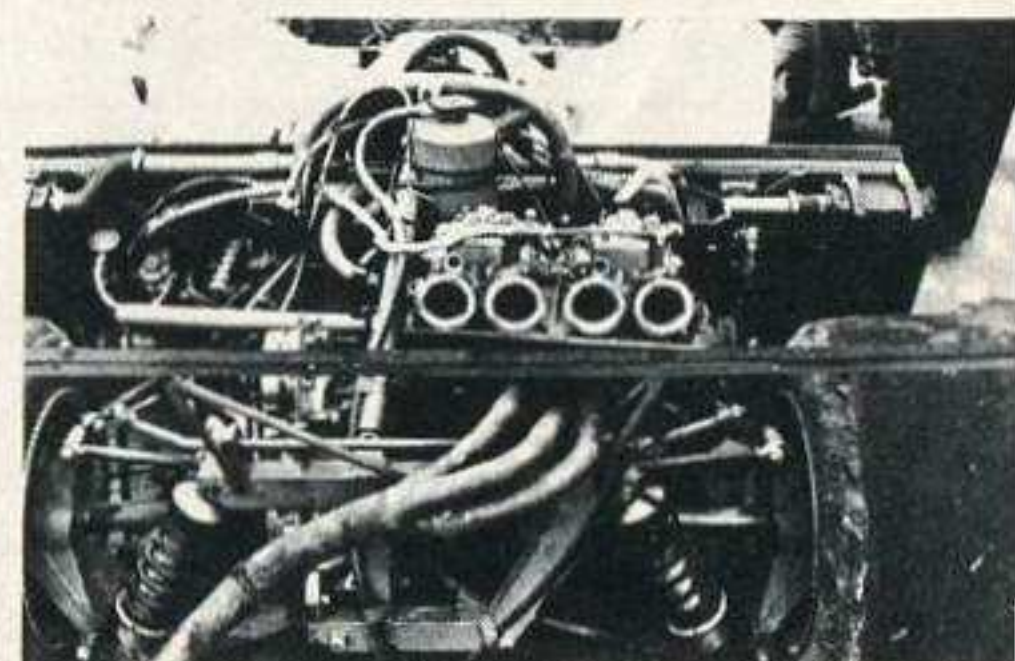


La Dallara 1000 è stata progettata come un tutto unitario, e trova in questo assunto forse il suo limite. Infatti, la cellula non è «abbigliabile» con tutta la solita serie di motori consueti, ma è progettata in funzione del gruppo motore-cambio della Fiat 128. Il motore, in particolare, fa parte integrante della struttura, collegando la parte finale della scocca alla cetina che regge le sospensioni posteriori. Se questa scelta ha i suoi limiti, ha anche i suoi vantaggi, che sono soprattutto di carattere tecnico. Infatti, un gruppo propulsore trasversale occupa poco spazio e mantiene i pesi abbastanza vicini al baricentro, ed in più ha la compattezza necessaria a «chiudere» la struttura senza problemi costruttivi particolari. Infatti, gli attacchi fra motore e scocca sono stati trovati facilmente, nei bulloni della testata e nel basamento.

Marco Magri ➔



A sinistra, la carrozzeria della Dallara Sport è in un sol pezzo, e si solleva come in un micromodello da piste elettriche. Sopra, la sospensione anteriore destra. Le ruote davanti sono completamente carenate. Sotto, il motore e le sospensioni posteriori

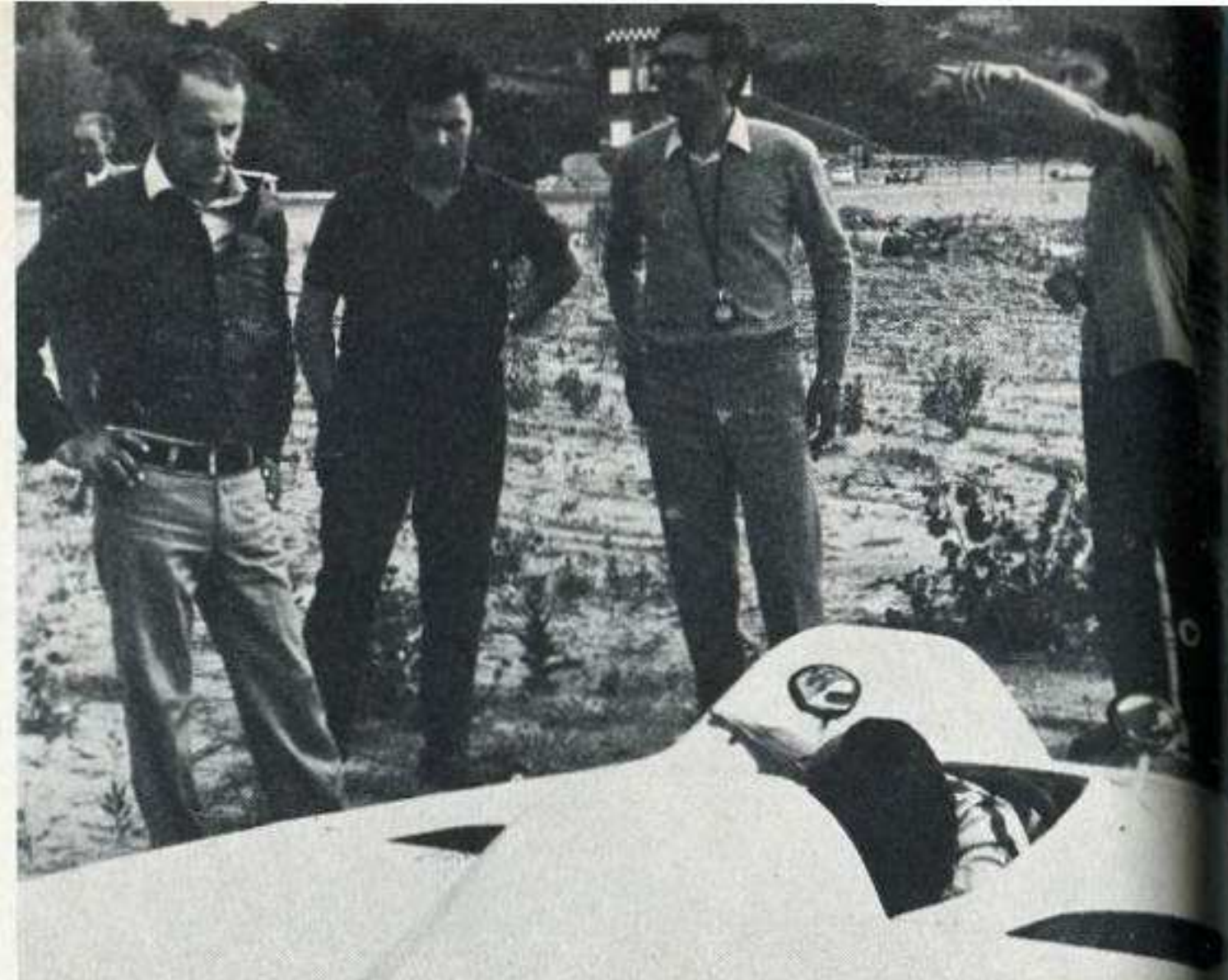


COM'È FATTA

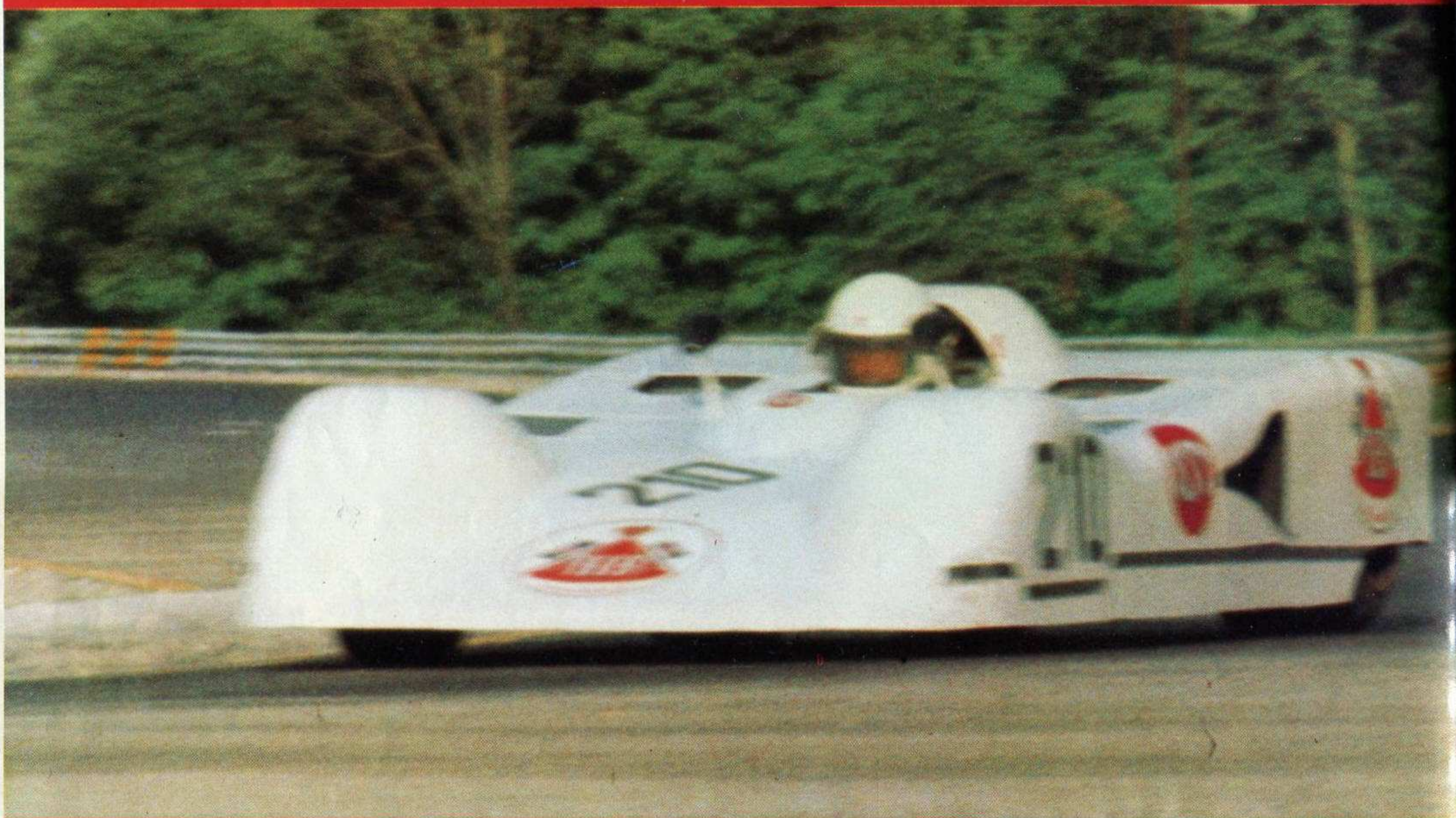
La rigidità parallela

Il telaio, in lamiera di ferro da 10/10, è di una semplicità esemplare: molto corto, compatto, sciolto secondo linee parallele e quindi facilmente realizzabile, ha una rigidità eccezionale, è leggero ed economico. Costruito in piccola serie, non verrebbe a costare più di 200.000 lire, come a dire che l'urto più rovinoso può essere riparato semplicemente buttando via il vecchio telaio ed acquistan-

Per quanto riguarda la parte meccanica, la « base » Fiat 128 ha, come abbiamo detto, condizionato l'impostazione della vettura. Il motore è stato ridotto a 998 cc. mediante la incamiciatura dei cilindri con canne da 76 mm. di diametro, con pistoni Mondial stampati, mentre la corsa rimane 55 mm., con albero motore originale. Sono state adottate bielle di acciaio di provenienza Dino-Fiat, molto più robuste di quelle originali, mentre molto interessante è il lavoro eseguito da Dallara sulla testata. Infatti, sono stati ricavati dei condotti più verticali, « scassando » la testata in corrispondenza dei fori originali ed incastrandovi dei nuovi condotti in alluminio, saldati mediante collaggio con Araldite. Ai tronconi di collettore che così sporgono dalla testa sono fissati, mediante collari di gomma stretti da fascette, dei collettori di ferro che sopportano i due doppio corpo Weber orizzontali, adottati in attesa dell'iniezione. I motori,



« Ecco, è là in fondo che è iniziato il testa-coda... ». Siamo nel greto del Ceno, un posto non del tutto congeniale ad una vettura sport. L'ing. Dallara, con il cronometro al collo, ride della « nostra » disavventura



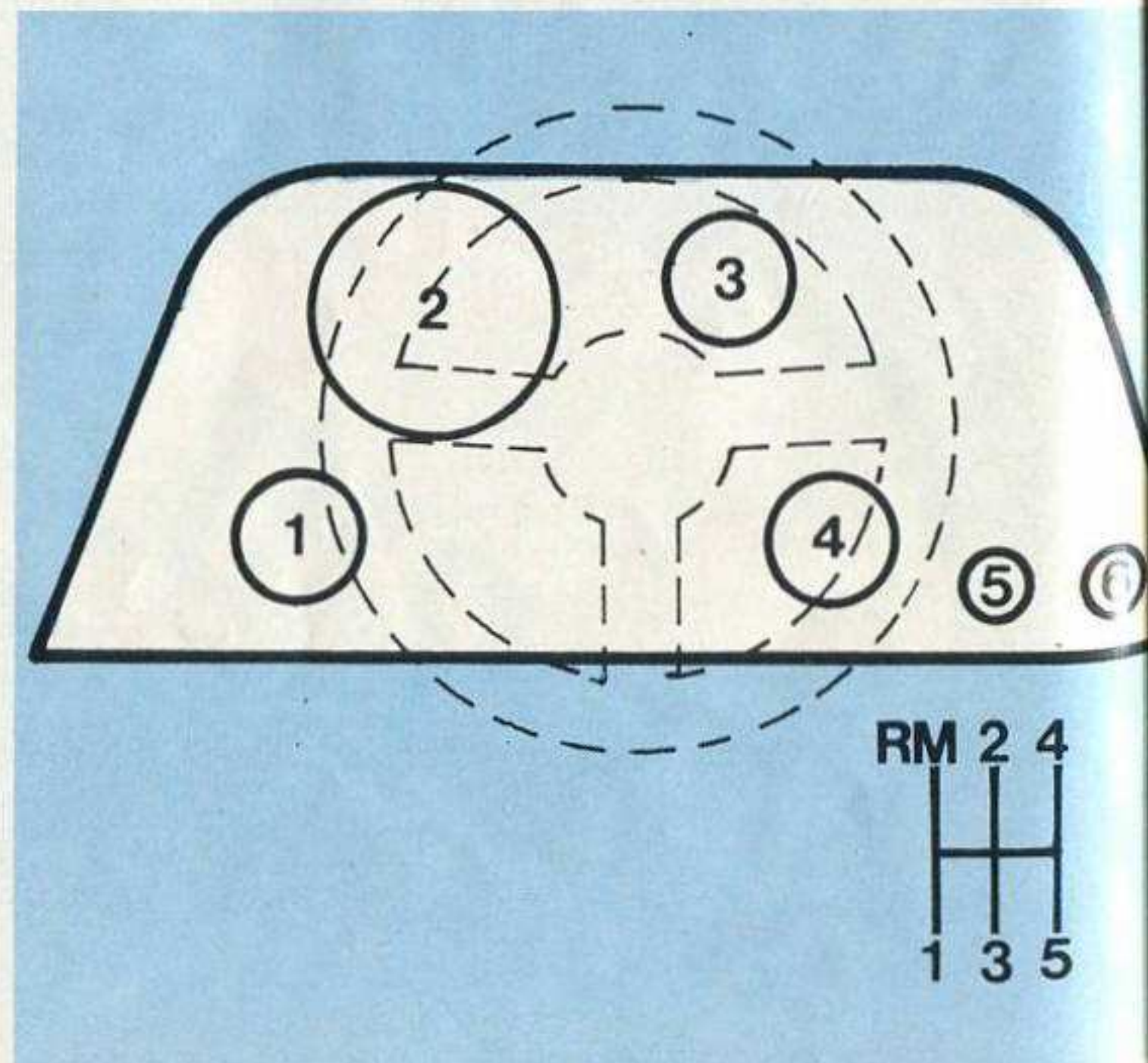
done uno nuovo. Dietro al pilota, vi è una scatoletta trapezoidale il cui lato anteriore fa da schienale al posto di guida, mentre quello posteriore porta gli attacchi per il motore. In mezzo, in posizione protetta e centrale, il serbatoio del carburante, con ottanta litri di capacità regolamentare.

La sospensione anteriore è abbastanza consueta: un triangolo superiore ed un braccio inferiore sciolto, molto solido, guidato da un puntone infulcrato nel piccolo sottotelaio anteriore tubolare che fa fulcro alla carrozzeria. Il portamozzo è ricavato in lamiera lavorata e saldata. Posteriormente, abbiamo uno schema un poco più complesso, per la presenza del motore che è leggermente spostato sulla destra rispetto all'asse longitudinale. Pertanto, mentre il portamozzo sinistro è guidato da un lungo puntone che si infulcra alla parte posteriore della scocca, per quello destro il braccetto superiore è triangolato da un corto braccetto per cui si è trovato un attacco sul motore stesso. Inferiormente, i puntoni sono simmetrici. Ad ogni modo, questo schema non comporta variazioni nella geometria delle sospensioni, che è esattamente identica. Anche dietro, i portamozzi sono ricavati in lamiera.

così preparati nell'officina di Dallara, danno al banco 115 CV a 9.300 giri.

Per la trasmissione, il cambio Fiat è trasformato da Colotti con cinque marce e differenziale a coppia frenata. E' stato necessario invertire il punto d'uscita del comando (che nel cambio originale è posteriore) ricavandolo nella parte anteriore della scatola, semplicemente prolungando in avanti l'alberino e proteggendo il punto di uscita con un paraolio. I semiassi restano di lunghezza diversa, e sono tubolari, con giunti omocineticici all'uscita del cambio e cardanici esternamente. All'uscita dal semiassi sinistro è ricavata la presa di moto, mediante una consueta cinghia trapezoidale, per l'alternatore che così, anche a motore in moto, non... carica se la vettura non si muove.

La Dallara è dotata di due radiatori acqua sdoppiati ai lati del posto di guida, che prendono aria da due prese Naca ricavate nelle fiancate. La lubrificazione resta affidata all'impianto di serie, con olio nella coppa del motore e nessun artificio particolare. La vettura in ordine di marcia pesa 480 kg., e raggiunge quindi il minimo regolamentare con 20 kg di zavorra, in piombo, fissata ai lati del posto di guida.



1 temperatura acqua 2 contagiri 3 temperatura olio 4 pressione olio 5 spia alimentatore 6 contatti

LA PROVA

«Docile» (ma non per me...)

Fare due chiacchiere con il progettista e con chi ha collaudato la macchina può essere a volte interessante, ma una prova diretta vale più di qualsiasi discorso. E' per questo che, dopo esser stato convinto a parole che la Dallara era estremamente «docile», mi ero messo al volante senza quella prevenzione istintiva che è giusto avere nelle vetture che non si conoscono. Fortunatamente, que-

La Dallara era dotata dei seguenti rapporti, ideati per la pista di Varano, teatro «logico» della prova: 88 kmh in prima, 120 in seconda, 145 in terza, 165 in quarta e 185 di finale, velocità al regime di 10.000 giri.

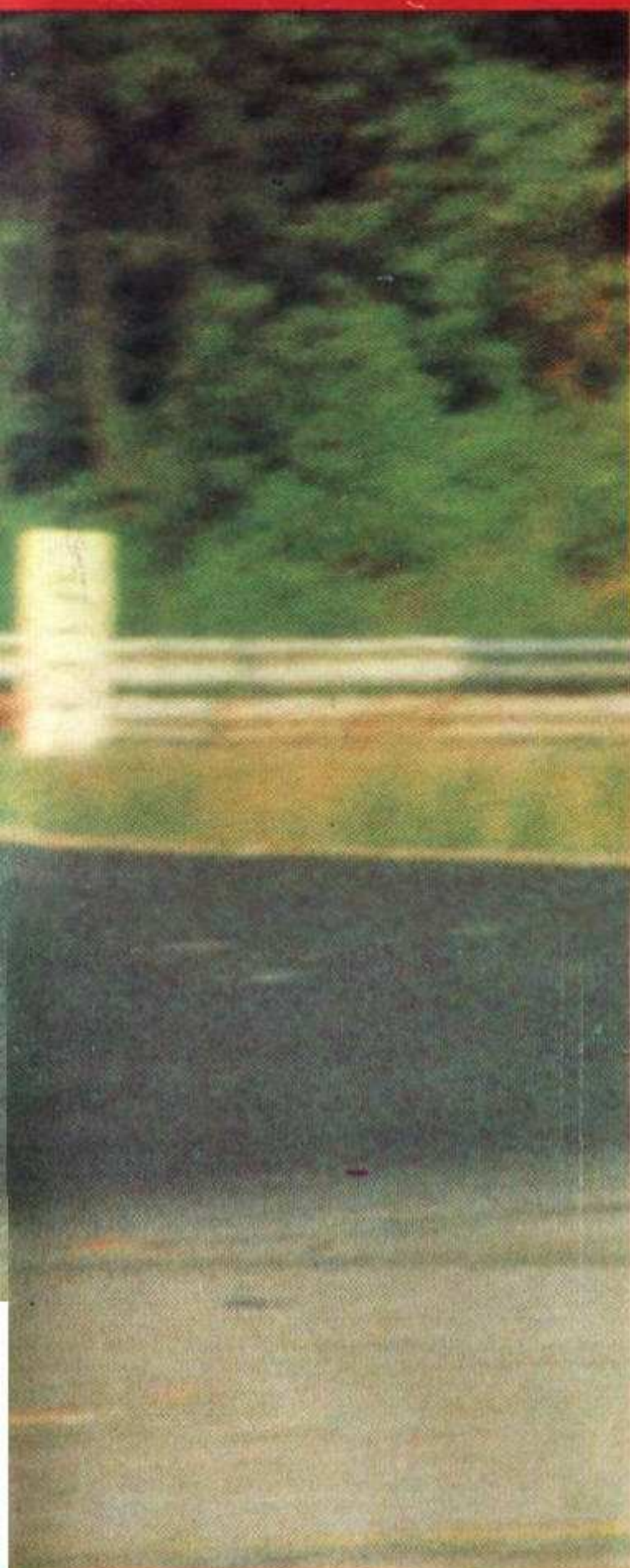
Uscendo in prima dal tornantino, prendevo 9.500 di quinta, mentre Pescia — che chiaramente va più forte — vedeva parecchi giri in più, anche perché lui stacca un bel po' dopo... Seconda per la parabolica, quindi terza-quarta e di nuovo terza per la «esse». Pare che la «esse» si possa fare lasciando la quarta, ma non ci ho provato. Per il resto, di nuovo seconda nelle curve «del ponte» e prima al tornantino.

La macchina è di una docilità estrema. Perfettamente equilibrata, dà un senso di sicurezza notevole, con un leggero sottosterzo in potenza uscendo dalle curve lente, perfettamente neutra nei curvoni veloci, e sovrasterzante quanto basta ad aiutare l'inserimento in curva nel caso che si abbia la sensazione di essere troppo veloci a metà

saggiare la robustezza della sua realizzazione. Infatti, alla fine, diceva tutto eccitato:

«Se hai girato in 60"1 tu, allora la macchina in mano ad uno che cammina davvero è estremamente competitiva...». Probabilmente, non era sua intenzione darmi del «fermo», ma in realtà l'esperienza del vostro cronista è talmente limitata su questo genere di macchine da giustificare l'euforia di Dallara per un tempo (60"1 appunto) che rappresentava un risultato molto buono. Parlando di tempi, Pescia era in un primo tempo sceso a 57" circa, e più recentemente, dopo molte altre prove di assetto, si è spinto fino a 56"1, un tempo eccellente.

A proposito di assetto, la meticolosità dell'ing. Dallara nelle messe a punto ha fatto sì che ora l'esemplare da collaudo abbia raggiunto una stabilità quasi ideale. La macchina è stata provata anche da Mauro Nesti a Modena, che con la sua esperienza ha consigliato qualche altro ritocco, come il montaggio di un piccolo parabrezza fran-



sta nuova Sport è nata già adulta, e con molto equilibrio «innato», quindi solo errori macroscopici avrebbero avuto il potere di sbilanciarla. Il che è puntualmente avvenuto...

Sistemato con facilità fra i due longheroni del telaio, mi sono trovato con la posizione di guida di Bruno Pescia, molto personalizzata, con schienale piuttosto inclinato e volante un poco troppo basso. Nulla di insormontabile, anche se ad un certo punto della prova — una volta presa confidenza — forse avrei sentito la necessità di qualche ritocco. Sull'abitacolo, da segnalare forse solo l'eccessiva larghezza del sedile, ovviata facilmente da imbottiture di gommapiuma. Ottima la pedaliera, e perfettamente accessibili i comandi. Fra l'altro, trovarsi perfettamente «centrati» rispetto alla sagoma della vettura dà una sensazione di padronanza del mezzo molto simpatica.

Una volta in marcia, l'unico problema l'ho avuto nel familiarizzare con il cambio, di azionamento un po' secco. C'è da dire, comunque, che funziona egregiamente in qualsiasi occasione, se manovrato con decisione, anche senza far uso della frizione. Per questo, le mie staccate erano forzatamente piuttosto anticipate, preoccupato com'ero di non sbagliare una cambiata e ritrovarmi a freni inchiodati a tu per tu con un guard-rail.

di una curva e si alleggerisca un attimo il piede destro.

E' naturale che, nei miei giri di prova, mi sia divertito un mondo, e questo mi ha forse fatto prendere troppa fiducia nelle «slicks» aderentissime di cui la macchina era dotata. Sono stato bruscamente riportato alla realtà da un testa-coda da manuale, compiuto per una ingenua cambiata terza-quarta proprio a metà della curva a destra che precede la «esse» del circuito varanese. Una curva abbastanza facile, tutto sommato, che si può fare tranquillamente in piena accelerazione uscendo dalla parabolica. Solo che, con la macchina in appoggio, non è mai consigliabile cambiare marcia senza aspettarsi una reazione, e la violenta sbandata a destra mi ha colto di sorpresa. Mi sono ritrovato in mezzo al greto del Ceno, una cinquantina di metri fuori pista, in una nuvola di ghiaietta e polvere, benedicendo colui che non ha imposto guard-rails in quel punto del tracciato.

Quando mi aspettavo che l'ing. Dallara mi dicesse, bonariamente, che non era il caso di insistere, il «folle» progettista mi ha rimesso a viva forza sulla sua creatura, che aveva sofferto solo la rottura di un tubo dei freni: «Tutta esperienza, anche per me» diceva Dallara, e mi è venuto il sospetto che mi volesse usare come «stunt-man» per

givero per il pilota, un indurimento della barra antirollio ed il montaggio di molle posteriori di frequenza diversa. Qualche inconveniente è venuto dai freni che, forse per la completa carenatura delle ruote anteriori, tendevano a scaldare.

I programmi di Giampaolo Dallara sono ormai precisati. E' allo studio una testata a quattro valvole per cilindro («nella prossima stagione servirà», dice Dallara), mentre dietro all'attuale officinetta di Varano sta sorgendo un vasto capannone che ospiterà una piccola linea di montaggio e tutte le lavorazioni.

Insomma, siamo di fronte ad una nuova iniziativa industriale nel campo delle costruzioni sportive che potrà dare molta soddisfazione sia al progettista che all'acquirente. La vettura, infatti, si pone su di un piano particolarmente concorrenziale sul mercato — piuttosto limitato — di queste vetture, venendo a costare 6.500.000, cioè 700.000 meno della 1000 AMS, che fino ad oggi è stata in pratica l'unica possibilità di scelta (ottima, peraltro) di chi volesse una piccola vettura Sport.

Attendiamo un certo numero di scontri diretti fra le vetture dei due costruttori emiliani, certi che la «concorrenza», non solo commerciale, non possa che giovare alla qualità dei prodotti.

m. m.



Una F. 2 per tutte

TS 10 SURTEES

Si guida al centimetro

Quando mi venne consegnata da Surtees la formula 2 con la quale avrei partecipato ad alcune gare del Campionato Europeo, eravamo già a stagione agonistica avanzata. La vettura era stata portata in Italia dal mio preparatore Gianfranco Bielli che mi aveva fatto trovare la macchina pronta a Monza, in modo che io al ritorno dal Gran Premio di Spagna potessi provare e collaudare la macchina e partire poi subito per Pau, dove la domenica ci sarebbe stato il Gran Premio di F. 2.

Ricordo benissimo l'esperienza provata allora; era parecchio tempo che non salivo su di una vettura della potenza limitata come una 1800 con circa 255 CV, ed in più arrivavo dalla guida di una Formula 1 che tra l'altro proprio in Spagna aveva un motore particolarmente forte. La pista junior a Monza è una pista di accelerazione, le curve non è che siano molto impegnative, per cui è soprattutto il motore quello che conta.

Salito in macchina e fatti alcuni giri piano per vedere che tutto fosse a posto senza perdite olio o altri inconvenienti simili, cominciai a girare per trovare i «limiti» della macchina. Due giri e mi fermo ai box per dire che qualche cosa non andava nel motore, che era lento e non aveva accelerazione e che anche «aprendo» tutto in mezzo alla curva non riuscivo a far partire il posteriore, come se non vi fosse la potenza sufficiente. Controlli vari di carburazione, candele, fase motore ecc. Riparto, ma sempre questa sensazione di lentezza esasperata, con in più il fatto che appena toccavo i freni la macchina si fermava in... due metri, come se la velocità fosse proprio bassissima.

Poi poco a poco, continuando a girare, ho preso in mano la vettura, e mi sono reso conto della realtà della situazione: una F. 2 è ormai una F. 1 e praticamente l'unica differenza sta nei 255 CV al posto dei 460 dell'8 cilindri Cosworth. La F. 2 naturalmente è molto più facile da guidare, le gomme hanno le dimensioni di quelle di F. 1, con in più mescole tenere, dato il minor peso della macchina. A Pau ed a Crystal Palace, infatti, ho proprio usato le coperture posteriori larghe che naturalmente portano via in velocità, ma hanno una tenuta laterale fantastica, e sembra di essere incollati per terra e si continua ad aprire l'acceleratore sempre prima senza riuscire a far «partire» la macchina.

Anche la frenata è eccezionale: anteriormente la mia Surtees ha gli stessi dischi freni auto-ventilanti della F. 1, per cui quando si tocca il pedale sembra di aver montato un poderoso servofreno, tale è l'efficacia della frenata. Il motore va forte, ma quando si passa dall'accelerazione bruciante di un 8 cilindri a quella più progressiva di un 4, sembra che qualche cosa si sia rotto e che il motore vada a «tre». Certo, l'abitudine ad avere pochissimo tempo tra una curva e l'altra (praticamente da non poter neanche alzare gli occhi dal contagiri per non superare il limite, come avviene in F. 1) si perde completamente in F. 2, dove forse uno potrebbe accendersi la sigaretta in attesa che la quarta raggiunga i novemila giri e poter mettere la quinta!

I problemi cominciano quando c'è una curva: in F. 2 tutte le curve si devono fare forte! Se il limite è di 150 kmh bisogna cercarla di farla 151, perché è solo lì che salta fuori un po' di selezione. La potenza a disposizione di tutti i piloti che hanno esperienza di F. 1 sanno sfruttarla fino all'ultimo cavallo, per cui è solo attraverso le curve che si riescono a trovare differenze nelle prestazioni. E' per questo che in F. 2 è molto facile fare un errore: la macchina sembra incollata a due binari ed il pilota continua ad entrare sempre più forte in curva, tanto più forte che al momento in cui si perde l'aderenza il tutto avviene così in fretta che anche le reazioni diventano difficili e ci

si ritrova già fuori strada con la speranza solo di non picchiare da nessuna parte.

Come l'esterno della vettura anche l'abitacolo è piuttosto piccolo rispetto la F. 1, tanto che all'altezza dei fianchi nella mia Surtees si è dovuta ritoccare la... dimensione con un po' di martellate, in modo che anche il sottoscritto potesse guidare in posizione normale e non leggermente di traverso. Una volta dentro però ci si ritrova bene, ben fissati nel sedilino avvolgente che prende perfettamente il torace, lasciando però libere le spalle e le braccia per ogni movimento. Si è seduti sul pianale del telaio, con un piccolo strato di gommapiu-



L'identi-kit della TS 10

Progettista: John Surtees

Telaio: monoscocca in alluminio

Sospensioni: anteriori e posteriori indipendenti a doppi quadrilateri

Cambio: Hewland FG 400 a 5 marce

Motore: Cosworth 1790 BDE

Potenza: 245 CV a 9000 giri

Alesaggio: 85,7 mm

Corsa: 77,6 mm

Freni: interni sul differenziale

Frizione: Borg & Beck bidisco

Differenziale: autobloccante

Gomme: Firestone

Cerchi: da 13x10 anteriori e 13x14 pollici di diametro quelli posteriori.

ma per comfort, ma trattandosi di gare brevi non ci sono problemi di... ammassature.

La cintura a sei punti completa l'opera di ancoraggio del pilota; le due fasce che prendono le gambe per impedire in caso d'impatto frontale di scivolare verso l'interno dell'abitacolo (incidente tipo Rindt) servono anche a non far scivolare in avanti nelle frenate al limite, e le dimensioni di queste cinture sono proprio studiate per ciascun pilota anatomicamente. Il cambio è il solito tipo Hewland a cinque marce più retro, con la prima sinistra indietro e le altre allineate 2/3 e 4/5. Molto veloce, è praticamente identico al cambio F. 1.

Perché sembra

un giocattolo a chi la guida arrivando dalla F.1

Metto la prima e parto per un giro di Pergusa, ultima gara da me effettuata. La frizione è molto leggera, e l'acceleratore ha una corsa brevissima rispetto al F. 1, poiché qui il dosare l'acceleratore non è importante come con 460 CV; quando in F. 2 si «apre» non ci sono vie di mezzo, bisogna farlo in fretta e completamente. Il motore prende i giri bene ed ho montato un rapporto da 270 km circa in quinto a 9000 giri (regime massimo che posso usare anche nelle marce). La visibilità dell'abitacolo è migliore che sul F. 1 date le dimensioni minori di tutto, parabrezza compreso, ed anche posteriormente senza radiatore olio e con l'alettone un po' piccolo posso vedere molto meglio negli specchietti.

Il primo curvone che incontro lo faccio in quinta a 200 kmh, è un curvone lungo, la macchina derapa leggermente a metà curva, ma in una curva così veloce il solo derapage fa diminuire leggermente la velocità e per quanto io schiacci l'acceleratore la macchina si «siede» leggermente, per cui l'uscire di curva diventa facile. E questo è anche importante in F. 2: essere molto puliti nei curvoni veloci, perché con una potenza limitata una piccola sbandata ad alta velocità fa diminuire molto i giri motore e riprenderli vuol dire un mucchio di tempo.

Arrivo alla frenata della prima variante a 260 km ora circa, la prima volta freno a 200 metri, la seconda a 170, poi a 150, poi a 130 e qui mi fermo perché valuto che è il giusto punto, che non mi fa scomporre, in modo di entrare più forte nella variante. Lo sterzo è leggerissimo e molto diretto ed ogni piccolo movimento è sentito dalla vettura che cambia subito traiettoria, per cui nei veloci zig-zag della variante mi trovo a mio agio, con una leggera derapata del posteriore, che però facilita l'impostazione della curva con un contro-curva e mi permette di riaprire subito l'acceleratore, uscendo di curva con un leggero contro-sterzo ma con una fortissima accelerazione.

In F. 2 bisogna sfruttare ogni centimetro di strada, per guadagnare anche quei centesimi di secondo che porteranno la selezione con gli altri piloti. Arrivo ad un altro curvone da quinta in pieno senza problemi. Qui la macchina non derapa neanche, solo cerco di essere pulitissimo con lo sterzo e vi assicuro che vuol dire muoverlo magari di un centimetro per volta per impostare la curva, in modo da non far fare scarti alla macchina. Il rumore del motore che sale di giri non ha quell'armoniosità degli 8 cilindri di F. 1, anche le vibrazioni trasmesse al telaio sono maggiori data la minore equilibratura di un 4 cilindri rispetto ad un 8, ma è sempre bello sentire i giri che aumentano ed aspettare il punto in cui staccare l'acceleratore e cominciare a frenare.

In curve tipo le varianti sono io stesso a far partire la macchina, dando un colpetto di sterzo in modo da mandarla in derapage, anticipando così la curva, ma senza salire sul cordolo, poiché la vettura sta già «slittando» sulle quattro ruote verso l'esterno della curva (cosa questa che con il F. 1 non è poi tanto facile da fare). Se per caso la traiettoria impostata non tenesse conto del derapage laterale, e questo lo devo valutare io, salirei con tutte e quattro le ruote sul cordolo interno, invece così giro lo sterzo come per passarci sopra, ma in realtà prima di arrivare al punto di corda ho già avuto uno spostamento laterale tale da essere ancora sulla strada.

Una F. 2 quindi piuttosto impegnativa per chi vi sale dalle formule minori, ma che diventa solo divertimento di guida per chi vi «scende» da vetture più potenti, ma dalle caratteristiche tecniche identiche, se non in alcuni casi addirittura superiori.

Andrea de Adamich