

DOVE corriamo domenica?



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

**l'additivo
del
meccanico**

LE GARE SOPPRESSE Valli Pordenonesi (19-11) e 300 miglia di Rafaela (3-12). Coppa Amoco (18/19-11).

LE DATE « FANTASMA » ● 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 ● La Coppa Gallenga (in programma il 7 maggio) rinv. a data da destinare. La Coppa d'oro Savona (7 maggio) rinv. a data da destinare. La gara a Valle-

lunga (11 maggio) è rinviata a data da destinare. La Coppa Città di Volterra (11 maggio) è rinviata a data da destinare. La Coppa Canaletti (21 maggio) è 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. La Fiuggi-Arcinazzo (13 agosto) è rinviata a data da destinare. La Coppa Roma (24-9) è stata rinviata a data da destinare. La Salita del Gabbro è rinviata a data da destinare.

Le corse in calendario dal 16/11 al 31/12 in Italia e all'estero

NOVEMBRE

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
16-19	Rally Supercortemaggiore	Marocco			●●●	Rally	Marco-Mercotti
17-19	Rally Andernach	Francia			●●●	Rally	Barbara-Groux (Capri)
18	3 Ore di Capetown	Sud Africa			●●● Springbok	Velocità in circuito	Marko-Love (Lola)
18-19	Rally Andorra	Andorra			●●●	Rally	Jimenez-Artemy (Porsche)
18-19	Rally Petrolio	Francia			●●●	Rally	Nicolas (Alpine)
19	Porto Alegre	Brasile	Circuito di Porto Alegre		●●● Temporada F. 2	Velocità in circuito	Reutemann (Brabham), 1.03'42"44, media 170,421
19	Salvo D'Acquisto	Gentlemen's MC	Part. Lago di Martignano Arr. Vallelunga km 65	Part. ore 9 Arr. ore 11	●	Regolarità	
19	Trofeo "al Risparmio di Mirri"	Scud. Romagna AC Forlì	Part. Piazza Libertà Cesena Arr. Mercato Saracena	Part. ore 8,01	●	Sprint	
23	Corsa a Fuji	Giappone	Circuito di Fuji km 6		●●●	Velocità in circuito	
24-26	Rally Luci del Nord	Finlandia			●●●	Rally	
26	3 Ore Lourenco Marques	Mozambico			●●● Springbok	Velocità in circuito	Swart-Scheckter (Chevron)
26	Fine Stagione	Germania	Circuito di Hockenheim km 6,789		●●● F. 3	Velocità in circuito	Obermoser (Brabham) 25'33"4, media 123,7

DICEMBRE

2	Tre Ore di Goldfields SUD AFRICA	●●● Springbok	Velocità in circuito	Redman-Attwood (Chevron) Nuovo record: Hallwood (Lola) 1'30", media 154,180
2-3	Rally del Var FRANCIA	●	Rally	
2-7	Rally del RAC INGHILTERRA	●●● Camp. int. rallies marche	Rally	Blomqvist-Herts (Saab)
3	Corsa a Interlagos BRASILE	●●● Temporada sport gr. 5, 7	Velocità in circuito	
8-10	Safari NUOVA CALEDONIA	●●●	Rally	
9-10	Rally Costa del Sol SPAGNA	●●● Camp. int. rallies piloti	Rally	Jimenez (Abarth)

10 Corsa a Interlagos
BRASILE ●●●
Temporada sport gr. 5, 7
Velocità in circuito

13-17 Rally di Etiopia
ETIOPIA ●●●
Rally

17 3 Ore di Natal
Pietrmaritzburg
SUD AFRICA ●●●
Springbok
Velocità in circuito

24 Corsa a Interlagos
BRASILE ●●●
Temporada sport gr. 5, 7
Velocità in circuito

31 Corsa a Interlagos
BRASILE ●●●
Temporada sport gr. 5, 7
Velocità in circuito

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



Nanni Galli, cappellino alla Stewart, con Derek Bell «ombra» al boxes di Jarama. Le espressioni sono corruciate. Sono ancora i giorni delle prove. Poi la sera della corsa le espressioni saranno diverse. Almeno quella di Bell... (foto CANOMANUEL)

L'accordo col TEAM POLITOYS è quasi fatto: con la garanzia di correre tutti i GRAN PREMI il pratese orientato a non più attendere che la TECNO risolva i suoi dubbi con la MARTINI per la F.1

GALLI & WILLIAMS



TORINO - Frank Williams è qui al Salone per contatti relativi alla Politoys, squadra che sta cercando di concretare per il prossimo anno. Ci fornisce novità notevoli, confermandoci che Ganley sarà il suo pilota numero uno.

«Ci siamo assicurati questo forte corridore — ha detto Williams — giudicandolo in grado di inserirsi con le nostre macchine tra i migliori. L'impegno è già stato sottoscritto...»

— E per il secondo?
«Io sto aspettando ancora una decisione da Nanni Galli.»

— Ma non sembra che propenda per la Tecno?

«In verità non conosco ancora esattamente le sue decisioni. Evidentemente

te attende quelle dei fratelli Pederzani... Quali sono?

— Non le conosciamo nemmeno noi...

«Io non so veramente che cosa aspettino Nanni Galli per firmare con noi.»

Forse anche i Pederzani non sanno quali saranno i loro programmi, anche se proprio in occasione del Salone pare si sia rasserenata la prospettiva con la Martini, che pare d'accordo per una macchina sola in corsa e un solo pilota (Galli), piaccia o no a David Yorke. Dal canto suo Luciano Pederzani accetterà una collaborazione tecnica di un telaista (inglese).

«Non conosco — continua Williams — le sue intenzioni, ma non vorrei

poi, in extremis, quando ho già deciso, sentirmi telefonare da Nanni Galli che è disponibile.»

— Farete tutto il mondiale?

«Senz'altro e anche altre gare qualificate. Stiamo preparando due macchine completamente inedite.»

— Dove le proverete? A Silverstone e a Brands Hatch? E in Italia quando si potranno vedere?

«A fine anno a Vallelunga, per l'ultimo rodaggio prima del Gran Premio d'Argentina.»

— Ha pensato anche alla F. 2?

«Non rientra nel nostro programma. Ripeto che quest'anno abbiamo grosse intenzioni e speriamo di riuscire bene in F. 1.»

m. m.

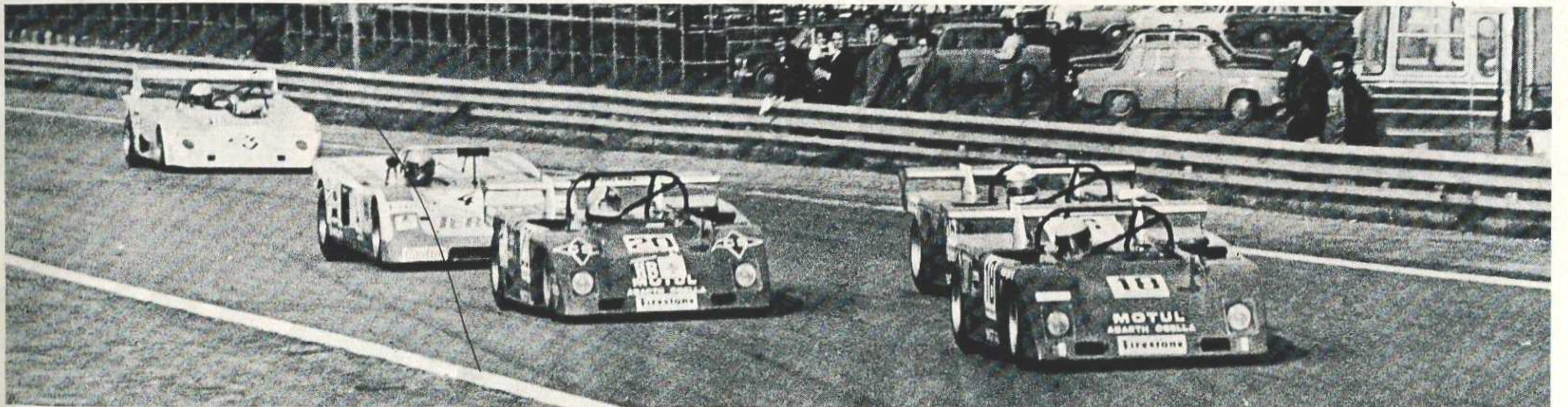
L'intervista (qui sopra) del nostro Morselli con Frank Williams risale ai giorni inaugurali del Salone torinese. Successivamente la situazione ha fatto notevoli passi avanti verso un chiarimento del programma 1973 di Galli. Al ritorno dalla trasferta col team ABARTH-Osella in Spagna, risulta che Galli si è incontrato già con Frank Williams, oltre che con i fratelli Pederzani. Se al momento di andare in macchina con queste pagine non si può ancora dare la notizia ufficiale delle decisioni è per una serie di ragioni. Anzitutto perché

Williams deve materialmente siglare il suo accordo con la Politoys, che sarà nel '73 abbinato al finanziamento Marlboro. Poi perché Galli ha voluto prima correttamente avere un abboccamento con Giancarlo Pederzani per conoscere le possibilità di un programma concreto futuro.

Pare che alla Tecno, mentre sono ancora da definire le possibilità di accordo con la Martini, resta il problema dell'incertezza delle partecipazioni agonistiche. Solo a macchina di sicuro rendimento saranno

via via definite le gare. Perciò Galli si è deciso ad orientarsi a un accordo con Williams. Con Frank c'è la certezza di disputare con Ganley tutte le prove mondiali F.1 dell'anno prossimo. In Argentina, Brasile e Sudafrica con le due vetture Politoys '72 dalla Spagna con le nuove macchine in preparazione.

L'accordo è praticamente definito verbalmente. Resta solo da siglarlo. E questo dovrebbe avvenire in settimana, una volta definita da Williams la sua situazione con Politoys e Marlboro.



In questa foto i protagonisti della finale Euro 2000 al Jarama: le tre Abarth-Osella (Galli, De Bragation e Bell). Dietro la Chevron di Watson e la nuova Lola 292-Vega di Scott

Un team
ABARTH
tutto
italiano?

Gli amici del team Osella sono rimasti male del titolo di AUTO-SPRINT dopo Jarama, dove si sottolineava l'errore dei boxes nelle segnalazioni finali a Galli. Il d.t. Tomaini (qui a destra che sorride soddisfatto dopo la vittoria con il d.s. Truffo) se l'è presa in particolare dicendo che, comunque, lui ha pensato solo a vincere come squadra e che, chiunque fosse stato il pilota, avrebbe fatto lo stesso.

E' una presa di responsabilità che gli fa onore, anche se non si può essere consenzienti del tutto su certe scelte. E' vero che l'ABARTH aveva l'obiettivo di portare in porto il risultato a prescindere dai piloti, ma nel finale che si era delineato, non sarebbe costato poi molto imporre uno «slow» non soltanto a Galli, ma anche al collega inglese Bell che poi è andato a vincere la

CONTINUA A PAGINA 8



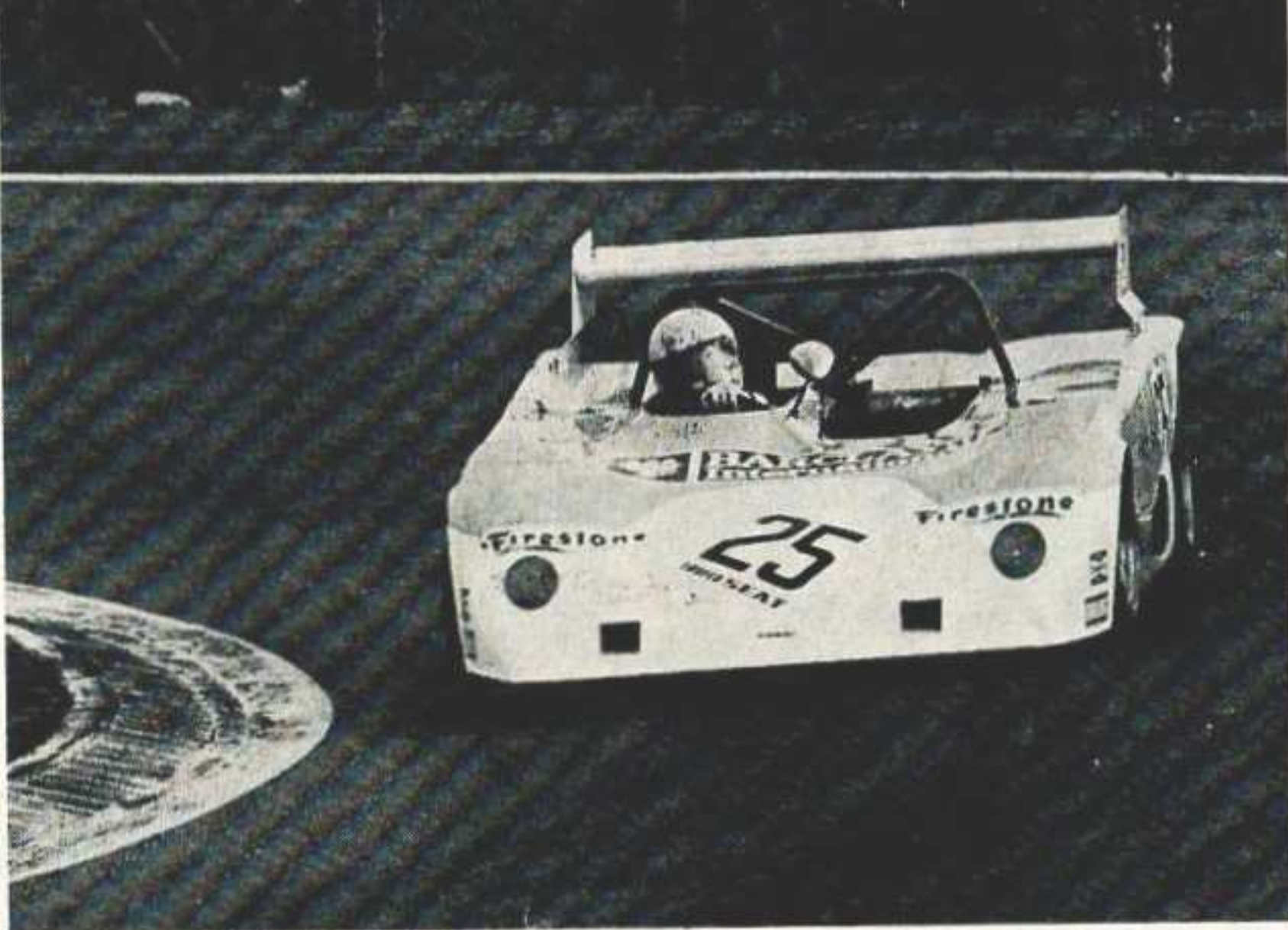


CONTINUAZ. DA PAGINA 7

corsa per somma di tempi. Quali le conseguenze di tanta amarezza? Difficile dirlo, pur se il bravo Tomaini assicura che — dopo aver scoperto Galli a Jarama — ha fatto rapporto a Osella consigliandogli il suo ingaggio per il '73 nelle gare che il pratese sarà disposto a disputare.

Al momento, come sapete, la squadra Fiat-Abarth-Osella '73 (a proposito: pare verranno imposti 15-20 telai della nuova macchina) ha come piloti sicuri: **Arturo MERZARIO** (in compartecipazione Ferrari) e **Raffaele PINTO** (in alternativa rally) oltre alcuni clienti particolari come « **PAL JOE** ». Restano in ballo **Derek BELL**, **Toine HEZEMANS**, **EDWARDS** e, dopo le parole di Tomaini, **Nanni GALLI**. Se fossimo... in Francia non ci sarebbero dubbi sulla scelta del terzo nominativo. Ma da noi si sa come vanno le cose. Comunque, perlomeno un'Abarth squadra 2000 con piloti tutti italiani non guasterebbe proprio nel panorama così « inquinato » di stranieri!

Se anche Galli sarà scelto dall'Abarth lo sapremo presto: basterà controllare i telegrammi (di raccomandazione) in partenza dalla Presidenza CSAI di Roma!...



Sopra, la affusolatissima nuova veste della Lola T 292-Vega portata al debutto al Jarama da Scott. Sotto, una fase del duello che ha visto impegnate la Chevron di Watson e l'Abarth-Osella di De Bragation



MARAZZI se ne va in Inghilterra e tenta la F. 5000

La stagione autunnale, anche se a prima vista potrebbe sembrare una stagione morta almeno per i nostri piloti, è invece la migliore per stringere quei contatti, per siglare quegli accordi che daranno vita a tutti gli abbinamenti pubblicitari così utili, riteniamo, per entrambe le parti. Nel quadro di questi contatti, già in fase avanzata è la decisione del nostro **ROBERTO MARAZZI** pilota di F. 3 in netta ascesa, di varcare la Manica e intraprendere una intera stagione in Inghilterra, o dovunque ve ne sarà la possibilità, con una vettura di F. 5000, monoposto che appunto in terra inglese avrà nella prossima stagione un forte rilancio. L'occasione è stata offerta al giovane romano da un nostro connazionale, che da anni corre in Formula 3 in Inghilterra, **Valentino Musetti**, conosciuto in occasione di una trasferta poco felice per il nostro a Snetterton nel mese di ottobre.

In questa occasione appunto, Marazzi ha avuto modo di stringere i primi contatti con lo sponsor di Musetti, il titolare di un negozio di autoaccessori che tra l'altro importa i grossi motori Chevrolet che vengono montati su quelle monoposto, che sarebbe appunto interessato a costituire una squadra con questi due elementi per la prossima stagione. Per i telai invece non si è ancora deciso tra i Surtees e i Chevron: ma per ora l'importante era ottenere un certo finanziamento. Tra l'altro Marazzi è anche fiducioso in un certo aiuto da parte CSAI e si attende qualcosa anche dalla scuderia per cui ha corso finora, la Nettuno di Bologna.

Tutto ciò, anche se abbastanza significativo, è alla fine molto squalido: ed è il solito discorso dei piloti italiani non abbastanza considerati dai nostri industriali, organizzatori, direttori di scuderie, ammalati di « italianofobia » subito pronti a ingaggiare o a trattare con uno straniero, qualunque sia il suo nome, piuttosto che prendere in considerazione i nostri giovani, che per trovare qualche possibilità sono costretti ad emigrare all'estero alla ricerca di quegli aiuti che noi per primi dovremmo essere in grado di offrire loro.



in pista, scarpette su strada, ruote BWA



A. BENZONI & C. Opera (MI)

Filipinetti cerca uno sponsor

MODENA - Il « film » a colori della « Marlboro » sul campionato mondiale del 1971 ha richiamato sere or sono all'Hotel Canalgrande numerosi appassionati. C'erano anche ospiti il sindaco di Varano Melegari e il progettista dell'autodromo San Cristoforo che, vedi caso, si è incontrato con l'ing. Ugo Cavazzuti progettista degli autodromi della Ferrari a Fiorano, di Misano e di quello « fantasma » di Marzaglia. I due si sono parlati lungamente. Di che? Forse dell'allungamento del percorso. Probabile.

Serata, dunque, assai piacevole con Parkes e Ugolini seduti fianco a fianco. Gli onori di casa sono stati fatti dal presidente della « Modena Corse »,

Marcello De Niederhauser, dall'immane Giurgi, dal segretario Stefanini, da Baldoni e dagli altri esponenti. Visti soci e piloti: Piero Vicini e Bompiani, Orsi e Orlandi, Lucchi e Maselli, Minozzi, Venturini, Zoboli, Fantuzzi, il comm. Vecchi e tanti altri.

Il film è interessante anche se un po' frammentario nella cronologia delle prove mondiali. Ma ancora di interesse abbiamo visto le diapositive girate dai soci del Club Foto Colibri, con Giurgi in testa. Gli autori, assai benemeriti, hanno puntato su Imola 1971, realizzando un documentario (a colori) di grande efficacia e anche di molta suggestione. Molto bravi!

Alla fine quattro chiacchiere con Mike Parkes. « Avete stabilito il pro-

gramma della « Filipinetti » a Montecatini? »

« In linea generale, per quanto si stia cercando uno sponsor; i costi sono sempre più gravosi e gli aiuti fanno bene ».

« E' vero che si vuole dividere le prove di maggior impegno, sport ecc., da quella del Challenge europeo con diversi incarichi e che resteresti a capo di questo secondo settore? »

« Nulla è ancora stato deciso. » E sveltamente Parkes se ne va.

Si è parlato con De Niederhauser e Gozzoli del Saloncino delle sportive. Pare che l'assessore Ronchetti abbia detto di no all'uso del rinnovato Palazzo dello Sport. Perché? Speriamo in un ripensamento.

● La morte del conte di Rohan-Chabot, fondatore del RALLY PARIS ST. RAPHAEL aveva fatto temere per un momento che questa prova sparisse dal calendario. Invece ogni timore è stato fugato dal sindaco di St. Ra-

phael, il quale ha detto che la gara si svolgerà anche nel 1973 con la sua solita formula.

● Nel 1973 la VAUXHALL, in collaborazione con il Dealer Team Vauxhall, offrirà premi speciali a concorrenti privati nelle corse inglesi. Si tratterà di premi in denaro, diversi a seconda del tipo di competizione. Potranno concorrere soltanto proprietari o piloti, sia presenti che futuri, di vetture Vauxhall.

Intanto a Ginevra si sono fatti i bilanci '72 della Scuderia Filipinetti, al termine della stagione agonistica caratterizzata dall'inizio di una fattiva collaborazione con la Antar-Petrolies. Limitata dapprima alla partecipazione di due vetture alle gare di F. 2 e quindi di tre Lola al campionato marche 2 litri, da marzo in poi gli accordi con l'Antar si sono estesi a tutta l'attività della scuderia. Oltre alla casa petrolifera, anche la SEITA è entrata nel novero degli sponsor di Filipinetti e due Lola T290 hanno partecipato alle corse con i colori delle sigarette francesi Gitanes e Flint.

In totale la scuderia è stata presente in 44 competizioni nazionali o internazionali totalizzando 74 partecipazioni con 41 piazzamenti. Terza a Le Mans con una Ferrari-Daytona, la scuderia vanta 3 vittorie in F. 3, 3 vittorie nelle 2 litri e ancora 3 vittorie con le 128 coupé; oltre naturalmente a moltissimi piazzamenti nei ruoli d'onore. Le vetture messe in campo dalla Filipinetti sono state 2 Martini F. 3, tre Lola T.290, due Ferrari-Daytona, due Fiat 128 coupé e 1 128 berlina. I piloti impiegati dalla scuderia sono stati: Vic Elford, Jacques Coulon, J. L. Lafosse, Guy Edwards, Mike Parkes, Florian Vetsch, gli italiani Walter Donà, Giancarlo Gagliardi, Umberto Grano e Mario Radicella.

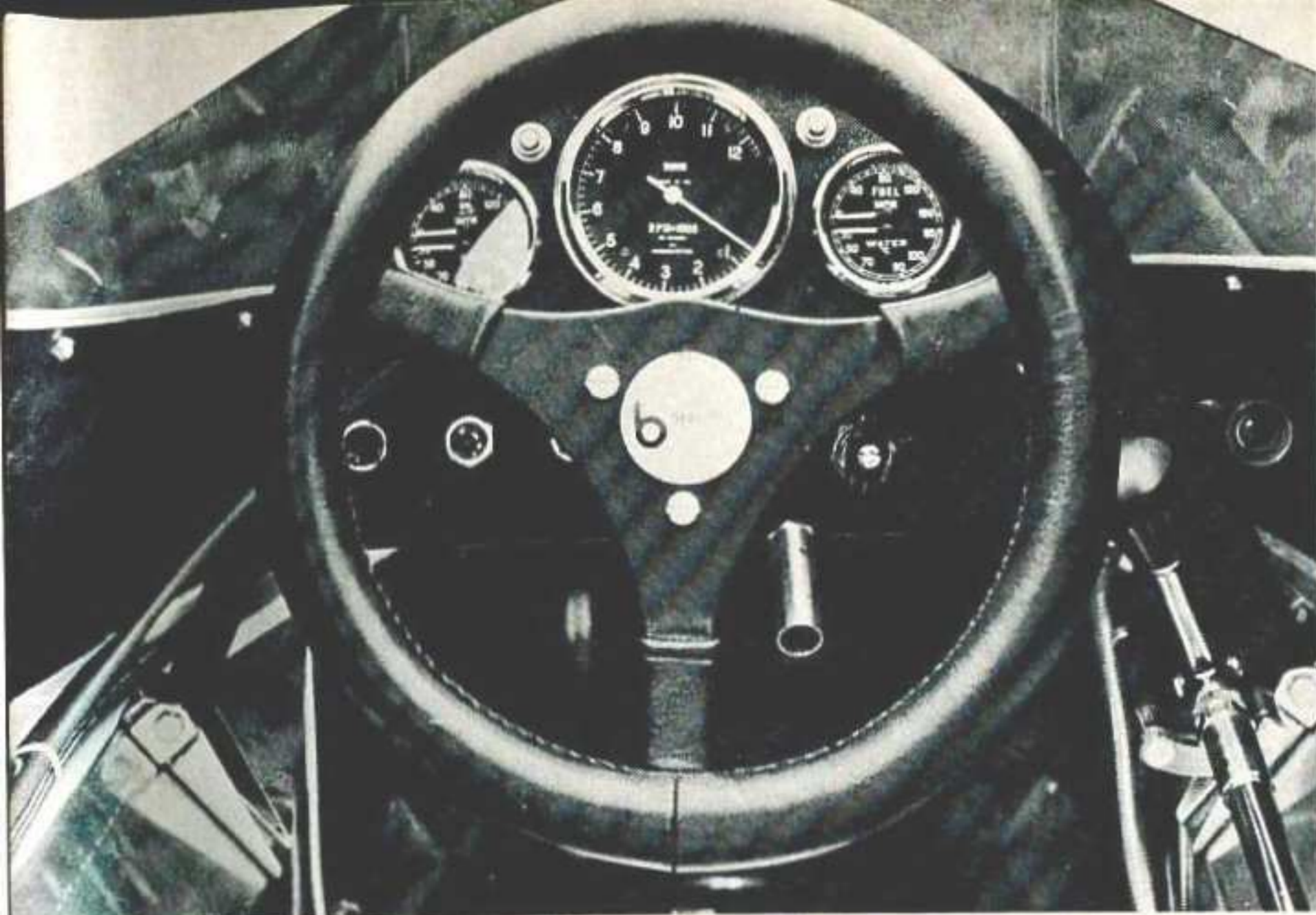
Senza più speranze a MODENA

MODENA - La « Scuderia Modena Corse » si era fatta promotrice di una iniziativa intesa a dare la possibilità alle case automobilistiche di svolgere i collaudi sulla pista del vecchio autodromo di Modena destinato ormai a zona verde e alla costruzione di infrastrutture (sembra possibile un accordo Comune-Aero Club per lo svincolo dalla destinazione dell'area come servizio militare: forse il tutto era stato orchestrato per arrivare allo scopo). I bravi ed entusiasti dirigenti della « Modena Corse », unitamente ad esponenti di altri Enti, avevano fatto un preventivo di spesa e sembrava che, anche transitoriamente, lo sblocco fosse possibile assumendosi l'onere del servizio di vigilanza.

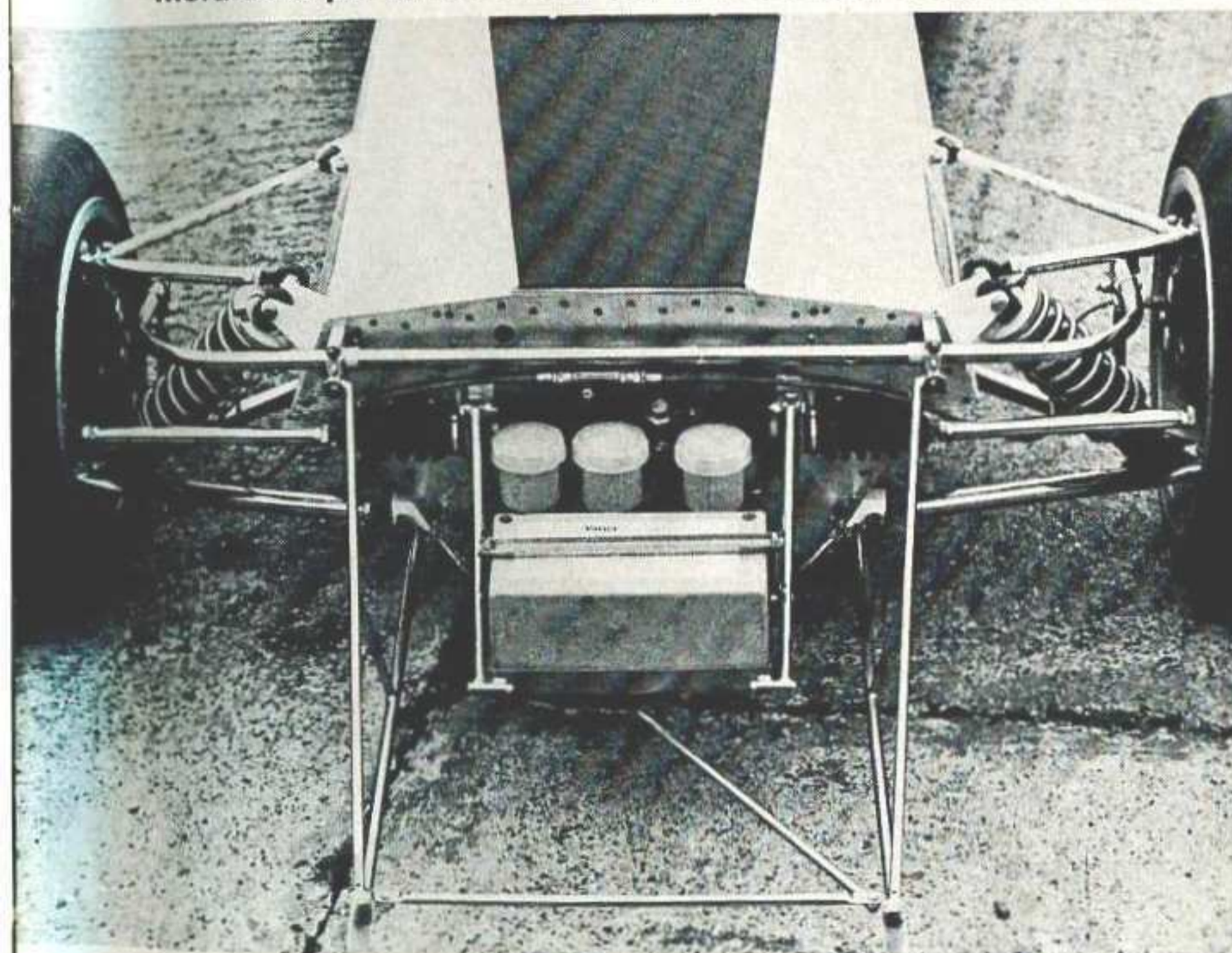
Ma, all'atto pratico, tutto è finito in una grossa delusione. Il personale ha chiesto 3.300 lire all'ora per il servizio! Considerando che una macchina paga 2000 all'ora e che, in certi giorni, gira soltanto una macchina, il progetto è stato archiviato.

La GRD in F.1 solo nel '74 (pilota sport e F.2 sarà WALKER)

LONDRA - Prima che comincino a circolare voci ingannevoli (e succederà) chiariamo l'attuale situazione, per quanto riguarda una GRD di F. 1. Attualmente la GRD ha intenzione di mettere piede nell'« arena » dei Grandi Premi nel 1974, non prima. E' già stato svolto un poco di lavoro preliminare su una vettura, ma nel 1973 la GRD vuole accentrare i propri sforzi sulla sport che sarà affidata a John Miles, per i colori della DART, e sulla F. 2, campo in cui verranno profuse tutte le energie e tutte le risorse. Pilota numero uno, Dave Walker. Walker è attualmente collaudatore a tempo pieno della GRD ed ha l'aria assai più soddisfatta di quanto non avesse da molti mesi. Non si sa ancora nulla circa la vettura, ma qualsiasi decisione in fatto di motori, sarà presa il più tardi possibile.



Il posto di guida della nuova Brabham per formule minori. Si chiamerà BT40 per la F. 2 e BT41 per la F. 3. Sotto, l'avantreno della BT40



SEI MILIONI è il prezzo della Brabham BT40



**I NUOVI
BOLIDI '73**

LONDRA - Da quando pubblicammo la prima descrizione della Brabham BT40, sono state rese note altre informazioni, dopo una conversazione con Bernie Ecclestone, nei suoi eleganti saloni d'esposizione a Bexleyeath. Prima di tutto, una correzione. Soltanto la F. 2 avrà la sigla BT40, le versioni F. Atlantic/FB si chiameranno BT40B, la F. 3 BT41. Si prevede che la prima vettura di questa nuova serie che scenderà in pista sarà una BT40B, che sarà pilotata dal campione SCCA Mike Hall in una corsa di Formula B ad Atlanta, alla fine di novembre.

E' ormai stato stabilito il prezzo: circa sei milioni di lire per la F. 2 con cambio FG400 ma naturalmente senza motore.

Purché prove comparative della vettura con motore Vega, o col corrispondente motore Ford, dimostrino che il primo è competitivo, la Brabham preferirà utilizzarlo per le vetture in squadra nel 1973. In questa nuova Brabham ogni particolare è ben studiato e lo stesso Ecclestone si è interessato alla progettazione della carrozzeria. La « V » nera, che spiccherà fino al

muso della prima vettura, sarà gialla sulle macchine ufficiali.

A quest'epoca dello scorso anno, la BT38 era ancora in fase di progettazione, ma alla fine di aprile oltre sessanta erano già state consegnate. Con la serie BT40 la Brabham s'impegna a consegnare entro la fine di febbraio 1973 tutte le vetture ordinate prima del termine dell'anno in corso.

Benché questo nuovo modello ricordi molto la BT38, la vettura dà comunque l'impressione di essere totalmente nuova, mentre, ironico a dirsi, la Motul M1 dà l'impressione di essere una BT38 aggiornata!

Il progetto della BT42 di F. 1 è completo ed è già iniziato il lavoro di costruzione del primo esemplare, che si prevede sarà pronto a gareggiare per il GP del Sud Africa.

Intanto l'Europa sta dicendo addio alla straordinaria BT34, che se ne stava dietro il garage di Ecclestone, in attesa di partire per il Brasile, dato che l'ha acquistata Wilson Fittipaldi.

d. h.

**PEDRAZZANI lavora
sodo sul «LOTUS»**

**280 cv
dal JENSEN**

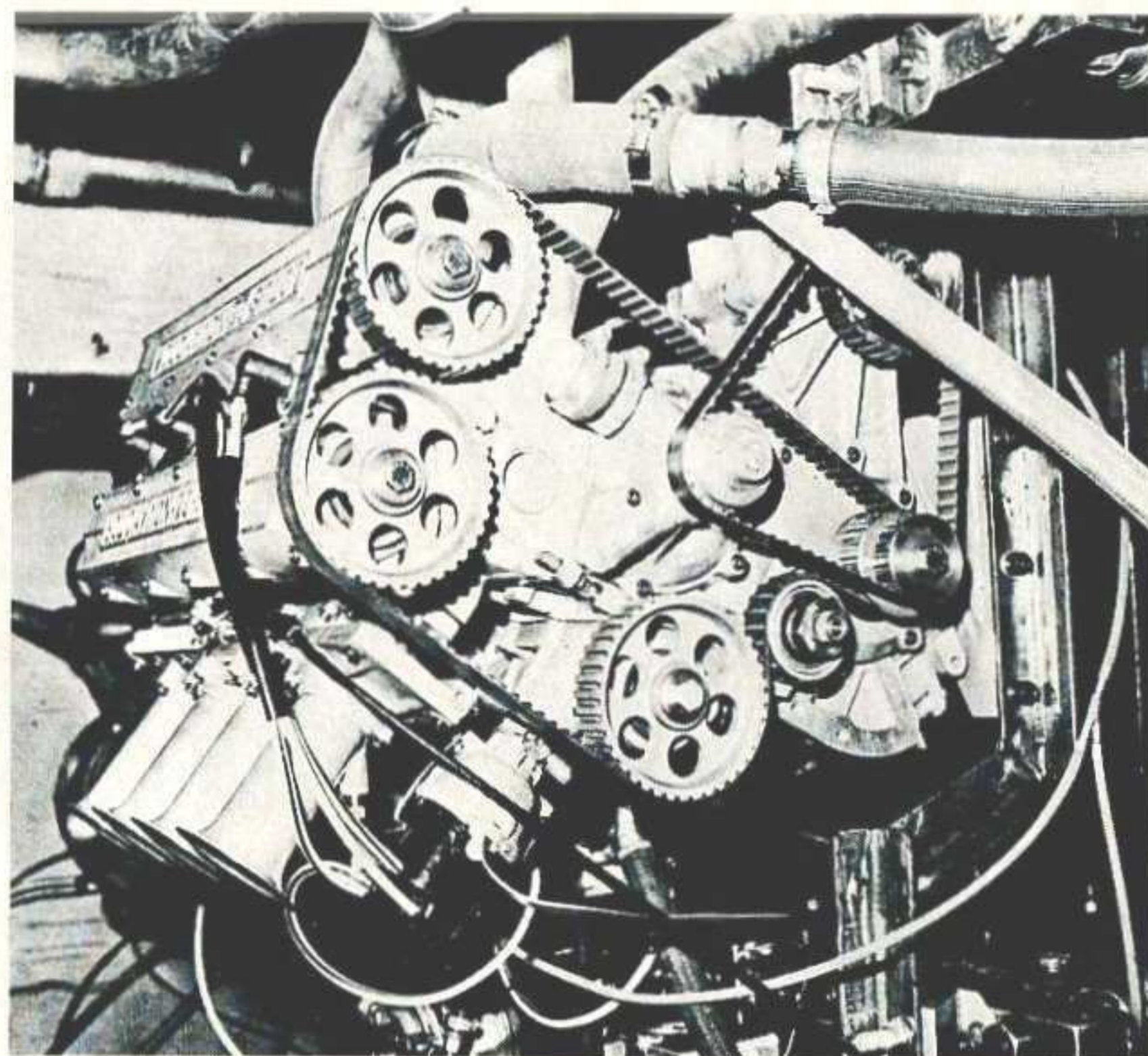
NOVARA - Il motore messo a punto dal Pedrazzani partendo dal motore Lotus montato sulla Jensen Healey ha fatto sentire le prime note di scarico. Dalle primissime sensazioni di banco prova tutto sembra andare per il meglio: a 7000 giri sono stati letti 32 kg, che è un valore incoraggiante, è stata fatta qualche tirata sino a 9000 e 9500 per vedere se non vi erano inconvenienti in attesa di iniziare le prove vere.

In un secondo tempo, dopo aver risolto i problemi di lubrificazione ed altri dettagli, il banco prova ha cominciato a dare responsi interessanti. Si sono letti 280 CV, un valore eccellente, e ben presto il motore sarà collaudato in pista, in Inghilterra.

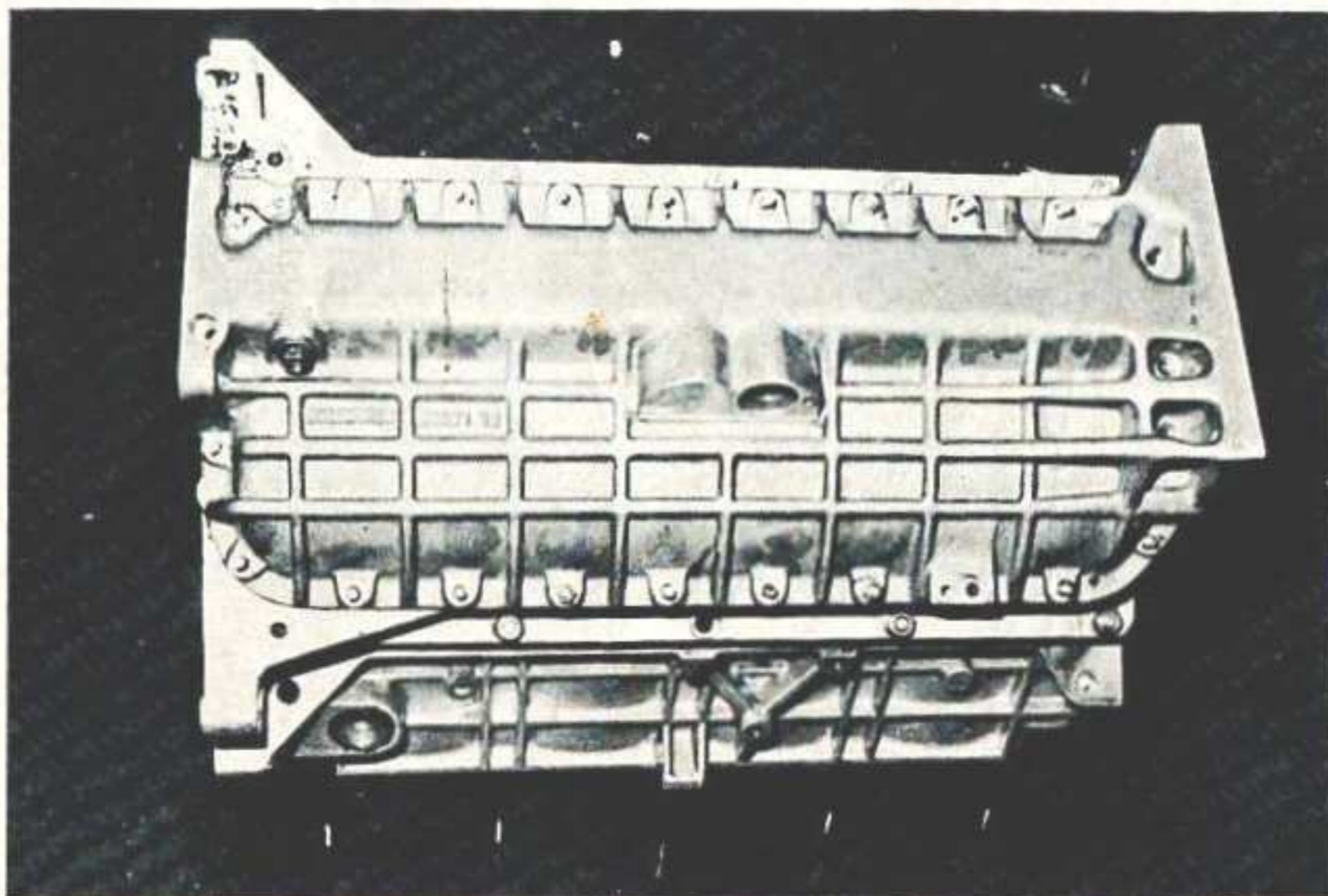
E' stata costruita una coppa speciale per favorire il pescaggio e la non centrifugazione dell'olio di particolare foggia e costo proibitivo, circa un milione. Il motore, che è già stato descritto nei suoi particolari su Auto-sprint, si presenta molto raccolto e sembra più piccolo di quanto non sia in realtà per il fatto di lavorare inclinato di 30 gradi. Molto bella è l'architettura esterna in alluminio nervato particolarmente robusta nella quale si inseriscono gli accessori disegnati dal Pedrazzani (vedi supporto pompa, e coperchio che contiene la presa del moto per lo spinterogeno e la pompa ad iniezione).

L'iniezione per ora è la Lucas, ma verrà provata anche la Kugelfischer. Il motore verrà dotato di filtro dell'olio incorporato mediante un attacco previsto a lato della pompa di iniezione. Particolare interessante l'assenza di guarnizioni, le tenute sono assicurate da superfici rettifiche e per quanto riguarda la testa e il carter da un anellino che corre al contorno della testa e un anello gas sempre sulla testa in corrispondenza di ogni cilindro assicurano il circuito acqua da ogni perdita.

Per quanto riguarda il circuito dell'olio vi è un tubo esterno, con tenuta speciale.



Sopra, al banco prova della Novamotor il motore Jensen-Healey 2 litri ha già dato 280 CV. Sotto, il complicato carter secco realizzato dai Pedrazzani per il nuovo motore. A destra, il telaio F.3 di Bellasi



La monoscocca F.3 di BELLASI

NOVARA - Guglielmo Bellasi, il poliedrico costruttore novarese che ha al suo attivo una F. 1, ha ora in cantiere due esemplari di F. 3 di particolare concezione che rispecchiano in pieno la sua mania di fare sempre qualcosa di nuovo e di diverso, sempre a livelli notevolissimi di progettazione e realizzazione.

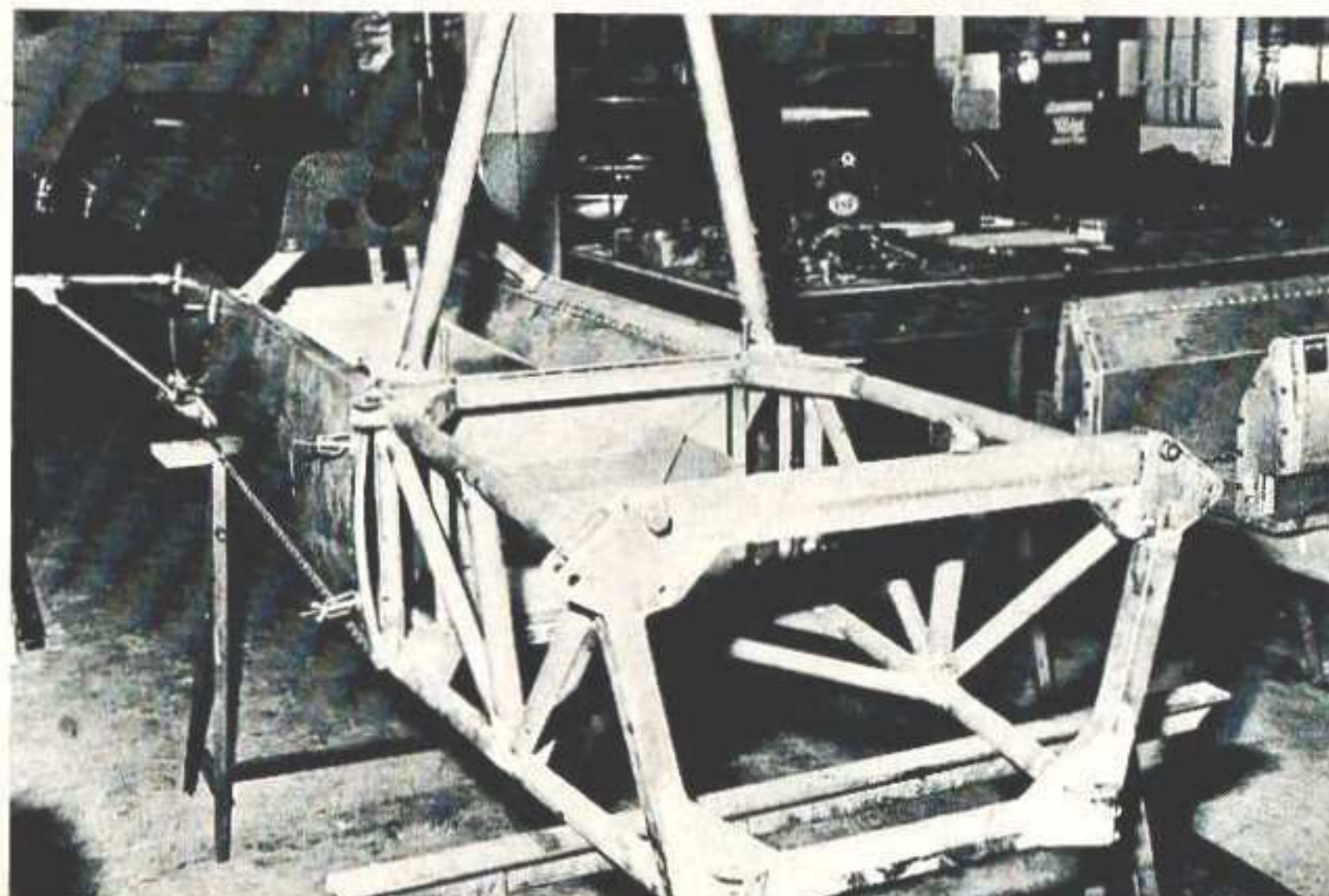
Particolare più notevole della nuova vettura è la disposizione degli ammortizzatori messi orizzontalmente e paralleli al senso di marcia; il moto viene a loro attraverso una bielletta azionata dall'estremo del triangolo superiore in modo da « sentire » al massimo gli scuotimenti della ruota, trasferire così mediante una squadretta

sgheba il moto all'ammortizzatore -molla. La bielletta lavora come tirante e la squadretta permette di amplificare o meno gli scuotimenti in modo da poter avere un ampio margine di regolazione. Gli ammortizzatori usati sono dei Bilstein speciali adatti a lavorare orizzontali. Questo schema si ripete all'avantreno e al retrotreno.

Il telaio del nuovo F. 3 è un monoscocca sino alle spalle del pilota, realizzato in avional da un millimetro e mezzo con quattro centine di irrigidimento in avional da 4 mm. I supporti della sospensione anteriore sono in alluminio fuso e lavorato inglobati tra le paratie e

g. r.

CONTINUA A PAGINA 10

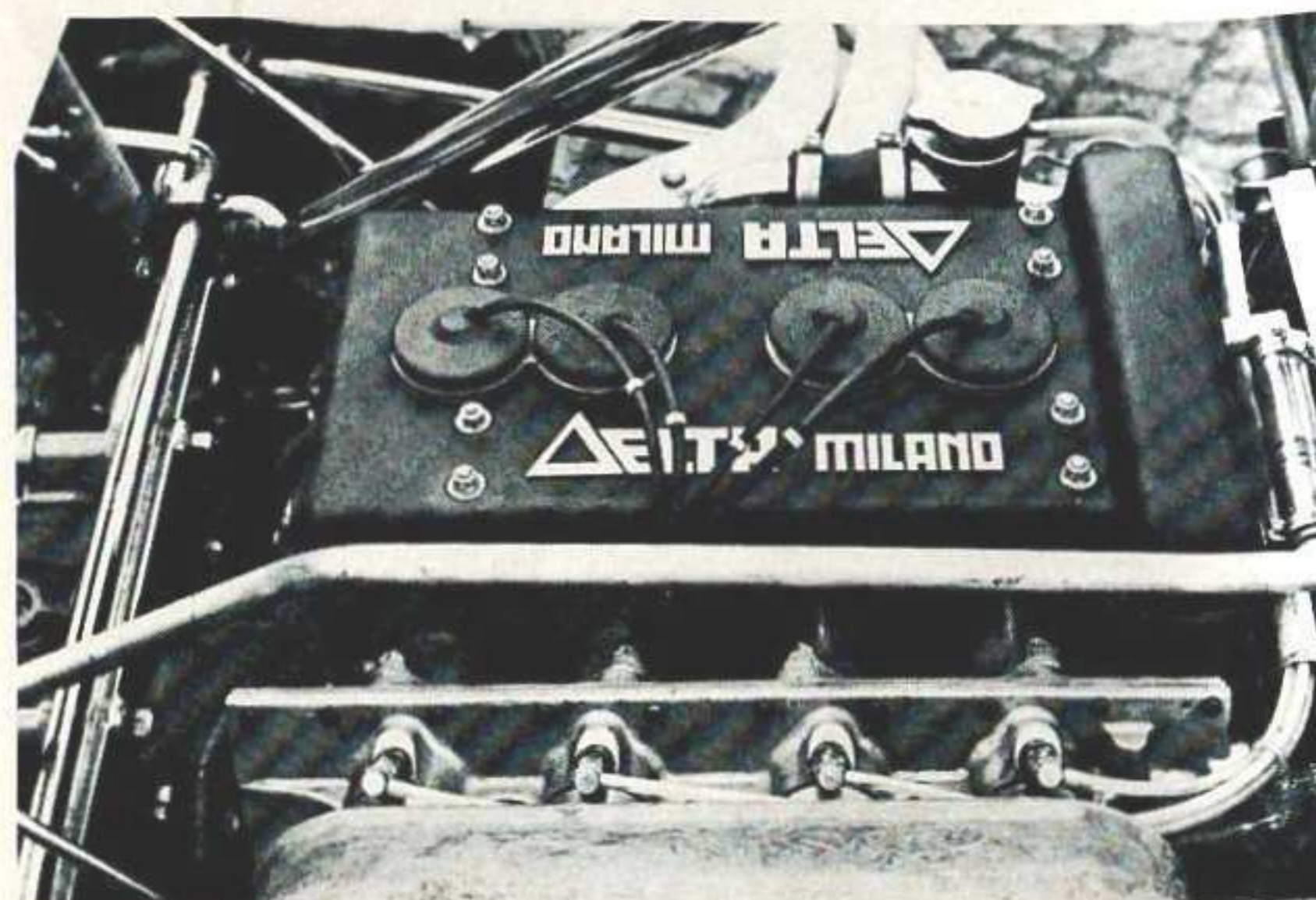




CONTINUAZIONE

Cresce la DELTA di DONEDA

Una F. Ford che viene da Londra



Qui sopra, il motore Ford preparato dalla Delta per la F. Corsa 3. Con il telaio che vedete nella foto sotto, ha vinto con Pescia ad Imola



Sopra, Bellasi con le fusioni per la testa 128 a 4 valvole. In basso, la particolare disposizione del gruppo molla - ammortizzatore

MILANO - Tempo di grandi novità questo novembre nebbioso, novità che veramente non lasciano respiro soprattutto nel campo delle monoposto, che come si può ben immaginare devono essere preparate con un certo lasso di tempo per essere pronte agli inizi della stagione che viene. Siamo stati nei capannoni della Delta, a Garbagnate Milanese, dove le novità veramente si sprecano, e sono tut-

te particolarmente interessanti. La Delta, come è noto, è entrata nel settore delle monoposto di prepotenza, un paio di anni or sono, quando al termine di un polemico campionato dimostrò di dominare nel settore della F. Ford. L'anno scorso si è anche cimentata nel campo della elaborazione dei motori di F.3 (pur non abbandonando la F. Ford) ottenendo lusinghieri risultati con l'italo-svizzero Bru-

no Pescia, che si è anche aggiudicato una prova in Italia. Anche per quest'anno i programmi investono le due categorie di monoposto, e sono veramente impegnativi.

Nel campo della F. Ford il titolare Cesare Doneda ha siglato in questi giorni un paio di accordi in Inghilterra con diverse ditte, per fornire ai piloti italiani una monoposto nuova, veramente competitiva.

Come già abbiamo avuto modo di accennare su Autosprint, si tratta di 10 monoposto che il milanese assemblerà, facendosi costruire telai identici al Lotus 69, opportunamente modificati e rinforzati in diverse parti, che verranno vestiti da una carrozzeria particolarmente avvolgente e molto aerodinamica.

Per l'esattezza sarà la stessa carrozzeria che equipaggiava la Elden di Johnny Gerber, il dominatore della prova internazionale di Brands Hatch: in più sarà aggiunta una presa d'aria dinamica (tipo F.2) per convogliare l'aria ai carburatori (naturalmente si parla della nuova F. Ford, che dovrebbe appunto avere due carburatori doppio corpo) e probabilmente sarà montato il nuovo cambio Hewland Mk 9 con autobloccante, che la ditta inglese ha studiato appositamente per la nuova F.3.

Inoltre sono state studiate diverse modifiche: si pensa già alla eventuale trasformazione della F. Ford in F.3 spostando i serbatoi benzina ai lati dell'abitacolo, mentre il telaio posteriore è stato rinforzato. Quindi è già partito il programma F. Ford 1973, mentre il primo esemplare sarà pronto in dicembre e già tre sono gli acquirenti dei nuovi modelli: Terzi e Senni, che già hanno corso in questa stagione e Saini. Naturalmente per tutti

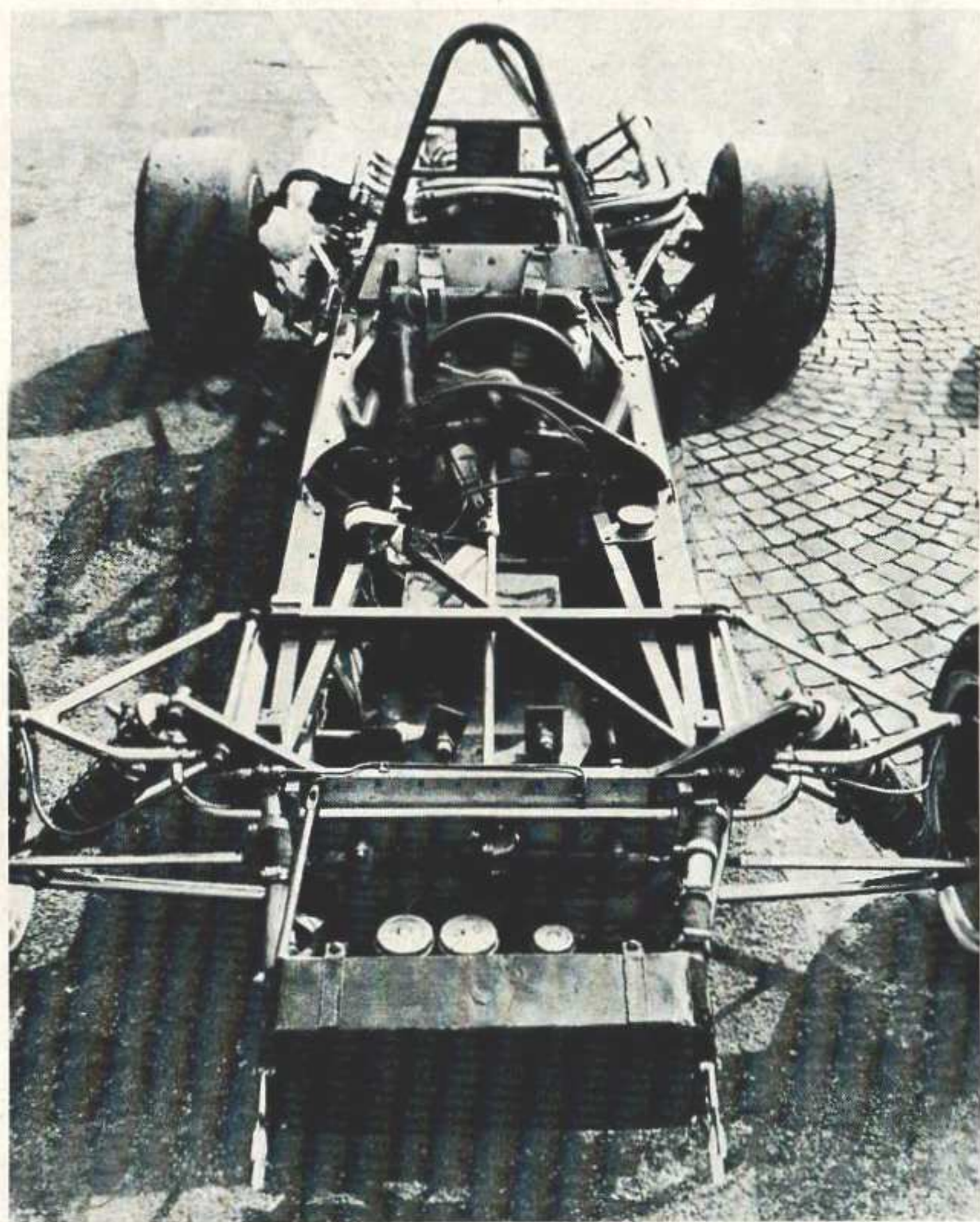
i clienti Delta sarà mantenuto il campionato a premi che la ditta aveva già lanciato la scorsa stagione: il vincitore di questo campionato interno fruirà di un premio di 800.000 lire.

E le novità non si limitano a questo: il dinamico Doneda si è anche interessato per la nascente F. Mexico e per questa, o per eventuali elaborazioni della vettura della Ford, si è accaparrato l'esclusiva di tutti i « kit » che la ditta inglese Broadspeed fornisce da tempo.

Per la F.3 si continua a lavorare alacremente e se anche si perderà il pilota ufficiale Pescia (alla ricerca di un accordo favorevole per la F.2) probabilmente il suo posto verrà preso dal giovane Sassi, che dovrebbe disputare tutte le gare del campionato italiano con due motori Delta a disposizione. In tutto vi saranno dieci motori nuovi di F.3: e Doneda sta pensando come farli correre, forse studiando una forma di noleggio. Quello che è certo è che verrà istituito anche per la F.3 un campionato interno (per i possessori di detto propulsore) sulla falsariga di quello già sperimentato di F. Ford, sempre con premi ingenti per i primi otto classificati (il primo avrà 1.000.000 di lire) che naturalmente entro il 31 dicembre si decideranno a dare fiducia a questa nuova realizzazione.

La Delta si ripromette inoltre di seguire le varie corse con una adeguata assistenza: tra l'altro già si adopera per ottenere per le sue vetture e i suoi clienti favorevoli abbinamenti pubblicitari, mentre è pure allo studio più avanzato la possibilità di realizzare nei capannoni di Garbagnate una mostra mercato per l'uso di F. Ford e F.3.

can.



la « pelle » di copertura e realizzati secondo uno schema modulare in modo da poterli sostituire rapidamente in caso di urto.

I serbatoi sono due, laterali, all'altezza dei fianchi del pilota con la classica spugna e un raccogliatore inerziale alle spalle del pilota.

Il retrotreno è costituito da un telaio in tubi di 30 mm. di diametro spessore 1,5 in acciaio speciale fissato alla scocca mediante 9 dadi da 8 mm. Questa sistemazione permette facili smontaggi.

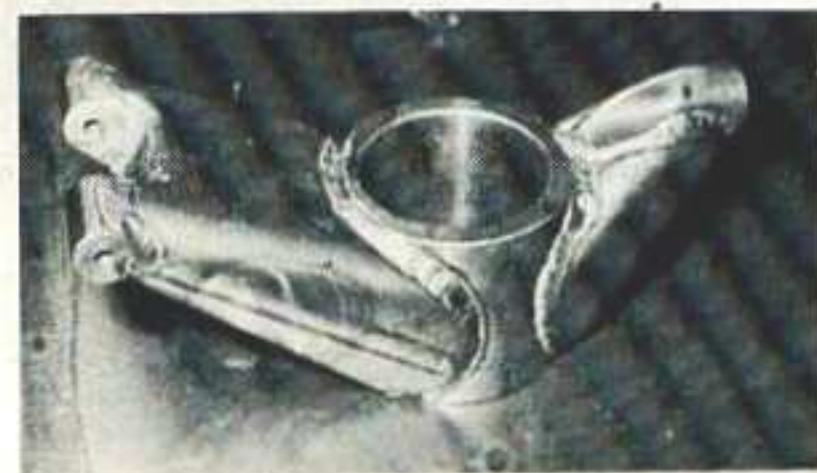
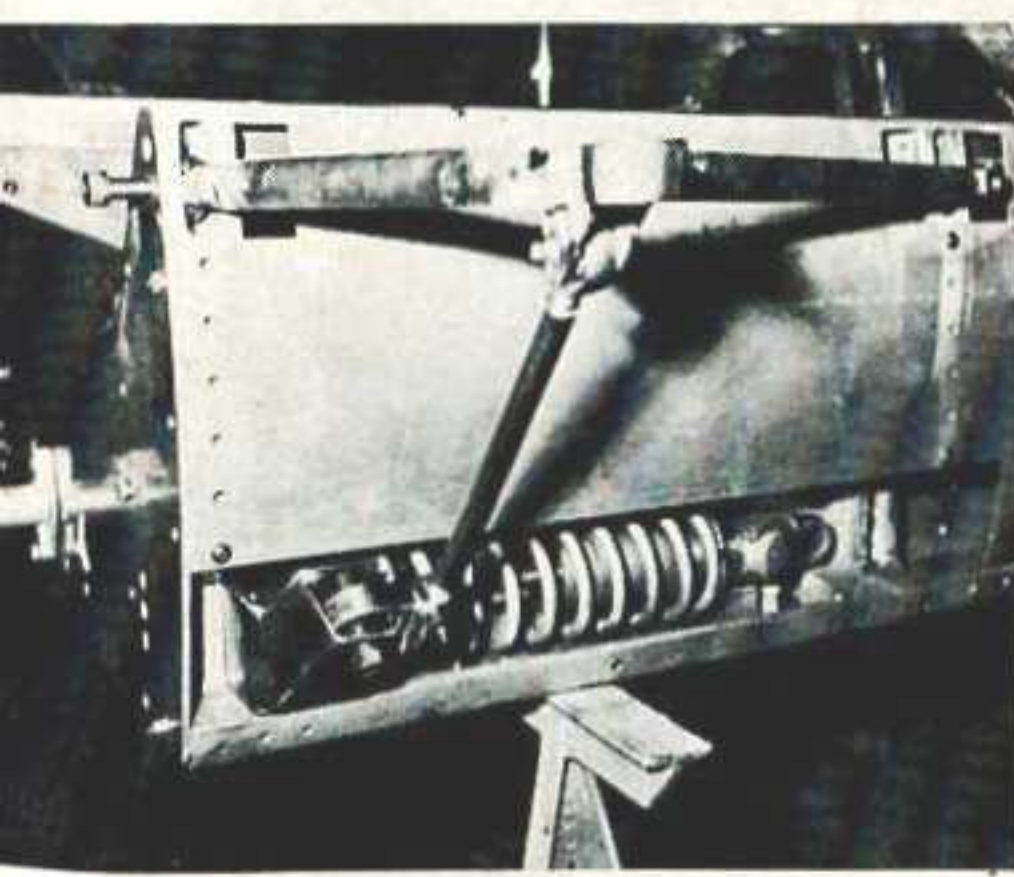
Bellasi ha dedicato particolare cura allo studio della carrozzeria prevista in due soluzioni: una con musone carenato, abitacolo il più possibile aerodinamico e così pure il cofano motore che continuerà sino all'altezza del cambio per assicurare la massima penetrazione (vedi Alpine); è prevista anche una soluzione a muso tradizionale con due pinne superiori che avviano l'aria lungo le costole d'attacco delle sospensioni anteriori. Il muso sarà molto allungato per contenere il radiatore anteriore orizzontale. E' previsto l'uso di « baffi » anteriori e alettone posteriore. Per quanto riguarda le geometrie delle sospensioni Bellasi ha affinato le sue precedenti esperienze utilizzando tra il resto mozzini in alluminio saldato superleggeri. Sono previste molte possibilità di regolazione nei punti di attacco inferiori per variare i centri di rollio.

COMPRA-TELA in kit



Quest'anno ha fatto la sua prima apparizione nel trofeo Cadetti Agip una nuova vettura, la DACO dal nome dei suoi costruttori, Daverio e Colombo. La vettura ha un telaio in tubi quadri, irrigidito da pannelli in avional: la carrozzeria in vetroresina presenta una sezione frontale piuttosto ridotta mentre gli ammortizzatori sono del tipo a molle coassiali. La sicurezza è stata cercata

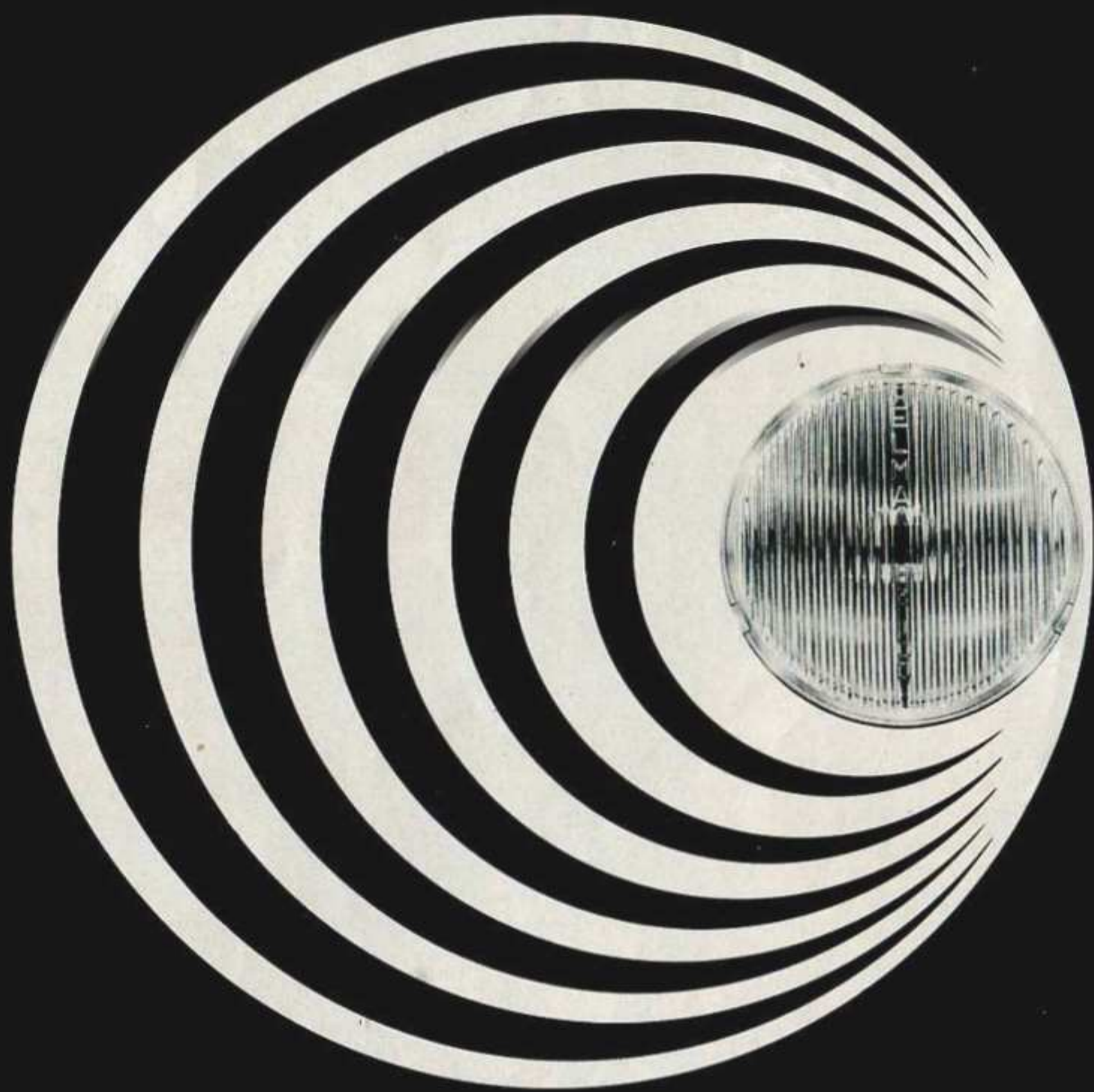
in ogni particolare: la monoposto è dotata di impianto antincendio automatico e di doppio circuito frenante con pompe separate. Ma la cosa più interessante è che la si può avere in scatola di montaggio al modesto prezzo di lire 650.000: in questo modo si dà la possibilità a chi è dotato di buona volontà, di costruirsi con le proprie mani l'auto da corsa che potrà usare in pista.



cos'elma!

e' un raggio
di luce
che ti precede e
ti guida

proiettori jod H4
fendinebbia jod



anni di esperienza
al servizio dell'automobilista

e' un prodotto **elma** s.p.a.
stab. Str. Orbassano - Piossasco 120
10040 Rivalta (TO)
tel. 900.31.83 - 900.34.00 - 900.25.77



aspes

Assegnati (tra le polemiche) i titoli nazionali dell'automobilismo canadese (e diversi italiani si sono fatti onore)



La squadra dei piloti italiani della Piave Jolly Club che ha partecipato ai campionati canadesi di Mosport. Da sinistra: Dino de Jullis (Corvette), Guido Gatto (Fiat 124 S), Donato Ziccardi (Ford Crossle), Giorgio Comacchio (Fiat 124), Onorio Rocca (Martin FC) e Gianni Follegot (Fiat 124). Soltanto Guido Gatto è riuscito a vincere

Gli emigrati campioni

MOSPORT PARK - Causa l'enorme distanza che separa i vari circuiti canadesi, (ad esempio, circa 5000 chilometri da quello di Westwood nella provincia del British Columbia a quello di Mosport nell'Ontario) si è reso necessario per ciò che riguarda un campionato canadese delle varie categorie — specialmente in considerazione del fatto che la maggior parte dei piloti partecipi allo sport automobilistico ad un livello semiprofessionistico — di decidere per il titolo nazionale in una sola prova. Partecipanti alla finale su invito, i primi tre classificati per ogni categoria di ognuna delle 10 pro-

quanto prima, in campo internazionale.

L'attenzione degli italiani era particolarmente volta verso la gara che vedeva abbinate le Turismo fino ai 2500 cc. e le sport di serie fino ai 1600 cc. per la presenza dei piloti del Piave Jolly Club (Canada) Giorgio Comacchio (turismo) e Guido Gatto (sport). Al via la Datsun 510 di Bob Stevens prendeva di prepotenza il comando, ma appena a metà giro la corsa veniva sospesa a causa di un incidente che vedeva eliminate dalla gara sei MGB ed una Porsche. Quando la corsa riprendeva dopo circa



Campionati canadesi vetture F.B. Brian Robertson su Chevron B.20 mentre supera Bill Eagles su March e si avvia alla vittoria nel campionato assoluto



L'italiano Guido Gatto, campione canadese delle vetture sport fino a 1600 cc, sta completando con la sua Fiat 124 S la gara conclusa vittoriosamente a Mosport

vince. Soltanto il titolo di campione canadese assoluto viene disputato in otto prove riservate alla Formula B (la F. 2 europea) sotto il patrocinio delle sigarette Player's.

Le gare, di Mosport (come quelle '71 nel British Columbia) hanno accentuato nei piloti e nella stampa la convinzione che il corpo direttivo della CASC (gli ufficiali di gara nazionali) non è al livello della situazione per l'incapacità di controllare con fermezza: irregolarità e proteste, lasciandosi addirittura intimidire da alcuni concorrenti fino a rovinare una serie di corse che d'altra parte sarebbero state eccellenti.

Nella giornata di sabato, oltre alle prove di qualificazione per tutte le categorie, si è disputata la gara per le F. Ford; gara che è stata movimentata da un appassionato duello fra le vetture di Brian Stewart (Lotus), John Scratch (Ferret), Terry Douglas (Palliser), Bob Beyea (Hawke), Dan Burritt (Titan) e William Alsop (Caldwell), finché Douglas è stato eliminato dalla gara dopo uno spettacolare volo per aver agganciato le ruote di un altro concorrente. La corsa terminava con la vittoria di Brian Stewart che, grazie alla maggior esperienza, riusciva a due giri dalla fine ad avere la meglio su Bob Beyea.

Domenica, dopo che durante la notte le collinette della zona erano state coperte da un leggero manto bianco di neve, si sono corse le gare per le Turismo, le Sport, la Formula V e naturalmente la F.B. Quest'ultima, è stata vinta da Brian Robertson su Chevron B20B riconfermando così l'ottima forma del neo campione dopo che aveva condotto in prima posizione per buona parte dell'anno. Secondo, si è classificato il veterano Craig Hill su Lotus 69B e terzo il ventitrenne Ric Forest su March 722; data l'età, è specialmente su quest'ultimo che molti dei tifosi canadesi puntano le loro speranze per una rappresentanza,

quindici minuti, Stevens di nuovo riprendeva il comando riuscendo a portare a termine la gara con mezzo giro di vantaggio su Paul Lamke pure su Datsun 510 che era riuscito a superare la Fiat 124 di Comacchio all'ultimo giro dopo che questi aveva mantenuta la seconda posizione per tutta la corsa. Guido Gatto con la Fiat 124 Spider conduceva a piacere le Sport e non aveva nessuna difficoltà a controllare gli avversari vincendo la categoria senza forzare.

Al termine della corsa le prime tre vetture classificate venivano controllate misurandone pure la cilindrata. Nella Datsun vincente, veniva riscontrato che le gomme dalla parte del pilota sporgevano dalla carrozzeria di 5 centimetri e che possedeva un radiatore dell'olio in più. Dopo una temporanea sospensione la vittoria veniva riconfermata per la Datsun per ragioni così assurde che non potevano che riconfermare l'incompetenza degli ufficiali di gara. Si pensi che questi chiedevano l'opinione di un rappresentante Datsun che poi era anche il proprietario della vettura.

Gilberto Gatto

CAMPIONATO CANADESE LE CLASSIFICHE FINALI

Formula Ford: 1. Brian Stewart (Lotus 61M); 2. Bob Beyea (Hawke DL2A); 3. Dan Burritt (Titan Mk. 6).
Formula B: 1. Brian Robertson (Chevron B20B); 2. Craig Hill (Lotus 69B); 3. Ric Forest (March 722).
Turismo di serie fino ai 2500 cc: 1. Bob Stevens (Datsun 510); 2. Paul Lambke (Datsun 510); 3. Giorgio Comacchio (Fiat 124 Sport Coupé).
Sport di serie 1600: 1. Guido Gatto (Fiat 124 Spyder); 2. Piette Lemieux (MGB); 3. Graham Vickers (MGB).
Turismo di serie oltre 2500 cc: 1. Maurice Carter (Camaro); 2. Alfred Ruy de Perez (Camaro); 3. Don Duncan (Camaro).



Ancora amareggiato per il «silenzio» di FERRARI il pilota triestino pensa al suo nuovo «cuneo» per il 1973

Spunta ANDRETTI jr.

NEW YORK - Al quinto piano del grande magazzino «Macy's», sulla 34.ma strada, l'aria condizionata non funziona. Fuori piove a dirotto, l'umidità toglie il respiro. Eppure l'immensa area del quinto piano, riservato agli articoli sportivi, è gremita di folla. La «fila» che va al piccolo podio dove Mario Andretti firma gli autografi, raggiunge l'ascensore, si snoda come una serpe intorno alla sala, attentamente guardata da tre agenti interni dell'ordine.

E' il «Mario Andretti's day», la giornata di Andretti che si «offre» in una rara apparizione tra una corsa e l'altra, onde reclamizzare le macchine fotografiche Minolta, la compagnia che ha sotto contratto l'asso di Nazareth, un po' come la Firestone, e che sborsa svariate decine di migliaia di dollari al pilota italo-americano.

Dunque, chiedo a Mario, dopo un'ora e mezza di... «presenza», quanti autografi hai firmato?

«La mano è mezza addormentata. Credo di aver posto l'autografo su mille foto offerte della ditta.»

Osservando la fila si può dire che alla fine delle due ore e mezza di apparizione, Mario avrà firmato almeno 2 mila volte. Un record. Tra poco Andretti scomparirà dalla circolazione ed andrà in California (beato lui, con quel clima!) per provare la nuova vettura della Parnelli Jones creata dal disegnatore inglese Maurice Phillippe.

«Esattamente il 12 dicembre, ad Ontario — dice Mario — svolgerò una serie di prove per mettere a punto il cuneo che nel 1973 — mi auguro — dovrà conquistare il titolo americano.»

Considerando le innovazioni e tutti i dati tecnici per l'aerodinamica, c'è da credere che le 200 miglia nel 1973 non saranno più un tabù...

«Pensa — dice Mario — che l'altra settimana abbiamo voluto correggere certe caratteristiche del vecchio modello (che sarebbe poi quello di quest'anno) e sull'anello di Indianapolis ho girato alla media di 305 kmh. Sulla pista c'erano polvere e pietrine a causa dei lavori per la costruzione di un altro grande sottopassaggio. Con i nuovi bolidi, i 320 kmh saranno realtà.»

— A Watkins Glen mi dicesti che Parnelli avrebbe affidato una macchina per Indy a Regazzoni, quali sono gli ultimi sviluppi?

«Converrai nell'ammettere che costruire un mezzo completamente nuovo anche per Clay sarebbe una spesa tremenda. Il caro-vita è aumentato e una vettura che costava una volta circa 35 milioni, oggi costa circa 44 milioni. Parnelli vorrebbe dargli una delle nostre monoposto edizione 1972. Ma non si tratta solo di macchine: dovrebbe "creare" ex novo una "crew" di meccanici che al momento non ha. Tuttavia io e Al Unser stiamo già trattando con un paio di grosse ditte che hanno il mezzo disponibile e tra non molto potrà dirti il nome.»

— Potrebbe essere Dan Gurney con la sua Eagle?

Mario sorride, come sempre per non rispondere e lascia aperto l'interrogativo. Gurney ha mezzi, ne ha forniti un po' ovunque, come a Jerry Grant che pur avendo gareggiato ad Indy con una Eagle inferiore a quella di Bobby Unser, diede filo da torcere a tutti i più grossi assi del volante.

Il discorso diventa «personale» e Mario sembra non trovi le parole adatte per dire che è rimasto un tantino male quando Ferrari non ha incluso il suo nome nella lista dei «probabili» per la F. 1.



Da «Macy's» a New York, il più grande «grande magazzino» del mondo, ha avuto luogo il «Mario Andretti's day» durante il quale il pilota di Nazareth si è «offerto» per firmare le sue foto sempre molto richieste dai «fans». Pare che nelle due ore e mezza di presenza Mario Andretti abbia firmato non meno di 2.000 fotografie. La coda dei richiedenti si snodava come un serpente nel piano degli articoli sportivi

«Mi terrò a sua disposizione — dice soltanto —. Sono certo che se l'ingegnere avrà un'apertura, la riserverà a me. Forse — prosegue — se si correrà la Sei ore di Daytona, chissà che da Maranello non mandino anche un prototipo per me. Ci terrei tanto a correre in Florida.»

— E la voce che ti vuole al volante di una F. 1 Parnelli Jones? E' ancora troppo avanzata?

«Esatto. Per quest'anno non potremo costruire una monoposto di F. 1, ma per il 1974 Phillippe l'avrà pronta. Già è sulla carta. Ci vorrà un po' di tempo per allestirla nella forma giusta.»

— E del divorzio con George Bignotti?

«Non è stato un divorzio. Con Giorgio siamo sempre amici. Gli è che lui è un grande meccanico abituato a dirigere uno, tre, quattro team insieme, ma le esigenze moderne hanno fatto sì che le "squadre" si siano selezionate e ciascuna abbia un capo meccanico, sia pure non "official". Ma son certo che con la Petroleum e la Louis Mayer, farà bene perché Giorgio ha stoffa.»

Prima di lasciarlo libero per le centinaia di tifosi, di ogni razza, età o ceto, Mario mi augura «Buon Natale». Poi ci ripensa: «No, vieni a casa mia prima di Natale, ti farò vedere Michael (suo figlio), al volante. Ti piacerà?»

E' prima di Natale andremo a Nazareth — nella Pennsylvania — per vedere il prodigioso Andretti junior e per osservare la grande pazienza di Mario nell'allestire l'albero di Natale. Un'operazione «fuori pista» che non dispiace.

Lino Manocchia



Sono sempre più numerose le vittorie ottenute con proiettori CIBIE nelle gare più impegnative, soprattutto in quelle che mettono a dura prova i mezzi meccanici: rallyes, corse prototipi, gare di durata.

Con la potenza e la sicurezza dei «profondità» e dei «fendinebbia» Cibiè, i più famosi piloti dispongono di quel «margine in più» che consente di primeggiare nonostante le difficoltà del percorso e la guida notturna.

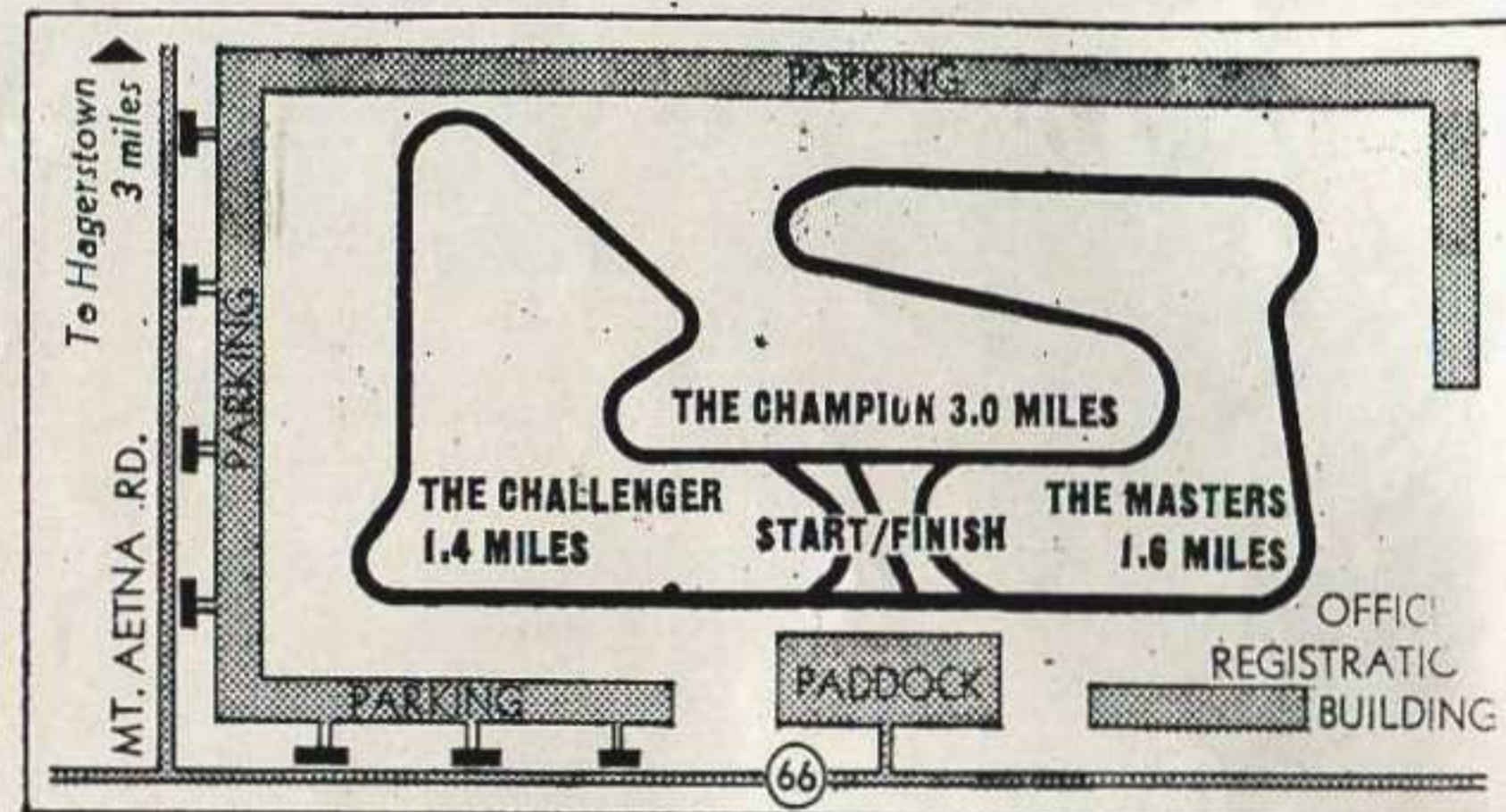
Questo è il collaudo più severo e più probante della qualità e delle caratteristiche costruttive CIBIE: una dimostrazione di quella superiorità che per l'automobilista significa maggiore sicurezza.



Si chiamerà

«MARLBORO»

Autodromo anche a WASHINGTON



A Hagerstown, nei pressi di Washington, sta sorgendo un nuovo autodromo, il «MARLBORO SPEEDWAY», destinato a fare concorrenza al vicino anello di Pocono in Pennsylvania. La pista misurerà 4.828 metri e potrà essere suddivisa, senza interruzioni, in due percorsi separati: il «challenger» (lo sfidante) di metri 2.253 e il «masters» (i maestri) di metri 2.750. Il percorso completo si chiamerà «champion» ovvero i campioni. Il nuovo impianto costerà circa 29 miliardi di lire

BALTIMORE (Maryland) - Tra non molto il mondo delle quattro ruote americano darà il benvenuto ad un altro «tempio delle corse»: l'autodromo di Marlboro nelle vicinanze di Washington D.C., la capitale statunitense. Lo ha creato la «Washington International Raceway» situandolo presso Hagerstown, nello Stato del Maryland, ad un tiro di fucile dalla capitale.

Il presidente Ed Mernone, un ricchissimo signore impegnato nella compravendita di beni immobili, ha nominato vice presidente il genero Bill Young, ex pilota di formula due, il quale ha studiato, prima di dare il suo benedetto, molte zone, situazioni, ed ha deciso di far costruire l'autodromo in questa zona che è quasi a metà strada tra Filadelfia e Washington ed è circondato da quattro stati. Mernone, che ancora è vice presidente di un'altra organizzazione sportiva presso Summit Point, non in floride condizioni finanziarie, ha detto di aver imparato la lezione: «Prima di ogni altra cosa occorrono arterie di comunicazione collegate e mezzi di trasporto adatti altrimenti ogni sforzo cade.»

Questa nuova organizzazione, in-

fatti è facilmente raggiungibile grazie ad una immensa «highway» (autostrada) collegata da molte arterie minori.

L'autodromo è situato su 619 acri di terreno e le tribune saranno sistemate in maniera che per tre quarti del percorso di 4 km e 828 metri gli spettatori potranno osservare senza alcun disturbo, mentre dalle tribune centrali si potrà osservare il 95 per cento del percorso.

Anche una scuola-guida

In questo modernissimo autodromo verranno effettuate gare di «drag» lungo la dirittura principale di tre quarti di miglio, corse di motociclette, mentre troverà pure sistemazione una scuola guida per piloti. Un corso speciale stabilirà l'efficienza e la bravura dei piloti.

Nel parcheggio circostante la pista potranno sostare 41 mila automobili, mentre verranno creati «camping» per il pernottamento, in tende, degli sportivi. Il percorso può essere «diviso» ed adibito a due specialità, senza

che venga a crearsi nessun intralcio. Già alcune ditte di motociclette hanno annunciato di aprire, quanto prima, uno stabilimento facendo uso del tracciato come terreno sperimentale.

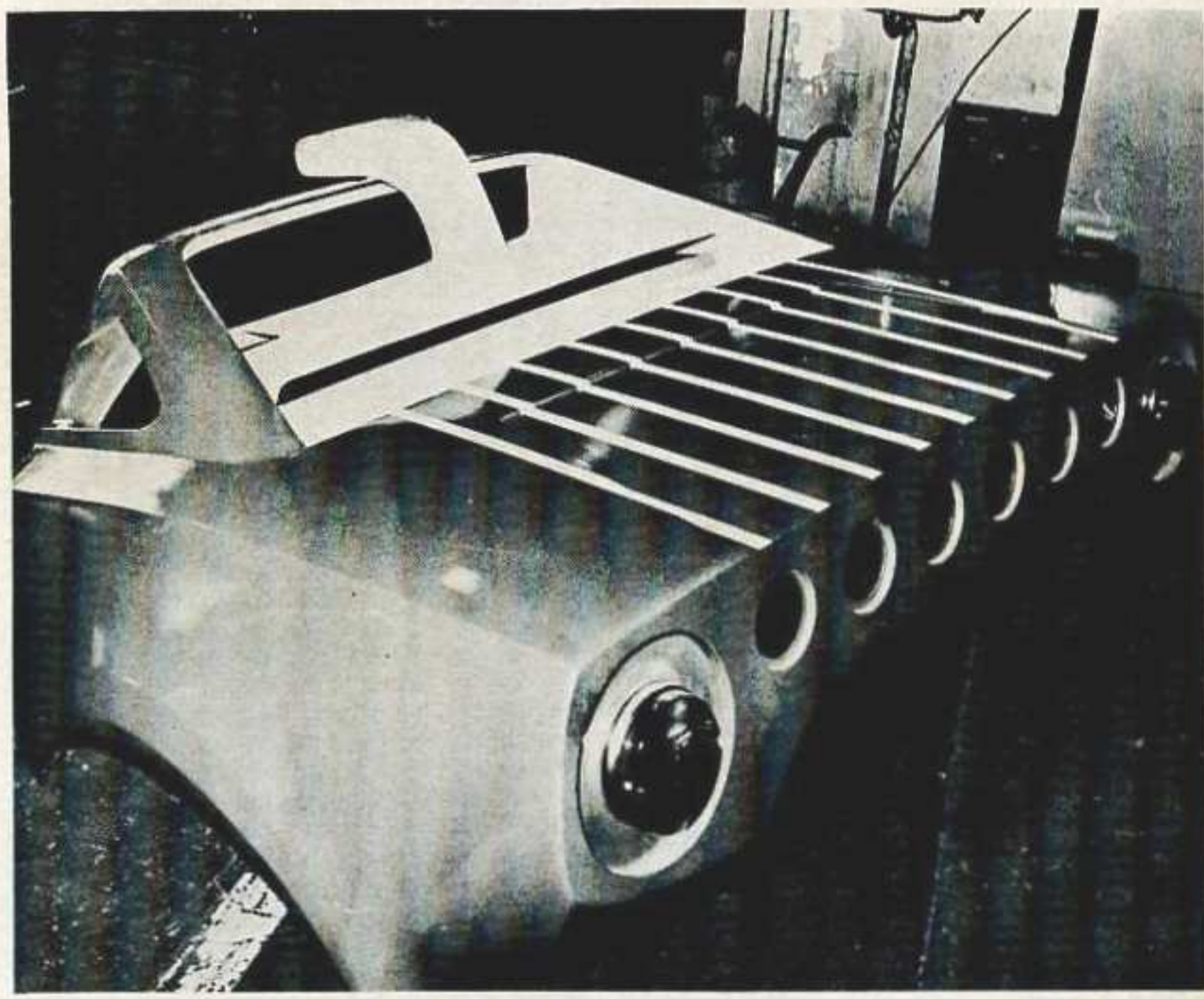
Il presidente della pista non ha fatto conoscere quanto costerà questo nuovissimo e ultramoderno impianto, ma si è potuto sapere che la spesa complessiva supererà i 50 milioni di dollari (oltre 29 miliardi di lire).

Stando così le cose, questo nuovo impianto costerà molto di più dell'attuale ovale di Ontario in California. I promotori hanno definito il nuovo autodromo «la Indianapolis dell'est» che sicuramente entrerà in competizione con Pocono, nella vicina Pennsylvania. Resterà da vedere se anche su questo percorso verranno effettuate gare del calibro di Indy, Ontario e Pocono. In tal caso, anziché della «triple crown», si avrà un poker d'assi eccezionale.

Dunque, per la formula USAC il futuro si amplia. Ma non di meno l'avvenire delle altre categorie scema. Una gara Can-Am sarebbe sensazionale, considerando il tracciato misto veloce.

a. m.

Come cambia la STRATOS



ANATOMIA senza segreti

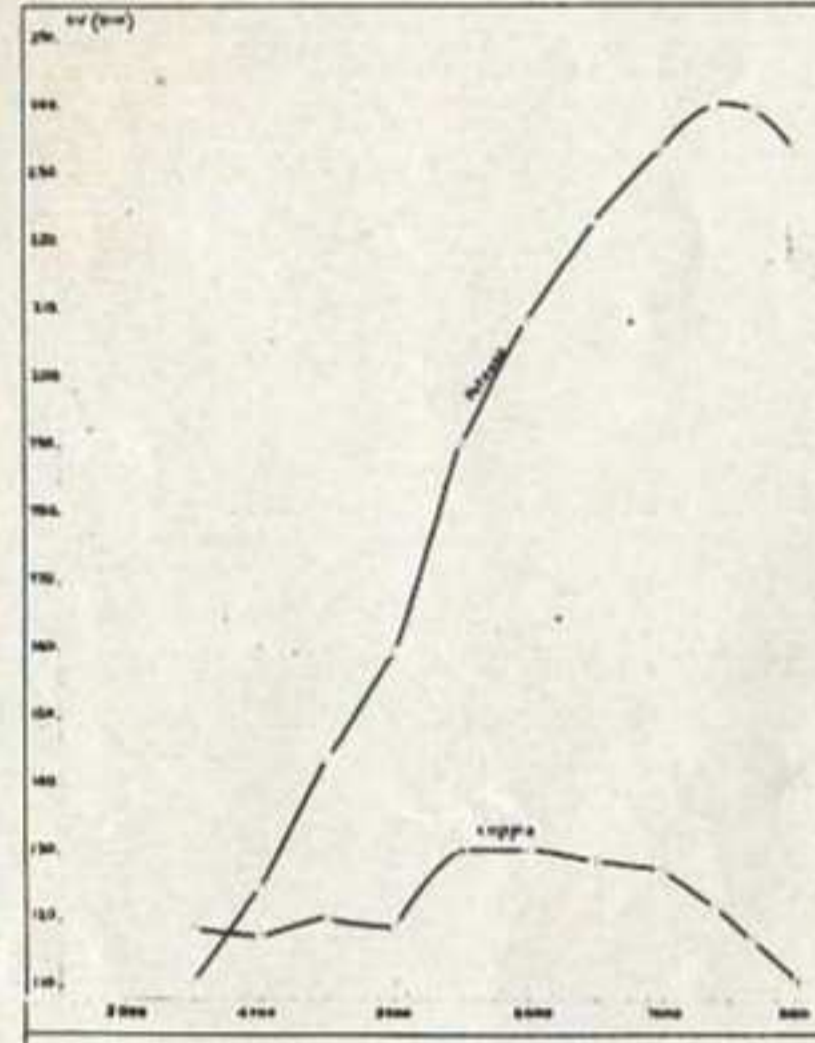
SPECIALE PER AUTOSPRINT

TORINO - L'avventura della Lancia Stratos di Munari e Mannucci in Corsica è stata troppo breve per poter fare già un punto sulle possibilità di questa vettura, che resta interessantissima per le sue qualità intrinseche e per gli sviluppi che il progetto subirà in un prossimo futuro, con la commercializzazione e l'omologazione della Stratos in versione stradale.

Il prototipo, per ora, è né più né meno che un «laboratorio» viaggiante, ed a questo riguardo farlo correre è stata l'idea migliore per abbreviarne la messa a punto. Lo stesso ritmo di preparazione è stato tale — condizionato dalle scadenze improrogabili della Corsica — che le importanti modifiche subite dalla Stratos nel suo «viaggio» dai Saloni alla strada ci sono in parte sfuggite.

E' quindi il caso di riproporvi un'analisi un poco più approfondita di questa vettura che, per quanto se ne sia parlato tanto, resta un po' misteriosa.

Innanzitutto, il lavoro sulle sospensioni è stato radicale. Nata con sospensioni praticamente uguali sui due assai, la Stratos ha ricevuto posteriormente un retrotreno McPherson, pensato e realizzato dall'ing. Dallara soprattutto in funzione del suo limitato ingombro, cosa molto importante in una vettura da corsa. Infatti, il vano motore della Stratos è piuttosto ampio, ed il pur complesso motore Dino V6 è molto ben accessibile. Tutto il grosso del lavoro di messa a punto è stato fatto in Corsica sotto la guida di Munari, che è riuscito a personalizzarsi la Stratos secondo i suoi desideri. Il fatto che la vettura abbia mostrato molta «collaborazione» in questo sen-



In alto a sinistra, una sezione di coda della Stratos già con i colori Marlboro e con il periscopio di alimentazione. Qui sopra, il grafico di potenza (242 CV), coppia (25 kgm) del 6V Ferrari-Dino

so depone favorevolmente sull'ampia escursione delle regolazioni e sulla bontà del telaio.

Per quanto riguarda il motore, il lavoro del reparto corse Lancia HF, diretto dal signor Tonti, è stato anche più radicale. Infatti, il V6 Dino è stato rimaneggiato praticamente in ogni sua parte, soprattutto per irrobustirlo al massimo e per «appiattire» la curva di coppia il più possibile.

Pallinatura per irrobustire

I pistoni sono della Borgo, stampati, e sono in arrivo altri con il mantello ad H. La forma della loro cupola è stata lungamente studiata per migliorare al massimo la combustione. Il rapporto volumetrico di compressione è passato da 9,1:1 a 10,7:1. Le valvole sono

delle Eaton-Livia maggiorate di 2 mm nel diametro rispetto alle originali. Le bielle, lavorate e riequilibrare, pesano ora 560 grammi complete di boccola e semigusci, ed inoltre sono state sottoposte ad un trattamento finale di pallinatura con funzione di irrobustimento.

L'alimentazione si avvale ancora di carburatori, ma non dei Weber di serie, bensì di altri Weber da 44 mm. Questo ha comportato la necessità di nuovi collettori di aspirazione, per ora realizzati in tubo di ferro sagomato. Ben presto si passerà alla iniezione, che per ora è prevista solo per le gare in pista della Stratos. Attualmente si lavora su un impianto Schafer-Kugelfischer. Molto interessante la grossa presa d'aria dinamica a periscopio, che manda aria ad un grosso collettore in fibra di vetro che sormonta i cornetti di aspirazione.

...e con la mia **piccola**



io **"viaggio radiale"**

ZX

MICHELIN

e vado tranquillo sul velluto



Sicuro in ogni circostanza, il radiale "ZX" MICHELIN fa molti più chilometri, risparmia carburante e... non costa di più! Adottato dalle principali Case automobilistiche, "ZX" MICHELIN è il "radiale" anche per le piccole cilindrate.

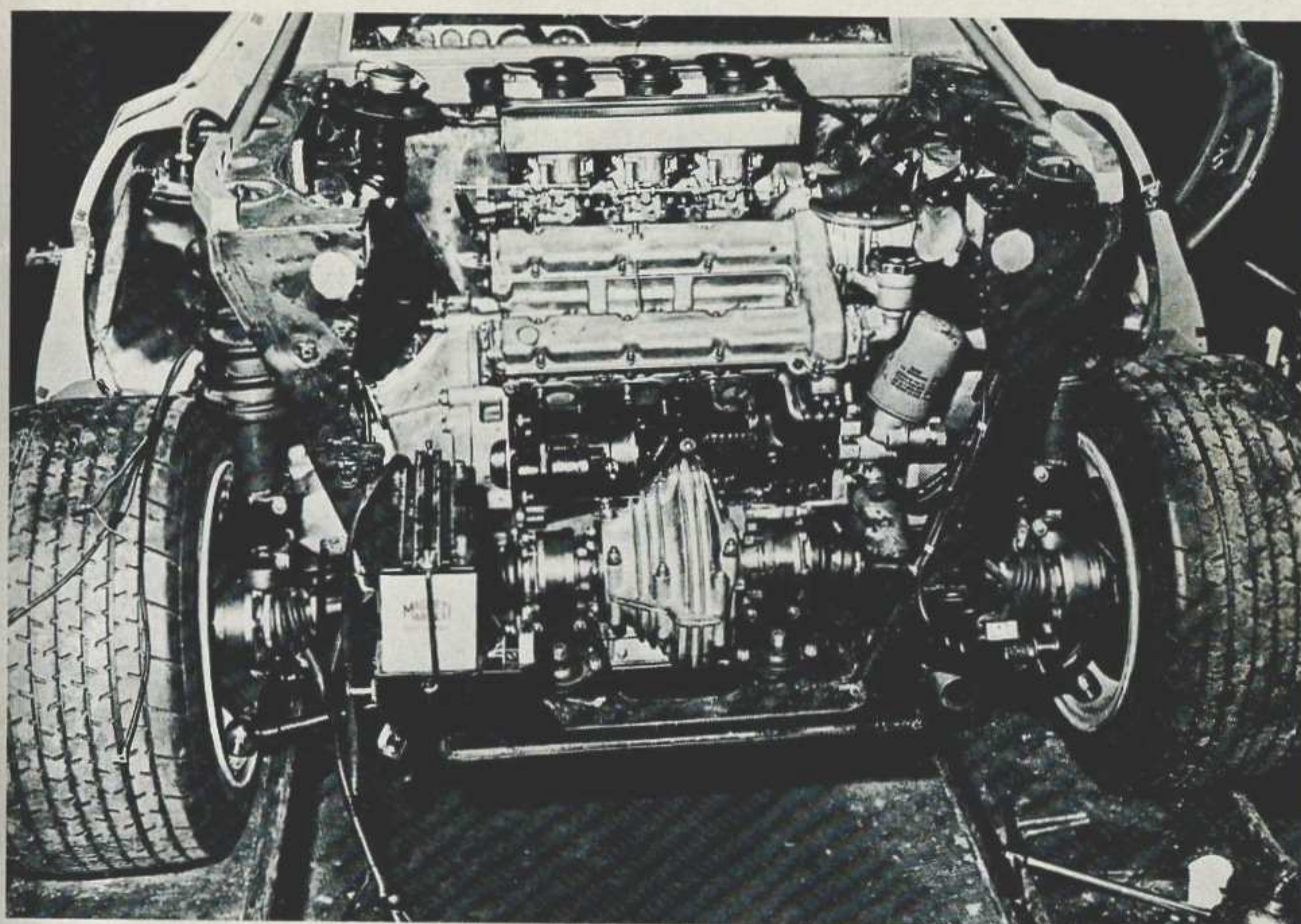
E' MICHELIN che ha creato il "primo" pneumatico "radiale" ed è sempre il "primo" al mondo nel campo del "radiale".

Un cartello finanziatore

BASTIA - La non effettuazione della edizione 1971 del Tour de Corse era stata dovuta a difficoltà di ordine finanziario, in pratica alla mancanza di dieci milioni a quadrare il bilancio di questa gara onerosissima per la quale lavora parecchia gente che non è certo pagata, ma che anzi paga di tasca sua. I nomi di Usciati, Leonardi, Rombaldi, Colombani, sono da ricordare a questo proposito.

In seguito alle opinioni che abbiamo espresso sulle colonne di Autosprint, che in Francia è letto molto attentamente, parecchia della gente che avevamo accusato di non far nulla per evitare la morte di una gara straordinaria, si è agitata. Ed il risultato è stato che la ESSO, insieme con la FERODO e la CIBIE, si è accollata la maggior parte delle spese, lasciando agli organizzatori soltanto alcune preoccupazioni minori. Per far fronte alle quali è stata adottata una idea abbastanza brillante, mettendo in vendita dei cartelli rettangolari, con un disegno divertente, che dicono «Io sostengo il Tour de Corse», cartelli che sono stati offerti ai negozi, ristoranti ed alberghi della Corsica, che in ultima analisi sono i beneficiari della presenza di tanta gente sull'isola in un periodo turisticamente morto.

La trovata ha avuto benefici risultati pratici, anche per l'effetto psicologico che faceva il veder esposto nella vetrina del concorrente questa dicitura, certo apprezzatissima da tutti gli sportivi corsi, in sostanza da tutti i corsi.



Il motore e la trasmissione sono accessibilissimi. I montanti del McPherson posteriore sono verticali. Sotto a sinistra, l'alimentazione, per ora a carburatori. A destra, la sospensione posteriore sinistra

Gli scarichi sono stati oggetto di lunghissime prove, come diametri e lunghezze dei tubi. Alla fine, si è optato per uno scarico sdoppiato 3-1 per ogni bancata, con grande sollievo degli abitanti del popoloso quartiere di Borgo San Paolo, frastornati dopo le prove a pieno regime...

L'accensione è per ora normale, con speciali conduttori atermici della Cavis per i fili candele; a questo proposito, si è provveduto a schermare perfettamente i condotti di alloggiamento delle can-

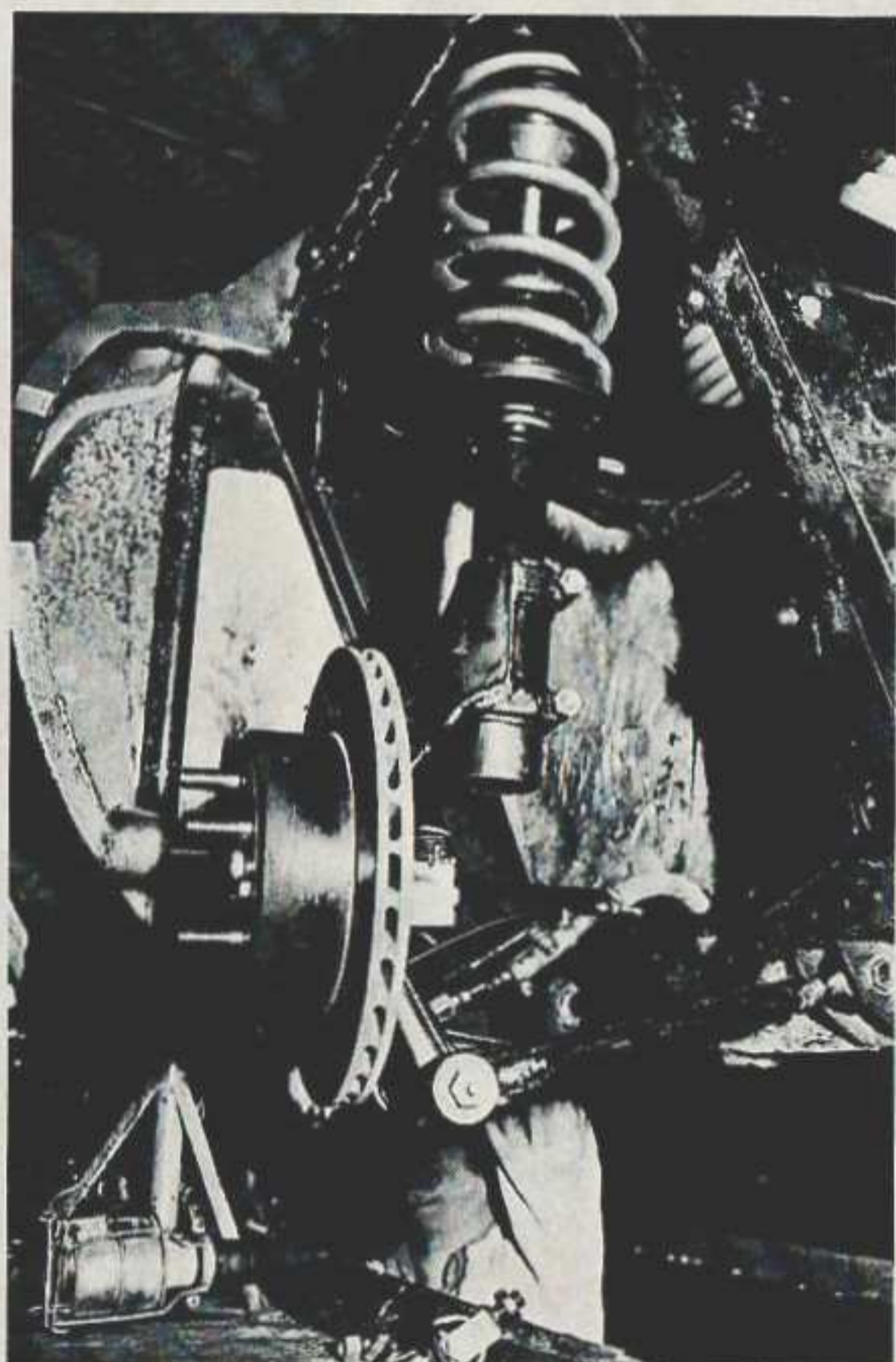
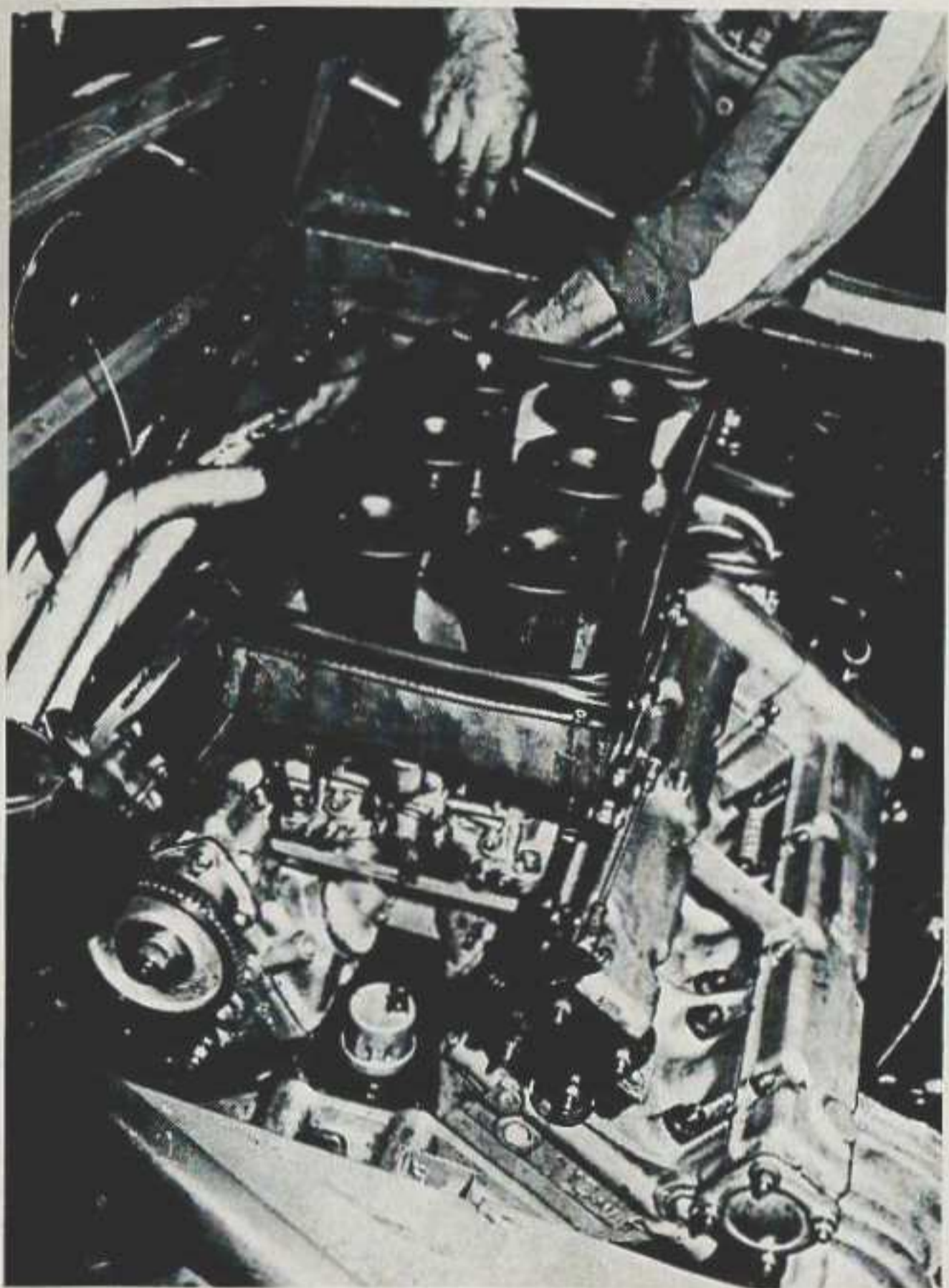
draulico. Questo comando idraulico verrà mantenuto anche sulla Stratos di serie. Molto interessante il sistema studiato da Tonti per variare velocemente il rapporto di riduzione finale. Il motore Dino trasmette il moto al cambio, piazzato sotto di lui, tramite una cascata di ingranaggi sul lato sinistro. Questi ingranaggi sono tre, e quello centrale è stato sostituito con una coppia di ingranaggi, uno vicino all'altro sullo stesso asse, che permettono una più ampia scelta di rapporto. Questo gruppo

I serbatoi sono due, posti ai lati della struttura, e contengono 55 litri ciascuno. Sono realizzati in tessuto gommato secondo le norme FIA, e sono anche riparati da un involucro di alluminio. Ogni sacca ha un doppio pescante di sicurezza, per utilizzare tutto il carburante.

Per il prossimo futuro, il primo intervento sarà fatto sull'assetto, con sostituzione delle attuali ruote da 15" con altre più basse. I cerchi da 15" sono per ora indispensa-



Ottima, in Corsica, la corsa delle Peugeot 304. Quella fotografata è quella portata al 18. posto da Mikkola. Quella di Fall è arrivata 12.



dele nella testata, che in Corsica si riempivano di brecciolino tanto da impedire l'inserimento della chiave per lo smontaggio! Nella coppa dell'olio, particolare cura ha messo Tonti nel preparare delle paratie per evitare lo spostamento del lubrificante in curva, molto sensibile nei motori trasversali.

Il comando idraulico

La trasmissione si avvale di un gruppo volano-frizione molto più leggero dell'originale, con frizione Borg & Beck bidisco a comando

è contenuto in un carterino smontabile, che può essere sostituito da un altro predisposto ovviamente con ingranaggi diversi in meno di un quarto d'ora. Riguardo al cambio, esso è per ora quello di serie, accuratamente montato e rodato. Le cinque marce sono quindi fisse, ed in Corsica Munari aveva a disposizione queste due scelte di base: un primo cambio, molto corto, con velocità nelle varie marce di 53, 75, 95, 118, 145 kmh ad 8000 giri; una seconda soluzione con 66, 93, 119, 148 e 181 kmh, sempre ad 8000 giri. In seguito, si realizzerà un cambio senza sincronizzatori, con innesti frontali.

sabili poiché i grossi dischi ATE non ci starebbero. Sostituendoli con altri Girling o Lockheed, si potrà passare a cerchi da 14" o 13", che hanno il vantaggio di presentare una più ampia scelta di gomme.

In Corsica la Stratos è andata con cerchi Campagnolo da 15", anteriormente larghi 9" con pneumatici 215-565/15, e posteriormente 11" con pneumatici 250-595/15. Le gomme utilizzate erano i Pirelli «rain», di mescola molto adatta ai particolari fondi stradali dell'isola.

Giorgio Rossotto

La campagna elettorale della F.F.S.A.

● La data delle elezioni del nuovo presidente della Federazione francese dello sport automobilistico si sta avvicinando a grandi passi e come sempre accade in questi casi i vari candidati alla successione si agitano molto. Mai visti con tanta assiduità alle gare certi personaggi. Ed anche qui in Corsica, come era avvenuto al Tour de France e pure in qualche gara esterna (per i contatti a scopo alleanze straniere), c'è stata una vera e propria sfilata di personaggi, di cui si parla.

La prima a sbarcare nell'isola è stata René Guillame Wagner, che ricordiamo pilota di un certo valore di tre lustri or sono. Poi è venuto anche l'attuale segretario generale Jean Marie Balestre, indaffaratissimo a sorridere a tutti: poi è arrivato anche l'attuale presidente Bernard Consten che non si ripresenta ma che magari gradirebbe una rielezione a... furor di schede non sollecitate ufficialmente. Infine è venuto anche l'ultimo dei candidati ufficiali in ordine di tempo, cioè Sylvain Garant, che secondo molti e secondo anche noi, è quello che in realtà sarebbe il più indicato alla ca-



rica, sia perché ha corso fino a ieri, sia perché non ha nessuna delle remore che per ognuno dei candidati è un grosso svantaggio.

Chi non si è visto è stato il signor Lamy, che è del comitato organizzatore di Le Mans e che per questo sono in troppi a non volere. Può darsi che a Le Mans comincino a rendersi conto che voler anche la scalata alla Federazione è un poco troppo.

Comunque riflettete un momentino e vedrete che nonostante le situazioni divertenti o grottesche i francesi hanno... le elezioni, cosa che non appare sul dizionario dello sport automobilistico italiano.

g. l.

Beltoise (sopra) venditore di dolci, dopo esserlo stato di... sigarette (Marlboro). Sotto, Vinatier ha portato al 7.º posto la Capri





Scrivi con

GRINTA®

*la nuova penna
NAILOGRAFICA
che dà grinta alla scrittura*

GRINTA® con la sua punta di nailon
dura e indeformabile, scrive sottile
o spesso come vuole la tua mano.

GRINTA scrive più a lungo
perché l'inchiostro non evapora
grazie al cappuccio a "click"
ermetico!

L.200

GRINTA® è un'invenzione **PAPER MATE®**.



INDAGINE tra i carrozzieri a

Il progresso

DALL'INVIATO

TORINO - Più che mai vitale appare in questo 34. Salone di Torino il settore dei carrozzieri, nonostante le difficoltà fra cui sono costretti ad operare: ultima e più significativa, guardando al futuro, quella delle norme di sicurezza, che condizionano lo stili-

sta. Anzi, a questo riguardo, sarà interessante ricercare subito i pareri più significativi, su un problema che si farà via via più impegnativo.

BERTONE, il più avanzato nella ricerca stilistica di questi ultimi anni, comincia col porre l'accento sull'aspetto delle prove di laboratorio, così vaste e onerose, che soltan-

L'Abarth-Osella 2000 '73 non era esposta, in sua vece è arrivata la 2000 fresca campiona d'Europa. Nello stand Alfa c'era una 33tt3, mentre né Ferrari né Fiat hanno sentito la necessità di esporre una 312 P, dominatrice del Mondiale Marche, e questo non fa un bel servizio allo sport





TORINO

Sintesi del nuovo a Torino: la piccola utilitaria « sofisticata », la 126, la nuovissima Sport 2 litri Abarth-Osella e (a sinistra) la Lotus Esprit di Giugiaro

TORINO sulle difficoltà dell'industria auto anche in campo tecnico

so vietato (per la sicurezza)

to con l'affiancamento di una grande industria completamente attrezzata può essere superato. Poi, è importante l'uniformità delle norme: il caso delle persiane sul lunotto posteriore, ad esempio, è molto significativo, essendo questa soluzione accettata ovunque, ma proibita in Francia, dove pure l'Alpine, che l'ha

ripresa nella 310, è costretta a rinunciarvi.

Alla luce di questa normativa, si fa sempre più ardua anche la soluzione del motore posteriore-centrale, dai vantaggi inequivocabili: tant'è vero che un colosso come la General Motors sembra interromperne gli studi nella nuovissima « Corvette » con que-

sta architettura. E le difficoltà continuano anche per la parte interna della vettura, soprattutto per i comandi e la strumentazione, oltre che per i montanti e l'inclinazione del parabrezza. Sul contenuto stilistico, Bertone non si esprime. Ed è comprensibile, giacché siamo convinti tutti che la sua provata maestria con-

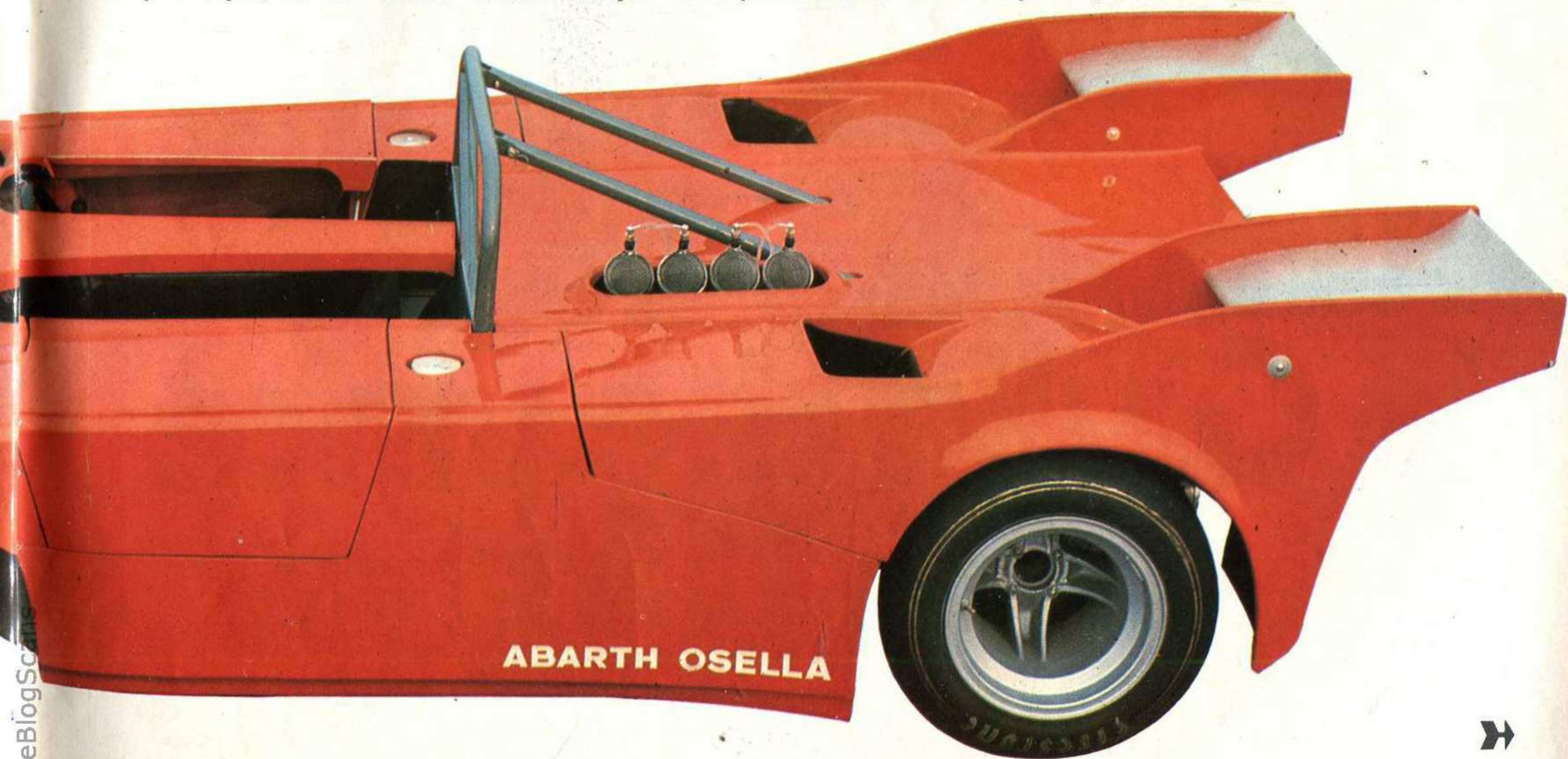
tinuerà a manifestarsi dinanzi a qualsiasi vincolo dimensionale imposto dalle norme di sicurezza.

PININFARINA, invece, dice esplicitamente che, con buona volontà, si possono allestire ottime forme e linee stilisticamente pregevoli anche nello schema dimensionale imposto: quel che frena

maggiormente e tanto preoccupa è la mancanza di uniformità di queste norme, pur globalmente buone, in quanto è impensabile allestirne che rispondano a capitoli diversi, ad esempio, fra America e vari paesi europei.

Enrico Benzing

CONTINUA A PAGINA 44



ABARTH OSELLA



TORINO

gli
stylist

CONTINUAZ. DA PAGINA 43

GIUGIARO si preoccupa prevalentemente dell'altezza dei paraurti e **MICHELOTTI** fa notare i numerosi freni alla fantasia dello stilista, il quale, tuttavia, saprà sopportare benissimo le trasformazioni che naturalmente si genereranno e continuerà in avvenire a svolgere la sua funzione-guida nella ricerca e nell'evoluzione dell'autovettura.

All'atto pratico, in questa rassegna già molti vincoli normativi vengono anticipati, anche in vetture molto spinte, come avviene per i paraurti e i montanti della Ferrari BB-Pininfarina, o per la struttura laterale della Zagato 132, per il «roll-bar» della magnifica «**ALFETTA**» interpretata dallo stesso Pininfarina, ecc. Più in particolare, acquista molta importanza la definizione della **BERLINETTA BOXER** della **FERRARI**, l'anno scorso ancora «dream-car» ed oggi pronta per la strada e per la produzione, con il suo motore a 12 cilindri orizzontali e contrapposti di 4.390 cmc, che dà 380 cavalli a 7500 giri e con il suo eccezionale autotelaio, le linee della carrozzeria e le soluzioni aerodinamiche.

Sullo spider **ALFETTA** che proprio spider non è, con la sua originale soluzione di «hard-top» tutto è al puro studio: non si possono brevettare forme di carrozzeria, avverte Pininfarina, e allora l'unica soluzione, quando abbiamo un'idea nuova e originale, è quella di realizzarla e presentarla pubblicamente, per avere almeno una priorità intellettuale inconfutabile.

Fiancate concave

E nuove idee la macchina ne propone più d'una, dalla forma concava delle fiancate, all'incorniciatura dei gruppi ottici, all'elegante disegno del «roll-bar» e soprattutto al tettuccio trasparente che si può togliere e sovrapporre perfettamente al lunotto posteriore.

Infatti, grazie ai nuovi materiali usati, la trasparenza la si ha soltanto a una certa inclinazione, quella appunto ottenuta nella applicazione sul lunotto; in posizione orizzontale, invece le lamelle interne rendono opaco questo elemento, che funziona da perfetto tettuccio, senza lasciar passare i raggi solari. Non è previsto, quindi, per ora un seguito industriale per questa costruzione; almeno immediato, in quanto più avanti l'Alfa Romeo deriverà spider e coupé anche da questo modello, tant'è vero che al carrozziere torinese è stato consegnato un autotelaio con passo accorciato a chiara destinazione sportiva.

Con la **MASERATI «KHAM-SIN»** di Bertone, per contro,



Il piacevolissimo studio della Pininfarina su meccanica Alfa Romeo «Alfetta». Caratteristica la concavità della fiancata ed il tettuccio che diventa trasparente quando scorre sul lunotto



si passa a linee più moderate di carrozzeria, per una preziosa uniformità con la produzione della casa del tridente e per la clientela a cui è rivolta: non per questo, però mancano soluzioni interessanti, sia per il disegno del cofano, l'arretramento del motore e in particolare il disegno posteriore, da gran maestro, con l'originalità della vettura sul piano terminale di coda, reminiscenza dell'«Espada» consentita dalle moderne tecniche.

Le soluzioni da corsa

Di soluzioni veramente avanzate, dunque, non resta che la sorprendente «**ESPRIT**» di Giugiaro, su telaio **LOTUS**, con forme a cuneo riuscitissime e con un'ottima aerodinamica, avendo dato il modellino un valore di «cx» pari a 0,338. La fiducia che Colin Chapman ha riposto nel nostro geniale «designer» è stata ripagata in misura superlativa, anche con originalità preziose, quali un gruppo porta-strumenti staccato dal corpo della macchina e regolabile in altezza a piacimento, oltre al sedile sportivo anatomico che si può regolare senza variarne la curvatura. Disegnare, ora una monoposto? Non è da escludere perché alla Lotus sono sempre piaciute funzionalità ed eleganza accoppiate, anche in «F. 1».

Delle altre carrozzerie, la più sorprendente è certamente lo studio «**VAREDO**» per la prima volta realizzato interamente dall'Iso-Rivolta, che è anche la prima vettura a motore posteriore-centrale della marca milanese e che annuncia importanti programmi di produzione, per divenire, con il suo motore Ford-Cobra-Jet, la più autentica anti «**Pantera**».

Interessante la soluzione attuata per il frontale, con radiatore assai inclinato ed evacuazione di aria superiore, soluzione da corsa, alla ricerca delle migliori depressioni e deportanze. Della doppia finestratura, soltanto quella più bassa è apribile, mentre posteriormente la serie di 8 feritoie serve solo alla evacuazione dell'aria, essendo allo studio un nuovissimo sistema a periscopio per la retrovisione.

Della **ZAGATO**, il **COUPE' 132**, è molto innovatore, per il sensibile abbassamento della finestratura e per il disegno del padiglione, mentre la «**FLARES**» di Michelotti si ammira per la morbidezza di linee e per la tendenza all'allargamento orizzontale dei fanali. Rimarchevole il coupé di **COGGIOLA** sull'**ALPINE**, ma scarsamente innovatrici la 127 di **CORIASCO** o la 132 di **MORETTI**.

e. b.



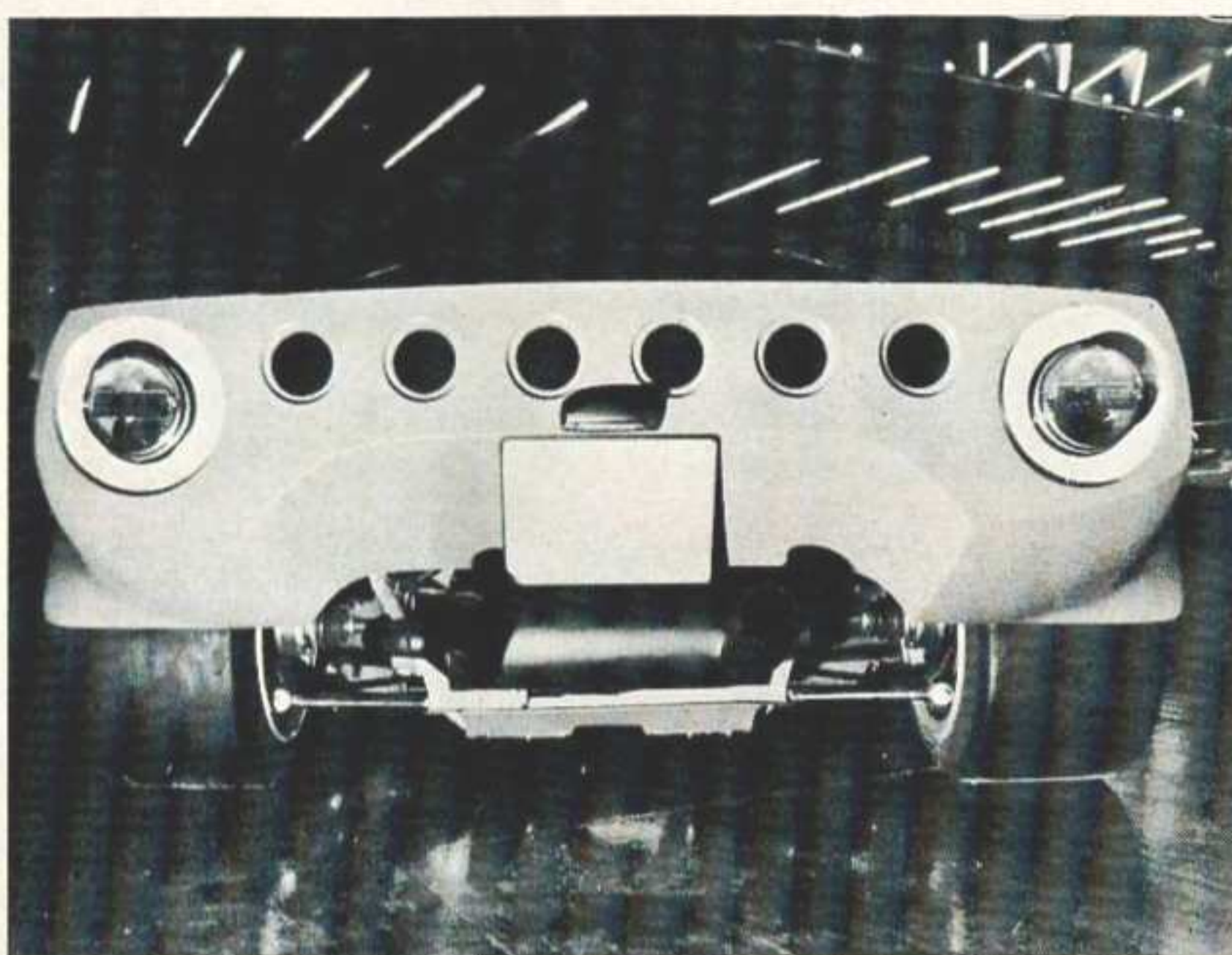
Si chiama «Aster» la 132 coupé carrozzata da Zagato, che vediamo nella foto a sinistra. L'abitacolo ha le luci laterali che si prolungano oltre la linea di cintura. A destra, la 132 giardiniera di Pininfarina



Sopra, un altro scorcio della Esprit della Italdesign, su meccanica Lotus Europa e motore 2000. Il paracolpi anteriore e posteriore è guarnito da un profilo gommato. Sotto, secondo la sua consuetudine Moretti ha presentato un piccolo coupé, questo su telaio 127 a due posti + 2 non molto originale



Dall' ANTI PANTERA a 250 B.B.



TORINO
Ma quali
sportive
(competizione)
c'erano?

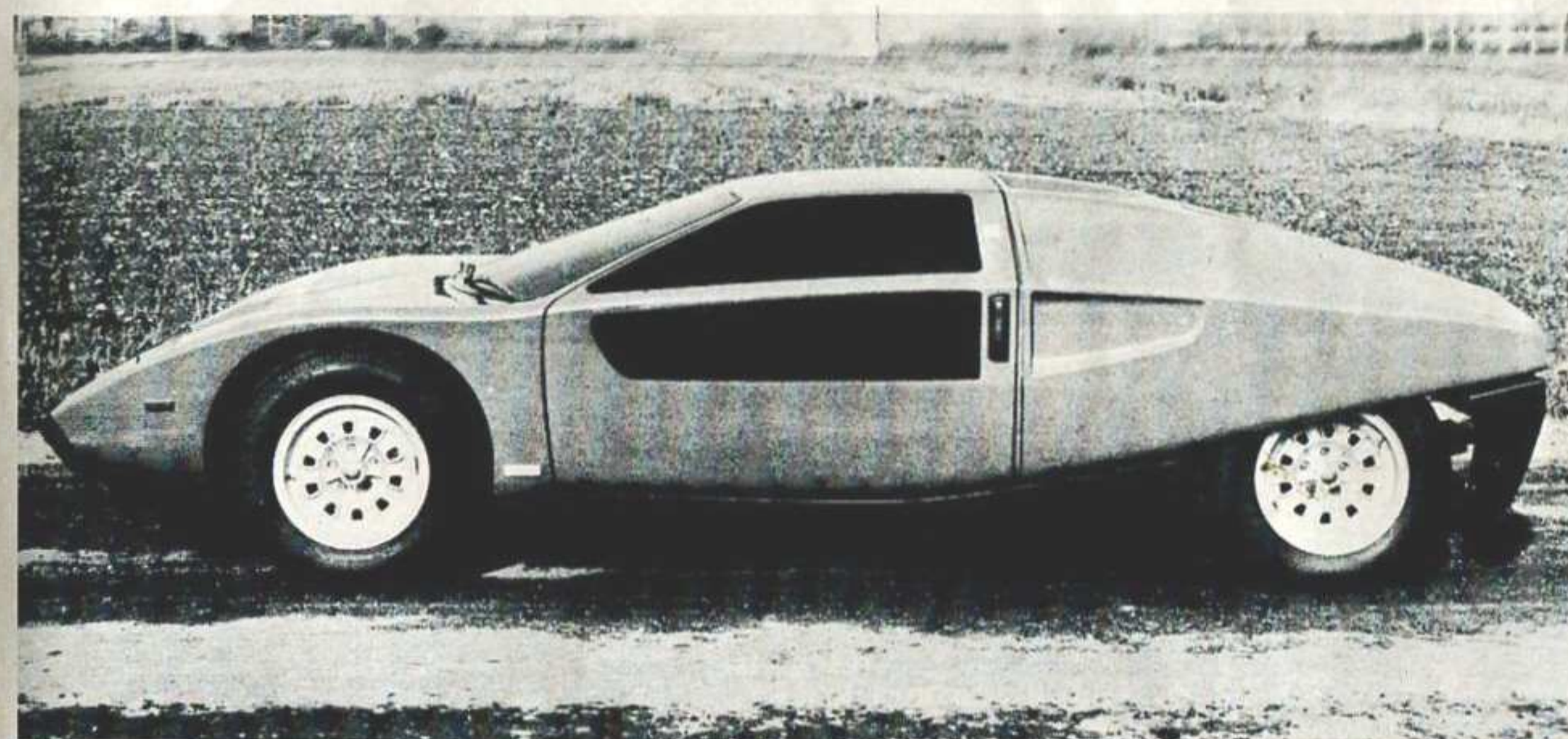
A sinistra, la fantascientifica parte posteriore della Stratos-Lancia versione Sport. Sotto, il coupé Moretti su meccanica 128-1300



TORINO - Esaurito il capitolo «Stratos», in assenza di altri modelli imminenti, quali la 128 a motore centrale di Bertone o la 124 alleggerita di Pininfarina-Abarth, il 54. Salone di Torino è stato abbastanza avaro di novità sportive per la competizione. Naturalmente, esula da questo esame l'esposizione di auto da corsa della levatura dell'Alfa Romeo 33t3 o della Matra 670, come pure la «Formula Italia» dell'Abarth o la «Formula Ford» esposta nello stand di questa marca o ancora la minuta MEP X 27 della Citroen, ora con il motore 1.015 cmc della GS. Comunque, qualche motivo lo si è avuto, non sappiamo ancora se prettamente teorico o con buona rispondenza pratica. A cominciare da quella stupenda berlinetta Ferrari BB, che con pochissimi tocchi, se appena venisse omologata nel Gruppo 4 (si parla d'una imminente diminuzione da 500 a 250 esemplari annui), sarebbe già pronta, prontissima per entrare vantaggiosamente nella competizione: veramente la GT di più avanzata concezione tecnica.

Il suo motore, di 4.390 cmc, dà 380 cavalli a 7.500 giri, cioè 86,6 cavalliletro; in base ai principali caratteri di questo notevole motore, che non è un «boxer» autentico, si possono prevedere con relativa facilità valori molto prossimi ai cento cavalli per litro di

già affrontato in precedenti indagini, un motivo importante è dato dalla tecnica di realizzazione del telaio, con scocca in vetroresina in cui gli elementi in lamiera vi sono «annegati». In questo modo è possibile giungere all'ambito traguardo dei 1.200 chili, per una vettura di queste proporzioni e per l'impiego d'un pesante motore Ford Cobra Jet V8 di 5.762 cmc di stretta derivazione di serie. Questa tecnica delle parti annegate nella ve-



cilindrata, quindi potenze effettive dell'ordine dei 440 cavalli, tendenti ai 500 cavalli con l'alimentazione ad iniezione ed altri interventi, pur sempre con l'albero montato su sette supporti di banco. E quale GT di 1.120 chili, con motore posteriore-centrale, larga soltanto 1,80 metri e alta appena 1,12 metri, può proporre prestazioni superiori?

Quindi, un progetto molto interessante è quello della Iso-Rivolta «Varedo», che, per affinità meccanica, ma con caratteristiche ancor più avanzate, potrebbe diventare rapidamente l'anti-«Pantera» più autentica. Battezzato con il nome della località in cui si trovano i nuovi stabilimenti della Iso-Rivolta, questo modello vanta molte priorità: non soltanto la prima progettazione nelle nuove e moderne officine della Brianza, dopo la bella tradizione delle Grifo, Lele e Fidia, ma è la prima sportiva autentica di questa «famiglia», la prima a motore posteriore-centrale, la prima ad avere anche una carrozzeria di esclusivo disegno Iso-Rivolta.

L'indagine sulle sue caratteristiche ci dice inequivocabilmente le velleità sportive di questo avanzato modello, il cui programma potrebbe essere tanto accelerato se, come annunciato, per l'omologazione nel Gruppo 4 potrebbero bastare 250 esemplari. Infatti, oltre alle strutture d'insieme ed alle linee della carrozzeria, che abbiamo

trovato ha avuto qualche limite, una decina di anni fa, con le strutture tubolari (vedi Lotus «Elite»); ora, però, si son fatti notevoli progressi e con strutture più complesse è possibile raggiungere valori altissimi di rigidità, accoppiata ad estrema leggerezza. Per la serie, poi, questa soluzione sarà utile anche ai fini della sicurezza, consentendo la migliore realizzazione delle strutture differenziate, peraltro in termini di maggiore economia.

Ricca di attrattive la carrozzeria di questa originale «Varedo», con altezza di appena 1,05 metri, larghezza di 1,93 metri, quindi sezione frontale relativamente ridotta. Soprattutto il frontale piace, perché, accanto alle deportanze che promette, si aggiunge un radiatore dell'acqua sensibilmente inclinato in avanti ed ampia zona di evacuazione, con i benefici effetti di spinta verso il basso che sono riconosciuti alle vetture Sport da competizione. Ottime soluzioni aerodinamiche d'insieme, con fanali retrattili, parabrezza a forte inclinazione e padiglione ben raccolto. Assai graduali i raccordi posteriori (ma perché non spingersi ancor più all'avanguardia con l'alloggiamento posteriore anche dei radiatori?) e nuova la soluzione dell'aerazione del vano motore, con una serie di otto feritoie. Il problema sarà poi per la retrovisione: un periscopio detrae alla

Sopra a sinistra, la raccolta linea della Varedo, studiata completamente negli stabilimenti Iso-Rivolta. Per ora manca l'allestimento interno. Interessante il telaio misto plastica-acciaio. A destra, una vista anteriore della Varedo, propulsa da un Ford Cobra-Jet di 5,8 litri. Sotto, la berlinetta 12 cilindri Ferrari di 4400 cc entrerà fra poco in produzione, e se omologata diventerebbe la Gran Turismo da battere



sezione frontale, ma per la versione sportiva vi è certamente maggiore elasticità di soluzioni, purché un certo grado di visibilità sia assicurato.

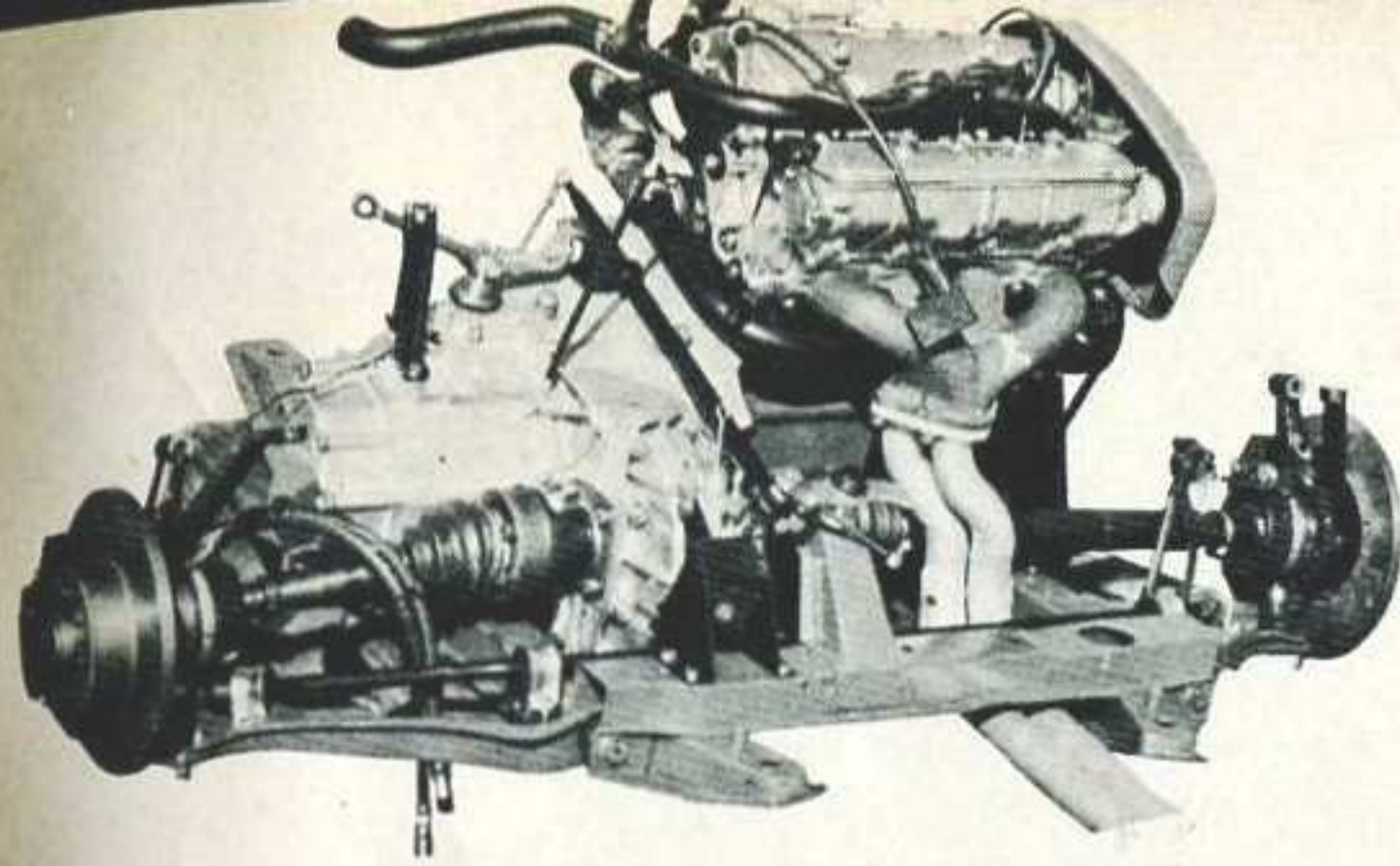
Naturalmente, l'efficienza dell'autotelaio sarà assicurata da sospensioni indipendenti, con le migliori possibilità di assetto, oltre ad un impianto frenante a dischi ventilati di primissimo ordine. Il motore Ford V8, in questa versione Cobra Jet, compreso a 8,6:1, sviluppa 325 cavalli a 5.800 giri, pari a 56 cavalliletro. Ma già in

altre elaborazioni, nel rispetto dell'Allegato J, questo motore ha potuto essere spinto fino a 6.500 e addirittura 7.000 giri, con rese superiori ai 450 cavalli. E se i 300 km. orari si sviluppano con la potenza originale, è facile immaginare quali riserve si abbiano per le accelerazioni nella versione elaborata per le corse. E l'avvento della Iso-Rivolta in questo ambito sarà certo salutato dai maggiori entusiasmi.

e. b.

● Gli scienziati del Centro di Ricerca della Shell di Thornton, in Inghilterra, hanno messo a punto una DAF 44 molto modificata, azionata a pile a combustibile, dispositivi che trasformano direttamente i combustibili in elettricità. La vettura marcia a una velocità di crociera di circa 48 orari

● E' stata costituita in Argentina la società IAVA che realizza progetti di veicoli speciali, su parti meccaniche Fiat opportunamente elaborate.



Come dare 190 cavalli al BETA da «STRATOS»



TORINO
Le elaborazioni sportive



◀ A sinistra del titolo, il motore della Beta che, portato a 1900, sarà adottato dalla Stratos GT. La vediamo a sinistra, ed appare solo un poco meno grintosa della sua versione corsaiola (foto sopra), che proseguirà a correre come gruppo 5 con il motore FIAT-Dino 2400 (modificabile) ▶

Molto interesse hanno suscitato le versioni 128 della Gianni, offerte con più motorizzazioni. Sopra, la NP Rally con motore 1300 ed 81 CV a 6600 giri per 170 kmh. Sotto, la Rally NP-S che utilizza un motore 128 di 1580 cc con 98 CV a 6600 giri e oltre 180 kmh



TORINO - Dal punto di vista delle elaborazioni sportive, fra le novità del Salone torinese, tutti gli interessi convergono sulla **STRATOS** della Lancia: infatti, per la **FIAT 126** si ricade su tutti gli elementi della 500, facilitati dalla identica schematizzazione dell'Abarth, che ha le stesse dimensioni di alesaggio e corsa della notissima 595, e per la **LANCIA BETA** è l'ordine delle cilindrate a togliere molte convenienze. Se vi fosse una classe 1.600 di centro, la Beta potrebbe dire la sua propria parola, sia pure con trasformazioni ragguardevoli; ma nella classe 2000 cmc il divario è troppo forte dai 1756 cmc.

Invece, la **STRATOS** è molto attuale e attesa: la Lancia ne annuncia la produzione per metà 1973, con un volume iniziale di 500 esemplari, per l'omologazione del gruppo 4. Monterà un motore a quattro cilindri in linea: montato trasversalmente: praticamente un arretramento del gruppo motopropulsione della Beta 1800, con blocco all'interno del passo.

Monoblocco rinnovato

Ma potrà sopportare un aumento di cilindrata fino a due litri, questo motore bialbero di derivazione Fiat 132, attualmente di 1756 cmc? Il rinnovato monoblocco ha un interesse dei cilindri di 91 mm, per un alesaggio massimo di 84 mm. In queste condizioni si è un po' ai limiti massimi sopportabili, con un margine al massimo d'un paio di millimetri.

In questo modo, con un alesaggio di 86 mm, non si va oltre i 1860 cmc. Occor-

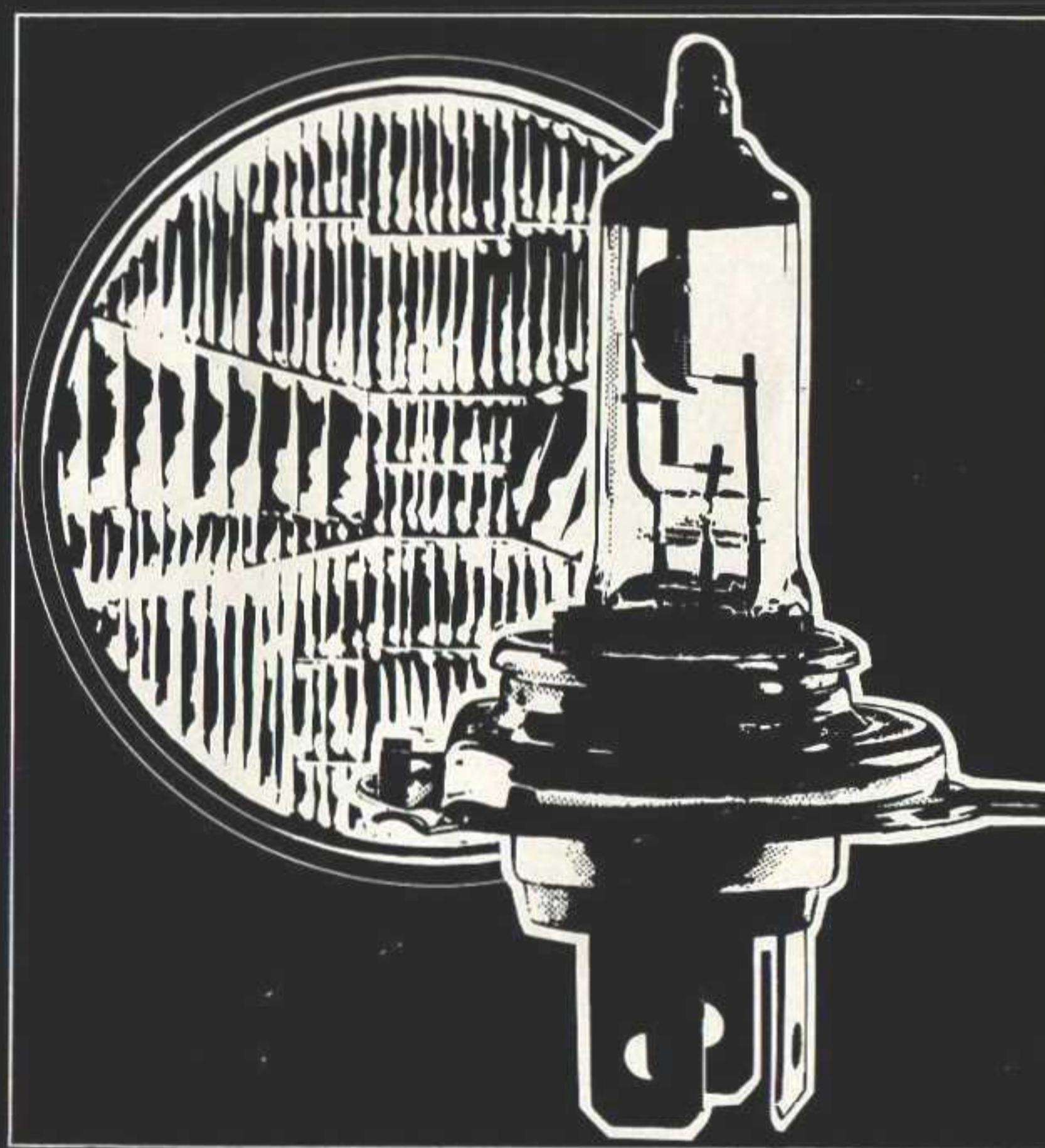
rerà quindi un aumento di corsa; e l'occasione sarà propizia per allestire anche un manovellismo completamente nuovo e particolarmente adatto all'elaborazione sportiva, nel conseguimento di elevate potenze specifiche. Se non si potrà aumentare ulteriormente l'alesaggio, occorrerà una corsa piuttosto lunga, di almeno 85 mm, per raggiungere il limite pieno dei due litri, anche se l'orientamento sembra per i 1900 cmc.

190 cavalli possibili

Quanto agli altri organi ed agli interventi per le elaborazioni di questo motore, l'esperienza ha insegnato finora che non ci si può troppo spingere oltre i giri nelle condizioni più esasperate. In base ad altri elementi specifici ed ai parametri solitamente considerati, si può prevedere per un motore così impostato e con queste possibilità di rotazione una potenza specifica dell'ordine dei 95 cavallilitro, vale a dire una potenza effettiva di 190 cavalli, da considerarsi più che soddisfacente per una vettura che ha altri pregi di efficienza d'autotelaio.

Del resto, la stessa Lancia parla di 150 cavalli a 6000 giri per la versione da porre in vendita, ciò che indica un livello di 6-7 cavallilitro in più appena di quanto proposto dalla grande serie, come indicato dalla Fiat 124 Sport 1800, che da 118 cavalli dim. e per una vettura di 770 chili, con ottime sospensioni e assetto da competizione ben marcato, si tratta evidentemente di valori più che rimarchevoli, avendosi da quattro a cinque chili per cavallo.

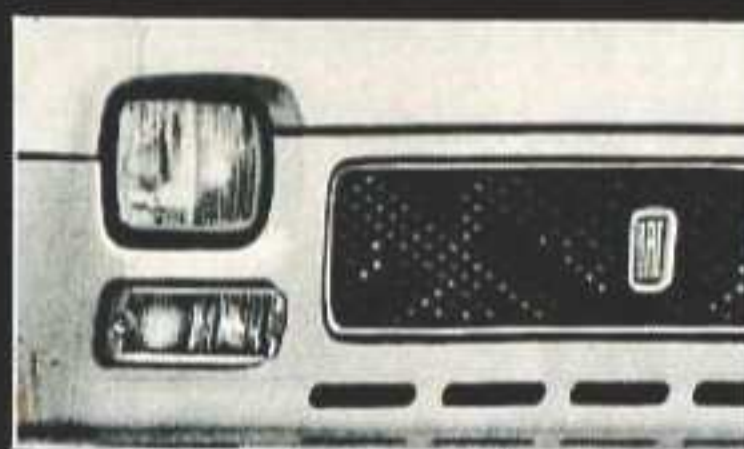
doppia luce philips per la vostra automobile



lampada alogena duplo-PH4

PHILIPS

a fascio asimmetrico, a doppio filamento, a lunga durata, che dà il 100% di luce bianchissima in più



DALL'INVIATO

TORINO - La prima sensazione, mettendosi al volante della nuova Fiat 126, è d'una posizione di guida leggermente cambiata: volante e pedaliere un po' disassate rispetto al sedile. In effetti, la carrozzeria di questa eccellente vetturessa è stata allargata di 57 mm, con lo stesso pianale e con carreggiate maggiori: si ha un passaggio ruota d'un soffio più voluminoso e un piccolo disassamento è inevitabile. Si tratta, però, d'una sfumatura, qua-

si inavvertibile; e basta un minimo di adattamento per trovare la migliore posizione di guida, proprio come con l'intramontabile 500.

Il fatto importante, una volta valutati — come fatto separatamente — i pregi della nuova carrozzeria e una volta compresi i motivi che hanno impedito di realizzare il piccolo motore « boxer », dovendosi basare sulla ancora ottima meccanica della 500, sta nel miglioramento delle caratteristiche funzionali.

TORINO
il test
al
volante

Con la 126 a tutto gas



La vecchia Fiat 500 (ora anche questo modello avrà il motore della 126) aveva un'accelerazione di 54"8 sul chilometro da fermo con portata massima, mentre con il solo guidatore a bordo avevamo potuto registrare anche 54"2; adesso, il nuovo modello accelera in 49"5 a pieno carico, avendoci consentito anche un chilometro da fermo con il solo conducente un tempo minimo di 49" netti.

In pratica, si può rilevare che la 126 ha una ripresa da 30 km all'ora pari a quella che era l'accelerazione da fermo della vecchia 500; ed è un bel passo avanti, passando da una coppia di 3.1 chilogrammetri a 4 kgm, nonostante l'aumento del peso da 520 a 580 chili in ordine di marcia. Allora le velocità massime reali erano di 93,8 kmh al regime di massima potenza (4600 giri) e di quasi 96 kmh a 4700 giri; adesso, con guadagno di 5 cavalli e di 200 giri, si ha un valore effettivo di 108,4 kmh al regime di massima potenza, con gli stessi rapporti al cambio (varia soltanto la prima), ma con rapporto al ponte più lungo, da 8/41 a 8/39 e con aggiunta di gomme 135 SR-12 contro 125-12.

In queste condizioni, l'impiego della macchina appare subito ampliato, con ottime accelerazioni e soprattutto con migliore ripresa e con aumento di elasticità del motore, che si apprezza ad ogni livello. In parte avvertibili anche nella 500 rinnovata, in quanto monterà lo stesso motore di 594 cc della 126, pur con limitazione a 18 cavalli della potenza, per limitazioni di distribuzione e di carburatore, 24 IBM contro 28 IBM.

Tant'è vero che le accelerazioni sono uguali tra i due modelli (peso leggermente diverso) e la ripresa perfino migliore nella rinnovata 500, pur con regime di massima potenza limitato a 4000 giri, a cui corrisponde una velocità di 90,4 km orari, aumentabile a 100 kmh a poco più di 4.400 giri.

Quel che tanto si apprezza è il cambio, in cui, nella stessa scatola esistente, è stato possibile introdurre dei sincronizzatori Borg Warner ad anelli d'acciaio stampati e cementati, con coni ricoperti di molibdeno, per seconda, terza e quarta velocità.

Fiat 126 Le differenze con le rivali

PREZZO	LIRE
FIAT 500 R	660.000
AUTOBIANCHI Bianchina	730.000
FIAT 126	795.000
CITROEN Dyane	895.000
NSU Prinz 4L	899.000
DAF 33	925.000
HONDA N 360	900.000
HONDA Z 600	1.300.000

CILINDRATA, POTENZA E REGIME	CV/GIRI
HONDA N 360, 361 cmc	28 / 8.500
AUTOBIANCHI Bianchina 499,5	17,5 / 4.600
FIAT 500 R, 594	18 / 4.000
FIAT 126, 594	23 / 4.800
NSU Prinz 4L, 598	30 / 5.500
HONDA Z 600, 598	32 / 6.000
CITROEN Dyane, 602	31 / 5.750
DAF 33, 746	29 / 4.200

TRAZIONE E VELOCITA'	KM/H
HONDA Z 600 (ant.)	130
NSU Prinz 4L (post.)	120
HONDA N 360 (ant.)	115
FIAT 126 (post.)	105
CITROEN Dyane (ant.)	104
FIAT 500 R (post.)	100
AUTOBIANCHI Bianchina (post.)	95

La prima resta non sincronizzata, per legami imposti dalla scatola; il suo innesto rapido, nondimeno, può dirsi in pratica accettabile, per quanto consideriamo indispensabile giungere presto in vetturessa di base di questo impiego alla sincronizzazione totale.

Che un processo graduale porti ad incidenze economiche così ingenti non lo crediamo, come pure è nostra convinzione che il nuovo cambio della 126 poteva essere esteso anche alla rinnovata 500 senza squilibri economici drammatici.

Poi, l'insieme dei ritocchi all'autotelaio dà un apprezzabile miglioramento della tenuta di strada, a cui contribuiscono le ampliate sezioni dei pneumatici; e dire che il livello era già elevato! Qui s'è avuto un aumento di 22 mm per la carreggiata anteriore e di 68 mm per quella posteriore, nel primo caso per il nuovo dimensionamento dei freni, nel secondo per più importante revisione dei semiassi e dell'intera struttura.

Pur dinanzi ad una eguale sospensione anteriore, un ritocco c'è stato, con allargamento della base del triangolo superiore, per migliorare la guida della ruota nello scuotimento; posteriormente, s'è provveduto ad un nuovo braccio oscillante, più lungo, grazie al quale è stato possibile ricavare sul lato sinistro lo spazio per il diverso alloggiamento del serbatoio della benzina.

Insomma, con tutte queste innovazioni, di portata più o meno ingente, la macchina è divenuta ancor più maneggevole e brillante, consentendo il pieno utilizzo della maggior potenza (si tratta di ben dieci cavalli/litro all'incirca) e della più forte coppia motrice con cospicuo innalzamento dell'indice di elasticità.

Infine, con una pedaliera perfezionata, specie per la frizione, con comando più progressivo, un intervento da sottolineare è quello relativo ai freni, con tamburi a grandi nervature e soprattutto con diametro dei cilindretti differenziati, più grandi anteriormente, in modo da ottenere una gradevole ripartizione di frenatura tra i due assi.

benz.