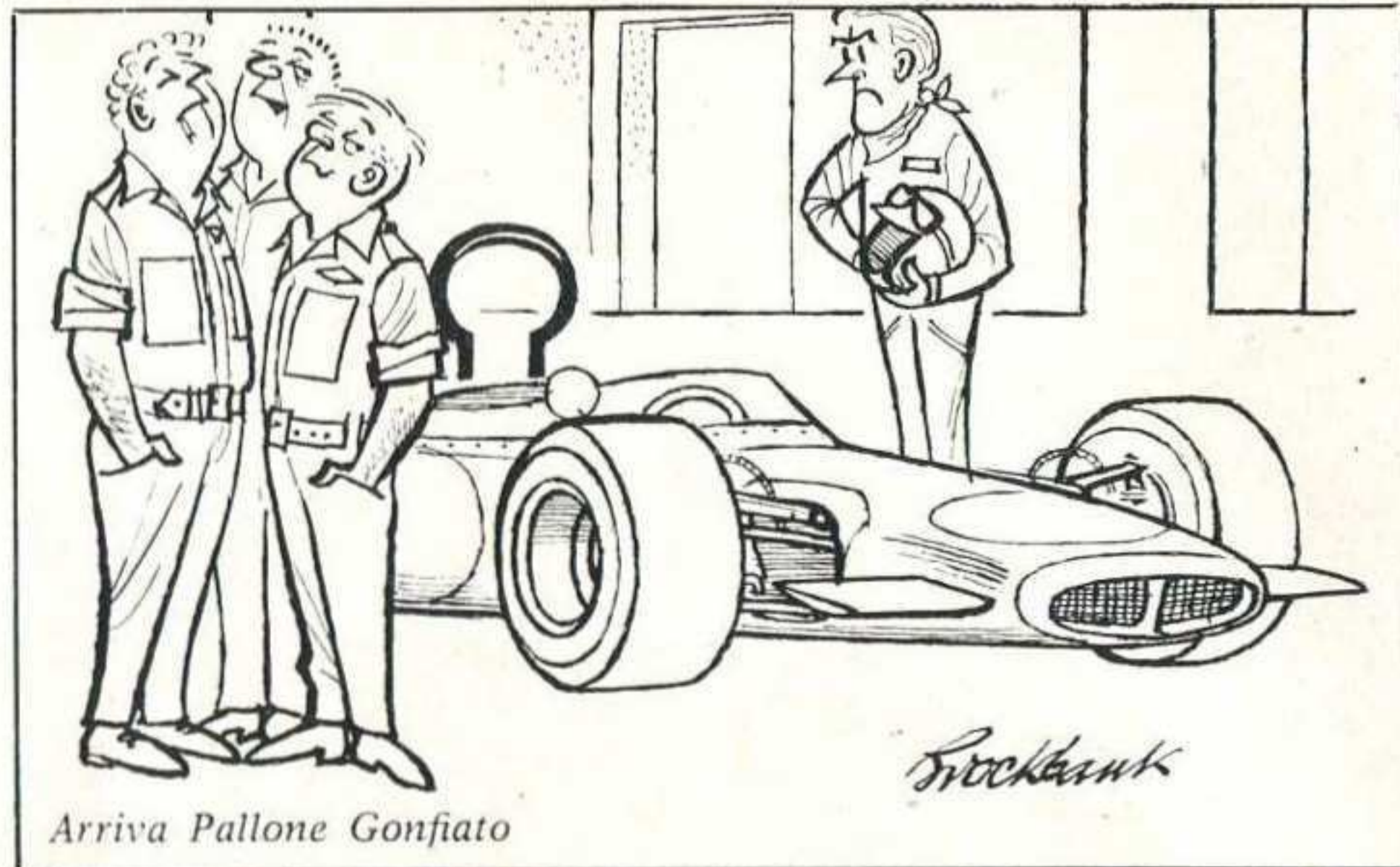


DOVE corriamo domenica?



Arriva Pallone Gonfiato

Le corse in calendario dal 24-12-72 al 28-2-73 in Italia e all'estero

DICEMBRE

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
24	Corsa a Interlagos	Brasile	Circuito d'Interlagos		●●● Temporada sport gr. 5, 7	Velocità in circuito	
31	Corsa a Interlagos	Brasile	Circuito d'Interlagos		●●● Temporada sport gr. 5, 7	Velocità in circuito	

GENNAIO

6	Gara di Pukekohe NUOVA ZELANDA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	Gardner (Lola) 57'16"5, media 179. Giro più veloce: Gardner 56"9, media 187,089. Record: Matich 56"7 (1970)
6-7	Ronde d'Invernale FRANCIA	●●●	Rally	
13	Corsa di Levin NUOVA ZELANDA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	McRae (Leda) 48'34"3, media 147,120. Nuovo record: McRae 43"9, media 155,27.
14	Gara di velocità ARGENTINA	●●●	Velocità in circuito	
19-27	Rally di Montecarlo MONACO	●●● Camp. int. rallies marche	Rally	Munari-Mannucci (Fulvia)
20	Lady Wigram Trophy NUOVA ZELANDA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	McRae (Leda) 53'11"6, media 181,700. Nuovo record: McRae 1'06"6, media 185 e 252.
21	Riverside 500 STATI UNITI	●●● Stock cars	Velocità in circuito	Petty (Plymouth) media 167 e 396
28	G. P. d'Argentina ARGENTINA	●●● Camp. mond. piloti F. 1	Velocità in circuito	Stewart (Tyrrell) 1.57'58"83, media 161,463 nuovo record Giro più veloce: Stewart 1'13"66, media 163,463
28	Corsa a Teretonga NUOVA ZELANDA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	Bartlett (McLaren) 1.07'46", media 141,664. Giro più veloce: Pilette 1'05", media 152. Record: Allen (McLaren) media 168 (1970)
28	Rallycross a Croft INGHILTERRA	●●●	Rallycross	

FEBBRAIO

1-4	Gara d'inverno STATI UNITI	●●● Dragsters	Velocità in circuito	
2-4	Rally Artico FINLANDIA	●●● Camp. int. rallies piloti	Rally	Kinnunen (Porsche)
3-4	Ronde Hivernale FRANCIA	●●●	Rally	Andruet (Alpine)
3-4	Indian G.P. INDIA	●●●	Velocità in circuito	

4	24 Ore di Daytona STATI UNITI	●●● Camp. mond. marche	Velocità in circuito	(6 ore) Andretti-Ickx (Ferrari) media 200,710. Giro più veloce: Wisell (Lola) media 205,902. Record: Siffert, media 206,103 (1971)
4	Surfers Paradise AUSTRALIA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	McRae (Leda) 58'14"9, media 163,619. Giro più veloce: Matich (STP) 1'08", media 170 e 360
4	Hautes Vosges FRANCIA	●●●	Velocità in salita	Pozet (Martini) 2'11"7, nuovo record
10	Autosciatoria Roccaraso AC Bari	●	Autosciatoria	Di Capua-Gambardelli (Fulvia)
10-12	Rally Costa Brava SPAGNA	●●● Camp. int. rallies piloti	Rally	Pinto-Macaluso (Fiat 124)
11	G.P. del Brasile BRASILE	●●● Camp. mond. piloti F. 1	Velocità in circuito	
11	Warwick Farm AUSTRALIA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	Matich (Matich) 1.4'5"4, media 152,645. Nuovo record: Gardner (Lola) 1'24"
11	Circuito di apertura MOZAMBICO	●●●	Velocità in circuito	
15-18	Rally di Svezia SVEZIA	●●● Camp. int. rallies marche	Rally	Blomqvist-Hertz (Saab)
16	Citrus 200 STATI UNITI	●●● Stock cars	Velocità in circuito	
17-18	Coppa della Favera AC Padova	●	Autosciatoria	Pittoni (Porsche)
18	Sandown Park AUSTRALIA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	McRae (Leda) 54'59"4, media 173,546. Nuovo record: McRae 1'2"4, media 178,969
18	Daytona 500 STATI UNITI	●●● Stock Cars	Velocità in circuito	Foyt (Mercury) 3.05"46, media 259,673
24-25	Trofeo VAR AC Ferrara	●	Trofeo Rallies nazionali	
25	Corsa di Adelaide AUSTRALIA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	Hobbs (McLaren) 1.02'40"5, media 161,477. Giro più veloce: Matich (STP) media 172
25	Corsa a Vallelunga Gentlemen's MC	●	Velocità in circuito	
25	Coppa KNA OLANDA	●	Velocità in circuito	

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



Chris AMON

Sembrerà una «caricatura» della TYRRELL la nuova 3000 monoposto fatta da Robin HERD



Graham HILL

Quali sono i programmi della MARCH

F. 1 piloti ufficiali: AMON «clienti»: BEUTTLER G. HILL

F. 2 piloti ufficiali: JARIER LAUDA o SCHECKTER



Jean Pierre JARIER



Jody SCHECKTER

La scarpa Formula 1 (e trenta macchine) da costruire!



Mike BEUTTLER



Nicky LAUDA

Della nuova March F. 1 si è sentito sempre dire che non sarà molto diversa da quella 721G nata a metà stagione '72 come evoluzione della formula due per sopperire alle mancanze della disgraziata 721X.

Dopo un incontro che abbiamo avuto in questi giorni con uno degli uomini March, crediamo di poter smentire queste voci. E' vero infatti che a Bicester si è lavorato sul materiale esistente invece di creare del nuovo, ma la 731 sarà ben diversa dalla F. 1 usata da Peterson e Lauda nella seconda parte della stagione. Intanto ci sarà l'adeguamento al nuovo regolamento per cui le pance laterali saranno complete e molte più ampie, per consentire anche una intercapedine di sicurezza, poi i radiatori saranno anteriori, sia quello acqua che quello olio, anche se per il muso potrà essere mantenuto un profilo bassissimo. Naturalmente si tratterà di un muso grande, parzialmente avvolgente le ruote, che seguirà molto basso fino all'abitacolo del pilota.

Da questo punto il profilo salirà quasi verticalmente in maniera accentuata, per completarsi posteriormente in una coda che comprenderà anche il convogliatore. Così come è stata descritta, si potrebbe dire che la 731 assomiglierà ad una scarpa a stivaletto o, se vogliamo, alla caricatura dell'ultima Tyrrell.

L'alettone posteriore è stato studiato in posizione molto arretrata, tanto che si troverà sopra al serbatoio dell'olio ed alla batteria che saranno alloggiati in un telaio posteriore a sbalzo rispetto al cambio. Portamozzi e triangoli anteriori saranno diversi, così come gli attacchi delle sospensioni. Il tutto è stato studiato per ottenere il massimo possibile dal punto di vista aerodinamico, una strada che molti hanno ormai imboccato.

Sembra confermato che di STP-MARCH ci sarà solo quella di AMON, anche se Mosley probabilmente accetterebbe una seconda guida che si presentasse con una sessantina di milioni a disposizione.

A fianco della 731 ufficiale correranno comunque due macchine direttamente assistite dalla casa per conto della Space Racing: una sarà per MIKE BEUTTLER e l'altra forse per GRAHAM HILL che ha anche provato Formula uno e Formula due di questa casa ultimamente e pare aver già scelto la MARCH-BMW per la stagione della seconda formula. Questo legame già formato potrebbe essere un indice delle sue possibilità anche in Formula uno, sponsor permettendo. Anche se non lo vedremo subito in Formula uno.

La March ha legato con un contratto di tre anni il pilota francese JEAN PIERRE JARIER. Come qualcuno certamente ricorda avevamo indicato questo pilota tra i candidati al titolo europeo della F. 2 1972. Poi, per una mancanza di finanziamenti, era rimasto a piedi e la sua stella sembrava in declino visto che anche in F. 3 non aveva sempre fatto cose egregie. Invece alla March lo hanno preso per fare i test della nuova 732 di F. 2 e

sono stati tanto bene impressionati da offrirgli di girare in Formula uno sul circuito Club di Silverstone.

Superando le più brillanti aspettative, il francese è andato subito fortissimo battendo ben presto anche il primato della pista, detenuto da Cévert con la Tyrrell! Con questo contratto alla March sperano di essersi assicurati a buon mercato un valido successore di Peterson.

Nel '73 Jarier correrà ufficialmente nella squadra di F. 2 con un probabile appoggio finanziario da parte di Arnold. L'altra F. 2 «casa» è ancora incerta tra LAUDA e SCHECKTER. L'austriaco ha finito con la Formula uno di questa marca e, anche se dovrebbe avere un test con la BRM, è improbabile che trovi una guida al massimo livello. Per la F. 2 poi il suo posto alla March

le novità l'aumento di elementi in nylon nelle sospensioni e l'angolo di Caster fisso.

Come si poteva prevedere dall'esito della F. 2 di quest'anno e dalle prospettive superprofessionistiche del prossimo, molti piloti con medie ambizioni preferiranno il campionato europeo marche 2000. Diciamo questo a giudicare dal numero di richieste che la March ha avuto per la sua nuova nata destinata a questa categoria 30 macchine.

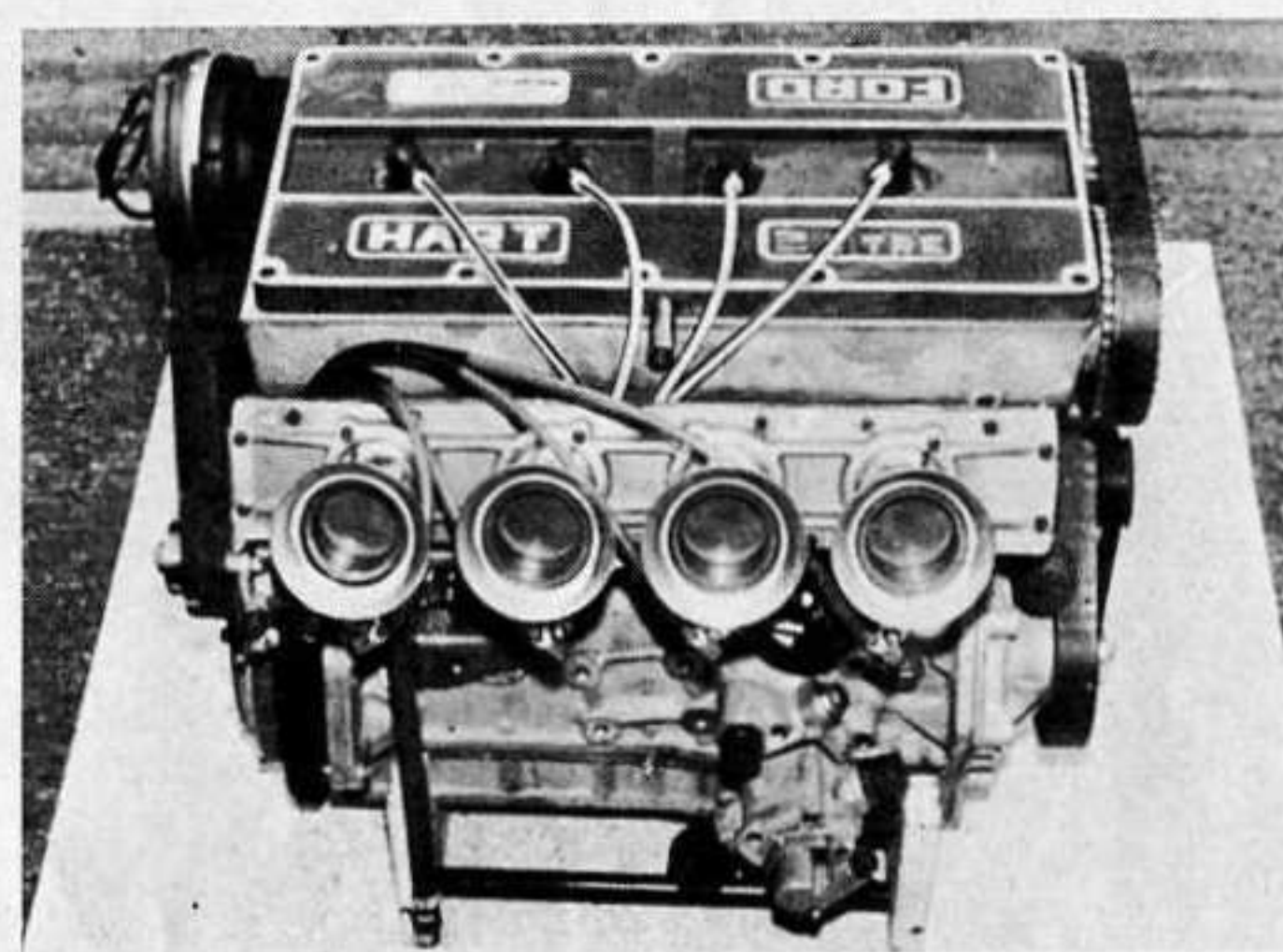
A completare le novità March c'è il ritorno di PETER BRIGGS dopo un anno alla Surtees. Quando sembrava ormai deciso che il giovane direttore sportivo «portafortuna» dovesse essere il responsabile della F. 1 Pagnossin di Adamich, l'offerta March di dirigere la squadra di F. 1 ha cambiato le carte in tavola. Chissà che la buona sorte che accompagna Briggs (i suoi piloti vincono da due anni in campionato europeo di F. 2) non contagi anche Amon? Sarebbe ora.

Motori F. 2 BMW, BDG e BDA

A proposito di motori BMW, oltre a quelli ufficiali in dotazione March per i quali si parla di 278 HP, ci saranno anche quelli di Schnitzer che sono stati offerti alla Rondel per la sua nuova Motul F. 2. Non è escluso che si possa concludere un accordo anche se Dennis e Trundel faranno test comparativi col BDA in alluminio di Hart ed il nuovo BDG della Cosworth prima di ogni decisione. Proprio quest'ultimo motore è l'indice di quale problema dovranno affrontare i piloti ed i teams per la scelta dei motori '73. La maggior parte aveva previsto di utilizzare il Vega-Cosworth che la casa sta studiando da ormai due anni per la F. 2. Fulmine a ciel sereno, la stessa Cosworth ora annuncia che produrrà un Ford di 1970 cc come diretto sviluppo del 1930 che ha dato tanti successi a Fittipaldi quest'anno, ricavato dal tradizionale blocco in ghisa.

In pratica viene messo in produzione il motore che noi avevamo già annunciato a fine stagione sulle macchine di Lauda e Depailler nelle prove di Oulton Park e Albi. E' offerto a 265 HP ma si parla di limiti sensibilmente più alti.

Poiché quello che fa la Cosworth di solito è giusto, e lo si è visto in molte occasioni, c'è da domandarsi se sia vero quello che i rappresentanti di questa casa dicono sul blocco in alluminio recentemente omologato dalla Ford, cioè che sia poco resistente. Hart naturalmente è di altro avviso, dopo i risultati che Pace in Brasile e soprattutto Birrell e Mass in Sud Africa hanno ottenuto col suo BDA 2000 ricavato da questo blocco. C'è anche da chiedersi quale sarà l'avvenire del Vega: alla Cosworth si continua lo sviluppo ma le consegne stando a quello che si dice ora, saranno fatte solo ai piloti «che proprio lo vorranno». Segno che il problema della tenuta alla distanza di questo motore è ancora lontano dall'essere risolto.



LONDRA - Watson ha provato a Goodwood la seconda Brabham BT 40, Schenken la March 721 G (ma si continua a ripetere che non si debbono trarre conclusioni da questo per i suoi futuri impegni) e una Motul con motore BDA di due litri. Tempo: 1'10"5. Si dice che il motore eroghi 275 HP, e dovrà comunque essere buono per poter battere la versione fatta da Brian Hart

è minacciato da Scheckter che Mosley vorrebbe avere se, come sembra, la McLaren non avrà uno sponsor per la seconda formula e dovrà rinunciare a partecipare ufficialmente.

La March in F. 2 correrà con i motori BMW ma non è ancora ben chiaro se chi comprerà una March dovrà necessariamente servirsi di questa unità. Si dice di sì, ma intanto c'è già la scappatoia di acquistare la macchina di «FORMULA B» senza motore e poi correre in F. 2 scegliendo quello preferito. Sembra uno scherzo ma si tratta della soluzione che toglie d'impiccio la March senza che a Monaco possano lamentarsi troppo: Formula due, Formula B ed anche F. 3 saranno molto simili (la scocca è la stessa) e le prime due perfettamente intercambiabili. Anche per queste auto la March è tornata ai radiatori anteriori ed ha scelto la carrozzeria di nuova profilatura. Tra

Gabriela Noris

Anche in un RACING SHOW si posso

PARIGI - Presentato da Jean-Pierre Beltoise e inaugurato da Joseph Comiti, segretario di Stato, addetto alla gioventù, agli sport e agli svaghi, si è svolto il 4. Salone delle vetture e delle moto da corsa, al Parco delle Esposizioni della Porte de Versailles, a Parigi. Su una superficie di 15.000 mq c'erano 142 espo-

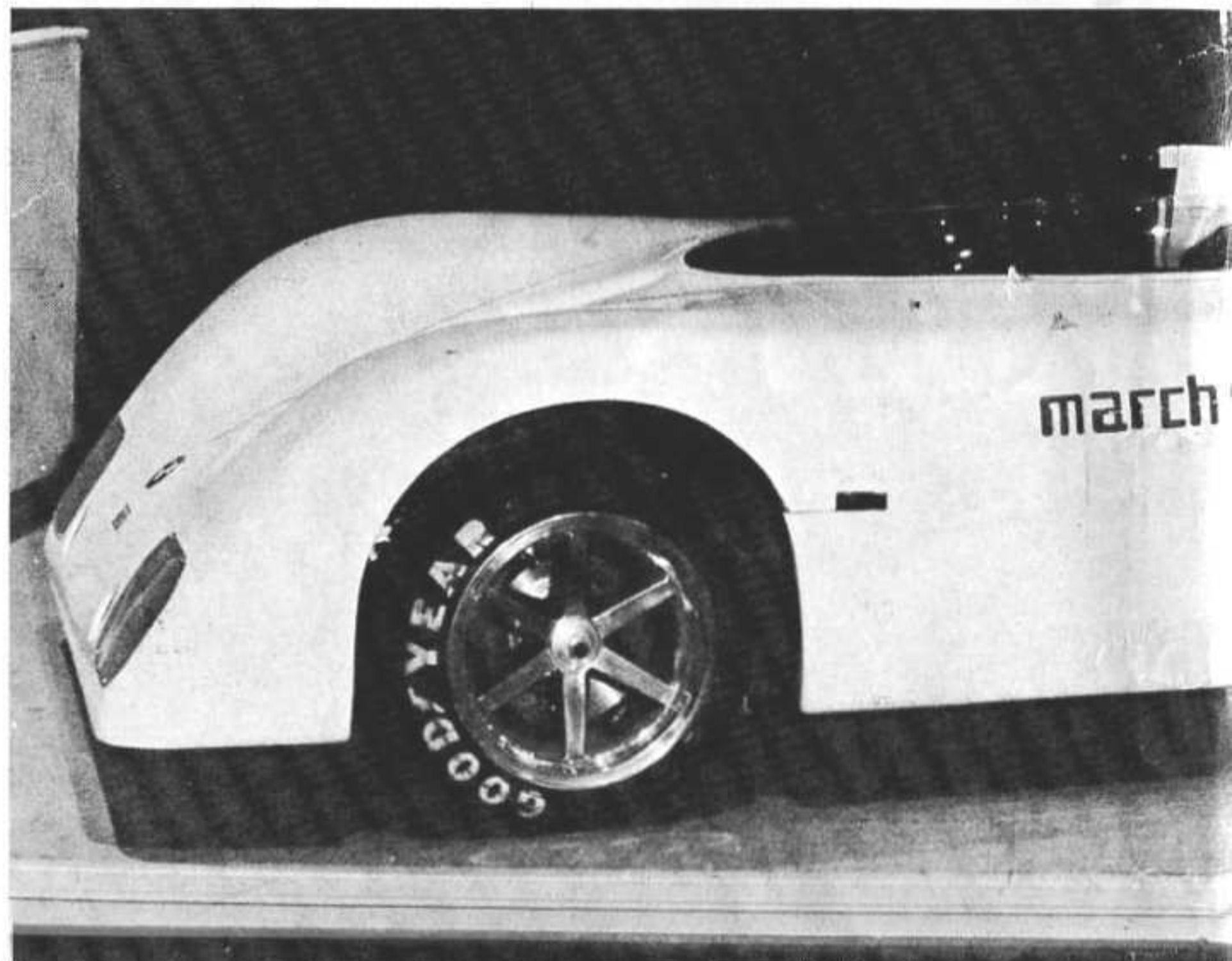
sitori, che presentavano ben cento vetture e 130 moto da corsa.

Fra tutte queste macchine, molte erano presentate al pubblico in prima mondiale, soprattutto la nuova monoposto di F. 2, la MARCH 732-BMW che nel 1973 sarà affidata ai due piloti del team ufficiale STP-March, il

Le novità da co



Joseph Comiti, segretario di Stato francese, ha inaugurato il saloncino di vetture sportive organizzato a Parigi da Jean-Pierre Beltoise



Qui sopra, la sfilata di alcuni modelli delle due litri sport di costruzione esclusivamente francese che disputeranno, nel '73, la « Coppa Federale Simca-Shell ». A destra, quasi inedita in Europa la nuovissima March-BMW che sta andando bene alla Springbok



Sopra, la Grac duemila con motore Cosworth FVC, siglata MT 14 S, di cui disporrà la scuderia Inter-Pool Racing. A destra, un'altra 2000, la BBM RS 3, costruita da Guy Dhotel. Viene posta in vendita a poco più di 2.500.000 lire escluso motore e cambio, naturalmente



In Italia ci dobbiamo accontentare di mini-show come il natalizio di BERGAMO

Probabilmente non esiste più città in Italia (ma anche all'estero si danno da fare) dove non sia stato organizzato almeno un saloncino delle auto da corsa: l'ultimo dell'anno verrà aperto a BERGAMO, presso il salone Renault Uberti. La manifestazione, organizzata dalla Globauto con la collaborazione della S.M. Alegrini verrà inaugurata il giorno 22 dicembre e resterà aperta per tre giorni, sino alla vigilia di Natale: gli appassionati vi potranno trovare vetture da corsa di svariate categorie, dalla mastodontica McLaren Can-Am di Eris Tondelli, alla BRM di F. 1, alla Chevron F.2 di Gethin e alla S.M. che debutterà nella prossima stagione col pilota locale Alessandro Pesenti Rossi. Vi saranno inoltre diverse monoposto di vario tipo e in più una bellissima serie di veterane da corsa: durante queste giornate verranno poi premiati i campioni locali e probabilmente interverrà anche Clay Regazzoni.



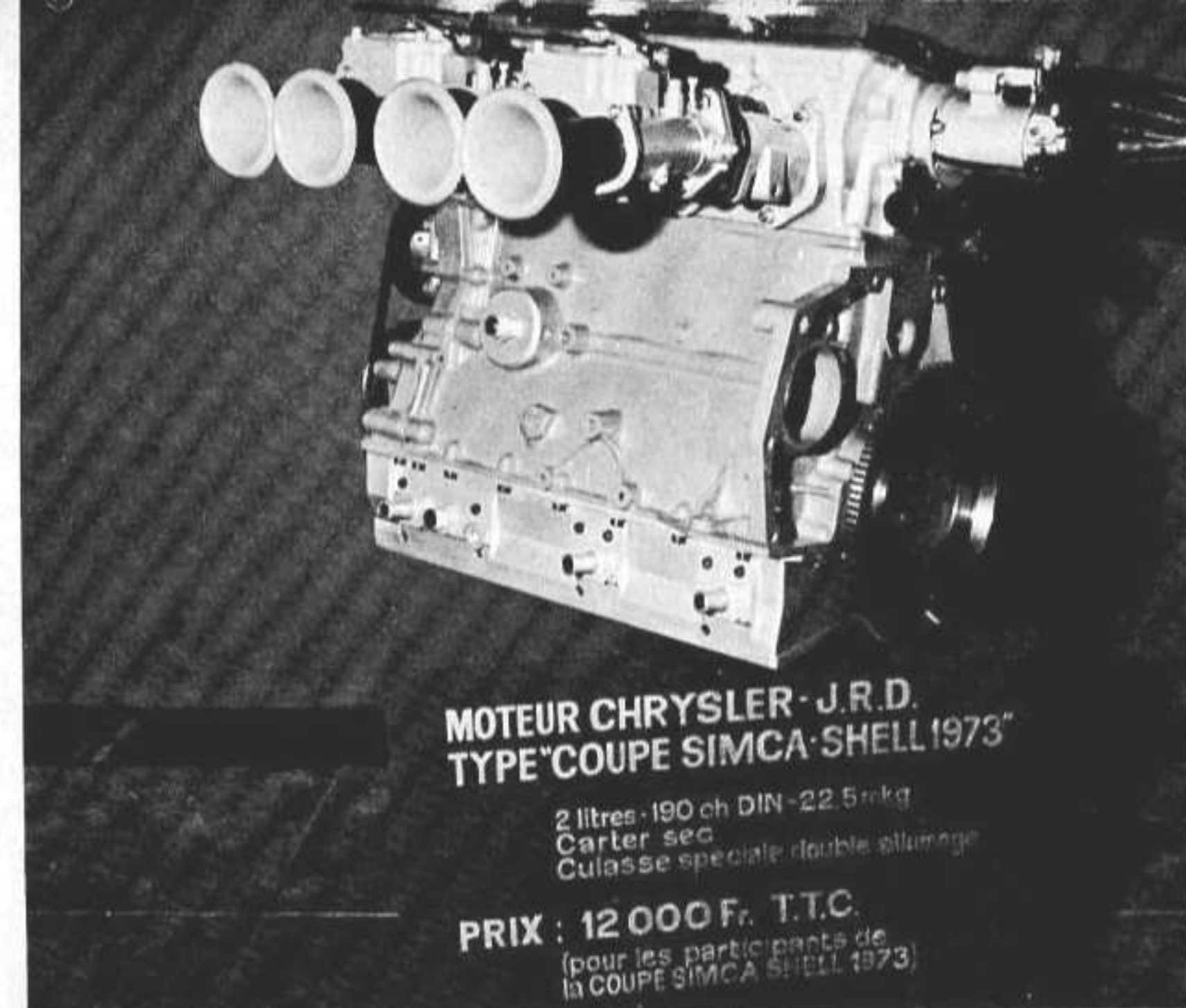
FAG
cuscinetti volventi

no incontrare modelli inediti di vetture

neo-zelandese Amon e la giovane speranza francese Jean Pierre Jarier. Nello stand della March era esposta anche la NUOVA SPORT DUE LITRI 73 S-BMW, le cui prime uscite, con Jody Scheckter e Niki Lauda, durante le prove della serie Springbok, sono state promettenti.

Per la prima volta in Europa, i costruttori britannici hanno dunque riservato le loro primizie a un Salone non inglese. Da notare anche la prima apparizione in pubblico della nuova BRABHAM F. 2 BT40 e della nuova MOTUL-RONDEL M1 che con la March, la Brabham e la Surtees sarà una delle vetture più in vista nel trofeo europeo di F. 2 del '73.

Corse di PARIGI

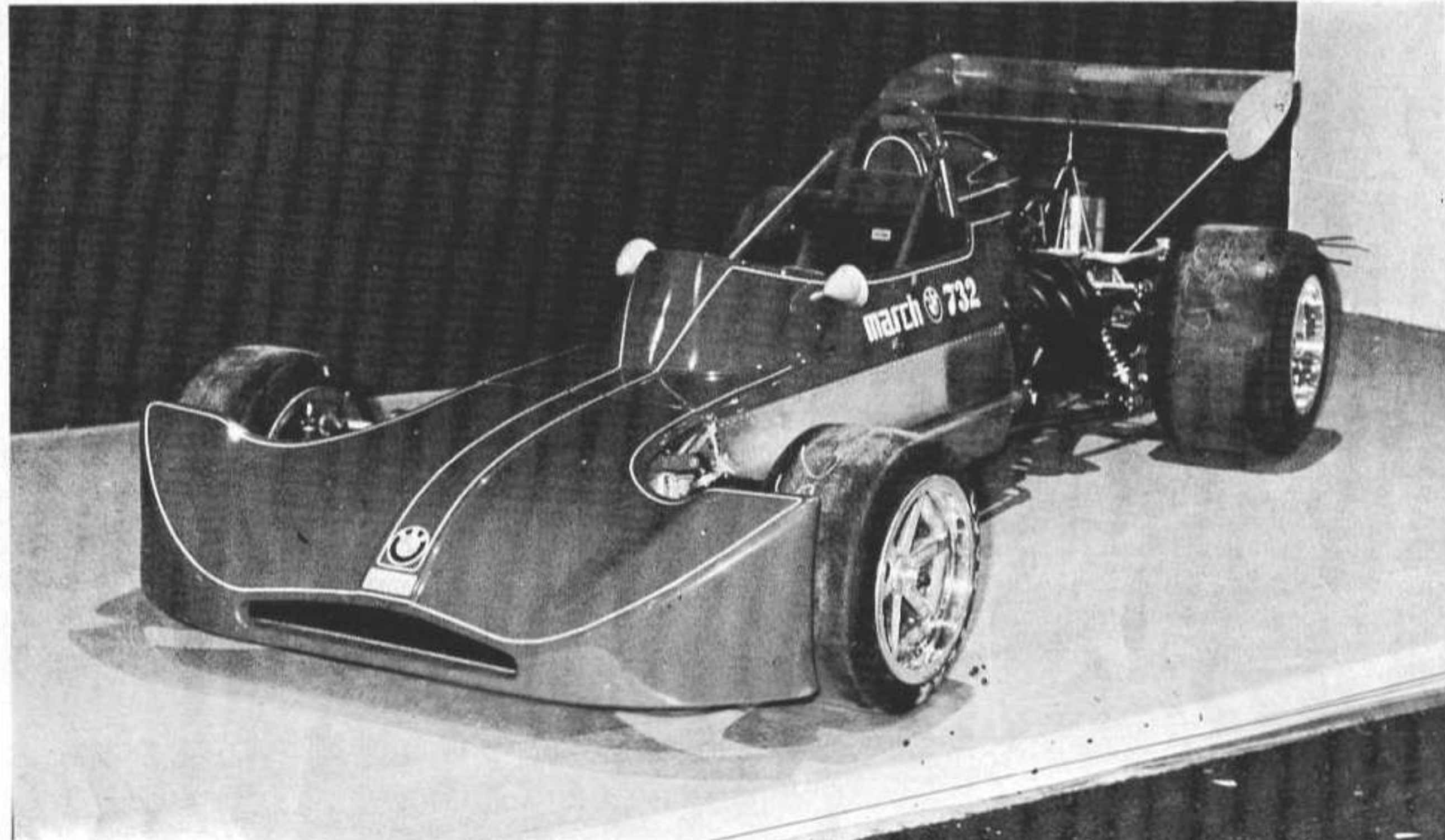
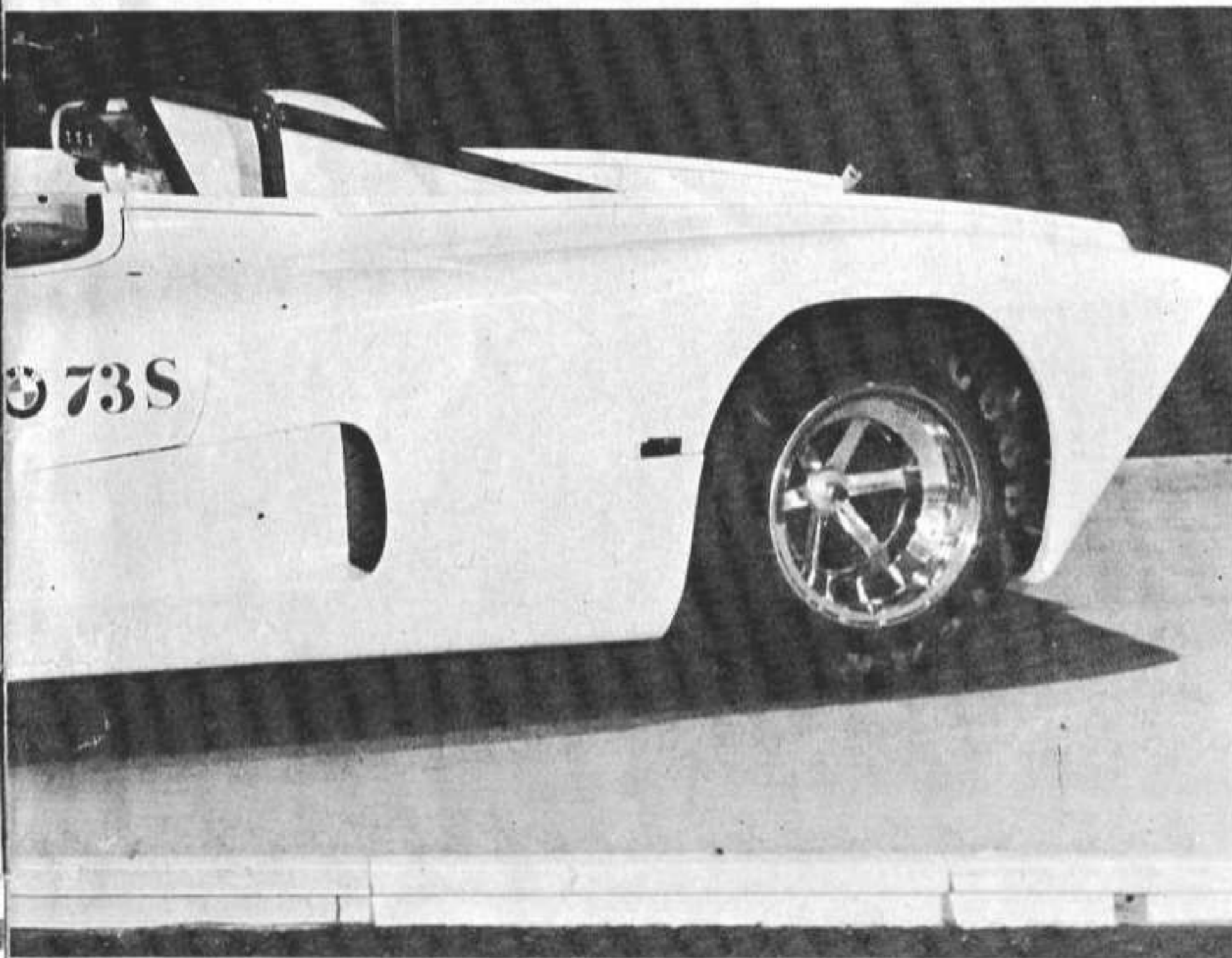


MOTEUR CHRYSLER - J.R.D.
TYPE "COUPE SIMCA-SHELL 1973"

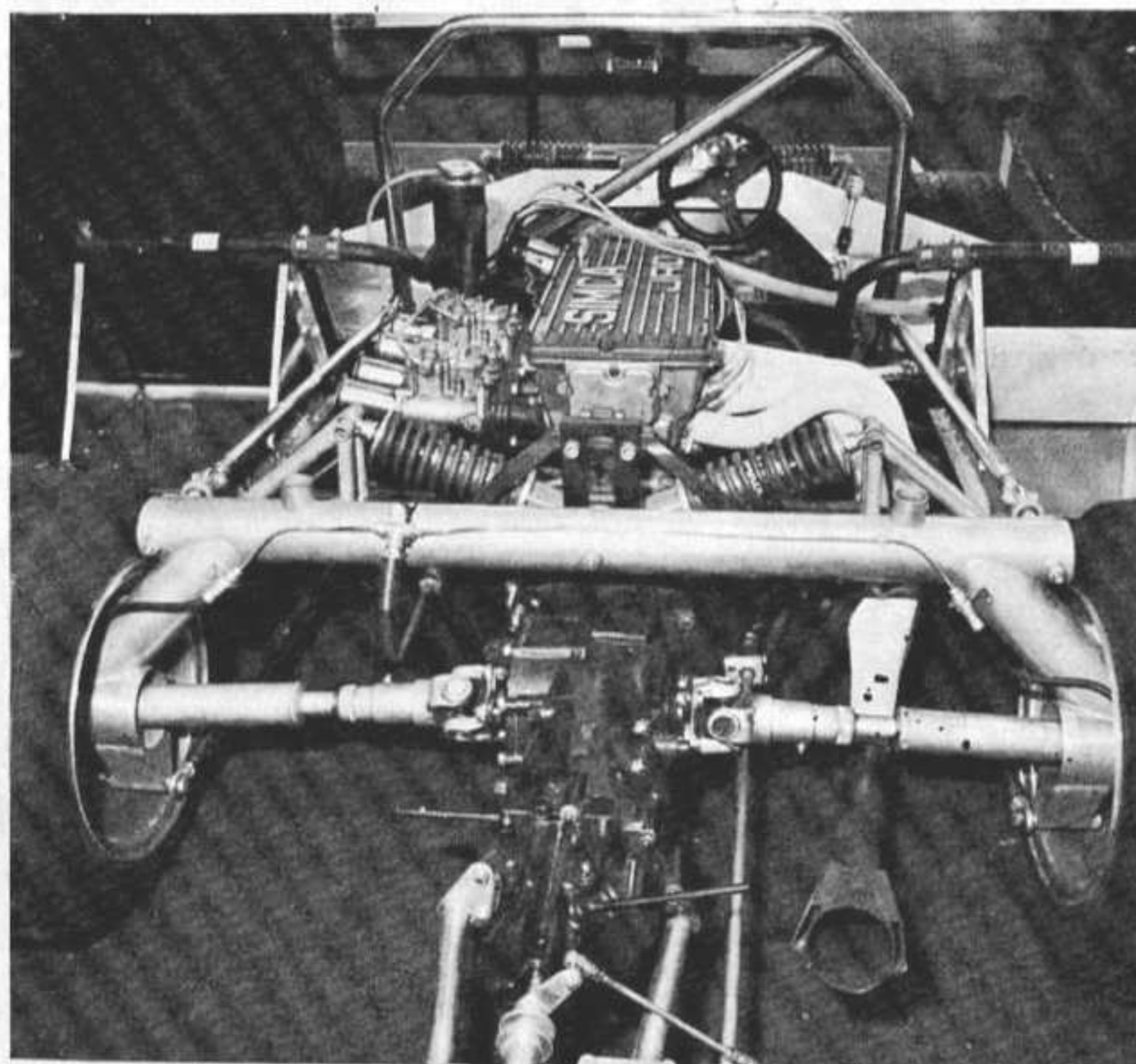
2 litres - 190 ch DIN - 22.5 mkg
Carter sec
Culasse speciale double allumage

PRIX : 12 000 Fr. T.T.C.
(pour les participants de
la COUPE SIMCA-SHELL 1973)

Questo è il motore che lo specialista JRD ha elaborato partendo dal Chrysler, e che equipaggerà le 2000 della « Coppa Federale »



Sopra, inedita la March 732, versione '73 della Formula 2, con carenatura anteriore avvolgente. A sinistra, non mancavano le moderne Formula 1. Sotto, Hrubon trasforma in biposto i telai tubolari per le monoposto



Un'altra 2 litri « nazionale » francese, la Dangel, caratteristica per il retrotreno De Dion, con ammortizzatori e molle « tipo B 2 »



Al Salone parigino c'era naturalmente la maggioranza delle vetture che si sono messe in luce nella stagione appena conclusa, nei grandi premi del campionato del mondo dei piloti, affidate ai migliori conduttori dei nostri giorni. C'erano infatti la JPS-LOTUS di Fittipaldi, campione del mondo '72, la TYRRELL 005 di Stewart, che ha vinto il GP del Canada e quello degli Stati Uniti, la McLAREN M19-A di Hulme, vincitore del GP del Sud Africa, la MARLBORO-BRM P180 di Beltoise, vincitore a Monaco e nella Corsa della Vittoria, la MARCH 721G di Peterson, la BRABHAM BT37 di Graham Hill e la CONNEW, pilotata da Migault e da Purley.

Fra le altre vetture che quest'anno si sono coperte di gloria, da segnalare la MATRA SIMCA 670 di Pescarolo e Hill, vincitori alla 24 Ore di Le Mans, la SURTEES TS10 di Hailwood, campione europeo di F. 2, e l'ABARTH OSELLA due litri, vincitrice del campionato due litri con Merzario.

La produzione francese non mancava e figuravano in bella mostra le ALPINE RENAULT F. 3 e berline, campionesse di Francia nelle loro rispettive specialità, con Leclère e Darniche; le MARTINI F. 3 e Formula Renault. Quest'ultima ha vinto il Criterium nazionale di F.R con Laffite.

Nel quadro promozionale dello sport automobilistico francese, la Simca-Chrysler ha presentato durante il Salone il regolamento della sua Coppa Federale Sport due litri, aperto ai giovani piloti francesi, che verrà disputata al volante di sport biposto di costruzione esclusivamente francese e con motori Chrysler due litri obbligatori. Nello stand Chrysler erano esposte le principali vetture sport francesi di due litri che parteciperanno a queste gare. Prima la Grac MT14S, di cui quattro esemplari gareggeranno per i colori di una nuova scuderia francese, la Inter Pool Racing, poi la BBM costruita dal vincitore del Volant Shell 1970, Guy Dhotel, quindi

la Dangel con ponte De Dion. Da notare anche una nuova Huron sport due litri, con carrozzeria in alluminio. Era anche esposto il motore Chrysler due litri, messo a punto per queste competizioni.

Un vasto numero di moto ha attirato l'attenzione del pubblico, senza soffrire per il paragone con le vetture. Da notare soprattutto la 500 MV di Agostini, campione del mondo nella 350 e nella 500, la Norton 750 di Read, la Yamaha 350 di Sheene, la Jada 500 di Findlay, la BMW 500 dei fratelli Castella e i favolosi dragsters 1300 Triumph di Hobbs e Speedway 500 di Hugues.

Nel campo degli accessori e delle attrezzature, bisogna soprattutto parlare del nuovo casco integrale francese GPA, la cui leggerezza, robustezza e capacità anti-urto hanno attirato l'attenzione dei piloti professionisti presenti. Per di più vi si può aggiungere un sistema di protezione contro il fuoco, per proteggere il viso, che rappresenta un fatto del tutto inedito.

In concomitanza con il Salone si è svolto il primo Festival internazionale del film sportivo, riguardante vetture e moto, che ha permesso di vedere oltre 60 film selezionati fra i migliori realizzati nel mondo, in questo campo.



Niente GRAN
PREMIO F.1
ARGENTINA
in gennaio

La « politica » blocca il primo GRAN PREMIO 1973

BUENOS AIRES - Sorprendentemente, quando tutto faceva prevedere il normale svolgimento della prima gara del Campionato del mondo F. 1 il 28 gennaio 1973, il Club atletico Rafaela ha diramato questo comunicato:

« Il Club atletico Rafaela comunica alla opinione pubblica ed al giornalismo sportivo il risultato dei contatti avuti a motivo della realizzazione del Gran Premio della Repubblica Argentina di Formula 1 con data 28 gennaio 1973. Davanti alla mancanza di appoggio da parte del governo della nazione e delle sue imprese statali, mediante l'appoggio pubblicitario, come avevano fatto tradizionalmente, ha deciso:

1 Sospendere la realizzazione di detta corsa.

2 Chiedere al Presidente dell'Automobil Club Argentino, dr. Cesare Carman, di rivolgersi alla Federazione Internazionale dell'Automobile per trattare che questa data venga trasferita come ultima del calendario mondiale del 1973 ».

Segue la firma del segretario del Club Rafaela, sig. Ettore Leonardis.

Mancati gli sponsor

La notizia ha lasciato di sasso tutti gli sportivi e tifosi dell'automobilismo, i quali avevano visto nelle recenti prove di Jackie Stewart una conferma che tutto procedeva bene verso l'apertura della stagione mondiale. Invece il Club Rafaela, con il suo secco comunicato, ammette che non ha avuto l'appoggio da tutte quelle imprese statali come Aerolines Argentinas, Y.P.F., Yacimiento Carboniferos Fiscales, Entel ecc., che l'hanno scorso permisero all'Y.P.F. di mettere in pista le due corse mondiali, anche se con uno sforzo tremendo che poi l'ha obbligata a cedere al Club Rafaela l'iniziativa.

Invece, il governo ha detto rotondamente « no » e a distanza di circa soli 45 giorni il Club Rafaela si è

reso conto di non poter sopportare le enormi spese che significano anche una sola corsa mondiale e si vede obbligata a comunicarlo alla popolazione. L'autodromo era oggetto di lavori per metterlo in perfette condizioni, e le prove di Stewart avevano detto, per bocca del pilota, che l'Argentina aveva uno dei migliori autodromi del mondo. Invece di colpo, crolla il castello di illusioni che si erano fatti gli argentini di poter essere la testa della stagione mondiale.

La sorpresa elettorale

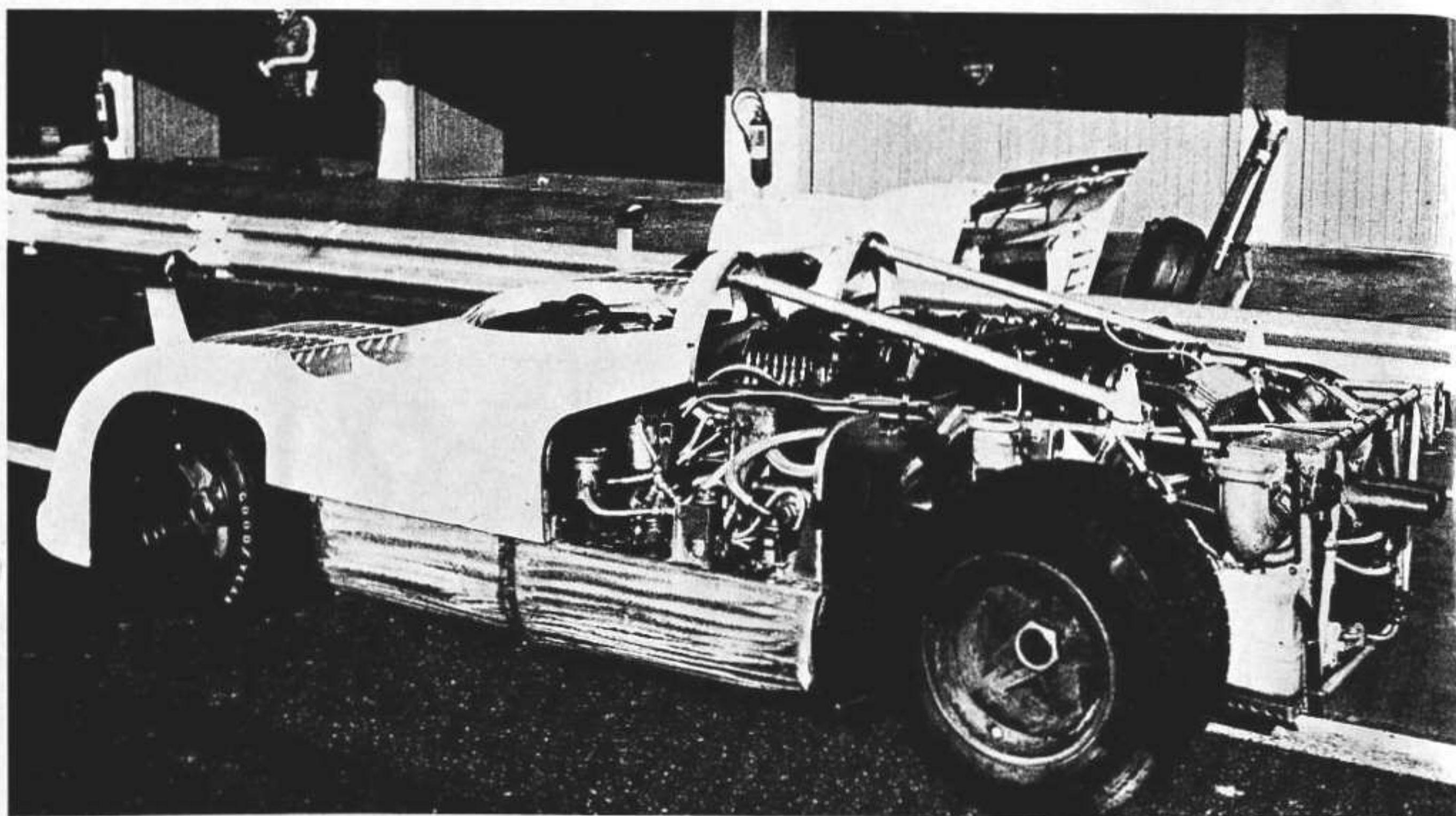
Viene fatto notare con molta amarezza negli ambienti locali delle quattro ruote che l'Argentina era riuscita ad inserirsi nell'ambito delle « potenze » automobilistiche, con due gare che attiravano l'attenzione mondiale; invece ora certamente questo vantaggio sarà colto al volo dal Brasile che è lanciato verso i campionati del mondo, avendo pure il campione. Con somma tristezza si commenta a Buenos Aires questo comunicato, che ha colto tutti di sorpresa, pur sapendosi che lo sforzo era enorme, ma che era necessario per l'immagine della nazione sudamericana del mondo.

Dopo i problemi che ebbe l'Y.P.F. l'anno scorso, non sembrava tanto facile che il Club Rafaela potesse essere l'esecutore materiale di questa stagione internazionale. Infatti Rafaela, che è stato il centro anche della corsa Rafal-Indy, quest'anno la perde perché gli americani hanno considerato troppo onerosa la trasferta di piloti e macchine per una corsa che non dà nessun vantaggio al campionato americano.

Quindi le cose non si sono iniziate bene per il Club Rafaela, che davanti al tenace disinteresse del governo e delle sue imprese statali, deve ammettere il suo fallimento per organizzare la corsa. Gli ultimi avvenimenti politici e le elezioni, tanto attese dagli argentini e che avranno luogo l'11 marzo 1973, porteranno questa nazione in pieno clima elettorale il 28 gennaio e questo deve aver fatto riflettere il governo e quindi rispondere negativamente. E con questo l'Argentina perde la data del campionato mondiale che era riuscita ad avere dopo lunghi sforzi. E pure sono andati, entro certi limiti, perduti gli sforzi della Tyrrell, Stewart e Goodyear nelle recenti prove. A meno che non si riesca a recuperare la corsa in una data libera al termine della stagione, ma c'è molto scetticismo in proposito.

Augusto C. Bonzi

Ha impressionato al CASTELLET la nuova « arma »
(assoluta) PORSCHE 917-10 TC già modificata per il '73



Il mostro da 1000 c.v. a passo variabile

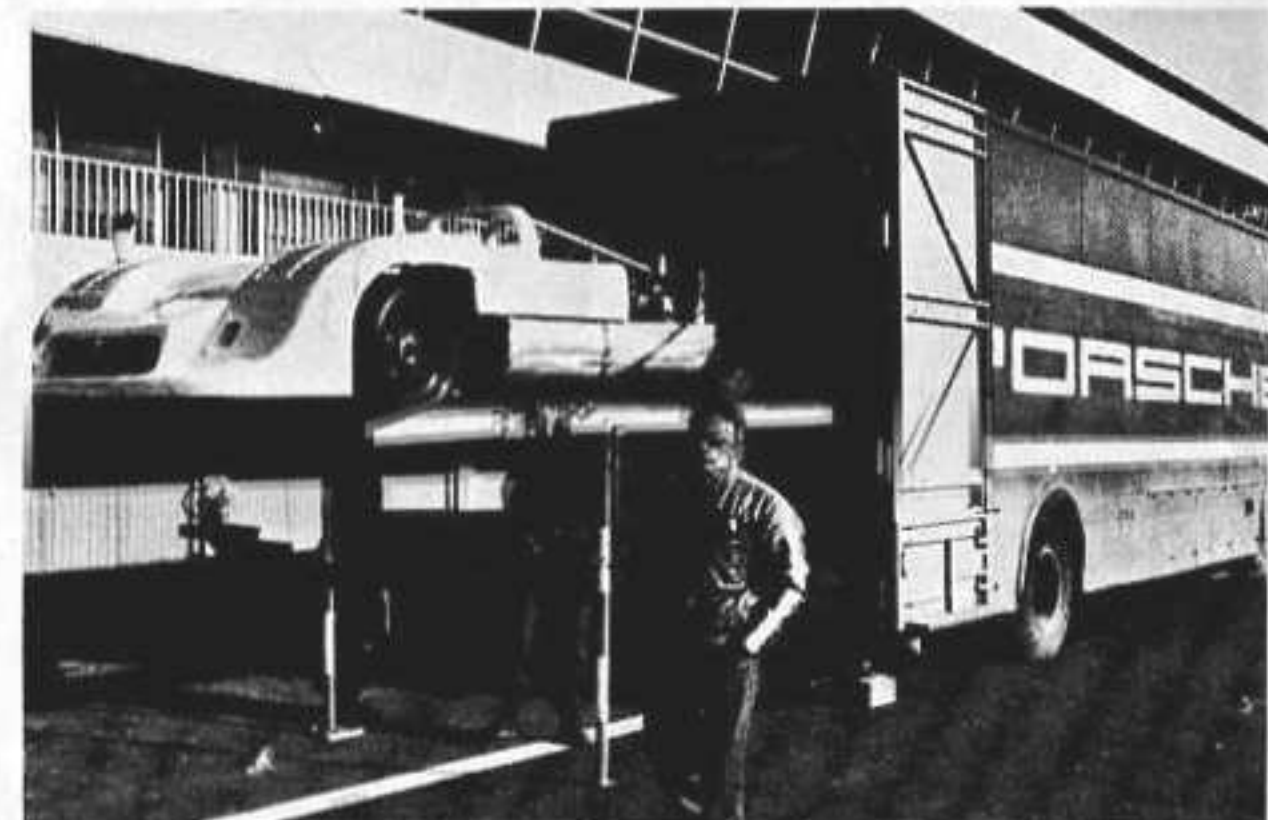
LE CASTELLET - A questo punto, una prova diventa uno spettacolo tanto più interessante per il fatto che in Europa soltanto eccezionalmente si ha la possibilità di vedere questo tipo di vettura. Dopo un soggiorno in Germania, alle officine della Porsche — che, secondo certe voci, avrebbe riacquisito le due 917-10 TC della Scuderia Penske per farle gareggiare per suo conto, nella prossima stagione, sempre affidate a Donohue e Follmer per i colori della Sunoco — gli spider diventati in una stagione gli spaventapasseri della Can-Am sono venuti al circuito Paul Ricard, per essere sottoposti a prove preliminari. Motivo della scelta, la necessità di trovare un circuito abbastanza vicino a Stoccarda, dotato di ottime condizioni climatiche, prima di imbarcare di nuovo le vetture verso gli Stati Uniti.

E' superfluo ricordare l'apparenza un poco mostruosa di questi spider, che sono però molto compatti e silenziosi in modo sorprendente... sorprendente quanto lo è, del resto, l'elasticità del motore dodici cilindri, ed è giusto precisarlo. Il cinque litri dotato di due turbocompressori, delle cui sottigliezze di montaggio si sa ancora poco, dovrebbe sviluppare una potenza superiore ai 1000 HP nel 1973, per un peso nell'ordine di kg 700: un record assoluto, in fatto di rapporto peso-potenza. La forma complessiva non è cambiata, dopo Riverside, e bisogna ammettere che, anche considerando lo stadio intermedio rappresentato dalla 917 K, riesce difficile riconoscere la 917, due volte vincitrice alla 24 Ore di Le Mans.

Si trattava di prove preliminari e, per evidenti motivi di sicurezza, (e di economia, dato che la prossima stagione il budget sarà ridotto) non era questione per Donohue di volere realizzare un tempo di spicco. Infatti non ha mai dato l'impressione di volere andare molto forte, offrendo un bizzarro contrasto fra l'apparente facilità con cui girava e i tempi stabiliti. E' stato effettivamente cronometrato regolarmente con tempi attorno a 1'50", sul circuito di mt. 58.000. Non dimentichiamo che Stewart ha recentemente stabilito un record ufficioso in 1'52"2, con la nuova Tyrrell-Ford 005.

In pista si è visto soprattutto lo spider coi colori LM dell'anno scorso, ma l'attenzione si concentrava sul secondo. La Porsche, senz'altro all'avanguardia in fatto di tecnica automobilistica, provava infatti « un'arma » che non si deve esitare a definire rivoluzionaria, per il 1973: l'idea basilare è senza dubbio semplice, ma bisognava realizzarla.

Occorre ricordare che la 917-10TC comprende un telaio-scocca centrale completato da due culle tubolari anteriormente e posteriormente. La Porsche ha co-



Dall'attrezzatissimo camion-bisarca della Porsche viene scaricato lo spider 917 nella sua più recente versione. Nella foto in alto: la nuova Porsche Can-Am. La sua particolarità è di avere il telaio a passo variabile, sostituendo un traliccio. Sotto: Mark Donohue al volante della 917 « solita », quella usata quest'anno, ha facilmente battuto il record sul circuito cosiddetto « lungo » del Castellet



struito tre telai-scocca per la stessa vettura (i punti di ancoraggio delle culle e la larghezza dell'insieme restano identici, con i serbatoi sempre incorporati nei lati), offrendo dunque la possibilità di variare il passo. E' facile immaginare l'interesse di questa originale soluzione che — dando un assurdo esempio europeo, dato che questa vettura è destinata unicamente alle gare Can-Am — permetterebbe di montare il telaio più lungo per la 24 Ore di Le Mans, quello più corto per Monaco e quello medio per il Ricard. Visto che i regolaggi delle sospensioni e quelli aerodinamici sono « pre-calcolati », per poter essere adattati rapidamente ai tre passi diversi, questa soluzione — senza dubbio ardita — deve presentare numerosi vantaggi.

Di fronte alla fase avanzata delle ricerche svolte dalla Porsche, non si può fare a meno di rammaricarsi per il disinteresse della Casa tedesca verso la F. 1, dato che pare sempre più probabile che sarebbe rapidamente in grado di mettere di fronte agli attuali leaders una monoposto competitiva. Ma più saggiamente, la Porsche preferisce consolidare la propria posizione commerciale: la 917 ha garantito il successo delle 911 sul mercato europeo, la 917-10 TC conquista il mercato americano.

Jacques R. Jaubert



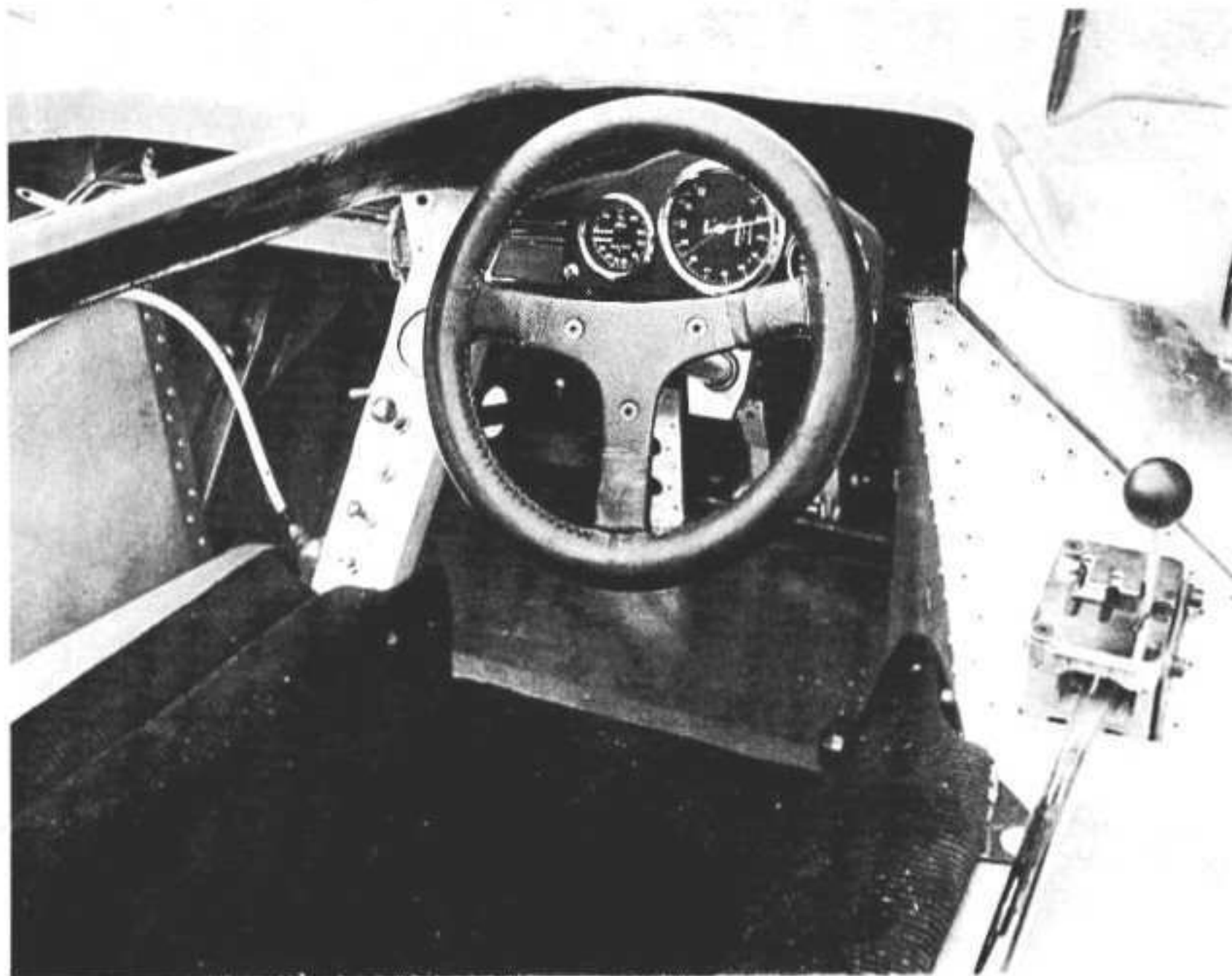


**I NUOVI
BOLIDI '73**

Una più precisa indagine sulle caratteristiche e modifiche della nuova 2000 per MERZARIO, GALLI e PINTO



Sopra, l'ing. Jacoponi seduto al volante della nuova Abarth-Osella '73. Con lui è il d.s. Truffo. A destra, il posto di guida molto avanzato. Al volante saranno Merzario, Galli e Pinto, con la possibilità di utilizzare uno straniero del « giro » Ferrari quando Merzario e Galli avranno degli altri impegni, il primo con la Sport e (forse) la F.1, il secondo con la F.1 e con la Pantera della Nettuno, assieme a Vaccarella, in alcune tappe del Mondiale Marche



Il '72 si è chiuso bene per le Abarth-Osella, ma certamente la preparazione e la trasformazione di queste 2000 nella fase di transizione fra il 1971 ed il 1972 è stata lunga e complessa. Vale la pena di esaminare, ora che Osella ha presentato il suo nuovo modello, quali sono state le tappe di questa evoluzione.

La maggi

TORINO - Le vetture Abarth Osella che hanno vinto l'Europeo hanno corso con il cambio Hewland FT 200 che era un poco sotto dimensionato; in particolare per quanto riguarda la coppia conica e l'auto bloccante (al 50%). Comunque rispetto alla versione '71 l'Abarth Osella presentava moltissime modifiche: il cambio 139 Abarth, pesante e un po' dissipatore di potenza, nato per una vettura a motore fuori bordo e quindi fatto per portare i pesi al centro, mal si prestava in una vettura con il motore al centro in quanto portava i pesi a sbalzo (frizione).

Inoltre la doppia riduzione sulla coppia conica, oltre ad assorbire potenza rendeva ingombrante proprio la zona che avrebbe dovuto essere la più snella possibile per favorire gli attacchi dei triangoli inferiori posteriori. Si decise così di adottare lo HEWLAND FT 200. Intorno a questo nuovo cambio si è realizzato (a fine '71 da Osella) un nuovo semi telaio di disegno estremamente logico.

Completamente modificata la sospensione posteriore, per la quale sono stati adottati nuovi mozzi con l'attacco inferiore più lontano da terra e un'ottima risposta di variazione di camber al rollio ed al moto verticale. In particolare si è ottenuto che il centro di rollio resti alto durante il rollio del corpo vettura. L'aver alzato il centro di rollio ha permesso di usare barre meno dure e molle più flessibili con molta miglior avvertibilità da parte del pilota delle varie accelerazioni e quindi miglioramento dei limiti.

All'avantreno si erano solo modificati gli angoli caratteristici. Tutto questo lavoro era stato molto favorito da una grande possibilità di rapido intervento tra progettazione, budget, esecuzione (ed eventuale quasi istantanea correzione se necessaria). Particolarmente interessante poi l'uso dell'alettone che aveva migliorato di molto la tenuta nel misto senza troppo danneggiare la penetrazione.

Come nel '72 si erano ovviati i difetti del modello '71 così pure si è fatto nel '72 per il modello '73. Per il cambio si è adottato il più robusto FG 400, per le ruote l'adozione di sezioni maggiori ha rimesso in discussione tutta la geometria. Gran lavoro di tecnigrafo e di prova e si sono ottenute nuove caratteristiche pienamente soddisfacenti. In particolare si è affi-

nato quello che già nel '72 si era ottenuto per il modello Campione d'Europa, e cioè si è cercato di disegnare il telaio in funzione degli attacchi e delle caratteristiche delle sospensioni in modo da avere il massimo «effetto Formula».

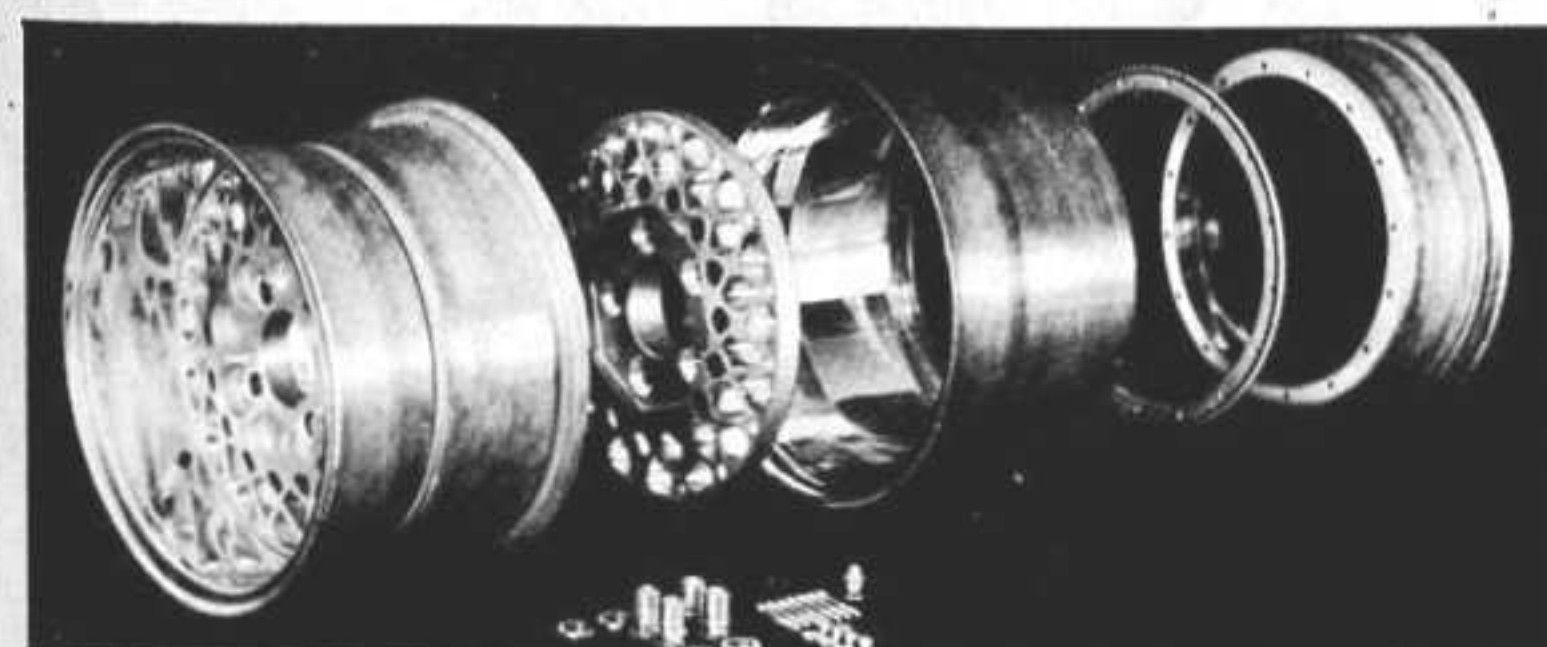
Si sono in pratica rispettati al massimo i piani ideali di attacco e di scuotimento in modo che durante i vari moti le ruote si mantengano sempre parallele alla direzione longitudinale senza movimenti parassiti e rispettando al massimo gli schemi di rollio previsti. Nella vettura '73 poi si è cercato di mettere il più possibile le masse in basso e al centro. Vedi serbatoi, motore avanzato con flangia distanziale, radiatori posteriori quasi raso terra.

Allungato il passo

I freni poi (sono stati adottati i Lockheed a doppio pistoncino) al retrotreno sono centrali per diminuire le masse non sospese il che ha portato a realizzare l'elemento posteriore inferiore della sospensione con due puntoncini. Questo per sole ragioni di ingombro dei dischi che impedivano l'attacco del vertice del triangolo tradizionale. Tra il resto i due puntoncini, oltre a garantire il parallelismo delle ruote posteriori durante lo scuotimento, assicurano un ottimo comportamento meccanico in quanto caricati solo di punta (in assenza di momenti flettenti).

Purtroppo all'avantreno non si sono potuti portare i freni al centro per questioni di ingombro e si che sarebbe stato molto più necessario che al retrotreno dato il minor peso della ruota anteriore. Il passo è stato allungato di pochi centimetri rispetto alla versione '72 senza però raggiungere i limiti dei Formula 1 attuali in quanto i circuiti dei due litri sono in genere più tortuosi (i due litri sono poi anche usati in salita). L'allungamento del passo ha migliorato lo smorzamento di imbarcata (moto rotatorio intorno ad un asse verticale per il baricentro) rendendo forse meno difficile la guida della rossa vettura di via Guastalla, caratteristica per la necessità di anticipo nelle curve.

Le carreggiate della versione '73 sono leggermente maggiorate soprattutto all'avantreno, in particolare completamente nuova è



La ruota componibile più leggera per **FORMULA 1**

a disposizione di tutti al prezzo più basso

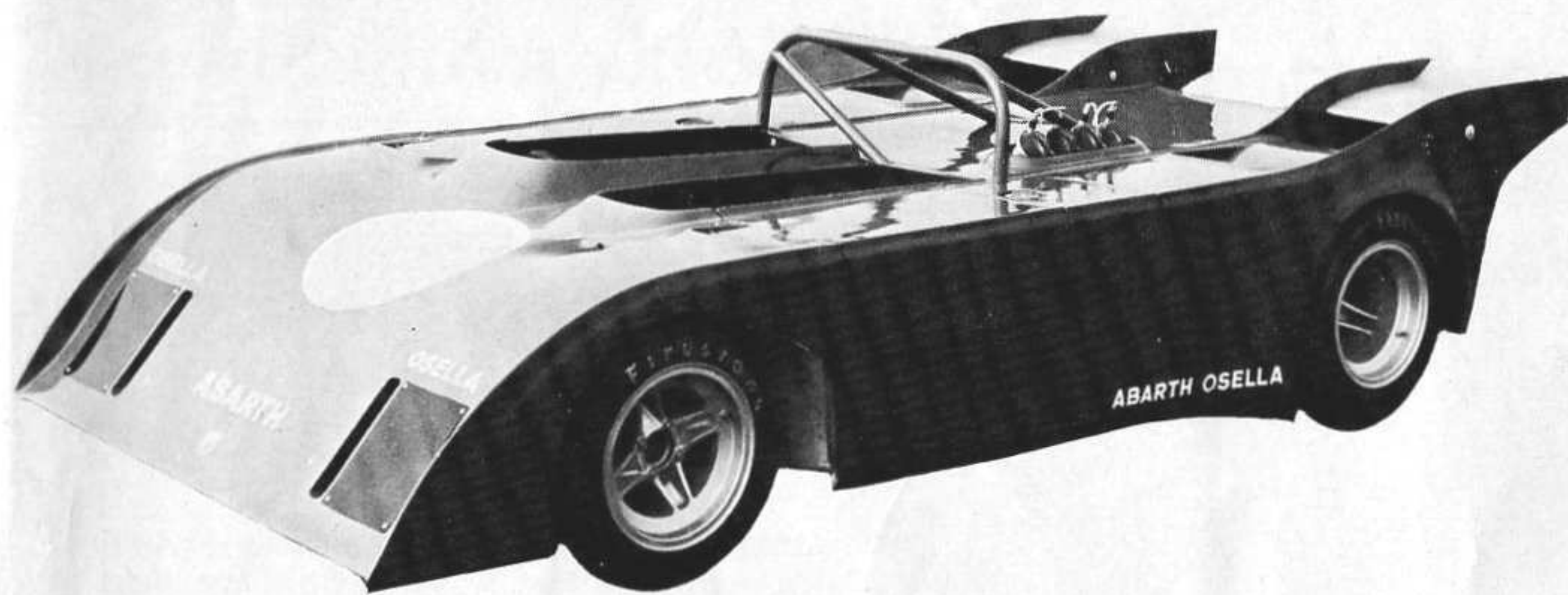
F 1	16" x 13"	Kg 3.900	L. 87.000
F 3	10" x 13"	Kg 3.100	L. 75.000
F F	6,5" x 13"	Kg 2.900	L. 71.000

Rivolgersi: VILLA ENNIO - 20158 Milano - via G.B. Varé 5-A - Telefono n. 37 63 886 - 65 08 72

MANFRED MOHR presenta:

Dispositivo di SICUREZZA che permette in caso di foratura il proseguimento della corsa per più giri

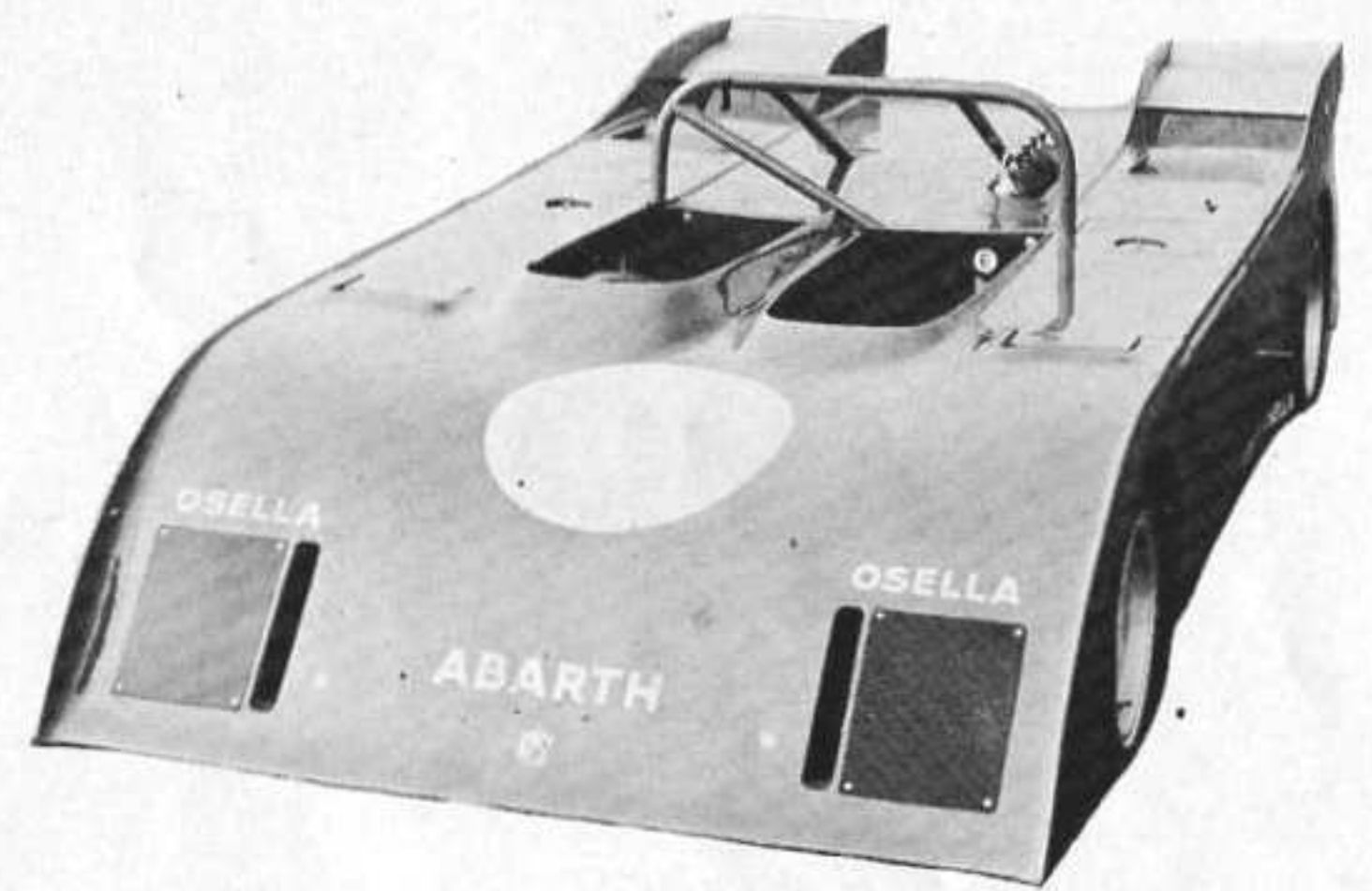
PREZZI INFERIORI PER GRUPPO 2



orata di Osella

L'identi-kit dell'ABARTH 2000 '73

motore tipo	236 E, 4 cilindri in linea
posizione del motore	posteriore centrale
alesaggio e corsa	mm 88,8x80
cilindrata unitaria	cc 495,4
cilindrata totale	cc 1981,6
rapporto di compressione	11,5
potenza massima/giri	CV/DIN 270 a 8800
disposizione valvole	n. 16V in testa
distribuzione	n. 2 alberi a cammes
alimentazione	iniezione Lucas
accensione	elettronica con impulsore
ciruito lubrificazione	kg 12
supporti albero motore	5
raffreddamento	acqua
cambio	Hewland FG 400
numero marce	5+RM



frizione	bidisco a secco
freni	a disco Lockheed
telaio	semi monoscocca Osella
passo	mm 2150
carreggiata anteriore	mm 1340
carreggiata posteriore	mm 1350
altezza massima	mm 950 (al roll-bar)
lunghezza massima	mm 3500
larghezza massima	mm 1770
ruote anteriori	10".00x13
ruote posteriori	14".00x13
peso vettura	kg 575

bassata di parecchi centimetri, si è chiuso l'abitacolo (evitando gli ingorghi d'aria) si sono tolte tutte le varie fessure e prese e si è sdoppiato l'alettone mettendone due piccoli poco oltre il profilo della carrozzeria e molto indietro, (con una forte zona di espansione al di sotto di ciascuna in modo che sia facilitato il funzionamento) in modo che lavorino più o meno come l'alettone unico in quanto è aumentato il momento rispetto alla zona di contatto delle ruote posteriori col terreno.

Cerchioni superleggeri

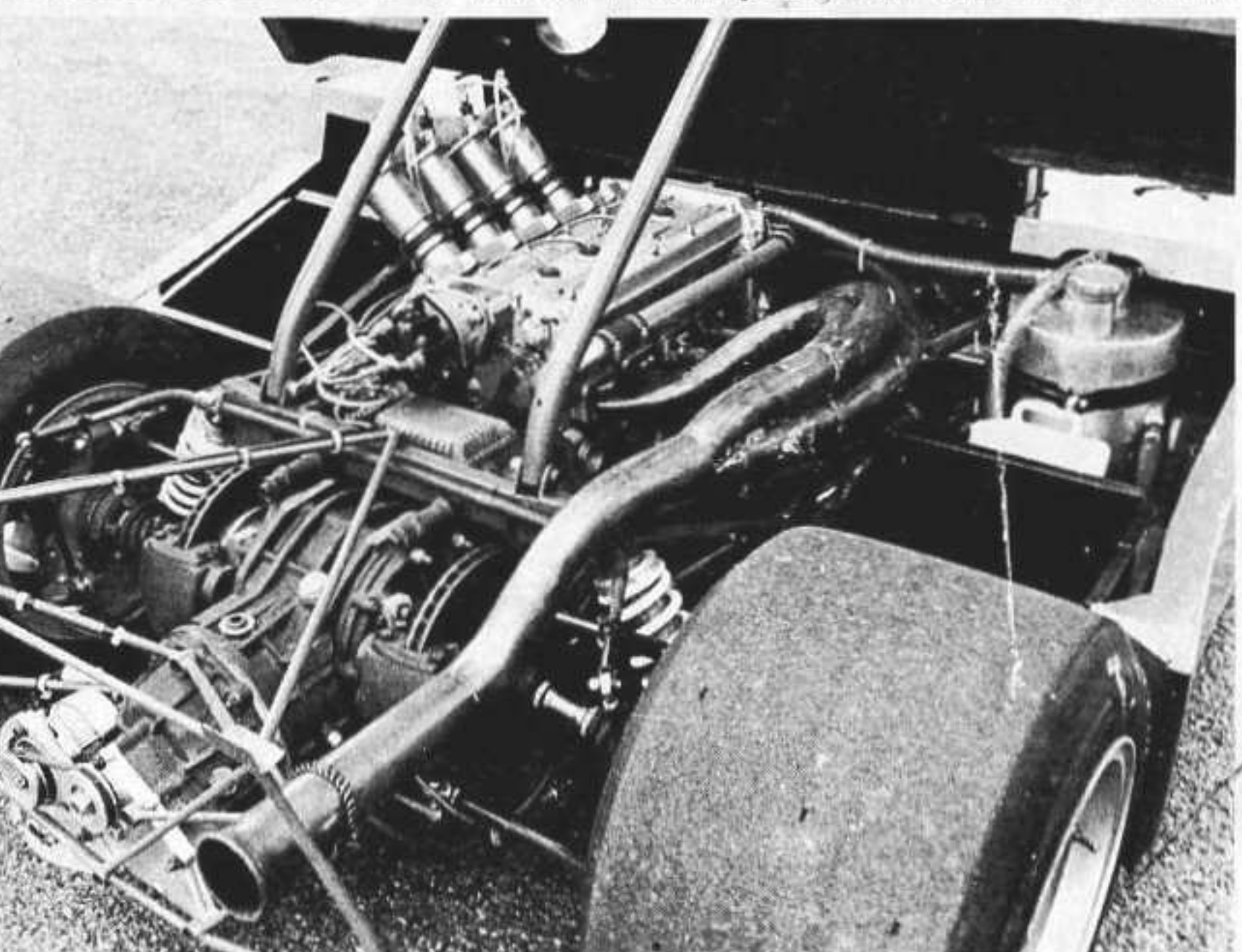
Nella zona dietro il roll bar per ora non si è messo alcun alettone in quanto è molto disturbata appunto da vortici generati dal roll bar stesso. Sono poi state realizzate in collaborazione con la Ditta Ruspa delle speciali ruote super leggere che tra il resto sono anche molto belle. La forma della carrozzeria è particolare, con il muso a semicucchiato e due bordi che corrono lungo i lati superiori. Unico è il sistema di alimentazione dei radiatori che prendono aria al di sotto e scaricano in zona di depressione davanti agli alettoni. La ridotta sezione dovrebbe migliorare la penetrazione in quanto il Cx non è certo migliorato. Il muso a cucchiato dovrebbe aumentare la deportanza equilibrato dagli alettoni posteriori messi come si è detto in zona opportuna.

Per il motore si è seguita la stessa strada del telaio. Nel '72 si è corso con la versione D 89x80 ad angolo notevole tra le valvole con bielle al titanio, che nonostante alcune noie dovute alle bielle corte, ai pistoni, all'albero e all'attacco volano si è mostrato competitivo (270 hp a 8800) tanto da permettere la vittoria del campionato Europeo. Nel '73 secondo l'accordo con la Fiat verrà utilizzato il motore ad angolo più stretto tra le valvole, con condotti migliorati, pistoni a cielo piatto e super leggeri, bielle lunghe, spinotti e albero modificati che dovrebbe assicurare un '73 almeno altrettanto competitivo se non di più.

Naturalmente il nuovo motore presenta pompe olio e acqua maggiorate ed altre numerose modifiche di dettaglio. E' allo studio anche una versione speciale con misure corsa-alesaggio di 74,5x92. E' probabile verrà anche usata l'iniezione Kugelfischer oltre alla Lucas. Per ridurre le complicazioni della posizione alta e frontale (tra motore e schiena pilota) della pompa meccanica della benzina è probabile che questa trasmigri verso il basso riducendo i vari problemi di innesco e riscaldamento.

ross.

Sopra, in coda al cambio Hewland FG 400, il gruppo elettrico costituito dall'alternatore e dallo speciale motorino d'avviamento Marelli. Sotto, davanti alle ruote motrici si notano gli sfoghi dei radiatori, posti molto in basso. I freni posteriori sono sul cambio



la sospensione anteriore che ha subito la cura di quella posteriore ad inizio di stagione. Si sono usati molto favorevolmente cuscinetti a sfere stagni (in luogo di quelli a rullini usati nel '71) di diametro maggiore di quelli della versione '72.

Di fronte a tutte queste modifiche necessarie si era deciso in partenza di fare un telaio nuovo per la versione '73 si è approfittato di questo per realizzare un semi monoscocca in tubi quadri ricoperti da pannelli incollati e rivettati per l'avantreno e l'abitacolo e in tubi rotondi per il vano motore. Lo sforzo finanziario è stato ingentissimo in quanto si cercava di ottenere la massima funzionalità di uso e realizzazione, cose difficilmente compatibili con l'economicità. Una delle ragioni per cui si è deciso di fare una macchina nuova era dettata dall'avantreno al quale non si pote-

vano montare le attuali gomme bassissime, né si potevano usare cerchi a canale largo in quanto bisognava andare all'esterno, aumentando i bracci a terra e peggiorando così uno dei difetti della macchina '72 che era quello di indurire in frenata lo sterzo.

Modificare il retrotreno era stato facile in quanto il telaio a tubi nato nel '71 era composto da due parti con confine all'altezza del roll bar. Per cui era bastato tagliare e rifare. All'avantreno il discorso era molto più complesso e si sarebbe dovuto lavorare moltissimo per ottenere poco poiché i serbatoi (di scarse caratteristiche di riempimento) rimanevano ai lati lontani dal baricentro e tra il resto esposti in caso di urto. Per cui si è trovato il coraggio di rifare tutto.

Nelle gare poi si era visto che la sezione frontale della carrozzeria era grande e così si è ab-

Un favoloso regalo di Natale



"L'ombrello da corsa"

Ecco un'occasione per il vero sportivo: l'ombrello con gli stemmi delle Case più famose. Alfa Romeo, Ferrari, BMW, Fiat, Volkswagen, Citroen, Lamborghini, Mercedes, Porsche, Ford, Rolls Royce. (E in più l'ombrello della Juve, Milan, Inter e Bologna). E' facile averlo: riempite il tagliando qui sotto e l'ombrello vi arriverà a casa contrassegno al prezzo favoloso di L. 3.200 + 650 imballo e spedizione.

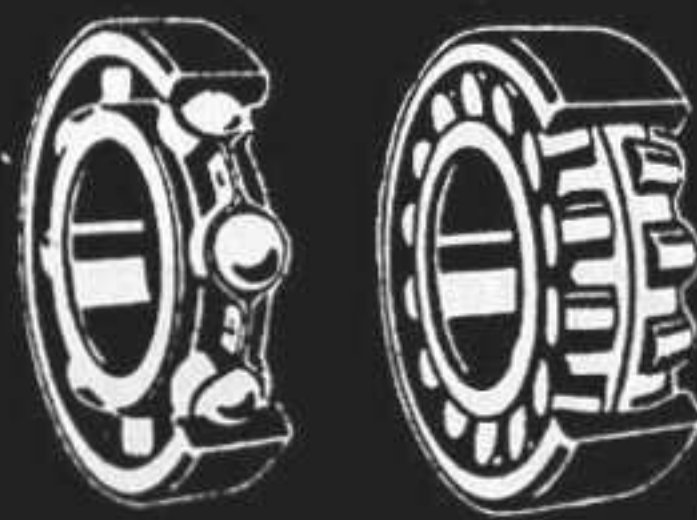
Vi prego di inviarmi N. _____ ombrelli delle seguenti

marche _____

Nome _____ Cognome _____

Indirizzo _____ CAP _____

GIFRA VIA NICOLINI, 29 - MILANO



FAG

cuscinetti volventi

A un mese dal lancio della nuova reginetta utilitaria FIAT, abbiamo pensato di accontentare molti lettori giovani specialmente, affrontando il tema della possibile « elaborabilità » della 126.



Difficile al momento prevedere della mini-FIAT: come per impegnino (specie per omologatori preparatori di un certo resp

Vettura « giovane » per definizione, la 126 non poteva certo sfuggire ad un « pensiero » corsaiolo, visti i lusinghieri precedenti delle sue progenitrici Fiat 500 in tutte e tre le cilindrate in cui sono state predisposte. Vi proponiamo, quindi, alcune

Come ti elabor

Il peso di omologazione del 590 Gianni è di 500 kg. Quello del 595 Abarth di 475 kg, quello del 695 Abarth e del 650 Gianni è sempre di 500 kg. Di fronte a questi valori vi sono pesi di omologazione di 488 kg del 500 R e di 548 del 126. Come si vede, il peso del 126 è molto alto tanto più che si era parlato, tirando parecchio, di arrivare in fiche a circa 510 kg, in quanto le vetture sono particolarmente appesantite da antirullo e coibenti. Purtroppo la fretta e la necessità di avere questi valori tre mesi prima della omologazione per la CSI (omologazione che sarà valida al 1. Gennaio 1973) ha fatto sì che si operasse con eccessiva precipitazione. Il peso ufficiale del 126 è di 565 kg a vuoto e sale a 580 kg in ordine di marcia contro i 510 e 525 del 500 R.

Da questi valori si vede subito un orientamento che sarà molto probabilmente seguito da grossi e piccoli preparatori. Cioè, mentre il 500 R potrà essere utilizzato nelle cilindrate 600 e 700 sfruttando le omologazioni di vetture già esistenti, al 126 sarà riservata, per quanto riguarda le corse, la cilindrata superiore, cioè 700 cc. Di questa opinione sono i tecnici della Gianni e dell'Abarth che stanno preparando interessanti novità. Alcuni preparatori interpellati hanno anche appoggiato questa tesi, naturalmente la loro prudenza è legata alle decisioni produttive di Abarth e Gianni.

Ventola deformabile

Esaminiamo ora le caratteristiche specifiche del 126 sempre sotto il profilo « elaborabilità ». La ventola di raffreddamento che convoglia l'aria al motore in pressione, che in primo tempo era completamente in plastica, si è rivelata troppo sensibile al calore soprattutto nelle soste. Infatti andava a interferire con il convogliatore dilatandosi e provocando rumori infernali sino a che autoraffreddandosi non ritornava a posto. Per ovviare a questo fatto si è lavorato sulla parte centrale della ventola inglobando una scodella di lamiera che migliora la situazione ma non la risolve del tutto.

E' infatti allo studio una terza ventola ulteriormente rinforzata che ad un basso momento di inerzia (tipico della ventola tutta in plastica) unisce la robustezza e la portata d'aria di quella total-

mente metallica. Questa ventola dovrebbe proprio per le sue caratteristiche essere facilmente alleggeribile e assicurare una sicurezza di funzionamento superiore a quelle attuali (vedi problema rottura cinghie dentate dovuto a piccoli diametri di pulegge, elevata inerzia della ventola e forti irregolarità di rotazione del motore). Da sottolineare che il peso della ventola mista è decisamente inferiore a quello della ventola in acciaio e così pure il momento di inerzia.

Interessanti le caratteristiche del carter, particolarmente rinforzato, aumentato come spessore e nervato maggiormente nella zona d'innesto delle canne e dei prigionieri, e che permette forti incrementi di cilindrata, compressione e rotazione senza il pericolo di « esplosione » del tutto.

In particolare, la pompa dell'olio è stata modificata e la sua portata è aumentata del 40%, e si vede infatti un rigonfiamento sul carterino. Questo fatto è decisamente positivo perché assicura una buona lubrificazione in tutti i punti critici così determinanti nei motori elaborati, in più si presta facilmente all'inserimento dei radiatori supplementari senza troppo risentire delle perdite di carico.

Il motorino d'avviamento è stato posto in un luogo meno a sbalzo di quanto non fosse nel 500, fonte di rotture del supporto. Tra il resto è molto più in basso ed è più potente. I semiassi sono quelli rinforzati delle ultimissime serie di



TERNI - C'è chi pensa a come elaborare la 126, e c'è chi la versione « bomba » della nuova piccola Fiat 126 l'ha già approntata e collaudata. E' il caso dei fratelli Fontana, titolari di una concessionaria Fiat a Terni ed attivissimi preparatori di vetture Fiat soprattutto in gruppo I in velocità e rallies.

La vettura, contraddistinta dalla sigla 126 VG (Versione Giovani), vanta una potenza di ben 46 CV a 7.000 giri, che le imprime una velocità di 150 kmh. Molta cura è stata rivolta al miglioramento dell'assetto, con adozione di ammortizzatori speciali, cerchi più larghi e di uno spoiler anteriore nel quale sono ricavate due prese d'aria per il raffreddamento dei freni, potenziati con l'adozione di un servofreno.

L'abitacolo è verniciato completamente in nero opaco, ed è completato da roll-bar, sedili anatomici, volante ricoperto in pelle, contagiri elettronico ed estintore. Il costo globale della preparazione è di 640.000 lire, mentre per 130.000 lire i fratelli Fontana possono consegnare la vettura verniciata secondo i desideri del cliente, comprese vernici diamantate e luminescenti sul cui gusto — però — esprimiamo qualche riserva.

500. La testa è rimasta apparentemente invariata ma il condotto di aspirazione è ora di 30 mm di diametro e può facilmente essere allargato sino a 36. (Nel 500 era di 26 e si poteva arrivare a 32).

Da queste considerazioni si vede che ci sarà molto da lavorare e con ottimi risultati sul condotto unico di aspirazione. Lo spinterogeno è ora del tipo integrale (tipo 850 ecc.) è più robusto e soprattutto dovrebbe permettere molto più facilmente l'ottenimento di alti regimi senza troppe irregolarità.

Il sistema frenante del 126 è nuovo: maggiorati sono i pistoncini sulle ganasce, irrobustiti i tamburi (purtroppo anche molto appesantiti) per impedire deformazioni termiche, è aumentato il braccio di leva sul pedale; in sostanza,

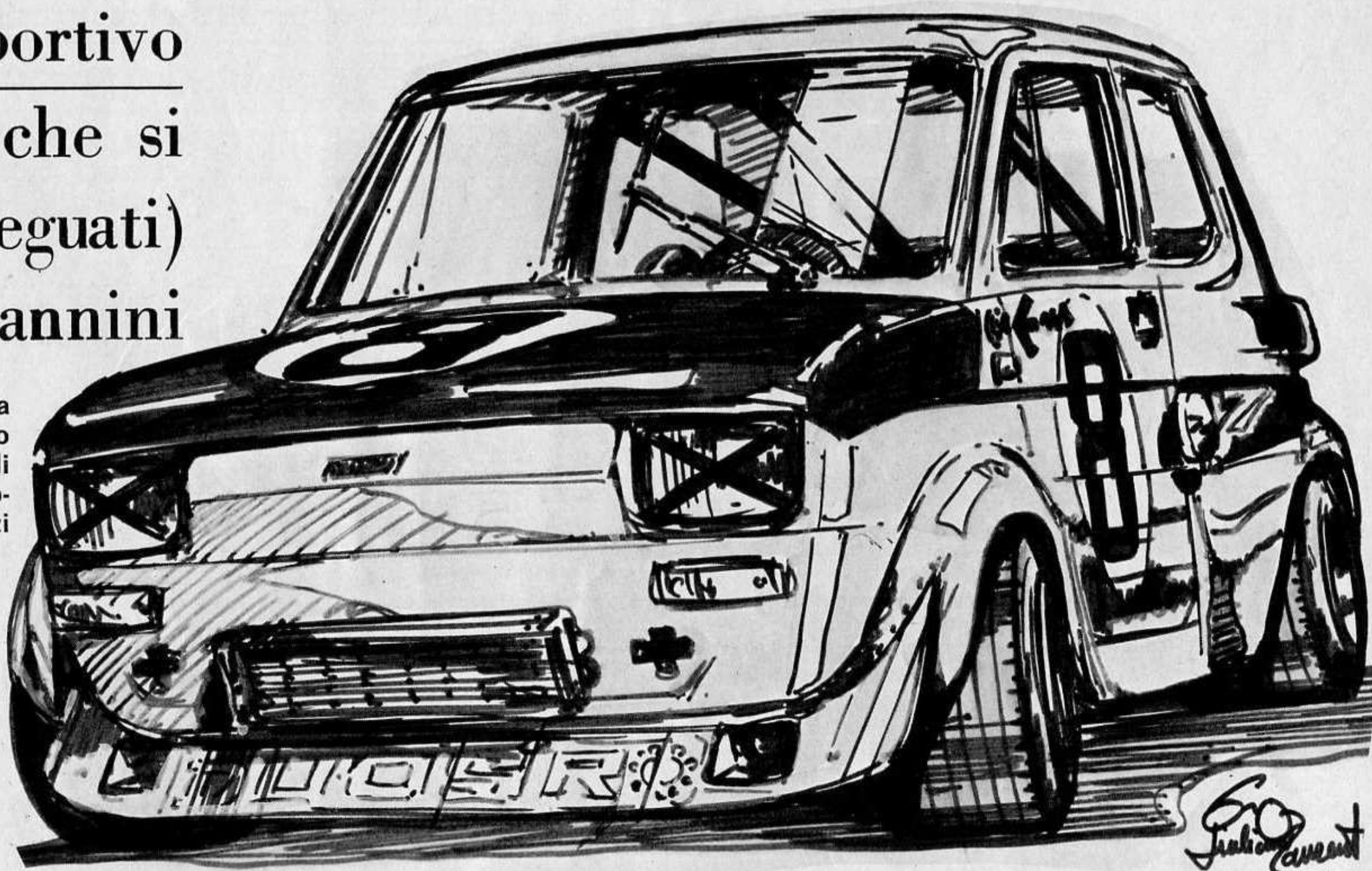
a pari corsa che sul 500, si ha un maggior sforzo, e data anche la maggior superficie dei pneumatici (che migliora le cose anche se l'attrito non è funzione della superficie) si ha una frenata di potenza superiore e più dosabile in impiego sportivo.

Nasce spontanea una considerazione: visto che si parla di cilindrate elevate (700) e probabilmente si useranno

vedere il futuro sportivo la «500» occorre che si ogazioni di pezzi adeguati) iro come Abarth e Giannini

considerazioni sulla «elaborabilità» della 126 in funzione di un impiego sia turistico che prettamente agonistico. Dal punto di vista di una utilizzazione della 126 in gruppo 2, va ricordato che ci troviamo innanzi tutto di fronte al problema del peso.

o la 126



Lo «staff» della concessionaria Fiat fratelli Fontana, di Terni, attorno alla ultima elaborazione, la Fiat 126 VG. Sotto, ecco la «grinta» posteriore della vetturina, calzata con pneumatici racing da 12"



Da segnalare inoltre che apparentemente sembra diminuita sul 126 la sterzata di rollio che sul 500 aveva il compito, sterzando automaticamente la ruota esterna, di riprendere l'eccessivo sovrasterzo. In frenata però si aveva un fenomeno dannosissimo di apertura delle ruote. Nel 126 data la presenza dei tamponi e degli ammortizzatori a doppio effetto, la vettura è molto più «piatta» e presenta un comportamento molto corretto anche nelle curve strettissime senza caricare sulla ruota posteriore esterna e presentare il tipico sovrasterzo limite del 500. Questo anche grazie alle carreggiate più ampie ed ai cerchi con canale maggiorato. Fanno testo i tempi realizzati a Casale (sul bagnato) e in particolare a Cerrina su asciutto (si riusciva a girare a Cerrina in un minuto e 4, tempo notevole e non lontano da quello dei 595 preparati).

Caratteristiche da «formula»

Da sottolineare che la vettura lavora già sui tamponi e lo si sente in particolare nei salti. Questo fatto unito a quanto detto permette di prevedere la possibilità di realizzare sul 126 un «super» assetto degno di un gruppo 2 con rollio quasi inesistente e caratteristiche formulistiche. Unico pericolo molto grave del resto è che con questo tipo di interventi si raggiungano costi proibitivi. Sta quindi alle case tipo Abarth e Giannini e agli enti sportivi agire con opportuno buonsenso.

Per ultimo, resta da parlare della carrozzeria che dal punto di vista aerodinamico, pur presentando una sezione trasversale superiore a quella del 500, dimostra una particolare cura nel disegno soprattutto del muso molto «avviato». In totale non dovrebbe avere una resistenza superiore a quella del 500. Gioca favorevolmente anche la par-

ticolare robustezza del telaio che non dovrebbe essere da meno di quello del 500 tetragono ad ogni maltrattamento e super-elaborazione (vedi 500-128 dei fratelli Della Betta). E' certo che una buona resistenza a torsione e flessione sono indispensabili nel contesto del discorso precedente.

Le due feritoie laterali, oggi usate in aspirazione per alimentare il motore di aria per il raffreddamento e per la

e attraverso i lati inferiori del motore tutti in depressione.

Da segnalare, per la cura con cui è stata ristudiata, che la 126 ha un sistema di ricircolo della benzina dal carburatore al serbatoio, che, unito alla pompa meccanica migliorata da 30 a 50 litri/ora, diminuisce il problema della vaporizzazione della benzina, soprattutto nelle marce in colonna.

E' anche interessante no-



Piero Lavazza (a sinistra) esamina la nuova ventola di plastica con inserto metallico di cui è dotata la 126, in attesa di quella definitiva

combustione è probabile che in una prossima versione della Fiat 126 saranno usate per evacuare l'aria dal vano motore, in quanto si trovano in zona di depressione. Vi è una ragione per cui si è ricorsi a queste prese di aspirazione e cioè per raffreddare la zona posteriore della vettura a contatto con l'abitacolo.

Nella versione che uscirà l'aria verrà aspirata da una serie di feritoie in pressione messe nel bordo superiore del cofano. In una serie di feritoie inferiori alle precedenti, sempre nel cofano entrambe in pressione, entrerà l'aria di raffreddamento del vano motore che sarà evacuata dalle due feritoie attuali (laterali)

tare le due feritoie poste accanto alle serrature delle porte che permettono di chiudere le porte stesse senza risentire sfavorevolmente dell'aumento di pressione all'interno della macchina, questa pressione appunto si scarica attraverso le feritoie sopradette.

Da sottolineare la particolarità dell'impianto di condizionamento misto che preleva aria fresca dal cofano anteriore in pressione come sulla Lotus Europa. Il che fa subito nascere l'idea di prelevare aria dal cofano anteriore e convogliarla (mediante opportuno

Giorgio Rossotto

CONTINUA A PAGINA 16

pneumatici Racing su cerchi da 10", e saranno omologati senz'altro freni ancora migliorati, sarebbe più che opportuno intervenire con due puntoncini per aiutare la balestra che senz'altro in frenata entrerà un poco in crisi, dovendosi sobbarcare quasi tutto lo sforzo. Certamente una sospensione che veda la balestra utilizzata solo come mezzo resistente e stabiliz-

zante, e affidi a boccole, a giunti sferici e puntoni la guida delle ruote con l'aiuto di uno stabilizzatore permetterebbe cinematismi molto più corretti e conseguentemente una guida e una frenata molto più precise tanto più necessarie nella prospettiva di usare i Racing a profilo basso. Comunque sembra che la Fiat abbia allo studio una sospensione anteriore rinforzata.



CONTINUAZ. DA PAGINA 15

tubo dislocato in modo invisibile) alla sacca di raccoglimento dell'aria sopra il motore per aumentare se possibile il battente di pressione all'aspirazione migliorando il raffreddamento e permettendo chissà? di ridurre al massimo la portata della ventola.

Il cofano anteriore è in pressione in quanto riceve aria dalle intercapedini dei fari e da altri orifizi, ne perde anche dai bordi laterali e dal foro a lato della batteria, però il bilancio totale è positivo e fa sì che dal piccolo sportellino del raffreddamento a 50 km/ora entri già una discreta quantità d'aria che non varia molto col variare della velocità. (Da cui si giustifica l'ipotesi precedente).

Ultima notizia, forse la più interessante, è alle ultime fasi di messa a punto un motore che conserva l'architettura base di quello attuale, ma vede emigrato l'asse a camme in testa trascinato da una cinghia dentata; ha una cilindrata di circa 650 (alesaggio 77, corsa 70) ed eroga più di 32 cavalli a 6000 giri con car-



Qui sopra, la sezione del carter mostra gli ingranaggi maggiorati della pompa olio della 126. A destra, la vetturessa affronta bene le pozzanghere a Casale

buratore monocolpo. E' dotato di filtro olio, aspirazione separata tipo NSU, carter distribuzione con cartucce e pompa speciale. E' insomma quasi pronto un motore «bombetta» per una super-126 che non dovrebbe farsi aspettare troppo.

L'architettura tradizionale del motore oltre che da problemi di costo, è stata scelta probabilmente per la grandissima esperienza in equilibratura raggiunta oggi, che non fa preferire disposizioni più sofisticate. Questa vettura nascerà o come Fiat o chissà forse come Fiat Abarth.

g. r.

Dopo le primissime impressioni di guida con l'ultima nata FIAT vi riproponiamo questo test effettuato nella pista di CASALE dal pilota LAVAZZA con una 126 già rodada

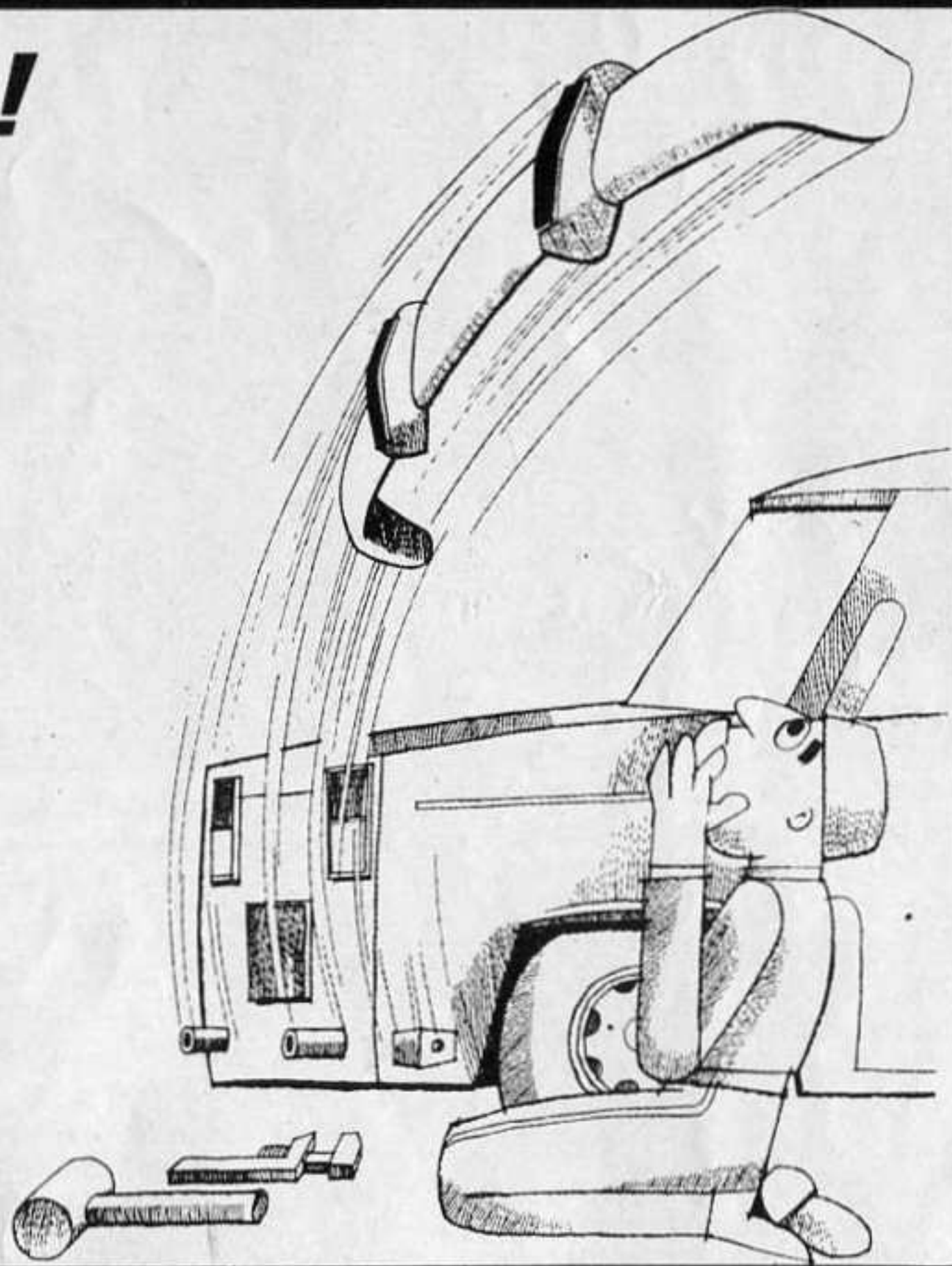
Un suo pregio è l'essere più «neutra» sul bagnato



Trapianto con rigetto.

Non rischiatelo!

Usate
ricambi
originali
FIAT



TURBO
5.00 x 12
FIAT
BIANCHI
L. 15.300
5.50 x 13
LANCIA
L. 20.500
6.00 x 14
LANCIA
L. 22.500



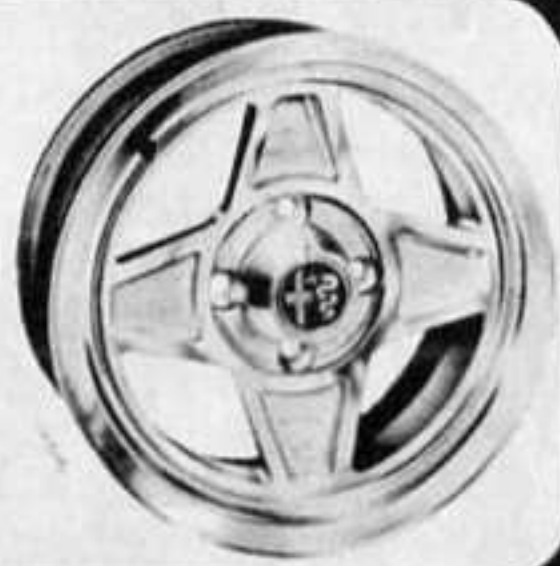
RUOTE LEGA LEGGERA

MARCHIO  QUALITÀ

stilauto

ITALIA - MILANO
C.SO SEMPIONE 63 - TEL. 335823

STAR G.T.
6.50 x 14
ALFA G.T.
MONTREAL
L. 24.500



CASALE MONFERRATO - Con una nuovissima 126 appena rodada, ci siamo recati sulla nuova pista di Casale Monferrato un po' per dare un'occhiata dall'interno al recentissimo impianto, e molto per constatare «de visu» le migliorie e le caratteristiche della 126 su un tracciato impegnativo.

La giornata piovosa che abbiamo incontrato è stata anche positiva, in un certo senso, perché ci ha fatto apprezzare la affidabilità della 126 sul fondo bagnato. Una media costante di 1'52" al giro, a circa 80 all'ora di media, è il termine più eloquente per indicare le caratteristiche positive della più recente utilitaria della Fiat.

La vettura l'abbiamo affidata, per la prova, ad un esperto di 500 del calibro di **PIERO LAVAZZA**, pilota-preparatore torinese che per gli appassionati del ramo non ha bisogno di presentazioni. Vediamo cosa ha da dirci.

«La 126, così come nasce dalla linea di montaggio, ha già un assetto eccellente. La vettura non solleva la ruota motrice interna, che così non ha pattinamenti nei tornanti e contribuisce alla stabilità nelle curve strette. Ottimi i freni, con rallentamenti sicuri anche in presenza di pozzanghere. Molto bene anche il cambio sincronizzato, ma se si è portati d'istinto ad usarlo, con la "doppietta" consueta nei vecchi 500 si rivela un poco lento negli innesti passando ad una marcia inferiore. La prima è un po' lunga, specialmente per città, ma la frizione è robusta e non accusa noie.»

«Contrariamente alla 500, che presenta un fenomeno di sovrasterzo nelle curve lente, la 126

è decisamente più neutra, specialmente sul bagnato. Molto preciso lo sterzo, anche grazie ai cerchi con canale maggiorato nei quali sono montati i pneumatici radiali di serie.»

Abbiamo anche chiesto a Lavazza un suo parere globale sulla 126 in relazione alla possibilità di prepararle per le corse di gruppo 2.

«Così com'è, la 126 non è molto competitiva come peso di omologazione, dipende tutto da quanto vorranno fare Abarth e Giannini. Comunque in corsa la 126 potrebbe essere utilizzata favorevolmente come 700, sempre che se ne occupi una Casa. Il vano motore è molto spaziosa, e permette molte modifiche per quanto riguarda carburatori e scarichi. Ottimi certi dettagli, come la possibilità di intercambiare il cambio attuale con quello del 500 a rapporti sfilabili.»

Lavazza vede anche una notevole possibilità di preparazione stradale per la 126, che ha un nuovo carter molto robusto. Il preparatore torinese ha già previsto una modifica che comprende cammes, collettore di aspirazione, coppa olio e scarico di costo contenuto (60.000 lire circa), che unito ad un carburatore Weber 40 DCOE porterebbe la potenza a 36 CV a 5700 giri (130 kmh) e 40" sul chilometro da fermo. Da questa elaborazione economica si potrebbe poi, via via, arrivare fino ad una cilindrata limite di circa 850, con pistoni da 88 mm di diametro, con potenze e coppie eccezionali. Lavazza ha poi anche allo studio uno speciale cambio con soluzioni particolari per la sostituzione dei rapporti, che si potrebbe utilizzare anche sul 126.

g. r.

Alle DONNE piace troppo



La 126 è stata l'attrazione a Torino, anzi è piaciuta troppo ed ora le consegne sono diventate un problema per filiali e concessionarie



e vi spieghiamo PERCHÈ

Confida un manager delle pubbliche relazioni Fiat: adesso interrompiamo la pubblicità sulla 126, i concessionari sono sommersi dalle richieste, è piaciuta troppo... semmai, in seguito, faremo discorsi di richiamo, di ricordo...

Spostare una pubblicità già programmata perché l'oggetto da reclamizzare non ne ha bisogno, va bene, anzi va « troppo bene », è un dato di fatto più attendibile di qualsiasi sondaggio, rappresenta una sicura spia del gusto, riferisce in maniera inequivocabile dell'indice di gradimento.

La più nuova delle piccole Fiat, la 126, in commercio da un mese, è dunque la più richiesta: si presume che nel 1973 sarà la più venduta.

suoi quattro milioni e passa di esemplari) è apparsa la Mini, allineata sulle nuove generazioni, ben suggerita da una pubblicità azzeccata, anticonformista e giovane e, si può dire, da tutta una filosofia mini che ha avuto un buono e lungo corso, dalle gonne ai pensieri. Ora la Mini, si prevede, passerà un po' la mano alla 126, le toglierà più di qualche preferenza femminile: per motivi di moda (avvitata sulla novità), di costume (che cambia, non riposa sul « già visto »), di quattrini.

Perché se ci sono signore che guidano Mercedes, 130 coupé, Porsche, Merak Maserati, ruggenti Pantere, queste signore rappresentano una esigua minoranza (rispetto agli uomini sono, in percentuale,

Già definita « utilitaria superiore » è superiore davvero. Nei confronti della cinquecento, (oltre a un venti per cento in più nel costo), offre, con pochi centimetri di differenza nelle misure esterne, una abitabilità interna molto migliore: quattro posti veri (sulla panchetta dietro due persone ci stanno senza dover tenere le ginocchia al mento e i gomiti infilati nel fianco, grazie anche alle nicchie anatomiche che funzionano da poggia-braccio); una maggiore velocità (supera i centocinquante orari). Alla prima conoscenza di guida, sono proprio quei dieci chilometri in più nella velocità massima che consentono di superare l'angoscia dell'autostrada, mantenendo le caratteristiche di vettura ideale per la città.

L'impressione di simpatia si riversa intera sulla linea, sulla forma giovane: minima ed armonica, col rispetto della fisionomia, oggi indispensabile, della compattezza. La carica affettiva riverbera sull'arredamento interno, sullo spazio sfruttato al millimetro, come pretendiamo di fare noi, nei nostri arredamenti di ambiente.

Desideri femminili

La 126 si basa sulla meccanica collaudata della 500, migliorata tuttavia: dalla sincronizzazione dei rapporti più lunghi, dalla frizione più resistente, al circuito frenante sdoppiato. Si sa, le donne non spasimano per conoscere la radiografia dell'automobile, non se ne importano di viti e bulloni, però vogliono che la macchina, vada, vada bene, sia dolce nei comandi, morbida nelle sospensioni, non faccia troppo rumore, abbia un consumo modesto, un'ancora più modesto costo di esercizio, sia capace di contenere, se non una grande famiglia, almeno un paio di ragazzi in età adolescenziale. E possa superare agevolmente, senza patemi, un camion. In più, appaia divertente per la nuova linea, amica, piccola, maneggevole. Bene: la 126, efficacemente definita l'utilitaria superiore, risponde a tutte queste esigenze. Offre anche i sedili regolabili nell'inclinazione e un aspetto esterno brillante per la vernice arcinuova nei colori (il turchese per esempio, che sta trionfando pure negli abiti) e nelle prestazioni: grazie a un trattamento speciale, non

arrugginisce. Perciò la macchina può restare fuori, all'acqua, senza timori di corrosioni, il che, data la generale mancanza di spazio e il prezzo che occorre per ricoverare una macchina, non è davvero da trascurare.

Un diluvio di richieste

Questi i motivi di acquisto della 126, il suo successo di mercato già delineato, indiscutibile, visto dalla parte di lei, che provocano un diluvio di richieste. Perciò si parla di mesi di attesa. Anche sei, anche di più. E' un neo che la rende ancora più desiderabile,

come tutte le cose che non sono proprio alla portata di mano (e anche questo è un discorso dalla parte di lei).

Con riferimento agli anni pre-sessanta si ricorda pressappoco così: il tempo nel quale l'Italia scopriva il benessere, la civiltà dei consumi, il week-end, l'aperitivo delle dodici, la seicento. Con riferimento agli anni pre-ottanta si potrà dire: era il tempo delle pedonalizzazioni, dell'inverno al sole, dei ponti festivi differiti, di qualche stolido nostalgia, del motorismo di massa femminile a cavallo di una piccola Fiat che costava come una moto neanche grossa.

Valeria Vicari



Ressa al Salone di Torino attorno alla 126. L'esemplare « a disposizione » del pubblico è stato oggetto di un vero e proprio assalto

Si è destinato, si è dedotto: prima macchina per chi è in età verde, seconda macchina per lei in particolare (per lei che è sempre in età verde). La domanda infatti (si calcola che le prenotazioni oltrepasseranno le centomila alla fine del mese di dicembre) è specialmente di marca femminile. Parallela ai consensi.

E' l'auto che piacerà alle donne, scrivero gli esperti appena uscì. Finora la macchina della donna, da noi (fenomeno cinquecento a parte, con i

lo zero virgola qualcosa). La via dell'emancipazione femminile, quella reale, passa anche per la strada dell'indipendenza economica: soprattutto per quella. E la 126, una vettura a due porte e quattro posti, costa meno di una motocicletta di una certa cilindrata. Vale settecentonovantacinquemila lire, che dall'1 gennaio, col balzello dell'Iva, saliranno a ottocentoquarantamila circa, restando tuttavia una delle vetture più economiche in assoluto.

L'inverno costringe
allo stop le corse
anche in AFRICA

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPORT

domenica SPRINT

Si è conclusa un'ora prima la TRE ORE di PIETERMARITZBURG
e il sesto posto basta a BIRRELL per far «13» nella SPRINGBOK

Nella nebbia



Con il sesto posto a Pietermaritzburg, Gerry Birrell con la Chevron B21 si è assicurato la vittoria nella serie sudafricana Springbok

GETHIN - MASS con quattro giri

PIETERMARITZBURG - L'ultima gara della Serie Springbok si è conclusa prematuramente, dopo due sole ore, anziché le tre previste. Sulla pista inzuppata di pioggia è calata la nebbia ed è stata sventolata la bandiera, per fare cessare la competizione. In quel momento conduceva la Chevron ufficiale di Gethin-Mass che è quindi stata dichiarata vincitrice. Precedeva di quattro giri la Chevron di Hine-Charlton.

I favoriti Scheckter e Birrell-Mass hanno avuto guai già agli inizi: Mass è stato attardato per il cambio di pneumatici e quindi da una lunga sosta per sostituire la scatola di accensione, per cui alla fine ha occupato il sesto posto. Anche Scheckter ha dovuto sostare, prima che fosse terminata l'iniziale ora di gara e la vettura è stata ritirata per guasto ai freni posteriori. Abbandono anche da parte della Firenze di van Rooyen, prima di metà gara, quando la vettura ha perso una valvola, e questo ha permesso alla Mazda di Burford-Nieman di vincere nella turismo, oltre a piazzarsi quinta assoluta e a ottenere la vittoria all'indice di prestazione. Questo successo della Mazda ha significato anche il titolo marche, in questa serie, per la Casa giapponese.

All'inizio della corsa cadeva una leggera pioggerella, sicché le squadre erano dubbiose sulla scelta dei pneumatici, visto che si aveva l'impres-

sione che la pioggia sarebbe cessata in breve, anche se per il momento la pista era naturalmente bagnata. Le Chevron hanno montato Firestone da bagnato, mentre la March montava Goodyear intermedi. All'abbassarsi della bandiera, ha preso la testa Gethin per un paio di giri, tallonato da Mass e da Scheckter. Al terzo giro Mass è passato avanti, ma dopo poche tornate è arrivato al box per cambiare i pneumatici, dato che la pista cominciava ad asciugarsi. Tanto Gethin che Mass avevano problemi di maneggevolezza e questo ha permesso a Scheckter di prendere il comando. Poi anche Gethin è arrivato al box per cambiare i pneumatici, ma è stato rimandato in pista immediatamente, senza che si effettuasse la sostituzione. Si è così trovato al terzo posto, alle spalle di Hine. La decisione presa al box si è dimostrata saggia, perché entro pochi giri la pioggia ha ricominciato a cadere e Mass ha dovuto fare ritorno al box per rimontare i pneumatici da bagnato.

Scheckter si è creato un buon vantaggio, ma poi ha preso ad arretrare, tornando al box dopo 45 minuti senza freni posteriori, guasto che lo aveva fatto incappare in un testa coda. Effettuata la riparazione, è ripartito però piuttosto indietro. Al termine della prima ora è tornato al box e questa volta si è trattato dell'abbandono. Nelle fasi iniziali al secondo posto si erano alternati

Hine e Gethin, ma quando la pioggia ha cominciato a cadere più fitta, Hine si è trovato con poca visibilità e ha perso terreno a vantaggio di Gethin, che si è creato un notevole vantaggio, dopo il ritiro di Scheckter.

Poco prima delle due ore di gara, Gethin ha ceduto la guida a Mass che ha potuto però coprire soltanto pochi giri prima che venisse sventolata la bandiera, per porre fine alla corsa a causa della nebbia. I commissari hanno deciso che sarebbe stato troppo pericoloso continuare.

Charlton ha terminato staccato di quattro giri da Mass, terzi Tunmer-Heavens con la Chevron FVC che aveva fatto una gara non molto veloce, però sicura e regolare, mentre il quarto posto è andato all'analogo Chevron di Robinson, staccata di altri due giri.

Quinti Burford-Nieman con la Mazda, i quali erano stati sempre molto vicini alla turismo di testa, la Firenze di van Rooyen, prima che si ritirasse.

Con due punti di vantaggio, grazie al sesto posto, Birrell ha preceduto nella classifica del campionato Mass, che ha ottenuto 13 punti per la vittoria con Gethin, ed entrambi i piloti vantano dunque un totale di quattro vittorie ognuno.

Jeff Hutchinson

TRE ORE DI PIETERMARITZBURG - ULTIMO ROUND DELLA SERIE SPRINGBOK 17 Dicembre 1972.

LA CLASSIFICA

(gara sospesa dopo due ore)

1. Gethin-Mass (Chevron) 83 giri, media Km. 134,834; 2. Hine-Charlton (Chevron) 89 giri; 3. Heavens-Tunmer (Chevron) 87 giri; 4. Robinson (Chevron) 85 giri; 5. Burford-Nieman (Mazda) 84 giri; 6. Mass-Birrell (Chevron) 83 giri; 7. Giovanni (Mazda) 82 giri; 8. Ruchett-Boase (Escosce FVA) 81 giri; 9. Harrower-Conchie (Chevron BMW) 79 giri.

Giro più veloce: non comunicato.

Indice di prestazione: 1. Burford (Mazda) 100-26 per cento; 2. Thomas (Viva) 98,8 per cento; 3. Giovanni (Mazda) 98,39 per cento.

Classifica Campionato Springbok: 1. Birrell punti 54; 2. Mass 52.

PIETERMARITZBURG - Benchè si trattasse dell'ultima gara della Serie Springbok, dal punto di vista qualitativo le vetture iscritte alle 3 Ore di Pietermaritzburg valevano quelle che avevano partecipato alle altre quattro prove. Il team Gunston, la cui Chevron B23S affidata a Birrell-Mass e Gethin, grazie a Birrell aveva ormai già vinto il campionato, ci teneva molto a potere vantare cinque vittorie su cinque gare svolte, mentre per la March-BMW, iscritta dalla Lucky Strike, la speranza era altrettanto viva di vincere almeno una gara del campionato.

Ancora una volta Scheckter era il favorito, essendo stato il più veloce in prova, con un giro in 1'4"4. In un ultimo, disperato tentativo nelle prove ufficiali di

SCHECKTER e la «FIRENZA» sempre migliori in prova

due ore, molte gente lo ha addirittura cronometrato in 1'3"9, nonostante un paio di testa-coda. Si è comunque aggiudicato la posizione al palo e la maggior coppia del motore BMW si adattava allo stretto difficile e corto circuito, di km. 2,9, meglio del BDA Hart due litri in lega, usato sulla vettura di Mass-Birrell.

Birrell ha segnato il tempo di 1'4"8, mentre il terzo è stato Gethin con la seconda Chevron del Gunston, in 1'5"; anche la sua

vettura montava per la prima volta un BDA in lega di due litri, invece dell'Alan Smith di 1900 cc. Questo BDA era però una versione costruita da Alan Smith, che pareva stare alla pari del motore Hart. Come si è detto, Mass era in coppia anche con Birrell, perché nel caso la sua vettura si fosse dovuta ritirare, e lui avesse vinto con Gethin, avrebbe uguagliato i punti di Birrell, vincendo così il campionato ex aequo. Charlton è andato molto forte,

con la normale Chevron FVC, che condivideva con Hine, e ha segnato 1'5"3.

La successiva sport più veloce è stata la Lola T290 Cosworth EA di Edwards-Driver, ma dopo pochi giri di prova la vettura si è fermata con un grave guasto al motore. Dato che non ce n'era uno di ricambio, ha dovuto essere ritirata e non ha partecipato alla gara. A quanto pare i problemi che ha sempre presentato questo motore dipendono da eccessive vibrazioni e dopo la disastrosa SPRINGBOK, Edwards ha detto che non lo userà mai più.

La Chevron B21 di Keizan-Hanson era ridotta all'ultimo motore, il vecchio FVC di 1800 cc., u-

CONTINUA A PAGINA 20

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

sato alla Nove Ore di Kyalami, per cui il miglior tempo di 1'8" può essere ritenuto abbastanza buono e la vettura si è infatti guadagnata il primo posto in terza fila, nello schieramento.

Ancora una volta lo stretto circuito ha provocato grossi problemi, per via delle vetture più lente che intralciavano quelle più veloci. La Chevron di Robinson è stata buttata fuori pista dal pessimo pilota di una Viva GT, e la vettura è rimasta gravemente danneggiata posteriormente, urtando contro il terrapieno. Si era molto dubbiosi sul fatto che potesse essere presente al via.

Il duello serrato previsto fra la vettura della GM e il team Mazda avrebbe deciso l'esito per i costruttori, nella Serie Springbok, quindi fra le turismo spirava aria di battaglia, con la Chevrolet Firenze di van Rooyen di nuovo la più veloce, col miglior tempo di 1'14"2, mentre la Mazda S102A di Burford (che montava uno speciale motore rotante di 1200 cc, invece del solito 1000 cc) è stata di poco più lenta in 1'16"3. Era chiaro che, se in gara entrambe le vetture fossero andate bene, il finale sarebbe stato molto combattuto.

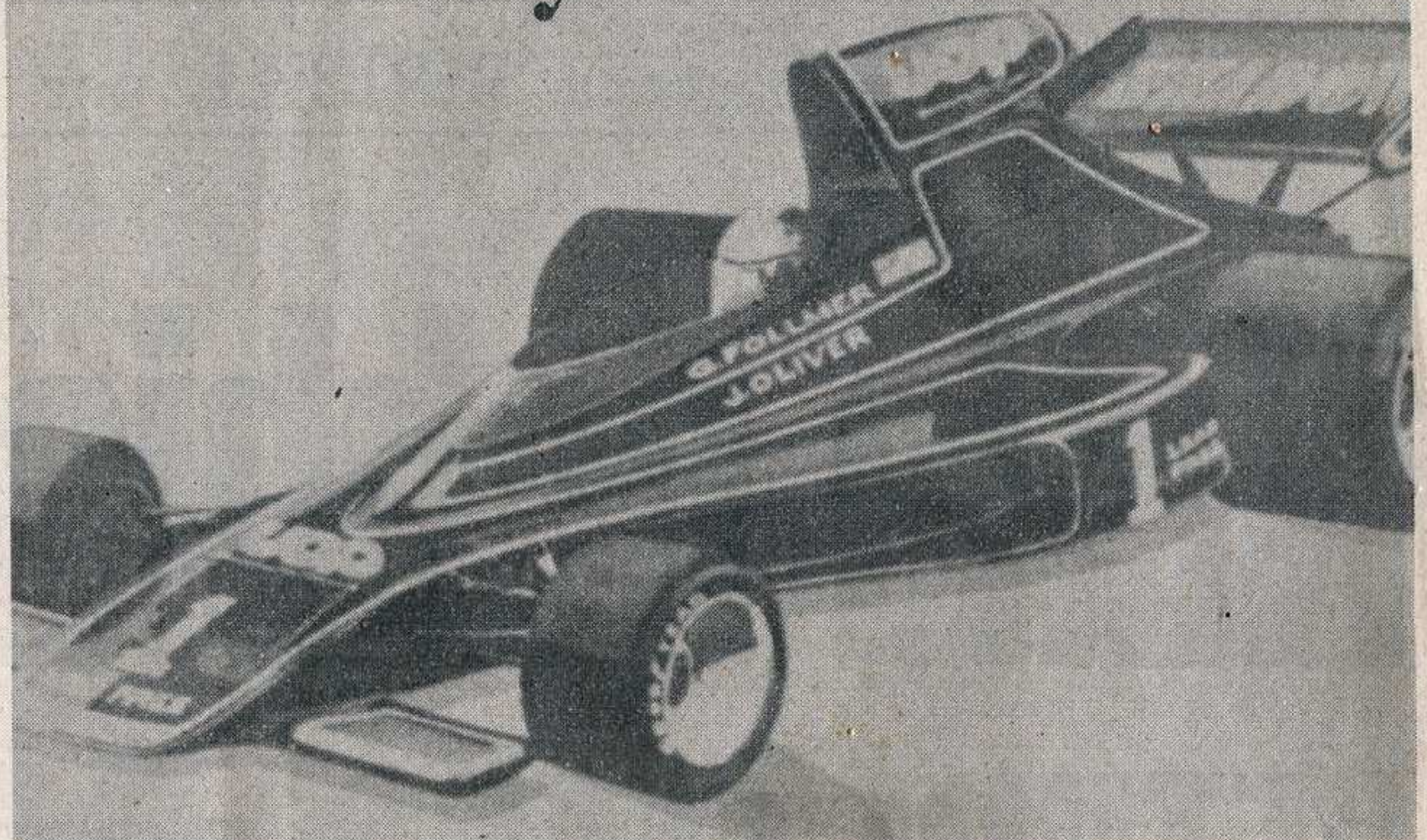
j. h.

Made in ENGLAND e antinquinamento

Sembra un funny-car

la F.1
USA

La forma esterna della Uop Shadow secondo il primo disegno. In realtà la macchina sarà differente nella parte anteriore che anziché una superficie superiore piatta inclinata avrà una forma scavata, simile a quella adottata dalla Matra 1972. I radiatori saranno laterali



DALL'INVIATO

PARIGI - Ci hanno detto che il camion-officina che accompagna le Uop-Shadow nelle gare Can-Am è decorato con le pagine di « Autosprint », quelle su cui circa quattro anni fa furono pubblicate le prime fotografie della ancora segreta e comunque rivoluzionaria «Shadow», la macchina dalle ruote piccolissime e che non ha avuto molta fortuna. Abbiamo avuto la primizia di quella macchina, così come abbiamo avuto la primizia della intenzione della Shadow di costruire una macchina di F. 1. Ed ora vi offriamo le prime fotografie della monoposto che sarà l'elemento di maggior curiosità nelle prime gare del 1973.

E' la macchina con la quale correranno Jackie Oliver e George Follmer nelle gare del campionato mondiale 1973, ed è praticamente la prima delle vetture di cui si conoscono, almeno a grandi linee, i lineamenti che dovranno essere nuovi per tutti, dato che i regolamenti sono modificati a partire dal primo gennaio.

Interessante, perché è la prima macchina americana nel campionato mondiale, dopo tanto tempo; interessante perché con questa macchina esordirà nelle corse di F. 1 l'americano Follmer, recente vincitore della Can-Am.

Interessante anche per certi aspetti tecnici costruttivi, la Shadow sarà da seguire con molta attenzione per una particolarità veramente unica, almeno per il momento, rappresentata dal fatto che il suo motore sarà alimentato con il carburante senza additivi a base di piombo che è appunto prodotta dalla U.O.P.

«Noi crediamo fermamente che questa sia una delle vie migliori per la riduzione dell'inquinamento atmosferico, ed è evidente che non c'era mezzo migliore che le corse per dimostrare che i nostri carburanti non additivati di piombo possono essere altrettanto efficaci che quelli che contengono additivi. Le prove effettuate sui banchi di controllo della Champion e quindi non sospetti, hanno dimostrato che con lo stesso motore Cosworth non si riscontrano differenze di potenza in funzione dei due diversi tipi di carburante». E' quello che ci ha detto il responsabile della operazione Uop-Shadow, DON NICHOLS, che ha voluto mettere l'accento anche su altri aspetti tecnici interessanti della nuova macchina.

Infatti il gruppo UOP, che è una delle imprese industriali più in vista degli Stati Uniti (è al 261 posto assoluto secondo la statistica di «Fortune») ha una somma di attività molto diversificate, che va dagli idrocarburi ai profumi ed ai metalli speciali. Cioché sulla macchina di F. 1 che è in via di finizione non ci sarà soltanto il carburante speciale Uop ma anche le parti di titanio prodotte dalla Wolverine, i giunti elastici della Flexonic, i sedili di materiale speciale della Bostrom, che sono tutte aziende del gruppo.

La nuova macchina è stata disegnata da TONY SOUTHGATE, che ha appena lasciato la BRM e la squadra di F. 1 sarà diretta da ALAN REES, che si occuperà anche delle corse Can-Am come ha fatto nel 1972. Il

quartier generale della squadra è stato stabilito a Northampton, quindi molto vicino alla Cosworth, il che renderà agevole la eventuale soluzione di quei problemi che dovessero via via presentarsi.

La costruzione della macchina è classica, trattandosi di una monoscocca, ma nella progettazione sono già state incluse le innovazioni richieste dai regolamenti 1973, per cui si può proprio dire che questa è la prima delle nuove vetture che siano svelate. Le particolarità originali della Shadow sono rappresentate dalla adozione del nuovo cambio Hewland FL, che è più robusto del conosciuto FG 400, e dagli ammortizzatori Bilstein (licenza De Garbon) che si vedono così per la prima volta su una F. 1. Le gomme sono della Goodyear e il motore è naturalmente il Cosworth DFV ben noto.

La forma della macchina come si vede, è molto affusolata, con qualche ricerca aerodinamica già rilevata su altri modelli. Sulle due prime macchine i freni saranno sulle ruote anteriori ed accoppiati al cambio quelli posteriori; ma per il terzo esemplare è prevista l'adozione di freni interni anche anteriori, come li usa la Lotus e come erano stati sperimentati anche dalla March.

f. i.

GIOVEDÌ scorso 14 dicembre a Milano, è stata celebrata la Messa in suffragio di Giovanni Salvati il pilota di Castellamare di Stabia morto un anno fa a Porto Alegre, sul circuito di Taruma, a bordo della sua March, durante la Temporada brasiliana.

Giovanni Salvati è stato Campione del Mondo di AUTOSPRINT nel 1970.

LUTTO

Il collega Ezio Pirazzini è stato colpito da un gravissimo lutto per la perdita del padre Enrico, deceduto dopo lunga malattia. All'amico Ezio i sensi della più affettuosa partecipazione di tutta la redazione di AUTOSPRINT.

Così (in 18) al via nella « 3 ORE »

SHECKTER (March-BMW) 1'04"4	MASS-BIRRELL (Chevron BDA) 1'04"8	GETHIN-MASS (Chevron BDA) 1'05"
HINE-CHARLTON (Chevron) 1'05"3	EDWARDS-DRIVER (Lola Vega) 1'07"2	
KEIZAN-HANSON (Chevron) 1'08"	ROBINSON (Chevron) 1'08"4	TUNMER-HEAVENS (Chevron) 1'08"6
ROWE (Chevron) 1'10"	TUCKETT-BOASE (Ecosse) 1'11"1	
VAN ROOYEN (Chevrolet Firenze) 1'14"2	SCHEEPERS-WICKS (Chevron BMW) 1'14"5	BURFORD-GIOVANNONI (Mazda) 1'16"3
HARROWER-CONCHIE (Chevron BMW) 1'16"5	HOLME (Chevron BMW) 1'17"6	
GIOVANNONI-NIEMAN (Mazda) 1'18"4	SPAMER (BMW 2002) 1'20"6	DUCHAN-TRUTER (GMS Dart) 1'20"8

Disertate dal pubblico le prove dei « big » F. 1 a INTERLAGOS

SAN PAOLO - Le notizie della non effettuazione del primo Gran Premio in calendario, cioè quello di Argentina, ha di colpo moltiplicato l'interesse attorno al secondo Gran Premio del '73, quello in programma l'11 febbraio ad Interlagos, in Brasile, che così inaugurerebbe la stagione.

Per questa ragione, molto importanti sono le prove di pneumatici e di assuefazione generale che alcune squadre sono venute a fare nel non facile autodromo di Interlagos, per conto della Goodyear.

Per questa fabbrica, com'è noto, correrà nel '73 anche la Lotus-JPS, e questa era la novità più interessante anche perché la Tyrrell già aveva le Goodyear e quindi il suo assetto era già specializzato per questo tipo di coperture. La Lotus, che ha una grande percentuale di peso sulle ruote posteriori, ha avuto problemi con le Goodyear all'avantreno, perché la Casa americana non ha ancora gomme adatte a questa distribuzione di pesi, quindi Fittipaldi ha avuto molti problemi di sottosterzo, cui si è rimediato con molta incidenza degli spoiler anteriori, ma a scapito della velocità massima. Quindi, o la Goodyear costruirà pneumatici adatti alla Lotus o Chapman dovrà

ritoccare la sua sospensione anteriore.

Comunque, Fittipaldi che qui ad Interlagos è di casa ha girato senza forzare in 2'32"4, mentre Peterson alle sue prime esperienze con la Lotus-JPS ha ottenuto 2'33"0. Le Tyrrell se la sono presa calma, perché sia Stewart che Cevert non conoscevano la pista. Stewart ha ottenuto 2'35"2, mentre il francese ha fatto solo qualche giro.

I tempi non sono granché in assoluto anche perché il tempo è stato sempre freddo, con un po' di pioviggine che ha impedito di provare le mescole dure per temperature calde, ma contemporaneamente insufficiente per provare le gomme da bagnato.

Complessivamente, la Tyrrell è sembrata già a posto. In particolare, Stewart aveva sulla sua 005 un nuovo Cosworth numero 120, probabilmente la versione '73, mentre la Lotus aveva un DFV serie 12.

Stranamente, queste sessioni di prove che pure rivestivano un notevole interesse non hanno «scaldato» la gente, che ha praticamente disertato l'autodromo: sembra quasi che, avendo il Campione del mondo in casa, si siano abituati agli assi dell'automobilismo!

Il «GIALLO» del titolo assoluto: invalidati a De Adamich i punti presi in Brasile?

L'incertissimo, bellissimo campionato italiano assoluto non ha ancora esaurito — a pochi giorni dalla fine del 1973 — la sua «coda» polemica, anche se ormai il titolo deve considerarsi numericamente assegnato a De Adamich. Dopo il chiarimento riguardante la non validità delle gare gruppo 7 ai fini del punteggio assoluto, dopo il superamento (pare) del reclamo (di Merzario) avverso il terzo posto di De ADAMICH alla 1000 KM di Baires, il cui unico risultato è stata la scoperta che Alberti non aveva il minimo di guida utile a prendere punti, un'altra «grana» (indiretta) è scoppiata nel cielo del campionato assoluto, ai cui protagonisti, affratellati nei globi natalizi, abbiamo voluto dedicare la nostra copertina d'auguri.

A Parigi, infatti, nel corso delle recenti riunioni della CSI, i rappresentanti nazionali sono stati invitati a prendere dei provvedimenti nei confronti di quei piloti che avevano partecipato a gare non previste dal calendario ufficiale della FIA. Il riferimento

alla serie di gare brasiliane organizzata da Avallone è fin troppo evidente, e non è improbabile quindi che la CSAI risolve di invalidare a De Adamich quei pochi punti che il milanese era stato «costretto» ad inseguire per mettere fra sé e Merzario un margine di sicurezza.

Ad ogni modo, anche senza i punti «brasiliani», DE ADAMICH dovrebbe essere ormai sicuro del suo titolo assoluto. A proposito della sua attribuzione, soprattutto alla luce di quei «ritocchi» fatti dalla CSAI di cui solo ora è venuto a conoscenza, il pilota triestino-milanese ci ha fatto pervenire le sue opinioni in merito a come potrebbe essere utilmente articolato il campionato italiano assoluto. Queste opinioni le vogliamo proporre, poiché ci sembrano piene di buon senso, alla nostra commissione sportiva, sperando di essere ancora in tempo per un riesame di una regolamentazione che ci sembra, sinceramente, ancora molto perfezionabile.

L'ormai sicuro CAMPIONE d'ITALIA giudica sbagliato anche il regolamento '73

L'errore (diabolico) è nei coefficienti!

Ero stato interpellato privatamente dalla CSAI verso ottobre, per una mia opinione, quale direttore interessato, sui coefficienti del campionato italiano assoluto 1973. Avevo risposto che per me la discrepanza maggiore era nei coefficienti, che non rispecchiano sempre i giusti valori delle gare previste.

E' stata la prima volta dopo tanti anni che un titolo assoluto era in ballottaggio fra due piloti, e quindi è facilissimo poter ricavare esperienze importantissime dai problemi sorti nel '72, in modo da non ricadere negli stessi errori. Purtroppo, mi sembra che il regolamento '73 abbia semplicemente voluto eliminare le eccezioni sollevate quest'anno, senza valutare che nuove situazioni durante il '73 potrebbero far nascere altri tipi di problemi che già adesso io posso intravedere, ma che preferisco per ora tenere per me.

Questo accade perché — come al solito — si cerca di accontentare tutti rendendo valide per il titolo assoluto la maggior parte di gare possibili quando, data l'attività intensa e professionistica di piloti come Merzario, Galli e me, le gare da rendere valide per un titolo assoluto dovrebbero essere solo quelle di Formula 1, Formula 2 e mondiale marche, le gare cioè dove corrono la maggior parte dei piloti al massimo livello.

Vorrei fare ora alcune considerazioni che ritengo interessanti e costruttive dopo aver letto delle decisioni di TAORMINA.

Nel regolamento nuovo è aumentato il numero dei coefficienti per i vari tipi di gara, e conseguentemente sono aumentate le possibilità di errore nel valutare l'importanza di una gara rispetto alle altre, ma anche in due gare con lo stesso coefficiente il valore del risultato in una può essere nettamente superiore a quello ottenuto in un'altra dello stesso tipo.

Ecco alcuni esempi pratici, relativi a certe gare della stagione appena conclusa:

G.P. Roma Formula 1: sette partenti, quattro arrivati, coefficiente 2; Race of Victory in onore di Fittipaldi campione, a Brands Hatch: ventidue partenti, diciotto arrivati, coefficiente due, lo stesso del G.P. Roma. Non mi sembra giusto;

1000 Km di Monza: solo Ferrari partecipa ufficialmente con tre vetture, nessuna altra casa ufficiale è presente, coefficiente 3;

1000 Km del Nurburgring: tre Ferrari ufficiali, tre Alfa Romeo ufficiali, una Gulf Mirage ufficiale, stesso coefficiente 3. Non mi pare giusto.

Potrebbe facilmente accadere anche nel '73 qualcosa del genere, come ad esempio, solo due vetture ufficiali in una gara valida per il mondiale, con coefficiente (nuovo) 3, ed una partecipazione massiccia

di case e piloti ufficiali ad una 500 Km di Imola, con coefficiente (nuovo) 0,5.

Lo trovo assurdo ed offensivo per un pilota che vencesse ad Imola. Ritengo che si debba stabilire a priori un coefficiente per ogni tipo di gara, prendendo come parametro la difficoltà (perché è la difficoltà di affermazione che i diversi coefficienti dovrebbero adeguarsi) di piazzarsi ai posti alti della classifica. Infatti, così com'è impostato ora il titolo per cui è valida una gara risulta insufficiente.

Bisogna trovare un parametro che dia il giusto valore di difficoltà per ciascuna gara, stabilire cioè cosa rende una gara più difficile rispetto ad un'altra. Poiché parliamo di campionato assoluto piloti, è evidente che è la «qualità» degli avversari che rende una gara più o meno difficile, e per qualità degli avversari intendo sia i piloti che le vetture di cui dispongono.

Ecco dunque il parametro che ci darà il giusto coefficiente gara per gara, indipendentemente dalle sue qualificazioni di validità: il numero di piloti di valore mondiale che vi partecipa, poiché è oltretutto ben raro che i migliori piloti partecipino ad una gara poco importante, ed in ogni modo la loro stessa presenza (con le loro buone macchine) sarebbe sufficiente a qualificarla. Non ho inventato nulla, mi sono semplicemente guardato attorno dopo i problemi '72 ed ho preso l'identico parametro usato in un paese che ci ha preceduto nella democratizzazione dei poteri sportivi, la Francia, dove da tempo si usa un metodo del genere senza polemiche o difficoltà.

Pertanto, a conclusione, la mia proposta è la seguente:

classifica generale: 9, 6, 4, 3, 2, 1 — coefficiente base 1 per qualsiasi tipo di gara — per ogni pilota classificato CSI (sia «durata» che «Gran Premio») partecipante alla gara si somma un coefficiente 0,4 al coefficiente base 1 (esempio: una gara con 14 piloti classificati CSI, coefficiente risultante $1 + 1,4 = 2,4$).

In questo modo si può essere sicuri che chi vince o si piazza in una gara ad alto coefficiente ha battuto avversari fortissimi e vetture competitive, indipendentemente dal tipo di gara cui partecipa. Un altro esempio potrebbe essere questo:

— per una gara di Mondiale Formula 1, con 20 piloti CSI al via, coefficiente $1 + 2 = 3$;

— per una gara di Formula 2, che per regolamento ammette come massimo 6 piloti CSI (ma quest'anno ne accettavano 3) avrà come coefficiente massimo (ripeto, massimo) $1 + 0,6 = 1,6$.

Naturalmente, aumentare le gare valide all'attribuzione del titolo ne sminuirebbe l'interesse, come avviene quando si hanno troppi campionati italiani.

Andrea de Adamich

Sugli ALTOPIANI

Una coppia italo-etiopica la sorpresa

ADDIS ABEBA - Vittoria di due outsider, l'italiano Roberto Otto e l'etiopico M. Sanges nella nona edizione del Rally automobilistico degli Altopiani Etiopici. Al termine di quattro giorni di gara e su un tracciato complessivo di 4.200 chilometri la coppia «cappuccino» di casa formata dall'elettricista nero etiopico e dal meccanico bianco italiano, che si sono alternati alla guida della loro Toyota, ha preceduto la Fiat 125 S affidata al meccanico italiano Luigi Fratta ed allo svedese C.G. Forsmark, un noto uomo d'affari che accoppia alla passione per il lavoro quella per i motori. Al terzo posto un'altro equipaggio di livello internazionale, quello dei tedeschi Hayler e Meier al volante di un BMW 2002 T1.

Una gara, che si è confermata ancora una volta durissima sia per i piloti che per le vetture. I lunghi tratti di terra battuta, la brughiera e le strade di montagna, hanno falcidiato il campo dei concorrenti. Soltanto otto delle ventinove vetture al via sono giunte ad Addis Abeba e per sapere il nome del vincitore è stato necessario attendere che la giuria procedesse agli ultimi conteggi.

Nella parte conclusiva del percorso la Fiat 125 S di Fosmark e Fratta aveva infatti notevolmente ridotto il distacco dalla Toyota dei battistrada e si pensava che potesse anche essere riuscita a precederla. Senonché il conteggio finale vedeva prima la coppia Sanges-Otto con 454 penalità dinanzi a Fosmark-Fratta al posto d'onore con 489 penalità. Non erano invece riusciti ad inserirsi nel dialogo per il primo posto i tedeschi Hayler Meier, terzi a quota 512.

Battuti nella classifica assoluta Fratta e Fosmark si sono rifatti però in quella parziale, aggiudicandosi la vittoria per la terza categoria dinanzi alla 2002 T1 di Hayler e Meier.

La vittoria dei locali Sanges ed Otto pur giungendo inattesa si spiega forse con la maggiore dimestichezza dei due con un tracciato, che ad ognuna delle quattro tappe, presentava nuove ed imprevedibili insidie.

Fra i ritiri più illustri quelli dei francesi Christian e Kaleg che con la loro Toyota Corolla erano considerati essendo di Gibuti i favoriti della corsa.

Il Rally degli Altopiani a parte la sorpresa del vincitore si è concluso con un bilancio di tutto rispetto per la Fiat 125 che si è confermata auto da Rally.

Ghion Hagos

RALLY DEGLI ALTOPIANI ETIOPICI - GARA INTERNAZIONALE. Addis Abeba, 13-17 dicembre 1972.

LE CLASSIFICHE
1. Roberto Otto-M. Sanges (Toyota Corolla) pen. 454; 2. Forsmark-Fratta (Fiat 125S) pen. 489; 3. Hayler-Meier (BMW 2002 T1) pen. 512.

Assegnati a BOTTAGNA tre titoli nazionali dell'eccitante AUTOCROSS

SPECIALE PER AUTOSPRINT

LA SPEZIA - Chi dice che «miracoli» non si ripetono? I fratelli Terenzi e il suocero Bolognesi dimostrano proprio il contrario. E' appena ieri che essi fecero «saltare fuori» dal greto del Vara, nei pressi di Bottagna, una mini-pista che incendiò di passione automobilistica la provincia spezzina, a secco di manifestazioni motoristiche per l'apatia dei suoi dirigenti, ed oggi la stessa pista ha ospitato la finale del Campionato Italiano di autocross (un termine un po' eufemistico, trattandosi in effetti di un Campionato Interregionale Liguria-Emilia).

E questa è stata l'occasione che ci permette di allungare il discorso su questa nuova disciplina sportiva, pianificandola a livello di responsabilità CSAI, visto che la stessa CSI nelle sue riunioni parigine interpretando l'evoltersi quantitativo e qualitativo del così detto fenomeno «autocross», ha costituito un gruppo di lavoro per studiarne i regolamenti.

«Siamo convinti — ci ha detto Piero Terenzi — che il nostro autocross purché non gli manchi l'appoggio della CSAI che lo regolamenti e lo tenga contenuto nelle spese, potrà raggiungere mete insperate.»

Una considerazione che, vista l'affluenza del pubblico e l'entusiasmo dei partecipanti, anche se l'organizzazione è ancora troppo elementare, ci sembra molto realistica ed esatta. Certo che c'è molta differenza tra automobilismo sportivo su pista in salita o su strada, e questo autocross: nel primo il pilota forma il tutto unico con il suo mezzo meccanico, nell'autocross invece il mezzo meccanico è un cavallo scalpitante che solo un esperto fantino riesce a domare.

Questo ci aiuta a comprendere come anche chi non vince è soddisfatto. Ma veniamo alla gara. Sole e tanto fango (la pista era ancora inzuppata nell'acqua caduta nei giorni scorsi) hanno fatto da cornice alla manifestazione, che ha avuto il patrocinio della nostra rivista. E' stato uno spettacolo entusiasmante, svoltosi per ogni gruppo con la formula delle bat-

terie e classifica finale in base ai tempi ottenuti nelle eliminatorie.

Nel gruppo 1, classe fino a 1150, si sono svolte due batterie di tre partecipanti ciascuna. La vittoria è toccata come volevano le previsioni al rappresentante della Scuderia Ceramica Fontana di Rubiera, Canepari, che ha ottenuto a dimostrazione della sua netta superiorità, messa in luce anche

AUTOCROSS DI BOTTAGNA - FINALE DEL CAMPIONATO ITALIANO DELLA SPECIALITA', Bottagna (La Spezia), 17 dicembre 1972.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1: 1. Marziano Canepari in 5' 30"; 2. Lusenti 5'33"; 3. Battistone 5'42"; ritirati: Grasselli, Terenzi e Viani.

Giro più veloce: Canepari in 1'05"1.

GRUPPO 2: 1. Emilio Gualtolini 4'22"9; 2. Canepari 4'26"1; 3. Palmieri 4'46"4; 4. Peroni 5'42"2; 5. Margini 6'08"; ritirati: Terenzi.

Giro più veloce: Terenzi 1'03"5.

PROTOTIPI: 1. Osvaldo Fontanilli 4'49"2; 2. Ferrari 4'54"3; 3. Lusenti 4'59"7; 4.

nella finale di San Polo, il miglior tempo sul giro. Al secondo posto si è piazzato Lusenti che ha preceduto lo spezzino Battistoni, il reggiano Grasselli e lo spezzino Terenzi.

Nel gruppo 2, classe oltre 1150, Terenzi che si era imposto a San Polo e al quale è rimasta soltanto la gioia di aver ottenuto il miglior tempo sul giro, ha visto sfumare la vit-

Tonelli 5'17"4; 5. Buratti 5'48"4. Giro più veloce: Fontanilli 56"8.

GARE FUORI CAMPIONATO

GRUPPO 1: 1. Renzo Corbelli 3'22"7; 2. Maioli 3'26"1; 3. Patta 3'27"9; 4. Battistoni 3'28"7; 5. Viani 3'29"1; 6. Brizzi 3'29"8; 7. Pleinero e Calzolari 3'30"3; 8. Borghesi 3'30"9; 9. Ghidoni 3'38"4. Giro più veloce: Corbelli 1'05"8.

GRUPPO 2: 1. Domenico Aldini 3'17"5; 2. Gualtolini 3'17"6; 3. Galli 3'20"5; 4. Della Bona 3'27"4; 5. Ruozzi 3'29"3; 6. Borghesi 3'32"2; 7. Grasselli 3'33"9; 8. Peroni 3'34"1; 9. Calzolari 3'40"8.

PROTOTIPI: 1. Ezio Mariotti 4'47"2; ritirati: Pericoll.

Giro più veloce: Mariotti 1'03"1.

toria, capottando senza conseguenze, al termine del terzo giro; quando aveva già superato i suoi diretti avversari di batteria. Il successo è quindi arriso all'alfiere della Scuderia di Reggio Emilia, Gualtolini davanti a Canepari, Palmieri e Peroni.

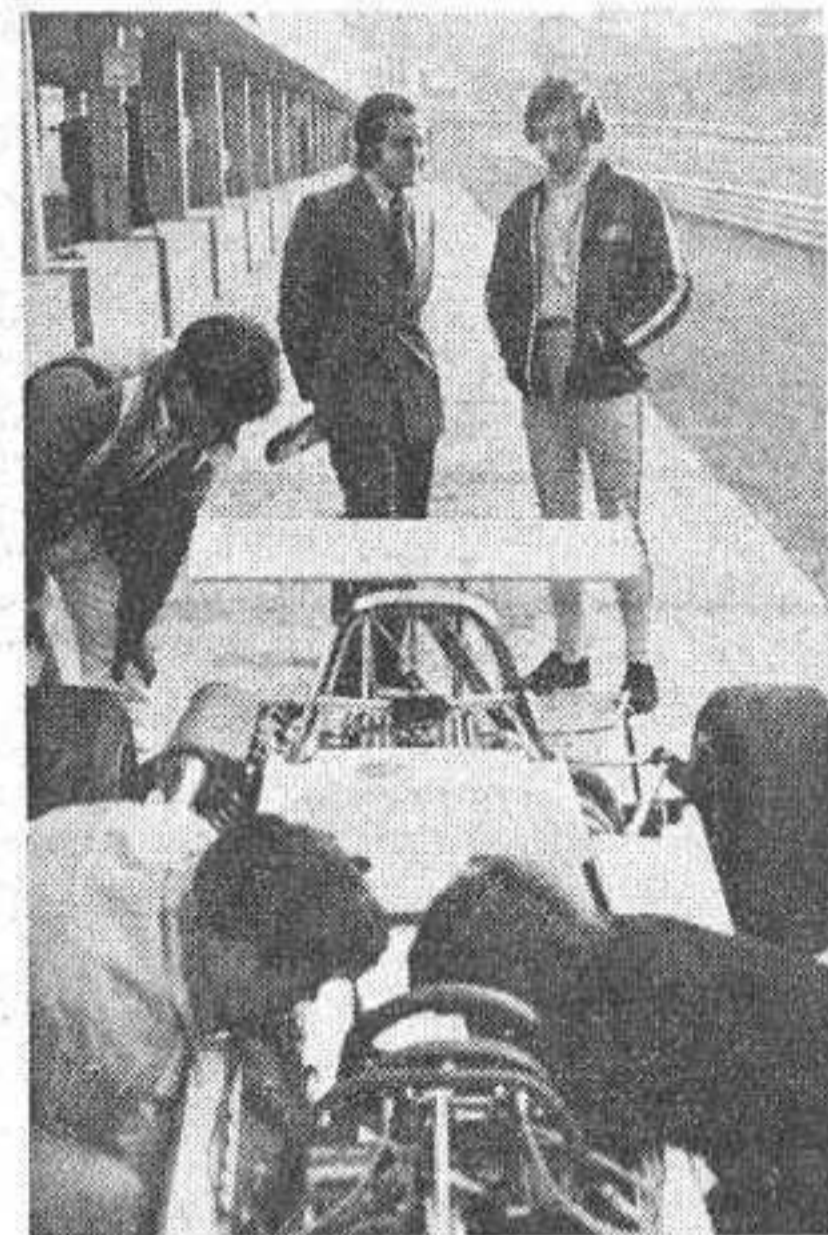
Nel gruppo prototipi, bis di Fontanilli della Baraccia Corse, autore del giro più veloce, che ha dominato dall'alto della sua classe Ferrari, Lusenti, Tonelli e Buratti. I «titoli» di Campione tricolore sono stati vinti da Canepari per il gruppo 1, Gualtolini per il gruppo 2 e Fontanilli per i prototipi.

Hanno avuto luogo anche tre gare fuori campionato che hanno visto le vittorie di Corbelli del gruppo 1, davanti a Maioli, Baita, Battistoni (da notare in questo gruppo due rappresentanti di sesso femminile, Furlan e «Patrizia», che pur al loro esordio non hanno demeritato) di Aldini che nel gruppo 2 ha preceduto il campione italiano Gualtolini e Della Bona, e di Mariotti che si è imposto nei prototipi davanti a Pericoll.

Carlo Burlando

Ci provano anche le donne

VALLELUNGA - Dopo i test della nuova Formula 3 Brabham, da lunedì è a Vallelunga la BMW, con le vetture che parteciperanno ufficialmente al Campionato Europeo Turismo. E' la prima uscita di Jochen Neerpasch nella sua veste di d.s. della Casa di Monaco, e non è escluso che vengano provati anche i motori 2 litri destinati alle Sport ed alle Formula 2 su telai March. Ricordiamo che già un mese fa la BMW aveva annunciato la sua spedizione sulla pista romana, spedizione che poi non si effettuò dato che le vetture non erano ancora pronte.

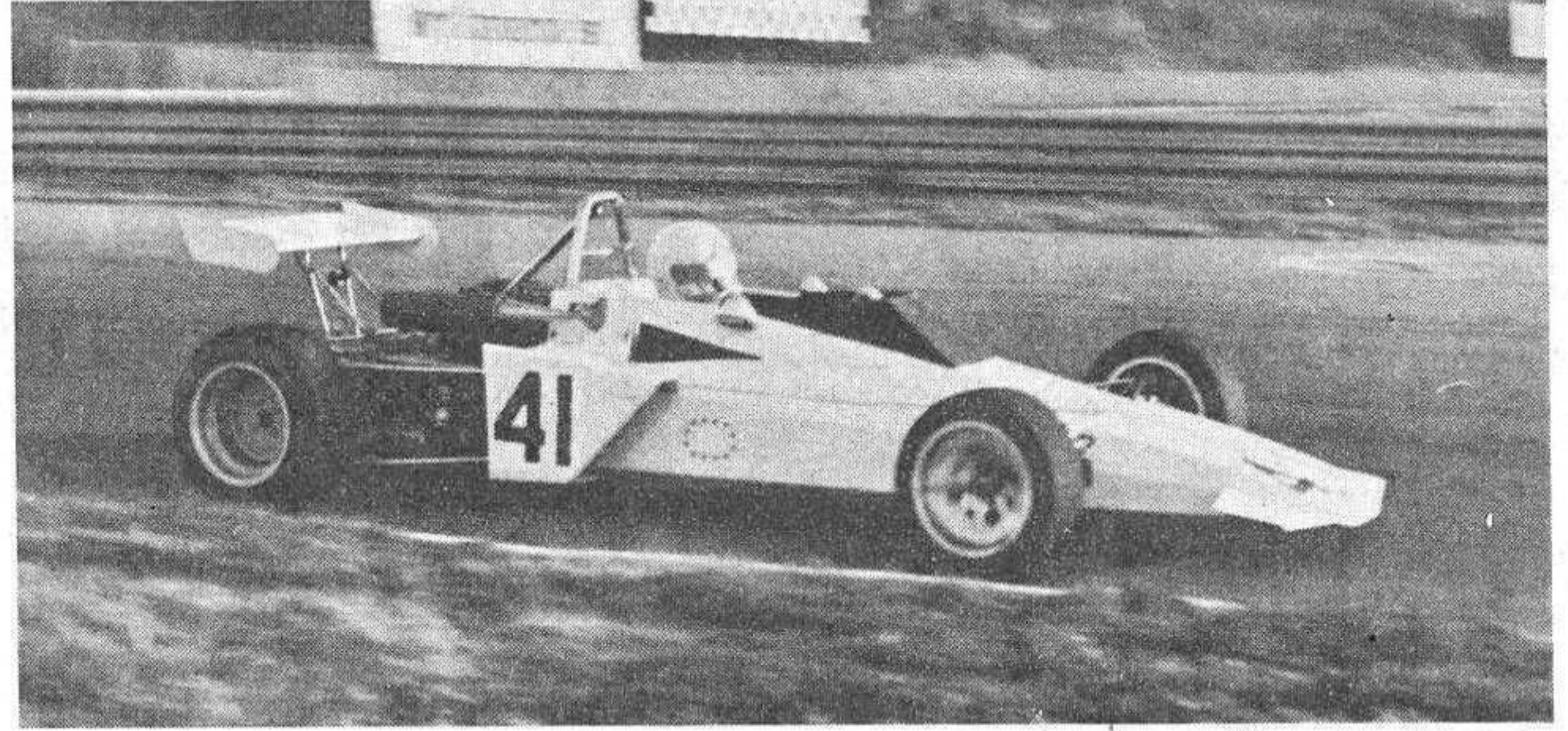


Anche Marazzi (foto a sinistra) era presente alle prove romane della Brabham. Eccolo con Trimmer. A destra, si sistema Lella



L'hanno guidata un po' tutti a VALLELUNGA dopo un record F.3 di Trimmer (con... scherzo finale a COLOMBO dell'antincendio congelato)

Prove a... vendere della BT41



Ecco Lella Lombardi alla curva del semaforo in azione con la nuovissima Brabham F.3 BT 41. La vettura era dotata di un Novamotor con strozzatura da 21,5 mm, e si è dimostrata stabile e veloce

SPECIALE PER AUTOSPRINT

VALLELUNGA - Dopo la scialba esibizione di Johnny Gerber, domenica scorsa al Ford Day, con la nuovissima Brabham BT 41, erano in molti a nutrire un certo scetticismo sulle qualità della più recente formula 3 della Motor Racing Division. Gerber, inesperto dei comandi per lui nuovi, aveva addirittura ammutolito la vettura disinserendo l'accensione, e c'era voluto del tempo per scoprire la faccenda e rimettere la macchina in grado di funzionare.

Ma la macchina non era scesa a Vallelunga per Gerber. Chuck McCarty e John Patterson (i due soci concessionari in Inghilterra della Novamotor, e venditori in Italia di tutto quanto concerne la Formula 3) avevano portato il prototipo della nuova F. 3 della casa al sole di Roma per Tony Trimmer, che — pur essendo sotto contratto John Player fino al 31 dicembre — non aveva declinato l'invito. Trimmer è molto stimato come collaudatore, ed infatti il lunedì suc-

cessivo ha iniziato ad inanellare giri su giri del tracciato lungo dell'autodromo romano, un circuito da lui stesso giudicato molto probante per la messa a punto di una monoposto. Dopo molti tentativi e variazioni, con i soliti esperimenti di molle, barre di torsione ed angoli caratteristici, si è scoperto che la regolazione migliore era quella iniziale, di progetto, ed è con quella che Trimmer ha abbassato il record del tracciato in 1'18"7. Il record ufficiale per la Formula 3 è 1'18"9 di Bruno Pescia, con la Lotus al Trofeo Musso nel settembre di quest'anno. E' importante però rilevare che il tempo di Pescia è stato ottenuto con la strozzatura da 23 mm, mentre il Novamotor di Trimmer aveva il 21,5.

Dopo questo risultato, la vettura poteva anche essere provata dai clienti italiani. Venerdì l'aveva assaggiata Francischi, che era arrivato a 1'19"6 con molta benzina nei serbatoi. Sabato, dopo il record di Trimmer, sono saliti la Lombardi, che in 14 giri è scesa a 1'20"5, e Colombo, che era arrivato anche lui al tempo della Lel-

la quando era vittima di un curioso incidente. A metà della curva Roma un tubicino dell'impianto estinguente si rompeva, proprio in prossimità dell'abitacolo, ed il liquido estinguente inondava il povero Colombo, che subiva «ustioni» alle mani ed alle gambe dovute al freddissimo liquido.

La Lombardi e Colombo si sono dichiarati entusiasti della BT 41. Soprattutto Colombo, che ha un'esperienza specifica dopo una stagione con la BT 38, ha trovato la nuova molto facile e molto «sincera» nella guida. La Lombardi, addirittura, ha pregato che gliene mandassero una «esattamente con quelle regolazioni».

Dopo l'intensa settimana di prove, McCarty, Patterson e Trimmer sono ritornati in Inghilterra, con l'intenzione di tornare a Vallelunga non appena sarà pronta per i collaudi la nuova Formula 2, la BT 40. McCarty ha anche detto che, se troverà uno sponsor, vuole far correre una BT 41 nel campionato italiano con un pilota di sua scelta.

Fra i presenti anche il preparatore Genovese, secondo il quale le eccel-

lenti prestazioni della Brabham BT 41 derivavano soprattutto dal suo peso secondo lui largamente inferiore a quello regolamentare. C'è da dire che, proprio per non dover mettere troppa zavorra, la scocca della nuova vettura non è in lega leggera, come quella della BT 40 di Formula 2, ma in acciaio, e che se l'esemplare provato era sottopeso lo era di pochi chilogrammi. Forse le critiche di Salvatore Genovese derivano dal fatto che egli correrà la Brabham BT 35 con cui Claudio Francischi correrà in Formula 3 nel '73.

Per quanto riguarda infine i programmi Brabham in Formula 2, Herbie Blash che era presente a Vallelunga e che sarà il team-manager della squadra ufficiale Brabham nel campionato europeo, ha detto che senz'altro la squadra avrà due BT 40 ufficiali per Reutemann e Watson, e forse una terza vettura per Wilson Fittipaldi a condizione che il fratello del campione del mondo trovi uno sponsor adeguato.

Velocissimo MOHR a Misano con l'AMS 2000

MISANO - All'autodromo di Santa Monica si succedono le sedute di allenamento prima che l'inverno renda impraticabile — ma non è detto che accada — l'impianto romagnolo. Sul finire della settimana sono continuate le sedute di messa a punto della 2000 AMS, la sport su cui la casa bolognese conta molto per il '73. Al volante della vettura questa volta era il pilota tedesco Manfred Mohr, che in una ventina di giri è sceso fino al tempo, tutt'altro che disprezzabile viste le condizioni atmosferiche, con pista a tratti resa umida dalla nebbia, di 1'19"8. Il record di categoria, a Misano, è il 1'18"5 di Merzario, che è anche il record assoluto ufficiale dell'impianto, senza contare cioè le prove di tremila Sport ed F. 1.

I. b. I.

GALLI (e MERZARIO) esclusi dalla «VELOCITA'» Spunta anche il nepotismo nelle sottocommissioni CSAI

MILANO - Giovedì 21 dicembre, presso la CSAI a Milano, si riunirà la sottocommissione circuiti e sicurezza appena insediata per esaminare vari argomenti, il più importante dei quali riguarda il progetto «sponsorizzato» dall'ing. Ferrari, di un autodromo di Modena con anello di alta velocità tipo Indianapolis.

La sottocommissione circuiti e sicurezza è stata la prima, fra le nuove sottocommissioni CSAI, a darsi una veste definitiva, con l'elezione dei suoi componenti, fra i quali molti nomi nuovi. Questa la composizione: presidente, ing. Raffaele Zamboni; componenti: G. Agnoletto (tecnico), G. Bacciagaluppi (ANCAI), R. Bussinello, U. Cavazzuti (progettista), P. Ciatti (tecnico), A. de Adamich (pilota), L. De Luca (direttore autodromo), P. Moruzzi (di-

rettore di corsa), G. Restelli (direttore di corsa), C. Righi (ANFIA), E. Rovelli (servizi medici). Segretario il già designato Roberto Nosetto.

Successivamente, il segretario milanese della CSAI dottor Stabile si è recato a Torino, dal neo-presidente della sottocommissione velocità, il conte Zanon di Valgiurata, che gli ha comunicato i nomi dei componenti di questa sottocommissione; essi sono:

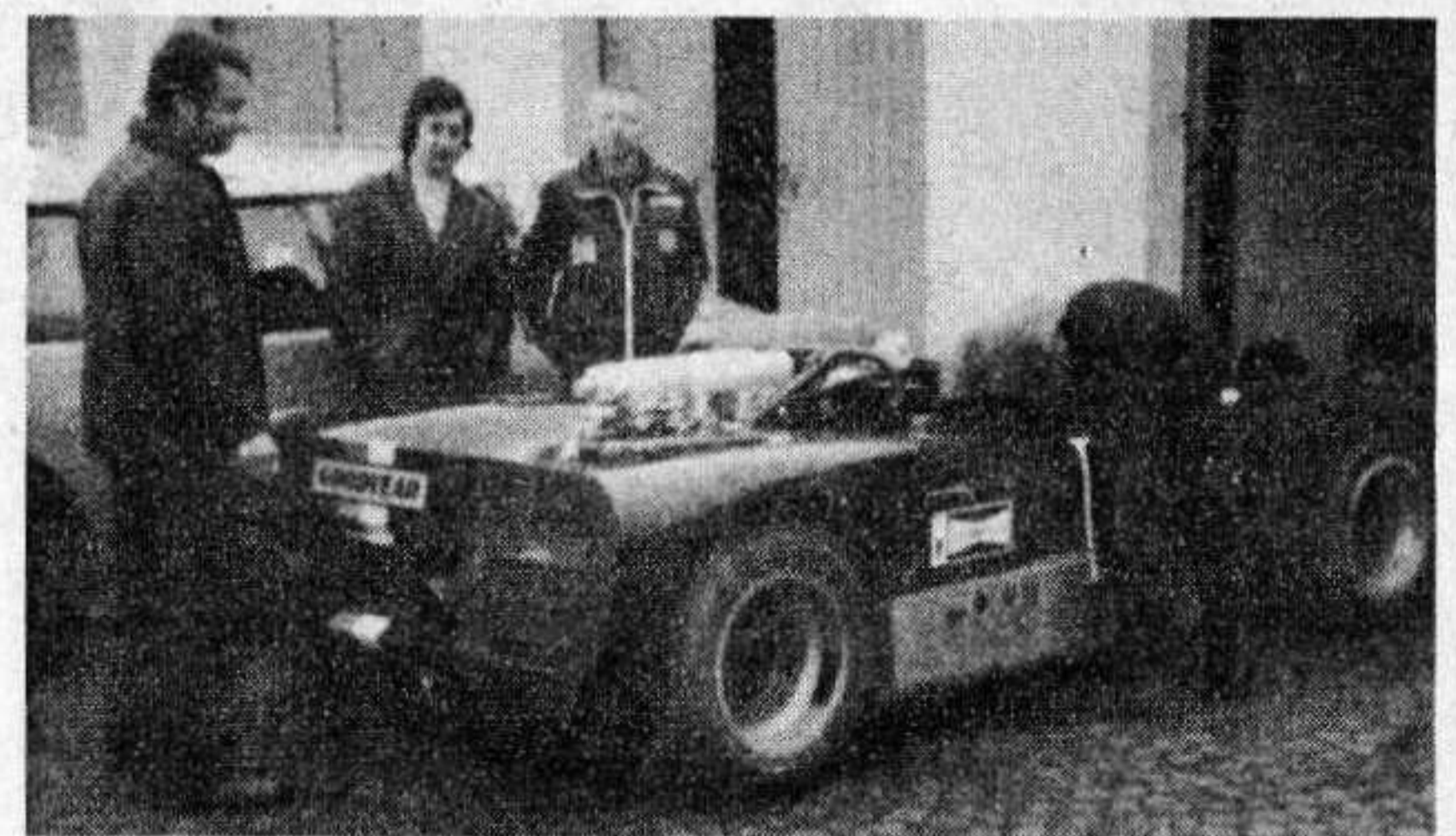
Ottorino Maffezzoli, dirigente dell'ufficio sportivo dell'AC di Milano e direttore di corsa — il rag. Lazzaretti, commissario sportivo — Roberto Angiolini, in rappresentanza dell'ANCAI, il dott. Ugo Beccarini Crescenzi, in rappresentanza della FISA, il sig. Paolo Moruzzi, presidente della C.S. dell'AC di Bologna, ed i piloti Massimo Natili, Giorgio Pianta e «Archi-

mede» Zanon, nipote del presidente.

Notata la non designazione di piloti come Galli, che pure era un componente della sottocommissione precedente, e Merzario, che pure avrebbero avuto un loro peso per le decisioni più importanti e delicate.

La Formula ITALIA il 2 luglio al CASTELLET

La CSAI ha preso anche in esame la possibilità di uno scambio internazionale delle varie formule addestrative di marca. Infatti, su proposta dell'AC di Milano, sono in via di definizione degli accordi per l'effettuazione di una gara di Formula Italia sul circuito francese Paul Ricard, fra le gare in anteprima del Gran Premio di Francia del 2 luglio 1973. E' allo studio anche un particolare Challenge di Formula 3, da assegnarsi attraverso i risultati di gare svolte prime dei Gran Premi.



MULLER con la Porsche GT

LUGANO - Minacciata molto da vicino nell'euro GT dalla Pantera De Tomaso, soprattutto quando questa vettura era guidata dal conduttore Herbert Muller, la Porsche è corsa ai ripari in un modo molto semplice: ingaggiando cioè il forte pilota svizzero al quale ha proposto un contratto molto allettante. E' stata una «corte» durata parecchi anni che si è felicemente conclusa in un matrimonio (senza fidanzamento preventivo), dapprima osteggiato per la presenza nella casa di Stoccarda di un dirigente che non andava molto d'accordo con lo svizzero.

Herbert Muller, quindi, perfettamente ripresi dall'incidente occorsogli al Nurburgring durante una gara Interserie, farà tutte le gare GT, quelle del campionato europeo e quelle di durata, a bordo della Porsche. Inoltre parteciperà alle gare Interserie, «sponsor» la Marlboro, come annunciato, con una McLaren turbocompressa, il cui motore sviluppa 950 Hp. Con la stessa vettura (nella foto durante una prima prova) è probabile che lo svizzero partecipi anche a qualche gara Can-Am.



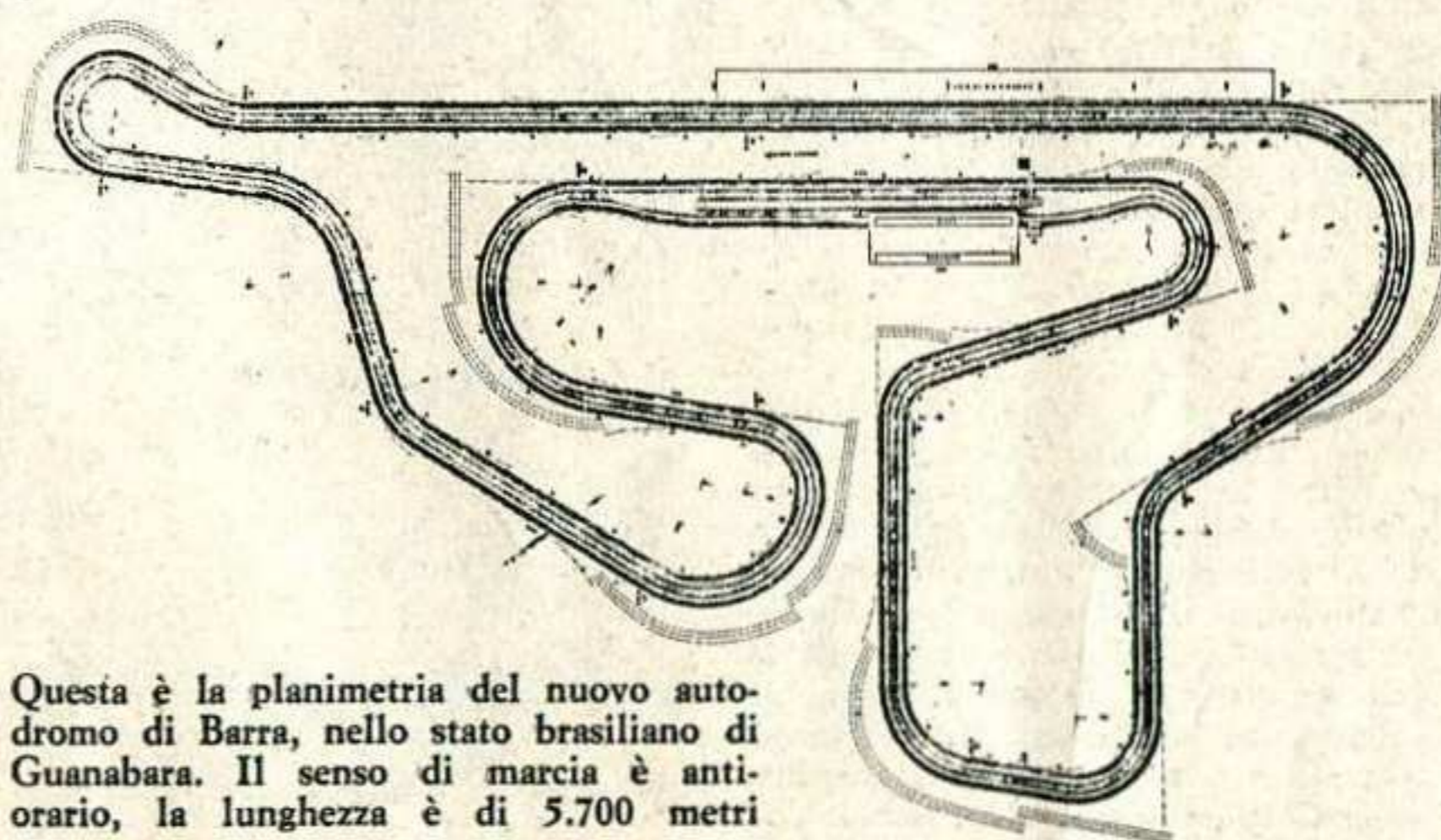
Il governatore di Guanabara ascolta il parere di Fittipaldi e Pereira Bueno sull'autodromo di Barra

Un'altra pista (da 2 miliardi) in BRASILE

RIO DE JANEIRO - Dopo quello di Interlagos nello stato di San Paolo, anche lo stato brasiliano di Guanabara si accinge ad avere un autodromo modernissimo, l'autodromo di Barra, che con una lunghezza di 5.700 metri sarà anche uno dei più moderni impianti del mondo. Recentemente, Chagas Freitas, governatore dello stato di Guanabara, ha ricevuto a colloquio Emerson Fittipaldi e Luiz Pereira Bueno, campione brasiliano, che hanno suggerito — dopo aver visionato il progetto dell'impianto — alcune modifiche e l'installazione di reti e protezioni. In particolare, Fittipaldi ha suggerito la creazione anche di un tracciato più corto per gare per vetture di Formula Ford. L'autodromo di Barra, la cui costruzione è già stata iniziata, verrà a costare circa due miliardi di lire.

BUDAPEST «gemello» con IMOLA

Anche all'Est qualcosa di nuovo: veramente entusiasti al termine di un loro viaggio di studio i componenti della delegazione magiara che hanno visitato con cura gli autodromi della nostra regione. La delegazione era guidata dal signor **VILMOS WESSELY**, presidente dell'AC ungherese e comprendeva anche il signor **ISTVAN NIVASI**, direttore generale dell'agenzia strade magiare e dal sig. **ISTVAN NADOR**, segretario del gruppo motoristico dell'AC magiara. L'ha mandata in Italia espressamente il Ministro dei trasporti ungherese, molto vicino all'automobilismo sportivo per avere un figlio che pratica assiduamente i rallies, unica attività svolta finora con un certo impegno nella nazione ungherese (c'è una squadra piloti con Renault-Gordini). La delegazione, accompagnata nei diversi autodromi emiliani da Paolo Moruzzi, presidente della C.S. dell'A.C. BO, è stata — alla fine dei tre giorni emiliani — invitata a una colazione dal dott. Liguori, presidente dell'AC Bologna che ha fatto omaggio di medaglie ricordo (anche una medaglia d'argento AUTOSPRINT è stato consegnata). Gli ospiti hanno visitato i tre autodromi emiliani: MISANO, IMOLA e la pista laboratorio Ferrari a Fiorano. Sono stati accolti a Maranello personalmente dall'ing. Enzo Ferrari che ha fatto loro visitare la fabbrica oltre a far poi vedere l'autodromo in piena attività anche con le telecamere mentre stava svolgendo una seduta di



Questa è la planimetria del nuovo autodromo di Barra, nello stato brasiliano di Guanabara. Il senso di marcia è antiorario, la lunghezza è di 5.700 metri



ECCLESTONE ha accettato per REUTEMANN la sfida di GURNEY

LONDRA - L'eco della «supersfida» rimbalzata oltre l'Atlantico ed accettata formalmente da Jacky Ickx, è tutt'altro che spento. Infatti, in attesa delle reazioni di Gurney, si è fatto avanti colui che dovrebbe risolvere la parte finanziaria della faccenda, cioè mettere in palio i 100.000 dollari della posta. Si tratta di Bernie Ecclestone, patron della Brabham, che è disposto a scommettere la cifra sul suo pilota Carlos Reutemann, che avrebbe a disposizione naturalmente una Brabham BT 37. Ecclestone ha anche proposto un abbozzo di regolamento. Secondo lui, la sfida non dovrebbe essere diretta, ma relativa al miglior giro assoluto in una sessione di tentativi non più lunga di tre ore. Secondo Ecclestone, nessuna Formula USAC, pur con tutti i suoi HP, riuscirebbe ad eguagliare una Formula 1, soprattutto al Nurburgring.

prove Arturo Merzario al volante della 312P. Gli ospiti ungheresi sono apparsi molto interessati alle strutture. La loro visita infatti è collegata al piano di costruzione entro il 1974, di un grosso impianto motoristico vicino al lago Balaton. A una quindicina di chilometri da Budapest gli ungheresi vogliono realizzare

un autodromo di 5 chilometri ad andamento vario anche di dislivelli, un kartodromo, tribune, servizi, campi da tennis e altre attrezzature sportive. Con l'AC Bologna prende corpo un preciso programma di collaborazione e i dirigenti dell'Ente bolognese sono stati invitati a Budapest per rendere la visita.

Mentre sono in corso nuovi lavori si tirano le somme al NURBURGRING

700 mila spettatori e 4 miliardi d'incasso!

ADENAU - Con l'inizio dei lavori di miglioramento previsti, è cessata in data 25 settembre l'attività 1972 del Nurburgring. Nei mesi da marzo a settembre si sono svolte su quella pista ben nove riunioni di corse automobilistiche e motociclistiche, dalle piccole due ruote azionate da motori di 50 cc., alle monoposto di F. 1 ed ai grossi mostri dell'Interserie. Oltre 700.000 spettatori hanno assistito alle competizioni nelle quali sono stati impegnati circa 3.000 piloti e si calcola che per i 500.000 km percorsi sul circuito lungo, siano stati consumati oltre 125.000 litri di carburante. Se poi si aggiungono i percorsi dei rallies e

quelli delle prove industriali effettuate, i chilometri coperti sulla pista possono venire calcolati in circa 1.800.000.

Nei giorni non riservati alle corse, si è svolto sul Nurburgring un intenso traffico di visitatori che hanno voluto provare l'emozione di girare sullo Nordschleife: oltre 66.000 vetture, 10.000 motociclette e 850 autobus per un totale di oltre 170.000 persone.

L'incasso relativo alle sole competizioni automobilistiche è stato calcolato in circa 21 milioni di marchi (media 30 a persona) pari alla bella somma di quasi 4 miliardi di lire!

L'A.C. TORINO continua a giocare con i rinvii per l'autodromo

Pronti i «bulldozers» per LOMBARDORE

TORINO - In uno studio-analisi della situazione dello sport in Piemonte, gli Automobile Clubs della regione hanno rilevato la sperequazione esistente fra il grande numero di praticanti lo sport che esistono a Torino ed in Piemonte e la cronica mancanza di impianti, cui solo ora si comincia ad ovviare con l'iniziativa (privata) della pista di Casale.

Il progressivo rarefarsi delle corse di velocità in salita rende improcrastinabile la costruzione di un autodromo a Torino, conclude lo studio, e fin qui diremo che sono tutti d'accordo. Dove iniziano i problemi (ed anche questa non è una novità), è sul «dove» costruire l'autodromo. Gli esperti dell'AC di Torino hanno recentemente promosso un'inchiesta in merito, per trovare un terreno idoneo nei dintorni della città.

I luoghi considerati sono *Cumiana, None, Pianezza, San Francesco al Campo, Volvera e Lombardore*. A proposito di Lombardore, il geometra Cosentino non perde occasione per riproporre la candidatura del suo progetto, ed in un comunicato stampa della scorsa settimana afferma di avere già acquistato, e per un ottimo prezzo (164 lire al metro quadro) già oltre 400.000 metri quadri dei 600.000 comprendenti l'intero progetto redatto per conto della società, che con atto notarile in data 10 novembre ha cambiato la sua denominazione sociale in «Autodromo Torino-Lombardore», quasi a ribadire che questa è l'unica vera realtà in campo autodromi della regione piemontese.

Il prossimo passo, dunque, spetta all'AC di Torino, che in una riunione di lunedì scorso ha discusso in assemblea proprio i problemi relativi alla costruzione di un impianto permanente nell'area di Torino. Speriamo solo che l'ente torinese trovi finalmente una via d'uscita ai suoi tentennamenti, per non essere poi costretto a forzare i tempi in maniera innaturale al momento

dell'attuazione del progetto. Nel frattempo, Cosentino va avanti ed è deciso, per marzo, a «far correre» i bulldozers sulla pista di Lombardore.

g. r.

• Il CIRCUITO FRANCESE DEL VAR, lungo km. 2,334, dovrebbe svegliarsi nel 1973 e c'è il progetto di sottoporlo al più presto alla commissione per l'omologazione. L'ASA Le Luc (località ove si trova il circuito) ha inoltre nominato presidente l'attore Jean-Louis Trintignant, assiduo del circuito sul quale gira spesso, fra un film e l'altro.

• Lo SCCA ha annunciato un campionato di F. 5000 più ricco, per il 1973. Consisterà di nove prove, anziché delle otto degli anni passati, e il montepremi è aumentato. La Liggett & Myers continua, fino dal 1970, a patrocinare questo campionato, la cui prima gara 1973 si correrà alla fine di aprile.

• L'anno prossimo JOHNNY RUTHE-FORD sostituirà Johncock nel team McLaren USAC. Il posto è rimasto libero quando Johncock ha firmato per la Philips Petroleum, che gli patrocinerà una vettura — probabilmente una Eagle — di cui si occuperà Bignotti.

• Il pilota jugoslavo, JOVICA PALIKOVITCH, è stato nominato per la terza volta consecutiva il conduttore dell'anno di tutte le categorie, dopo un sondaggio svolto dall'agenzia Tanjug.



Rallycross congelati i seniores

Dopo il successo di consensi che sta ottenendo con il «Challenge Kleber Escort Mexico», la Ford italiana ha comunicato in questi giorni anche il regolamento del TROFEO FORD-KLEBER di Rallycross, che nel 1973 si articolerà su dieci gare.

La novità più importante riguarda l'istituzione di una categoria «seniores», della quale fanno parte un certo numero di piloti (il cui elenco vi diamo a parte) giudicati esperti dalla Ford, e dei quali solo tre entreranno nelle finali nelle varie gare. Gli altri tre finalisti saranno per regolamento scelti fra i non classificati in questa particolare categoria. Questo, ovviamente, per creare un certo «ricambio» al vertice del Rallycross senza inibire completamente la partecipazione ai «bravi» o a coloro che hanno già vinto il Trofeo.

I piloti «senior» per il Rallycross sono:

Sauro Alvisi - Pino Ceccato - «Charlie Brown» - Giorgio Ciriotti - Giorgio Comerio - Federico D'Amore - Mario Del Carlo - Davide Fargion - Aldo Foschi - Flavio Furlan - Osvaldo Galatini - Marcello Gallo - Giovanni Giacalone - Pietro Giandomenico - Luigi Goi - Giovanni Grimaldi - Attilio Mercadante - «Mici» - Francesco Misasi - Massimo Natili - Luciano Pavesi - Roberto Percivale - Luca Piccielli - Luigi Pedretti - Leo Pedrini - Pierre Popoff - Giancarlo Pregliasco - Piero Pittini - Ramuccio Presenzini - Raffaele Restivo - Sandro Riccitelli - Renato Righi - Mauro Sacchini - Pietro Scarani - Carlo Secchi - Andrea Silvani - Giorgio Talamini - Maurizio Zanetti - Fabio Zanetti.

A proposito del CHALLENGE MEXICO, si è saputo che il premio finale consisterà in 1.550.000 lire, pari cioè al prezzo di listino di una Escort Mexico, il secondo premio sarà di 500.000 lire ed il terzo di 250.000 lire. Altri premi finali, che saranno comunicati in seguito, saranno messi a disposizione dalla Kleber Colombes.

Questi i premi di arrivo di ogni gara, dal primo al sesto classificato: 90.000, 60.000, 40.000, 30.000, 20.000, 10.000. I punti saranno i soliti 9, 6, 4, 2, 1. Per la classifica finale, verranno presi in considerazione i punteggi ottenuti in un numero di gare pari alla metà più uno delle gare effettivamente disputate.

Vogliono estintori più leggeri

LONDRA - Tornando sull'Associazione dei piloti di rallies, annunciata poco prima della partenza del Rally del RAC, il cui scopo, come si è detto, è di avere un rappresentante che informi gli enti che controllano lo sport motoristico su argomenti sui quali si ritiene che, se non altro, alcuni dei legislatori siano a digiuno, una delle proposte che l'associazione pensa di potere fare, in modo realistico e costruttiva, riguarda l'esistente obbligo che ogni vettura disponga di un estintore di kg 10 (un noto pilota ci ha detto che probabilmente nessuno, fra i componenti gli enti internazionali che dettano i regolamenti, ha mai provato a maneggiare un ingombrante affare del peso di kg 10, in una macchina danneggiata, in situazione d'emergenza, dando come esempio una vettura che finì inutilmente bruciata, al Manz Rally, perché l'equipaggio non riuscì a estrarre l'estintore del peso di kg 10, per potere poi usarlo). L'associazione vorrebbe quindi anche tentare di garantirsi che non si organizzino più settori difficili a cronometro, su strade pubbliche che non siano interamente chiuse al traffico.

● La Scuderia San Michele Gedol ha premiato a Parma i suoi campioni, primo fra i quali Pierre Bartolomeo Calò che ha vinto con una Tecno 850 il Trofeo Nazionale della Montagna per le vetture monoposto e di Formula.

● Vi avevamo anticipato e ora possiamo confermarlo: Andrew Ferguson, segretario dell'Associazione di F. 1 fino al mese di novembre scorso, sostituisce Nick Syrett, quale segretario della GPDA, però con incarico che non prevede il tempo pieno. Come si era già ventilato, la sede della GPDA verrà trasferita a Londra.

PREMIAZIONE LANCIA giovedì

TORINO - La Lancia avverte i suoi tradizionali ospiti alla cena in onore dei suoi piloti della stagione '72, che non avessero ricevuto l'invito a causa degli ingorghi postali di questo periodo, che l'appuntamento è fissato per giovedì 21 dicembre, alle ore 20,30, presso Villa Montfort's di Castiglione Torinese.

BENVENUTI da... rally in PANTERA?

MODENA - Marino Basso, campione del mondo di ciclismo, e Benvenuti, ex mondiale di pugilato, si sono intrattenuti a lungo alla «De Tomaso» coi responsabili e con Guerino Bertocchi. Hanno voluto conoscere, ritardando le loro «Pantera», i segreti del mestiere. Benvenuti sta pilotando, anche attualmente, macchine veloci, ma con la «Pantera» è... un'altra cosa. Insomma, vorrebbe tentare. E lo stesso intenderebbe fare Basso.

«Quella dell'auto sportiva o da corsa — ha detto Benvenuti — è una attrattiva a volte esasperante. Ecco perché tutti ci sentiamo portati allo sport dell'auto del quale io sono un ammiratore. In prova, anche all'autodromo di Modena, ho avuto modo di pilotare macchine da competizione, ma soltanto per alcuni giri. Ora mi piacerebbe tanto entrare... nella mischia, magari iniziando coi rally... chissà. Con questa «Pantera» si può marciare sulle strade o autostrade e anche fare qualche gara... mi piacerebbe.»

Marino Basso non ha nascosto di sentirsi un... mezzo corridore anche in auto. Ora deve difendere il suo titolo di campione del mondo su due ruote... a trazione-gambe, ma nei ritagli di tempo gli piacerebbe moltissimo puntare a qualche gara non impegnativa.

Come sempre Guerino Bertocchi, con la sua eccezionale esperienza, non è che abbia incitato a correre i due, ma semmai li ha invitati a ponderare bene e a non avventurarsi anche in piccole gare senza una adeguata preparazione e la conoscenza del mestiere. E tanto per non perdere tempo, il grande Guerino ha fatto delle semplificazioni e ha dato dei suggerimenti preziosi.

m. m.

Proibiti i «chiodi» e niente più foreste nei 1800 Km. in SVEZIA

Dal 15 al 18 febbraio prossimi si correrà la ventiquattresima edizione del Rally di Svezia, seconda prova del campionato mondiale marche. Il rally svedese è l'unico rimasto, tra quelli di importanza internazionale, ad aver avuto solo vincitori nazionali.

Quest'anno ci saranno strade e regolamenti nuovi. Saranno vietati (come avvenuto in Inghilterra per il recente R.A.C.) i pneumatici chiodati ed i percorsi di gara saranno più tortuosi e dal fondo più duro. Le famose foreste a nord di Karlstad non verranno abbandonate, ma ci saranno anche tratti speciali che mai nessun pilota da rally ha mai visto prima d'ora.

Il rally KAK (da Kungl Automobil Klubbens) sarà riservato a vetture dei gruppi 1, 2, 3, e 4, la sua lunghezza sarà di 1800 km., 800 dei quali di prove speciali tutte senza tempo imposto.

Passa alla FIAT il team «4R»

● La SCUDERIA 4R LLOYD ADRIATICO per il '73 ha abbandonato l'abbinamento semiufficiale che la legava alla Porsche (e che ha dato tanti frutti) per passare ad un programma tutto Fiat pieno di promesse (un modo per l'ex Presidente avv. Aleffi, neoconsigliere CSAI, di calmare certe riserve nei suoi confronti?) E' già sicuro allora che non saranno accettati soci che condurranno vetture di altre marche salvo le strettissime associate Abarth e Autobianchi.

● Contrariamente alla Lancia, la FIAT non sarà presente ufficialmente in Svezia, dove parteciperà il solo Lindberg, ma con una 125S della Fiat-Svenska.

● BJORN WALDEGAARD, il recentissimo acquisto sensazionale della Fiat, ha già preso contatti con la sua nuova vettura, lo spider 124 da 1800 cc. Attualmente sta provando il nuovo percorso del Rally di Montecarlo, assieme a Paganelli, dalle parti di Bourzet.

● Oramai definiti gli equipaggi Fiat per il gruppo 1 cui parteciperanno le 124 SPECIAL T. Saranno composti da Ormezzano-Falsetti e da Smania-«Rudy» l'ex navigatore di Braj che è stato consigliato a Smania dai romagnoli Bisulli e Zanuccoli.

● La SQUADRA PILOTI-SENESE ha iscritto tre equipaggi al prossimo rally di Montecarlo. Si tratta di un'Alpine 1600 S G. 3 condotta da «Nestore»-Ginotti, e di due Alfa 2000 GTV per Bigliuzzi-Sacchini e Franchi-Masoni. Tre furgoni e cinque vetture messe a disposizione dalla scuderia garantiranno l'assistenza per tutta la durata del rally.

● Si dice a Torino che SODANO non abbia seguito Barbasio alla Fiat, perché trattenuto alla Lancia a suon di «bigliettoni», tanti quanti lui non poteva nemmeno immaginare.

In dicembre il TOUR de CORSE

PARIGI - Nell'ambito delle riunioni parigine della CSI, si è discusso anche del calendario del mondiale rallies per il 1973. Tre erano i rallies ancora in discussione: il TOUR DE CORSE, la cui data era stata giudicata troppo vicina sia al Sanremo sia all'americano Press on Regardless; quello di POLONIA, di cui si lamentava la scarsa organizzazione; ed il RALLY DEI 1000 LAGHI, che a giudizio unanime favorisce troppo i piloti locali. Per quanto riguarda il Tour de Corse, la sua data è stata definitivamente fissata per i giorni 1 e 2 dicembre, mentre per quanto riguarda gli altri due pare che essi resteranno validi, dato che la CSI ha annunciato che saranno 13 le gare valide per il mondiale nella prossima stagione.



Il d.s. FIAT rally

● GUNNAR HAGGBOM, il notissimo navigatore di Kallstrom, sarà dal prossimo Rally di Montecarlo a servizio della Fiat quale consulente per la direzione sportiva della squadra. In un primo tempo sembrava che l'accordo fosse riservato esclusivamente alla prova monegasca, poi sembra sia stato deciso per una sua utilizzazione per tutto l'arco dell'anno.

● KALLSTROM, quindi, dopo tanti anni sostituirà il suo abituale navigatore con Billstam, un nordico molto bravo che da un paio di anni corregeva per lui le note dei tratti ghiacciati prima di Montecarlo. Questa coppia correrà sicuramente con la Fulvia sia il «Monte» che in Svezia, dopodiché, sempre che siano raggranellati diversi punti, si vedrà se resteranno anche per il Marocco o il TAP portoghese.

● Ma già che si parla di soldi, sembra che la cifra record per un copilota sia toccata, ovviamente, a MARIO MANNUCCI. Si parla di... milioni e una Beta.

● C'è chi giura persino di aver visto MACALUSO, tutto solo in un bar, seminascosto da una fila di bottiglie vuote di whisky, chiedersi con disperazione la ragione del suo abbandono da parte di Pinto.

● FULVIO RUBBIERI è sempre nel giro dei rallies anche se adesso le sue partecipazioni si fanno sempre più rare. Il 1. dicembre a Bibbiena ha condotto un incontro con i soci del Club AUTOSPRINT «Carlo Benelli» parlando dell'importanza e funzione dei rallies». La sua conferenza è stata tanto seguita che, forse per sperare di riaverlo altre volte, il presidente del Club, Fabrizio Conti, l'ha tesserato come socio onorario.

● Il 22 dicembre la Scuderia del Passatore premierà i suoi piloti che si sono distinti nella stagione 1972. La premiazione si svolgerà presso il «Cavallino», a Faenza.

Cittadina tabù per il «MONTE»

● S. SAUVEUR, tradizionale punto base delle assistenze negli ultimi anni del Montecarlo rischia quest'anno di saltare. La gendarmeria francese si è infatti opposta al tradizionale assalto dei meccanici e degli spettatori alla caratteristica cittadina perché non se la sentono più di riuscire a mantenere l'ordine pubblico. Gli organizzatori del rally stanno comunque battendosi perché questo non avvenga soprattutto perché in questo caso tutte quelle basi che ogni casa automobilistica organizza con un certo ordine nei vari cortili tra le casette di S. Sauveur verrebbero più disordinatamente trasferite lungo la statale N. 205 con rischi ben peggiori per tutti, ed in primis di quella circolazione che la gendarmeria vorrebbe salvaguardare.

Un'altra sensazionale offerta

dalla  **DELTA**
ESCORT MEXICO

equipaggiata con cerchi in lega 13x6 1/2 e sedile anatomico

a listino senza aumento di prezzo

Inoltre a tutti i Clienti che ci faranno elaborare il motore e curare l'assetto secondo il regolamento FORD '73, forniremo le ruote in lega 13x6 1/2 — esecuzione speciale per Mexico — con il 50% di sconto.

E alla Delta potrete trovare anche i pezzi originali per elaborazione secondo regolamento '73 Ford Rallye Sport Avo Broadspeed importati direttamente dall'Inghilterra e qualsiasi ricambio o accessorio originale inglese per qualsiasi tipo di Escort. Scriveteci o telefonateci per listini e preventivi.



OFFICINE MECCANICHE:

Via Stilicone 2 - Milano Via Volta 18 - Garbagnate
Tel. 335346 Tel. 9957247



L'intramontabile
appassionato di Forlì
coraggiosamente
sempre sulla breccia

Bandini 1300 e scuola piloti

FORLÌ - Evidentemente il costruttore Ilario Bandini da Forlì (non è parente con l'Eulalia Torricelli della vecchia canzone!) da buon romagnolo fa come un famoso vino rosso della sua terra: stagionato, migliora.

Ultimo artigiano nel vero senso della parola nonché autodidatta della vecchia guardia tutt'ora sulla breccia, pur non vantando spettacolari titoli e trionfi o staff di tecnici più o meno affiancati da sponsor illustri, al pari del celebre Drake di Maranello il nostro è tuttavia fatto di una stessa lega resistente come le macchine di sua produzione: vetturette sport di 1000 cc quasi in acciaio, temperato da altrettante battaglie agonistiche.

Da anni dedicato positivamente (non per niente le Bandini hanno conquistato tra l'altro due campionati statunitensi di categoria) e con abnegazione alla realizzazione di questi prototipi per piloti gentleman, mastro Ilario attualmente sta affilando le armi in vista della prossima stagione di corse.



Questo è l'aspetto della più recente realizzazione di Ilario Bandini, il coraggioso costruttore forlivese rimasto uno dei pochi a farsi ancora tutto (o quasi tutto) da sé. Il motore è un 1300 a 4 valvole per cilindro derivato dal Fiat 128 Rally, dotato di una testata speciale fatta fondere da Bandini

La SPORT che vedete, in miniatura rassomiglia addirittura alle Porsche della Can-Am nell'anteriore. Internamente è strutturata a telaio misto; motore portante posteriormente con un gruppo cambio Colotti a 5 rapporti ad imbocco frontale e traliccio in tubi d'acciaio dall'abitacolo all'avantreno. Il tutto nei limiti del 500 kg.

Sospensioni tradizionali indipendenti con molle e ammortizzatori regolabili esterni costruiti anch'essi da Bandini, barre di torsione e bracci oscillanti a triangolo con puntone di reazione posteriore.

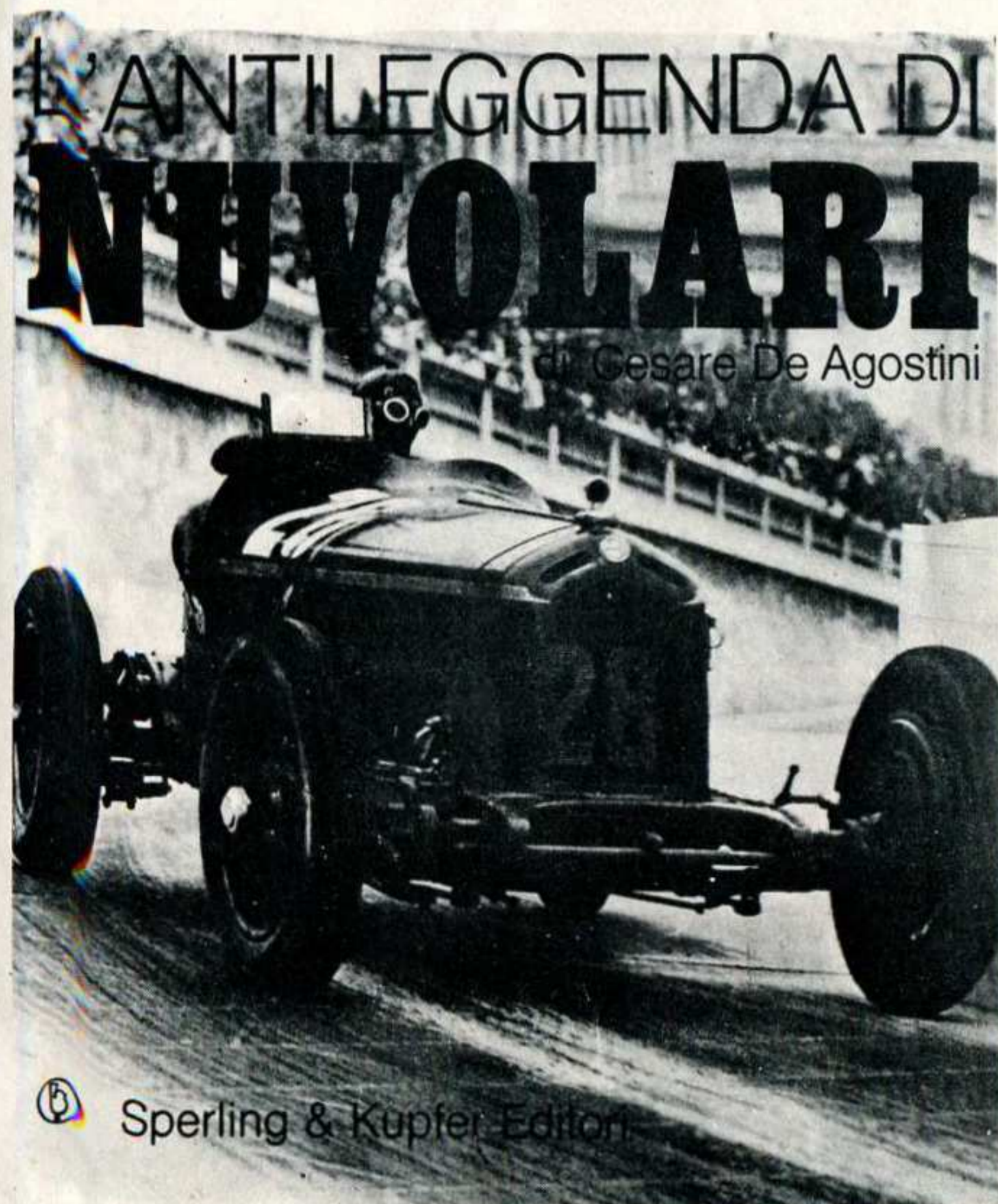
E' stata concepita per venir azionata definitivamente dall'inedito propulsore 1300,

86 x 55,5 bialbero a 16 valvole di progettazione dello stesso Bandini. Sul monoblocco Fiat 128 coupé-Rally è in via di realizzazione una serie di compatte, bellissime testate fuse in alluminio (per ragioni di affidabilità e di prezzo non si è fatto uso di ulteriori materiali meno sperimentati) con valvole diritte, e conseguente testa dei pistoni piatta. Assi a camme d'acciaio azionate da un ingegnoso quanto semplice sistema di «trasmissione sdoppiata» dipartentesi dall'unica puleggia originale inferiore, tutto il pezzo possiede la prerogativa della rapida intercambiabilità con la vecchia testata Fiat d'origine. Anche senza l'alimentazione del tipo a inie-

zione indiretta Lucas della quale se ne attende imminente l'arrivo onde applicarla al propulsore destinato alla Sport, da questo motore si sono ottenuti al banco risultati di potenza veramente entusiasmanti, con coppia alta e «piatta».

Parallelamente a queste realizzazioni il buon Bandini ha costituito un omonimo «Gruppo Piloti» che si prefigge lo scopo di preparare e valorizzare nuovi conduttori mediante l'effettuazione di prove di guida, nei circuiti di Modena e Misano, mensili. Dette prove vengono effettuate con vetture Sport 1000 a carburatori messe a disposizione dal gruppo sportivo stesso.

Eraldo Bistaffa



**La vita, i documenti,
le fotografie
segrete
del più grande
campione del volante**

L'ANTILEGGENDA DI NUVOLARI

di Cesare De Agostini

Prefazione
di Giuseppe Luraghi,
Presidente dell'Alfa Romeo
Volume di 180 pagine in grande
formato, 100 illustrazioni in seppia

Spedire questo
tagliando a:
AUTOSPRINT
Via dell'Industria 6
40068 S. Lazzaro
di Savena (BO)

VOGLIATE INVIARMI N. COPIE
di L'ANTILEGGENDA DI NUVOLARI a L. 8.000 cad.

NOME E COGNOME

INDIRIZZO

ALLEGO L'IMPORTO EFFETTUATE LA SPEDIZIONE CONTRO ASSEGNO
DI LIRE