

Per la «triplice alleanza»
che ha boicottato l'ALFA
un altro campionato
cambia faccia



Il caro - gettone dell'euroturismo

Sulle ali dell'ultima prepotente vittoria dell'Alfa Romeo nella classifica per marche, l'industria italiana esce dalla scena del «Campionato Europeo per vetture da Turismo». Con la mossa a sorpresa della nuova regolamentazione per la suddivisione in gruppi, il primo con limite a due litri, ed il secondo oltre i 2000 cc, il «pangermanesimo» dominante alla CSI non ha fatto fatica a portare a termine questa ultima operazione necessaria per mettere nelle mani dell'industria tedesca, la più interessata al settore per gli enormi risvolti pubblicitari, il «Campionato Turismo».

Non c'è nessun nazionalismo in questa constatazione, perché che la nostra CSAI sia fuori dalla triplice alleanza anglo-franco-tedesca, che fa il bello ed il cattivo tempo sui regolamenti, oramai lo sanno tutti. La nostra invece vuole essere una rilevanza, perché che la nostra CSAI sia fuori dalla triadivento e che diventerà appunto in futuro, grazie a queste novità, il «Campionato Turismo».

Nel 1972, a sei anni dalla sua istituzione, il panorama del «Campionato Europeo per vetture da Turismo» ha avuto in comune con la prima edizione solo gli autodromi dove si sono svolte le nove prove portate a termine delle dieci in calendario. Tutto il resto, vetture, piloti, è stato sacrifi-

cato sull'altare dell'esigenza di vittorie, collegata alla propaganda a tappeto, delle Case automobilistiche.

L'originale spirito dilettantesco di creare un Campionato per piloti privati europei con così pochi mezzi a disposizione da non potersi permettere di correre con niente altro che una «gruppo 2» ovvero una «vetture di serie elaborata per consentire un migliore adattamento alle competizioni», si è in questi sei anni perso per strada.

Oggi sui bolidi-con-il-vestito-di-serie messi a punto dai reparti competizione delle più grosse industrie automobilistiche europee con tecnologie d'avanguardia, che in qualche caso si allineano con quelle sfruttate per la «formula Uno», per la quale premesse, scopi e costi non sono certo in parentela con le «vetture di serie», salgono solo grossi specialisti.

Sono piloti professionisti con nomi altisonanti ritrovabili nelle classifiche delle più importanti corse automobilistiche del mondo. Come esempio classico potrebbe bastare a questo proposito il nome di Jackie Stewart. Tutti conoscono l'idiosincrasia congenita dello scozzese ad esibirsi al di fuori della «formula Uno». Ebbene, «Mister pubblicità», come cominciano a chiamarlo gli inglesi



Pooky

Venturi

Va

da quando Stewart ha cominciato lo sfruttamento intensivo del suo nome prestigioso, nel 1972, l'«anno ulcera» che lo ha visto disertare anche una prova del «Mondiale Conduttori», si è concesso addirittura alle «Turismo», roba che in teoria dovrebbe essere riservata ai principianti.

Su questo ritorno all'antico del grande Jackie (chi non ricorda agli inizi degli anni «60» gli accaniti duelli sulle Lotus Cortina tra Clark, Stewart, Ickx, e l'imbattibile Sir John Whitmore, famoso come «la barba più veloce delle turismo») che con la Ford Capri, ha preso parte alla «6 ore del Paul Ricard», non c'è alcun bisogno di essere maligni per asserire che la spinta è venuta dal monte premi di oltre quaranta milioni di lire, messe in palio dal generoso «Re degli aperitivi» francese per reclamizzare la sua gara ed il suo autodromo.

La comparsa di Stewart nell'empireo dell'«Europeo Turismo» è rimasta limitata alla gara di Le Castellet, per queste ovvie ragioni di «gola», e quindi anche se illuminante non fa certo testo sul professionismo dilagante nelle gare per auto di serie. Meglio, per dare l'idea di questo clima, è esaminare la composizione delle squadre ufficiali che hanno portato le loro vetture al via delle prove dell'Euroturismo in questa ultima stagione.



Nella pagina accanto, i caschi dei piloti a disposizione giacciono in attesa di essere «riempiti», in una foto emblematica della «caccia» al divo che le Case automobilistiche scateneranno anche per il '73.

Qui accanto, lo schieramento delle Capri in attesa del via al Jarama, e lo schieramento dei piloti Alfa, ora lasciati liberi per l'abbandono (forzato) della Casa milanese



ep

Hezemans

Larini

Colzani

Picchi

La Ford di Colonia, si è servita dei tedeschi Dieter Glemser, Jochen Mass, Hans Stuck, del francese Gerard Larrousse, dello spagnolo Soler-Roig, dell'inglese Gerry Birrell; la BMW presente con i due preparatori Alpina e Schnitzer, in attesa di competere ufficialmente, ha fatto correre Lauda, Hezemans, Kelleners, Pankl, Fitzpatrick, Stommelen, Heyer, Quester.

Nella prima divisione, l'Alfa è ricorsa stabilmente a Facetti, Picchi, Colzani, «Paco», Larini, affiancati a seconda del numero delle vetture in gara da Adamich, Hezemans, Van Lennep, Venturi, «Pooky», mentre Parkes per le sue «128» iscritte dalla Scuderia Filipinetti ha alternato Donà e Grano con Lafosse, Chasseuil e Chenevière.

Le cifre pagate per poter far salire su una «vettura di serie adattata alle competizioni» i «professionisti del rischio», come è regola in tutto il mondo quando si parla di soldi, non sono note al centesimo, tuttavia dalle indiscrezioni raccolte da più parti possiamo almeno tentare di stabilire una scala, che ha al vertice i contratti per tutta una stagione pagati a forfait, ed alla base i gettoni, comprendenti rimborso spese e premio, pagati corsa per corsa.

Per quanto riguarda i contratti annuali, c'è da

fare una distinzione fra i piloti che vengono pagati direttamente dalla Casa e quelli che invece portano al preparatore uno «sponsor» che assicura una determinata cifra da cui dedurre oltre ai costi anche gli ingaggi.

Nel primo caso per il 1972 la cifra media pagata ai piloti si è aggirata attorno ai dodici milioni annui, con punte anche più alte per piloti come Stommelen, o Glemser, Campione d'Europa del 1971. Nel secondo caso ogni «sponsor» ha contribuito con una media di circa dieci milioni a vettura, arrivando anche a quindici, come nel caso di Lauda, dove, oltre al mezzo, c'era da pagare salatamente anche il nome del pilota.

Le cifre, passando ai cosiddetti «gettoni», diventano ancora più nebulose. Ma è comprensibile perché è chiaro che uno Stewart o un Cévert ingaggiati dalla Ford per Le Castellet, o un «jolly» specializzato in turismo, come l'inglese Fitzpatrick «re del Gr. 2» o Hezemans e Van Lennep chiamati dall'Alfa a Madrid per dare man forte nella gara decisiva per l'assegnazione del titolo, non hanno certo la valutazione di un pilota alle prime armi, fatto correre più per farsi le ossa che per dare un senso economico alla sua prestazione.

Tuttavia, per avere una idea del costo dei perso-

naggi illustri, basta considerare il «cachet» medio pagato in tutta Europa per discreti specialisti non ancora all'apice della fama. Compreso il rimborso spese il «gettone» oscilla tra le trecento e le trecentocinquanta mila lire per gara. Per poter valutare questa cifra nella sua completezza diremo come termine di paragone che l'ingaggio per un buon pilota di «Formula 2» dotato di una vettura valida e recente in gare non titolate a stento supera le trecentomila lire.

A motivo di questi prezzi degni di un qualsiasi calciatore di serie A italiana, i «professionisti delle turismo» adducono la scarsa entità dei premi in palio nelle gare del «campionato Europeo» finanziato per poter sopravvivere dalla «Levi's» la nota fabbrica di blue-jeans. Questo in ogni caso non toglie nulla al già esposto paragone con la «F.2», anzi a parere nostro aggrava ulteriormente la situazione perché in considerazione del fatto che una buona vettura di «F.2» nuova costa non più di quindici milioni, non appare giustificato il tetto dei venti milioni necessari per acquistare una «Capri» o una «BMW» tre litri, sempre ammesso che la Casa decida di privarsi dei due o tre esemplari di vettura che in una stagione riesce a mettere a punto.

Ma se tutto il discorso fatto fin qui, può apparire allucinante, sempre ricordando che si tratta di un Campionato riservato alle vetture gruppo 2 derivate dalla serie, e create dalle «teste d'uovo» preposte ai regolamenti, come vetture economiche per favorire la diffusione dello sport automobilistico tra tutti gli appassionati, il vocabolario non suggerisce più aggettivi idonei quando si valuti lo schieramento con cui Ford e BMW, liberate dalla compiacenza dei regolamenti dalla pericolosa presenza dell'Alfa «GTA Junior 1300», si apprestano a giocarsi il titolo per le Marche dell'«Euro-turismo 1973».

Jochen Neerpasch muoverà dal reparto corse, creato ex novo dalla BMW, di Monaco, con Chris Amon, Toine Hezemans, Dieter Quester e Hans Stuck. Cifra media del contratto tra i quindici ed i venti milioni annui, netti da spese.

Michael Kranefuss dal canto suo farà salire sulle «Capri» versione 1973, messe a punto a Colonia, John Fitzpatrick, Gerard Larrousse, Dieter Glemser, Jochen Mass e, come pilota di punta, quando sarà libero da altri impegni, Ronnie Peterson. Anche a Colonia come a Monaco gli assegni con validità annuale oscillano tra i quindici ed i venti milioni al netto da ogni tassa o spesa.

Passando agli «sponsor» per la BMW «Alpina» ci saranno l'inglese Muir, con la «Wiggins Tape» e l'olandese Akersloot con la Sony, due patrocinatori il cui impegno è valutato sui venti milioni. Per Schnitzer invece, oltre alla Motul, le trattative sono ancora da definire ma il dubbio è più sui nomi dei piloti, che sull'importo del contributo portato dagli «sponsor».

Ovvio perciò che in questa corsa al rialzo, molto simile all'indice del costo della vita in Italia, anche il «salario della paura» pagato a gettone abbia avuto una rivalutazione, con punte al momento accentrate attorno alle quattro, cinquecentomila lire a corsa.

Il ragionamento dei piloti: «Sono loro che vengono a cercarmi perché ovviamente hanno bisogno di me e che quindi mi paghino!» in questi momenti può sembrare giusto, ma l'interrogativo è se alla lunga potrà reggere questa situazione che, scaduto l'interesse pubblicitario oggi reperibile dalle Case nel settore delle «Turismo», si presenta senza alcun ricambio, proprio per i vertici da paradosso a cui l'inflazione attuale ha portato?

Tito Zogli

Non cerchiamo
solo nei regolamenti i
PERCHÉ di una assurda
situazione tecnico-economica
che rende sempre più inac-
cessibili certe vetture
nate di serie

**AN-
NESSO**



olly



Qui sotto, una foto-simbolo del Campionato Turismo '72, scattata al Jarama: una Ford Capri insegue un'Alfa Romeo GTAJ. Le 1300 italiane, contrariamente alle 3 litri tedesche, hanno sempre vinto la loro divisione, aggiudicandosi alla fine il campionato per la seconda volta. A destra, le Fiat 128 coupé non sono mai riuscite a disturbare le Alfa



Dal 1966, la lettera « J » identifica quella parte importantissima del codice sportivo internazionale che dice cosa si può o non si può fare nella preparazione di una vettura. Naturalmente, la maggior parte degli articoli riguarda le vetture non specificamente « da corsa » come le Turismo e le Gran Turismo, ma non bisogna dimenticare che l'Allegato J abbraccia tutte le categorie di vetture, formule comprese, anche se per queste bastano poche regole ben precise.

Lungo l'arco della sua esistenza, questo Allegato (o Annesso) J ha conosciuto un certo numero di rifacimenti, ed anche nell'attuale stesura esso è tutt'altro che « stabile ». Evidentemente, a mano a mano che lo sport automobilistico si perfezionava, sotto ogni senso, anche le sue regole hanno cercato di tenere dietro a questo progresso. In verità, le regole avrebbero dovuto anticipare l'evoluzione, ma non è quasi mai stato così.

« L'era moderna » dell'annesso J si può far iniziare dal maggio del 1965, quando fu accantonata tutta quella montagna di carta che fino a quella data aveva raccolto le prescrizioni tecniche, e fu data vita ad un nuovo regolamento organico sulla preparazione e sulle prime timide regole di sicurezza delle vetture. Il nuovo Allegato J sarebbe entrato in vigore a partire dall'1 gennaio 1966, a dimostrazione che neppure allora la CSI funzionava bene, dato che non fu rispettata la norma che vuole almeno 12 mesi di preavviso per ogni nuovo regolamento. Un'abitudine che la CSI non ha perso.

Dal 1966, quindi, non si ebbe più la semplice divisione delle vetture in quattro classi (Turismo, Gran Turismo, Sport e Corsa), ma le categorie furono portate addirittura a nove, più o meno quelle nove che esistono tutt'ora anche se con alcune differenze sostanziali. In particolare, il regolamento '66 prevedeva una sola categoria Gran Turismo (allora gruppo 3) e ben tre categorie Turismo (gruppo 1 normale, gruppo 2 preparato, gruppo 5 speciale). Quest'ultimo, cioè il Turismo Speciale, fu l'embrione di quella razza di vetture per le quali ci si compiace ancor oggi della parola « mostri », solo recentemente passata più propriamente alle vetture Can-Am ed Interserie. La « mostruosità » soprattutto allora, consisteva nell'ampissima libertà di preparazione concessa dal regolamento. Su di esso si gettarono avidamente le case costruttrici, e furono le gruppo 5 che fino al 1969 si disputarono il Challenge Turismo, contribuendo a renderlo famoso ed importante.

Ad un certo punto, cioè nel 1969, sulle ali di quella che avrebbe dovuto essere una tendenza « moralizzatrice », la CSI intraprese la messa a punto di una successiva stesura dell'Annesso J. E' la nascita delle « famose » Sport 5 litri in 25 esemplari, il più colossale dispendio di soldi della recente storia dell'automobilismo, che lungi dallo spingere all'utilizzazione di vetture relativamente economiche, magari con motori americani come la Ford GT 40, « costrinse » praticamente Ferrari e Porsche a costruire una cinquantina di costosissimi prototipi che, in un paio di stagioni, sarebbero stati da buttare via.

Naturalmente, il « risanamento » riguardò anche le Turismo e le Gran Turismo. Queste ultime, che per svariate ragioni sono sempre state un po' succubi delle più diffuse e spettacolari Turismo, furono sdoppiate in due categorie, un GT di serie con le stesse regole del Turismo di serie ed un GT Speciale con le stesse regole del neonato Turismo Speciale che « fondeva » le ex Turismo Preparato e Turismo Speciale in un nuovo gruppo 2. E' il regolamento che abbiamo avuto in questi ultimi anni, e che risulta essere una sorta di media aritmetica fra i due gruppi precedenti. Infatti, l'attuale gruppo 2 è molto più simile al vecchio gruppo 5 che al gruppo 2 precedente, con la totale libertà riguardante l'alimentazione, i rapporti, i cerchi, la distribuzione ed altre ancora. L'unico vero passo avanti nella lotta ai costi fu l'abolizione di certe parti alleggerite omologabili da parte delle Case.

Si mordono la coda

Le vetture partecipanti ufficialmente al Campionato Turismo sono così restate « mostri », con la differenza che anche le vetture per le gare nazionali hanno dovuto adeguarsi. Sono in molti ancora a scandalizzarsi per questa « escalation » nelle libertà regolamentari e nei costi: sono aumenti reali, ma questo atteggiamento è giusto fino ad certo punto. Innanzi tutto, per pigrizia mentale probabilmente, ci si dimentica una cosa fondamentale. E cioè che l'Annesso J attuale, con tutti i suoi difetti veri o presunti, non riguarda solo le Turismo, ma anche le Gran Turismo. Le regole sono le stesse. Ed allora, perché strillare per i costi di una Capri o di un'Alfa e non per quelli di una Porsche o di una Pantera?

Forse perché Capri ed Alfa sono vetture che normalmente costano un paio di milioni ed invece Porsche e Pantera più del doppio? Semmai, il maggior costo iniziale è un'aggravante. La verità è un'altra. E cioè non è tanto colpa dell'attuale testo dell'Annesso, quanto, colpa delle case costruttrici che si servono di uno strumento micidiale nelle loro mani: la fiche di omologazione.

E' tempo quindi di vedere come nasce un regolamento tecnico, perché nasce così e non diversamente, e perché certe vetture derivate dalla serie sono più costose di altre.

La CSI, nel suo palazzo di Place de la Concorde a Parigi, non sta lì a legiferare in beata solitudine, ma è fatta oggetto di ogni genere di pressioni da parte delle Case costruttrici. Intendiamoci, è bene che la CSI non faccia i regolamenti avulsi dalla realtà, un certo adeguamento ai desideri ed alle tendenze principali dei costruttori ci vuole. Purtroppo, però, son più le volte in cui i regolamenti sono i risultati di complicate alchimie per accontentare uno e l'altro che frutto di un vero e proprio lavoro organico in funzione dell'interesse dello sport.

Questo, naturalmente, è accaduto anche per l'Annesso J. Riguardo la preparazione delle vetture di serie, le Case hanno spinto al massimo sulla richiesta di maggiori libertà regolamentari possibili. I rappresentanti dei costruttori (di tutti i costruttori, che si sono alternati a strillare a seconda del proprio interesse) hanno fatto più o meno questo semplicistico ragionamento: « Ho la mia vettura di serie, che così com'è non vale un granché e rischia di rimanere battuta dalla tale altra marca. Però, se la CSI mi permette l'alimentazione libera (o altro, non ha importanza) la mia vettura diventa competitiva ».

Però, a voler essere obiettivi, l'Annesso J non permette poi moltissimo: sì, ci sono alcune « libertà » fondamentali, alimentazione, rapporti, assetto. Ma il colpo grosso le case lo fanno con le omologazioni. E' qui che si evidenziano al massimo le sperequazioni. Ottenendo di poter omologare praticamente tutto quello che vogliono, le Case più interessate hanno creato delle « bombe », costringendo naturalmente anche le altre Case a fare altrettanto.

Quindi, ai costruttori interessa relativamente l'Annesso J così come lo leggiamo nella sua quasi totalità. Interessa solo la parte finale del lun-



Sopra, al Ricard una Escort precede una delle 128 berlina della Filipinetti. Per la vettura inglese Broadspeed ha preparato, ed omologato, la testata BDA 4 valvole sul motore 1300, ottenendone quasi 200 CV. A destra, Jochen Mass attende Glemser per un cambio. Mass si è aggiudicato la Coppa in palio per il miglior pilota



A sinistra, Hezemans con la 3.0 BMW-Alpina insegue le imprevedibili Ford Capri di Mass e Glemser a Zandvoort. Sotto, una Pantera De Tomaso alla 1000 Km di Spa. Nel campo delle Gran Turismo, dopo questo anno di « rodaggio », la 6 litri modenese dovrebbe essere pronta a sostenere il durissimo attacco che le porteranno le molte e ben guidate Porsche Carrera 2.7



Qui accanto, Glemser con la Capri fatica a reggere alla pressione della BMW-Schnitzer di Stommelen a Zandvoort. Sotto, alla 24 Ore di Spa Facetti supera Dubos che è alla guida di una delle GTV vincitrici della Coppa del Re. Nella pagina di destra, la partenza della 6 ore del Nurburgring, che ha segnato la battuta d'arresto fatale alle Capri. Conduce il gruppo Hezemans



ghissimo articolo 260, quella definita dal paragrafo aa) intitolato: « Equipaggiamenti opzionali che possono essere omologati con un minimo di 100 pezzi prodotti in un anno ». Al punto b) questo paragrafo fa un interessante elenco di queste possibili omologazioni:

- scatola del cambio con un numero di rapporti differente dalla serie
- semiassi diversi e giunti diversi
- frizione e volano di tipo e materiale differente
- testa di forma e materiale diversi
- equipaggiamento per carter secco ... ed altro ancora:

Se poi non ce n'è abbastanza (e non basta mai, in questi casi) c'è sempre la possibilità offerta dal paragrafo cc), che impone, per ogni altra novità, l'adozione della stessa su una serie di almeno 1000 vetture all'anno. Le Case non si sono certo spaventate, ed hanno prodotto ed omologato le loro brave vetture con bielle di materiale libero e testate a quattro valvole. Già che dovevano produrre 1000 macchine, le Case hanno pensato di alleggerirle al massimo, in modo da ottenere una nuova fiche con un peso molto competitivo. Resta da vedere se in realtà per queste modifiche sono state costruite (e vendute) le 1000 macchine richieste, o invece non sono stati fatti semplicemente i 1000 pezzi « da far contare », ma questo è un altro discorso.

Così si è giunti al limite di vetture che, a forza di modifiche ed omologazioni, sono diventate « un'altra vettura », con un nuovo nome o sigla nuova. E' il caso tipico della Escort RS: la Ford per avere una 2 litri tipo « arma assoluta », ha costruito 1000 esemplari di una nuova macchina, pesante 760 chili e dotata del motore 4 valvole per cilindro del Formula 2.

A proposito di Formula 2, le regole che sono alla base di questa formula hanno avuto un peso determinante in certe scelte delle Case, ed ancora più ne avranno per il 1973. Infatti, è prescritto che un motore utilizzato in Formula 2 deve derivare, basamento e testa, dal motore di una vettura omologata almeno in 1000 esemplari. Ed a questo punto si capisce il finale. Si capisce soprattutto perché mai tutte le Formula 2 hanno il motore Ford BDA quattro valvole per cilindro della Escort RS: la Ford ha « creato » questa macchina per mantenere il suo monopolio nella formula 2 poi, già che si era ritrovata fra le mani la RS gruppo 2, sapete com'è, l'ha fatta correre in Turismo, tanto per non lasciarla inutilizzata.

A proposito della Escort RS, parlavamo di « li-

mite ». In effetti, essa è un po' il simbolo di cosa si può riuscire a fare sfruttando appieno le possibilità offerte dall'attuale regolamento, quando naturalmente un reparto corse dispone di carta bianca da parte della Casa costruttrice. Il lavoro accuratissimo all'assetto curato da Len Terry, l'affidabilità e la potenza del motore, continuamente sperimentato in Formula 2 e nei prototipi 2000 da gente come Brian Hart, Ralph Broad, John Wood, Alan Smith, l'uso di piloti del calibro di Mass o Birrell, hanno fatto della Escort RS la vettura da battere all'inizio di stagione.

Le gruppo 2 agli antipodi

La Ford Colonia ha faticato non poco, quest'anno, a recuperare il terreno perduto soprattutto sul piano del rapporto peso-potenza ed a far « fruttare » quei 1000 cc in più a disposizione delle 3 litri gettando anche tutto il suo potenziale umano sulle Capri. Anche qui, troviamo (non a caso) una versione RS. Fine a se stessa, però, non mascherata con la necessità di omologare in una formula nessun motore, dato che del 6V della Capri non se ne faceva niente nessuno. Campionato Turismo a parte, naturalmente.

All'estremo opposto c'è un'altra vettura molto interessante nel panorama del gruppo 2 internazionale, la Fiat 128 coupé. Con una fiche di omologazione desolatamente vuota, da far ridere in confronto ai grassi « volumi » delle Turismo inglesi e tedesche, la 128 ha dovuto praticamente fare tutto da sola, spremendo al massimo le concessioni « generali » fatte dall'Annesso J per diventare competitiva e sfruttando unicamente la sua meccanica di base.

Facendo di necessità virtù, chi ha lavorato sulla coupé Fiat ha raffinato al massimo i particolari liberi per regolamento, come l'assetto. Infatti, cambiando ed aggiungendo barre, sostituendo giunti sferici alle boccole di gomma, variando l'inclinazione dei montanti anteriori, provando e riprovando molloni e balestre, utilizzando cerchi larghissimi e pneumatici ultrabassi, sono saltati fuori assetti eccezionali. E meno male che la Fiat si è risolta ad omologare i parafranghi larghi. Le 128 coupé, in realtà, hanno mostrato un po' la corda in certi punti della scocca, soprattutto nel



In alto, la Ferrari GTB « Daytona » potrà ancora essere protagonista dell'Euro Gran Turismo, in attesa dell'omologazione della « bb » a motore centrale 12 cilindri boxer. Qui sopra, Umberto Grano a Zandvoort con la 128-Filipinetti



vano motore all'altezza circa del parabrezza, cui si poteva rimediare con una « ripassatura » dei punti di saldatura elettrici non sappiamo quanto tollerata dal regolamento.

Per il resto, la quasi totalità della stagione delle Fiat (anche le 1150 berlina, ma soprattutto le coupé), è stata un continuo batticuore per semiassi, frizioni e bielle: le grandi qualità potenziali del motore, e le assidue cure dei preparatori hanno infatti ben presto evidenziato quelle parti che erano giunte « al limite » della loro resistenza. Solo da ottobre, cedendo alle insistenze dei preparatori, la Fiat ha fatto qualche concessione: bielle e albero motore di provenienza argentina e frizione tipo formula. Di cambio a 5 marce però non se ne è parlato, e nessuno si attende nulla per il '73. La faccenda dei particolari argentini merita di essere raccontata, anche per esemplificare la strana politica che la Casa torinese applica ancora nei confronti delle gare di velocità, soprattutto a confronto con quanto fa per i rallies.

Dunque, le bielle originali (queste, più che il resto, erano oggetto di timori, soprattutto per le potenze ed i regimi raggiunti), stampate in ghisa, erano chiaramente al limite. Urgeva omologare qualche cosa di nuovo. La Fiat aveva già in casa la biella pronta, cioè quella in acciaio ed ottimamente disegnata del Dino, « toccasana » di molti motori Fiat per le sue misure standard, applicabile senza modifiche trascendentali così alla 500 (vedi Giannini 590 e 650) come, appunto, al 128. Anzi, a proposito del 128, esse erano già state collaudate felicemente sui motori Fiat di questo tipo utilizzati in certe vetture Sport, come le AMS 1300 o le Dallara 1000 e 1300.

Pareva logico, quindi, che la Fiat — una volta convinta della necessità di questa omologazione — puntasse su queste bielle. Ed invece, ci si è ritrovati nella fiche le bielle argentine. Esse, insieme all'albero motore e ad altri particolari, sono utilizzate nel montaggio delle 128 dalla Fiat Concord. E sono esattamente come i pezzi « italiani », solo che sono in acciaio, dato che in Argentina non sono attrezzati per la produzione in ghisa speciale. Meglio che niente... ma è ridicolo che certi pezzi debbano venire da oltre oceano. Le 128 coupé gruppo 2, che in Italia hanno battuto le Alfa private, cedendo però alla squadra Autodelta nel Campionato Turismo, sono anche un intelligente esempio di collaborazione fra i principali preparatori, Trivellato e Filipinetti.

Infatti, mentre il vicentino ha fornito a Parkes alcune parti del motore, da Formigine sono arrivati a Trivellato alcuni particolari degli assetti. Non c'è stato un vero e proprio interscambio (e bastava vedere certe soluzioni per sincerarsene), ma un aiuto reciproco che ha fatto diminuire certamente molti costi senza intaccare l'individualità della preparazione.

L'esempio della 128, vettura diventata competitiva quasi unicamente grazie alle sue qualità di serie, non dimostra però che è questa (e non quella delle omologazioni) la strada dell'economia. Infatti, preparare una 128 costa ugualmente molto. Per lo meno, lavorare assiduamente su un particolare non previsto per le competizioni costa quanto comperare dalla Casa (quando lo vende) lo stesso particolare omologato con caratteristiche « corsaiole ». Con in più la garanzia della sua funzionalità, una maggiore robustezza ed una maggiore facilità di impiego.

Bisognerebbe che questi particolari nuovi costassero poco, e per far questo si potrebbe obbligarli su una serie di vetture ben maggiore di 1000 esemplari. Ci si ficcherebbe, però, in un nuovo ginepraio, dando un vantaggio alle case grosse che non si fermerebbero davanti a certi costi come invece quelle di possibilità minori.

L'equivoco in testa

Allora, se lavorare le parti di serie le rende costosissime, impediamo la loro lavorazione. Un regolamento del genere esiste già, e si chiama Gruppo 1. Vogliamo fare il Campionato con le gruppo 1? Assurdo, le Turismo velocissime e potenti divertono il pubblico, che paga volentieri per assistere a certe battaglie magari fra piloti di grido. E le corse sopravvivono per lo spettacolo che possono offrire.

Con la progressiva rivalutazione della categoria Gran Turismo, poi, che si appresta a diventare protagonista del Mondiale Marche, ci sarà poco da sperare in una evoluzione dell'Annesso J in senso più restrittivo. Anzi, la tendenza attuale è quella di offrire alle Case altre di quelle possibilità che esse reclamano a gran voce. Esempio tipico è quello delle nuove testate.

Riguardo questa novità '73 si è fatta una gran

confusione. Si è persino sentito dire (peggio, si è letto) che quest'anno le testate delle gruppo 2 e delle gruppo 4 sarebbero state libere, cioè a discrezione di chi preparava la macchina. E già si leggeva di preparatori che si affannavano a realizzare testate specialissime per dare il colpo di grazia agli avversari. Fandonie. Così come per le testate opzionali del regolamento precedente, anche quelle « tipo '73 » devono non solo essere prodotte in almeno 100 esemplari, ma soprattutto devono essere omologate dalla Casa costruttrice.

Quel che è più grave (ci sarebbe stato da ridere a vedere certi « 4 valvole » artigianali) è che questa nuova testata, a differenza di quella ammessa prima, liberalizza la posizione, il numero degli alberi a cammes ed il numero delle valvole. In parole povere, questo significa che le Capri potrebbero dare l'addio alla loro distribuzione ad aste e bilancieri presentandosi con una bella testa monoalbero (ma non lo faranno nel '73), mentre le BMW monoalbero sdoppieranno gli assi a cammes abolendo i bilancieri.

A proposito della Casa bavarese, la situazione, alla vigilia della nuova stagione, è decisamente ingarbugliata. Infatti, come certo si ricorderà, la BMW ha una lunga esperienza in motori 4 cilindri derivati dal blocco di serie e con testata 4 valvole, quella che Ludwig Apfelbech sviluppò, con diverse soluzioni di posizionamento dei condotti, negli anni '69-'70, quando le F. 2 1600 avevano la testata libera.

Era una mossa logica, quindi, sfruttare la più recente versione di quel motore per costruire una testa 4 valvole ed omologarla in 100 esemplari per trarne un motore Formula 2, Turismo, e naturalmente anche Sport. E' quello che hanno fatto a Monaco, dove Alex Von Falkenhausen ha messo a punto il motore 4 valvole che è stato a lungo collaudato da Quenter con la sua Chevron B 21 nell'Euro 2000 e più recentemente alla Springbok da Scheckter sulla nuovissima March 73 S. Questo motore, quindi, è destinato a percorrere l'identico itinerario del Ford BDA: omologato in una Turismo, equipaggerà le gruppo 2 della Casa e contemporaneamente creerà un'alternativa molto allettante all'imperversare del Ford in F. 2 e nelle Sport, dove i motori sono liberi ma in mancanza di meglio (il meglio forse ora è il Tecno 8 boxer) si sono utilizzati fin'ora i motori F. 2.

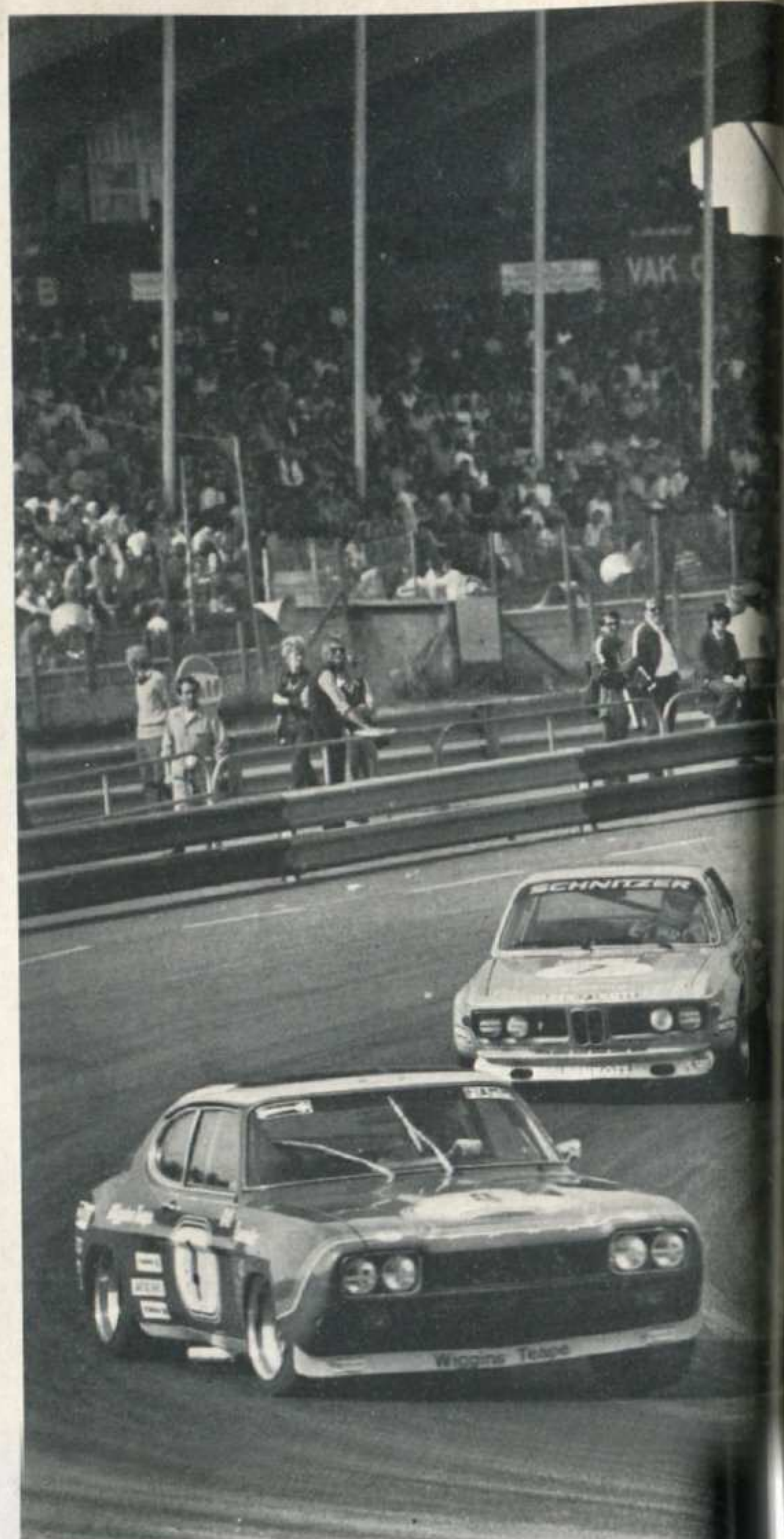
CONTINUA A PAGINA 56





CONTINUAZ. DA PAGINA 55

Qui sotto, David Matthews aggredisce, con la sua Escort 1800, la curva Druids a Brands Hatch durante una delle combattutissime gare Turismo che si svolgono in Inghilterra. A destra, ancora a Zandvoort è la volta della Capri inglese di Brian Muir a subire l'attacco della BMW di Fitzpatrick che era in coppia con Stommelen sulla BMW



C'è anche il Jensen-Healey Lotus, ma questo motore non potrà avere la triplice veste (Turismo, F. 2 e Sport) che hanno il Ford ed il BMW, in quanto esso è stato omologato assieme ad una vettura, la Jensen-Healey appunto, che non supera lo «scoglio» delle dimensioni minime interne di abitabilità per essere una Turismo, e quindi si è fermata in gruppo 3, Gran Turismo di serie, categoria che richiede anch'essa 1000 esemplari annui. E per la Formula 2 bastano. Probabilmente, ne salterà comunque fuori un'ottima gruppo 4 due litri.

Tornando alla BMW, c'è però un'altro 4 valvole derivato dal blocco della 2002 di serie. E' quello che ha realizzato Schnitzer che, godendo della fiducia della Casa, ha ottenuto l'«imprimatur» della BMW anche sulle sue 100 teste speciali. Il motore Schnitzer è nato con ambizioni minori rispetto al 2 litri «Casa», tant'è vero che ne sono state previste versioni a carburatori per i rallies. Esso è diverso sia per l'esecuzione della testata, che ha l'aspirazione a sinistra e lo scarico a destra, il contrario del motore Falkenhausen, sia per la distribuzione, che è con la catena come nel motore di serie mentre l'altro è a cascata di ingranaggi. Ha però un grosso vantaggio, dal punto di vista dell'applicazione pratica sulle Gruppo 2: che mantiene l'inclinazione sul fianco destro che ha l'unità di serie, ed è quindi facilmente applicabile, mentre il motore BMW «Casa» è diritto ed il suo montaggio sulla berlina appare problematico, mentre invece è ideale per la F. 2.

A parte il fatto che entrambe le unità bavaresi hanno ricevuto l'omologa ufficiale, potrebbe verificarsi questo: è cioè, il motore «Casa» verrà montato sulle March Sport e F. 2, ed in questo senso vige una ferrea clausola nel contratto di collaborazione fra le due case che vieta alla BMW la vendita a chiunque che non sia la Casa di Bicester del suo prezioso motore.

L'unità di Schnitzer, invece, che pare fra l'altro dare anch'essa ottimi risultati (275 CV nella versione più spinta) dovrebbe essere usata prevalentemente in Gruppo 2, ed essere in libera vendita a coloro che volessero usarlo su una Sport o su una F. 2, anche se in monoposto il suo ingombro laterale non lo favorisce.

Ci si attende molto dalla berlina 2002 che, con 875 kg e circa 280 CV verrebbe ad avere un rapporto peso-potenza estremamente favorevole. Su questa strada si è messo da tempo anche Neerpasch, che a Monaco cura direttamente gli svi-

luppi della «grossa» 3 litri 6 cilindri. La BMW, dopo aver costruito (apposta) ed omologato la versione alleggerita della CS, cioè la 3.0 CSL offerta di serie a 1160 kg invece dei 1380 della versione normale, pare sia riuscita ad ottenere un peso di fiche inferiore ai 10 quintali, circa 950 kg cioè quasi un quintale in meno dell'omologazione precedente. Non è un granchè, ma forse con i tanti cavalli che il motore è in grado di erogare le BMW 3.0 dovrebbero essersi avvicinate alle Capri. Già lo scorso anno la Broadspeed aveva preparato un coupé BMW per Fitzpatrick (che poi non corse per il rischio di farsi battere per l'eccessivo peso), ottenendo con l'iniezione Lucas oltre 330 CV.

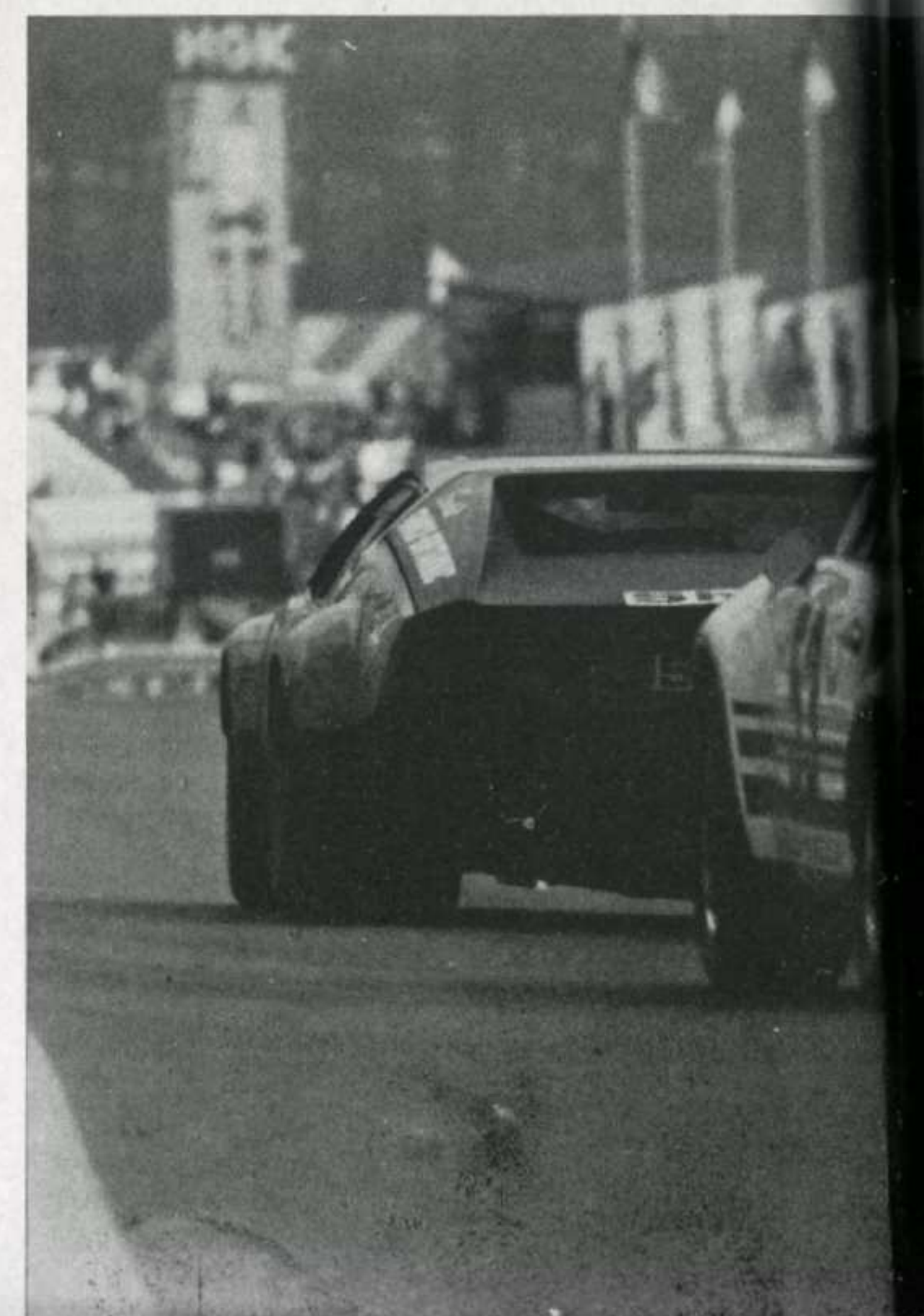
E se questi non basteranno, potranno venire buone le testate bialbero 4 valvole che Neerpasch sta certamente sviluppando per il suo 6 cilindri. Conoscendo la sua determinazione, siamo certi che non lascerà nulla di intentato per offrire ad Amon, Hezemans, Quester e Stuck una vettura all'altezza delle sue «ex», le Capri RS della Ford Colonia.

Quasi-letargo di Kranefuss

La quale Ford sembra, apparentemente, dormire sugli allori. Michael Kranefuss, il d.s. della squadra corse della Ford, è molto tranquillo. Il lavoro invernale sulle Capri è stato di semplice «routine»: niente teste speciali, per ora, a causa del loro eccessivo costo. Poi si vedrà, se ce ne sarà la necessità. Un'altra manciata di CV (15 circa) è stata trovata con un nuovo alesaggio e nuovi pistoni, mentre le testate a suo tempo sviluppate da Weslake non pare abbiano subito modifiche.

Queste teste sono diverse da quelle di serie, e sono state omologate in 100 esemplari fin dal 1970, dato che non prevedono modifiche sostanziali alla distribuzione o al numero delle valvole (è il caso delle testate «radiali» delle Abarth 1000 TC, tanto per intenderci).

Non molto da fare ci sarà negli assetti, già perfezionatissimi, anche se è in forse l'uso delle Dunlop che la Ford-Köln ha utilizzato fin'ora. Qualche cosa è stata fatta, nel corso dell'anno, sul peso. Ad inizio stagione, a Monza, le Capri accusavano 30 kg circa in più del peso di fiche, chili





Sopra, Soler Reig fa danzare la Capri ufficiale che ha diviso con Larrousse e Mass nella « esse » del Paul Ricard, durante la 6 Ore.

A sinistra, ancora incerti i programmi Opel: che sia la Manta la gruppo 2 del futuro?

Nella foto, scattata al Nurburgring, una Manta preparata a Darmstadt.

Sotto, ancora a Spa in pieno duello, all'uscita dalla Source, Pantera e Porsche.

Una scena che si ripeterà inevitabilmente

anche nel prossimo campionato Gran Turismo



che si sono persi durante l'anno, ed ora le Capri sono al limite dei loro 900 kg di omologazione. Per quanto riguarda i piloti, Kranefuss disporrà dei « soliti » Mass, Birrell, Glemser e Bourgoigne (più legato però alla Ford inglese), mentre è annunciato il « ritorno » di Fitzpatrick, che si « sdoppierà » così (come forse Larrousse) fra Turismo e Granturismo con la Porsche.

E l'Italia? Da noi, dopo lo « scherzo » dell'abolizione della divisione fino a 1300, non si prevede nulla nel Campionato Europeo. Infatti, non disponiamo per ora di una 2 litri (tanto meno di una 3 litri o più) che sia quanto meno competitiva. La vecchia GTAm Alfa Romeo, omologata a ben 970 chili, non potrebbe fare nulla anche disponendo di chissà quale motore. Piuttosto, non si sente più parlare neppure dell'ipotizzata testa a 4 valvole sviluppata dall'Autodelta per la GTA Junior. Certo, se ci fosse ancora da difendere il Campionato Turismo questa era una mossa quasi essenziale, ma ora... L'unico « movimento » dell'Autodelta attorno a vetture Turismo, ora, riguarda una versione con carrozzeria alleggerita con parti in alluminio dell'Alfetta, che da tempo gira a Balocco. Non riusciamo comunque ad intuirne, per ora, la destinazione.

L'ombelico succhiasoldi

E' certo che le 1300 Alfa parteciperanno, in forma semi-ufficiale, a quelle prove del Campionato che prevederanno la sottodivisione fino a 1300, come ad esempio le prove in Germania, Austria e Italia. La stessa cosa sarà per le Fiat 128, la cui prepotente ascesa agonistica si è fermata praticamente sulle posizioni del '72 ed il cui sviluppo — in mancanza di altre omologazioni Fiat — si risolverà in una serie di migliorie e ritocchi.

Ad ogni modo, non sembra che le nostre Case si possano consolare neppure con le vittorie della sottodivisione. Almeno, non dove ci sarà il nuovo « castigamatti » inglese, cioè la Escort GT 1300 cui Broadspeed ha fatto omologare la testata 4 valvole bialbero derivata dal BDA: si parla di 190 CV... al modico prezzo di 12 milioni.

E siamo tornati, come vedete, a parlare di soldi. C'è una maniera per far costare meno le vet-

ture derivate dalla serie? Non c'è una ricetta magica, vi sono però alcuni interventi che potrebbero intanto porre un freno a troppe aberrazioni. Uno di questi interventi, ed anche abbastanza semplice, è quello di interrompere il cordone ombelicale che « lega » le gruppo 2 e 3 alla Formula 2. La necessità di una « base » di vettura di serie per un motore da F. 2 poteva essere valida un tempo, ora è un'ipocrisia. Le grosse case non si sono certo spaventate, ed hanno subito costruito ed omologato vetture da tutti i giorni dotate di motori per la F. 2. Con il solo risultato pratico di elevare in maniera spropositata anche i costi delle gruppo 2 più competitive.

Un'altra riforma — questa più complessa e necessariamente inquadrata in « tempi » più lunghi — sarebbe quella di abolire le omologazioni. Dire chiaramente cosa si deve mantenere « fisso » nei pezzi di serie e mollare le briglie alla fantasia ed alle capacità dei vari « teams » più o meno ufficiali. Tanto, il risultato è identico, con la differenza che il tragitto logico fra ufficio studio e costruzione dei particolari necessari viene assurdamente appesantito dalla necessità di costruire a volte addirittura 1000 macchine per ottenere uno scopo molto più semplicemente raggiungibile realizzando i pezzi necessari.

Lo « spirito » di questa trafila, cioè quello di mettere a disposizione anche dei clienti normali un certo numero di pezzi speciali, in libera vendita, è svanito per strada. Innanzi tutto perché non sempre i particolari sono economici, e poi perché non sempre si trovano. Cosicché il privato (ma ne esistono, ad un certo livello?) corre il rischio di rimanere fermo perché non c'è il tal pezzo con il marchio della casa, e solo quello omologato, pena la squalifica. E non può (al limite) costruirlo lui o cercare da qualche artigiano.

Se si riflette bene, è forse più economico lasciare certe libertà regolamentari — con un certo numero di restrizioni, naturalmente, come quella del basamento, del numero delle marce, del numero delle valvole, della posizione delle cammes — che non permettere alle case di riempire a loro discrezione una fiche di ogni ben di Dio tecnico. Con il risultato che, dopo aver speso un bel numero di milioni, le case rivali si ritrovano alla pari, così come erano partite.

Il prezzo di listino sostituito alla cilindrata per dividere le CLASSI (del gruppo 1) è la soluzione inglese che, guardacaso, ha permesso anche un risultato... sociale

A destra in alto, Frank Gardner con la Camaro e Brian Muir con la Capri scattano all'unisono, a Brands Hatch, davanti al loro grande avversario Matthews, con la Escort. A destra in basso, un'altra Camaro, quella di Lloyd, precede le altre gruppo 1 alla frenata al Druids. Qui sotto, la grinta di Bill McGovern, campione inglese del Turismo Speciale per il terzo anno alla guida della Sunbeam Imp da un litro



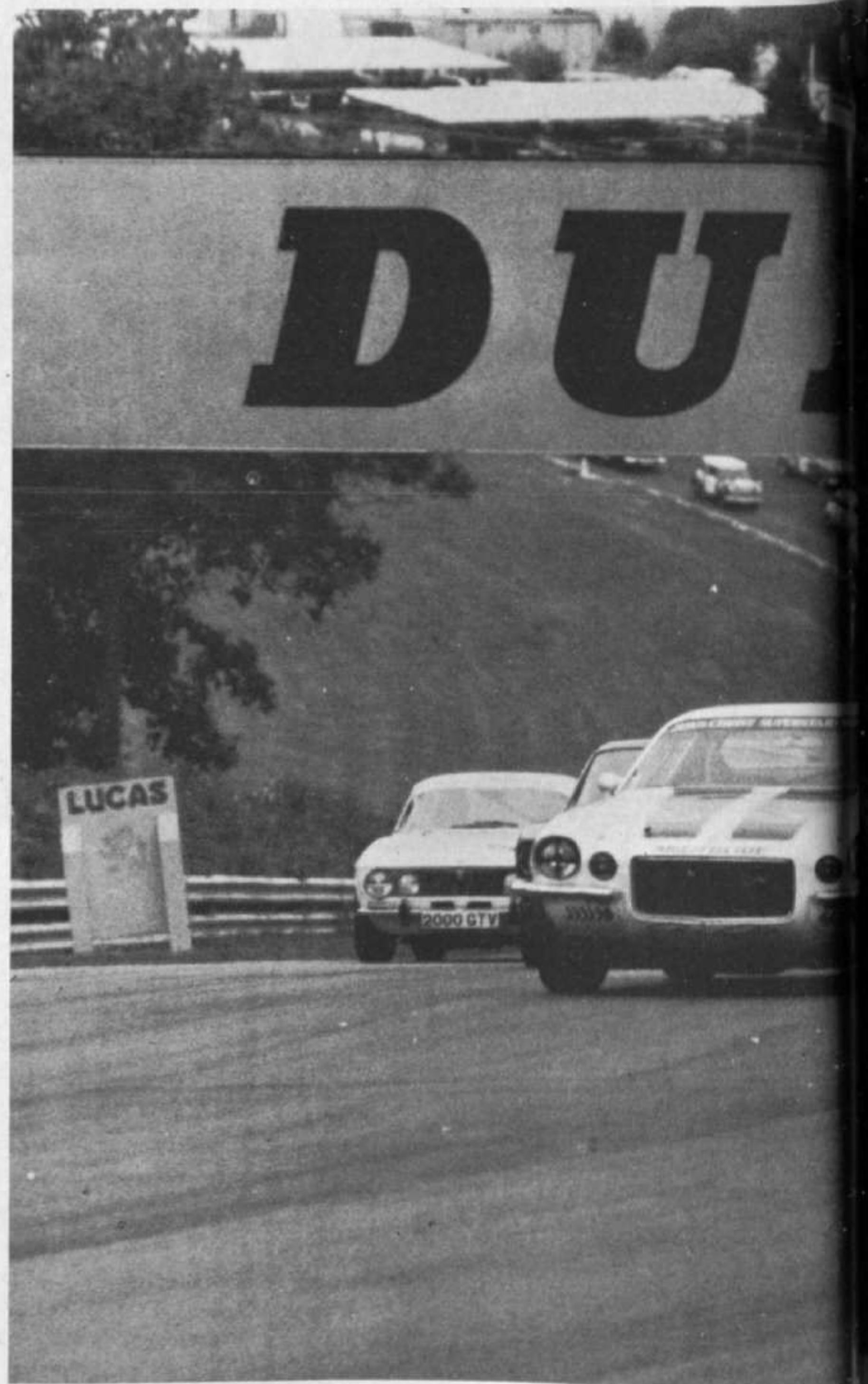
La lotta di... classe fa vincere



LONDRA - Non scherziamo: in Inghilterra certi campionati nazionali 1972 sono stati vinti da una Sunbeam Imp, e questo vada, e da una Moskvitch 412! All'inizio della scorsa estate demmo uno sguardo panoramico alle corse turismo inglesi, con particolare riferimento allo sviluppo delle gare per gruppo 1. Dato che in generale da oltre Manica inviamo soprattutto servizi sulle monoposto, potrebbe ora essere utile completare il quadro con un panorama delle corse turismo svoltesi nella seconda metà del 1972.

Fondamentalmente il gruppo 1 ha fatto progressi al punto che il campionato 1973, organizzato dal RAC, si deciderà in questa categoria anziché nel gruppo 2 come in passato, dato che il gruppo 2 praticamente non ha fatto progressi nella scorsa stagione.

Giova ricordare, a questo punto, che in Inghilterra le gare di gruppo 1 non sono divise per classi di cilindrata, ma a seconda dei prezzi di listino di ciascuna vettura.





Si deve riconoscere che il gruppo 2 è stato ben poco appassionante, fino al termine della stagione, quando ci fu la gara di contorno alla Corsa della Vittoria. Lì si assistette al fantastico finale del Wiggins Teape Paperchase, quando Gardner, con la sua solita Camaro di 5700 cc, dovette lottare disperatamente per tenere a bada la Capri «Colonia» di Birrell, la Capri di Muir e le Escort di Matthews e di Walkinshaw. Una gara da non dimenticare, ma purtroppo ce ne furono poche altre dello stesso calibro.

Ma per quanto spettacolari possano esser stati ogni tanto Gardner e altri, il campionato inglese per il 3. anno consecutivo è andato alla Sunbeam Imp, preparata alla perfezione da George Bevan e pilotata da Bill McGovern, che vinse la sua classe in ogni round del campionato. Questa sfil-

menti potrebbero finire in piccole bare di latta». Speriamo che se Frank rinuncerà alle gare, diventi un commentatore, una prospettiva che dovrebbe fare accorrere la folla di cui si preoccupa tanto il mondo dei Grandi Premi!

Quando lasciammo il gruppo 1, la BMW sembrava destinata a dominarlo e, fino a un certo punto, così è stato. Ma poi, quando i brontolii circa il costo di manutenzione per la 2002 TI e per le BMW 3.0 CS, soltanto per battere le Capri, cominciarono a farsi frequenti, la BMW rinunciò, ma non per via delle proteste: troppe vetture erano state gravemente danneggiate, in troppi incidenti, e il bilancio corsaiolo era ormai finito, mesi prima che terminasse la stagione.

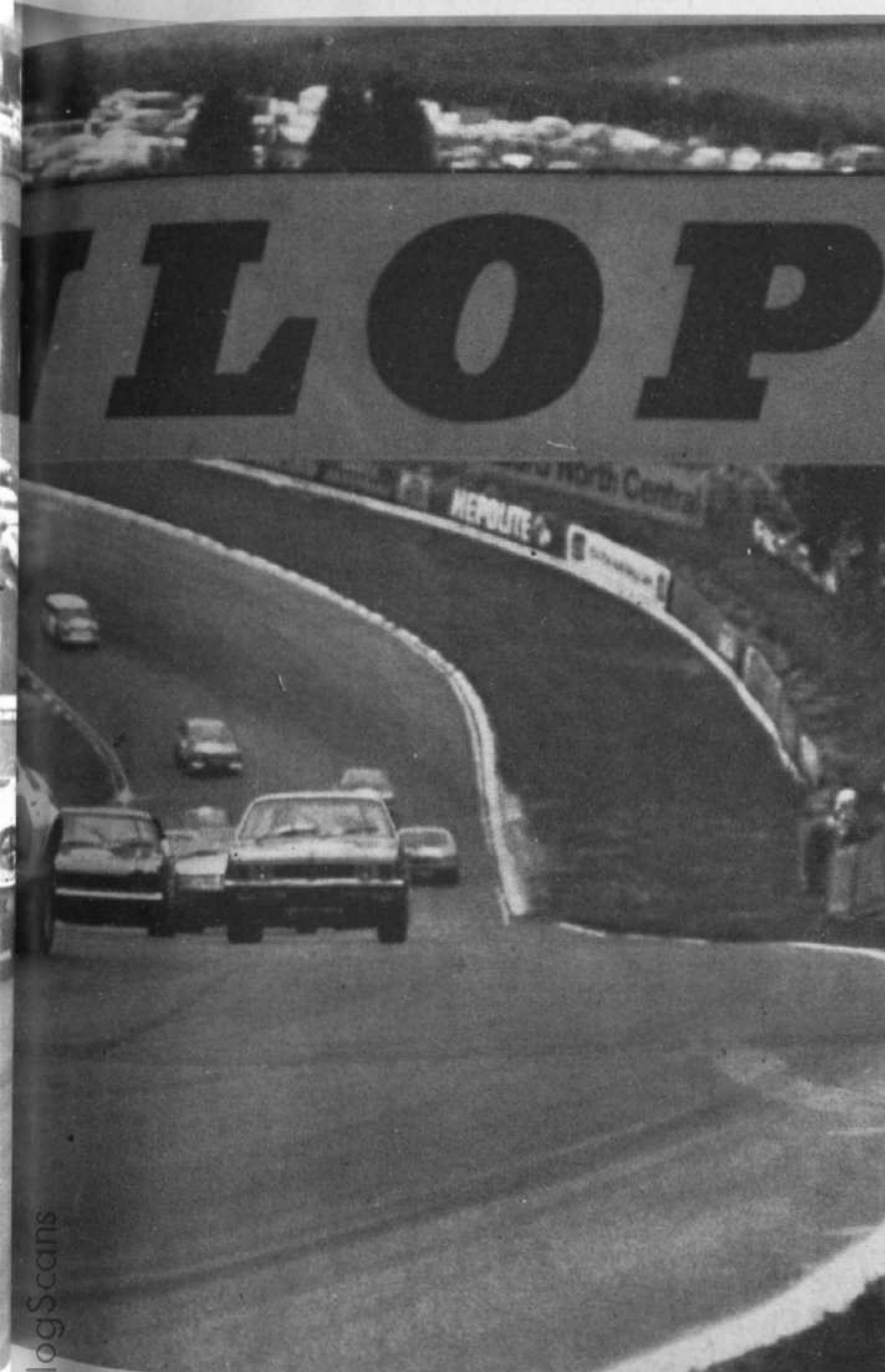
Il principale pilota BMW, Roger Bell, simpatico vice-direttore della rivista «Motor»

tre giri di riscaldamento avevano messo fuori uso i freni della Mustang e l'unico risultato, quando Birrell schiacciò il pedale verso il termine del lungo rettilineo, fu che i freni presero fuoco. Gerry dovette rapidamente scegliere fra una barriera di sicurezza e l'erba. Voi che cosa avreste fatto? Appunto. Però, dopo avere viaggiato per un bel po' sull'erba, a velocità ridotta, la Mustang «inciampò su una buca».

Solo Mini e Honda contro Lanfranchi

Comunque, certi signori se la cavano bene con le Ford europee, soprattutto Matthews che in entrambi i campionati fu sempre il grande avversario di Bell con una Capri tre litri nella categoria

e la MOSKOVITCH «operaia»



za di successi è notevole, se si pensi che nel primo anno Bevan mise a punto il motore nella cucina della propria abitazione e soltanto nel 1971 trasferì questa attività in luoghi più aulici, cioè un capannone nel suo giardino!

Quell'orso di Gardner

Gardner ottenne il punteggio massimo sette volte, Matthews otto volte, McGovern dieci volte, per cui tenendo conto dei punti scartati (contavano soltanto i sette migliori) tutti e tre i piloti ottennero 63 punti, cioè il massimo possibile, però il totale lordo di Gardner fu di 72, quello di Matthews di 73 quello di McGovern di 100 e così si decise il campionato.

A prescindere da punti, vittorie di classe e vittorie assolute, Gardner ha continuato ad essere il personaggio di spicco nel gruppo 2 e riteniamo che sia uno dei piloti più bravi che non sono mai riusciti a passare alla F. 1. È noto per la sua astuzia in corsa, per la sua grande esperienza di guida, per i suoi laconici commenti e per la sua un po' brutale, e tipicamente australiana, sincerità. Mentre s'impartivano istruzioni ai piloti, prima del Tourist Trophy, si udì la sua voce strascicata dire al Commissario di percorso: «Dica ad alcuni di quei conduttori che pilotano scalette di latta che, se vedono una "Grossa Vettura" nello specchietto retrovisore, devono restare dove sono e lasciare che sia io a pensare, altri-

(compito che gli fa ovviamente sprecare le sue doti di pilota) passò quindi a un altro campo, per pilotare una delle Alfa 2000 GTV, dirette da Roger Clark in collaborazione con l'ufficio londinese dell'Alfa. Vetture che all'inizio dell'anno non furono molto competitive, ma il lavoro di sviluppo fu spronato dalle prestazioni delle vetture dell'Autodelta alla 24 Ore di Spa. Alla fine della stagione soltanto due macchine erano in grado di battere le bianche Alfa pilotate da Bell e da Handley e con una GTV Bell vinse il suo campionato personale nella categoria maggiore dei campionati Britax e Castrol (ottenendo il premio dell'Associazione dei giornalisti dell'automobile, che in passato era stato assegnato a Paul Frère, a Steinemann e a Davenport).

Una delle vetture da battere nella seconda metà dell'anno era la Camaro pilotata da Lloyd, che ottenne il terzo posto nel campionato Britax. Lo spettacolo di questa vettura che girava in testa nelle gare del gruppo 1 non piaceva alla Ford, come non le piaceva la prospettiva di vedere la Camaro di Gardner nel gruppo 2, né le BMW nel gruppo 1. E così fu deciso di mettere qualche «prodotto» Ford in mano a piloti in gamba, per rimediare. Prima, però, una Mustang fu affidata al «tuttofare» della Ford, Gerry Birrell, a Snetterton. Gerry, un ragazzo diligente, coprì ubbidientemente tre giri di riscaldamento poi decise di tentarne uno a velocità di gara. Purtroppo quei

«di maggior prezzo». Avrebbe potuto forse vincere, se avesse avuto a disposizione la vettura fino dall'inizio della stagione. La Capri era una vettura che faceva ottima impressione, ma era proprio una Gruppo 1? Era preparata da Ralph Broad e sappiamo tutti il potenziale delle vetture Broadspeed nel gruppo 2. Non vogliamo dire che Ralph abbia fatto trucchi, ma trasse certo il massimo dai regolamenti, senza «irritare» gli addetti alle verifiche. Ricavò circa 170 HP dal V6, cioè circa 30 HP più di quanto dichiarò il catalogo della Ford.

Le Ford Escort Sport dominarono tutto sommato la terza classe di prezzi; dopo tutto, la Sport era stata più o meno concepita con parti di Escort, GT e Mexico per rientrare proprio in quella classe. Piloti Dutton e Walton.

Poi l'ultima, la categoria più economica, in cui Lanfranchi pilotò una Moskvitch 412, accumulando un tale mucchio di punti da vincere, come si è detto, un campionato. Bisogna dire che gli avversari erano piuttosto limitati, cioè Mini e Honda. In curva la Moskvitch era in svantaggio, ma in rettilineo il suo motore di un litro e mezzo con albero a camme in testa controbilanciava egregiamente qualsiasi pecca in fatto di tenuta. Oltre a usarla in gara, Lanfranchi si serviva della vettura per viaggiare, la moglie l'utilizzava per fare la

David Hodges

CONTINUA A PAGINA 60

Siamo ancora in Inghilterra,
ancora a Brands Hatch
(al tornante del Druids)
durante una gara di gruppo 1.
Vediamo l'Alfa di Roger Bell condurre,
con Marshall che
tenta di non perdere terreno
al volante della sua Vauxhall,
inseguita a sua volta da una Capri

CONTINUAZ. DA PAGINA 59

spesa e a metà stagione fu necessario spendere circa lire 50.000 per rivedere il motore...

Nel 1973 le cose saranno un poco diverse. Tanto per cominciare saranno vietati i pneumatici da corsa, che l'anno scorso furono ammessi dopo che molti piloti (soprattutto Birrell) ebbero dimostrato ad alti funzionari che i pneumatici da strada non avrebbero resistito per più di cinque giri a Silverstone. Quest'anno dovranno resistere. La struttura dei prezzi che definiva la categoria è stata riveduta (la Moskvitch avrà dunque vita più dura, salendo di categoria, e probabilmente vetture quali la Camaro saranno eliminate). Ci sarà una squadra speciale di verificatori, nel tentativo di tenere le vetture del gruppo 1 entro i dovuti regolamenti. Inoltre il campionato inglese turismo del RAC passerà dal gruppo 2 al gruppo 1. Potrebbe rivelarsi una stagione interessante.

d. h.



RENO BOLOGNA Racing shop

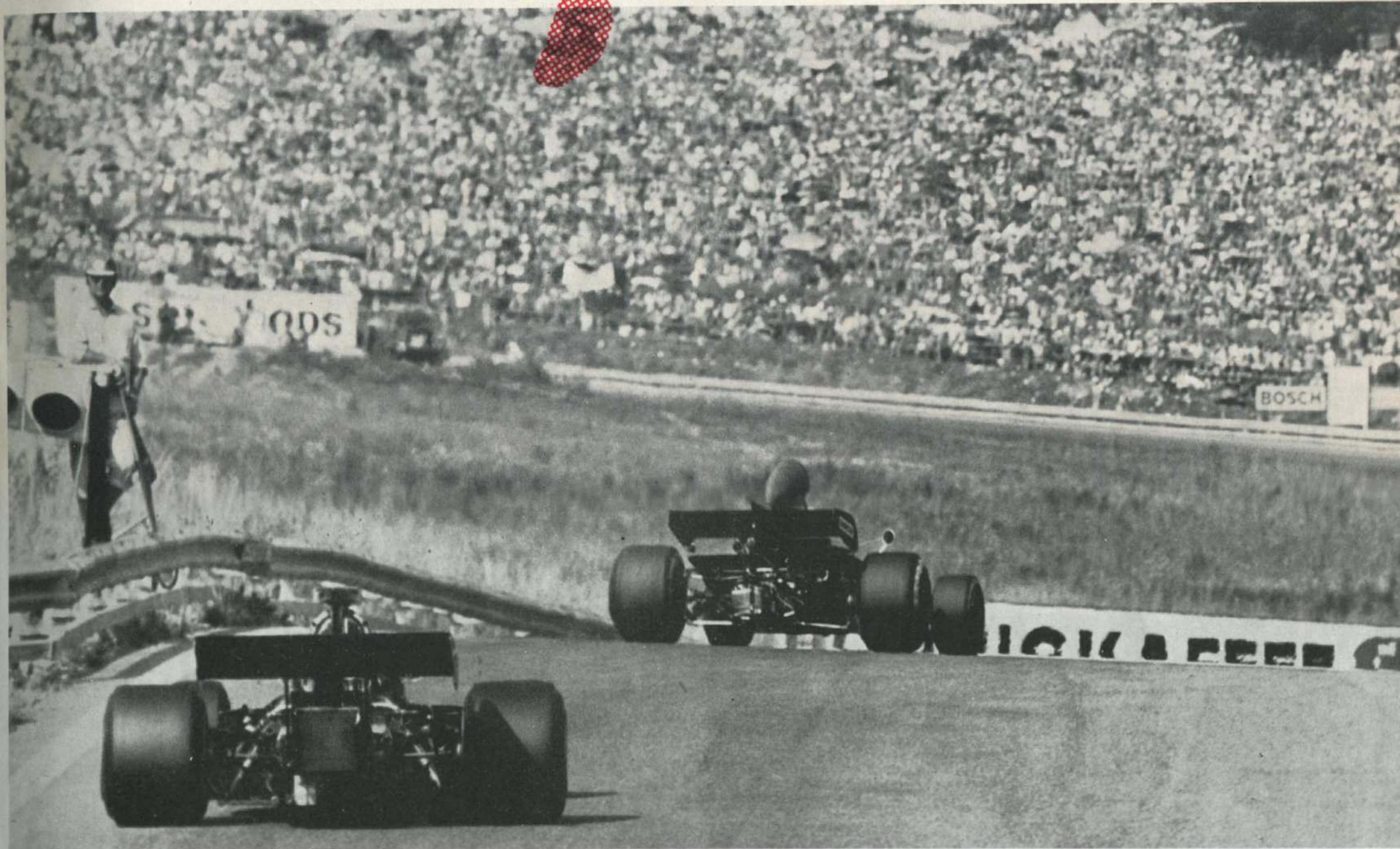


volanti in pelle
sedili anatomici
ruote in elektron *Campagnolo*
abbigliamento completo per piloti
parafanghi supplementari
roll-bar
tabelle per cronometraggio **HEUER**
cartelli segnalazione box
caschi integrali **BELL**
tute in **FR**
SPOILER disponibili per qualsiasi auto

40122 Bologna
via Riva Reno 61
tel. 26 55 45

ma TU

ANATOMIA
del fenomeno
PUBBLICO



perché vai alle corse?

Folla variopinta, a tratti rumorosa a tratti paurosamente silenziosa. Il pubblico dei circuiti, come del resto il pubblico degli stadi, dei comizi, il pubblico insomma, è tra i protagonisti della manifestazione. E' importante la sua presenza. Gli organizzatori lo tengono in grande considerazione. Ed è ovvio capire perché. I piloti lo sentono né più né meno dei pugili o dei calciatori, anche se la voce delle loro macchine spesso lo sovrasta. Per i piloti la presenza della folla è un fatto quasi esclusivamente « visivo » ma non certo meno importante. I meccanici e in genere la fortunata e ristretta popolazione dei boxes conta principalmente sul pubblico della tribuna di fronte, in genere il più

qualificato (\$) e quindi quello che dà maggiori soddisfazioni, quello che si picca di saperne di più solo perché siede più vicino.

Una folla simile alle altre folle (siamo sempre noi, gli stessi, a far numero) ma che ripropone immancabilmente una serie di « tipi » che si incontrano un po' a tutte le latitudini, su tutti i circuiti del mondo. Sono state fatte più volte inchieste del genere: « Lo spettatore tipo di Le Mans », dove si stabiliva età, sesso, professione, mezzo di trasporto usato per recarsi all'autodromo, bibite bevute, panini trangugiati tra una maniche e l'altra, ecc. Si è cercato di individuare anche se il pubblico è abituale, se casuale, se saltuario. E' sempre stato dato per scon-

tato l'interesse alla corsa puro e semplice.

Ma perché lei, signor XY è qui, oggi, in una giornata di caldo infernale, a poche centinaia di chilometri dall'equatore, oppure qua, sotto la pioggia, in una giornata polare? Qual è il motivo vero che la spinge alle corse?

Osservando un momento la folla, giocandosi magari lo spettacolo delle auto in corsa e volgendo loro le spalle è possibile godersi lo « spettacolo » di coloro che abbiamo gomito a gomito, ai bordi della pista, una serie di « tipi » tra i quali forse, più o meno, ci siamo pure noi.

Antonio Ramenghi



ma **TU**
perchè vai
alle
corse?



il «NOVIZIO»

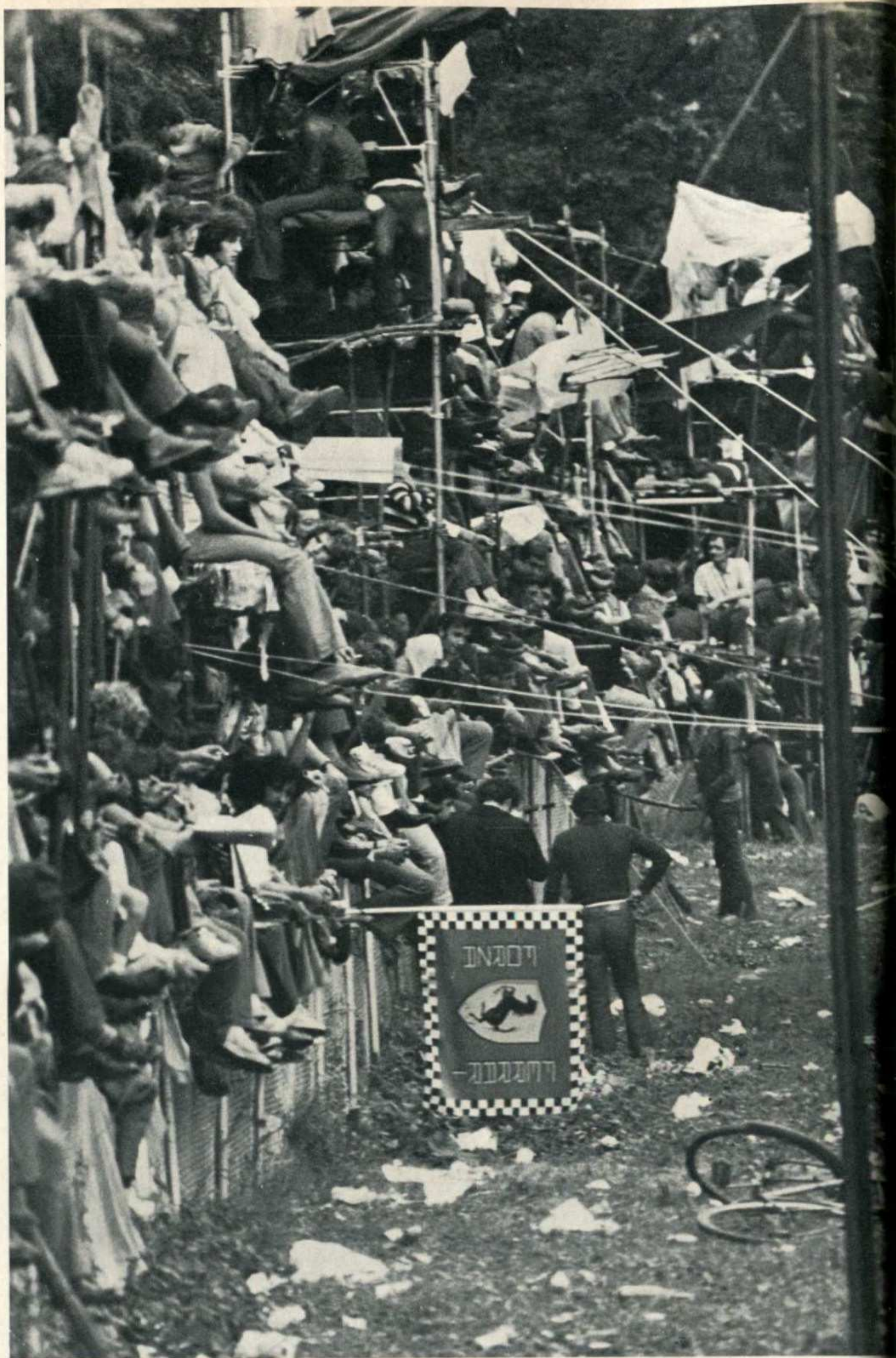
Lo dice la parola che poteva benissimo essere «neofita», ma è poi la stessa cosa, è il neo-appassionato di corse, colui che per la prima volta entra nell'arena motoristica, conquistato all'automobilismo sportivo dall'amico che a forza di discorsi ed elaborazioni alla propria «Mini» lo ha convinto. Lo si riconosce facilmente per quel suo guardarsi intorno un po' smarrito, nell'intento di captare quante più cose possibili, di concentrare la propria attenzione su qualcuna delle mille azioni, dei mille gesti di piloti, meccanici, commissari di corsa.

È un mondo nuovo, tutto da scoprire che col passare del tempo finisce per trascinarlo insieme agli altri, a quelli che già «sanno», che già «capiscono». Ai bordi della pista, magari in prossimità di una curva difficile, attraversa momenti di autentica «estasi» preso com'è dall'urlo dei motori, avvinto da quel carosello di colori sfreccianti a velocità pazzesche. E all'urlo e agli applausi della folla finisce per aggiungere i suoi, che sono forse i più sinceri e spontanei, non ancora «inquinati» dalla faziosità sportiva.

Bastano poche ore di vita d'autodromo per vederlo trasformato. Non si cura più di seguire scimmiettando nei gesti l'amico-che-sa-tutto, non tradisce più l'imbarazzo di un abbigliamento non proprio indovinato per una manifestazione di questo tipo; con quel suo vestito un po' serio, con tanto di cravatta. Ha acquistato man mano indipendenza e sicurezza. Alle curve affrontate con quel genere di gomme, che in un primo momento gli facevano salire il cuore in gola, assiste ora con lo stesso atteggiamento di frizzante entusiasmo dei «veterani». E man mano che la giaculatoria dei giri si snocciola sotto i suoi occhi, quelle macchine e quei piloti prendono un nome, un volto. Ora ne riconosce tre, poi quattro, cinque, e così via.

Al termine della corsa, è ormai un altro: coi capelli scomposti dal vento, il naso lievemente arrossato per la bella giornata di sole, trova addirittura il coraggio di inserirsi in un gruppetto di tifosi che discutono. E anche qui, ormai sull'onda di un'ambientazione che è quasi totale, è presto condotto nei più pericolosi meandri delle disquisizioni tecniche. Non ha saputo resistere a una giornata di gloria, che è anche sua personale, e proprio sul finire si tradisce ignominiosamente: «Per me il preparatore migliore resta comunque John Player Special. Ha fatto una Lotus eccezionale».

L'espressione prima interdetta e poi la fragorosa risata dei presenti gli fanno capire che qualcosa non quadrava nella sua valutazione. Vorrebbe ribattere, insistere, spiegare, dire le sue ragioni ma fortunatamente decide di lasciar perdere e di dileguarsi il più silenziosamente possibile. E mentre si avvia all'uscita dell'autodromo non riesce a capacitarsi di quelle risate degli amici: «Ma che cosa avrò poi detto!»



il TECNICO

Non parliamo di quello che ha curato la preparazione di una macchina o dei tanti che costituiscono lo staff di una Casa. Stiamo parlando di pubblico e il nostro «tecnico» è quello spettatore particolare, ma abbastanza frequente alle corse, che si occupa e si «pasce» di tecnica: motori, sospensioni, gomme, ecc. È, questo, uno degli stadi più avanzati della passione sportivo-automobilistica, raggiunto solitamente sia per una assidua frequenza sulle piste come da non rare letture (anche se superficiali) in materia. Il tecnico, una volta costruitosi tale (una sorta di autodidatta), ha notevoli vantaggi rispetto al normale spettatore di una corsa: può valutare gli assetti delle macchine, i camberaggi, i... casteraggi, i vari trapezi di Ackermann; gustarsi fino in fondo quell'intima soddisfazione che gli deriva dal capire dal canto del motore quale sarà il motivo dell'imminente ritiro.

E allora il «tecnico» attraversa il suo momento di gloria quando sentenzia con noncuranza, quasi fosse palese a tutti, che il tal pilota non è passato perché ha «rotto» e giù la spiegazione tanto precisa quanto incomprensibile ai più, del perché e del per come. Ecco, è proprio sulla incomprensibilità delle sue spiegazioni che si fonda l'alone di sacralità del suo verbo. Tanto più difficile e tanto più «sacrale», incontestabile, assoluta sarà la sua diagnosi. E se conclude la sua esposizione al volgo dei tifosi con un «ma quello "rompe" sempre...», ecco che il tutto si colora con i toni di una lunga e maturata esperienza delle piste che arriva a far sorgere il sospetto in qualcuno degli ascoltatori che chi sta parlando non è un semplice appassionato, ma un tecnico con la T maiuscola, inviato in tribuna per chi sa quali motivi. Una volta dominato in tal modo il campo degli astanti il nostro parte a ruota libera e non guarda più tanto per il sottile alle tesi che sta sostenendo, sicuro che nessuno si azzarderà a far obiezioni.



il TIFOSO

Diciamolo pure, è parte integrante della corsa, col suo rumore, il suo colore, il suo calore, la sua freschezza, sempre, nonostante a volte l'età avanzata. E' il tifoso. Quello che parte con la tenda tre giorni prima della corsa, che si accampa « in zona » pista per avere quel posto, sempre lo stesso, da tre, cinque, dieci anni. Di lì lui vede la corsa: pioggia, sole cocente, vento, pasti a base di panini, lunghi digiuni, disagi... logistici, tutto è preventivato, scontato, sorvolato. Quello che conta è la corsa, il « suo » campione che ad ogni passaggio merita l'incitamento, lo sventolio della bandiera e il poter dire, domani, c'ero anch'io, anch'io ho visto.

E come tutti i tifosi anche quello dell'automobile sa soffrire, gioire, esaltarsi e abbattersi, conservando sempre quella « fede » che è fondata su di un nome, un nome soltanto, ma che è divenuto mito, storia e leggenda insieme, cronaca e commento già di per se stesso. Basta pensare al nome Ferrari che evoca epoche lontane, imprese favolose, fatti di ieri, momenti di oggi. E il tifoso è lì per questo e, anche senza saperlo, entra a far parte di quella leggenda, diventa attore di quella storia, spettatore di quei fatti che poi commenterà, anzi che già commenta con le sue scritte, la sua bandiera, la sua maglietta variopinta coi colori del cuore, con la sua festosa invasione della pista a fine gara.

Non importa se non si rende conto del come si costruisce una vittoria, del come si accusa una sconfitta, del perché di una scelta piuttosto che un'altra. Lui gode di quella vittoria, proprio come fosse sua, e impreca deluso per una sconfitta che sente propria. Insecure, ombroso, suscettibile, a volte indignato, spesso fazioso, fanciullesco se si vuole, rimane pur sempre termometro di come e dove va lo sport automobilistico. Non sarà il giudice più credibile di una stagione, non potrà mai darci una analisi tecnica, non saprà consigliare rimedi, ma sarà solo e sempre lui a rendere le soddisfazioni più grandi e più vere, rivelando spesso doti di comprensione e umanità insospettate.

il COLLEZIONISTA

Quella del collezionista potrebbe essere considerata più che una piccola mania, o un hobby, una vera e propria categoria dello spirito. Prova ne sia che, almeno da piccoli, una qualche collezione (di figurine, francobolli, farfalle) l'abbiamo almeno iniziata, un po' tutti.

Anche all'autodromo la schiera dei collezionisti non è da sottovalutare. Il collezionista di autografi dei campioni, di adesivi delle varie Case, di souvenirs è, in genere, anche un esperto della vita di una corsa. Sa quando è il momento di entrare in azione, conosce i vari modi per eludere un addetto agli ingressi « riservati », sa quando non è il caso di tentare una sortita che si concluderebbe inevitabilmente con un rifiuto.

Il collezionista « paga » questa sua passione: a volte è costretto a perdersi buona parte della corsa nel tentativo di raggiungere l'obiettivo che ha in mente, a volte deve lavorare di gomiti e calci per farsi strada nella ressa che accompagna i piloti nelle zone franche dell'autodromo. Ma quando riesce, gli occhi gli si illuminano di una gioia indescrivibile, tutta intima, che trascende il fatto in sé (aver avuto finalmente l'autografo di quel campione) per comprendere in una volta sola, tutte le fatiche, tutti i sacrifici, tutte le gomitate e i calci, e le offese di una intera collezione.

E questa sua gioia viene notata e in certo modo invidiata da quanti, lì intorno, avrebbero potuto avere quell'autografo con facilità ma non ci hanno pensato. E se ci pensano ora, una serie di considerazioni li porta a non tentare neppure. « Uno solo, che cosa conta? Cosa me ne faccio di uno? Ci vorrebbero quelli degli altri piloti... E poi che manie son queste, non son mica un fanatico... Però averli tutti... ».

La verità è che non si ha la costanza, la volontà sufficiente per sapersi sacrificare ad ogni occasione propizia, con carta e penna in mano, ad inseguire quei pochi tratti di inchiostro che il più delle volte risultano illeggibili.

ma **TU**
perchè vai
alle
corse?



il «PLAY»

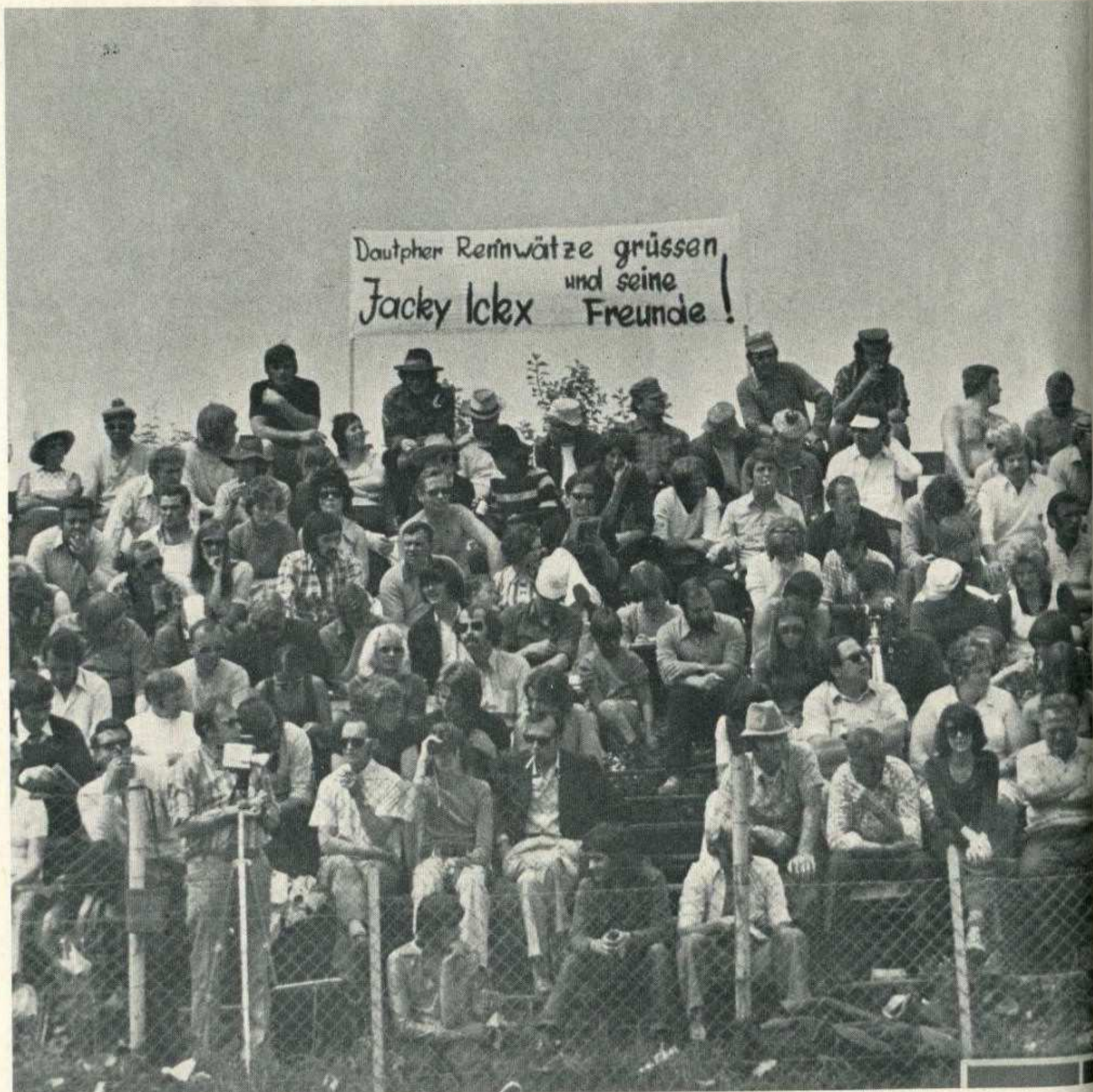
Va alle corse perché sa di trovarci, nell'entourage dei piloti, o nella popolazione dei boxes e delle tribune, il... «pane per i suoi denti». Normalmente lo si distingue da lontano, per il suo abbigliamento (sempre sportivo, con variazioni di foulards e giacche a non finire) e ancor più per il suo comportamento fra l'interessato e il distaccato, attento a quel che succede in pista ma con quell'aria di chi ormai ha già visto tante corse, di chi ormai conosce già tutti, al punto da potersi permettere un pronostico (naturalmente sempre esatto) sulla conclusione della corsa.

Ed è per questa consumata esperienza motoristica che può permettersi di dedicare la sua attenzione alle gentili signorine e signore. Per l'amica della cugina del tal pilota cui viene negato l'accesso ai boxes, eccolo intervenire, gentilissimo, discutere, convincere e vincere, con un largo sorriso rivolto all'amica della cugina che può, grazie a lui, coronare il suo desiderio. Una aggiustatina al foulard e via, dentro ai boxes. «Attenta qua è unto. Sai quanto fa questa Formula?... Fatti un po' indietro sta arrivando una macchina... Vieni, vuoi conoscere Surtees? Un simpaticone, vedrai».

L'importante è non perdere per un momento la concentrazione e quell'effervescenza tipica di chi sta agguantando la preda. Lei lo capisce e ne gode, quindi, avanti. E allora può succedere che il nostro si abbandoni a confessioni segrete: «Sai anch'io qualche anno fa correvo... poi un incidente... Ma non ho perso la passionaccia e sono qua, come negli USA, in Olanda, in Inghilterra...».

In quel momento un gruppetto di amici incrocia l'occasionale coppia. Qualche saluto, alla distanza, lei che si mette un momentino in posa, fingendo di guardare lontano.

Ecco, è bastato quello sguardo d'invidia degli amici, quell'atteggiamento così confidenziale dell'amica della cugina, per ripagare la fatica di un giorno di gara.



il BORSAIOLO

Bisogna innanzi tutto dire che un tale personaggio non fa parte necessariamente della cornice di pubblico di una corsa. A lui le corse interessano, sì, ma non «quella» corsa che lo ha visto spettatore distratto perché in tutt'altra cosa impegnato. C'è, il borsaiolo, anche alle corse, come c'è sull'autobus, allo stadio, in piazza durante una sfilata di carnevale.

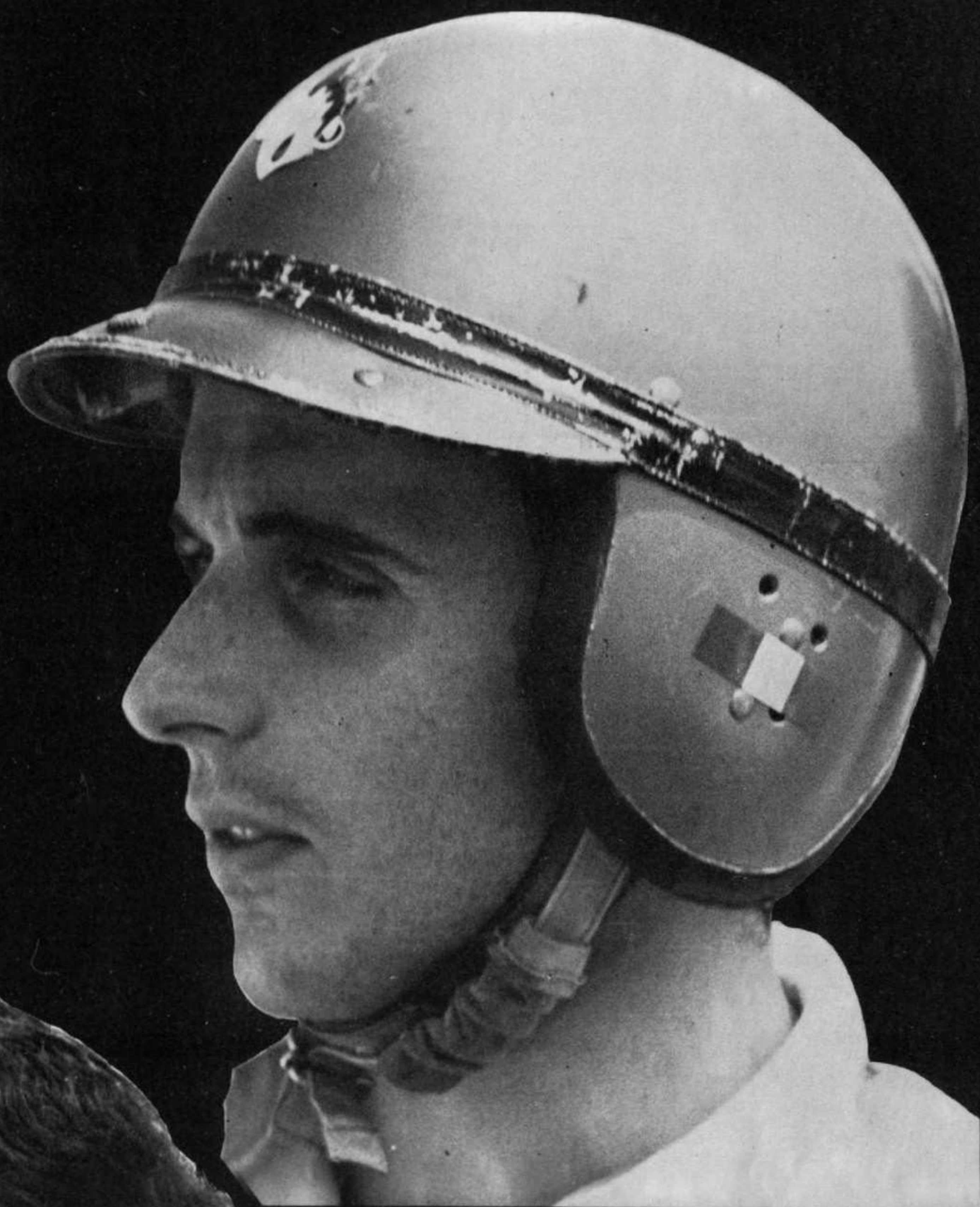
Ama la folla. Un amore antico, radicato, coltivato con costanza.

Riconoscerlo? Una parola... E' il più esperto di tutti nel sapersi contrabbandare per «novizio», tifoso, «play», tecnico ed anche qualcosa di più, visto che gli riesce di entrare in zona box e al parco macchine. E' a questi settori che mira con preferenza nel tentativo di alleggerire prima di tutto i piloti. E i piloti lo sanno, hanno pagato di persona, non poche volte, lo scotto di una distrazione, di una dimenticanza. E, impegnati come sono nella corsa, con tutti i problemi e le situazioni, sempre nuove, che debbono risolvere, questa preoccupazione del borsaiolo potrebbe essere loro risparmiata. Come fare? Nonostante i controlli, gli scontrini, i sorveglianti e gli agenti, pare proprio che non ci sia sanatoria a questo male.

Tentiamo allora un appello ai borsaioli che potrebbe suonare così: «I signori borsaioli, sono pregati di non includere nel novero delle loro vittime i signori piloti, gli accompagnatori e i meccanici degli stessi, al fine di non turbare la serenità necessaria per la corsa».

Potrebbe essere accettabile questa condizione, ma c'è il rischio che, una volta sceso dalla macchina, dopo la corsa, il pilota non ritrovi più né abiti «borghesi», danari, auto personale e magari anche la moglie. La serenità per la corsa non è stata turbata...

Quel sabato nero



Per CARLO BENELLI
quella che da Castione Baratti
porta a Neviano negli Arduini doveva essere,
con tutta probabilità, l'ultima corsa.
Le insistenze della moglie, il lavoro,
una certa rilassatezza ormai nell'affrontare le gare
lo avevano già fatto decidere in tal senso.
Restava questa breve gara nell'Appennino parmense
che è stata, in una tragica realtà,
proprio l'ultima corsa per « Riccardone ».
La sua Alfa 33-3 è uscita di strada,
nel corso delle prove ufficiali,
circa a metà percorso ed ha urtato un muretto
che è stato all'istante fatale al pilota.

Questa stessa tragica giornata
di sabato 20 maggio 1972 ci ha portato via
un altro giovane, LUIGI RINALDI. Poche ore
prima della morte di « Riccardone »,
il romano era anche lui arrivato
al suo appuntamento con il destino
sull'asfalto lucido di pioggia di Brno,
in Cecoslovacchia, durante le prove ufficiali
della gara di Campionato Turismo, con l'Alfa 1300.
La sua vettura perdeva aderenza in un curvone
ed usciva di strada demolendo
la costruzione adibita a direzione gara.
Era l'ultimo traguardo del fraterno amico di
Ignazio Giunti (correva ancora con la sua tuta).

Un protagonista del mondiale marche made in Maranello, l'ing. GIACOMO CALIRI, svela il segreto di una stagione da «mattatori»

24 GIUGNO 1972. La Ferrari è già Campione del Mondo Marche con largo margine d'anticipo sulla fine del Campionato. E' la vigilia della 1000 km d'Austria. Le prove non sono andate tanto bene nonostante la squadra del cavallino sia presente sul circuito austriaco con 4 vetture affidate a Ickx-Redman, Marko (che sostituisce Regazzoni infortunato al... pallone) -Pace, Peterson-Schenken e Merzario-Munari. E' tutta questione di deconcentrazione dirà poi l'ing. Caliri, mentre nei box uno stuolo di meccanici dà gli ultimi ritocchi alle macchine che prenderanno il via per la mille austriaca.

L'ing. Caliri aggirandosi da una parte all'altra dei box incontra Pignatti, il meccanico che guida il camion delle rosse vetture di Maranello in giro per il mondo, che gli dice: « **Caro ingegnere, non so perché ma me lo sento... domani non vinciamo** (mentre parla è molto scuro in volto) **non vorrei che facessimo una brutta figura... non so, ho strani presentimenti... ».**

L'ing. Caliri resta sorpreso per la sfiducia del collaboratore, tanto più che con quattro macchine in gara non ci dovrebbero essere problemi di sorta. Ripensa allo strano discorso di Pignatti e capisce che c'è qualcosa che gli sfugge, che non quadra. Fa una piccola inchiesta fra gli altri meccanici. Viene a sapere che Pignatti, dalla gara di Kyalami del '71, in tutte le gare, da Daytona a Sebring, da Monza a Spa, aveva sempre trovato per terra, nei box, una monetina, e tutte le volte la Ferrari aveva vinto. In Austria questo non era successo. Ecco il perché di un Pignatti depresso, con la paura di non farcela.

Con lo scellino Pignatti ritrova fiducia

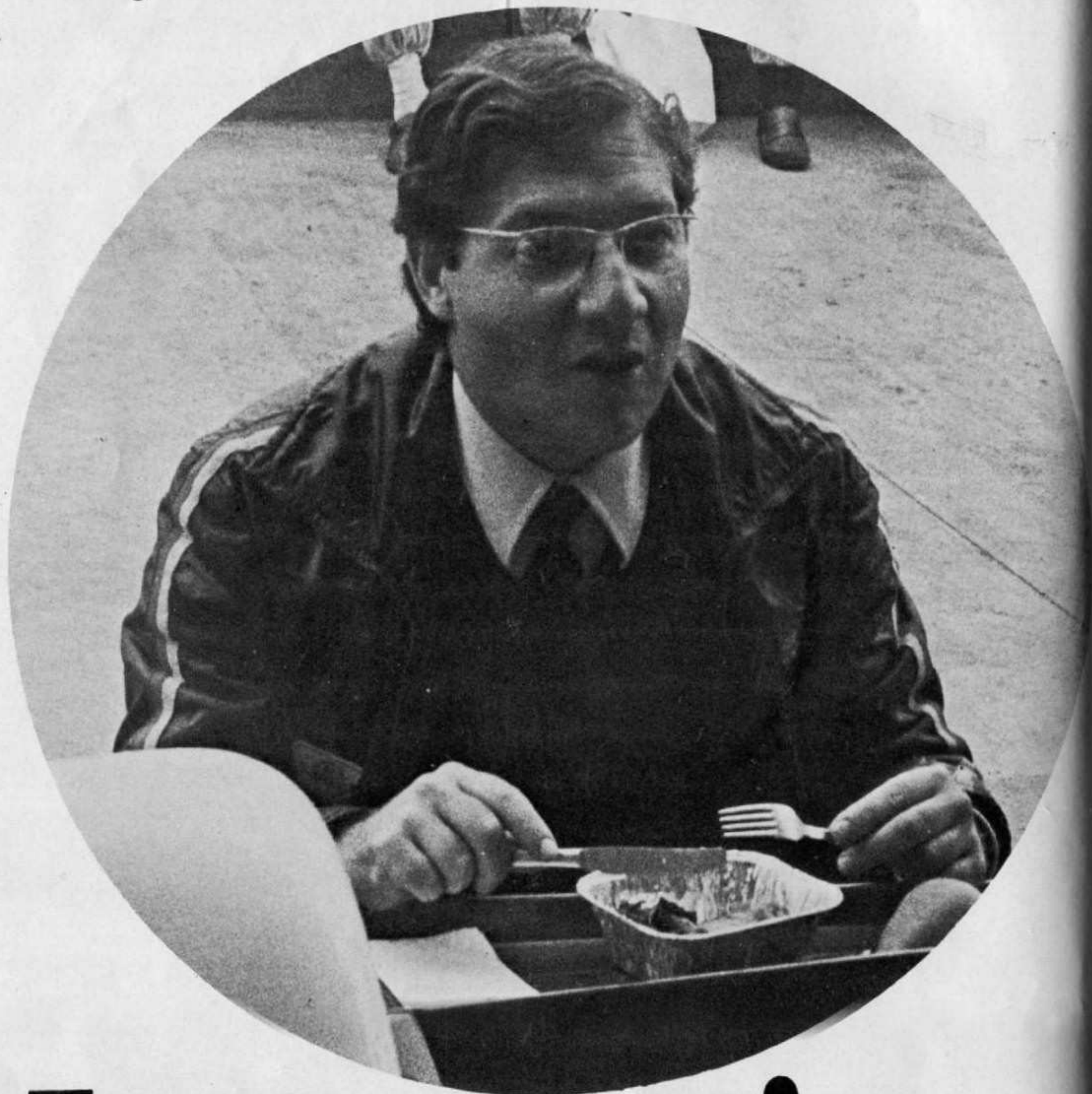
Caliri, da buon meridionale (è siciliano e da ciò è saltato fuori il soprannome di « **PADRINO** »), trova subito il modo di colmare la lacuna aiutando la fortuna. Non visto, getta uno scellino vicino a Pignatti che sta lavorando e se ne va.

Poco dopo Pignatti si gira, vede la monetina, la raccoglie, la mette gelosamente in tasca, corre da Caliri e gli dice: « **Niente paura ingegnere, non pensi più a quello che le ho detto prima, è tutto passato. Domani faremo una vittoria schiacciante** ». E se ne va canticchiando in modenese una canzone americana, da lui liberamente tradotta.

Il giorno dopo la Ferrari fa « poker »: le quattro rosse vetture di Maranello occupano i primi quattro posti nella classifica assoluta. Merito anche dello scellino buttato da Caliri, che ha avuto il potere di infondere sicurezza a Pignatti, e di conseguenza a tutta l'equipe dei meccanici? Non sappiamo dirlo con certezza, però...

Questo è uno dei tanti piccoli episodi rimasti nell'oscurità dell'« en plein » vittorioso di 10 gare su 10 della Ferrari al Mondiale Marche di quest'anno.

Ce lo ha raccontato l'ing. Caliri, catanese di 32 anni, sposato con due bambine, laureatosi a Torino con 98 in aerodinamica,



La monetina del PADRINO

Mondiale Marche 1972	1000 KM B. AIRES	6 ORE DAYTONA	12 ORE SEBRING	1000 KM B. HATCH	1000 KM MONZA	1000 KM SPA	TARGA FLORIO	1000 KM NURBURGRING	24 ORE LE MANS	1000 KM OSTERREICH.	6 ORE WATKINS GLEN	TOTALE
FERRARI	20	20	20	20	20	20	20	20	8	20	20	208
ALFA ROMEO	12	12	12	12	—	—	15	12	10	—	—	85
PORSCHE	6	4	8	2	15	3	8	2	12	1	10	71
LOLA	4	6	6	4	—	8	10	6	—	4	—	48
CHEVRON	8	—	—	3	—	12	—	8	—	8	2	41
MIRAGE	—	—	—	—	—	10	—	10	—	—	12	32
MATRA	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—	—	20
CHEVROLET	—	3	10	—	—	—	—	—	—	—	1	14
DE TOMASO	—	—	—	—	8	4	—	—	—	—	—	12
TONDELLI	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	6
ABARTH	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	4

con una tesi sulla « Ricerca teorico-sperimentale sull'aerodinamica di una vettura » (la sua Fiat 500). Dal '67 è alla Ferrari, abita a Modena.

Nato nel 1970, in aprile-maggio, il 312 P, ha corso tutto il '71 per fare esperienza, per correggere le eventuali defaillances. La macchina fu molto discussa perché aveva sempre degli incidenti, fra i quali quello tragico di Buenos Aires dove perse la vita Giunti.

Molte modifiche per il 312 P mondiale

Una spiegazione di questi incidenti ce l'ha data secondo il suo punto di vista l'ing. Caliri: « Il 312 correndo contro le grosse 5 litri per tenere il passo doveva essere sempre spinto al massimo, altrimenti levandoci il piede, si perdeva troppo terreno. Quando si incontravano sul terreno vetture lente, le grosse sport 5 litri rallentavano eppoi, fidando sulla loro potenza e la grande coppia, riprendevano, mentre la Ferrari doveva sempre essere al massimo e spesso e volentieri non aveva il tempo di scansare le vetture di piccola cilindrata che trovava sul suo cammino ». Una spiegazione forse valida più delle altre per spiegare i tanti incidenti che nel '71 caratterizzarono la travagliata vita del prototipo di Maranello.

Il 312 P vide la luce a Modena negli uffici diretti dal geometra Rocchi, il telaio fu poi portato a Maranello dove Rocchi e l'ing. Caliri lo rifinirono, mentre il motore era quello del F.1 studiato a Modena nell'ufficio allora diretto dall'ing. Forghieri.

Durante le corse disputate nel '71, la vettura veniva continuamente modificata negli organi che col passare del tempo si mostravano difettosi o bisognosi di ritocchi.

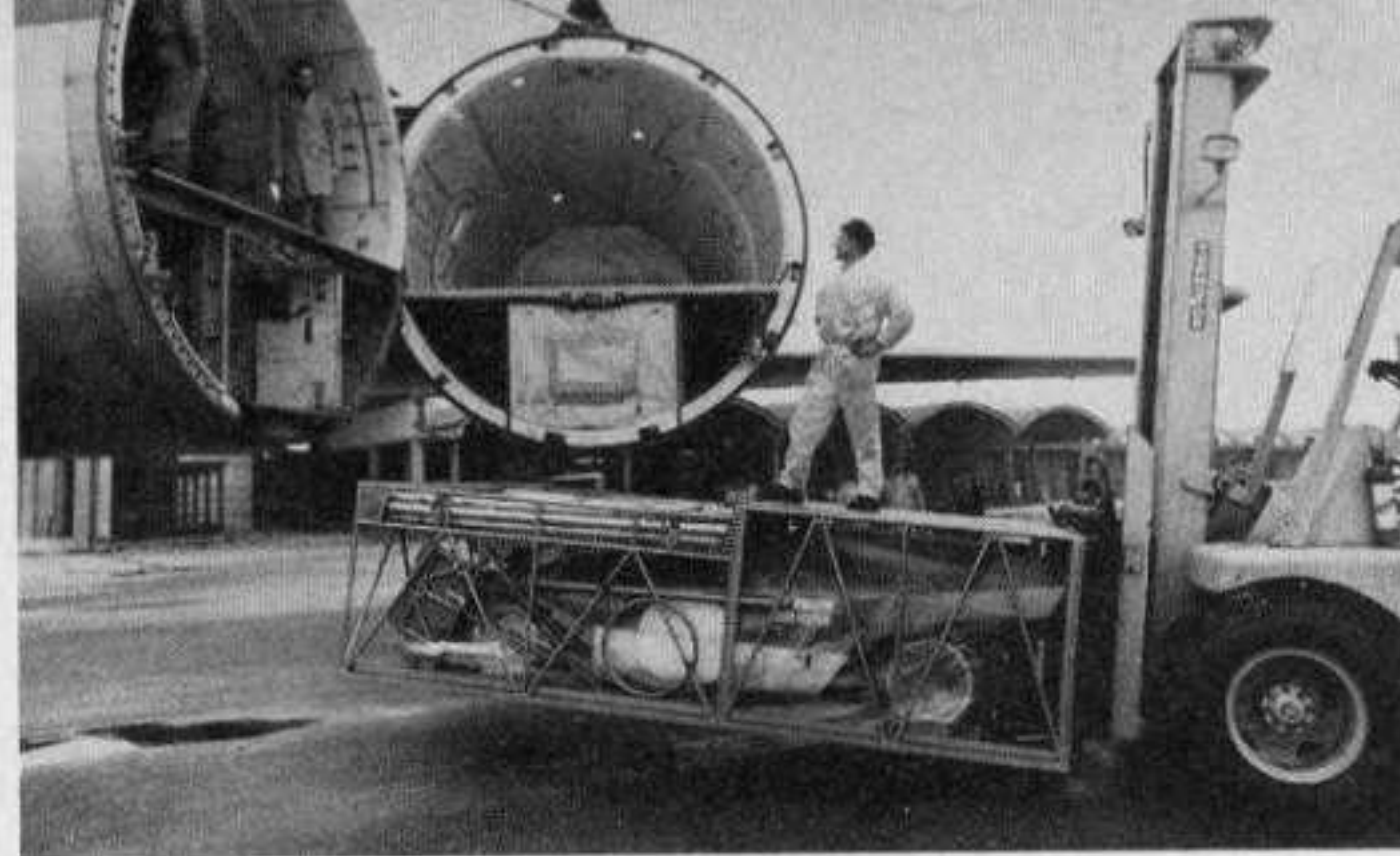
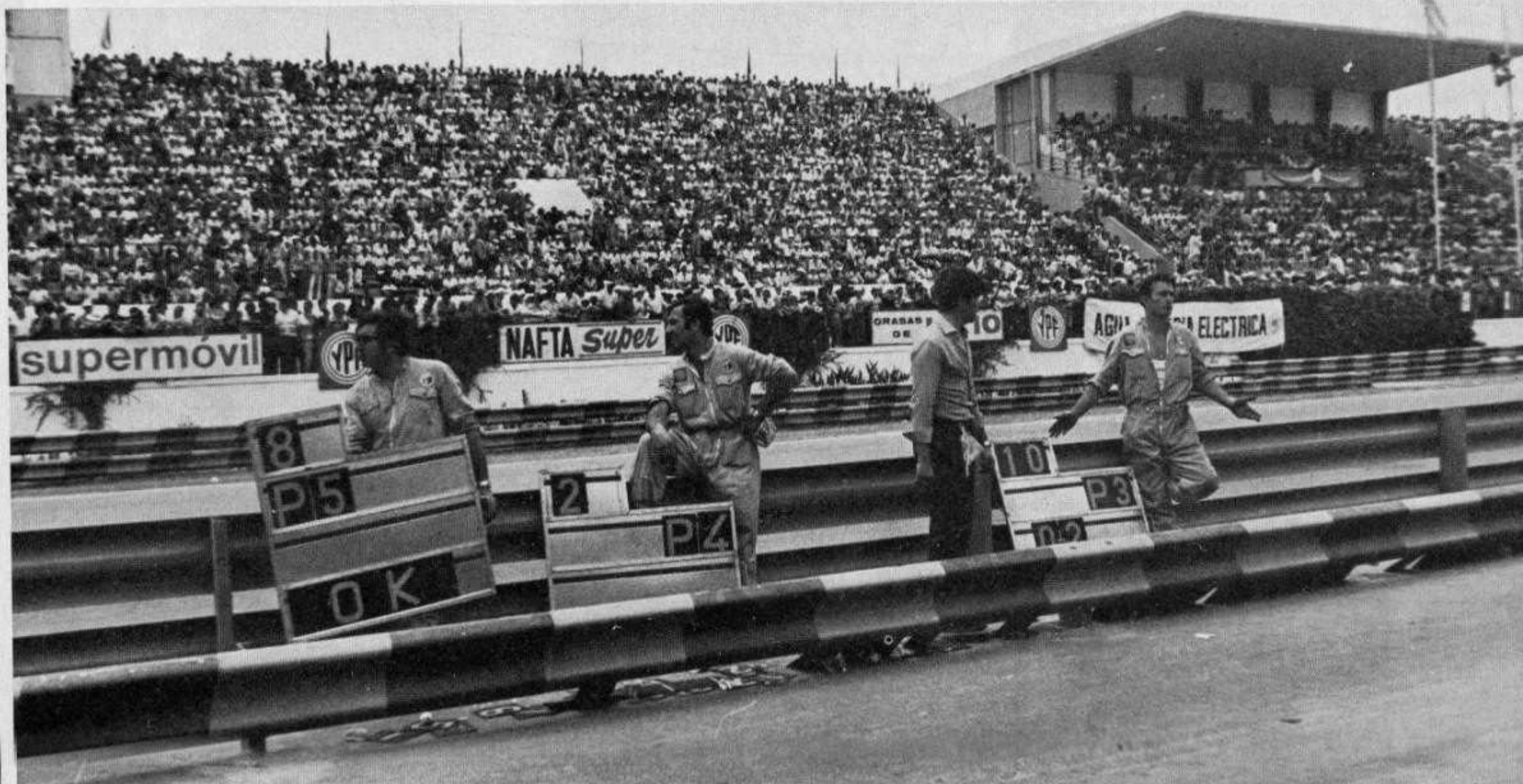
Il lavoro più importante fu l'adozione di un cambio totalmente nuovo, disegnato da Salvarani, perché quello usato fino allora era al limite e non adatto alle gare di durata, essendo quello del F.1, derivato a sua volta da quello della F.2.

Altre modifiche furono fatte per alleviare il lavoro ai meccanici sui campi di gara. Fu studiato il modo più razionale e meno faticoso per il montaggio e lo smontaggio del motore, fu modificato l'abitacolo per le nuove regole '72, e anche la carrozzeria per adottare definitivamente gomme a profilo basso (già nel '71 la macchina dal Nurburgring in poi aveva adottato definitivamente queste gomme).

All'inizio del 1972, la casa di Maranello parte avvantaggiata perché si trova a dover competere con una macchina che già conosce perfettamente e che ha in più un valido anno di esperienze alle spalle. In particolare è stata migliorata l'affidabilità della vettura, resa necessaria dalle diverse esigenze di guida nelle gare del mondiale marché dove si è in continuo sorpasso e quindi si ha bisogno spesso di cambiare traiettoria.

9 gennaio 1000 KM BUENOS AIRES

I fiori e la dogana



Sopra, inizia l'avventura nel mondiale marche '72: le auto partono con un cargo aereo per l'Argentina robustamente imballate. Sotto, nervosismo al box Alfa, le 33tt3 sono « solo » terza, quarta e quinta. in basso, le taniche Alfa (a sinistra) ed i bidoni a gravità Ferrari (a destra) sono stati la causa di un battibecco fra le due squadre a proposito di rifornimenti

« In Argentina la Ferrari si è presentata — dice Caliri — con una equipe di meccanici rinnovata totalmente. Io per la prima volta dovevo dirigere una squadra di sei piloti, ma sono stato facilitato in questo dagli stessi che avevano capito il mio problema e mi hanno aiutato. Eravamo anche un po' complessati dall'Alfa... dopo tutto quello che si era letto sui giornali, le prove fatte, i tempi ottenuti ecc... avevamo, ora lo posso dire, un po' di paura, che però passò presto. »

Nelle prove la Ferrari di Peterson-Schenken fece il miglior tempo davanti all'Alfa di Stommelen-Hezemans. Al terzo e quarto posto le altre due Ferrari. Dice l'ing. Caliri: « Una cosa che tengo a far sapere è che tanto io che Peter, durante le prove abbiamo sempre cercato di fare l'assetto delle macchine in vista della gara, non per fare il tempo e partire in prima fila perché questo non è importante in gare di durata. »

Peterson-Schenken vincono e sono i primi 20 punti per la Ferrari in classifica mondiale, secondi sono Regazzoni-Redman, terza è l'Alfa con de Adamich-Facetti-Alberti, mentre i grandi favoriti Ickx-Andretti sono solamente decimi per la rottura di un cavo della batteria che fa perdere loro moltissimi giri.

« Basilare — dice Caliri — è il rifornimento ve-

loce che i nostri meccanici hanno fatto in quella e in tutte le altre occasioni. Se si pensa che fra i piloti di levatura mondiale 3-4 decimi di secondo sono una eternità, ai box guadagnare 4-5 secondi sull'avversario in un rifornimento è di vitale importanza. »

CANDID CAMERA

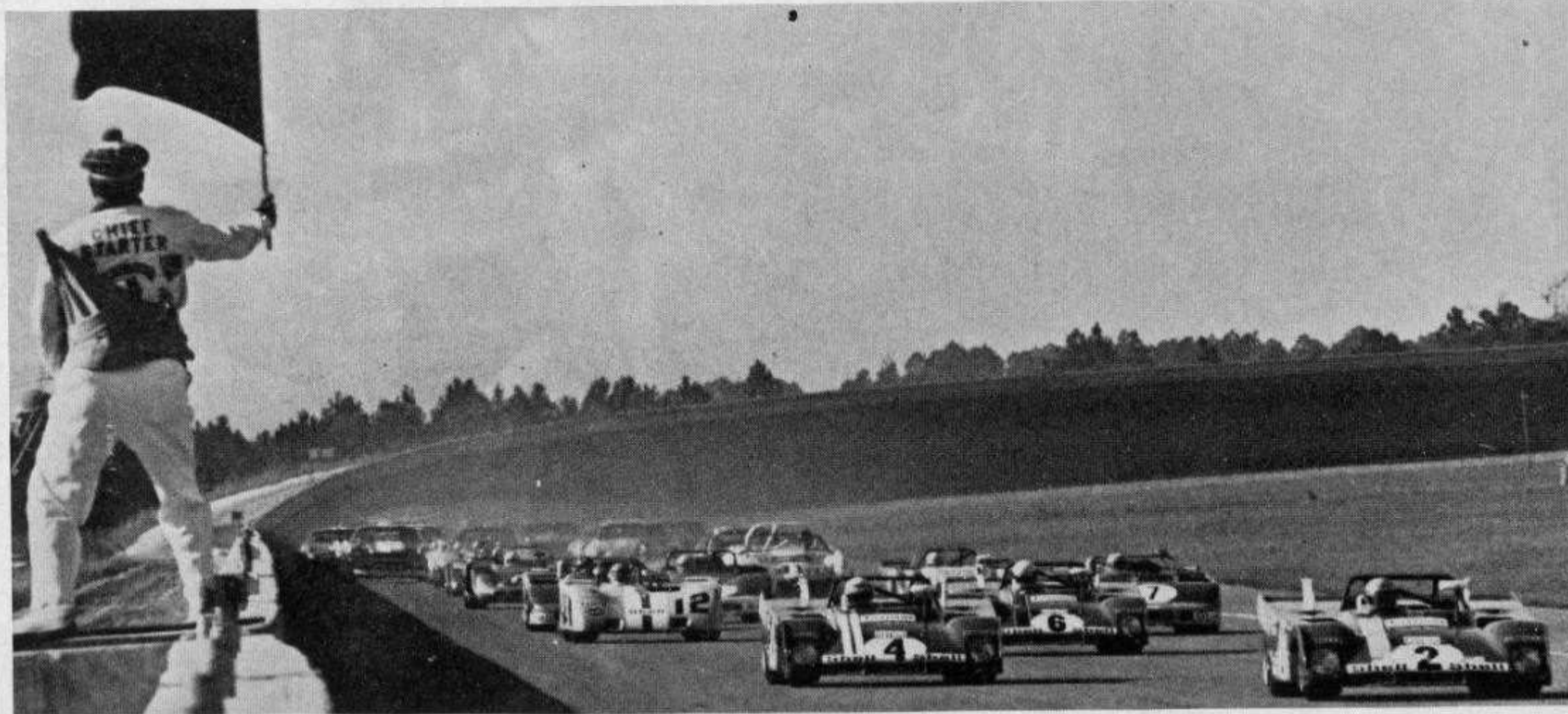
● Un meccanico dell'Alfa dichiara al capo meccanico Bellentani mentre la Ferrari cambia un motore « Da noi sembra di essere in catena di montaggio, abbiamo una sfilza di motori di ricambio che non finisce più... »

● Alla fine della corsa i meccanici e tutti quelli della Ferrari sono andati a portare i fiori della vittoria sul luogo dove morì Giunti, un anno prima.

● I tecnici Alfa dichiarano che la sconfitta è da imputare alle gomme che la dogana ha bloccato all'aeroporto. Dimenticano di dire che lo stesso era accaduto alla Ferrari, che tutte e due le Case italiane avevano corso con le Firestone B 29, e che l'Alfa Romeo in prova aveva fatto tempi perché si era portata dietro gomme della stessa miscela di quelle rimaste in dogana.

Bastano 11 cilindri

Con Daytona — diventata una 6 ore — il Mondiale si sposta negli USA. Vincono Andretti ed Ickx sulla 312 P numero 2, che vediamo nella foto sotto prendere la testa del plotone lanciato. A destra, la sequenza del capotamento della Corvette di Tom Frazer, risoltosi miracolosamente senza feriti



Avevamo grossi dubbi a Daytona per i nostri motori, infatti quello che fa saltare un motore è tenere sempre giù il piede e non dargli mai un attimo di respiro. A Daytona, nel tratto veloce si teneva spinto a fondo l'acceleratore per 46" e ad ogni giro, per 46", si ripeteva la nostra paura. Infatti dove si rompono i motori a Le Mans, per esempio, è al rettilineo di Mulsanne dove si spinge a tutto gas per quasi due minuti. Ma poi andò tutto bene» dice l'ing. Caliri tirando un sospiro di sollievo ancora al ricordo di quella corsa.

Nasce la storiella che le Alfa nel misto sono più veloci della Ferrari, ecco la spiegazione che ne dà il... «padrino»: «Come ho già detto prima, il nostro scopo è sempre stato quello di trovare l'assetto per la gara e non quello per fare il tempo in prova. A Daytona, sulla banchina sopraelevata, devi cercare di tenere la macchina più scarica possibile dal punto di vista aerodinamico, perché già si ha la centrifuga che carica la macchina. Per cui si ha una vettura che viaggia quasi a tampone per la centrifuga, e per le gomme è una condizione proprio di limite. Quindi si deve cercare l'optimum fra il tratto veloce e quello misto. Ma se si vuole fare andare forte una vettura sul misto si comincia a mettere alettoni, baffi, la si carica aerodinamicamente, e la macchina va velocissima. Ma quando poi si va sulla banchina oltre alla centrifuga si ha anche il carico aerodinamico che fa perdere dei giri in velocità massima. Noi alla Ferrari decidemmo di fare un assetto leggero, nel misto si andava più piano, ma non era importante, perché la sede stradale era tanto stretta che, se anche si fosse stati più veloci, sarebbe mancato lo spazio per sorpassare. Eravamo invece velocissimi sulla banchina, dove potevamo effettuare i sorpassi. In più non avevamo problemi di temperatura di gomme, ecc... Il primo giorno, in



alcuni casi, le Alfa furono più veloci di noi nel misto, ma perdevano enormemente nel tratto veloce. Se ne accorse la stessa Goodyear (l'Alfa nel frattempo era passata all'altra industria di gomme) e i tecnici della Casa americana si raccomandavano ai responsabili Alfa di «scaricare la macchina». Quando anche loro lo hanno fatto Andretti si è permesso di vincere con 11 cilindri...»

Al via della Sei Ore di Daytona tre Ferrari ai primi tre posti, al traguardo prima seconda e quarta, terza sarà l'Alfa di Elford-Marko.

La gara stava per finire e guidava la corsa la coppia Peterson-Schenken, ma forse, per il modo caparbio in cui si erano comportati Andretti e Ickx con 11 cilindri, avrebbero essi meritato di vincere. Tanto più che si era in America e pubblicitarmente per la Ferrari era più valida una vittoria della coppia belga-americana. Come fare? Ai box Caliri e Schetty discutono se non sia il caso di far rientrare un attimo Schenken ai box per far vincere Andretti. Sono momenti di estrema incertezza, ma poi tutto va a posto senza interventi esterni.

● L'avv. Piccirillo noto appassionato di New York, quando sul finire della gara vide che era in testa la coppia Peterson-Schenken, si avvicinò ai responsabili Ferrari facendo presente «che doveva vincere Andretti» perché si era in America e che all'occasione lui avrebbe potuto fare in modo che...

● Ickx doveva fare rifornimento all'ultimo giro, ma fermarsi ai box significava perdere la corsa. Quindi, mentre tutti lo aspettavano, lui continuò imperterrito. Alla fine aveva meno di un litro e mezzo di benzina nei serbatoi. Come dire sarebbe bastato una accelerata in più per non terminare la gara...

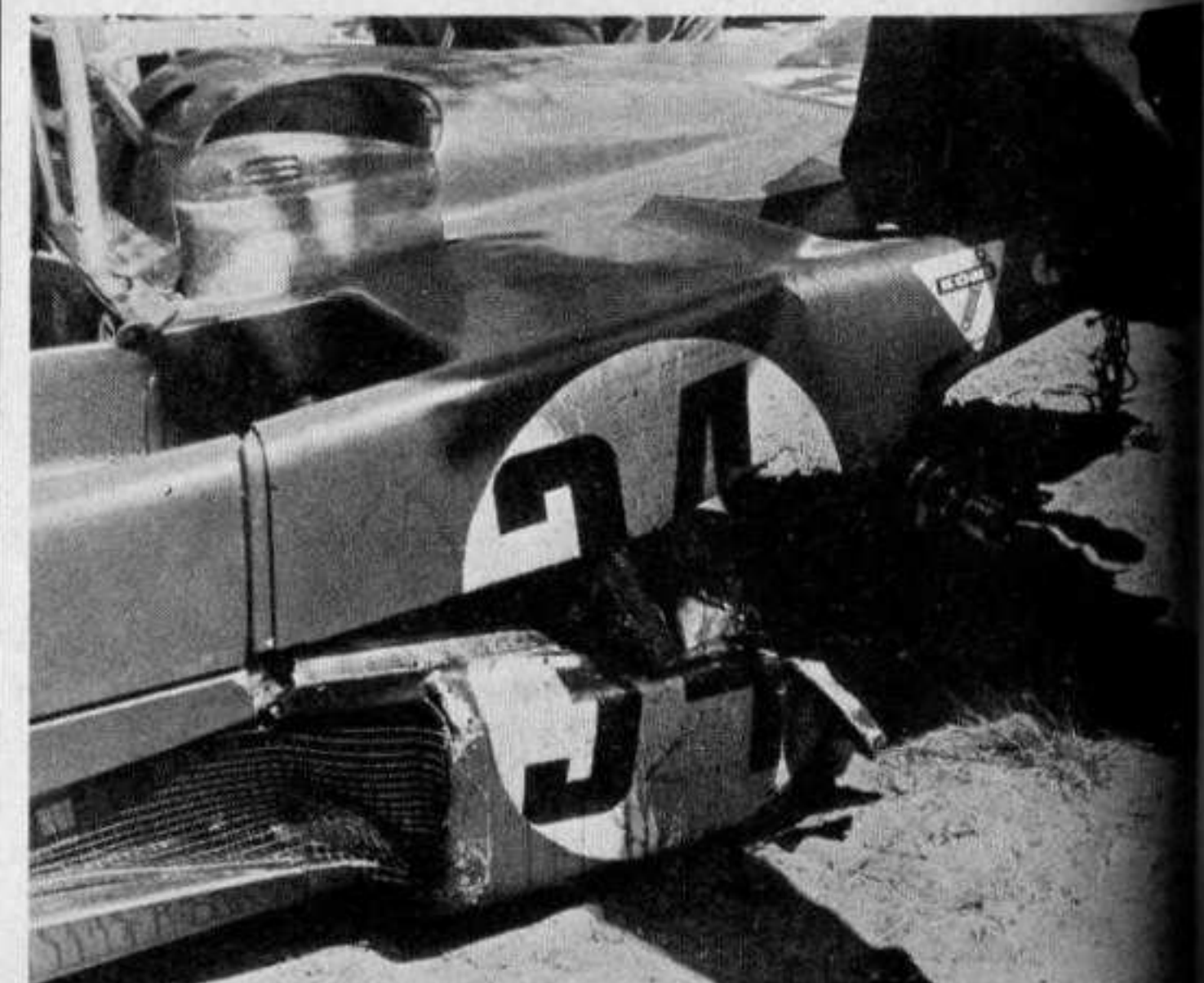
I due roggi

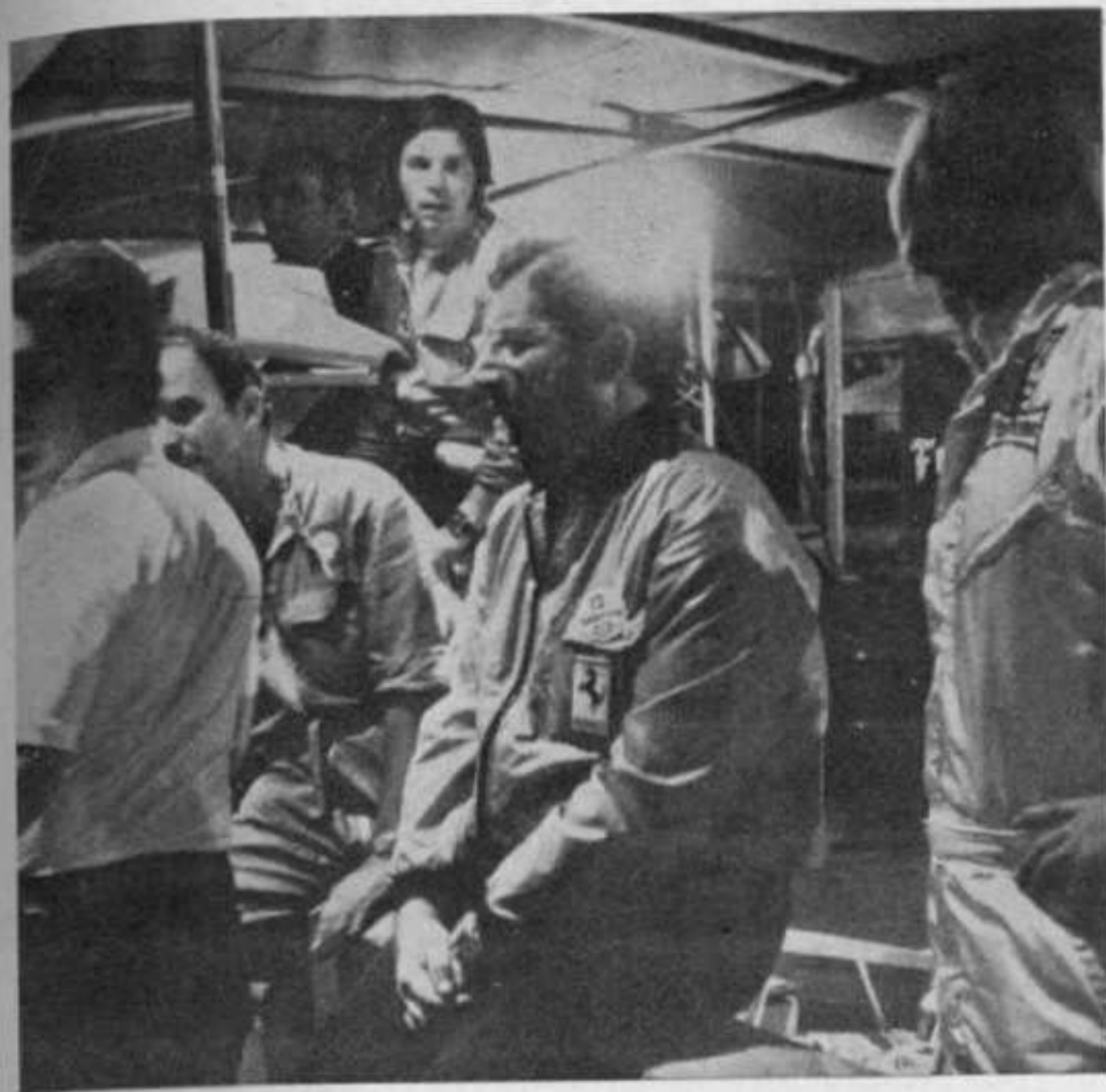
E'a Sebring che Giacomo Caliri viene ribattezzato col nome che poi gli rimarrà per tutta la stagione di «JAMES», perché una deliziosa, (ma stagionata) fanciulla di lustri 14 corrispondenti ad anni 70, invaghitasi del nostro ing. della Ferrari, lo inseguiva un po' dappertutto, lanciando garruli richiami... James, James.

Dal punto di vista tecnico la gara di Sebring fu per la Ferrari un successo enorme, infatti il 312 P che era nato per gare di 6 ore o di 1000 km resistette benissimo anche ad una corsa di 12 ore dimostrando la sua forza e la sua perfetta impostazione tecnica.

«Avevamo paura dell'Alfa che ci avevano detto dotata di resistenza alla lunga distanza, superiore alla nostra macchina. E ci avevamo creduto. La preparazione per questa gara fu meticolosissima, i meccanici il giorno prima controllarono vite per vite, bullone per bullone tutte le vetture. Avevamo preso anche qualche accorgimento per questa gara più lunga del solito. Per esempio quella di calare di circa 500 giri al motore. E tante altre piccole ma utili finezze... I meccanici ai box raggiunsero in questa occasione un affiatamento eccezionale, facendo i rifornimenti alle macchine che «entravano» a tempo di record. Tutto andò bene, e nel nostro clan dopo la vittoria si cominciò a sperare veramente di vincere il Mondiale, perché ci rendemmo conto che la nostra avversaria più valida, l'Alfa Romeo, non teneva il passo con le nostre vetture.»

Nelle prove la Ferrari ottenne il primo, il secondo e il quarto miglior tempo. Al traguardo, è





ancora prima la coppia regina della Ferrari, Andretti-Ickx, davanti a Peterson-Schenken.

«E' stata una gara questa che meritava di vincere la macchina di Regazzoni-Redman, perché i due piloti avevano marciato fortissimo per tutte le 12 ore. Le macchine li aveva esecutati in modo superbo, aveva richiesto solo benzina e olio e via come un orologio per quasi 10 ore. Poi, improvvisamente, alla vettura di testa si è rotta la forcella del semiasse all'uscita del differenziale, che ha tranciato il cavo della batteria, e il cavo della frizione. Le scintille sprigionatesi hanno fatto incendiare la 312 P, che è andata completamente distrutta per il tardivo intervento dei mezzi antincendio. Regazzoni, completamente illeso, si poté allontanare con le sue forze dal luogo dell'incendio. I soccorsi arrivarono dopo 15 minuti, una vera vergogna.»

● Per protestare contro gli organizzatori che avevano lasciato bruciare una vettura del valore di 40 milioni di lire, nessuno della Ferrari si presentò alla premiazione. Il D.S. Schetty, solo portò il reclamo ufficiale della Ferrari agli organizzatori.

● L'ing. Chiti, arrabbiato con la stampa e con tutti i giornalisti italiani, riceve dall'Italia tramite il comandante dell'Alitalia Radicella un pacco di giornali. Li conta, poi li sparpaglia sul prato e si affretta ad inzupparli nella benzina. Poi gli dà fuoco là, dietro i box, senza neppure leggerli. 1 Fahrenheit 451 versione racing!...

Nella foto in alto, Caliri sbadiglia durante la notte di Sebring, ma la lotta in pista è stata dura.

A sinistra, la Ferrari danneggiata da Andretti in prova sarà poi la vettura che vincerà. In basso, l'Alfa incidentata di Galli. Qui sotto, Chiti e Severi ascoltano de Adamich



16 aprile 1000 KM BRANDS HATCH

Non fu la volta buona per l'Alfa

«Finalmente il circuito adatto alle Alfa Romeo! Sarà la volta buona? Noi della Ferrari ci credevamo poco a questa storia che nel misto le Alfa erano più veloci perché ci eravamo documentati. Loro insistevano, e noi li abbiamo lasciati fare... aspettando Brands Hatch, per dire anche noi la nostra... in pista.»

Già le prove parlano chiaro: tre Ferrari ai primi tre posti nello schieramento di partenza, un'Alfa è quarta, poi due Lola, poi l'Abarth 2000 di Mer-



zario davanti all'Alfa di de Adamich-Elford, e a quella di Galli-Marko. Debutta la Mirage che ottiene il decimo tempo. Si inizia la gara e subito le Ferrari vanno in testa, la marcia delle vetture di Maranello è all'incirca sui tempi che hanno fatto in prova, forse anche più piano, ma stabiliscono un ritmo che nessuno riesce a tenere, e pian piano distaccano tutti. Vincono ancora Andretti-Ickx, davanti a Schenken-Peterson. L'altra Ferrari di Regazzoni-Redman è solo sesta, attardata da noie all'accensione. Le Alfa sono al terzo, quarto e settimo posto.

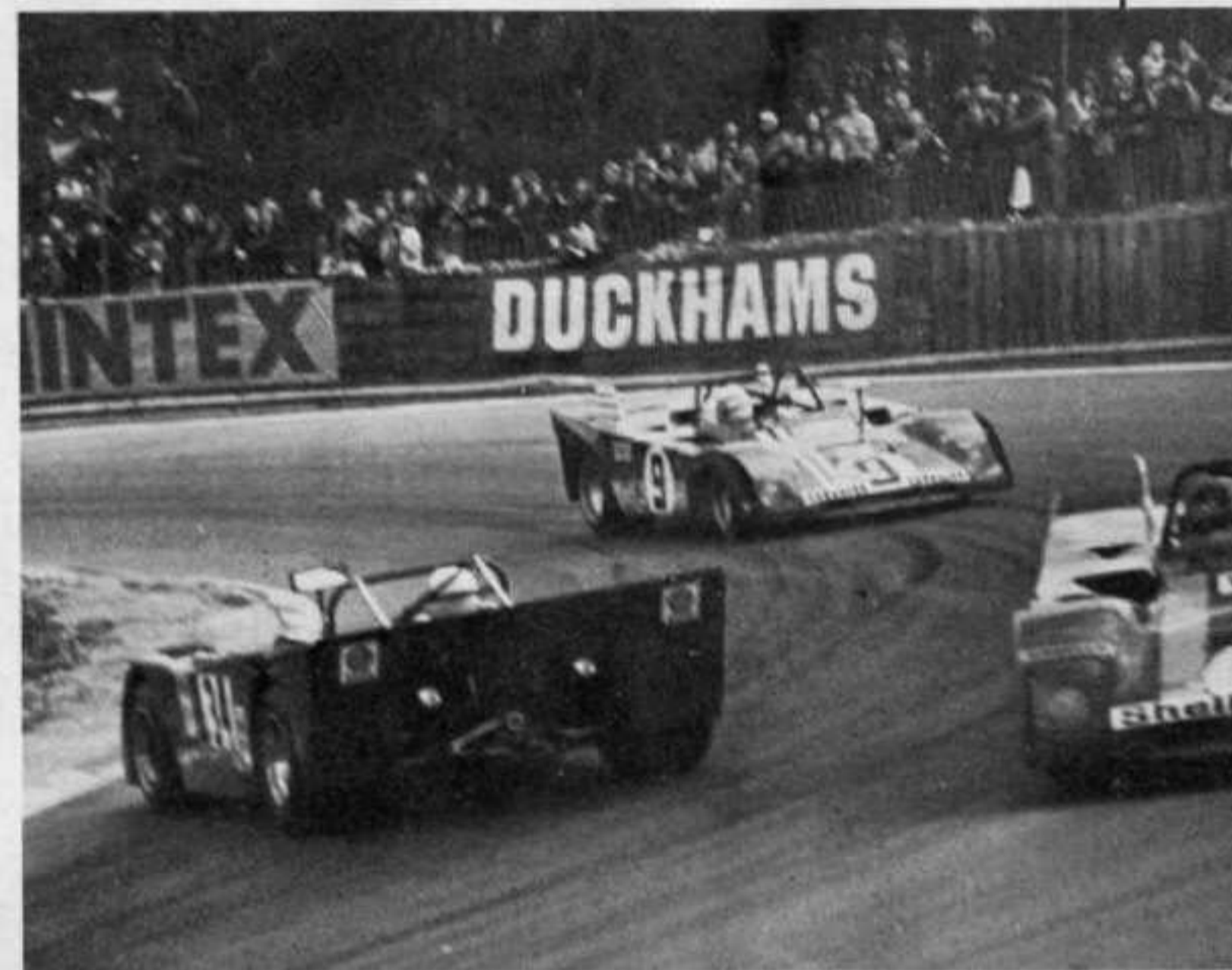
La «rivincita del misto» è dunque tutta della Ferrari, che dimostra ancora una volta (se ve ne era bisogno) di essere la miglior macchina del lotto dei partecipanti, quattro gare disputate, quattro vittorie, si commentano da sé.

Dice l'ing. Caliri: «E' stata una gara senza problemi di sorta, abbiamo dimostrato a Brands Hatch che la nostra macchina è completa, veloce nei circuiti veloci, lenta nei circuiti lenti, veloce-lenta nei circuiti misti, sbugiardando così chi andava a dire in giro, che il 312 era fatto solo per certi circuiti, ma non per altri, che la macchina non sarebbe durata, ecc. I risultati parlano chiaro, quattro gare quattro vittorie, e sta arrivando quella più bella di tutta la già esaltante annata Ferrari.»



A Brands Hatch debutta — come può — la Mirage-Gulf dotata del motore Ford invece dell'atteso Weslake.

Sopra, Van Lennep prova l'assetto. Sotto, Revson e Galli impegnatissimi con le Alfa a contenere il distacco mentre Ickx e Regazzoni (foto in basso) una volta tanto non sono fermati da vetture in testa-coda



● L'ing. Chiti aveva rimandato ogni velleità di vittoria alla «Mille» inglese. Alla fine darà la colpa alle gomme, «andavano meglio le Firestone» dirà, dopo che a inizio anno avevano cambiato le medesime con le Goodyear. Il figlio del presidente dell'Alfa presente alla gara dice: «Ho l'impressione che vadano più forte gli altri.»

● Merzario in gara con la piccola due litri Abarth-Osella sta sempre attaccato alla 33 di de Adamich, Andrea dirà poi: «quello sciocchino lì... E se avessi fatto una frenatona? Lo avrei agganciato, portandomelo dietro...»

Lo scherzo da Pantera

Nell'infido anello monzese, le Pantera hanno avuto il loro primo momento di gloria, andando anche in testa alla gara.

Nella foto qui sotto, quella di Locatelli seguita dalla Lola di Larrousse.

In basso, la 908 di Jost e Schuler, spina nel fianco delle Ferrari. Nell'ultima foto, Ickx nel pantano della parabolica nei giri di ricognizione: riuscirà a venir fuori...

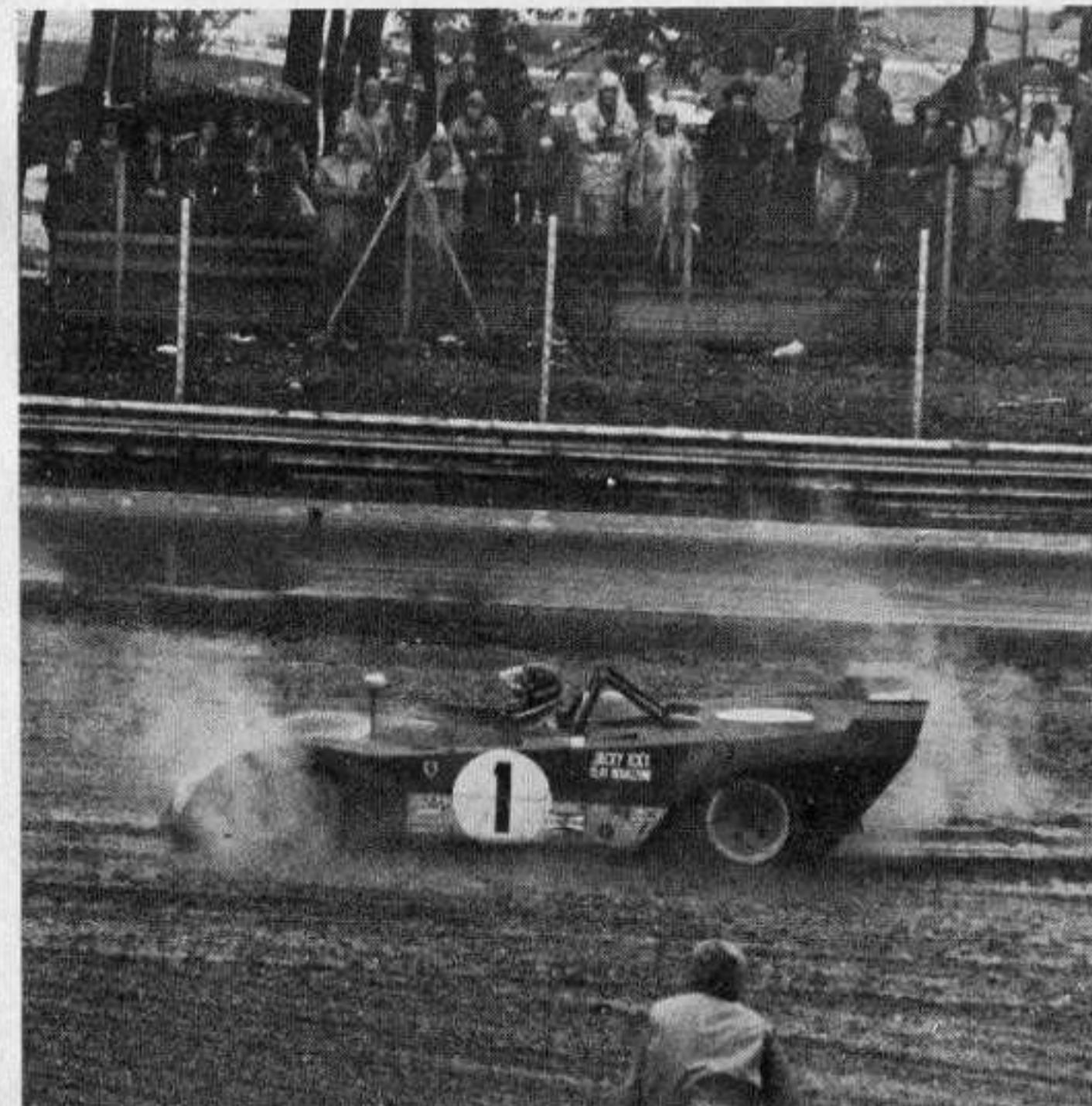


Esordisce così l'ing. Caliri parlando della 1000 Km italiana: « In questa gara mancando le Alfa non avevamo niente da guadagnare..., ma tutto da perdere. Eravamo anche deconcentrati perché eravamo da soli, praticamente lottavamo contro noi stessi. Almeno così pensavamo prima della partenza, poi le condizioni del tempo... rabbrivisco solo a pensarci. Abbiamo rischiato di perdere due macchine ancora prima di partire, quando Peterson e Ickx sono andati fuori in parabolica nel giro di ricognizione. La macchina di Ickx è arrivata ai box indenne, ma quella di Peterson sembrava un trattore tanto era infangata. L'abbiamo letteralmente lavata con un getto d'acqua e tutto è andato bene, la vettura si è potuta allineare alla partenza. »

Le Alfa, con le condizioni del tempo così proibitive, avendo dato forfait per paura di sfigurare in casa contro le Ferrari, perdono così forse la loro più bella occasione del '72. Infatti con l'acqua di Monza e un pilota come de Adamich, che è fortissimo in quel circuito quando piove, la Casa del « biscione » ha forse buttato via una vittoria.

Vincono a Monza Regazzoni-Ickx, secondi sono Peterson-Schenken, ma che paura! La Pantera di De Tomaso stava per infilare tutti e vincere. E' stata una gara che si prevedeva tranquilla, ma che ha dato tante violente emozioni al pubblico monzese, che imperterrito ha voluto seguire la trionfale rincorsa delle vetture Ferrari sotto un'acqua incessante per tutta la durata della gara.

● **PETERSON** esce alla curva Ascari, arriva con una sospensione rotta ai box, tutto contento comincia a svestirsi, pensa « finalmente non corro più sotto quest'acqua infernale », invece Caliri gli dice che una sospensione si cambia in poche decine di minuti e di aspettare con la tuta che presto sarebbe ripartito. Peterson annuisce ma non è contento, dirà poi: « Non è possibile correre con questa pioggia, è la macchina che ti porta dove vuole, non tu che la guidi. » Il capo meccanico Cuoghi si precipita a cambiare la sospensione di Peterson. Ma dopo averla parzialmente montata si accorge che un puntone d'attacco è montato alla rovescia. Censurate le parolacce del meccanico ma da quel momento tutto il materiale di scorta viene controllato.



Un... miraggio i rivali!

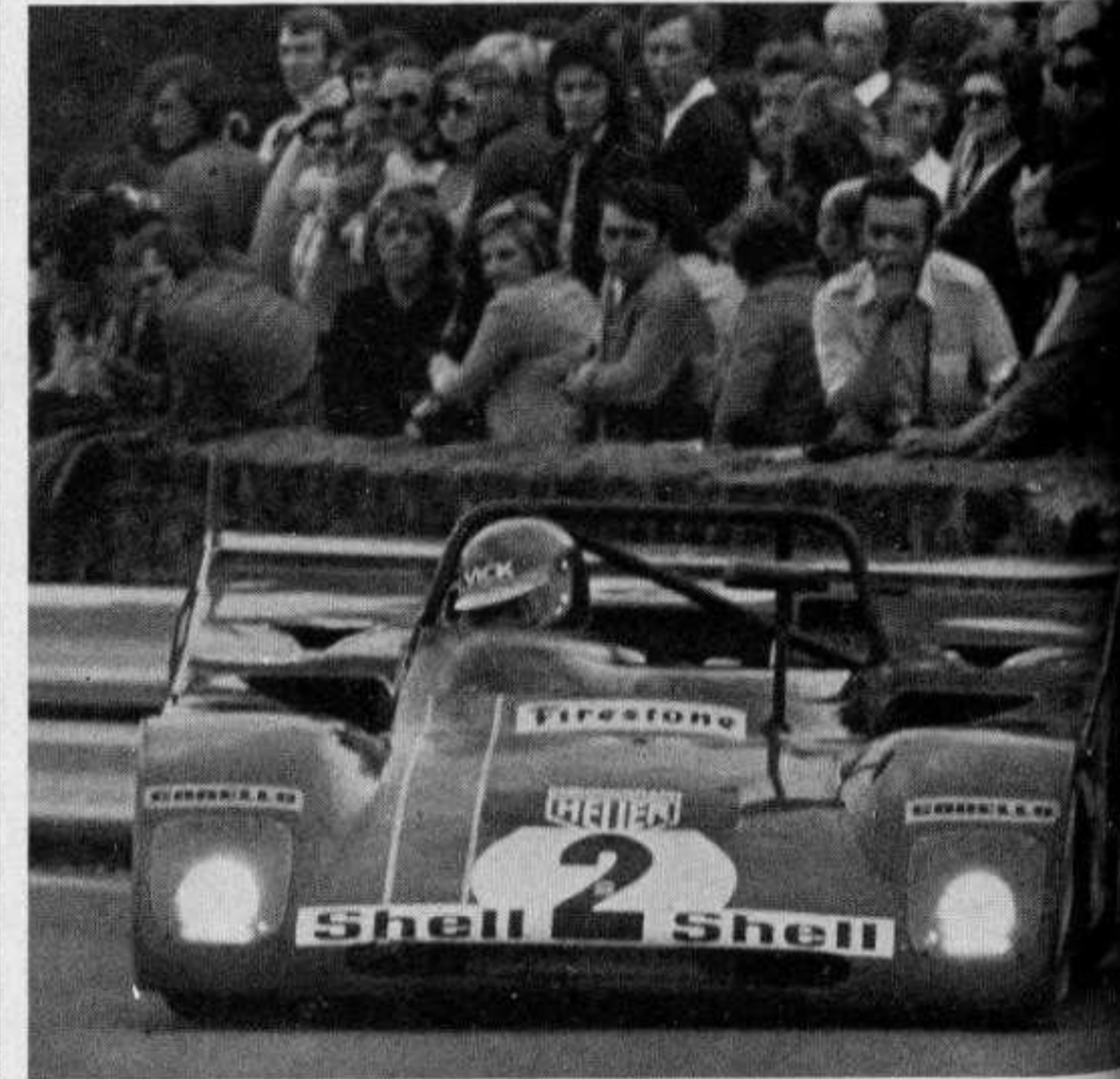
« **A** SPA non c'era nessuno. L'Alfa si preparava per la Targa Florio dove andava in forze per ottenere almeno un risultato di prestigio. Eravamo solo noi della Ferrari — dice Caliri — contro noi stessi, e come al solito quando manca l'incentivo, si rischia di fare brutte figure. In prova otteniamo i tre migliori tempi, davanti alla Lola, alla Porsche e alla Mirage. E' praticamente una lotta in famiglia, ormai siamo convinti che nessuno può contrastare la marca vittoriosa del 312 P verso la conquista del Mondiale. Gli avversari non hanno il coraggio di tentare di batterci e si ritirano con scuse varie o si presentano incompleti. A Spa le nostre macchine sfiorano i 320 kmh, è un risultato tecnico notevole, che ci fa capire ancora una volta che la strada intrapresa con il prototipo è quella giusta. »

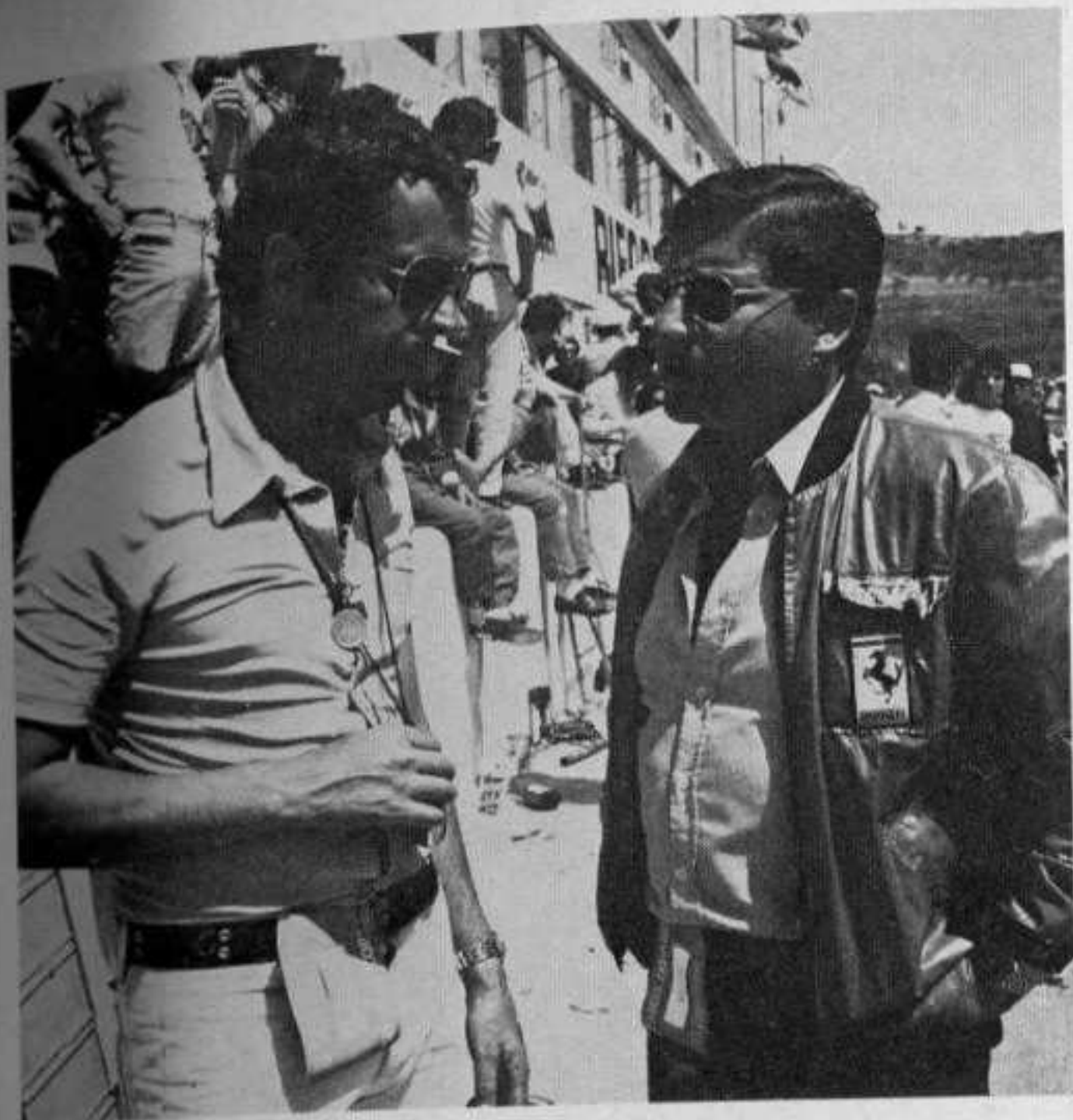
All'arrivo il « cappellone » Merzario (che si taglierà i capelli in omaggio ad una scommessa fatta con Ferrari: « alla prima vittoria con il 312 mi toso! » promise il comasco) coglie con Redman l'ennesimo successo per la Ferrari dominatrice, davanti ad Ickx e Regazzoni.

Verso la fine della gara, la macchina di Regazzoni descia una gomma e rompe il serbatoio dell'olio. Per cambiarlo occorre troppo tempo, allora l'ing. Caliri decide di tamponare la falla, dicendo ad Ickx che prende il posto di Clay alla guida: « Stai attento. Abbiamo tamponato la falla e abbiamo messo della gommapiuma ad assorbire l'olio che eventualmente dovesse uscire, se dovessi sentire la macchina che sbanda leggermente mi raccomando fermati. » Ma la riparazione è fatta a regola d'arte e la macchina nonostante il guasto alla fine sarà seconda.

A Spa, le Ferrari sono praticamente da sole, con l'unica eccezione delle Lola e della Mirage. Vince Merzario, in coppia con Redman, mentre Peterson (nella foto sotto) e Schenken si devono ritirare.

Il « tris » ancora una volta è rimandato





21 maggio

TARGA FLORIO

La TARGA dei miracoli

A sinistra, consiglio di guerra fra i due d.s. della mini-spedizione Ferrari alla Targa, Fiorio e Caliri.

Accanto, Vaccarella in testa-coda a Collesano. Al centro, il trionfo per Merzario e Munari.

Nella foto in basso, Arturo con il suo « sedilino » sotto il braccio attende il proprio turno



A parlare di questa gara l'ing. Caliri si illumina tutto, lui di Catania, non era mai stato alla Targa, non la conosceva, in più dice: « Avevo grossi dubbi su questa gara, perché il 312 P è nato per correre su pista non su strada, quindi non lo credevo adatto a certi exploit. »

Alle pre prove si è cercato di mettere la macchina a posto; i due piloti, Munari e Merzario, dicevano che sulla strada incontravano tanti poliziotti che si voltavano dall'altra parte all'apparire della rossa macchina di Maranello. « E in più erano sordi... » dice Caliri con una punta di malizia mista ad orgoglio.

« Ci ha giovato molto alla Targa — dice — la partenza che ha fatto Arturo, una partenza da gare in salita, e ci ha aiutato molto anche il comportamento di Munari, che ha riportato sempre la macchina ai box in perfetto stato, senza una toccatina di marciapiedi o altro, che potesse pregiudicare la corsa. »

« Non credevamo di vincere, anche perché eravamo in Sicilia con il personale ridotto al minimo. In più l'Alfa era presente in forza. Da soli contro tutti era follia... invece ancora una volta quel magnifico gioiello che è il 312 P si è mostrato



● All'ultimo giro Merzario era d'accordo con Pignatti che gli avrebbe dato al bivio di Cerda una bottiglia di « lambrusco americano » (leggi Coca-Cola). Ma quando Arturo stava per fermarsi, Pignatti si accorge che l'Alfa incalzava. Butta la « Coca » lontano, Arturo non capisce il perché, maledice in cuor suo l'amico e riparte con un diavolo per capello. Ma poi gli dirà « grazie » perché sarà così che la Ferrari riuscirà a vincere.

● Durante le prove i due piloti della Ferrari si scambiano macchina a metà percorso. All'arrivo dichiarano tutti e due che il muletto si comporta in modo anomalo. Caliri alza il cofano e vede i due puntoni della sospensione piegati. Si decide allora di andare a vedere dov'è questo salto così terribile da far piegare le due sospensioni. Si parte ma dopo pochi chilometri l'ing. Caliri decide di rientrare. Il percorso è tutto un salto, tutti i punti sono buoni...

● Nelle prove Arturo esce di strada, e la macchina rimane in bilico su un burrone profondo circa 150 mt. C'è il pericolo che la macchina precipiti. Allora Merzario con pazienza, smonta tutta la carrozzeria chiama gli spettatori e si fa aiutare a mettere la macchina in strada, rimonta la carrozzeria e riparte. « Incredibile — dirà poi di lui l'ing. Caliri —, la dote che apprezzo di più in Merzario è questo suo modo di sapersi "arrangiare" in qualsiasi frangente, un altro avrebbe abbandonato la macchina, lui no. »

● La famiglia di Caliri venne mobilitata per la Targa, il fratello era lungo il percorso a dare una mano, mentre il padre, la madre, e la sorella erano andati a Catania a prendere i puntoni che erano arrivati all'aeroporto da Maranello.

● Alfa e Ferrari avevano delle radio lungo il percorso che davano notizie ai box. Quelli dell'Alfa non riuscivano a sentire la loro, mentre Cesare Fiorio, direttore sportivo straordinario della Ferrari era sintonizzato con i propri emittenti e captava anche quelli della Casa concorrente. A dimostrazione di una perfetta (anche troppo!) organizzazione...

molto versatile e ha fatto il miracolo ».

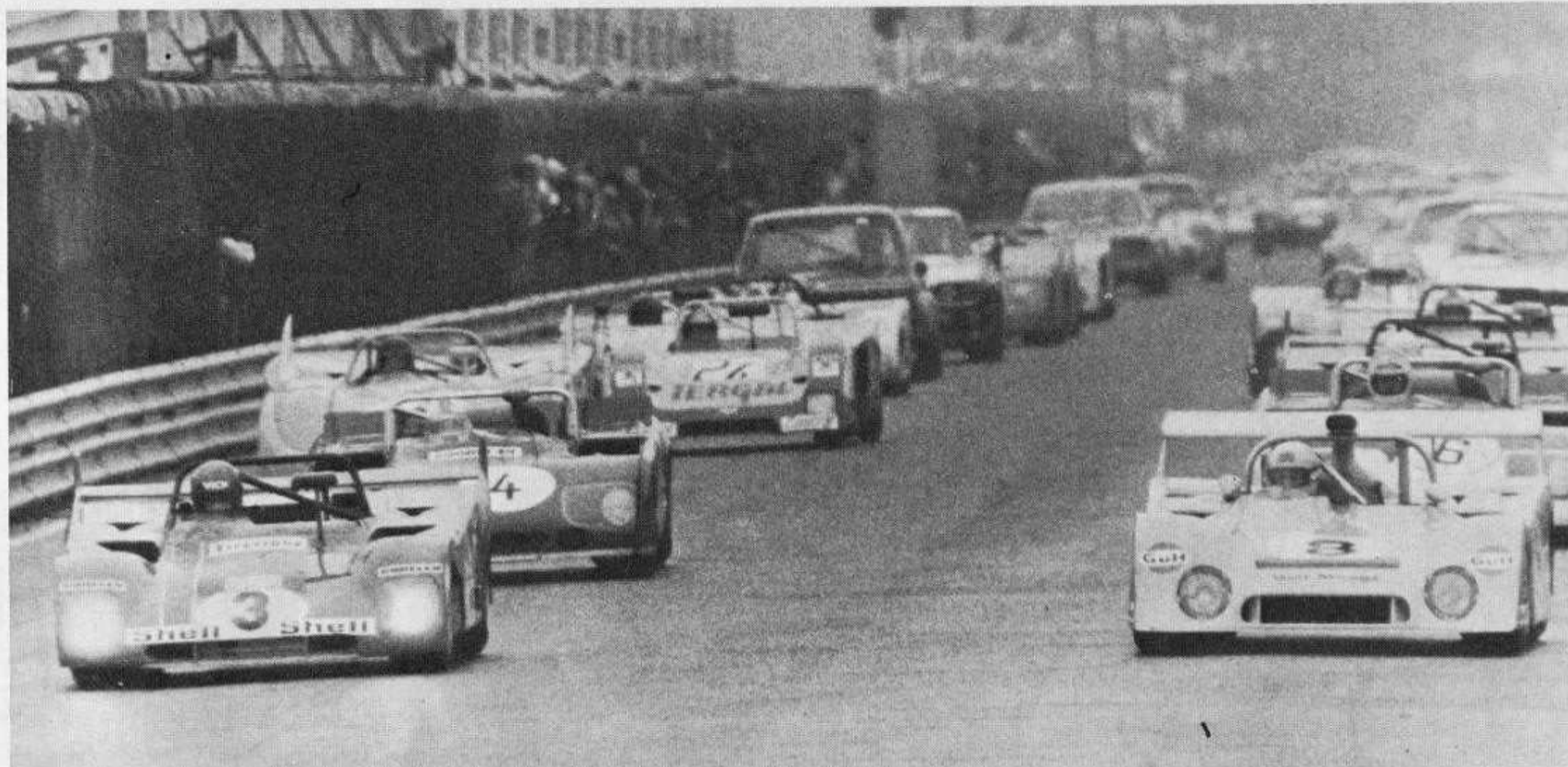
« Le prove non dicono nulla, perché sono fatte a traffico aperto, e poi c'è da aspettare trenta minuti prima che arrivi una macchina che ha compiuto il giro. In tutto quel tempo, non sai se la macchina è uscita di strada, se si è rotta, o se è andata a finire sotto la corriera, aspetti e basta. Poi il giorno delle prove ufficiali cominci a capirne qualcosa, ma il tempo è poco, e si arriva così alla gara senza una coordinazione precisa, affidandosi molto alla buona sorte. »

Le Alfa anche in prova sono più lente della Ferrari; dopo la corsa l'ing. Chiti e l'ing. Bardini accusano Nanni Galli di aver perso la corsa per causa di un testa-coda. In realtà Nanni Galli si è dovuto fermare per fare un rifornimento a un posto volante già predisposto (non permesso dal regolamento) perché nei box avevano messo la benzina con la macchina non perfettamente in piano e quindi il serbatoio non si era completamente riempito. Il pilota si prende la colpa e se ne sta zitto, ma il diavolo fa le pentole e non i coperchi... Un lettore di AUTOSPRINT tiene per qualche settimana i dirigenti Autodelta in suspense, nel timore di una squalifica che non verrà.

28 maggio 1000 KM NURBURGRING

Matematica mondiale

Sul tremendo circuito delle montagne dell'Eifel, il Nurburgring, è nuovamente la volta di Peterson-Schenken a dare la vittoria a Ferrari. Qui sotto, nello schieramento di partenza vediamo accanto alla vettura che vincerà la Mirage di Bell. In basso, Ronnie e Tim sul podio



Peterson-Schenken ottengono il miglior tempo in prova, davanti alla Mirage di Bell-Van Lennep e alle due Alfa di Stommelen-Elford, e de Adamich-Marko. Redman-Merzario sono sesti, Ickx-Regazzoni ottavi. Nanni è appiedato per «punizione» per aver perso la Targa!!!

E' una gara senza storia. L'unica vettura ad impensierire la Ferrari è per un po' di tempo la Mirage, mentre le Alfa non sono mai in lizza per la vittoria assoluta. Regazzoni in testa alla corsa è tradito dal fondo bagnato quando è in testa e si deve ritirare.

«E' stata una gara molto bella — dice Caliri — quella di Merzario, che ha condotto gran parte della gara con Redman che aveva la febbre. E' stata una gran bella gara anche per la lotta che Merzario ha fatto con le Alfa per guadagnare il secondo posto.»

Alla fine dietro alle due Ferrari, terza è l'Alfa di de Adamich-Marko e quarta è la Mirage. Con la Ferrari ormai matematicamente campione del mondo, le gare scadono di tono.

Fra la 1000 Km del Nurburgring e la 1000 Km d'Austria si disputa la più famosa delle corse di durata, la 24 ore di Le Mans. Assente la Ferrari, che in pre-prove di durata aveva ripetutamente avuto guai con la frizione, la Matra ci riprova dopo sette anni di tentativi infruttuosi, per cercare di mantenere la parola data al Presidente della Repubblica di vincere la classica francese.

Anche l'Alfa Romeo, fiduciosa nelle doti di resistenza del suo 8 cilindri, è scesa in campo in forze, così come la Lola, che tante volte ha impensierito perfino la casa di Maranello in splendide gare.

La corsa è caratterizzata purtroppo dalla tragica morte di Bonnier, un veterano di Le Mans e delle corse in generale. E' un incidente tipico da corse di durata, quello in cui perde la vita il simpatico «JO».

Della amara «24 ORE» risulteranno vincitori Pescarolo-Hill e secondi Cevert e Ganley, tutti su Matra. Un traguardo preparato su misura.

25 giugno

1000 KM AUSTRIA

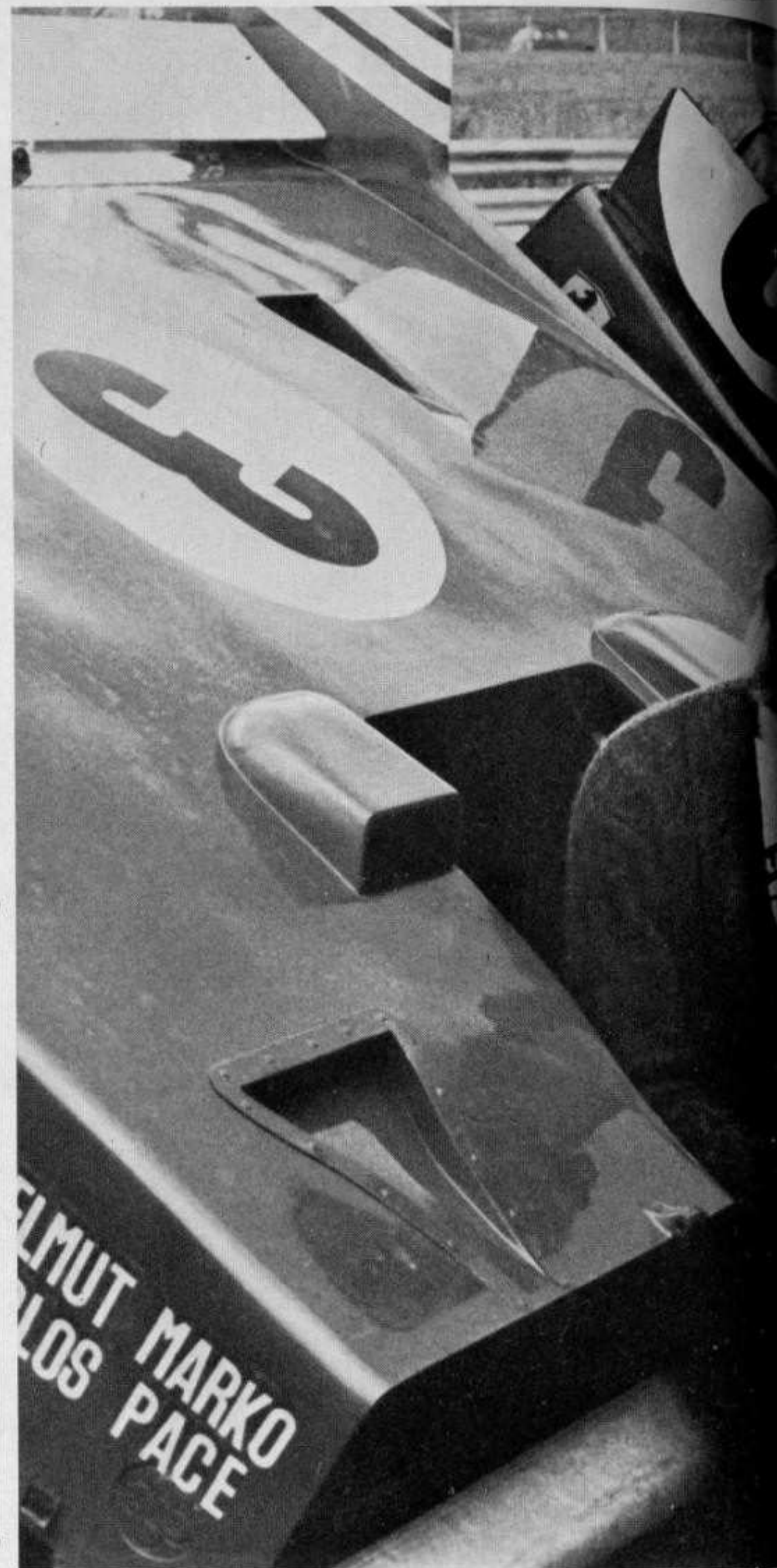
Il poker del pallone

«**C**i siamo presentati in Austria — dice Caliri — con quattro vetture. Ero molto preoccupato, perché dovevo badare a quello che mi dicevano otto piloti, durante le prove.

«Ma tutto è andato bene tranne che per Regazzoni, che si è fatto male al polso giocando a pallone. Quel pallone che era un po' il portafortuna della squadra, la nostra mascotte, era stato comprato un anno prima a Kyalami, era sempre venuto con noi. Era più facile che si dimenticasse a casa una sospensione che il pallone, e anche in Austria l'avevamo, con il risultato che Clay ha dovuto dare forfait. Il suo posto è stato preso da Marko, che gironzolava disoccupato nei box austriaci.

«La squadra è un po' deconcentrata e le prove non vanno tanto bene, ma alla fine facciamo un bel poker: mettiamo quattro macchine ai primi quattro posti, ed è l'apoteosi per la nostra squadra e per il 312 che dimostra sempre più quanto sia degno del titolo di Campione del Mondo.»

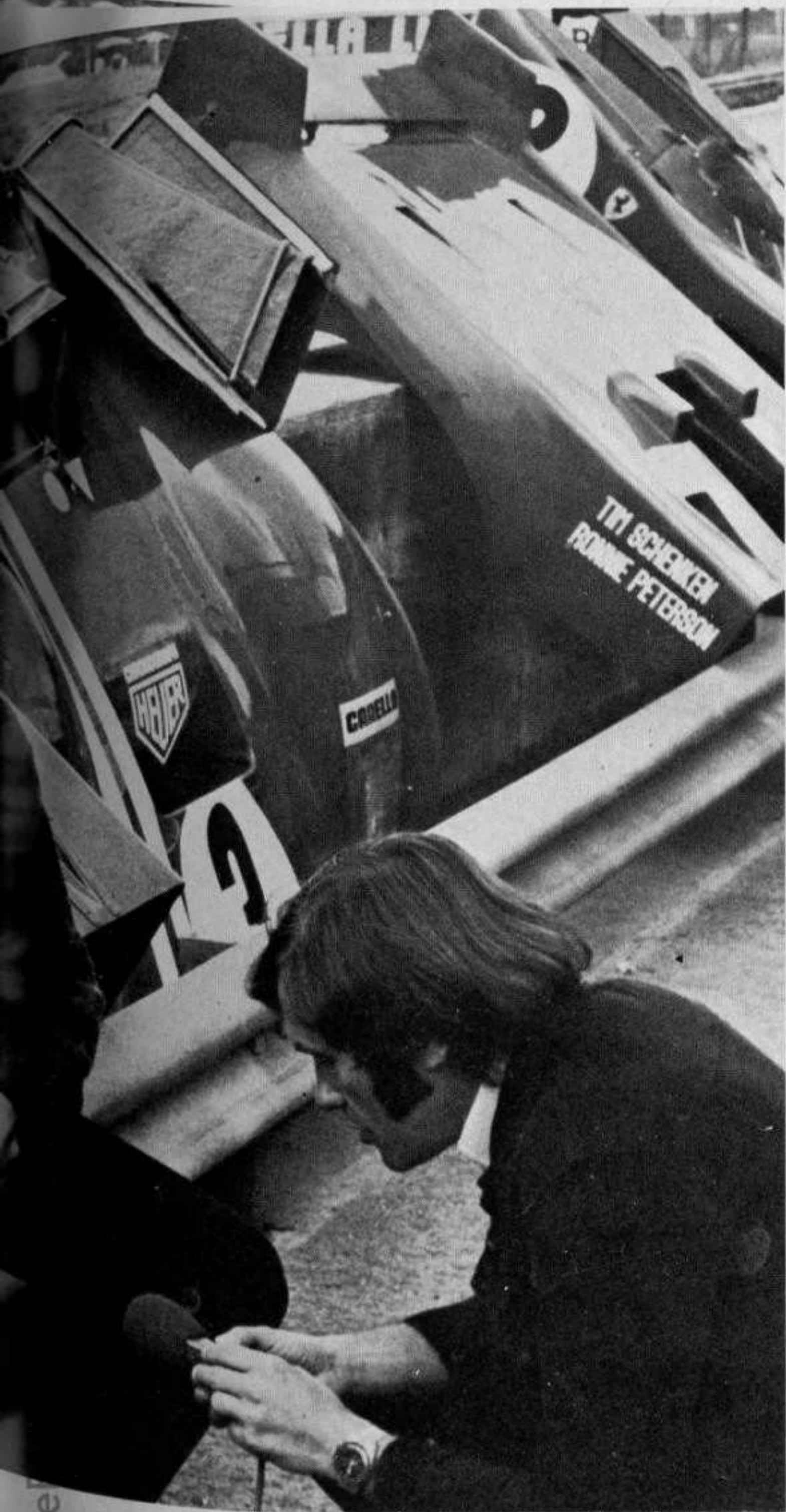
Ickx-Redman, Marko-Pace, Peterson Schenken, Merzario-Munari nell'ordine sono i mattatori della 1000 Km austriaca, dove l'armata Ferrari giun-





ta in forze, sbaraglia il campo. Ha ormai dato definitivamente forfait per manifesta inferiorità l'Alfa Romeo che si lecca le ferite in quel di Settimo Milanese preparando la grande rivincita del '73: un motore boxer a 12 cilindri come quello della Ferrari Campione del Mondo.

Alla vigilia della 1000 Km d'Austria, sul velocissimo Osterreichring, Regazzoni ha l'ormai noto incidente giocando al pallone e viene così ingaggiato Helmut Marko e viene così ingaggiato Helmut Marko (nella foto sopra in azione) al suo posto, in coppia con Carlos Pace sulla quarta macchina schierata per l'occasione: una quarta vettura che serve egregiamente a fare un bellissimo « poker » rosso!



22 luglio 6 ORE WATKINS GLEN

Il pubblico in piedi



«E' stata la gara più divertente di tutta l'annata. Dopo aver ottenuto i due migliori tempi in prova, non dovendo combattere praticamente contro nessuno, verso la fine abbiamo dato via libera ai piloti che si sono dati battaglia fra di loro, come se si fosse ad un Gran Premio invece che ad una gara di durata. Ad un certo punto io e Schetty abbiamo deciso di lasciarli fare. Andretti-Ickx e Peterson-Schenken, sono sempre stati tutto l'anno ai nostri ordini era ora che si divertissero un po'. Certo che, se ci andava male, chi ci ritornava a Maranello? Invece abbiamo assistito ad una gara entusiasmante con tutto il pubblico in piedi. Mai si è visto una gara di durata così emozionante.

I piloti scherzavano prima delle prove, tant'è vero che la Mirage era riuscita ad inserirsi al terzo posto, ma poi, durante la gara, non c'è stato nulla da fare contro le rosse vetture di Maranello.

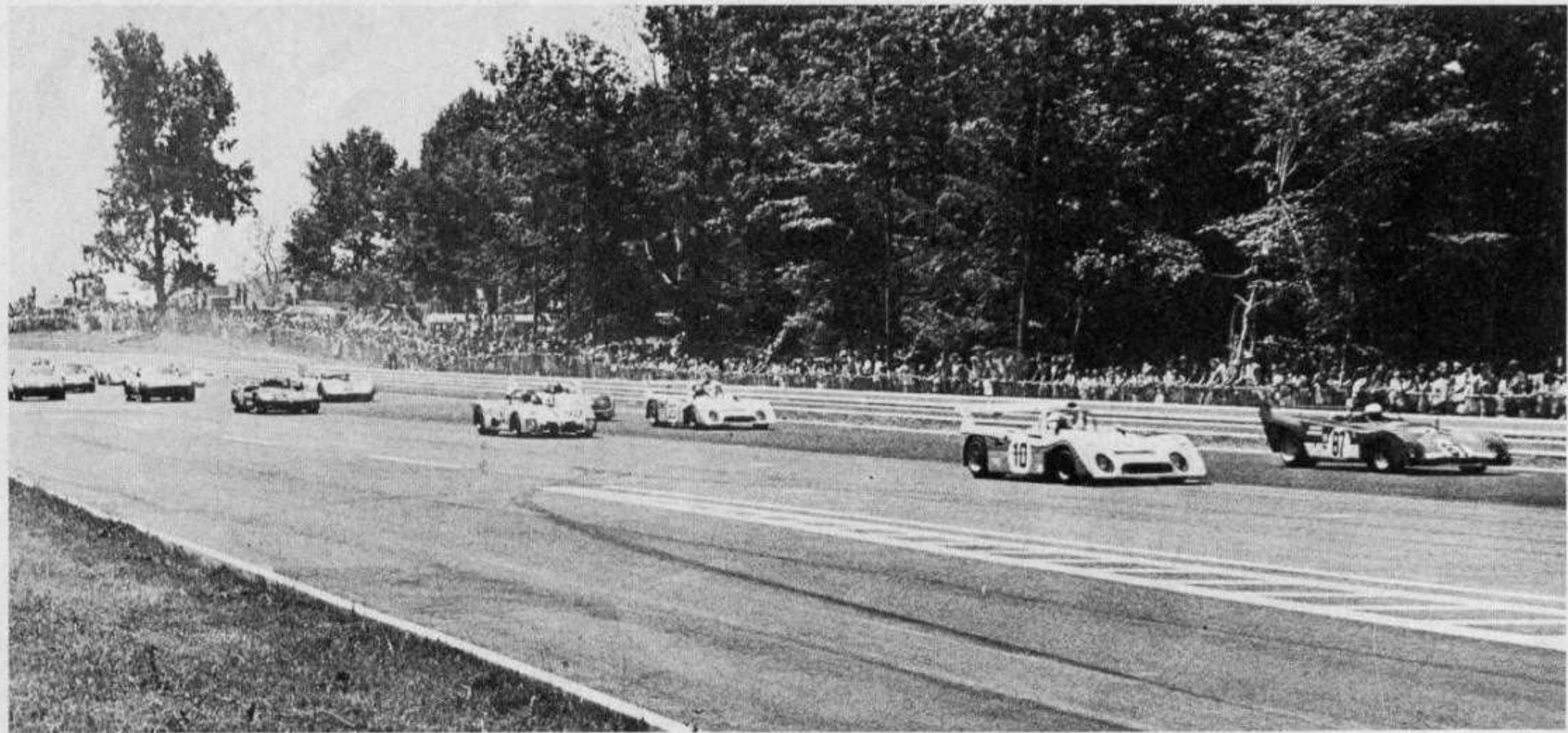
Sopra, mentre il meccanico che rifornisce tiene d'occhio il recipiente di riflusso, Merzario dà il cambio a Redman. Sotto, Andretti e Ickx, i vincitori del « Gran Premio » di Watkins Glen: e dieci! In basso, le vetture sono appena scattate dallo schieramento mobile. Fianco a fianco Redman e Bell

«Dopo quattro ore di gara — dice Caliri — abbiamo dato via libera alle due coppie di testa, dicendo o va bene, oppure andiamo a lavorare in fonderia, e abbiamo assistito ad uno dei più bei duelli degli ultimi anni, evitando anche la fonderia...»

Prima e seconda anche in America per l'ultima gara della stagione, la Ferrari è Campione del Mondo e si laurea con 10 su 10, a pieni voti. L'ingegner Caliri è soddisfatto, e gli brillano gli occhi dalla contentezza nel ricordare tutte queste avventure mondiali (alle quali bisogna aggiungere, per fare 12 su 12 le vittorie extra nella 500 Km di Imola e della 9 Ore di Kyalami). Alla fine dirà: «E' stata l'esperienza più bella della mia vita».

Non si stenta a crederlo.

Giancarlo Cevenini



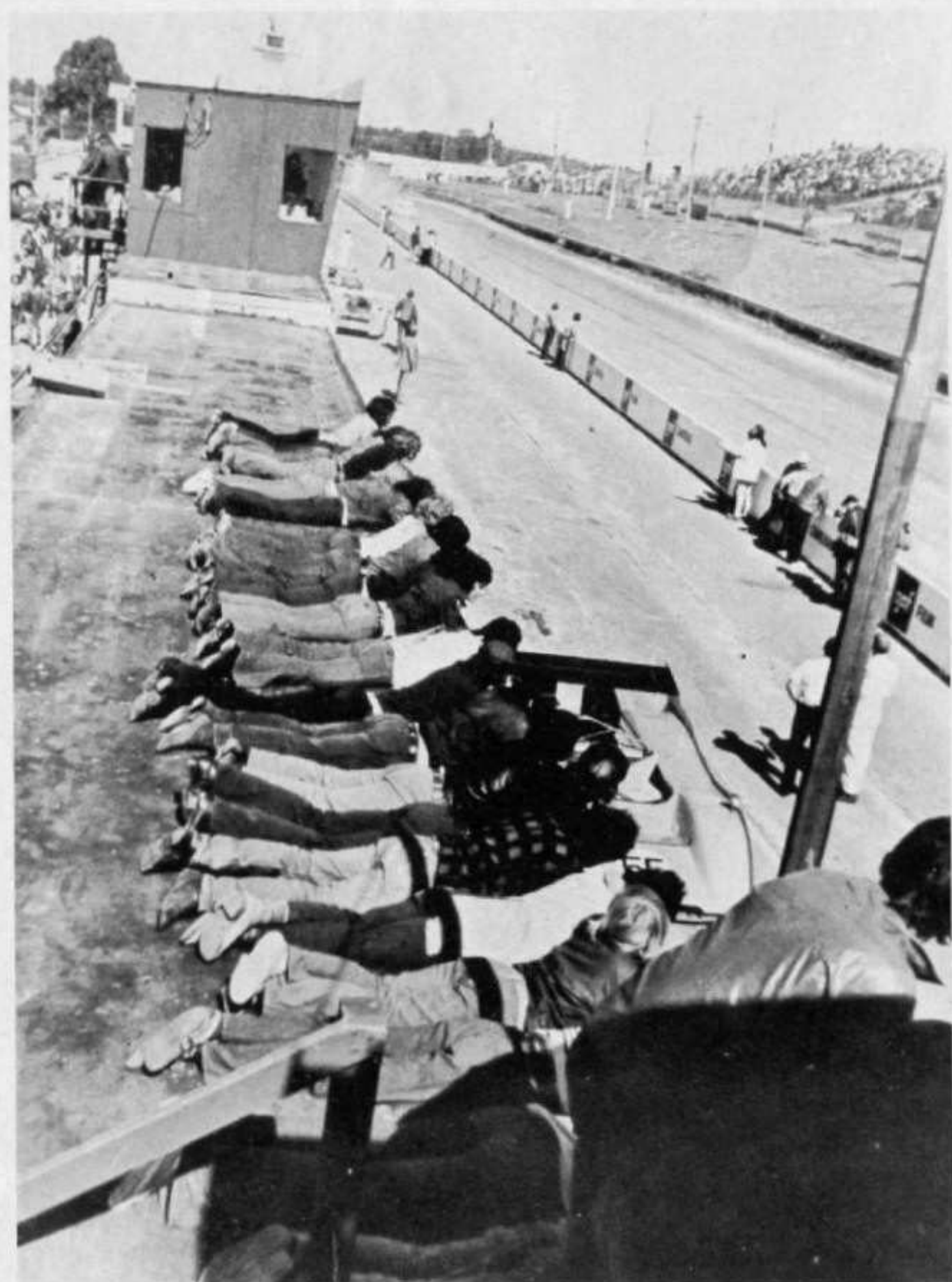
PORSCHE veni - vidi - vici CAN - AM

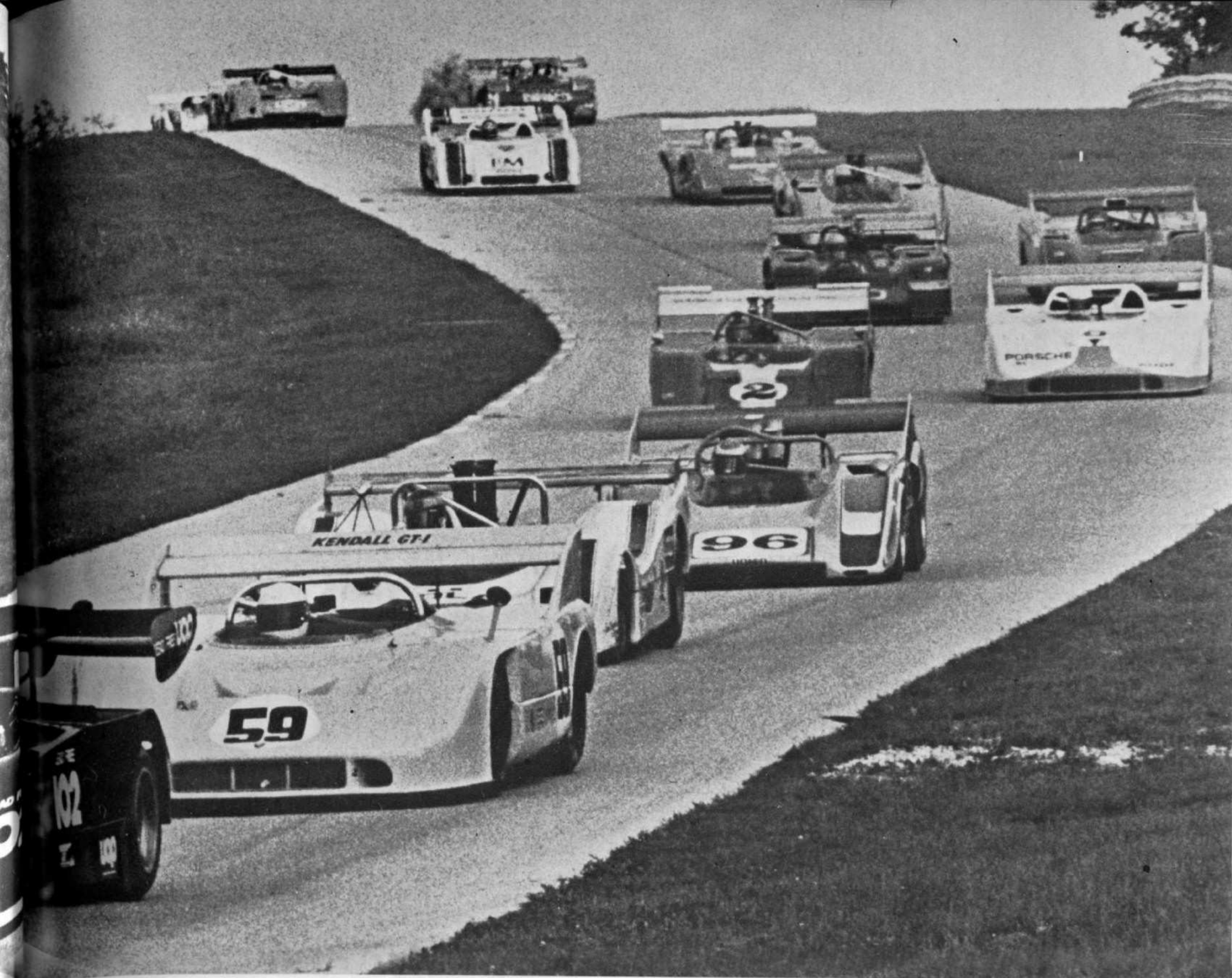


Puntuali al loro appuntamento con il pubblico nordamericano, le vetture più potenti del mondo, le gruppo 7 del Challenge Can-Am, hanno dato spettacolo anche nel 1972. A destra, la UOP-Shadow di Jack Oliver guida il gruppo nel bellissimo circuito di Donnybrooke, nel Minnesota. Lo seguono la Porsche 917-10 di Peter-Gregg, la Steed-Lola di Hobbs, la McLaren M8D di Durts. In basso, gli entusiasti ragazzi canadesi sdraiati sul tetto dei box di Mosport, guardano la imbattibile Porsche turbocompressa dominatrice dell'anno. In alto, il marchietto dello SCCA che organizza le corse Can-Am

entusiasticamente « mostri »

NEW YORK - Le macchine affascinano, sono sgargianti, potenti, fragorose. I loro 900 cavalli, sprigionati non appena viene dato il via alla corsa mettono il brivido. Dentro questi autentici mostri fragilissimi, c'è un uomo, un pilota lanciato alla conquista di un alloro, di un titolo e di una grossa fetta del milione di dollari in palio. Questa la Canadian-American alla settima edizione che dovrebbe segnare l'inizio del declino (o di una svolta europea). Per cinque anni consecutivi Bruce McLaren, Denis Hulme e Peter Revson, a bordo della vettura arancione, hanno imposto la loro volontà portando via somme spettacolari, che hanno sfiorato il milione di dollari, successi spesso meritati, altre volte non combattuti.





Poi, agli inizi del 1972, la grande novità. Il « boom » che doveva far crollare ogni speranza al « team » inglese: l'arrivo della Porsche 917-10 costruita a Stoccarda ed affidata a Roger Penske, il mago dell'automobilismo americano che qualcuno ha osato definire il « Ferrari USA ».

Per quanto azzardato sia il paragone, bisogna ammettere che Roger Penske in una stagione ha saputo ingigantire il suo « status » proprio nella

CAN AM, grazie non solo alla macchina, ma alla disponibilità di due piloti che al momento non temono avversari.

Mark Donohue, vincitore di Indianapolis e Pocono, trionfatore nella Trans-Am, aveva iniziato ad insidiare la posizione delle McLaren, nonostante alla Porsche temessero che la polvere o la pioggia disturbassero il turbocompressore.

Poi ad Atlanta, nella Georgia, per una manovra troppo azzardata di Jack Oliver du-

rante una prova, l'ingegnere del New Jersey finiva fuori strada fratturandosi la gamba sinistra. L'incidente chiudeva per Donohue ogni via al successo nel campionato che si sarebbe concluso a Riverside, in California.

Roger Penske, allora chiamata alla guida della Porsche George Follmer, che diveniva così il numero uno ed il capoclassifica subito dopo quattro gare, delle undici in programma.

Da quel momento la Porsche di Follmer non si curerà più di Hulme, Revson o Cevert e conquisterà un cumulo di punti, superati soltanto da Bruce McLaren nel 1969 (con 165 punti) ponendo l'ipoteca al bis del prossimo campionato, a meno che Teddy Meyer non si presenti con un nuovo bolide capace di equilibrare i cavalli erogati dal bolide bianco che, stando a quanto rivelato da Roger Penske, l'anno prossimo sarà più veloce, più

potente, sfiorando i 1000 HP e più perfetto. A prima vista, le McLaren di quest'anno apparivano simili a quelle della scorsa edizione, ma in effetti di simile c'era soltanto il motore Chevrolet 8000 ed i piloti: Denis Hulme e Peter Revson.

La Porsche, invece, costruita secondo criteri tecnici adeguati

Adriano Manocchia

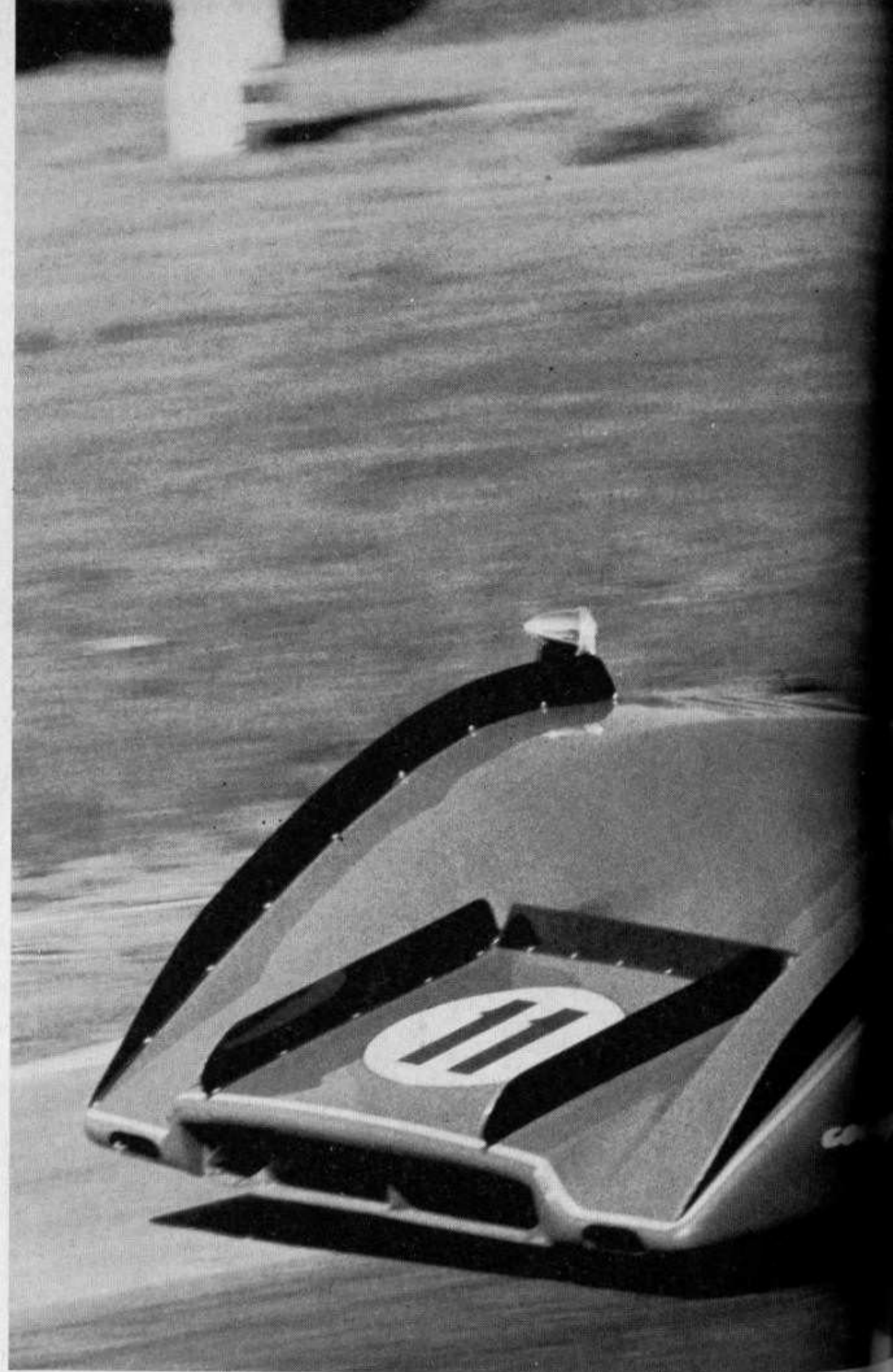
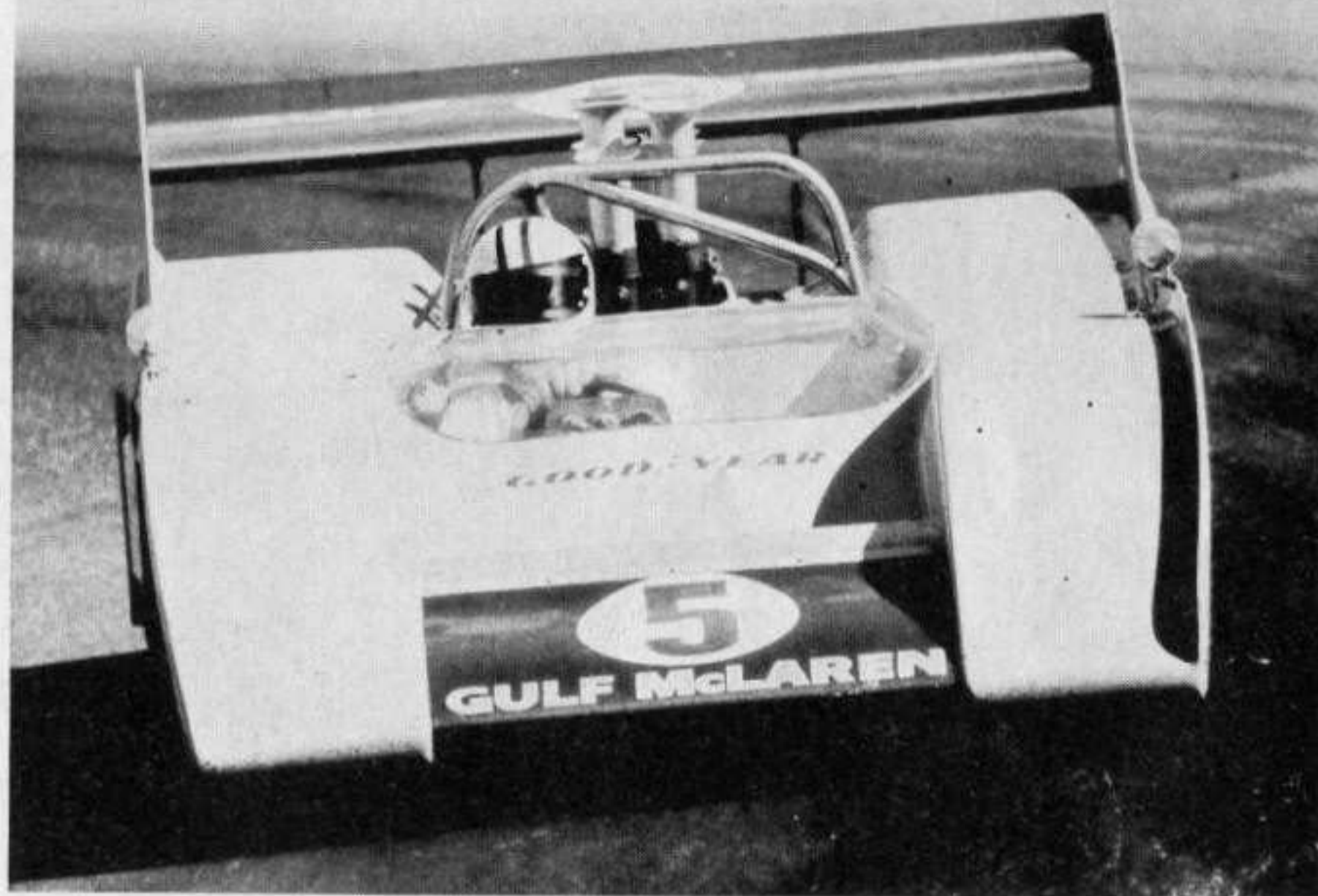
CONTINUA A PAGINA 86

I sette anni di CAN-AM	BRIDGEHAMPTON	DONNYBROOKE	EDMONTON	LAGUNA SECA	LAS VEGAS	MICHIGAN	MID-OHIO	MOSPORT PARK	RIVERSIDE	ROAD AMERICA	ROAD ATLANTA	ST. JOVITE	TEXAS	WATKINS GLEN	CLASSIFICA FINALE
	1966	Gurney	—	—	Hill	Surtees	—	—	Donohue	Surtees	—	—	Surtees	—	
1967	Hulme	—	—	McLaren	Surtees	—	—	Hulme	McLaren	Hulme	—	—	—	—	1. McLaren; 2. Hulme; 3. Surtees; 4. Donohue; 5. Hall; 6. Follmer e Spence.
1968	Donohue	—	Hulme	Cannon	Hulme	—	—	—	McLaren	Hulme	—	—	—	—	1. Hulme; 2. McLaren; 3. Donohue; 4. Hall; 5. Motschenbacher; 6. Cannon.
1969	Hulme	—	Hulme	McLaren	—	McLaren	Hulme	McLaren	Hulme	McLaren	—	Hulme	McLaren	McLaren	1. McLaren; 2. Hulme; 3. Parson; 4. Siffert; 5. Eaton; 6. Amon.
1970	—	Hulme	Hulme	Hulme	—	—	Hulme	Gurney	Hulme	Gethin	Dean	Gurney	—	Hulme	1. Hulme; 2. Motschenbacher; 3. Gethin; 4. Causey; 5. Oliver; 6. Dean.
1971	—	Revson	Hulme	Revson	—	—	Stewart	Hulme	Hulme	Revson	Revson	Stewart	—	Revson	1. Revson; 2. Hulme; 3. Stewart; 4. Siffert; 5. Motschenbacher; 6. Minter.
1972	—	Cevert	Donohue	Follmer	—	—	Follmer	Hulme	Follmer	Follmer	Follmer	—	—	Hulme	1. Follmer; 2. Minter e Hulme; 4. Donohue; 5. Cevert; 6. Revson.





Quando si dice «un colpo di fortuna»!
Se Donohue non si fosse infortunato ad Atlanta, Follmer ora non sarebbe campione Can-Am. A destra, il grande sconfitto, Denis Hulme e la McLaren-Chevrolet M20



CAN-AM 1972

		MOSPORT 11/6	ROAD ATLANTA 9/7	WATKINS GLEN 23/7	MID-OHIO 6/8	ROAD-AMERICA 27/8	DONNYBROOKE 17/9	EDMONTON 1/10	LAGUNA SECA 15/10	RIVERSIDE 29/10	TOTALE PUNTI
George FOLLMER	Porsche 917/10	—	20	8	20	20	10	12	20	20	130
Denis HULME	McLaren M20	20	—	20	10	—	—	15	—	—	65
Milt MINTER	Porsche 917/10	10	12	6	12	—	15	—	10	—	65
Mark DONOHUE	Porsche 917/10	15	—	—	—	—	—	20	15	12	62
François CEVERT	McLaren M8F	—	—	12	—	15	20	—	12	—	59
Peter REVSON	McLaren M20	12	—	15	—	—	—	6	—	15	48
David HOBBS	Lola T310	—	4	10	6	—	—	8	3	8	39
Jackie OLIVER	Shadow MK3	—	—	—	15	—	12	—	—	10	37
Peter GREGG	Porsche 917/10	8	8	—	—	12	—	—	—	6	34
Charlie KEMP	Lola T222	2	10	—	8	—	—	1	6	—	27

CONTINUAZIONE DA PAG. 85

ti a questo genere di gara, concedeva la «chance» anche al pizzuto Milt Minter, il cui sponsor 'è Vasek Polak's, e riusciva a piazzarsi, grazie ad una «performance» di rilievo, nelle primissime posizioni.

Il nuovo tentativo dell'inglese Jack Oliver su Black Shadow UOP non dava risultati e, allo scadere del campionato, la classifica lo avrebbe visto dietro Hulme, Cevert, Donohue, Revson, Gregg. Sconfitto ma non vinto.

«Per il 1973, la UOP, oltre ad essere presente al campionato mondiale di formula uno, costruirà una macchina per Can Am, che piloteremo io e Follmer. Potete contare sin da ora — diceva Oliver a Laguna Seca — in una "performance" sensazionale. La macchina resta il non plus ultra dell'automobilismo moderno.»

In effetti, per il 1973, le novità saranno moltissime. Diverse Lola e McLaren di vecchio stampo scompariranno. La tecnica moderna e l'aerodinamica hanno fatto, di questi vecchi modelli, degli esemplari da museo.

Intanto, le due Porsche di Penske sono state vendute ad un ricco milionario di Atlanta, nella Georgia, due nuove Porsche da Stoccarda sono nei garage di Penske, la McLaren, anche se non lo ha detto apertamente ha lasciato capire che in Inghilterra già stanno lavorando per sfornare un modello adeguato alla situazione.

Con la «Steed» Lola in processo di revisione generale (possiede il motore eccellente, ma ha ancora noie nel sistema delle sospensioni), con la Shadow nuova, con l'annuncio «ufficioso» di Dan Gurney che sarà presente con una vettura di sua costruzione, con la STP che avrebbe gettato

sul tappeto oltre 70 mila dollari per acquistare una vettura di grandi possibilità, con tutte queste novità in vista, l'ottava edizione Can Am, 1973 dovrebbe apparire più avvincente. Anche se ci sono preoccupazioni per la dimensione del monte premi.

Molti sono convinti che per le McLaren, questa non è la fine. La folla conosceva bene Denis Hulme mattatore. La Casa del compianto pilota neozelandese era stata la prima (assieme alla Lola) a capire l'importanza di queste corse. Bruce aveva creato un'organizzazione che andava ben oltre la semplice costruzione della macchina. Essa aveva ed ha tuttora una vera e propria rete di assistenza capace di annullare nel breve volgere di poche ore un eventuale «handicap» tecnico. Anno dopo anno, la factory inglese ha conquistato, vinto, trascinato. E tutto ciò grazie a quel mezzo

miliardo e passa che Bruce McLaren, Denis Hulme e Peter Revson hanno guadagnato dominando praticamente quasi tutti i campionati. Ora però è spuntata fuori la Porsche, la guastafeste proprio come nel campionato mondiale marche che, non ufficialmente, è in gara ed impartisce lezioni.

La ricchezza dei premi, ammontanti complessivamente ad un milione di dollari, di cui sono dotate queste corse, ha indotto molte case a lasciare le piste europee ed a concentrare i maggiori sforzi su quelle americane.

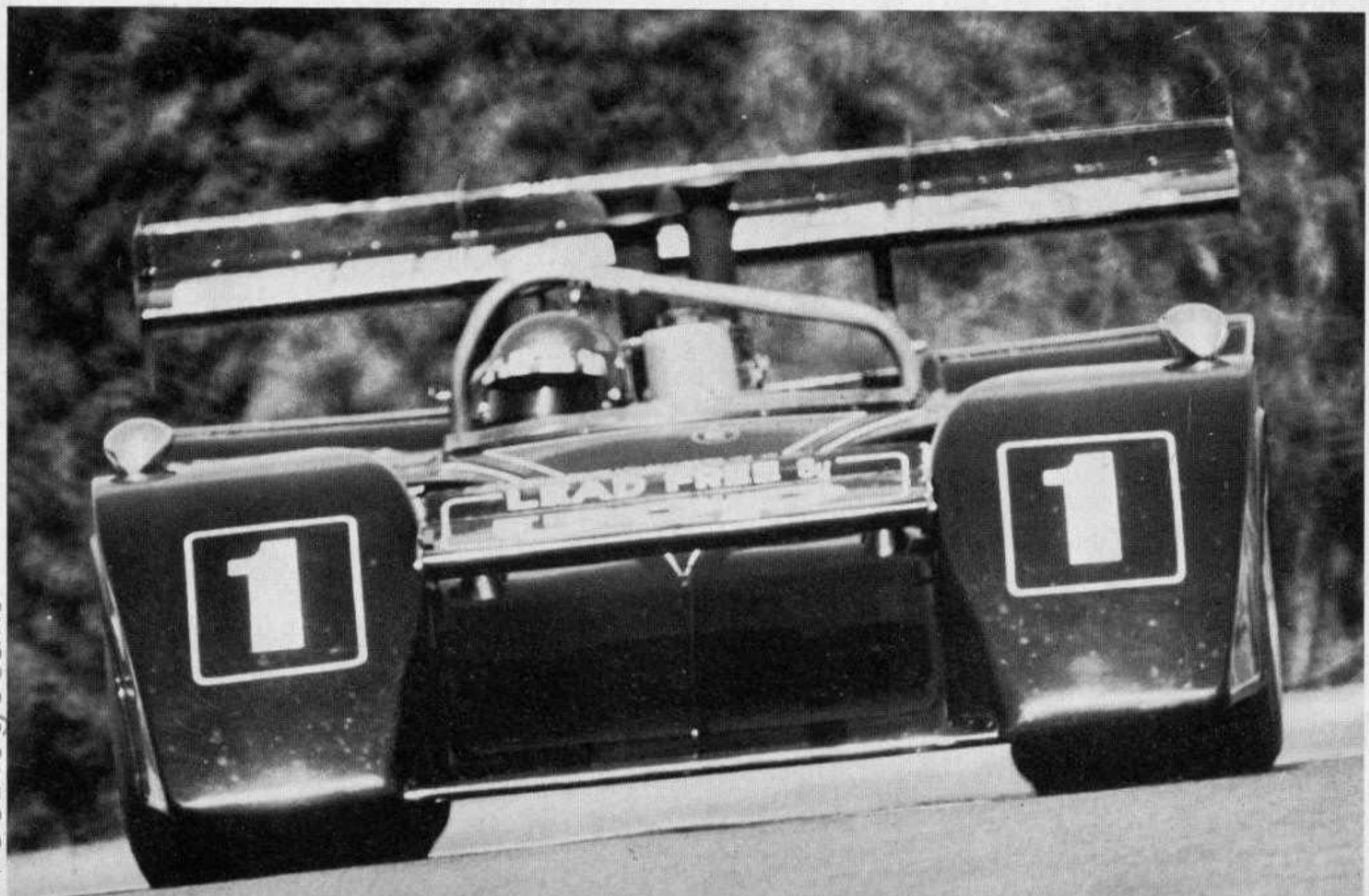
«Di questo passo — diceva Pat McLaren, la fedele continuatrice delle imprese tecniche del compianto Bruce — ci dedicheremo solo alle corse USA. C'è tanto denaro che tutti possono beneficiarne.»

Dopo la Sei ore di Watkins Glen dello scorso anno e la partecipazione «honoris cau-

sa» di Mario Andretti col vecchio B 312 marche, si è tornato a parlare della partecipazione della Ferrari alle corse Can Am, ma la doccia fredda definitiva è stata la risposta di Enzo Ferrari all'interrogativo postogli durante la sua annuale conferenza-stampa. Ferrari dovrebbe costruire un motore speciale — oltre al telaio — capace di tener testa ai 700 cavalli delle McLaren e adesso ai mille delle Porsche.

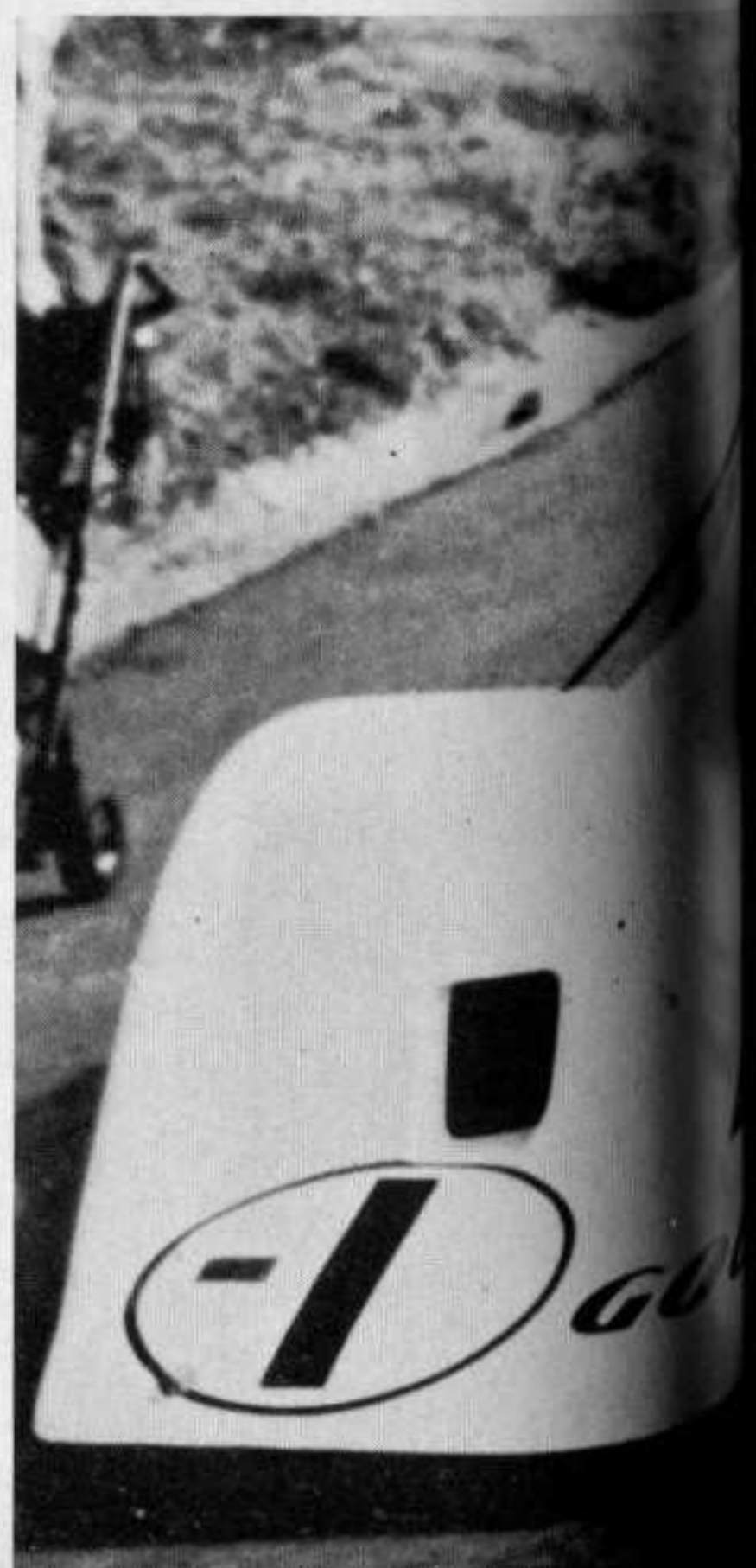
«La Can Am 1973 sarà ancora più ricca — ha dichiarato per ora il capo della federazione automobilista americana — Dopo le elezioni presidenziali, l'economia americana ha subito un cambiamento per il meglio. I prezzi verranno "disgelati" e potremo far arricchire il monte premi.»

Abbiamo accennato ad un collegamento con l'Europa. Ma la prima risposta è stata: «Se i nostri piloti andranno a correre in Europa, quanto



A sinistra, Jack Oliver con la Shadow. Il pilota inglese, dimenticato dai team continentali di Formula 1, ritornerà al mondiale piloti con la monoposto costruita dalla UOP per lui e per Follmer.

In alto, il «vecchio» ma sempre velocissimo Lothar Motschenbacher con la sua McLaren M8D modello '71, non ha avuto molta fortuna nel 1972. A destra, anche la Lola 260 portata in gara da Tom Heyser è un modello '71, ed andrà rinnovata, pena la non competitività nel '73





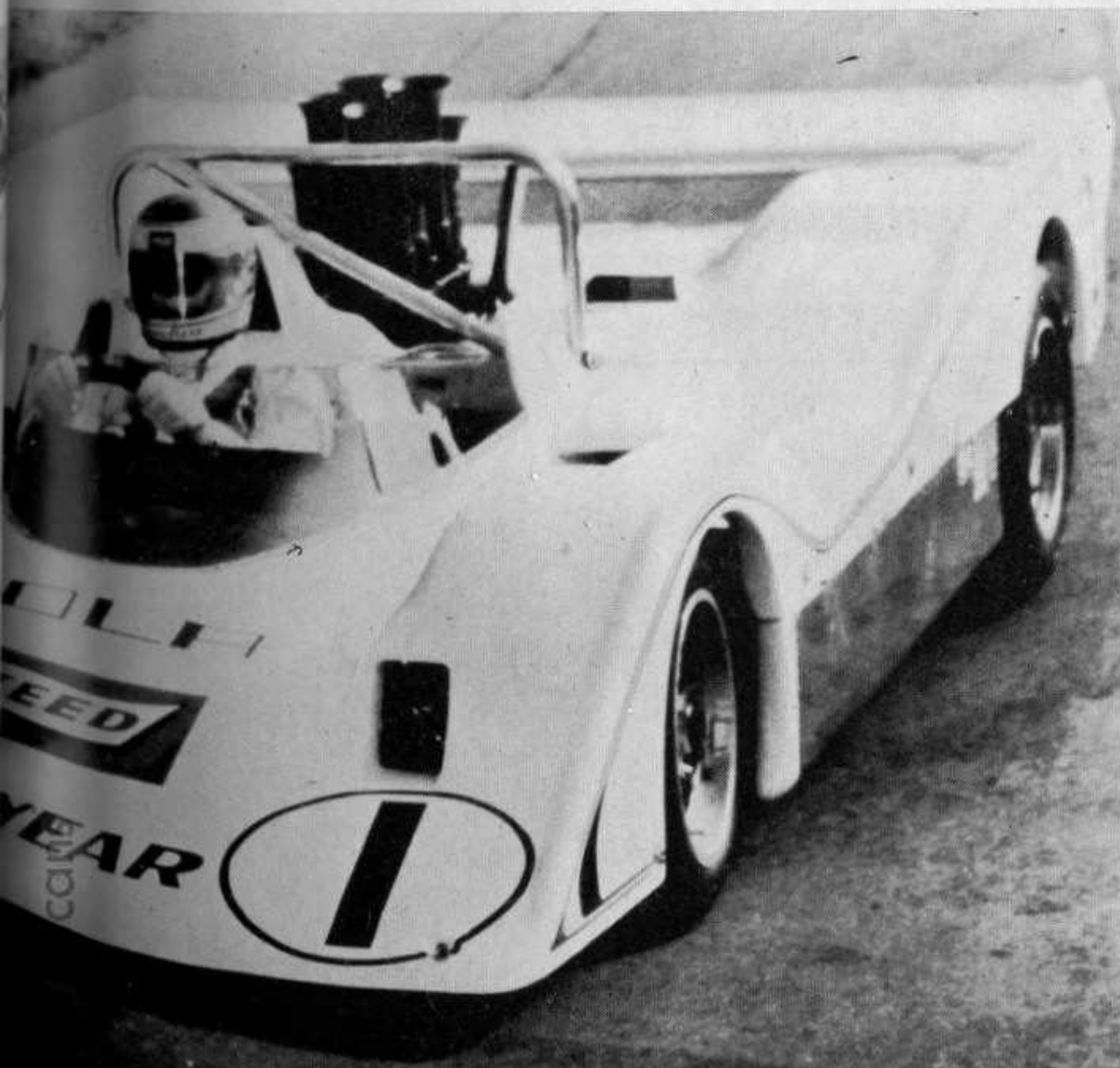
potranno garantire davvero gli organizzatori europei? Se un Grand Prix ha premi inferiori a corse Trans-Am, immaginate una Can Am con tutte le trasferte, spostamenti logistici, ecc. Saremo ben lieti di ospitare macchine e piloti del Vecchio Continente nella Can Am, ma forse non ce la faremo a gareggiare oltre Oceano, su tracciati che, spesso non sono neppure sicuri.»

La «safety», la sicurezza, per gli americani è sacra. Dan Gurney, che ha trascorso la sua carriera di pilota tra formula uno, sport, Usac ecc., ci ha detto: «Hanno un bel dire: un pilota deve saper guidare anche sotto la pioggia. Ma che cosa ci si può aspettare da una corsa governata dalla pioggia che infastidisce e piloti e spettatori? La FIA farebbe bene a far sospendere una gara quando la pioggia sopravviene sia pure a metà corsa.» Nella Can Am, il cui rego-

lamento è un tantino diverso da quello delle altre categorie il vivaio aumenta anno per anno. Rispetto al 1971, ben 11 nuovi piloti — vedi Sam Posey, Francois Cevert, George Follmer, Charlie Kemp, Jean Pierre Jarier, ecc. — sono entrati a far parte del plotone Can Am. Per la prossima edizione, si prevede l'arrivo di altri cinque o sei promettenti assi i quali, inevitabilmente, rimpiazzeranno alcuni «anziani» come forse l'intramontabile Lothar Motschenbacher, l'eterno quinto arrivato.

Molto probabilmente il numero dei concorrenti sarà superiore alle passate edizioni, ma per rendere la corsa sicura, la Federazione ha già varato un regolamento con un minimo di tempo per ogni iscritto in funzione del giro più veloce.

a. m.



Gingerino il rubacuori



GINGERINO **RECOARO**

QUANTI SONO GLI APERITIVI CHE POTRESTI SCEGLIERE? QUANDO SI DICE CHE UNA COSA VALE L'ALTRA, QUANDO SI DICE CHE LE DONNE SONO TUTTE UGUALI O GLI UOMINI FATTI TUTTI ALLO STESSO MODO, SIGNIFICA CHE SI E' RINUNCIATO A SCEGLIERE. NON FARLO ANCHE TU. LASCIATI CONQUISTARE DA GINGERINO. GINGERINO E' SIMPATICO. E BELLO ABBANDONARSI A CIÒ CHE PIACE. PER QUESTO E' UN RUBACUORI. GINGERINO E' L'APERITIVO CHE SI BEVE INSIEME. GINGERAMENTE INSIEME.