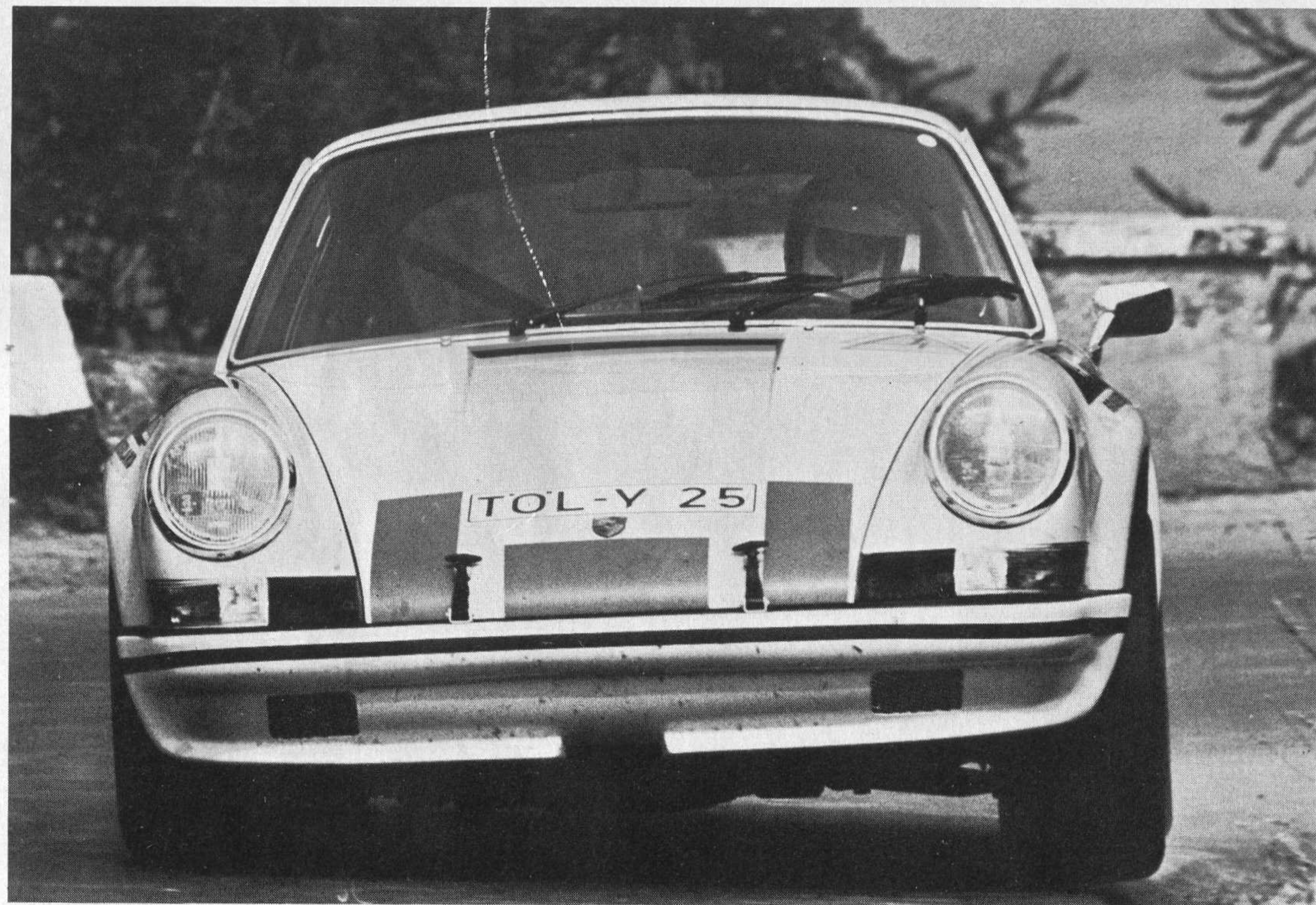


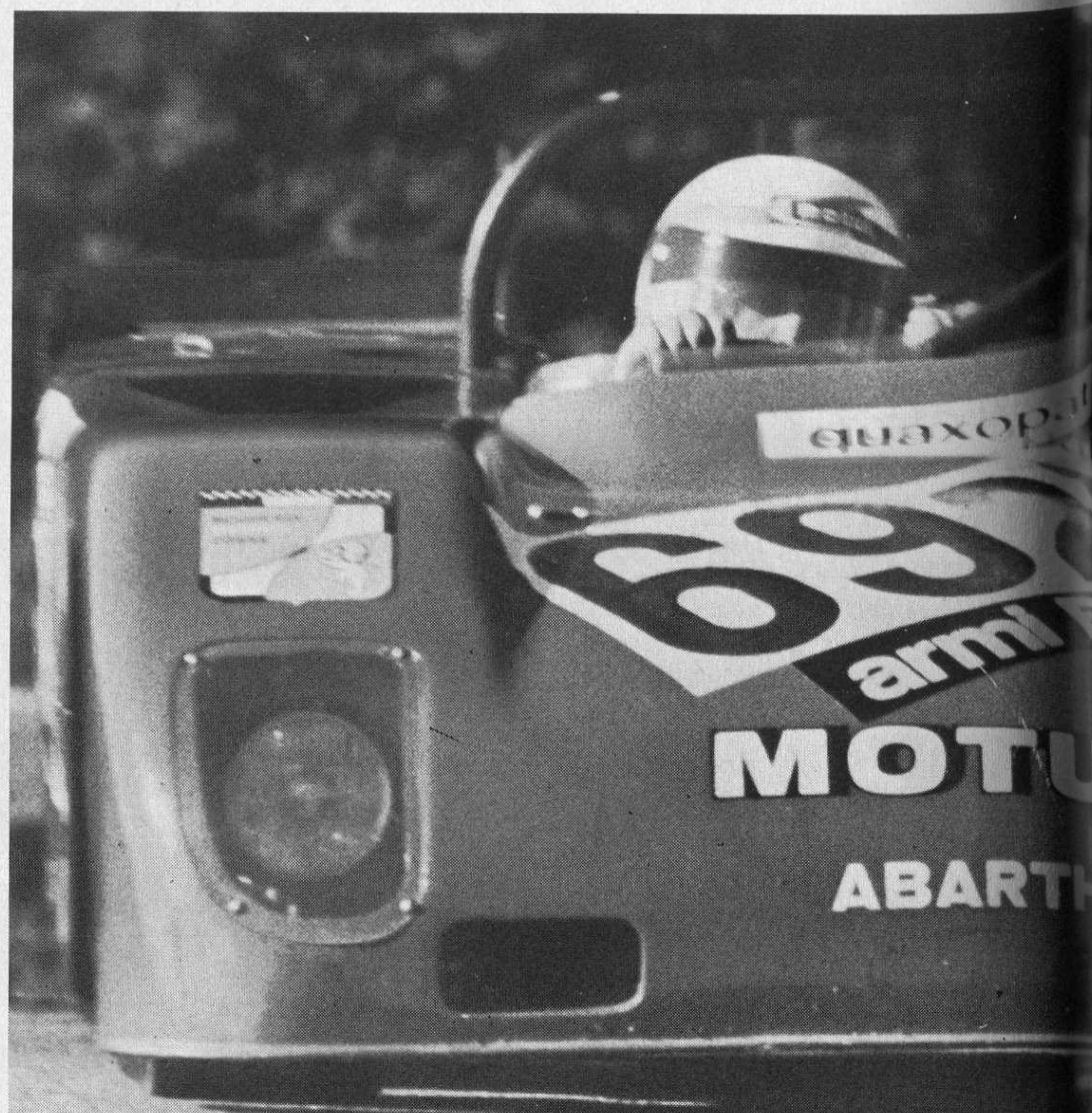
Una stagione interlocutoria

per l'EUROMONTAGNA

Anacronismo da salvare



La classifica 1972	AMPUS	DOBRATSCH	MONTSENY	MONT VENTOUX	TRENTO-BONDONE	CESANA-SESTRIERE	FREIBURG	ST. URSANNE LES RAUGIERS	TOTALE
PERROT	20	20	20	20	15	15	20	20	150
BAYARD	15	—	—	—	—	12	—	15	42
ANDRUET	12	—	—	15	—	—	3	—	30
MIEUSSET	—	15	15	—	—	—	—	—	30
PILONE	10	12	—	—	—	—	—	3	25
FERNANDEZ	—	—	12	—	—	—	4	6	22
SALOMON	—	—	—	—	—	—	10	12	22
FRISORI	—	—	—	—	20	—	—	—	20
PIANTA	—	—	—	—	10	10	—	—	20
NESTI	—	—	—	—	—	20	—	—	20
KELLER	—	—	—	—	—	—	6	10	16
FISCHABER	—	—	2	1	12	—	—	—	15
JOST	—	—	—	—	—	—	15	—	15
TARAMAZZO	6	—	—	—	—	8	—	—	14
LAPIERRE	4	—	—	10	—	—	—	—	14



Xavier Perrot, quarantenne gentleman (nel vero senso della parola) svizzero, è stato probabilmente il primo campione del 1972. Infatti, il 2 luglio di quest'anno aveva già in tasca la vittoria nell'Europeo della Montagna, quella classifica per scalatori che sta diventando di anno in anno più anacronistica.

Perrot si è laureato matematicamente campione '72 nella giornata per lui forse più brutta della stagione, al Bondone cioè, dove subì, dopo quattro vittorie consecutive, la prima delle sue due sconfitte « italiane ». Infatti, nella piovosissima occasione trentina, fu la Porsche 911 di Silvano Frisori a « dissacrare » la March F. 2 dello svizzero, che prese la seconda « paga » una settimana dopo, alla Cesana-Sestriere, dalla Chevron B21 di Mauro Nesti, complice una patina d'olio sul tracciato che lo consigliò alla prudenza.

Pilone e Fischhaber comprimari

Nonostante le battute d'arresto, subito sanate da altri due assoluti nelle gare di chiusura del campionato, Perrot ai primi di luglio aveva già abbastanza punti, cosicché l'interesse (quel poco che c'era) si è spostato dalla vittoria assoluta alla vittoria di categoria.

Nella Sport, il procedere di **Franco Pilone** è

stato abbastanza tranquillo, dato che raramente ha trovato avversari degni di lui. Ed infatti, nonostante il torinese abbia disertato le gare più « logiche » per lui, quelle italiane, si è laureato campione del gruppo 5.

Più sofferta la vittoria di **Anton Fischhaber** nel gruppo 4, zeppo di Porsche 911 estremamente competitive. Alla rincorsa del suo eterno rivale Sepp Greger fino al Bondone, Fischhaber è passato in testa alla classifica alla Cesana, giungendo terzo di categoria dopo la Porsche 2400 di Haldi e la Opel 2 litri di Rosselli. Dopo di che, il tedesco non è stato più raggiunto.

Quella 1972 è stata, per l'Europeo della Montagna, una stagione « interlocutoria ». Infatti, il trapasso dal predominio delle vetture Sport, che porta indietro la memoria ai grandi duelli fra Porsche e Ferrari, a quello delle monoposto non è stato privo di scosse. Accorgersi che non c'era nulla da fare contro una Formula 2 recente e ben guidata come le March 712 di Perrot e Mieusset non è stato difficile, con il risultato di far calare di colpo l'interesse di altri probabili pretendenti alla vittoria assoluta.

Dopo questa stagione di studio, l'Europeo dovrebbe trovare nel '73 un suo assetto definitivo, con un buon numero di piloti e di vetture in grado di darsi battaglia lungo l'arco delle otto

gare del campionato. Infatti, come sovente accade in questi casi, la « facile » vittoria di Perrot ha fatto riflettere molti sulla possibilità di trovare in questo campionato una buona possibilità di affermazione. E forse, proprio per questo, il '73 vedrà anche troppi pretendenti per il titolo, con conseguente aumento dell'interesse nelle varie nazioni ospitanti.

Via libera alle F. 2 nel '73

Per quanto ci riguarda, almeno quattro nostri piloti si stanno organizzando per fare l'Euromontagna: **Venturi**, che ha aggiornato in Formula 2 la sua Brabham BT38; « **Shangry-La** », che ha acquistato una Surtees nuova; **Dini**, che al limite dispone ancora della De Tomaso Formula 2 ma che sta cercando un telaio più moderno; e **Rosei**, specialista delle salite, che disporrà di una Allegrini SM. Non è escluso, naturalmente, che queste vetture corrano anche in pista, nelle molte gare per Formula 2. Ed è anche per questa « bivalenza » che la vettura-tipo dello scalatore '73 è una monoposto della seconda Formula: con una Sport, si rischia di rimanere dietro alle monoposto, mentre con una Formula non diffusa (tipo Formula libera, per esempio), il rischio è quello di utilizzare la macchina solo nelle salite del campionato europeo.



Il titolo italiano
della MONTAGNA deciso
da VACCARELLA
carabiniere

L'assoluto a... SCOLA (di pesi)



Oltre all'assoluto di Perrot, il campionato Montagna '72 ha laureato vincitori di categoria Fischhaber e Pilone. Nelle foto a sinistra, vediamo il tedesco che con la Porsche 2,4 ha vinto i gruppi 2 e 4, ed il pilota italiano che si è facilmente imposto nel gruppo 5 con l'Abarth-Osella 2000

Sopra al titolo, Ninni Vaccarella durante la Coppa Nissena, che egli ha vinto con l'Abarth-Osella dopo la squalifica di Mauro Nesti. A destra, vediamo il pilota della Nettuno con la Chevron con cui ha fatto « tremare » Scola fino al fattaccio dei pesi



La grande novità delle gare in salita italiane del 1972 è stato il debutto del campionato assoluto. Articolato su nove gare, diventate otto per la non effettuazione della Trieste-Opicina, il campionato assoluto ha catalizzato l'interesse degli appassionati, che finalmente hanno avuto una ragione per « tifare », e dei partecipanti, che hanno avuto un traguardo finale cui mirare.

Domenico Scola ha vinto questa prima edizione, molto per merito suo, ma molto per demerito degli altri, cioè di coloro che non avevano vetture all'altezza della sua Chevron o di coloro che hanno partecipato al campionato con troppo ritardo. Intendiamo parlare in primo luogo di « Gianfranco » Trombetti, che troviamo sempre piazzato alle spalle dei vari vincitori con la sua Abarth 2 li-

tri da museo, e che più di una volta è stata l'unica alternativa al vincitore.

E vogliamo parlare, naturalmente, di Mauro Nesti, che ha iniziato troppo tardi la sua rincorsa a Scola, cioè solo ad Ascoli, dopo le iniziali quattro gare che hanno assicurato praticamente a Scola la vittoria finale. In queste quattro prime gare, infatti, il cosentino con due primi e due secondi aveva già incamerato 30 dei 36 punti che al termine della stagione lo hanno laureato campione della montagna.

Il « pieno » ad Ascoli

Al quinto round, ad Ascoli appunto, è giunto secondo dietro a Nesti, ottenendo altri 6 punti e con essi il minimo di cinque partecipazioni

necessarie a dare validità ai suoi punti, quel minimo che Nesti non avrebbe potuto vantare neppure se fosse andato a fare l'ultima gara valida, in Sardegna, dopo i noti « fatti » della coppa Nissena.

Nesti a metà

Non vogliamo ora sostituirci al giudizio che emerterà la CSAI sulla faccenda del sottopeso della Chevron di Nesti a Caltanissetta, ma i tempi del toscano sono lì a dimostrare lo stato di grazia di questa sua mezza stagione di gare.

Soprattutto il tempo di Nesti al Terminillo lascia stupiti, ben sapendo quanto è difficile togliere ben 12" ad un record in un tracciato veloce come quello reatino.

Per quanto riguarda Scola,

che dopo il quarto posto a Rieti ha lasciato perdere il campionato (ormai suo) partecipando ad altre salite, riteniamo che la sua più bella prestazione l'abbia ottenuta a Sarnano, dove ha battuto il sempre fortissimo Facetti togliendo anche 4" al record precedente. Lo stesso Facetti aveva battuto Scola a casa sua, alla Coppa Sila, una settimana prima, mentre a Bolzano Pino Pica aveva dimostrato quanto possono le monoposto nei tortuosi percorsi montani.

Chevron 5 volte su 8

Nelle due restanti gare, cioè la Nissena e la coppa Costa, vittorie di Ninni Vaccarella dopo la squalifica di Nesti e di Franco Locci sul solito « Gianfranco ». Un Vac-

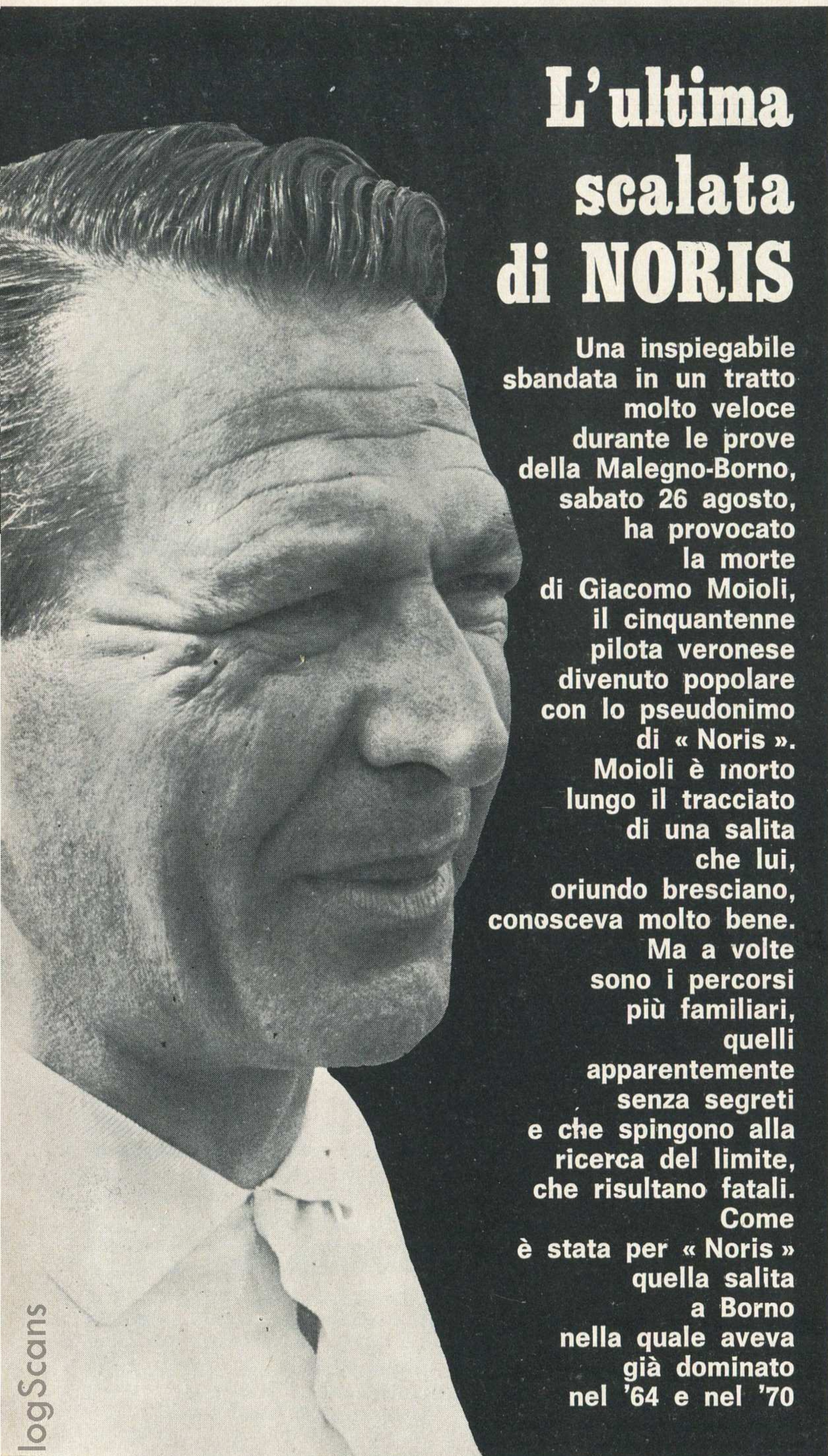
carella che si sentì « carabiniere dello sport auto », come disse lui stesso nella polemica Coppa Nissena vinta... sulla bilancia.

In totale, su otto gare, cinque vittorie per la Chevron, due per l'Abarth-Osella, una per la Brabham BT 35 di Formula 3. Le cinque vittorie Chevron hanno, come denominatore comune, il Ford 4 cilindri in varie versioni preparato da Armaroli e Negrini. Gli specialisti bolognesi hanno infatti « curato », lungo l'arco della stagione, sia l'Alan Smith 1930 di Scola, sia il Cosworth 1730 di Nesti, sia l'FVC con distribuzione ad ingranaggi, portato a quasi 2 litri, di Locci. In più, sono di Armaroli e Negrini anche i due recentissimi Brian Hart 2 litri con basamento in alluminio che hanno avuto Scola ed « Amphicar » nelle ultime battute di stagione.



Campionato italiano assoluto della Montagna 1972

GARA	DATA	1.	2.	3.	PRIMATI
TRIESTE - OPICINA (10.150)	30-4-72	(non effettuata)			record Moretti (Ferrari 512S) 3'12"5 (1970)
VITT. VENETO - CANSIGLIO (10.800)	28-5-72	SCOLA (Chevron) 5'49"8	« Gianfranco » (Abarth) 6'15"9	Nardari (AMS 1300) 6'21"9	record Schetty (Ferrari 212E) 5'45"2 (1968)
COPPA SILA (15.100)	11-6-72	FACETTI (Abarth-Osella) 8'34"2	Scola (Chevron) 8'39"2	« Gianfranco » (Abarth) 9'06"4	vecchio record Scola (Abarth) 8'44"5 (1970)
SARNANO - SASSOTETTO (12.400)	18-6-72	SCOLA (Chevron) 6'27"6	Facetti (Chevron) 6'27"9	« Gianfranco » (Abarth) 6'33"3	vecchio record Reisch (Alfa 33-3) 6'31"7 (1971)
BOLZANO - MENDOLA (14.400)	25-6-72	PICA (Brabham BT35) 8'19"2	Scola (Chevron) 8'30"1	Moreschi (AMS) 8'48"1	vecchio record « Pam » (Abarth) 8'26"9 (1970)
ASCOLI - COLLE S. MARCO (10.200)	23-7-72	NESTI (Chevron) 5'04"9	Scola (Chevron) 5'06"8	Laureati (Chevron-Abarth) 5'10"8	vecchio record Lualdi (Ferrari 212E) 5'15"8 (1971)
RIETI - TERMINILLO (15.100)	6-8-72	NESTI (Chevron) 6'29"0	Pilone (Abarth-Osella) 6'43"2	Laureati (Chevron-Abarth) 6'53"1	vecchio record Pilone (Abarth) 6'41"5 (1971)
COPPA NISSENA (10.200)	24-9-72	VACCARELLA (Abarth-Osella) 4'42"4	« Manuelo » (Abarth) 4'54"0	Ferlito (Abarth) 5'17"2	vecchio record Facetti (Chevron) 4'47"0 (1971)
COPPA COSTA (10.250)	15-10-72	LOCCI (Chevron) 6'09"6	« Gianfranco » (Abarth) 6'12"6	« Manuelo » (Abarth) 6'27"3	record « Amphicar » (Abarth) 3'03"5 ('71) su percorso ridotto



L'ultima scalata di NORIS

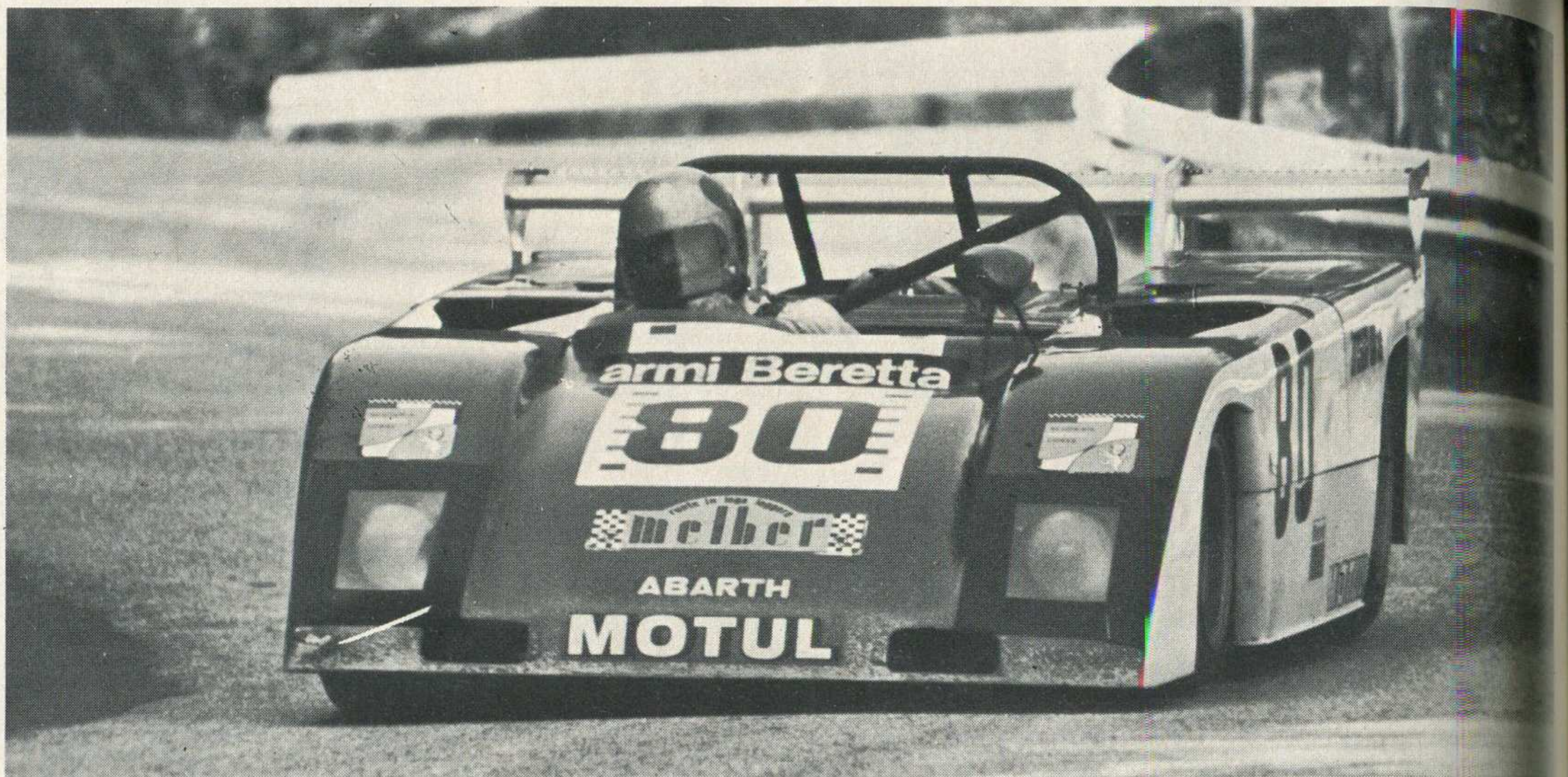
Una inspiegabile sbandata in un tratto molto veloce durante le prove della Malegno-Borno, sabato 26 agosto, ha provocato la morte

di Giacomo Moioli, il cinquantenne pilota veronese divenuto popolare con lo pseudonimo di « Noris ».

Moioli è morto lungo il tracciato di una salita che lui, oriundo bresciano, conosceva molto bene.

Ma a volte sono i percorsi più familiari, quelli apparentemente senza segreti e che spingono alla ricerca del limite, che risultano fatali.

Come è stata per « Noris » quella salita a Borno nella quale aveva già dominato nel '64 e nel '70



Mentre il Campionato Europeo della Montagna cerca sferzate di interesse e sbocchi propagandistici nelle vetture di formula libera, in Italia non si trova di meglio che inibire alle monoposto le cronoscalate. Questa è la constatazione — un po' amara — che può fare da sintesi ad un discorso sulle gare in salita, sul loro immediato futuro, e sul maggiore o minore interesse che esse susciteranno nella stagione ormai prossima, che è un po' la chiave di volta della loro sopravvivenza. Infatti, dato per scontato ormai da tempo che gli organizzatori trovano sempre maggiori ostacoli all'effettuazione delle loro cronoscalate, è nel contenuto tecnico ed agonistico che queste manifestazioni devono trovare la loro giustificazione, la loro ragione di esistere.

Non preoccupiamoci del lato spettacolare della cosa. Esso c'è, e rimane intatto nel pubblico, che va a vedere la salita dalle parti di casa sua (ed a volte più lontano) sicuro di divertirsi anche senza « nomi » di richiamo, quelli che sono essenziali alle gare in pista. Gli organizzatori, giustamente, si preoccupano di avere alla partenza i mi-

gliori specialisti, ma lo fanno anche per ragioni di prestigio. Piuttosto, sono letteralmente terrorizzati dall'invasione di vetture di serie, gruppo 1 e 3 CSAI, che hanno fatto delle gare in salita un po' il loro feudo. Certo, queste vetture propedeutiche dovranno pur correre, ma la CSAI non ha trovato di meglio che « imporle » agli organizzatori di cronoscalate, invece di preoccuparsi di creare per loro un campionato, un trofeo, un challenge, chiamatelo come volete, in pista.

Questa che abbiamo definito « invasione » ha rischiato più di una volta, nel corso della stagione '72, di soffocare e mandare in crisi alcuni organizzatori, alle prese con problemi (il tempo limite di « chiusura » della sede stradale, ad esempio) che sono ignorati dalla maggior parte dei partecipanti. Con il risultato di creare fra gli uni e gli altri incomprensione, nel migliore dei casi, ma a volte veri e propri scontri con tanto di circolari, proclami dei piloti e controcircolari degli organizzatori.

Per le gare in salita, comunque, il '73 prevede altre due belle « sorprese »: la già accennata

esclusione delle monoposto, e l'abolizione delle validità per i campionati di velocità.

L'esclusione delle monoposto, di qualsiasi tipo, dalle gare in salita è un'idea della FISA, Federazione Italiana Scuderie Automobilistiche, che così facendo, ha portato avanti un suo discorso che si può sintetizzare press'a poco così: « Le macchine da corsa vadano a correre in pista ». D'accordo, resterebbe da definire quali sono le macchine da corsa e quali no: difficile non definire « vettura da competizione » una Chevron B 21.

Non giungiamo a pensare che la FISA abbia così cercato di trovare « spazio » alle sue benamate vetture Turismo e Gran Turismo di serie, poiché i posti liberati dalle monoposto sarebbero veramente pochi. Ad ogni modo, l'idea è piaciuta alla CSAI che l'ha fatta sua. Vediamo ora di fare alcune ipotesi sul significato che questa decisione avrà riguardo le salite del '73.

In primo luogo, nell'ipotesi (tutt'altro che infondata) che qualche pilota italiano intenda rinverdire l'albo d'oro degli scalatori di casa nostra in campo europeo, la sua Formula 2 (è una Formula 2 quella che ha domi-

A sinistra, « Gianfranco » Trombetti ha superato ogni aspettativa con questa vecchia — ma sicura — Abarth 2 litri con motore a sbalzo. Eccolo a Sarnano. Qui sotto, impegnato ad Ascoli Domenico Scola, vincitore con la Chevron del Campionato assoluto per gli scalatori italiani. Accanto al titolo Carluccio Facetti, vincitore con l'Abarth-Osella alla Coppa Sila



Il discorso della MONTAGNA

nato l'Europeo '72) se la userà in Italia solo due volte alla Trento-Bondone ed alla Cesana-Sestriere. Se vorrà fare più di due corse dovrà andare all'estero.

In secondo luogo diventa una chimera « l'internazionalità » di cui fanno tanto vanto alcune nostre cronoscalate. Se potessero partire anche le monoposto, non è improbabile che qualche buon straniero verrebbe a gareggiare sui nostri monti.

In terzo luogo, mazzata al mercato dell'usato di Formula 2, Formula 3 e via dicendo. Una vettura del genere diventa vecchia presto, tecnicamente parlando. Aggiornarla è indispensabile per essere competitivi in circuito, ma anche molto costoso quando addirittura impossibile. Conveniamo sul fatto che in Italia non è che pullulino le Formula 2 o 3 « smesse », ma quelle che ci sono avrebbero potuto svolgere una onorevole stagione in salita, senza eccessivi costi o equilibri tecnici, in mano a piloti non necessariamente esperitissimi. Alcuni dei quali, chissà, avrebbero potuto decidersi anche di tentare con i circuiti.

C'è di bello, in tutto ciò, che saranno felici i clienti di Osella, della AMS, della Lola, della Che-

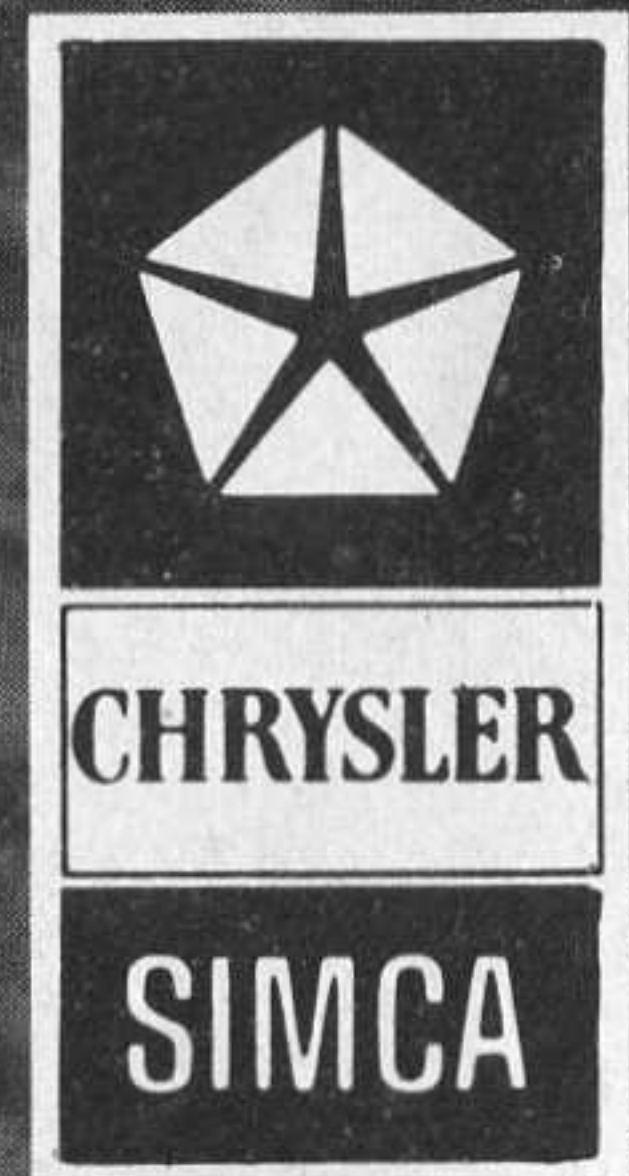
vron e delle Sport 2 litri in generale, che si disputeranno senza intrusi gli assoluti. Come risultato, però, non ci sembra tale per cui FISA e CSAI possano andar fiere.

Più sensata, e pienamente giustificata, l'attesa « separazione » fra velocità e montagna. Era abbastanza ridicolo, anche se ormai ci si era fatta l'abitudine, disputare i campionati « di velocità » in salita. Non che in salita non si faccia della velocità, ma sicuramente è molto meglio così. Ci si è arrivati, finalmente, potendo disporre di un buon numero di autodromi, e l'aver preso questa decisione va a merito della CSAI.

Riteniamo, però, che questo costituirà una ulteriore « botta » per le gare in salita, che con la scomparsa di coloro che saranno impegnati a rincorrere i punti in pista subiranno uno « scatto » di qualità non indifferente. Vi sarà, così, una più netta separazione fra coloro che correranno in pista e coloro che seguiranno il Trofeo della Montagna, anche per ragioni di tempo, e correre in salita tornerà — nuovamente — ad essere una « specialità ».

La Mille... Miglia

(Simca 1000 Rallye . Cuore di ferro per piloti di acciaio)



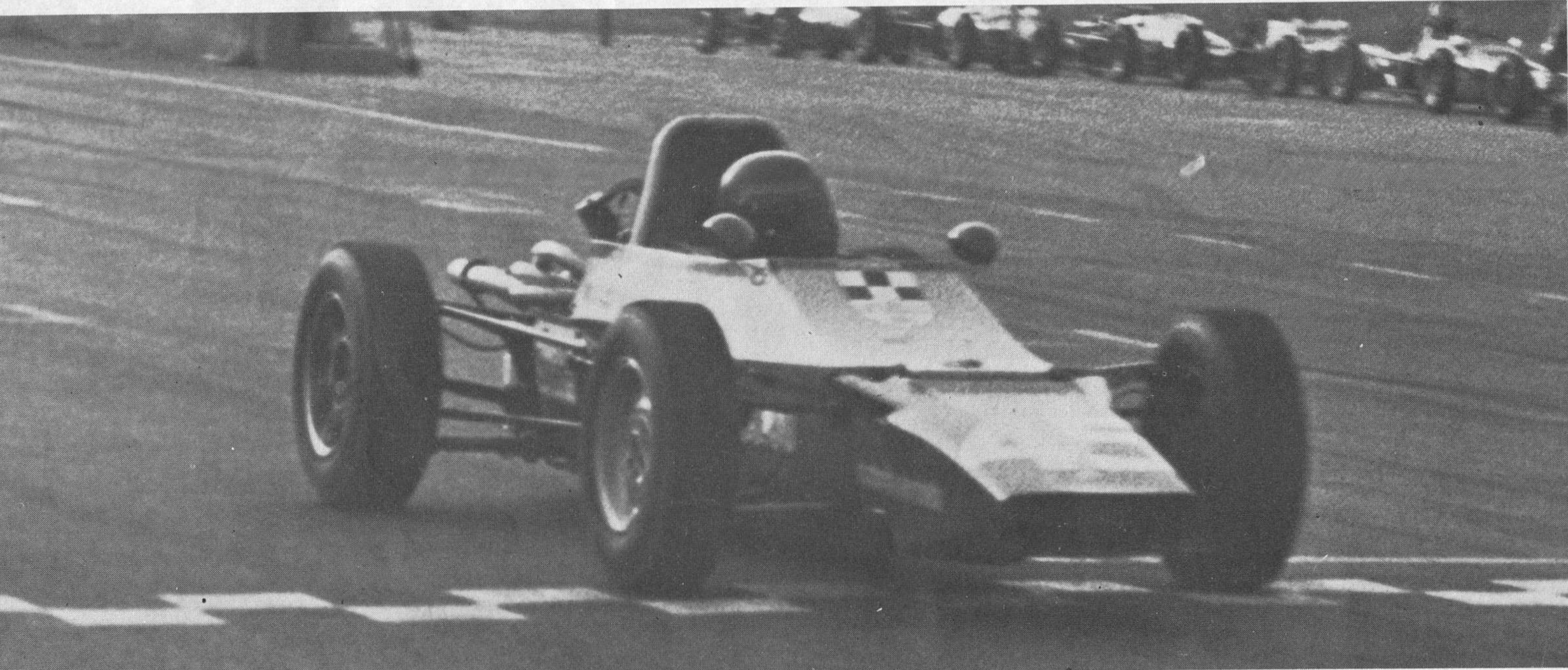
Simca 1000 Rallye 1. 1294 cmc-60 CV DIN- 150 Km/h
Simca 1000 Rallye 2. 1294 cmc-82 CV DIN- 170 Km/h

Per questo primo bilancio della F. scuola per eccellenza, categoria voluta fortemente dalla CSAI e sostenuta abbondantemente dalla nostra maggiore industria automobilistica, bisognerà prendere in considerazione molti fattori tra i quali quello della novità della monoposto, che molto ha inciso sul rendimento delle gare e sulla maturità dei piloti, ma soprattutto vorremmo soffermarci su quelli che sono stati gli errori più ripetuti da questa prima classe, errori che molte volte hanno messo in serio pericolo gli stessi ignari allievi. E non dovremo parlare solo di leggerezza nella condotta di gara: purtroppo il più delle volte abbiamo assistito a scorrettezze con dolo veramente disdicevoli per questi ragazzi che entrano nell'automobilismo a grandi passi.

Molto importante sotto questo punto di vista il comportamento della nostra commissione sportiva, che a dire il vero è stata sempre presente e puntualmente ha comminato pene diverse ai contravventori sui vari tracciati. Forse qualche volta questa supervigilanza ha infierito in maniera esagerata: d'altronde, come si può ben immaginare, essere sempre calibrati e precisi in situazioni che mostrano il fianco a interpretazioni per lo meno varie è impossibile e naturalmente ogni volta sorgono malintesi e strascichi polemici. In tutti i casi la formula ha ottenuto gli scopi che si riprometteva: le monoposte al termine della stagione sono risultate abbastanza selettive e si sono messe in luce un pacchetto di giovani speranze che ora dovrebbero passare a « classi » più impegnative. Piuttosto bisognerà vedere come si vorrà aiutare i più meritevoli: in altre nazioni, per i vincitori di titoli analoghi, vengono offerte in premio vetture di F. 3 assieme ad altri tangibili sussidi. Chissà in quale modo la CSAI italiana vorrà portare avanti il suo primo della classe!

Pagella '72 della più chiacchierata miniformula

F. ITALIA 5 in condotta



29/6 **MONZA** - Corsa abbastanza tranquilla: i giovani al debutto non hanno ancora acquistato molta dimestichezza con le monoposte. Unico incidente nel 4. giro della finale, quando « **LONG JOHN** » monta sulle ruote di **FILANNINO** alla staccata della parabolica: vola via la prima sospensione completa della ruota, mentre le macchine si fermano contro la rete al termine della sabbia di detta curva.

23/7 **IMOLA** - Qui cominciano i guai grossi: è stata certamente la prova di Imola la più « costellata » di incidenti, alcuni dei quali veramente brutti, risoltisi per fortuna senza gravi conseguenze per i piloti per merito della robusta struttura della monoposto scuola. Durante le prove **TROJER** viene in contatto con **GHINZANI** proprio poco dopo la uscita dei box, nel tratto più veloce del tracciato e vola per aria, distruggendo completamente la macchina. Poi, all'8. giro

della finale, dopo altri incidenti specie al veloce curvone del tamburello, l'agganciamento a tre all'uscita delle Minerali, protagonisti **CASTIGLIONI**, **TONUSSI** e **BOZZETTO**.

Questa volta vengono presi seri provvedimenti: sospensione dalle gare dal 23-7 al 6-9 per Castiglioni per guida scorretta e pericolosa, mentre per Angelini, Corolli, Ghinzani, Grimaldi, Martini e Tonussi volano ammende per incosservanza delle disposizioni impartite mediante bandiere.

6/8 **MISANO** - Ancora sotto lo choc della prova sul velocissimo anello del Santerno si debutta a Misano, che apre i battenti alle monoposte per la prima volta. Ormai tutti gli occhi dei commissari sportivi sono rivolti al comportamento in pista di questi giovani: da parte loro gli allievi sono avvertiti dalle squalifiche che fioccano senza remissione sui colpevoli. Tutti molto

attenti quindi: ciò non impedisce alcuni contatti, come quello fra **PICCOLOMINI** e **SALVATORI** o fra **TONUSSI** e **CLO** risoltisi senza particolari danni. **GHINZANI** viene fermato con bandiera nera (per il musetto che si era pericolosamente alzato) mentre per **PONZONE** sembrava si dovessero prendere provvedimenti, risoltisi invece in una semplice « lavata di testa » per una sua disattenzione alle solite segnalazioni con bandiere.

20/8 **MISANO** - A sole due settimane ci si ritrova di nuovo sullo stesso circuito di Santa Monica, questa volta in situazioni abbastanza tragiche per un diluvio d'acqua che mette ovviamente in pensiero i formulisti (è noto infatti che non si possono utilizzare altre coperture per la F. Italia se non le Fierstone prescelte, che non si adattano molto bene su terreni bagnati). A ogni modo, forse a causa del terreno non troppo

favorevole, i testa-coda si sprecano, ma nessun incidente di rilievo ostacola la gara.

27/8 **VARANO** - Sul piccolo e tortuoso tracciato parmense si ritrovano gli « scolari » della F. Italia: questa è indubbiamente una sede adatta per le piccole monoposte, così tortuosa e impegnativa in ogni suo punto. La lotta è veramente accesa fra **GUNNELLA** e **MARTINI**, che alla fine riescono a venire in contatto tra loro, a vantaggio di Francia che si invola verso la sua seconda vittoria. Molti anche i testa coda, come quello rovinoso di Buratti che poteva aspirare a buoni piazzamenti.

10/9 **VALLELUNGA** - Si discende l'Italia per approdare a Valledlunga, l'autodromo della capitale rimasto fino a settembre quasi inattivo: ormai le posizioni di classifica sono ben delineate e grande appare la lotta fra i primi della classifica. La

gara vede tre batterie veramente accese e in finale accade quanto ci si poteva aspettare: Giorgio **FRANCIA**, che guidava la corsa, è messo fuori gara da un colpetto ben assestatogli da **BOZZETTO** all'entrata del tornantino. Per questa scorrettezza Bozzetto viene sospeso per comportamento di gara imprudente e non regolare.

17/9 **IMOLA** - Si torna a distanza di una settimana di nuovo in pista, questa volta ancora a Imola, teatro di incidenti di vario tipo durante la prima prova. Questa volta però non si raggiungeranno le medie vertiginose del primo round, grazie alla variante all'entrata del rettilineo box, che però, è stata teatro dell'incidente finale tra **FRANCIA** e **GHINZANI**. I due entrano appaiati nella stretta curva e vengono bruscamente in contatto tra loro: in questo contatto i dirigenti CSAI hanno ravvisato una colpa di Ghinzani, poi

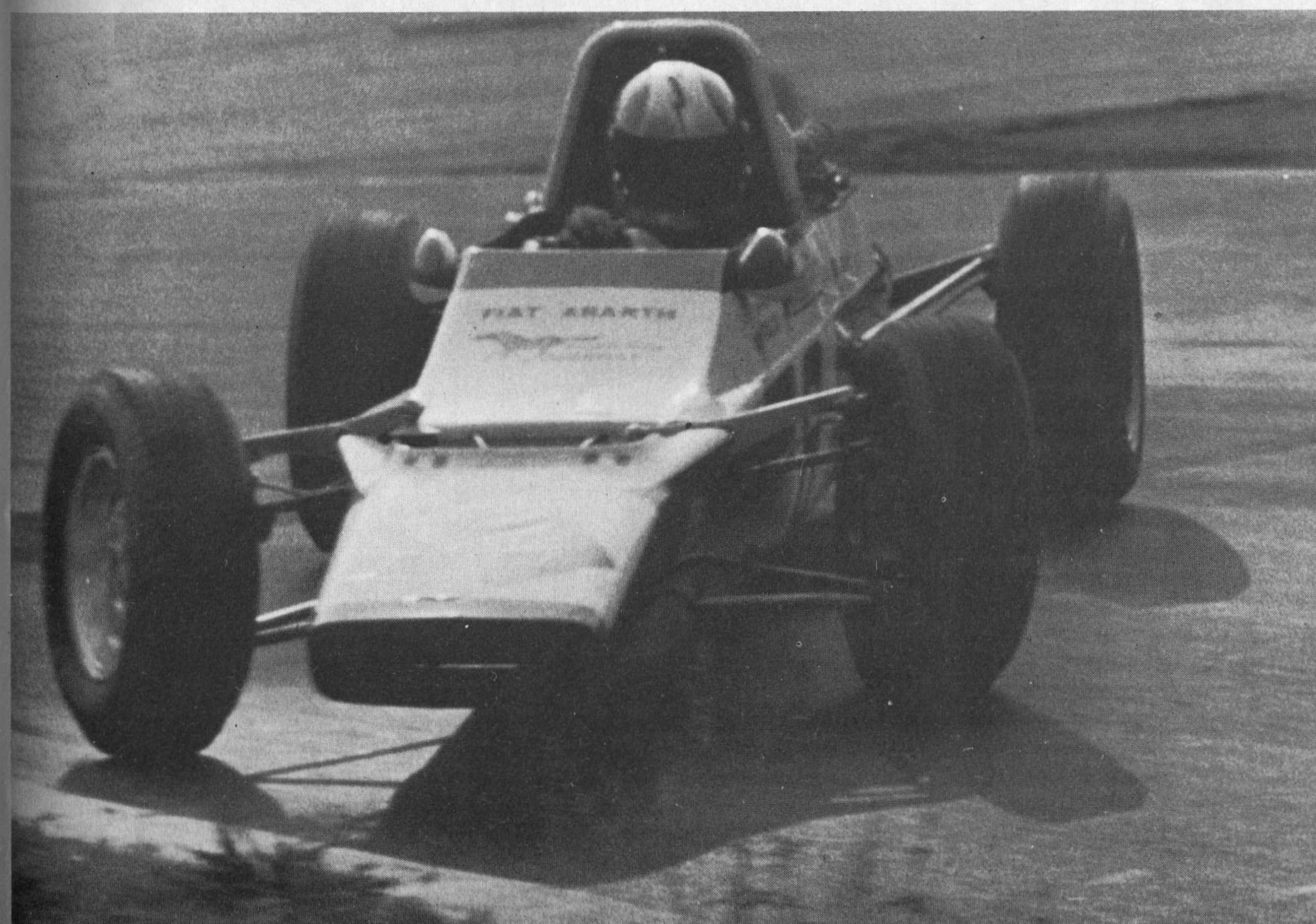
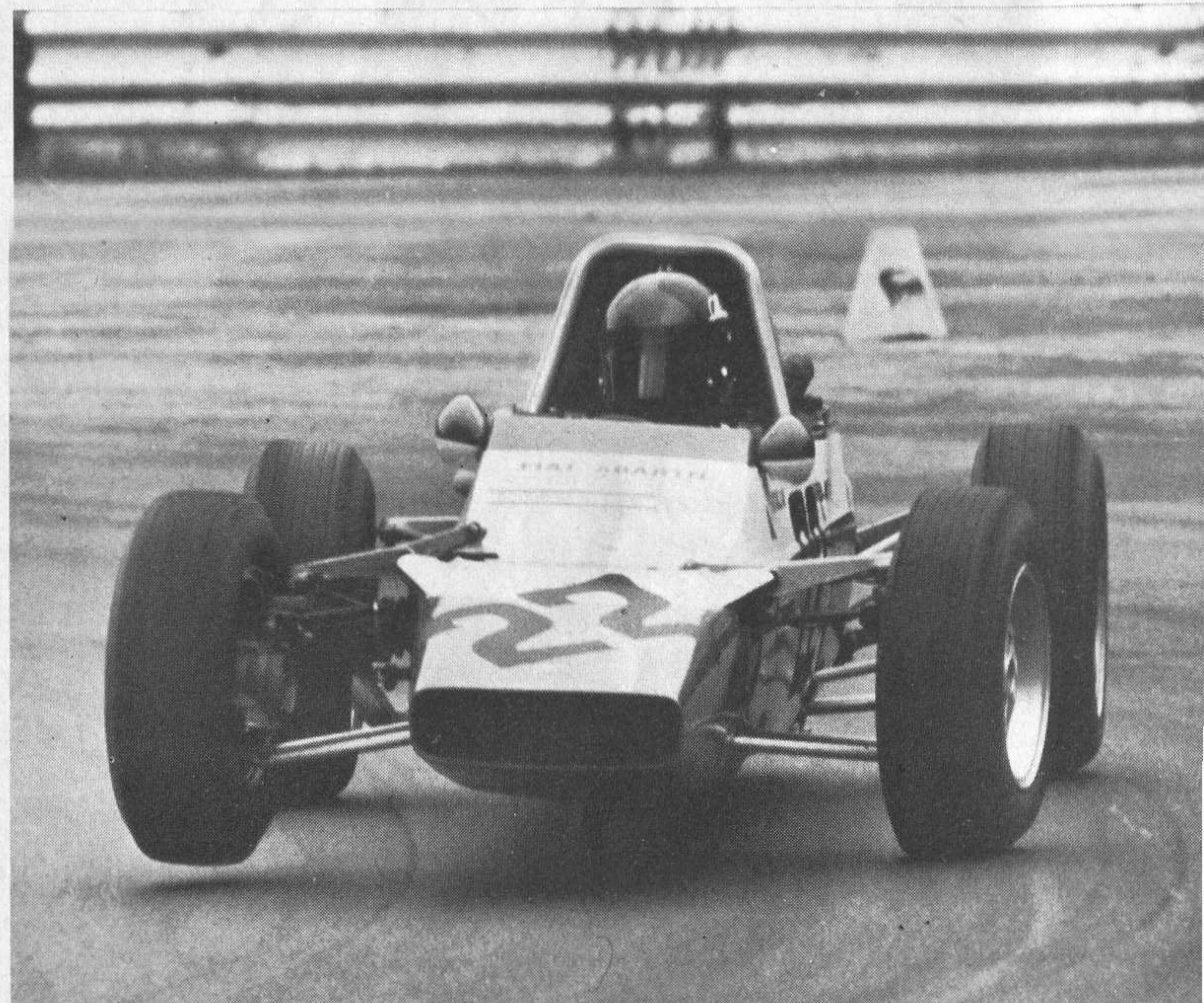


F. Italia anno 1°

	MONZA 29-6	IMOLA 23-7	MISANO 6-8	MISANO 20-8	VARANO 27-8	VALLELUNGA 10-9	IMOLA 17-9	VARANO 1-10	VARANO 8-10	VALLELUNGA 29-10	TOTALE	PUNTI VALIDI
FRANCIA	—	—	4	9	9	—	6	9	9	9	55	45
MARTINI	—	3	9	6	—	9	9	6	6	6	54	39
GUNNELLA	—	9	3	2	—	6	—	—	4	4	28	26
BOZZETTO	9	—	—	—	6	4	—	3	—	—	22	22
GHINZANI	6	6	—	3	3	—	4	—	3	1	26	22
RUGGERI	—	—	6	—	—	3	1	—	—	—	10	10
BURATTI	—	—	—	4	4	—	—	—	—	—	8	8
FARNETI	4	—	—	—	—	—	2	2	—	—	8	8
CANEVA	—	—	1	—	1	1	—	—	2	2	7	7
TONUSSI	1	—	—	—	—	—	—	4	—	—	5	5
CASTIGLIONI	—	—	—	—	—	2	3	—	—	—	5	5
ANGELINI	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4
FERRARI	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
COROLLI	—	2	—	1	—	—	—	—	—	—	3	3
NENCINI	—	1	—	—	2	—	—	—	—	—	3	3
GRIMALDI	—	—	2	—	—	—	—	—	1	—	3	3
TRUFFO	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	3
TROYER	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
BUTTANI	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1



Le vetture sono ovviamente delle Formula Italia, quindi possiamo limitarci in questa didascalia ad indicarvi i nomi dei piloti. All'estrema sinistra, Giorgio Francia vincitore del Trofeo. A sin., Nicola Roberto « va per codoli » a Varano, uno dei circuiti più interessanti per le formule addestrative. Sopra, sfilata di F. Italia nei box di Imola. A destra Ghinzani all'entrata della variante Junior di Monza. Sotto, Ferrari impara il controsterzo a Monza



sospeso per guida scorretta e pericolosa.

1/10 VARANO - Lotta molto aperta in questa seconda prova al S. Cristoforo, dove i due leader della classifica si disputano in queste ultime prove il titolo finale. Ancora lunga la serie dei testa-coda, alcuni dei quali terminano nel greto del fiume che circonda l'autodromo ma nessun grosso incidente da rilevare. Solo una sorpresa nelle verifiche tecniche di fine gara: il motore di TONUSSI viene scoperto irregolare, anche se nessun provvedimento viene preso nei riguardi del pilota, che continua a partecipare alle prove di F. Italia.

8/10 VARANO - Ancora su questa pista, mentre gli animi si accendono già per sordi rancori e piccole angherie che si sono sommate durante le prove precedenti. E dopo svariate « ostacolate » in pista, esplode al termine della prova la polemica,

questa volta verbale fra i protagonisti della gara. Sono ancora BOZZETTO e FRANCIA che si scambiano epiteti poco edificanti e vengono quasi alle mani, coinvolgendo i loro clan, genitori compresi. A questo punto nessun provvedimento viene preso in via ufficiale: solo la licenza di Bozzetto viene presa in consegna dal dott. Giacchini e il pilota di Vicenza non parteciperà all'ultima prova di Vallelunga.

29/10 VALLELUNGA - Sul percorso « piccolo » Francia e Martini si disputano la vittoria finale: per uscire vittorioso il romagnolo deve vincere assolutamente, nel qual caso niente ci sarebbe da fare per Giorgio Francia. Ma le cose non si svolgono in questo modo: Francia sigilla con una vittoria senza discussioni la sua serie di successi imponendosi in maniera categorica in questo primo Trofeo Nazionale di F. Italia.

Conti in tasca
ad un giovane
pilota (e ingegnere)
dopo 1 anno in miniposto



Riuscirà il nostro eroe a re la sua passione di soldi così (poco) mister scomparsi in Formula



**Mi chiamo
Giorgio
Casalegno,**

sono nato a Torino il 18-7-1948 e mi sono laureato in ingegneria meccanica il 26-7-1972. Altezza 1,87, peso kg. 74.

Oltre all'automobilismo pratico molti altri sport: sia agonisticamente (sci e calcio) sia per diletto (tennis, ping pong, pallacanestro, nuoto, sci nautico, pesca subacquea). Ho cominciato a correre nel '69 con una 850 Special Gruppo 1, animato da una notevole carica di entusiasmo e con l'intenzione di guidare un giorno una vettura di formula che rappresenti la massima espressione dell'automobilismo sportivo.

Dopo tre anni di Gruppo 1 (in cui ho corso con una 850 e una 128) imposti da problemi finanziari, come studente infatti non potevo disporre di molti soldi, tanto più che mio padre non è molto favorevole all'automobilismo sportivo e ora, anzi, è addirittura all'oscuro della mia attività, si è presentata la grande occasione: la Formula Italia.

Visto che si parlava di 300 e più prenotazioni sono corso anch'io a prenotarla abbastanza tranquillamente pensando che nel '73 avrei potuto disporre dei soldi necessari al suo acquisto. Il 18 gennaio 1972 con grande meraviglia e disappunto leggo sul n. 3 di Autosprint il mio nome fra i primi 42 assegnatari. Sono stati giorni veramente brutti, tanto più che avevo già altri pensieri per via degli studi; è difficile conciliare l'ultimo anno del Politecnico con un impegno sportivo e con l'aggravante della mancanza di mezzi: la situazione era senza uscita tanto che avevo già preparato la lettera di rinuncia. Proprio all'ultimo, con un tempismo eccezionale il comm. Lino Zecchini, presidente della Nord-Ovest, la mia scuderia, decide di acquistare la vettura, con mia immensa gioia.

Il primo passo è fatto. Con molto coraggio e con una buona dose di incoscienza tiro giù un preventivo di spese (che poi si rivelerà molto ottimistico) e penso che ce la farò!

Il 26 giugno 1972 mi reco a Varano per il corso di pilotaggio (L. 42.000 per due giorni). Finalmente un po' timoroso e un po' preoccupato mi siedo nella macchina. Il primo approccio non è stato dei più entusiasmanti, anzi decisamente sfortunato. A causa della perdita del fluobrene sono partite altre 50.000 lire. Il bloccaggio della pompa dei freni dopo dieci giri mi fa comprendere subito che la Formula Italia è una vera macchina da corsa che va rispettata e vezzeggiata e curata con infinita pazienza e non è affatto una Turismo Gruppo 1, chiaramente inoltre richiede una manutenzione ben più accurata e costosa. Oltre al corso di pilotaggio spendo L. 30.000 di trasferta.

Il 29 giugno 1972 niente Monza perché devo

sostenere l'ultimo esame che per me equivale alla laurea e ad andare a ritirare un assegno in banca (e non in senso metaforico in quanto i miei genitori con questo appoggio finanziario mi hanno permesso di portare avanti e terminare la stagione). Comunque non aver partecipato a Monza non è stato un gran male, visto quello che è successo.

Finalmente il 23 luglio debutto ad IMOLA. Appena arrivato sono rimasto subito sorpreso dall'organizzazione professionistica della maggior parte dei piloti che hanno al seguito meccanici, furgoni, e molta attrezzatura, ecc. Mi sono sentito un povero tapino con i soli ferri della mia 128 da traino (la stessa con la quale correvo in Gruppo 1, naturalmente). Stanco morto (sono partito alle tre di notte per le solite questioni di dover mantenere l'incognito con mio padre) mi tocca smontare tre volte i semiassi per sostituire le cuffie che, beffarde, continuano a scoppiare come palloncini, inoltre i freni continuano a non funzionare a dovere. Imola come prima gara è troppo veloce e difficile, tra il resto ho problemi di casco e visiera.

NOTA SPESE	IMOLA 23.7.1972
Autostrada To-Imola e ritorno	£. 9.000.-
Benzina 128	" 18.000.-
Albergo e vitto (molti panini)	" 15.000.-
Iscrizione a gara	" 2.000.-
Benzina F. Italia	" 4.000.-
Telefono e varie	" 3.000.-
Totale	£. 50.000.-

Il 6 agosto vado a MISANO. Il circuito è veramente magnifico e ti fa sentire molto più sicuro (che in altri), nonostante che in un punto si scarichi tutta la quinta, circa 210 kmh. Al mattino le prove vanno benino, al pomeriggio i soliti freni si mettono a farmi dannare (si inchioda la pompa) per cui peggioro il tempo di ben 2"; dalla mia posizione di partenza ho il piacere di vedere gli scarichi di quasi tutte le macchine; in ogni caso dopo soli quattro giri mi fermo con il motore rotto a causa di un difettoso montaggio del volano. La riparazione comporterà 70.000 lire di spesa.

NOTA SPESE	MISANO 6.8.1972
Autostrada	£. 11.000.-
Benzina 128	" 24.000.-
Benzina F. Italia	" 4.000.-
Albergo e vitto	" 15.000.-
Iscrizione (con rimborso 10.000)	" 9.000.-
Meccanico, elettrauto	" 6.000.-
Varie (bibite, telefono)	" 3.000.-
Totale	£. 65.000.-

20 agosto niente gara di Misano perché mancano i pezzi, e non si trovano da nessuna parte.

27 agosto a VARANO. La riparazione del volano comporta una serie di problemi in quanto i ricambi non si trovano. Riuscirò ad averli andando all'Abarth di persona, e aspettando ben quattro ore, solo alla vigilia della partenza per Varano. Comunque riesco ad avere i pezzi ed a partire. Il circuito è molto bello ed impegnativo, provo queste sensazioni nettamente in quanto sento molto più la macchina in mano. Come ho detto il tracciato è molto interessante anche se un po' stretto e breve, richiede un impegno al massimo senza una frazione di secondo di pausa, le curve più belle la seconda S e la Ickx (molto impegnativa e senza possibilità di errore). Ironia della sorte, nonostante che il motore non sia mai andato così male (c'è una valvola che soffia) e i freni non siano ancora a posto, arrivo ottavo in batteria e tredicesimo in finale. La macchina comincia a piacermi, riesco a farle fare quello che voglio e mi sento più maturo e sicuro.

NOTA SPESE	VARANO 27.8.1972
Autostrada	£. 6.000.-
Benzina 128	" 11.000.-
Benzina F. Italia (girato molto)	" 8.000.-
Prove (aff. pista)	" 3.000.-
Albergo e vitto	" 15.000.-
Varie (telefono, ecc.)	" 3.000.-
Totale	£. 45.000.-

10 settembre, VALLELUNGA. Il viaggio è molto costoso, 85.000 lire di cui più della metà per benzina ed autostrada, figuriamoci se avessi anche un meccanico a cui pagare la trasferta!! Quando arrivo giù il venerdì pomeriggio, credendo di essere uno dei primi, scopro con sorpresa che sono già lì in molti a provare dal mattino. Non mi riesce di non fare considerazioni amare sul fatto che molti corrono decisamente su un piano professionale. La gara in compenso va maluccio. Io mi impegno molto perché il tracciato mi piace da matti, ci metto l'anima ma nonostante questo, niente finale.

NOTA SPESE	VALLELUNGA 10.9.1972
Autostrada	£. 16.000.-
Benzina 128	" 26.000.-
Benzina F. Italia	" 10.000.-
Albergo e vitto	" 25.000.-
Due turni di prove	" 6.400.-
Varie (telefono, ecc.)	" 3.000.-
Totale	£. 85.400.-

a ritrova- pilota con i riosamente ITALIA?

GIORGIO CASALEGNO ventiquattro anni, da quattro anni nel mondo delle corse: ha iniziato con una 850 Special gruppo 1 con la quale lo vediamo impegnato nella Cesana-Sestriere del '70 (foto a sinistra) poi ha compiuto l'avventura con la F. Italia. Si è divertito, dice, ma ha speso anche tanto!



17 settembre. IMOLA. La presenza della chicane migliora di molto il tracciato e lo rende decisamente meno pericoloso con minor velocità al Tamburello. Questa volta mi sento molto più sicuro e, favorito dal turno di prove con minor pioggia, parto in ottima posizione in batteria; però al primo giro alla variante urto contro un concorrente in testa coda e mi fermo al box per far controllare la macchina. Non avendo aiuti ai box sono costretto a fermare la prima persona che vedo e con un certo orgasmo le chiedo di controllarmi la sospensione e la ruota anteriore. Approfitto dell'occasione per ringraziare questo signore di cui non so il nome e che mi ha aiutato. In finale mi diverto finalmente moltissimo, sono nella bagarre, nel gruppo di centro dove le macchine più o meno si equivalgono. Dopo accesa e accanitissima lotta con una bella infilata all'ingresso della variante mi libero di due avversari, ma sciupo tutta in uscita con un maledetto testa-coda.

NOTA SPESE	IMOLA 17.9.1972
Autostada	£. 9.000.-
Benzina 128	" 18.000.-
Benzina F. Italia	" 4.000.-
Alloggio e vitto	" 15.000.-
Iscrizione	" 3.000.-
Varie e telefono	" 2.000.-
Totale	£. 50.000.-

1. ottobre a VARANO. In prova rompo la frizione (L. 23.000 per meccanico e materiale). La macchina funziona a dovere e sono settimo in batteria; pago lo scotto delle pastiglie dei freni ormai evaporate e delle gomme posteriori quasi sulle tele con un testa coda da manuale alla parabolica che mi relega al 13. posto in finale. Costo sostituzione gomme posteriori e freni L. 62.000. La nota spese risente del fatto che sono stato a Varano un giorno in più delle volte precedenti per fare le cose al meglio.

NOTA SPESE	VARANO 1.10.1972
Autostada	£. 6.000.-
Benzina 128	" 11.000.-
Benzina F. Italia	" 10.000.-
Prove	" 6.000.-
Alloggio e vitto	" 31.000.-
Varie e telefono	" 3.000.-
Totale	£. 56.000.-

8 ottobre VARANO. Tutto bene, la gara è buona, Varano mi piace molto per la gente e per il circuito e perchè impegna al massimo e dopo venti giri si esce dalla macchina come da una sauna. Sono sesto in batteria e decimo in finale, dopo una gara tirata al massimo con l'acqua a temperature proibitive (120°); la macchina risponde bene, mi sento sicuro, finalmente provo quelle sensazioni per cui ho tanto desiderato correre in Formula.

NOTA SPESE	VARANO 8.10.1972
Autostada	£. 6.000.-
Benzina 128	" 11.000.-
Benzina F. Italia	" 8.000.-
Prove	" 3.000.-
Alloggio e vitto	" 15.000.-
Varie (telefono ecc.)	" 2.000.-
Totale	£. 45.000.-

29 ottobre VALLELUNGA. Reso ottimista dalle ultime gare affronto con determinazione la lunga e costosa trasferta; dopo essere partito bene vengo coinvolto in un testa coda a tre, il motore si spegne e quando riparto sono molto indietro, nonostante una disperata rimonta non entro in finale per soli 4/10 di secondo. Purtroppo ero convinto di esserci in finale e riesco a mala pena a contenere il disappunto. Comunque di più non potevo fare.

NOTA SPESE	VALLELUNGA 29.10.1972
Autostada	£. 16.000.-
Benzina 128	" 26.000.-
Benzina F. Italia	" 10.000.-
Vitto e alloggio	" 25.000.-
Due turni di prove	" 6.400.-
Varie (telefono, ecc.)	" 3.000.-
Totale	£. 85.000.-

15 novembre. CERRINA. Finalmente un primo posto ed una trasferta di sole L. 2.000 (5.000 di iscrizione). Con questo finisce la stagione e tiro le somme.

Il preventivo di L. 800.000 basato sul fatto che pur essendo una macchina da corsa si trattava in fin dei conti di un'auto composta di pezzi prodotti in serie e quindi ampiamente collaudati e surdimensionati decisamente si è rivelato esageratamente ottimistico, fuori della realtà addirittura.

SPESE TOTALI F. ITALIA - ANNATA 1972		
Quanti e accessori sicurezza	£.	20.000.-
Gasco	"	20.000.-
Cinture	"	40.000.-
Carrello	"	200.000.-
Gancio e collaudi	"	40.000.-
Volturno carrello	"	24.000.-
Fluobrene	"	50.000.-
Corso pilotaggio	"	42.000.-
Estensione assicurazione	"	6.000.-
Copriauto	"	27.000.-
Bollo carrello	"	12.000.-
Frizione	"	23.000.-
Pezzi volano	"	10.000.-
Gomme	"	62.000.-
Meccanico (spese totali, circa)	"	260.000.-
Costo totale delle trasferte	"	530.000.-
Totale	£.	1.356.000.-

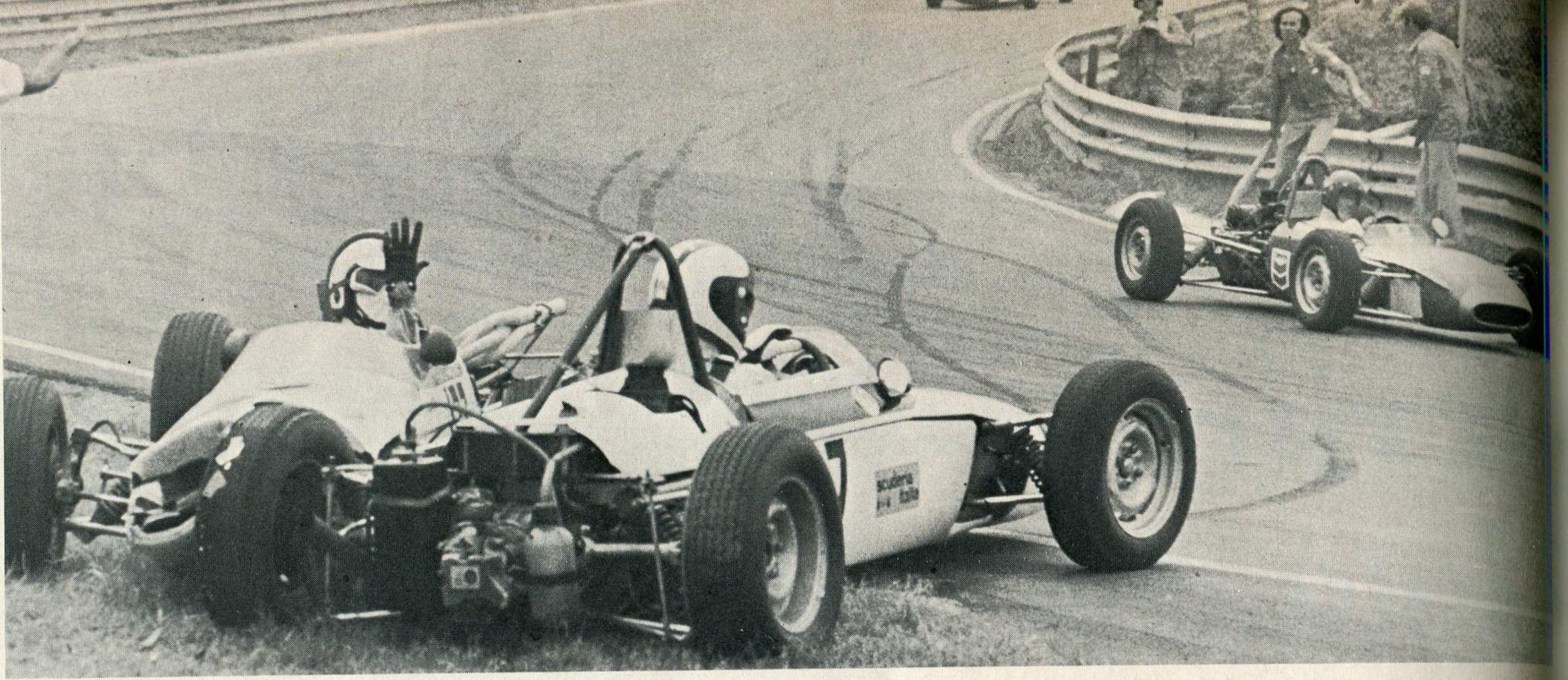
Le spese sono state di un milione e 366 mila e questo senza aver mai battuto, cosa che mi ero imposto fin dall'inizio per non dover terminare precocemente la stagione. Questo ovviamente ha posto limiti notevoli al mio agonismo ed alla mia combattività. Ci tengo comunque a sottolineare la particolare robustezza della F. ITALIA e le positive caratteristiche generali della macchina unite ad un servizio assistenza e ricambi funzionale anche se con qualche lieve incertezza.

Cosa volevo dalla Formula Italia? Dal punto di vista guida, viste le premesse, dovevo per forza di cose limitarmi ad imparare gradualmente senza sbattere e rischiare la macchina che in caso di urto sicuramente non avrei potuto riparare, anche se Ferrari dice che piloti si diventa con grinta e debiti, certo che a ventiquattro anni riempirsi di debiti non mi sembra la strada migliore. Mi sono divertito molto e ho affinato la mia guida in tutta sicurezza e per questo la macchina ha mantenuto più che ampiamente le sue promesse; tra il resto trattandosi di macchina non facile penso che guidare efficacemente una Formula Italia sia un ottimo biglietto da visita per accedere a Formule superiori. Mi piace molto correre e partecipare al maggior numero di gare possibile su ogni tipo di circuito ma voglio mantenere l'attività sportiva a livello di passione senza per questo inficiare il mio futuro di ingegnere.

Giorgio Casalegno



La «candelina»
dei 3 anni
per la
F. FORD
festeggia
MANTOVA



Un pacchetto di speranze

La F. Ford ha compiuto tre anni in Italia e in questi tre campionati non si può veramente dire non abbia sfornato ragazzi ormai maturi per le formule superiori. Da Naddo a Cammarone che uscirono al termine della prima stagione e poi esplosero in seguito nelle F. 3, da Pesca a Bodini, a Colombo che quest'anno hanno già ottenuto risultati di rilievo sempre con formule più potenti, siamo giunti alla nuova covata, i cui migliori pulcini hanno dato già dimostrazione del loro valore in alcune gare di quest'anno. E anche quest'anno le gare delle monoposto scuola «made in England» hanno portato a fine stagione degli ottimi esemplari: Gaudenzio Mantova, vincitore di questo terzo trofeo Chevron, che ha alternato gare di F. Ford con altrettante prove o quasi di F. 3, Giorgio Francia, presunto vincitore dello stesso campionato prima che uscisse l'esito del reclamo contro Sassi a Imola, e infine proprio Lorenzo Sassi, importante primattore in questa serie di gare, durante le quali si è giocato il titolo quando già lo aveva saldamente in pugno.

Decisivi i reclami

Un tris di nomi veramente da tener alla mente, un tris di ragazzi nettamente al di sopra di tutti gli altri, dal momento che solo tra loro si sono divisi la torta delle 11 gare in programma, giungendo i primi due addirittura a pari punteggio e distanziando il terzo di meno di dieci punti. Dopo di loro solo Gallini, Bosconi, Bertaccini e Vairani sono riusciti a giungere almeno una volta secondi, e

solo loro sono riusciti ad accumulare più di dieci punti, pur rimanendo nettamente staccati dai primi tre.

Questa in sintesi la situazione «giovani leve» che ancora una volta la F. Ford ci ha sfornato al termine della stagione, stagione veramente appassionante, articolata su una serie di gare tutte combattute, al termine dell'undicesima delle quali si è saputo il nome del vincitore. E questo era parso in un primo momento Giorgio Francia, dal momento che il suo peggior avversario, Lorenzo Sassi era stato attardato in partenza da una foratura.

Ma anche quest'anno gli esiti dei reclami rimasti in sospeso hanno giocato un brutto tiro a colui che già si sentiva vincitore incontestabile: tolto dalla classifica per irregolarità tecniche il Sassi, colto in fallo al termine della gara di Imola, i nove punti andavano così a Gaudenzio Mantova, che si trovava a questo punto alla stessa quota di Francia, ma col vantaggio di un secondo posto in più. Ed era logico che a questo punto il titolo fosse suo e del suo serio preparatore Alloni, che per tutta la stagione aveva continuato a credere nel successo finale del suo campione.

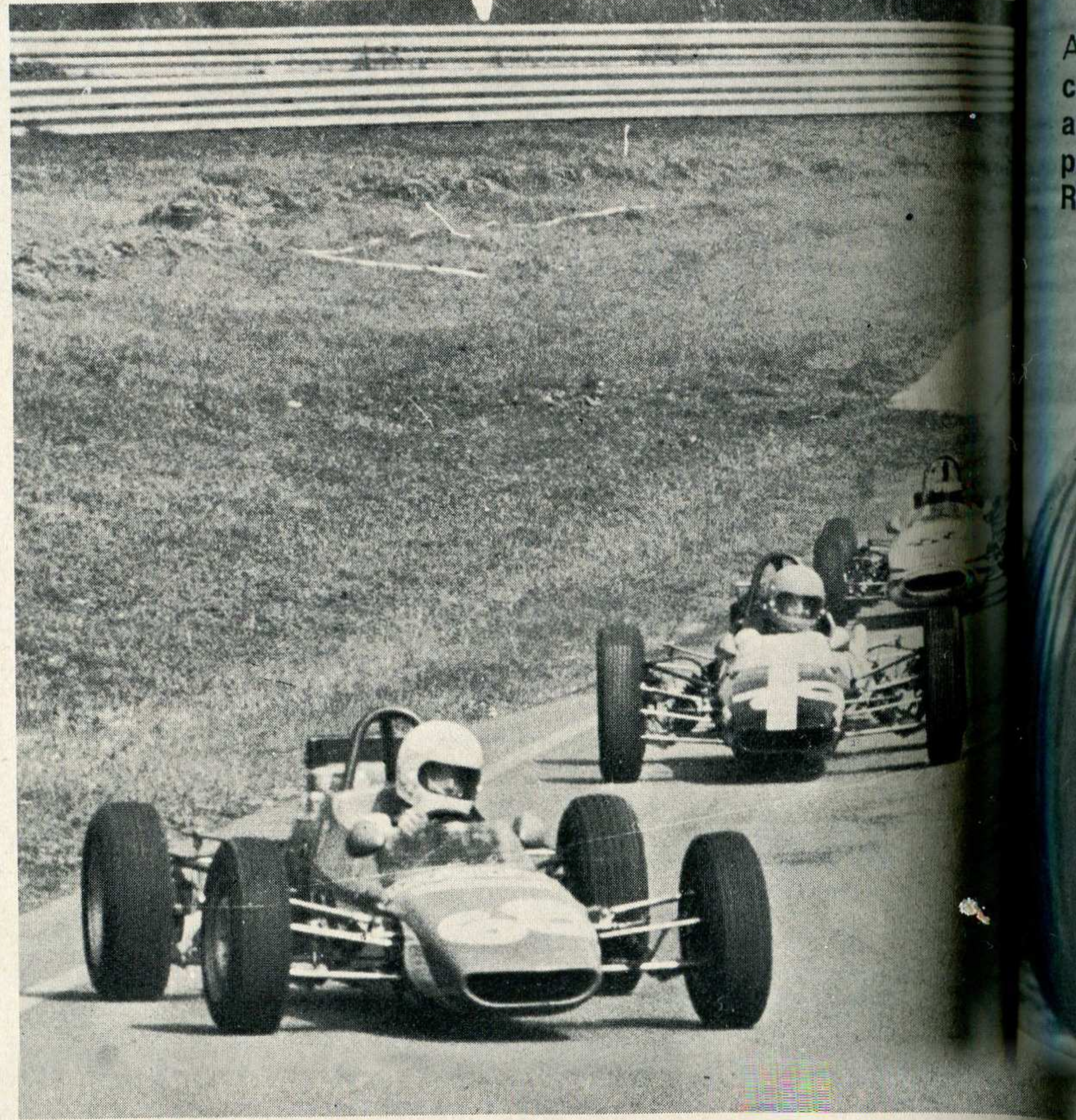
Nessuna novità invece nel campo dei telai: il parco macchine è rimasto quest'anno invariato, con le solite BWA (con una delle quali Mantova ha vinto), un paio di Lotus 69, monoposto queste ultime forse le più competitive del lotto, più una serie di De Sanctis e di Tecno modificate dai vari preparatori, fra i quali spiccava il genovese Pirola che era riuscito ad ottenere degli ottimi telai lavorando appunto su materiale Tecno.

Anche sul piano dei motori veramente pochi i nomi nuovi: tutte le corse si sono infulcrate sui tre preparatori maggiori, la Delta di Milano, Pirola di Genova e Alloni di Como. I primi due hanno fornito la maggior parte dei motori, mentre il terzo si accontentava di curare l'unico motore di Mantova: a dire il vero la differenza di potenza fra i tre propulsori doveva essere minima.

Le colpe del regolamento

C'è stato ancora il punto dolente dei reclami a ripetizione, giustificati purtroppo da un regolamento che ancora quest'anno dava adito a interpretazioni alcune volte discutibili. Ci si può ben rendere conto che stabilire delle norme interpretabili senza ombra di dubbio per un motore che in fondo ha ben poche sostituzioni di pezzi o elaborazioni in genere non deve essere poi così semplice: ad ogni modo per la prossima stagione sarà bene prendere opportuni provvedimenti per evitare appunto che si ripetano spiacevoli situazioni che lasciano evidentemente di malumore piloti e organizzatori stessi.

Rimane però il dato positivo dal quale siamo partiti: ancora quest'anno la F. Ford è stata in grado di fornirci un discreto mazzetto di piccoli campioni, scelta élite che salirà di certo agli onori della formula superiore. E rimaniamo con la speranza che ancora per il '73 questa valida formula scuola di marca inglese sia in grado di fornirci lo stesso stuolo di campioncini, che possano sempre rinvigorire il nostro giovane vivaio.



I segni dei pneumatici sull'asfalto lasciano intuire, nella foto in alto, la «danza» delle due F. Ford che vediamo ferme alla curva Rivazza di Imola. Qui sopra, Gaudenzio Mantova vincitore del Trofeo Chevron di F. Ford impegnato a Vallelunga con la BWA

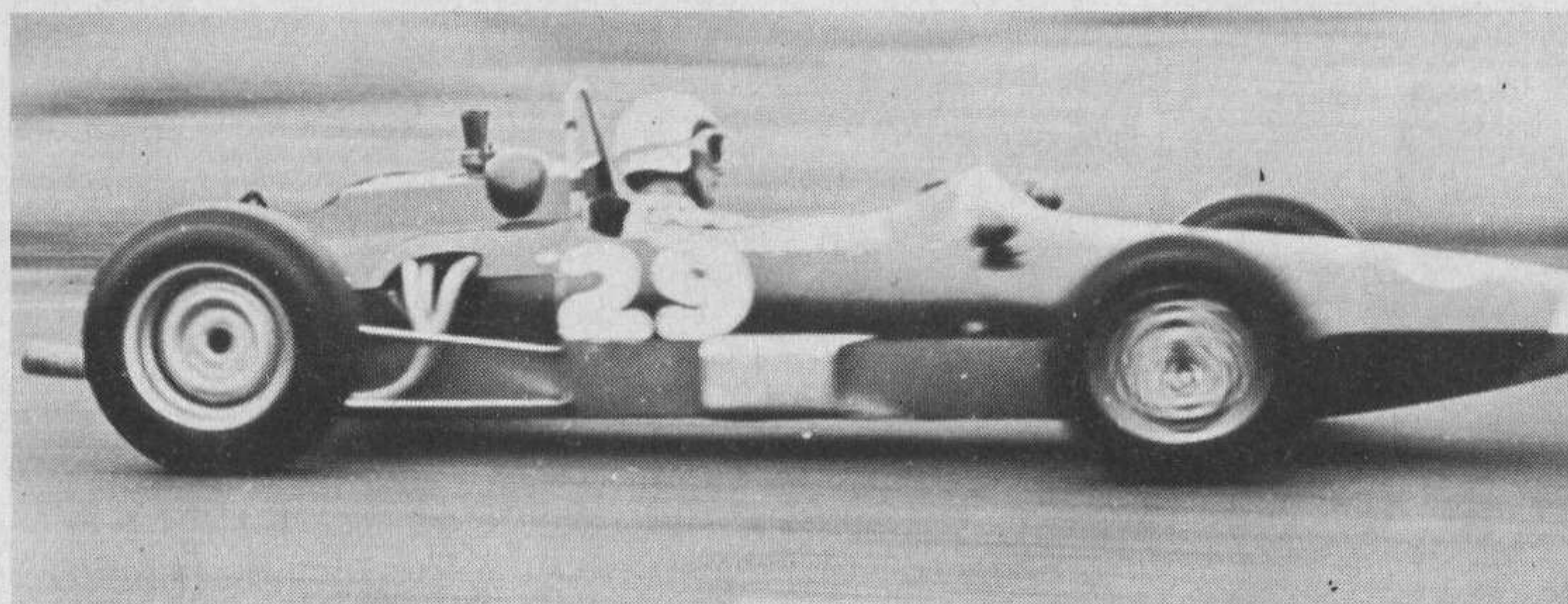
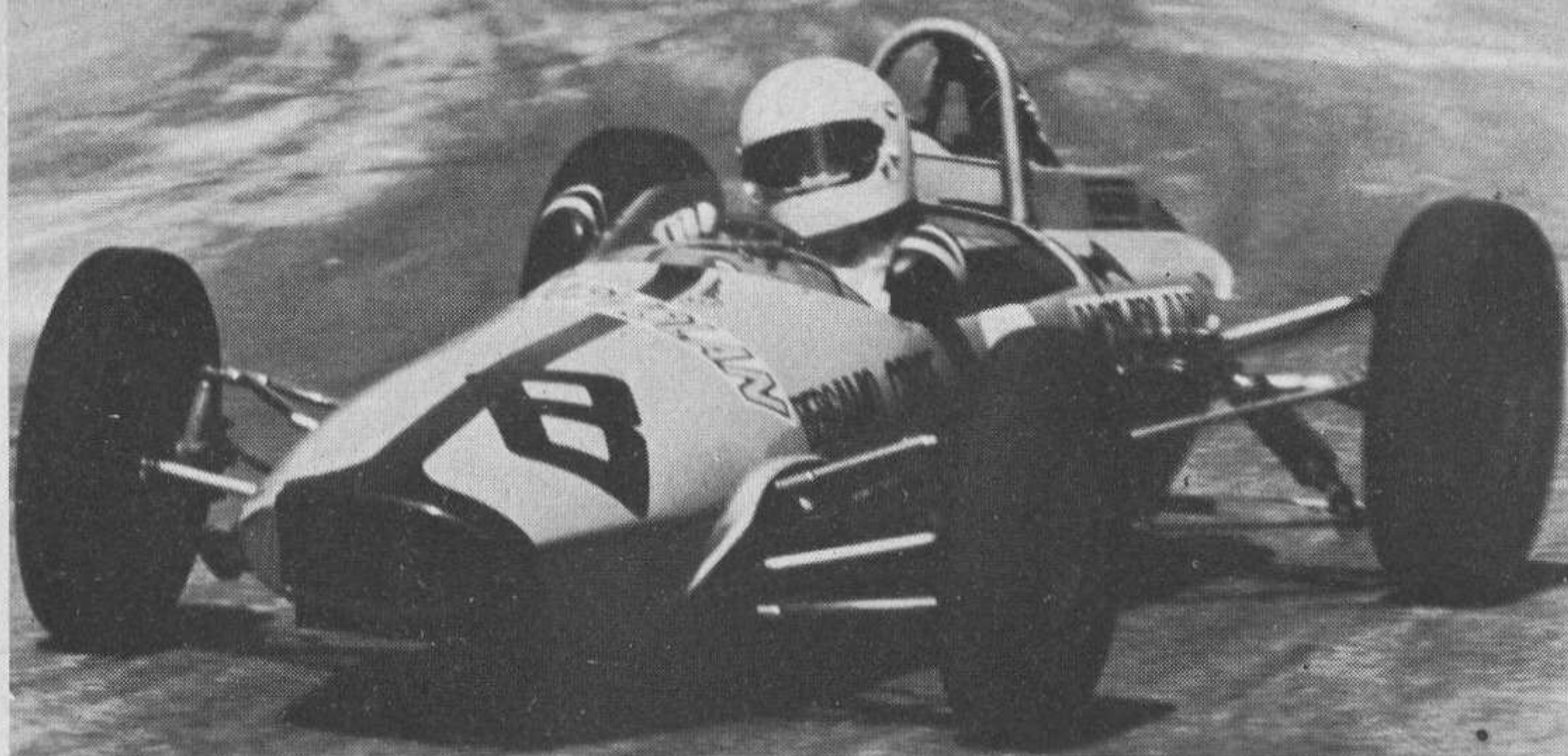
La classifica della F. Ford

	MONZA 12-3	VARANO 26-3	VARANO 9-4	VALLELUNGA 23-4	IMOLA 30-4	MONZA 28-5	VARANO 11-6	IMOLA 23-7	VARANO 27-8	VALLELUNGA 10-9	MONZA 24-9	PUNTI VALIDI
MANTOVA	9	—	6	9	1	6	6	9	9	6	2	42
FRANCIA	—	—	9	6	6	—	9	—	6	9	9	42
BOSSONI	—	1	—	—	4	—	1	4	2	—	6	17
GALLINI	6	—	—	—	3	4	—	3	—	2	—	17
BERTACCINI	—	6	—	4	—	3	—	—	—	—	—	13
VAIRANI	—	—	—	—	—	—	2	6	—	4	1	13
MANZONI	—	4	—	3	2	—	—	—	—	—	—	9
MONGUZZI	—	—	—	—	—	1	3	—	3	—	—	7
STERZEL	2	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	6
SANTI	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	4	6
SCARDINO	—	—	2	—	—	—	4	—	—	—	—	6
PISCOPO	—	—	3	2	—	—	—	—	—	—	—	5
PREVI	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
SENNI	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	—	4
ROSEI	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
TREVISANI	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2
CAFARELLA	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2
VARGIU	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
BERGAMI	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
MARELLI	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
FRANZOSO	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1

La storia di una macchina divenuta la storia di una miniFormula (la 850) e del suo tricolore pigliatutto Orazio RAGAIOLO

Biraghi 8¹/₂

A destra del titolo, Lella Lombardi con la Biraghi 850 che portò al successo nel '70. Sotto, Froidi anche lui con una Biraghi, nel 1968. In questa foto, la parabola della Biraghi si chiude — per ora — con Orazio Ragaiolo. La macchina è esattamente quella della Lella



Se vogliamo analizzare le radici del successo di Orazio Ragaiolo, che quest'anno ha fatto il bello e il cattivo tempo su quasi tutti i circuiti con la sua formulina dobbiamo per forza prendere in considerazione il mezzo meccanico che gli ha permesso una serie così ricca di grosse prestazioni. La monoposto Biraghi non è certo al debutto sui campi di gara, o tantomeno alla sua prima vittoria: anzi, è già la terza volta che riporta questo risultato finale, dando a tutti l'impressione di rimanere sempre giovane e competitiva nonostante il passare degli anni.

La storia di questa vettura è un po' la storia di un bravo artigiano milanese, Luciano Biraghi abile meccanico appassionato di auto da corsa che a dire il vero non aveva particolari esperienze nel settore telaistico: o per lo meno, aveva costruito nel lontano '65 una piccola monoposto baby-unior (che però ora definisce scherzosamente un «aborto») con la quale aveva disputato alcune gare conseguendo anche un paio di risultati. Quando nel '66 si parlò di questa monoposto scuola il nostro milanese si innamorò della formula gettarsi a capofitto nella costruzione, realizzando in po-

co tempo circa 10 esemplari. Realizzazioni artigianali, ben s'intende, ma tutte molto curate e montate una dopo l'altra con le sue mani: il telaio era tubolare, in acciaio al cromo molibdeno con solide centinature, i mozzi in avional e in acciaio tutti gli altri particolari delle sospensioni. Il disegno del tutto era decisamente originale, anche se le geometrie delle sospensioni erano più o meno tradizionali, con doppi triangoli anteriori e triangolo rovescio molto lungo con bielletta posteriore: l'unica differenza dalle altre costruzioni similari era la possibilità di viaggiare senza barre, dal momento che si era partiti con la convinzione di utilizzare gomme di serie e non i tipi racing che poi vennero usati in seguito. Inoltre la Biraghi montava solitamente ruotine più piccole davanti (145/12) mentre quasi tutti gli altri utilizzavano davanti e dietro coperture da 13 pollici.

Il motore ovviamente era preparato dallo stesso Biraghi: niente di «magico», solo un accurato montaggio e uno studio di una curva di potenza abbastanza piatta, con una bella coppia già a 6000 giri (62-63 cavalli) che saliva fino alla potenza massima di 75 cv a 8500 giri/minuto:

veniva accoppiato a un cambio Colotti, usato del resto dalla maggioranza dei costruttori.

Questa macchina è stata portata per le prime volte su strada da Pino Pica, che vinse un discreto numero di gare in salita: in seguito Minerbi e Froidi la portarono in pista prima di Adelmo Fossati, che ci vinse il primo titolo, il campionato italiano Juniores nel 1969.

E questa fu solo la prima annata vittoriosa: la stagione seguente, 1970, fu la volta di Lella Lombardi, la ragazza di Frugarolo che si impose davanti al lotto considerevole di piloti del sesso forte: la stessa vettura è passata, dopo la stagione '71 durante la quale ha rischiato di vincere sempre con la Lombardi, a Orazio Ragaiolo che su 9 gare ne ha fatte sue 4 giungendo poi secondo in altre tre. E la monoposto non era per niente cambiata: solo tirata a lustro dai fratelli Ragaiolo, anche loro stirpe di meccanici, che l'hanno sempre portata sui campi di gara attornianandola delle stesse cure che un nuovo pilota avrebbe riversato sulla sua fiammante monoposto: e la vettura del Biraghi non li ha mai traditi!

Leopoldo Canetoli

La classifica della F. 850

		MONZA 12-3	MONZA 16-4	MONZA 28-5	MISANO 6-8	MISANO 20-8	VALLELUNGA 10-9	MONZA 24-9	MISANO 8-10	VALLELUNGA 29-10	PUNTI VALIDI
RAGAIOLO	(Biraghi)	6	6	9	9	—	—	9	9	6	42
DEL GIOVANE	(Del Giovane)	—	9	—	1	—	9	4	—	9	32
DACCO'	(BWA)	3	2	4	—	—	3	6	—	2	18
TOMMASSINI	(Lucky)	2	4	3	4	4	—	1	—	1	17
AVATI	(Maco)	—	—	—	—	9	—	—	3	—	12
GUANZIROLI	(BWA)	—	—	—	6	—	4	—	—	—	10
FRANCIA	(Dagrada)	9	—	—	—	—	—	—	—	—	9
DELLA NOCE	(De Sanctis)	—	—	—	—	—	6	—	—	3	9
TAGLIAFERRI	(De Sanctis)	—	—	—	2	3	—	2	—	—	7
CERULLI	(De Sanctis)	—	—	6	—	—	—	—	—	—	6
GNESATO	(Zani)	—	—	—	—	6	—	—	—	—	6
MAMMINI	(Selene)	—	—	—	—	—	—	—	6	—	6
CAMMARONE	(GDS)	—	—	2	—	—	—	—	—	4	6
ZORZI	(Monteverde)	4	—	—	—	—	—	—	—	—	4
MASELLI	(AMS)	—	—	1	—	—	—	3	—	—	4
PRATI	(Prat)	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4
PREDAROLI	(De Sanctis)	—	3	—	—	—	—	—	—	—	3
CALLEGARI	(Giuliani)	—	—	—	3	—	—	—	—	—	3
TARONI	(Biraghi)	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2
PAPARUSSO	(Paparusso)	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2
ANCHERANI	(De Sanctis)	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2
RAMPININI	(BWA)	—	—	—	—	1	—	—	1	—	2
FIDOTTI	(De Sanctis)	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
DI MARTINO	(Lucky)	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
FOSSATI	(BWA)	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1

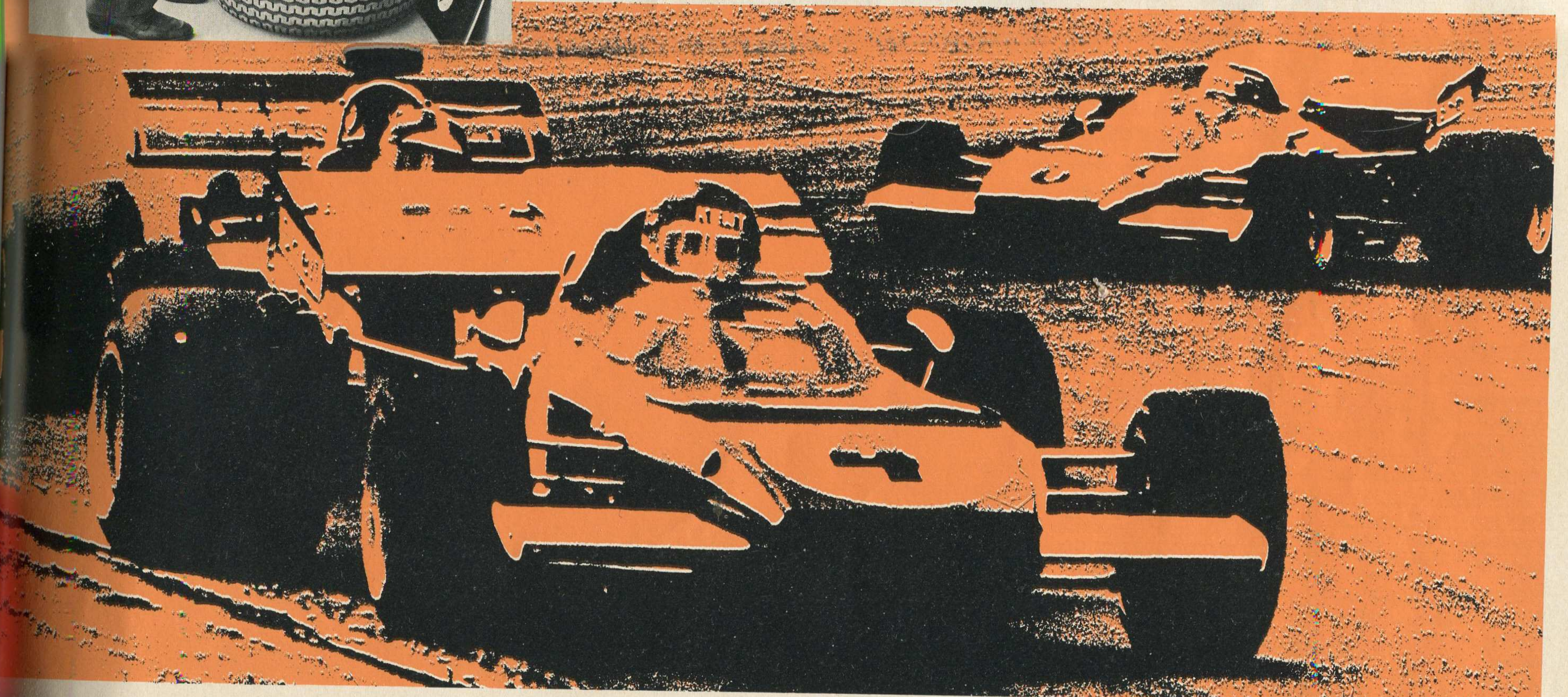
II MONDIALE F. 1 nell'anatomia delle cifre

Maria Helena Fittipaldi impegnata con i cronologici. Il signore che guarda interessato è suo suocero, Wilson Fittipaldi senior. In basso, Emerson, subisce, al Jarama, l'offensiva di Ickx e Regazzoni



C'è solo una «classifica»
che appanna l'iride di Fittipaldi

EMERSON non è mai stato il più veloce...



PILOTA	POSIZIONI AL PALO		GIRO PIU' VELOCE		PRIMA FILA	
	CAMPION	NON CAMPION	CAMPION	NON CAMPION	CAMPION	NON CAMPION
E. Fittipaldi	3	6	—	5	3	1
Ickx	4	—	3	—	1	—
Stewart	2	—	4	—	2	—
Hulme	—	—	1	1	5	1
Amon	1	—	2	—	1	—
Hailwood	—	—	1	1	—	1
Regazzoni	—	—	—	—	3	—
Gethin	—	1	—	—	—	2
Revson	1	—	—	—	1	—
Reutemann	1	—	—	—	—	1
Beltoise	—	—	1	—	—	1
Peterson	—	—	—	—	1	1
Ganley	—	—	—	—	—	1
Redman	—	—	—	—	—	1

LONDRA - Nel 1972 si sono disputate dodici gare valevoli per il campionato del mondo di F. 1, oltre a sette non di campionato. Una stagione molto attiva per le squadre, dunque, anche se i più grandi costruttori, quali Ferrari, Matra-Simca e Tyrrell si sono limitati a partecipare soltanto a quelle più importanti. La Lotus, che faceva gareggiare le sue vetture camuffate da pacchetti di sigarette John Player, ha avuto una stagione fantastica, vincendo nove competizioni, oltre alla Rothmans 50.000 a Brands Hatch, gara tutto sommato di prestigio.

La stagione ha visto la battaglia del campionato svolgersi su 805 giri, pari a km. 3.737, sui principali circuiti del globo, mentre le gare non di campionato hanno aggiunto più o meno altri km. 1.815. Le competizioni più brevi in calendario sono state la Corsa dei Campioni e la Corsa della Vittoria, entrambe a Brands Hatch, ed entrambe poco oltre i 170 km., sul tortuoso circuito del Kent. La più lunga, invece, è stata la Rothmans 50.000 di oltre 500 km.

Un tempo questa sarebbe stata la distanza prevista per un grande premio e la vittoria «filata»

di Emerson Fittipaldi, in questa corsa, ha dimostrato che le vetture moderne (e i piloti moderni) sono in grado di reggere, se la ricompensa è sufficientemente alta! Comunque, i grandi premi di campionato erano invece disputati sulla solita «piccola» distanza, la più lunga quella del GP del Sud-Africa, però proprio per un filo, in rapporto a quelli in Argentina e in Inghilterra, tutti di poco oltre km. 323. In fatto di distanza il grande premio più corto è stato quello di Spagna, sul circuito un po' miserello di Jarama: poco più di km. 300. Fatte le somme, avendo una vettura da grand prix, e volendo partecipare a ogni gara in calendario, la prospettiva era di coprire circa km. 5.500.

Dal punto di vista del patrocinio, raramente la F. 1 è stata in salute più florida. Durante la stagione, prima o poi si sono visti non meno di 49 piloti con 63 diverse vetture e, se si pensa che a malapena un quarto di questi conduttori era in grado di pilotare vetture del genere in modo competitivo, il numero è sorprendente. E' pazzesco

CONTINUA A PAGINA 148

Doug Nye ➔

CONTINUAZ. DA PAGINA 147

pensare al numero di F. 1 tre litri che c'erano in giro quest'anno, valutate come minimo, a 16 milioni di lire l'una!

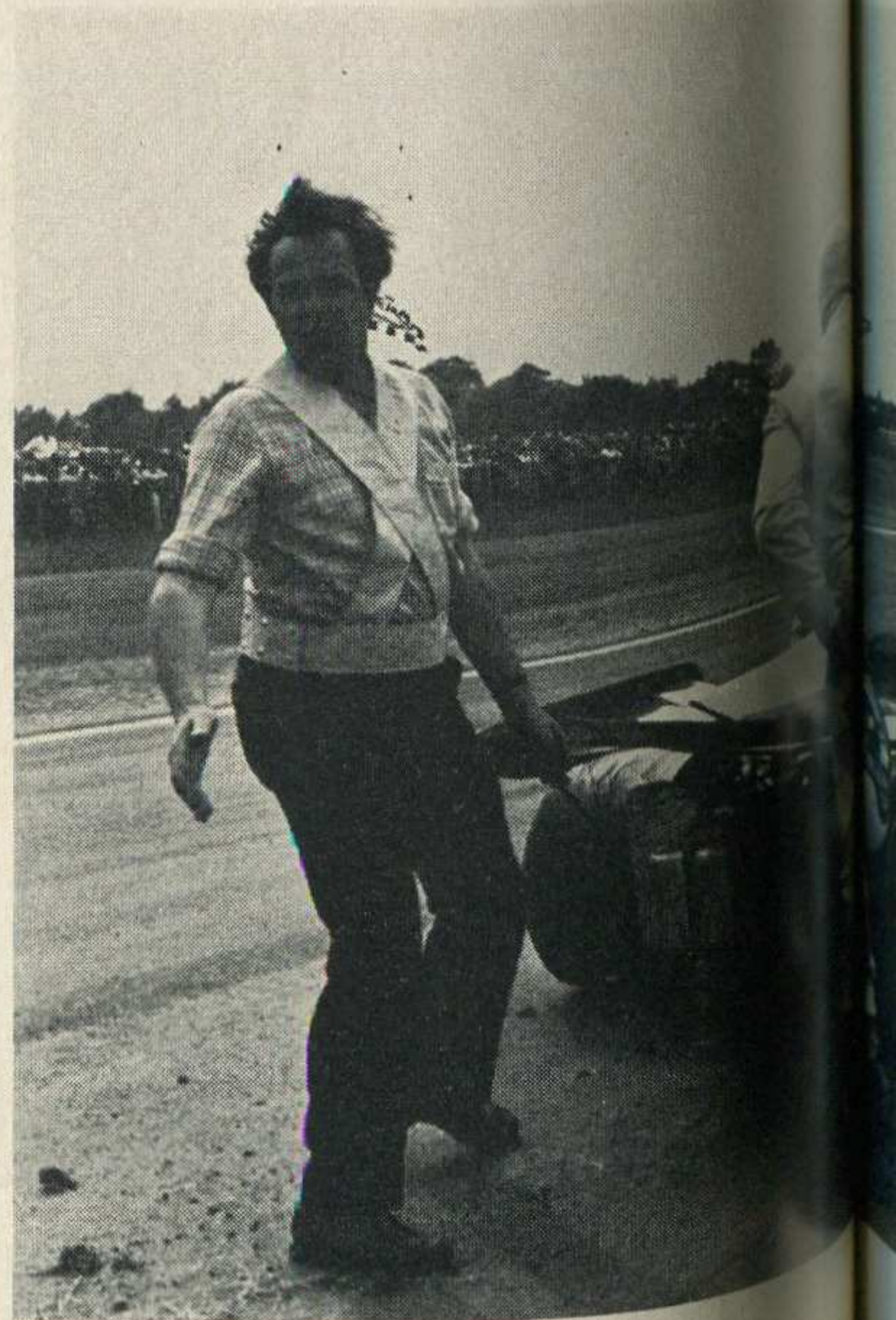
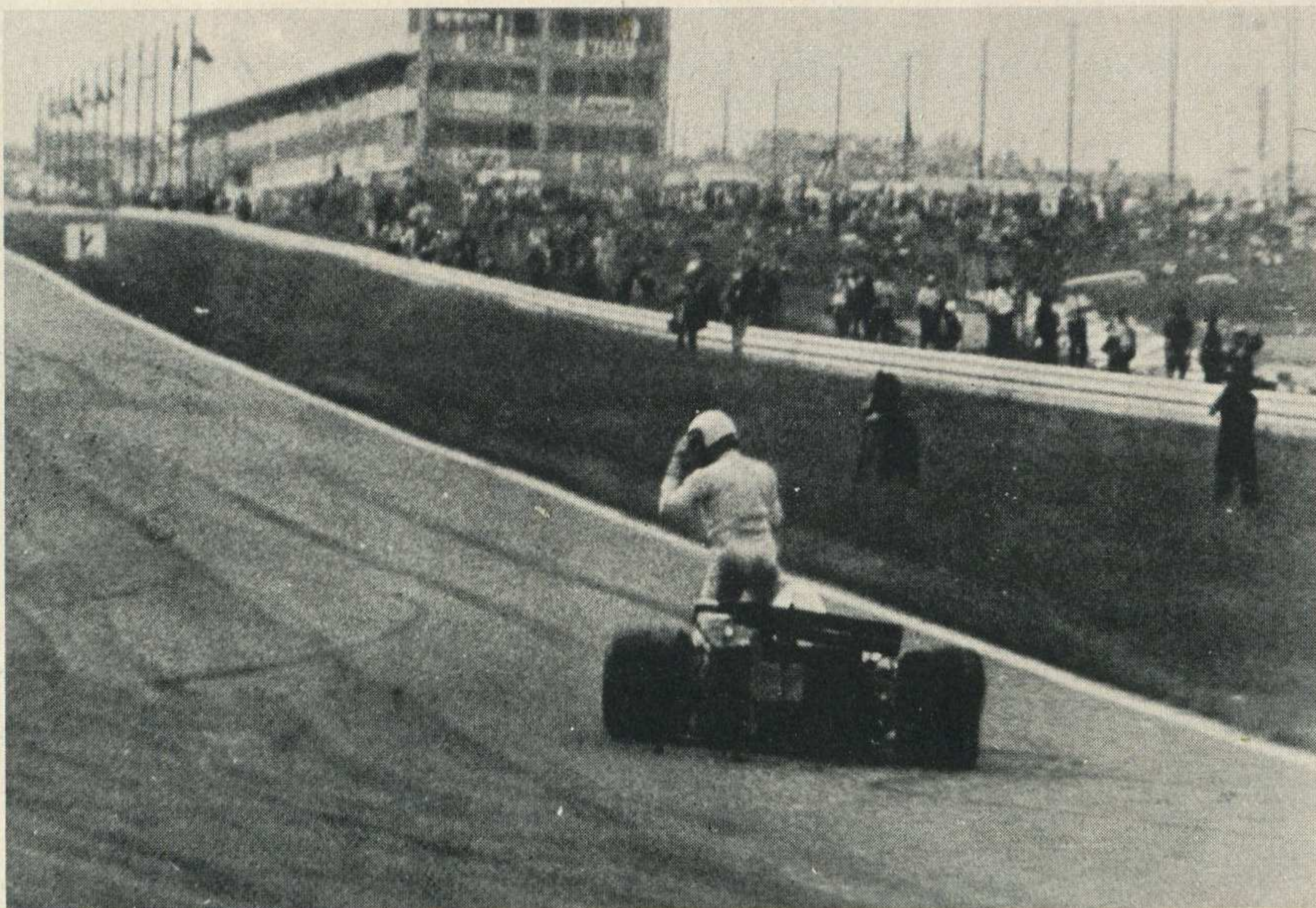
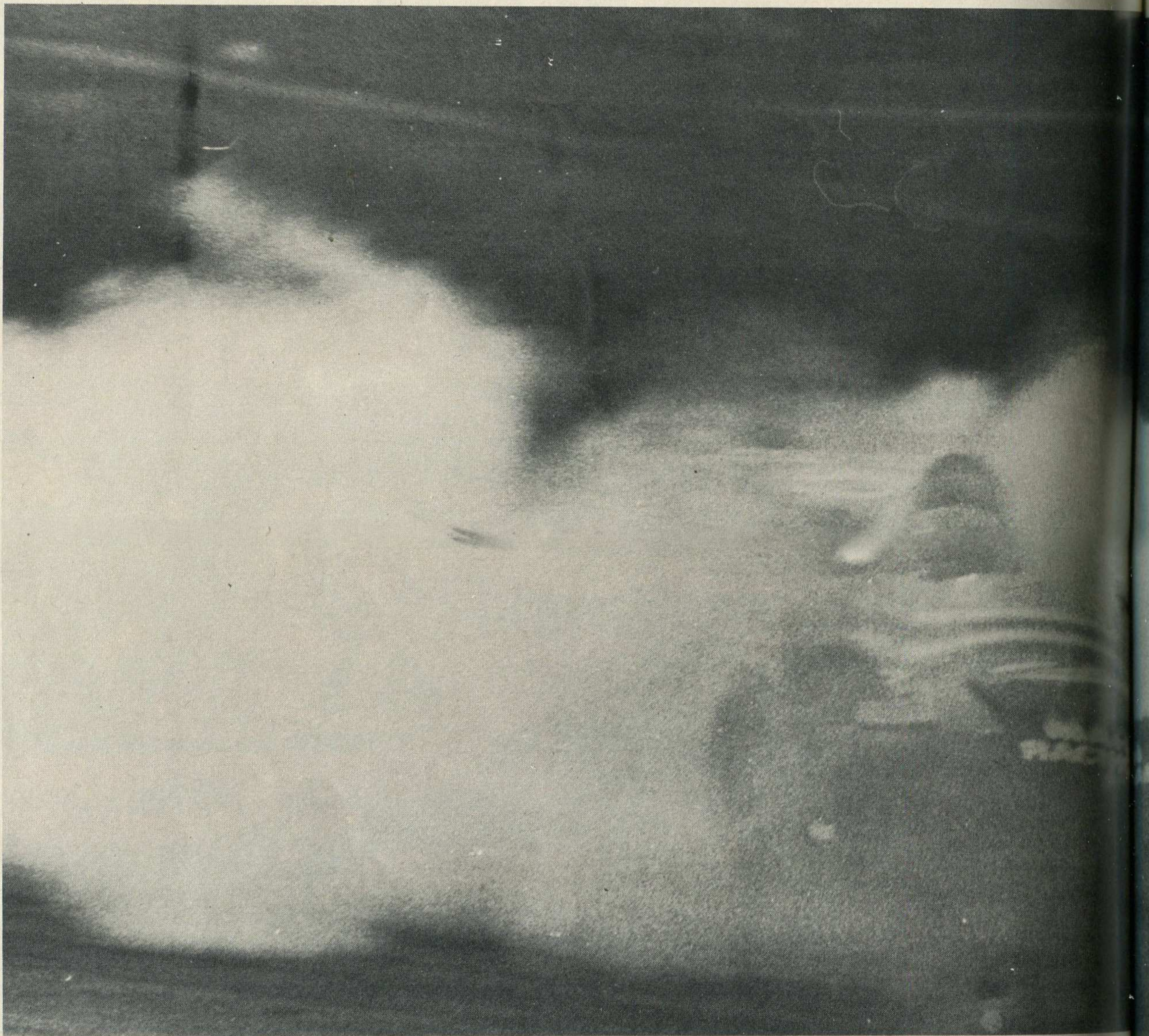
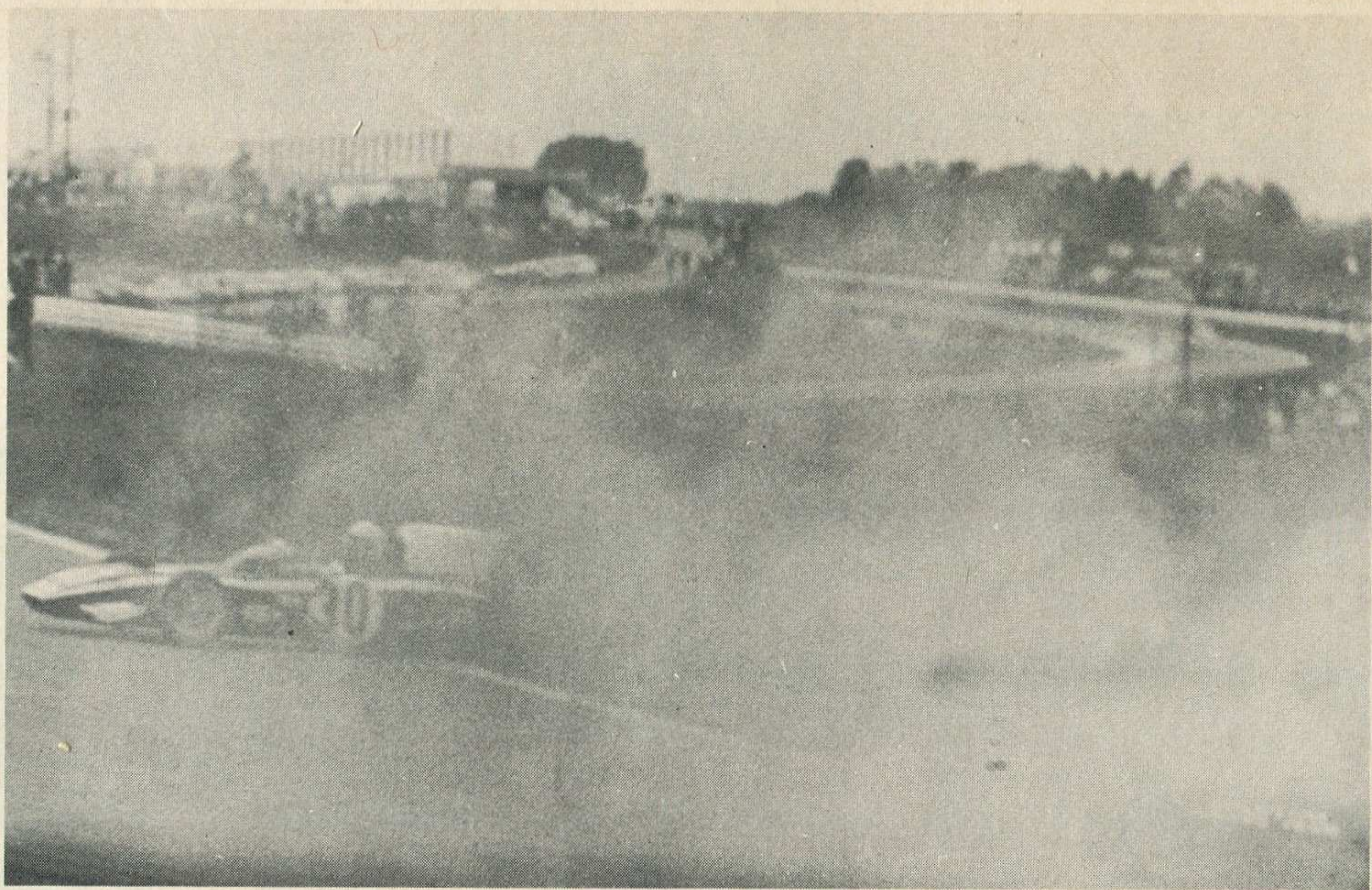
Questo è stato l'anno che ha visto l'uomo migliore vincere il campionato. Emerson Fittipaldi ha partecipato a un maggior numero di gare, rispetto ai suoi avversari, cioè ha corso in tutte le diciannove prove, terminando tredici volte al primo posto, otto volte in gare di campionato e cinque in quelle non valedoli. Con un simile curriculum, nessuna critica è possibile.

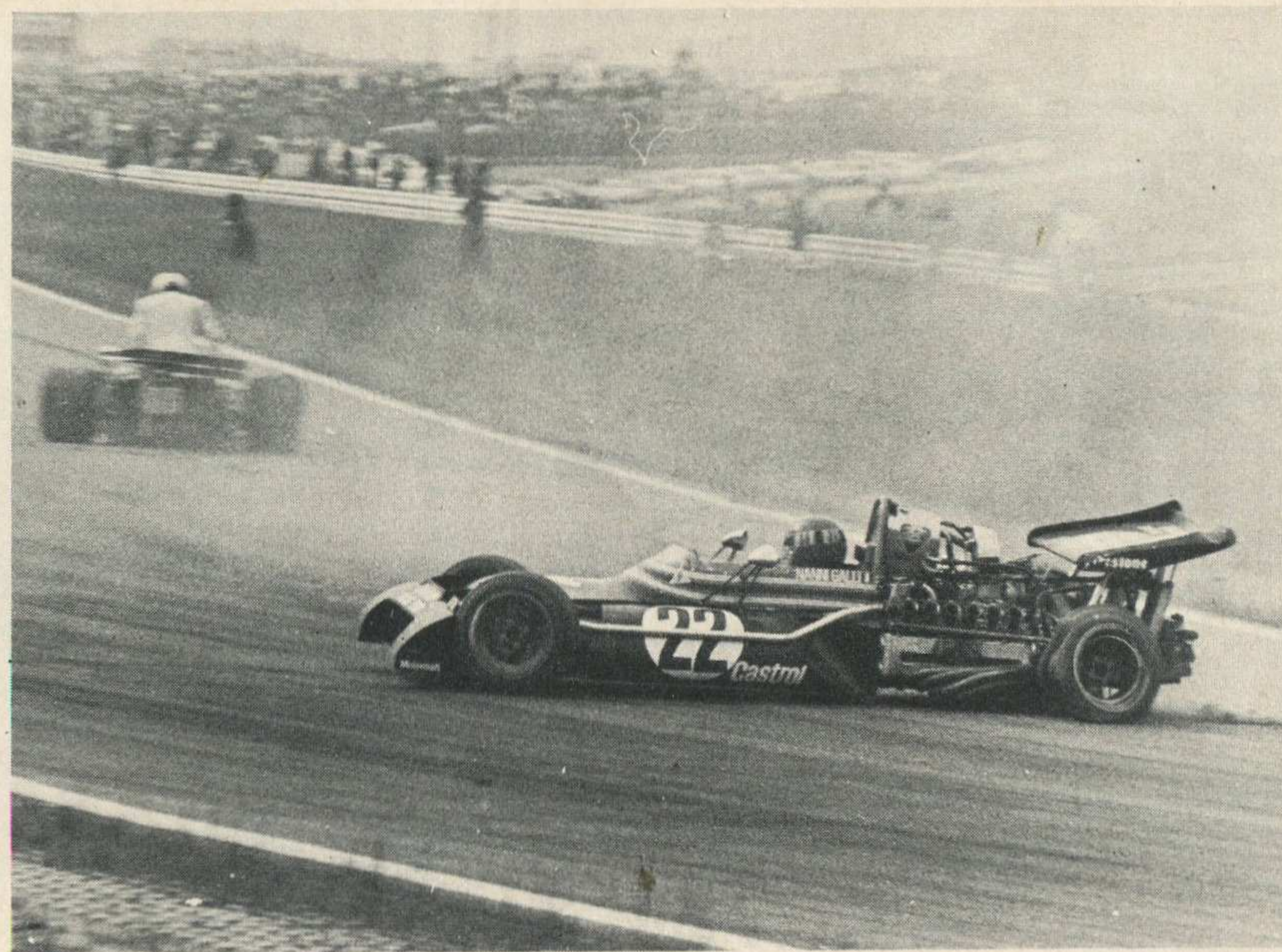
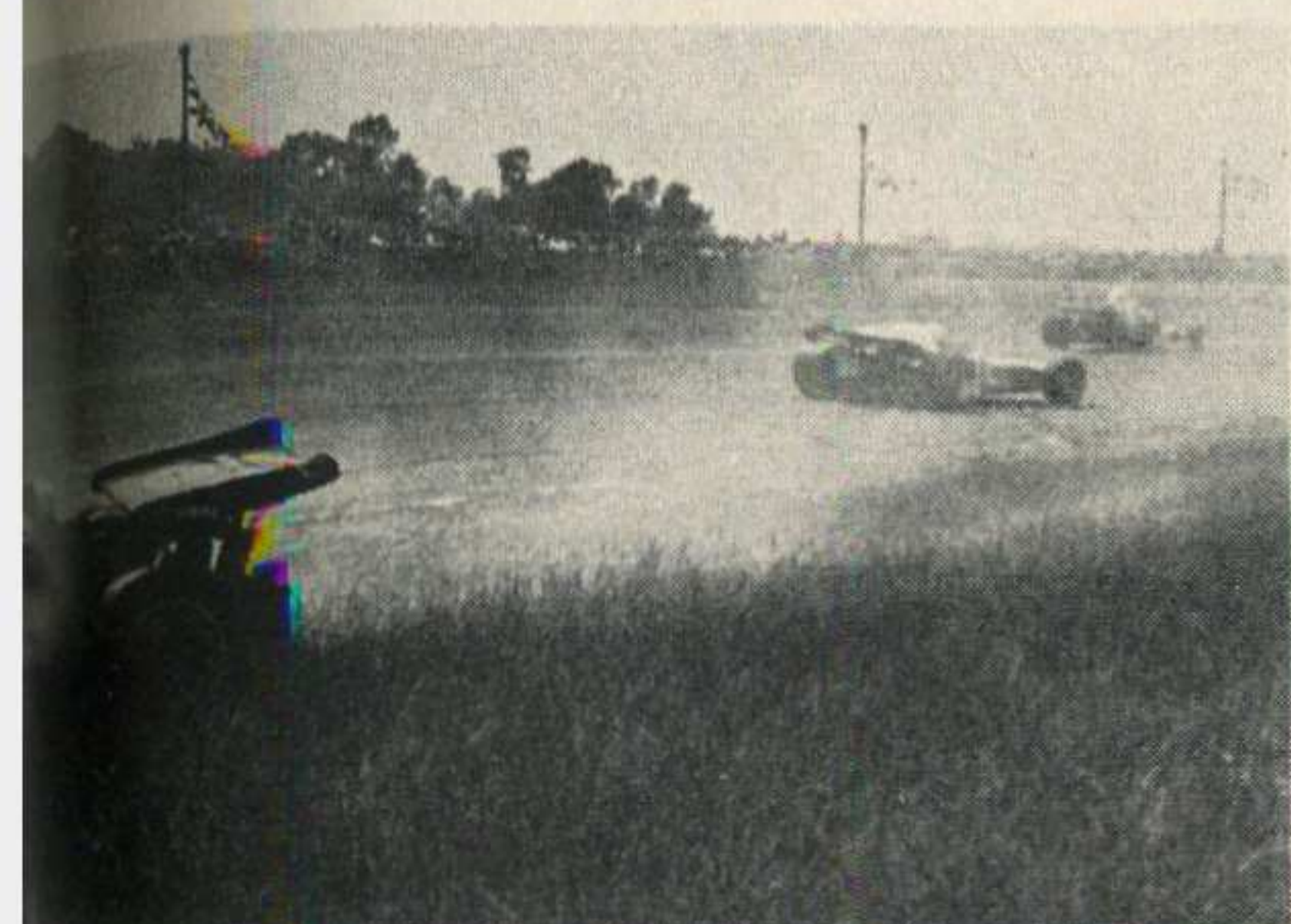
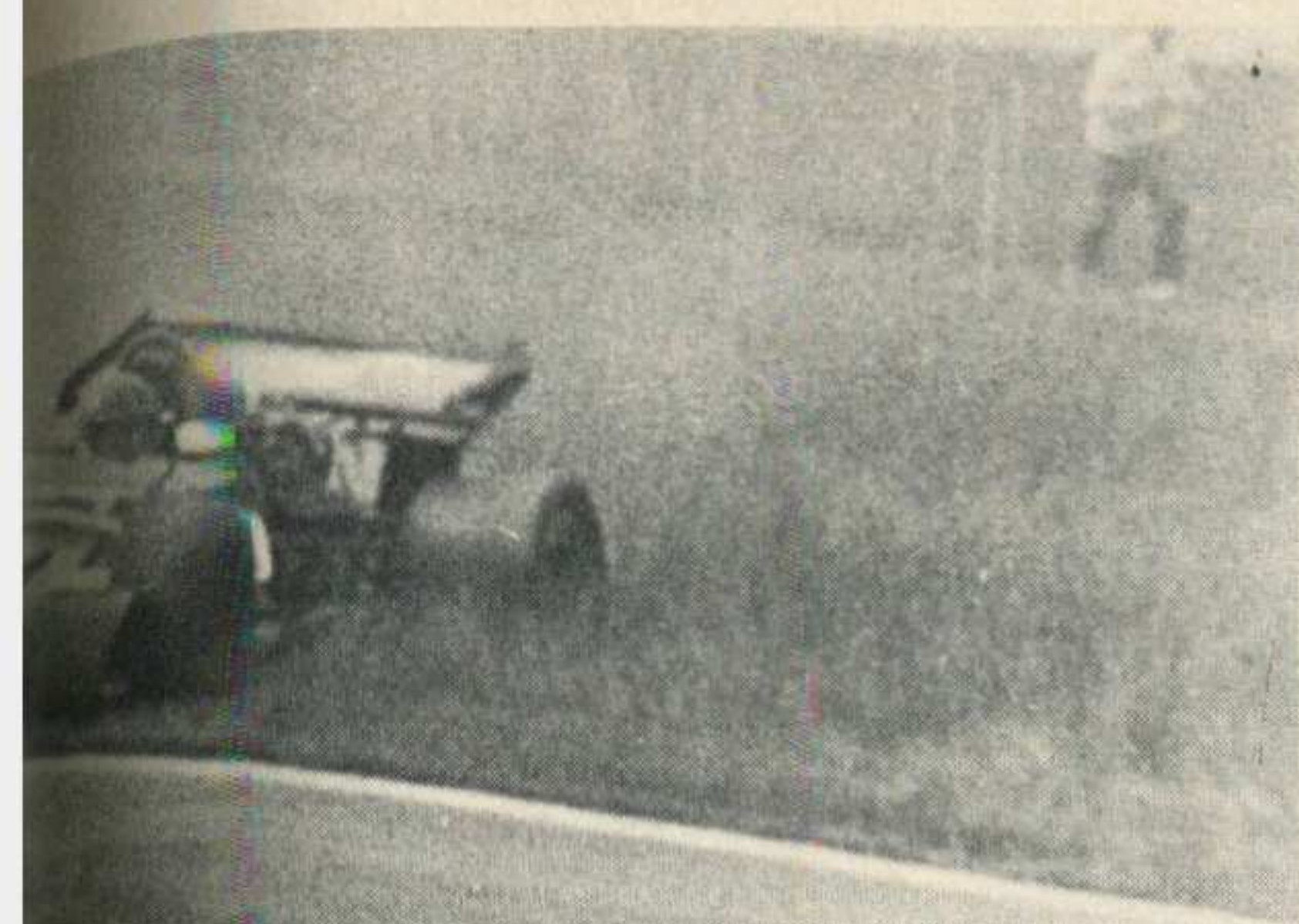
PILOTI	PIAZZAMENTI FRA I PRIMI 6			MIGLIORI RISULTATI	
	CAMPIONATO	NON CAMPIONATO	TOTALE ARRIVI FRA I PRIMI 6	CAMPIONATO	NON CAMPIONATO
Fittipaldi E:	8	5	13	5 primi	4 primi
Hulme	8	3	11	1 primo	1 primo
Revson	6	1	7	1 secondo	1 quinto
Stewart	6	0	6	4 primi	—
Peterson	5	1	6	1 terzo	1 secondo
Amon	6	0	6	1 terzo	—
Ickx	5	0	5	1 primo	—
Hailwood	4	1	5	1 secondo	1 secondo
Beltoise	1	3	4	1 primo	1 primo
Regazzoni	4	0	4	1 secondo	—
Gethin	1	3	4	1 sesto	1 quarto
Cévert	3	0	3	1 secondo	—
de Adamich	1	2	3	1 quarto	1 secondo
Ganley	2	1	3	1 quarto	1 quinto
Redman	2	1	3	2 quinti	1 secondo
Pace	2	1	3	1 quinto	1 secondo
Schenken	1	2	3	1 quinto	1 terzo
Hill	3	0	3	1 quinto	—
Reutemann	1	1	2	1 quarto	1 primo
Andretti	2	0	2	1 quarto	—
Schuppan	0	2	2	—	1 quarto
Merzario	1	0	1	1 sesto	—
Fittipaldi W.	0	1	1	—	1 terzo
Galli	0	1	1	—	1 terzo
Pescarolo	0	1	1	—	1 terzo
Surtees	0	1	1	—	1 terzo
Beuttler	0	1	1	—	1 quarto
Marko	0	1	1	—	1 quarto
Walker	0	1	1	—	1 quinto
Bueno	0	1	1	—	1 sesto
Watson	0	1	1	—	1 sesto

Henri Pescarolo, l'enigmatico pilota francese di Frank Williams, è apparso in diciassette gare, ma incidenti in prova, e il fatto di non essersi qualificato a Monza, gli hanno lasciato soltanto nove rounds del campionato e cinque gare non di campionato in cui presentarsi al via. Ronnie Peterson, Peter Gethin e Jean Pierre Beltoise, su STP-March e Marlboro-BRM, sono quelli che seguono, in fatto di presenze, ma nella tabella dei primi sei dietro a Emerson c'è Denny Hulme. La stagione 1972 dell'«Orso», con la sua Yardley-McLaren, è stata un modello di tenacia e su quindici partecipazioni Hulme si è piazzato undici volte fra i primi sei, vincendo il GP del Sud-Africa e la Coppa d'Oro di Oulton Park.

Ventun piloti hanno ottenuto punti nel campionato, mentre ventitré si sono piazzati fra i primi sei nelle prove non di campionato.

Certamente Fittipaldi e la Lotus hanno tratto vantaggi dal partecipare a tante gare non di campionato, in assenza di troppo temibili avversari. Vale la pena di notare che Emerson non ha mai segnato il giro più veloce in una prova di campionato, mentre tanto Ickx che Stewart appaiono otto volte nell'elenco delle posizioni al palo e in





Il «centro» di CLAY

Finalmente, al G.P. del Belgio a Nivelles, i Pederzani (qui sopra) avevano fatto debuttare la loro Martini-Tecno Formula 1. A due terzi di gara, Galli entra in testa-coda (son cose che capitano...), e chi lo urta? Regazzoni, naturalmente, che assieme ad Amon ed Hulme inseguiva i primi. Vediamo qui sotto Clay consolato da Schetty e da Bussi dolo la «carambola» senza conseguenze che vedete documentata in queste pagine. Non è il primo, e non sarà l'ultimo, «crash» del ticinese nel '72



prima fila in gare iridate, e fra quelli che hanno segnato giri più veloci. La eccezionale abilità di Stewart, nell'abitacolo di una vettura da corsa, ha fatto della Tyrrell-Ford la marca più regolarmente veloce durante l'anno, con dieci fra vittorie, posizioni al palo e giri veloci, nei confronti delle otto ottenute dalla Ferrari e dalla Lotus. D'altro canto le Lotus di Emerson sono state le vetture «più vincenti» della stagione, con quattro vittorie con un telaio, cinque con un altro.

Fra le 63 vetture apparse durante l'anno, si può dire che il costruttore più prolifico sia stata la March. Contando la 721X con telaio nuovo, che pilotava Peterson a Oulton Park, la Casa di Bicester durante la stagione ha portato in campo 15 vetture. Tre erano delle vecchie 711 del 1971 pilotate da privati, quattro delle 721 del 1972, tre assai poco maneggevoli 721X con trasmissione Alfa e cinque le 721G messe assieme frettolosamente e derivate dalla F. 2, che alla conclusione hanno salvato la reputazione sia della March che di Robin Herd. Abbiamo contato la Eifelland 21-1 come una March 721, dato che montare una carrozzeria paragonabile a uno scherzo, nata dalla penna di un disegnatore di mobilio moderno, non serve per dare la qualifica di marca diversa...

La March ha avuto un'annata dura. Ebbe tutto inizio quando si programmò di usare molte parti esistenti della 711 per le 721, decisione che poi, a mano a mano che il lavoro procedeva, non fu mantenuta. I costi salirono alle stelle, aggravati dal lavoro di sviluppo delle 721X, ma le nuove vetture sostituirono le oneste 721 come STP ufficiali, accusarono un netto insuccesso e questo naturalmente peggiorò la situazione, già grave, della March, a metà stagione, quando vennero frettolosamente preparate le 721G. A quanto pare una delle «X» giace smontata alle officine di Bicester, un'altra si dice che sia in mostra in un Centro di Vacanze da qualche parte, forse il posto più adatto, ove metterla!

Naturalmente, con le numerose iscrizioni Marlboro, la BRM veniva a ruota come marca più prolifica. Dieci telai coi colori ufficiali e una vecchia, scricchiolante P133 del 1969 ha perfino girato sputacchiando attorno a Brands Hatch, una sola volta, in mano a un privato. Le officine di Bourne hanno utilizzato tre P153 1970 aggiornate, ma il «pezzo forte» della Casa durante la stagione è stata la serie P160 dello scorso anno; cinque vetture di questo tipo hanno corso regolarmente. Una, la 160-03, meriterebbe un premio per la vettura più danneggiata dell'anno. Ha avuto ben cinque incidenti durante la stagione, in Argentina, in Spagna, a Monaco, in Belgio e in Francia. Morale: se si deve danneggiare una vettura, tanto vale andare a farlo in un bel paese...

Alla BRM erano talmente indaffarati nel tentare di preparare squadre di cinque e sei vetture che è stato molto trascurato il lavoro di sviluppo attorno al progetto P180 di Tony Southgate. Partito Southgate, le cose si sono più o meno sistemate e, con l'aiuto della pioggia, Beltoise ha vinto l'ultima gara della stagione a Brands Hatch.

Durante l'anno si sono viste sei Surtees tre litri. La più vecchia era la TS 9 di John Love con radiatore anteriore mentre ne sono apparse quattro ufficiali con patrocinii vari della Brooke-Bond-Oxo, di Rob Walker, della «Flame Out» e della Pagnossin. Queste erano tre TS 9B con radiatori laterali e il prototipo TS 14 1973, senz'altro la più attraente vettura nuova della stagione. Completiamo il «sestetto», dato che contiamo anche la Rothmans, con la vecchia TS8 di F.5000 del francese Bayard, che in prova è apparsa con un Cosworth DFV.

Il team Elf-Tyrrell ha fatto gareggiare cinque vetture per Stewart, Cévert e Dépailler, tre delle quali le ormai «classiche» 1970-71 progettate da Derek Gardner, e due delle più recenti 005 e 006. Il telaio 003 è il migliore della storia dei grandi premi, attenendosi alla documentazione, con otto vittorie di Grand Prix. Ken Tyrrell è tutt'altro che un sentimentale, però dimostra un sincero affetto verso la 003 e non l'abbandona.

Poi cinque Brabham; quattro ufficiali della MRD di Bernie Ecclestone e una iscritta privatamente, una BT 33 del 1970, la vettura ex di Stommelen, che ora viene usata da Willie Ferguson in Sud Africa. Le vetture ufficiali comprendevano un'analoga BT 33, la BT 34 1971 pilotata regolarmente dal fratello di Fittipaldi, Wilson, e due BT 37 con radiatore anteriore, i cui particolari si devono a Ralph Bellamy anche se l'ispirazione rimane nettamente di Tauranac.

Ferrari, Lotus e McLaren avevano quattro vetture ognuna. Le Ferrari erano B2 aggiornate, coi potenti motori di dodici cilindri, mentre alle tre John Player Special ufficiali ogni tanto si aggiun-



La giostra dei telai

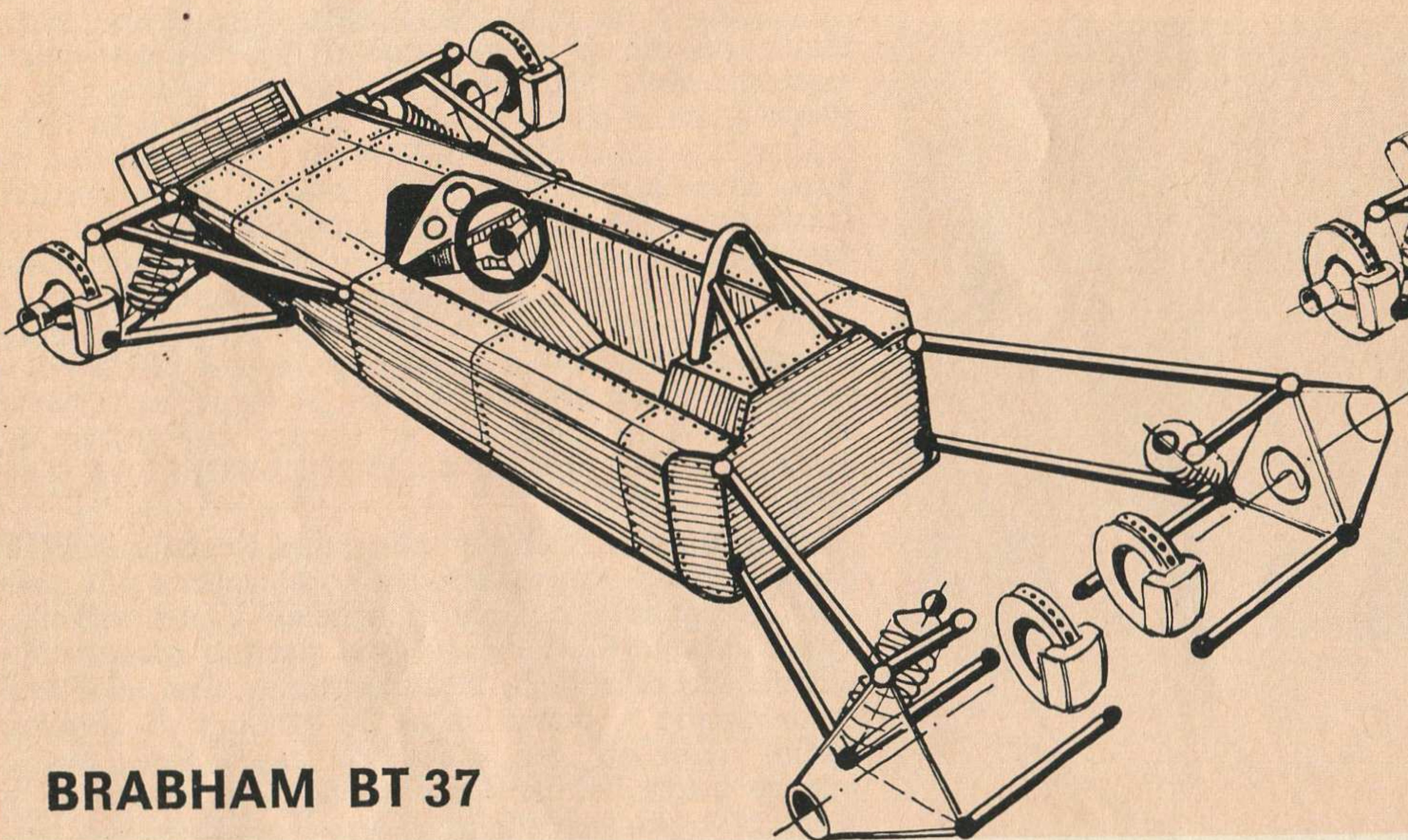
Telai vincitori	VITTORIE	POSIZIONI AL PALO	GIRI PIU' VELOCI
GARE DI CAMPIONATO			
Ferrari 312 B2-5	1	3	2
Tyrrell-Ford 003	2	1	2
Lotus-Ford 72D-7	3	2	—
Tyrrell-Ford 005	2	1	2
Lotus-Ford 72D-5	2	1	—
BRM P160-01	1	—	1
Ferrari 312 B2-6	—	1	1
Matra Simca MS120C-07	—	1	1
McLaren-Ford M19A-2	1	—	—
Brabham-Ford BT34-1	—	1	—
McLaren-Ford M19C-2	—	1	—
Matra-Simca MS120C-06	—	—	1
McLaren-Ford M19C-1	—	—	1
Surtees-Ford TS9B-005	—	—	1

GARE NON DI CAMPIONATO

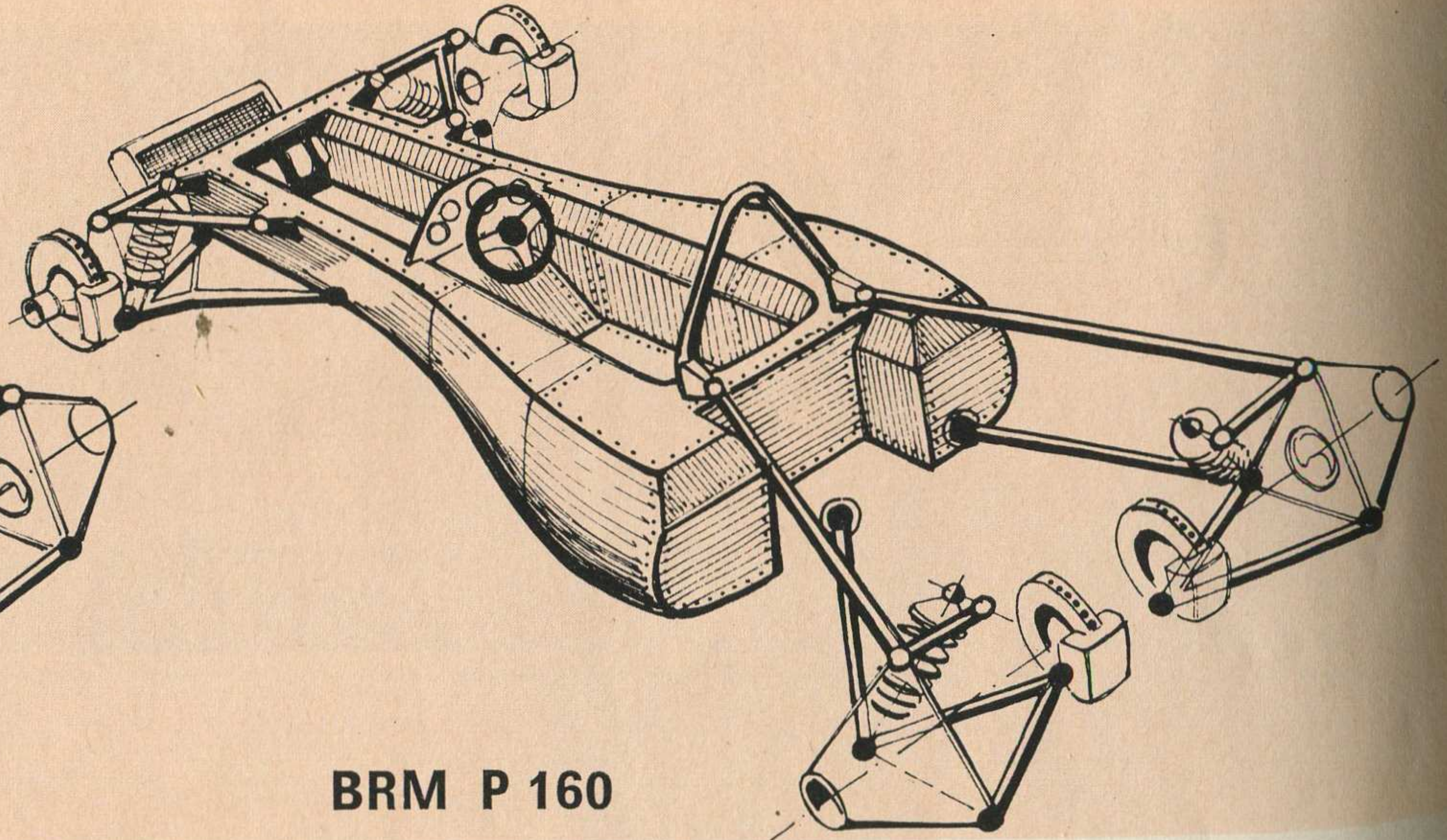
Lotus-Ford 72D-5	3	3	3
Lotus-Ford 72D-7	1	3	2
McLaren-Ford M19A-1	1	—	1
Brabham-Ford BT34-1	1	—	—
BRM P180-02	1	—	—
BRM P160-03	—	1	—
Surtees-Ford TS9B-005	—	—	1

I 10 telai che hanno corso di più

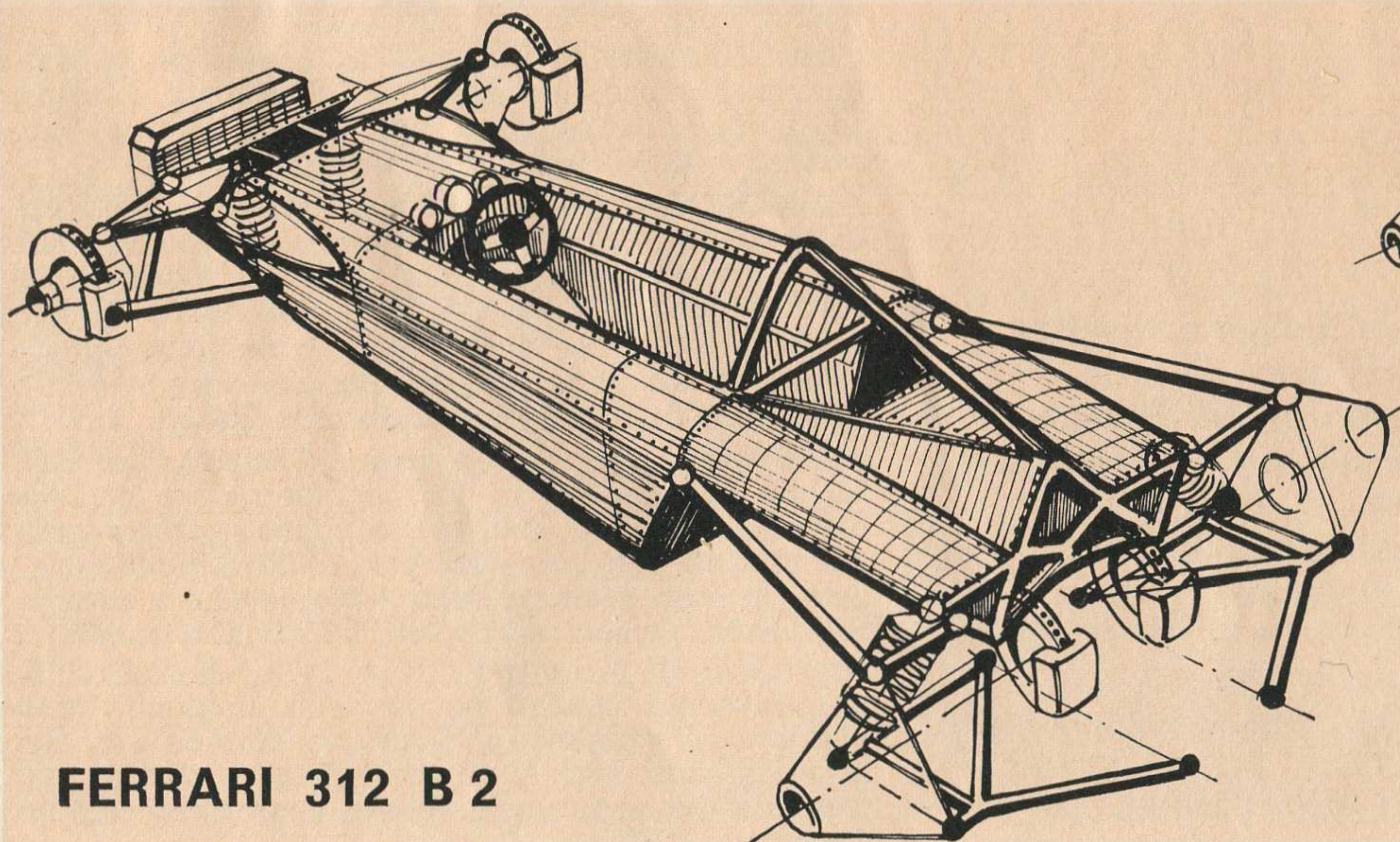
TELAJ	PARTENZE	RITIRI
Surtees Ford TS9B-006	16	5 (2 incidenti)
March Ford 711-3	14	5 (1 collisione)
Surtees Ford TS9B-004	14	6
Surtees Ford TS9B-005	13	6
BRM P160-05	12	6 (2 incidenti)
Lotus Ford 72D-6	12	6 (1 squalifica)
Brabham Ford BT37-1	12	4 (1 incidente)
Ferrari 312 B2-5	12	5 (2 incidenti)
March Ford 721G-1	11	2
Lotus Ford 72D-7	11	4



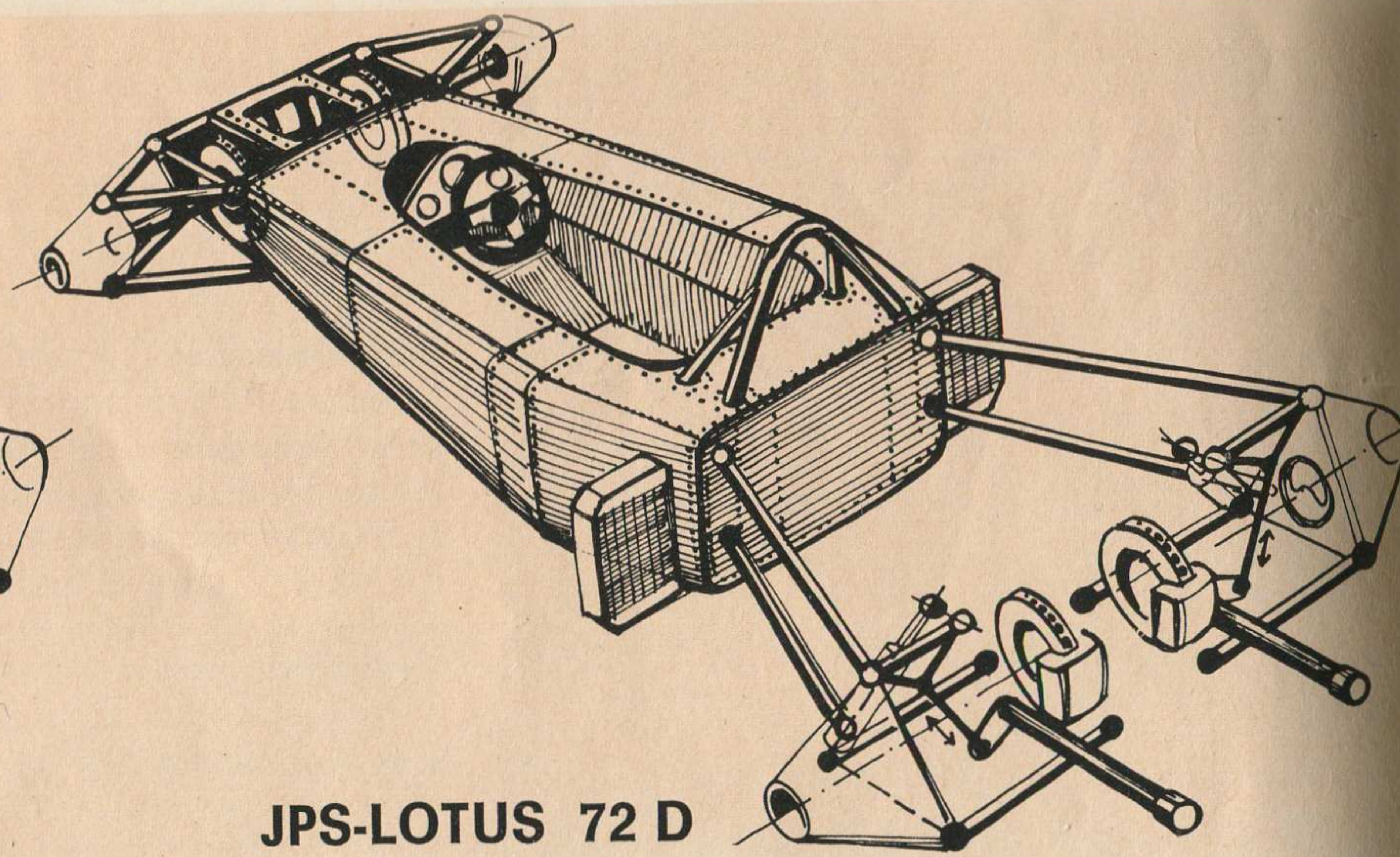
BRABHAM BT 37



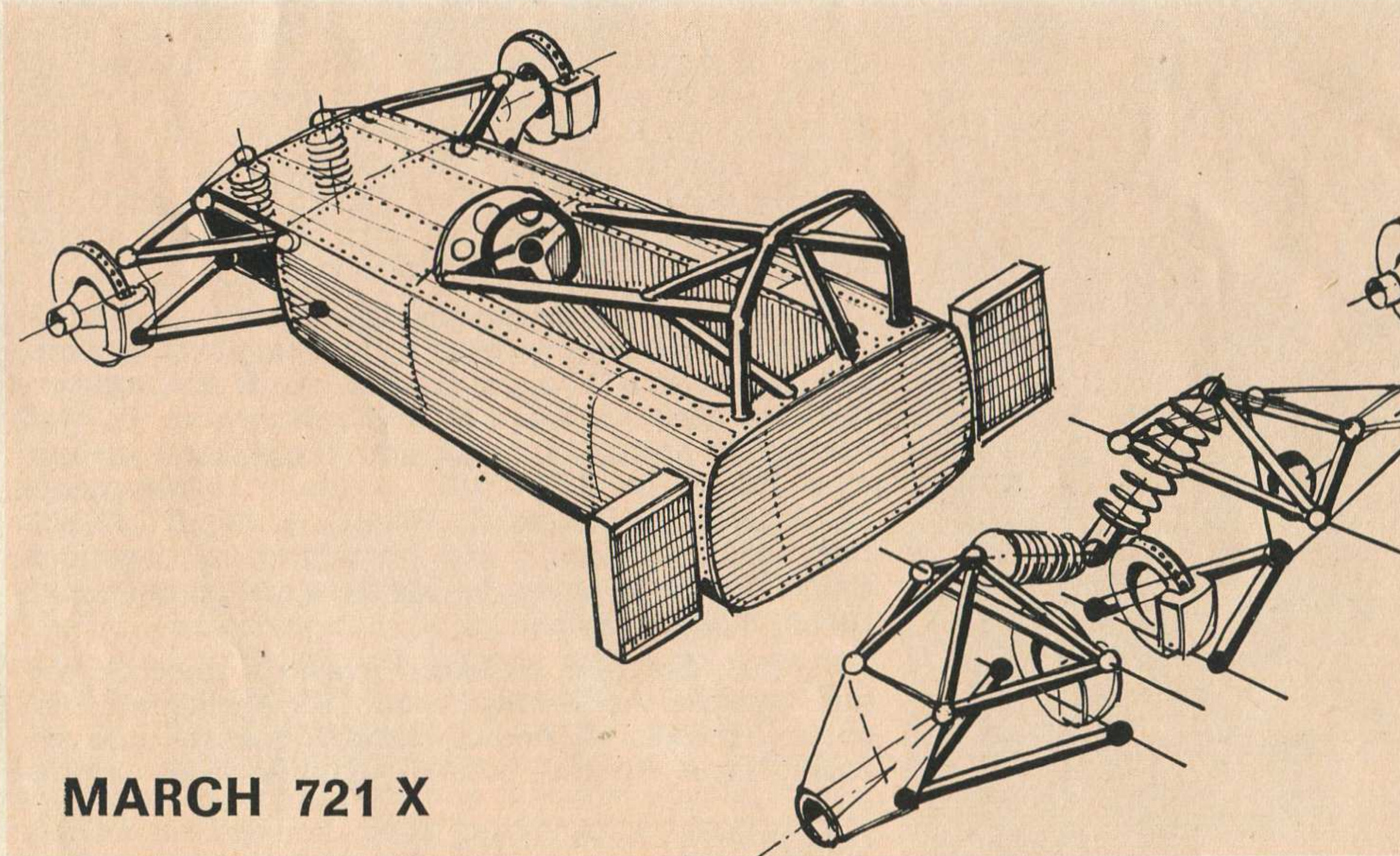
BRM P 160



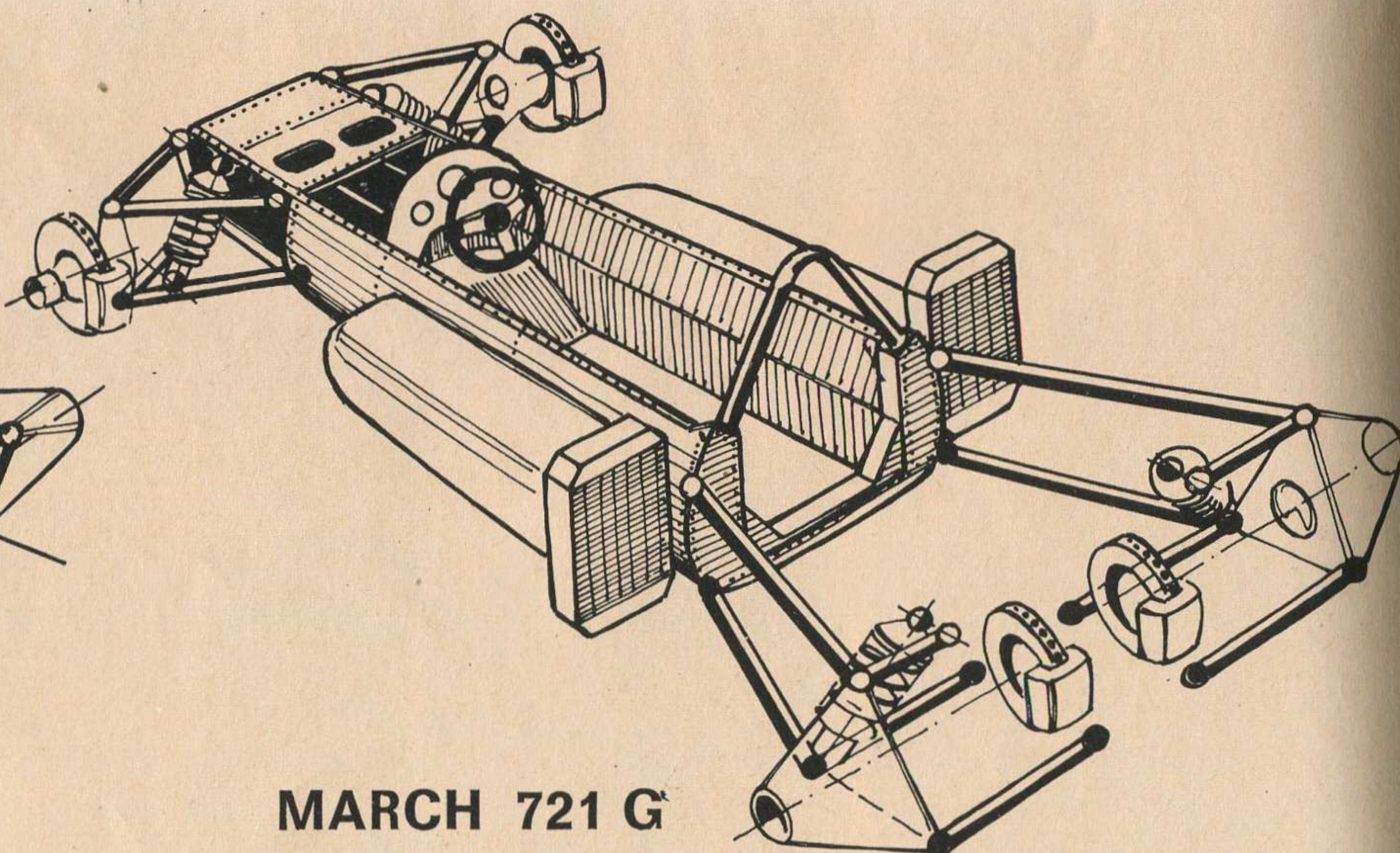
FERRARI 312 B 2



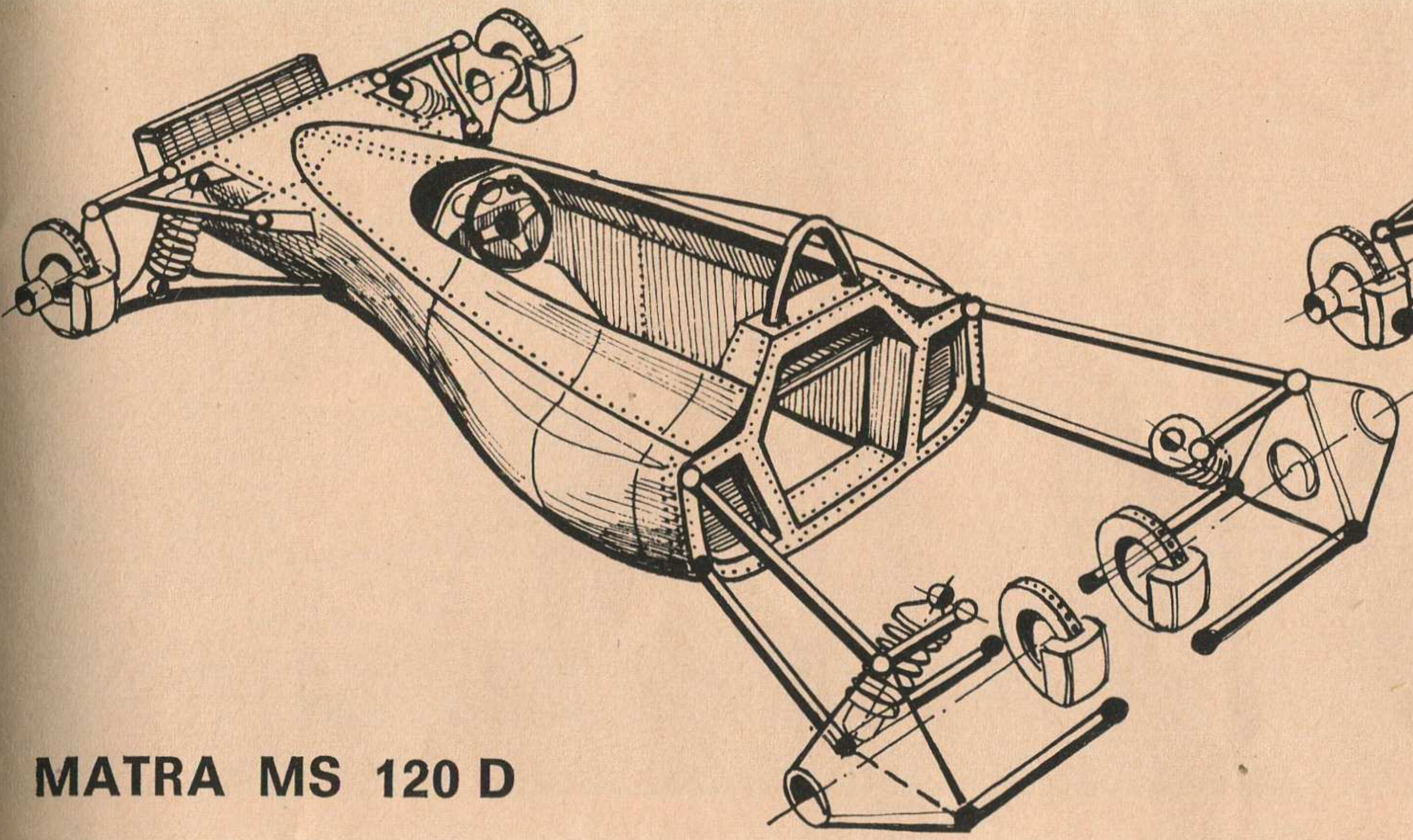
JPS-LOTUS 72 D



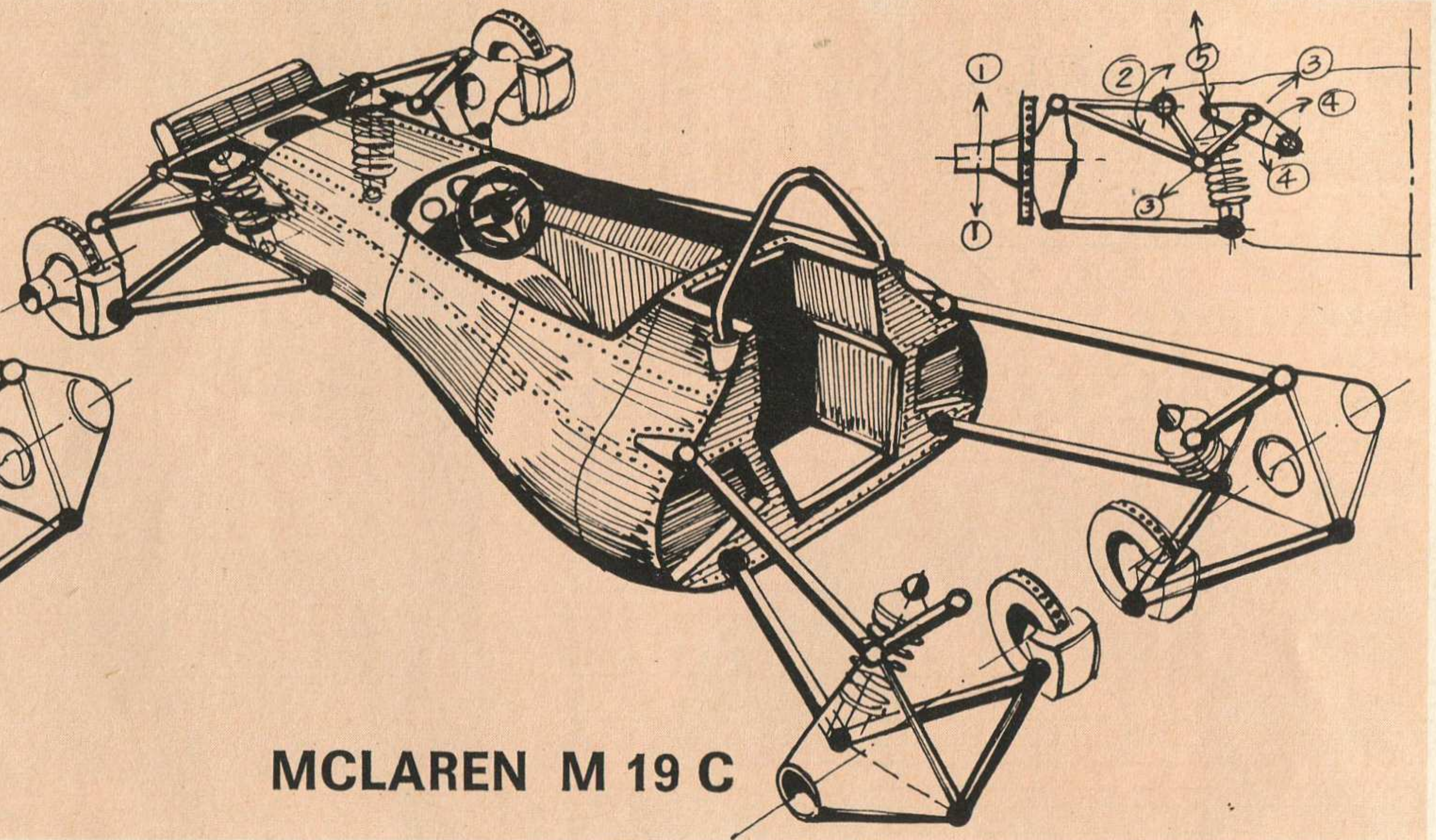
MARCH 721 X



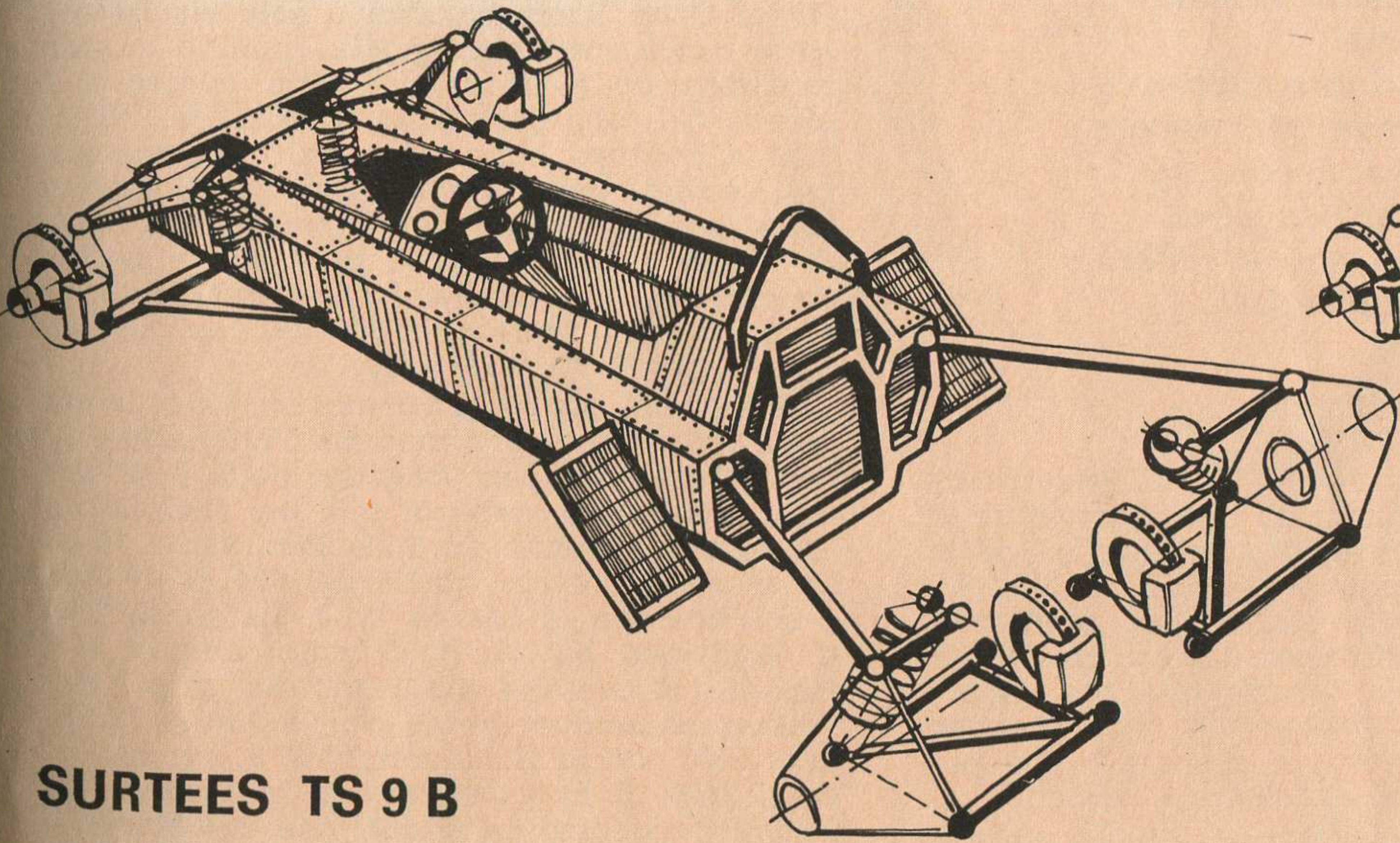
MARCH 721 G



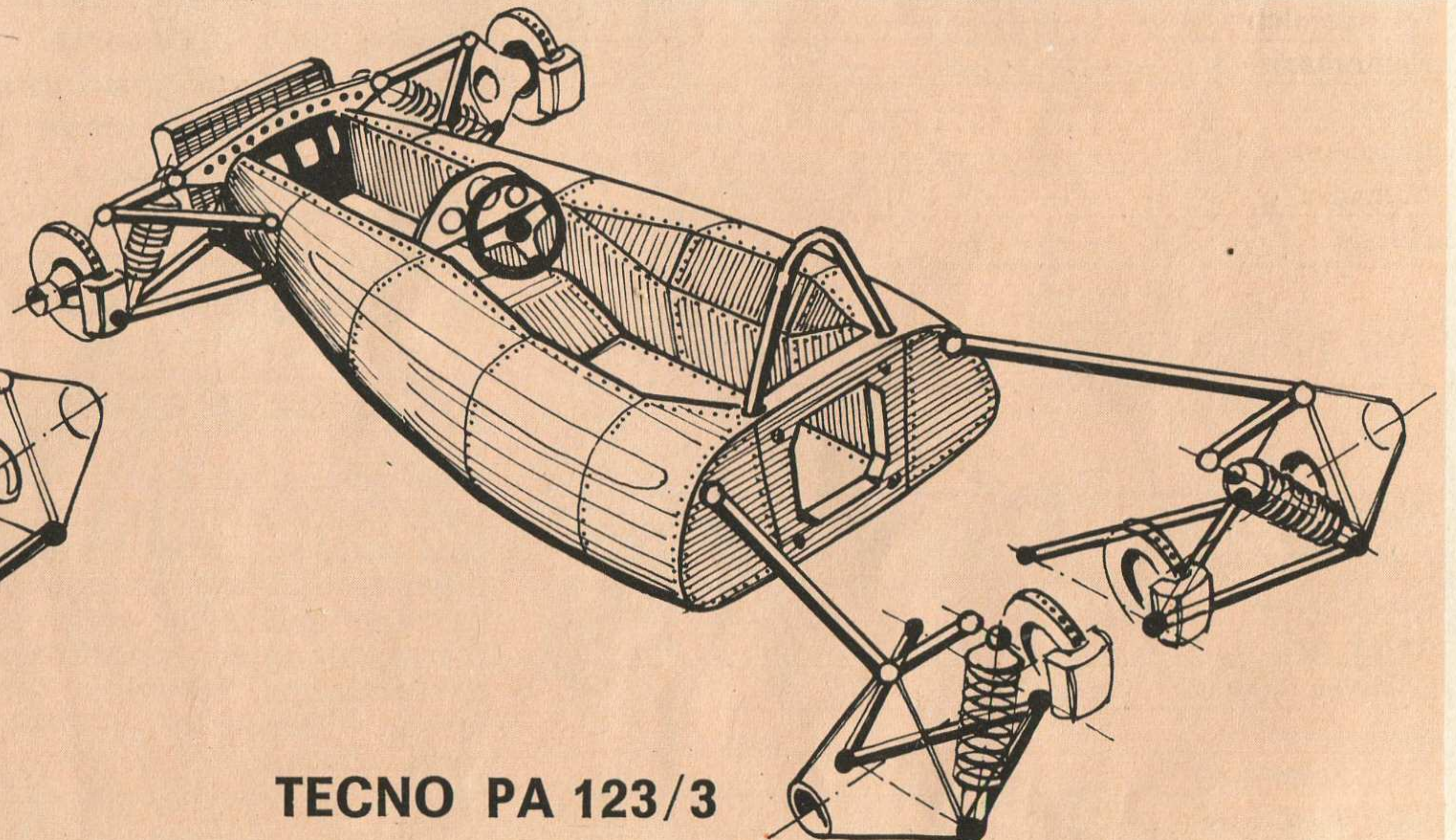
MATRA MS 120 D



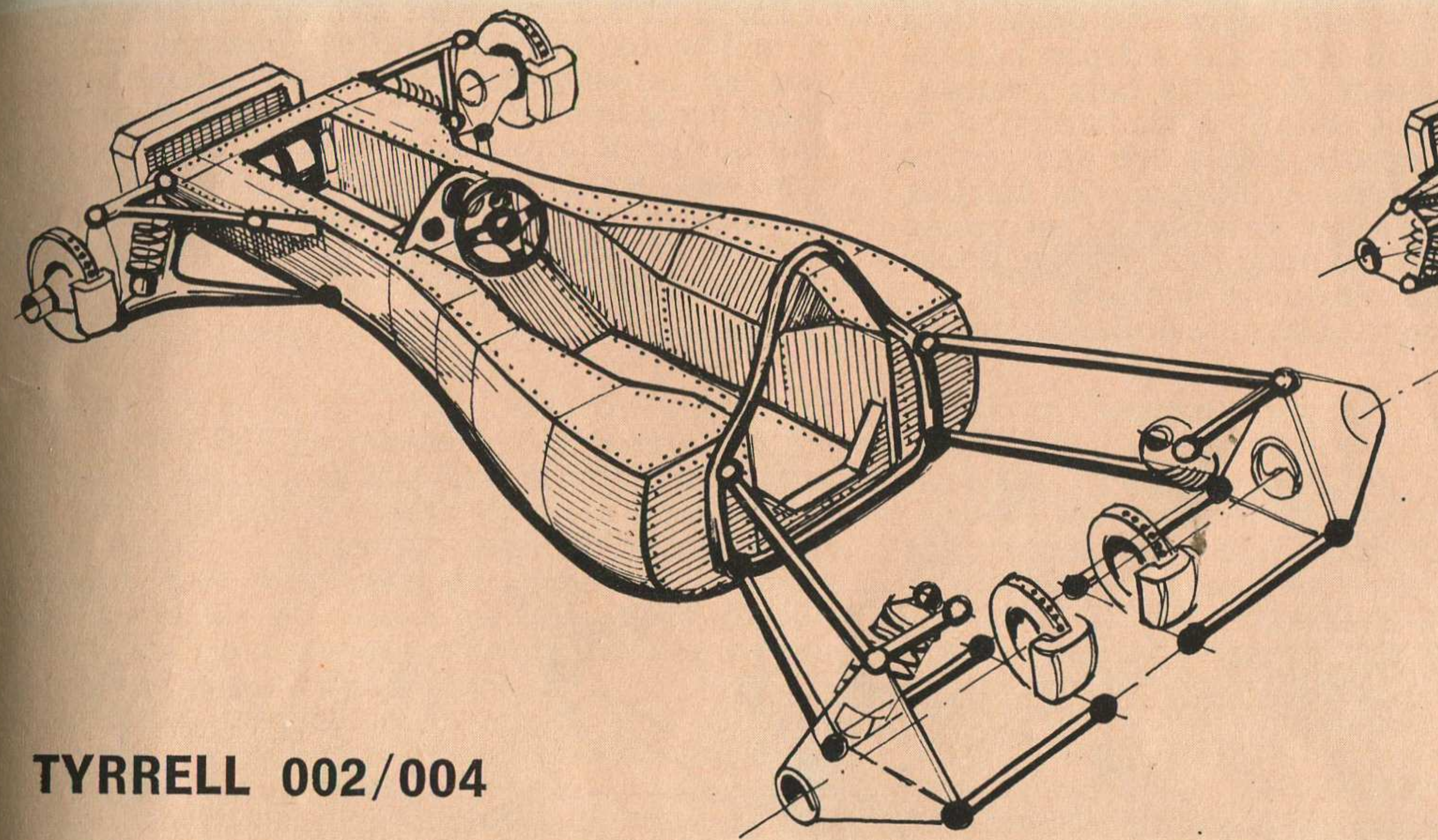
MCLAREN M 19 C



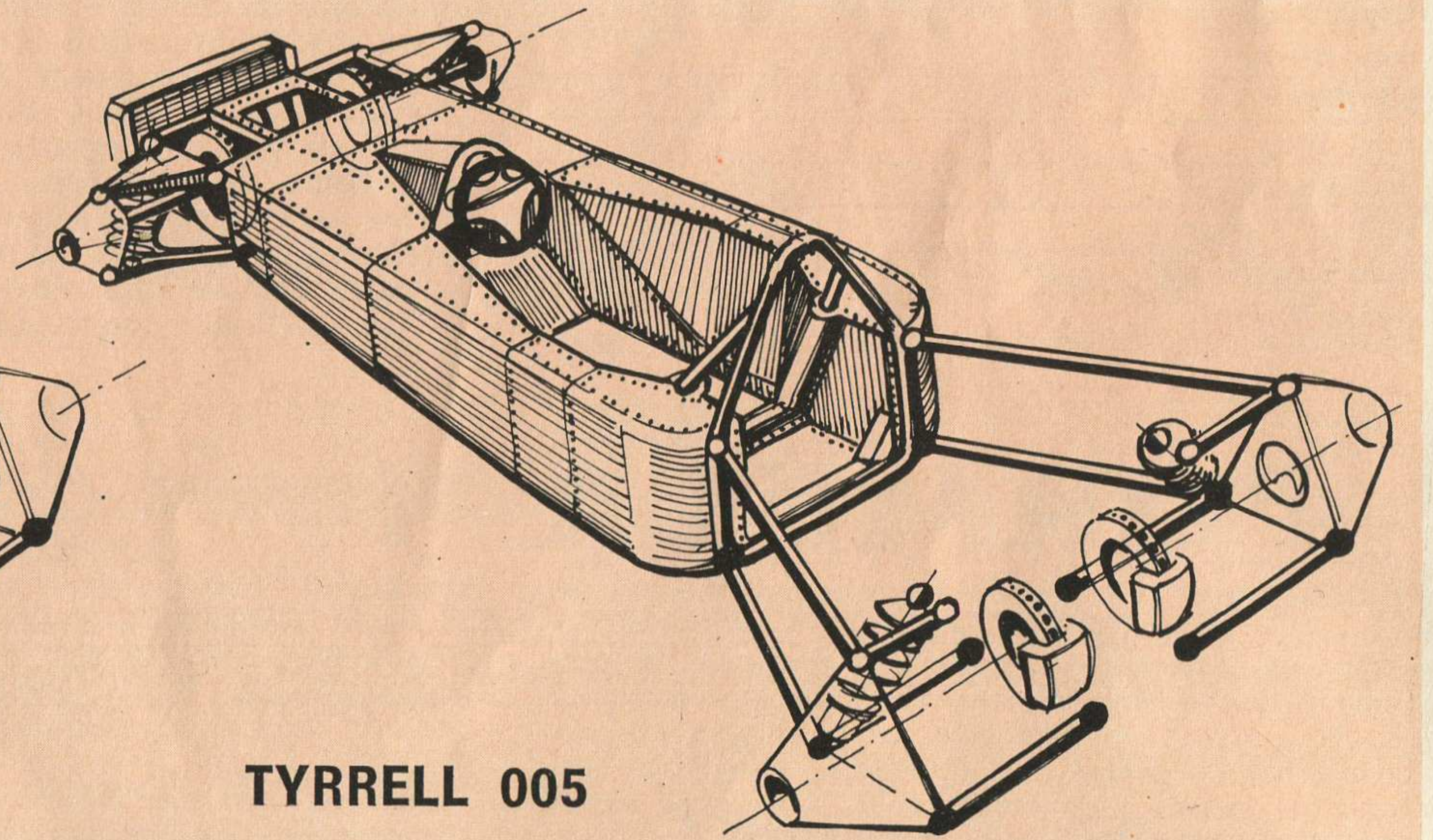
SURTEES TS 9 B



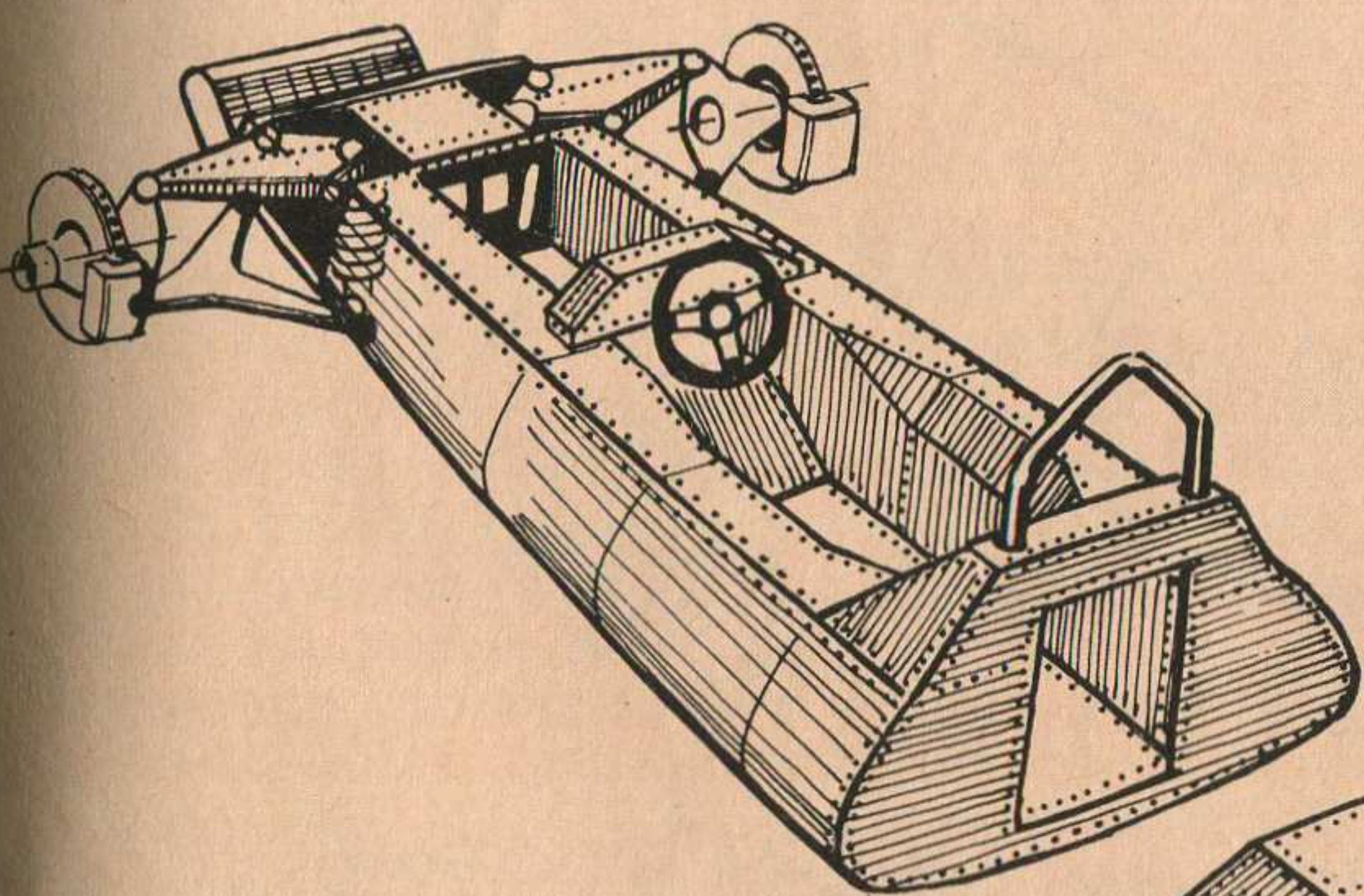
TECNO PA 123/3



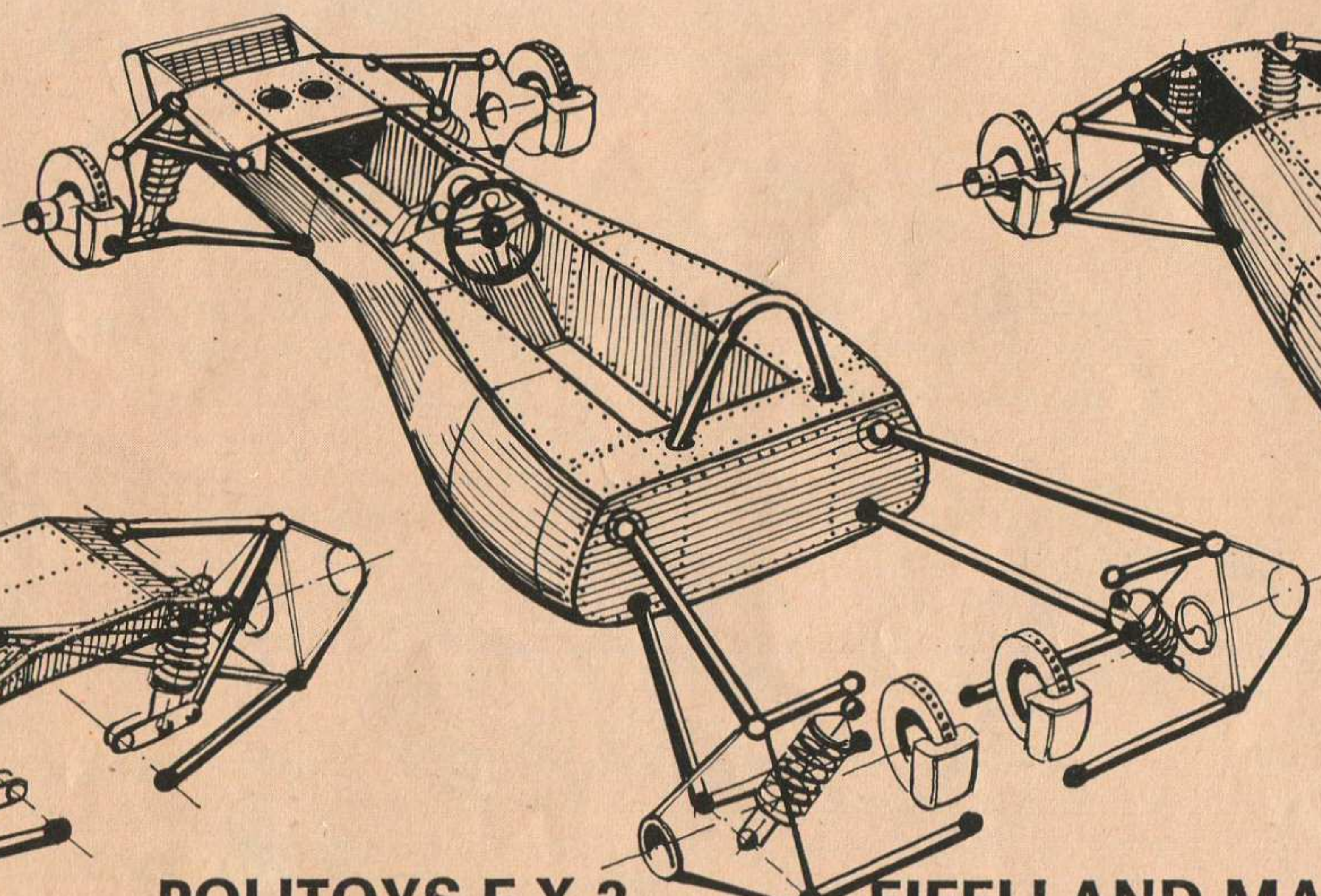
TYRRELL 002/004



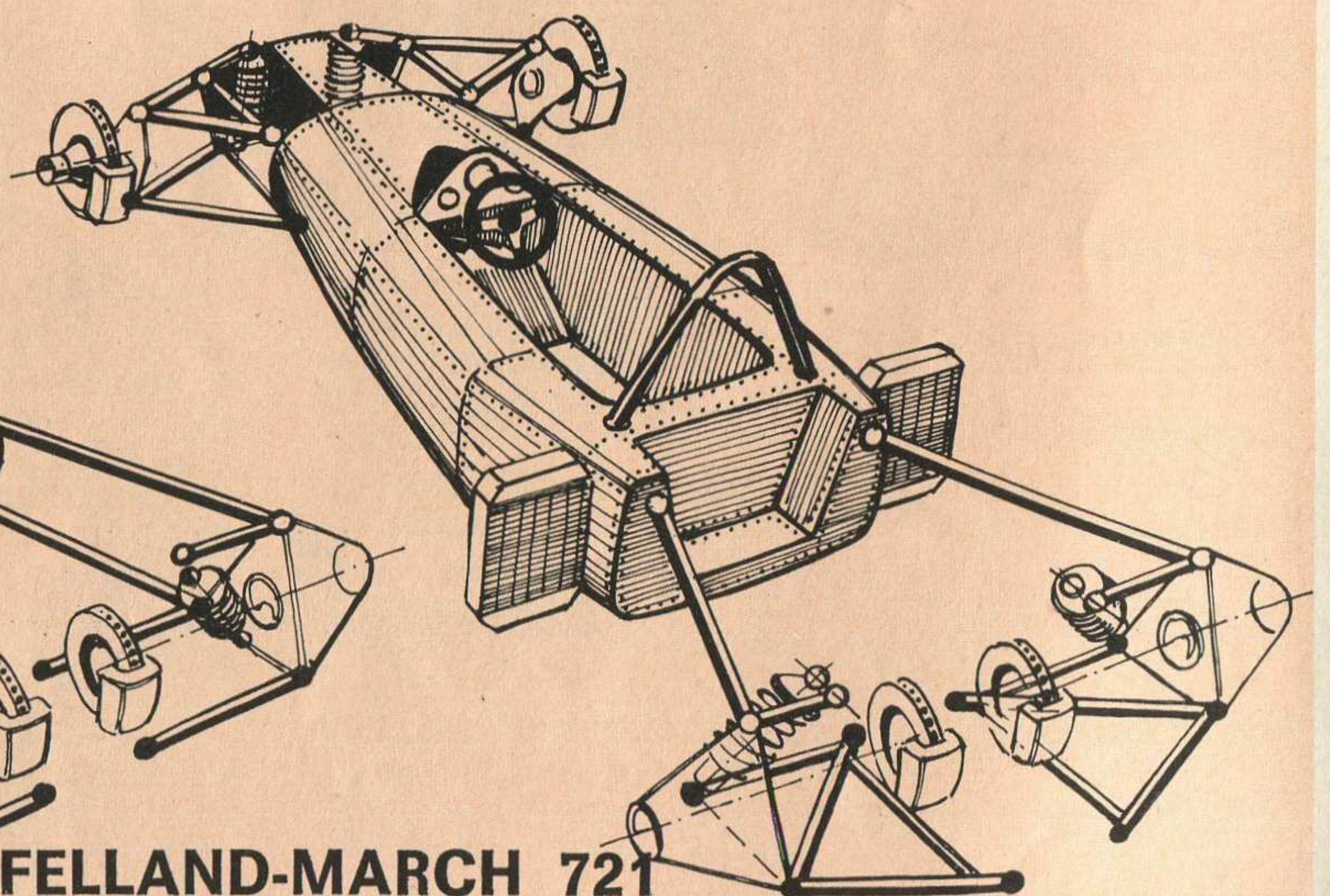
TYRRELL 005



CONNEW-FORD



POLITOYS-F X 3



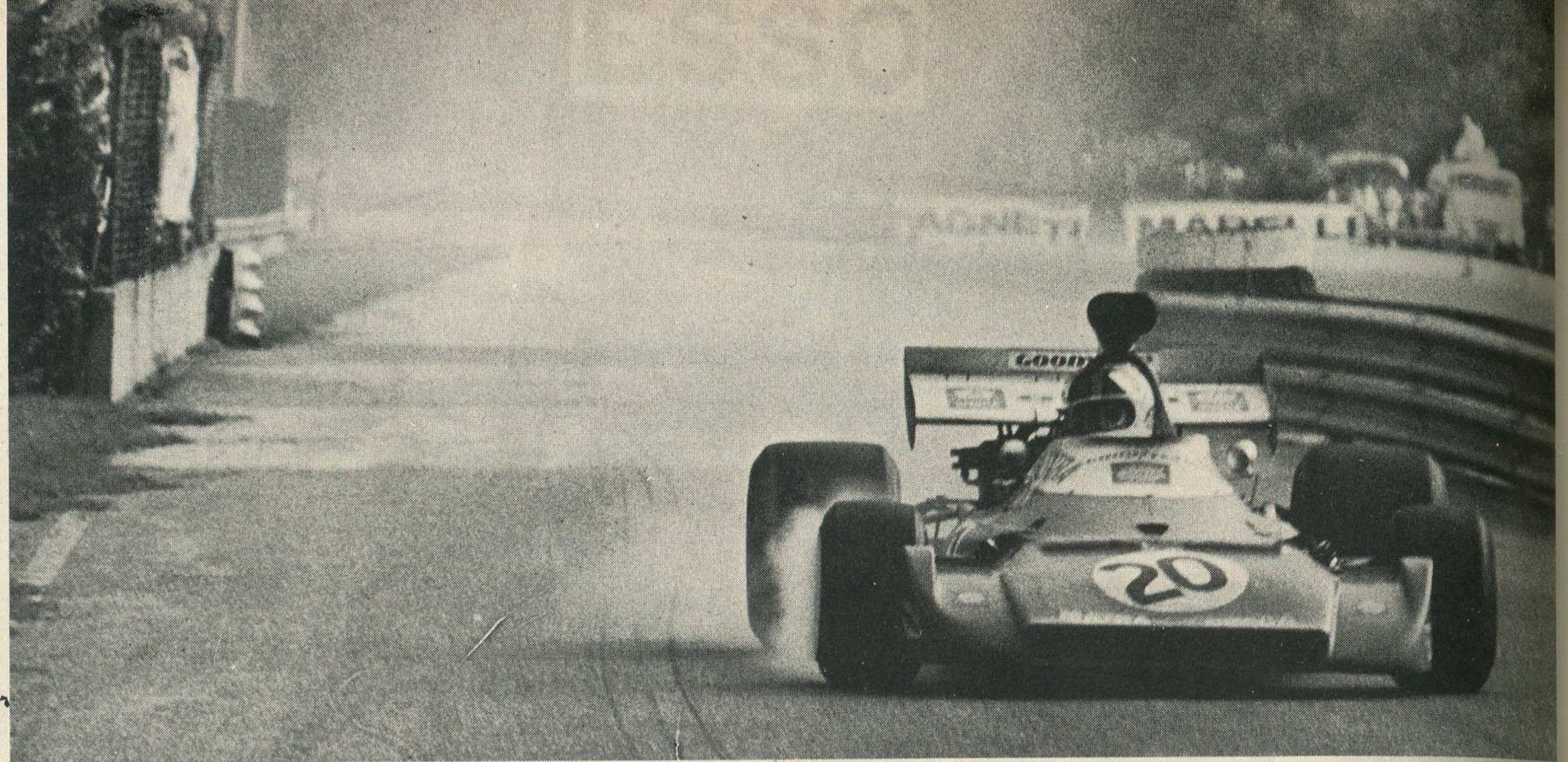
EIFELLAND-MARCH 721

La classifica finale

	G.P. ARGENTINA	G.P. SUD AFRICA	G.P. SPAGNA	G.P. MONACO	G.P. BELGIO	G.P. FRANCIA	G.P. EUROPA	G.P. GERMANIA	G.P. AUSTRIA	G.P. ITALIA	G.P. CANADA	G.P. USA	PUNTI VALIDI
E. Fittipaldi	—	6	9	4	9	6	9	—	9	9	—	—	61
Stewart	9	—	—	3	—	9	6	—	—	—	9	9	45
Hulme	6	9	—	—	4	—	2	—	6	4	4	4	39
Ickx	4	—	6	6	—	—	—	9	—	—	—	—	27
Revson	—	4	2	—	—	—	4	—	4	3	6	—	23
Cévert	—	—	—	—	6	3	—	—	—	—	—	—	15
Regazzoni	3	—	4	—	—	—	—	6	—	—	2	—	15
Hailwood	—	—	—	—	3	1	—	—	3	6	—	—	13
Peterson	1	2	—	—	—	2	—	4	—	—	—	3	12
Amon	—	—	—	1	1	4	3	—	2	—	1	—	12
Beltoise	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	9
Andretti	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Ganley	—	—	—	—	—	—	—	3	1	—	—	—	4
Hill	—	1	—	—	—	—	—	1	—	2	—	—	4
Redman	—	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	4
de Adamich	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Reutemann	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3
Pace	—	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	3
Schenken	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Merzario	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
Gethin	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1

I « 18 » non piazzati fra i primi 6

PILOTA	PARTECIPAZIONI	
	CAMPIONATO	NON CAMPIONATO
Niki Lauda	12	1
Rolf Stommelen	8	1
Reine Wisell	8	1
Derek Bell	5	0
Francois Migault	3	1
Dave Charlton	4	0
Alex Soler-Roig	2	1
Jody Scheckter	1	1
Skip Barber	2	0
Patrick Depailler	2	0
David Purley	0	2
Jack Oliver	1	0
Bill Brack	1	0
John Love	1	0
Sam Posey	1	0
William Ferguson	1	0
Robb Lamplough	0	1
Herve Bayard	0	1



Il più sfortunato dell'anno? Non ci sono dubbi: Chris Amon. L'apice della malasorte il neozelandese l'ha forse toccato a Monza, quando stava per vincere ed ha perso la visiera. Eccolo arrivare « sparato » ai box dove gli applicheranno una nuova visiera. Ma ormai gli altri sono andati.

CONTINUAZ. DA PAGINA 149

geva un'analoga Lotus Ford 72D del sudafricano Dave Charlton. La McLaren ha fatto gareggiare un paio delle sue M19A 1971, poi sostituite con M19C migliorate. Tutto sommato, il team Yardley McLaren è quello che nella stagione ha presentato il maggior miglioramento, con Revson che ha incitato Hulme, facendolo tornare alla sua vecchia forma, e Scheckter, la « scoperta » della stagione, senza contare che le vetture, preparate alla perfezione, si sono dimostrate sicure e veloci.

Tre vetture ognuna per Matra e Tecno, col progredire della stagione. Il team francese aveva modelli 1971 aggiornati, mentre la nuova MS120D ha debuttato al GP di Francia e ce l'ha quasi fatta a vincere. La incredibile sfortuna di Amon ha sciupato l'ultima stagione in F.1 della Casa francese. Dopo avere usato una volta il telaio prototipo, la Tecno in seguito ha fatto gareggiare due vetture con poche soddisfazioni e irritando la Martini, anche se occorre dire che deve essere un grosso problema, sviluppare un motore di F.1 a dodici cilindri, con un bilancio molto limitato. Frank Williams aveva assunto Len Bailey perché

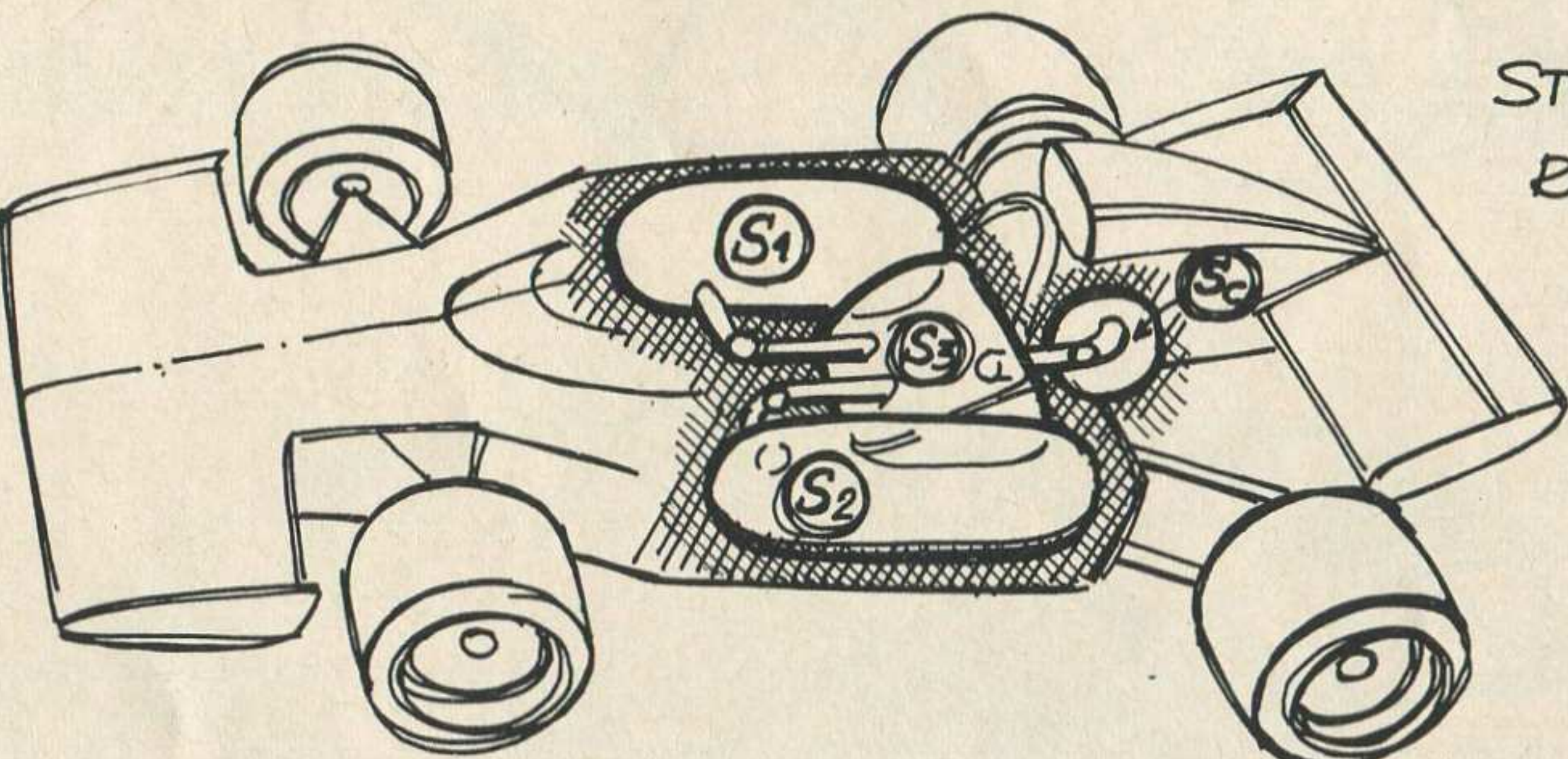
gli progettasse una vettura nel 1971, la costruzione subì ritardi, poi la macchina debuttò finalmente al GP di Gran Bretagna, con il solo risultato di restare totalmente danneggiata, quando lo sfortunato Pescarolo è di nuovo finito contro il terrapieno. Gli appassionati patrocinatori di Frank, cioè la Politoys, hanno finanziato la costruzione di una seconda vettura che Amon ha pilotato nell'ultima gara di Brands Hatch, svolgendo un lavoro di messa a punto per la prossima stagione. Per concludere, la Connew ha rappresentato un coraggioso tentativo, e si arriva così al numero 63 in fatto di partecipanti.

Che quella del team Surtees sia stata la sua stagione più attiva è dimostrato ampiamente dalle tre vetture in buona posizione nella lista dei dieci telai che hanno corso di più. La TS9B-006, quella usata regolarmente da Schenken, vanta 16 presenze al via, 14 invece quelle del 004 di de Adamich e di Pace con la March 711-3. La solita TS9B-005 di Hailwood ha corso 13 volte, mentre la BRM P160-05 (12 corse) è stata pilotata un po' da tutti. Walker ha sempre corso con la Lotus 72D-6, Graham Hill con la Brabham BT37-1, i maggiori successi Ickx li ha ottenuti con la Ferrari 312B2-5, Beuttler ha corso da privato con una March 721G-1 e il « destriero » usato più regolarmente da Emerson Fittipaldi è stato la Lotus 72D-7.

Per il 1973 l'Advanced Vehicle System, l'Ensign e uno o due altri costruttori puntano sulla F.1, per cui la defezione delle Matra dovrebbe venire largamente compensata. Il calendario è nutrito come quello di quest'anno e se le gare coprissero una vera, seria distanza, ora scriveremmo che la F.1 non ha mai dato promesse più rosee. Il conto 1972, di 49 piloti e 63 vetture, sembrerà modesto, quando faremo il sunto del 1973?

FORMULA I 1973

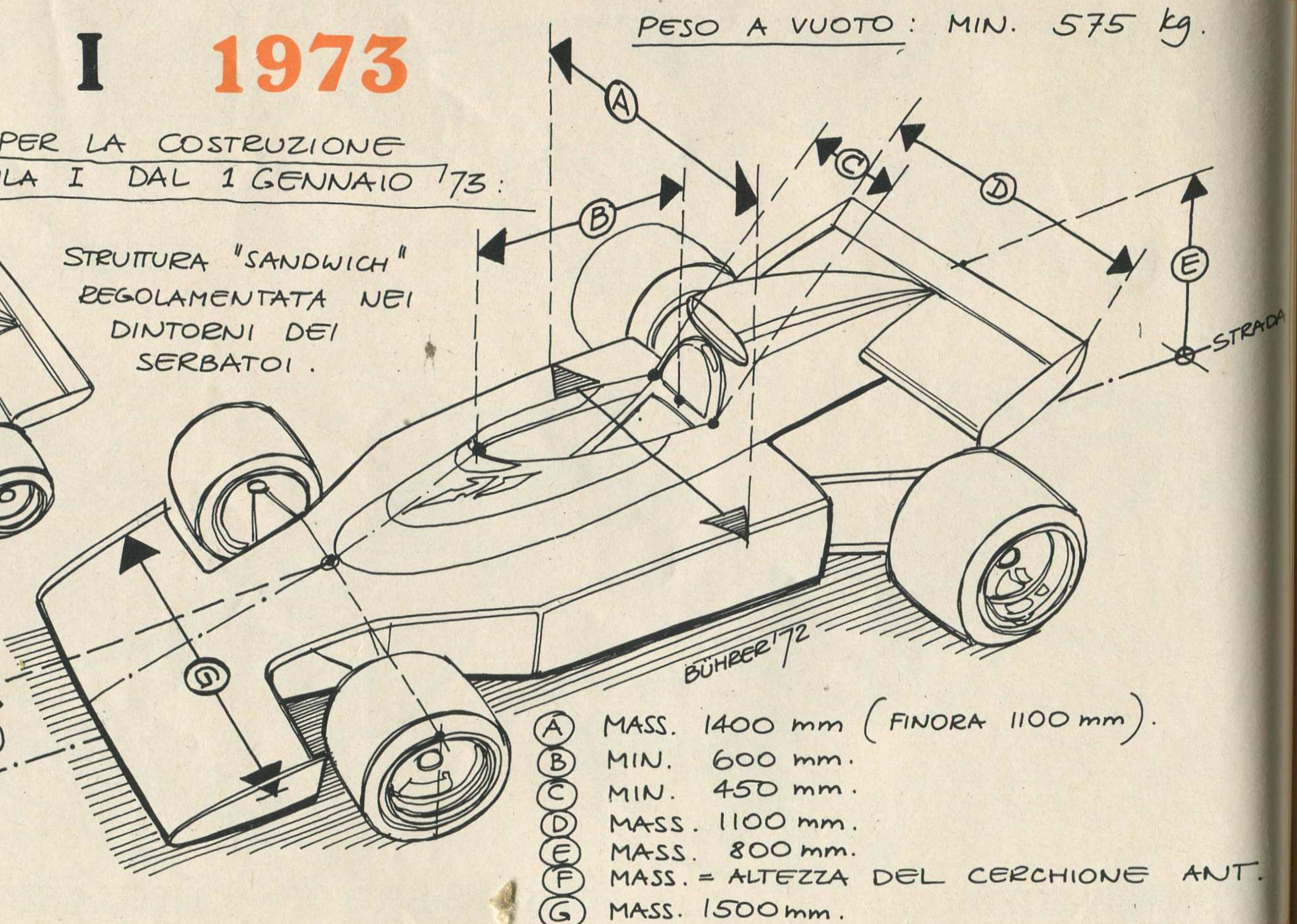
REGOLAMENTO (SEMPLIFICATO) PER LA COSTRUZIONE DI VETTURE DA CORSA FORMULA I DAL 1 GENNAIO '73:



SERBATOI DEL CARBURANTE:
CAPACITÀ MASS. DI 250 LITRI.

- (S₁): MASS. 80 LITRI
 - (S₂): MASS. 80 LITRI
 - (S₃): MASS. 80 LITRI
 - (Sc): MASS. 4.54 LITRI
- SERBATOI DI SICUREZZA (REGOLAMENTO SPECIALE)

STRUTTURA "SANDWICH" REGOLAMENTATA NEI DINTORNI DEI SERBATOI.



d. n.

Senza computer
un confronto tecnico
sportivo e umano
tra i piloti '72

CHI È il più grande?



LONDRA - Poco tempo fa ci siamo trovati coinvolti nella solita inevitabile discussione: Emerson Fittipaldi vale quanto Stewart? E così via. Secondo noi, tutti i piloti di primo piano si equivalgono, più o meno, ed è quindi assai difficile dire se Monsieur X è più bravo del Senor Y. A nostro modo personale di vedere, c'è una mezza dozzina di conduttori più o meno a parità, seguita a ruota da un'altra mezza dozzina.

Comunque, quest'anno Fittipaldi si è comportato molto bene. Tanta gente aveva cominciato a dire che le sue prestazioni erano state soltanto uno sprazzo passeggero, dopo la sua stagione non brillantissima, nel 1971. In fin dei conti, era Peterson quello che avrebbe disturbato Stewart, no? La gente del mondo delle corse ha tendenza ad avere la memoria corta e molti s'interessano soltanto a chi vince.

Si sono trascurate due cose tanto per cominciare, il 1971 era la prima stagione di Fittipaldi in F1 e quindi il brasiliano mancava di esperienza, su molti circuiti. E' un ragazzo intelligente e non sarebbe andato veramente forte, finché non fosse stato in grado di farlo. Secondo, a metà stagione ebbe un brutto incidente automobilistico, in cui si ruppe alcune costole, che continuarono a dolergli per parecchio tempo.

Quest'anno, invece, tutto è andato a gonfie vele. Una catena di vittorie può continuare ininterrotta e il tipo che vince è sulla cresta dell'onda, si sente pieno di fiducia in se stesso, mentre la metà almeno dei suoi rivali è psicologicamente battuta prim'ancora che abbiano inizio le prove. Inoltrare, in queste condizioni, la fortuna pare entrare a ballo a sua volta. In due occasioni, quest'anno, è trovato un serbatoio incrinato sulla JPS di Emerson, proprio prima della partenza. Entrambe le volte (a Jarama e a Monza) il brasiliano ha vinto. A Montecarlo è stato fortunato ad arrivare terzo, incredibilmente fortunato ad arrivare se-

condo a Clermont Ferrand, ma tutto questo non toglie nulla ai suoi meriti. Ha vinto a Jarama, a Nivelles e all'Osterreichring semplicemente perché è andato più forte degli altri. E' dunque un degnissimo campione del mondo.

Che dire di Jackie Stewart, che non sia già stato detto centinaia di volte? Mark McCormack sa quello che fa. Di questi tempi basta prendere in mano riviste come « Nova », « TV Times », quelle della TWA, « Tiro al piattello » (ammesso che esista un simile giornale) e non si hanno dubbi, su chi si vedrà. Lo stesso vale per la televisione. Parliamoci chiaro, si è esagerato. E' un peccato, perché Jackie è simpatico e ha molto senso dell'umorismo, doti che hanno raramente la possibilità di mettersi in luce. Le troppo numerose apparizioni pubblicitarie non servono a rendere popolare una persona, anzi. Stewart non si aiuta e un largo settore del pubblico che va alle corse ne ha abbastanza.

Detto questo, è ugualmente un grande pilota, anche se nel 1972 ha avuto dei problemi. Per prima cosa il team Tyrrell quest'anno aveva gli stessi motori di tutti gli altri e il telaio non è mai stato proprio eccezionale. Si aggiunga che l'ulcera, di cui si è tanto parlato, ha indubbiamente causato a Jackie forti sofferenze. Ci sono però stati i momenti buoni, come in Argentina per esempio. Stewart è stato fortunato di vincere a Clermont-Ferrand, ma le sue prestazioni a Mosport e al Glen sono state veramente superlative. La prossima sarà probabilmente la sua ultima stagione di corse e si può scommettere che sarà fra i primi, in tutte le gare.

Parlando di fortuna, Ickx è ormai a metà strada per diventare un altro Amon. Quest'anno le sue vetture sport sono andate abbastanza bene e ha vinto il GP di Germania, ove era praticamente solo, irraggiungibile, ma tutto finisce qui. Jacky è difficile da valutare. A volte è il migliore pilota

del mondo, in altre ci manca poco che sembri il peggiore. A Jarama non è riuscito a stare alla pari con Emerson su pista asciutta, ma poi è cominciato a piovviginare. Entrambi montavano slicks, naturalmente, però si sarebbe assolutamente detto che soltanto Ickx avesse pneumatici da bagnato. Sei secondi guadagnati in due giri e il controllo che il belga aveva sulla vettura, valeva la pena di essere visto. A Brands Hatch avrebbe dovuto vincere e avrebbe dovuto vincere a Monza, ma ogni volta la vettura non si è dimostrata all'altezza del pilota. Ogni tanto, per contro, il pilota non è stato all'altezza della vettura. In tutte e quattro le passate stagioni Ickx sarebbe stato capace di vincere il titolo e potrebbe ancora succedere.

Per Hulme questa è stata un poco la stagione del « ritorno ». Non che sia stato via, in effetti, ma tanto il 1970 che il 1971 sono stati anni che è meglio dimenticare, per quanto lo riguarda, diciamo francamente. Nel 1972, avendo ormai alle spalle l'USAC in generale (e Indianapolis in particolare) ha ritrovato la sua vecchia forma e si è dimostrato competitivo più o meno dappertutto. « Più o meno », diciamo giustamente, infatti a Montecarlo è stato di una lamentevole lentezza. Pioveva, d'accordo, ma pioveva anche per tutti gli altri, compreso Redman, compagno di squadra di Hulme in quella gara. Brian non aveva mai visto il circuito di Montecarlo e non pilotava da tempo una vettura da Grand Prix, eppure si è lasciato il neozelandese alle spalle. Questo sembra essere il solo, vero intoppo per Hulme: la pioggia. Detto ciò, durante la stagione ha fatto alcune bellissime gare, in Sud Africa, in Francia, in Austria. E' un uomo che non bisogna mai sottovalutare.

Nigel Roebuck

CONTINUA A PAG. 154 « da « Competition Car » »

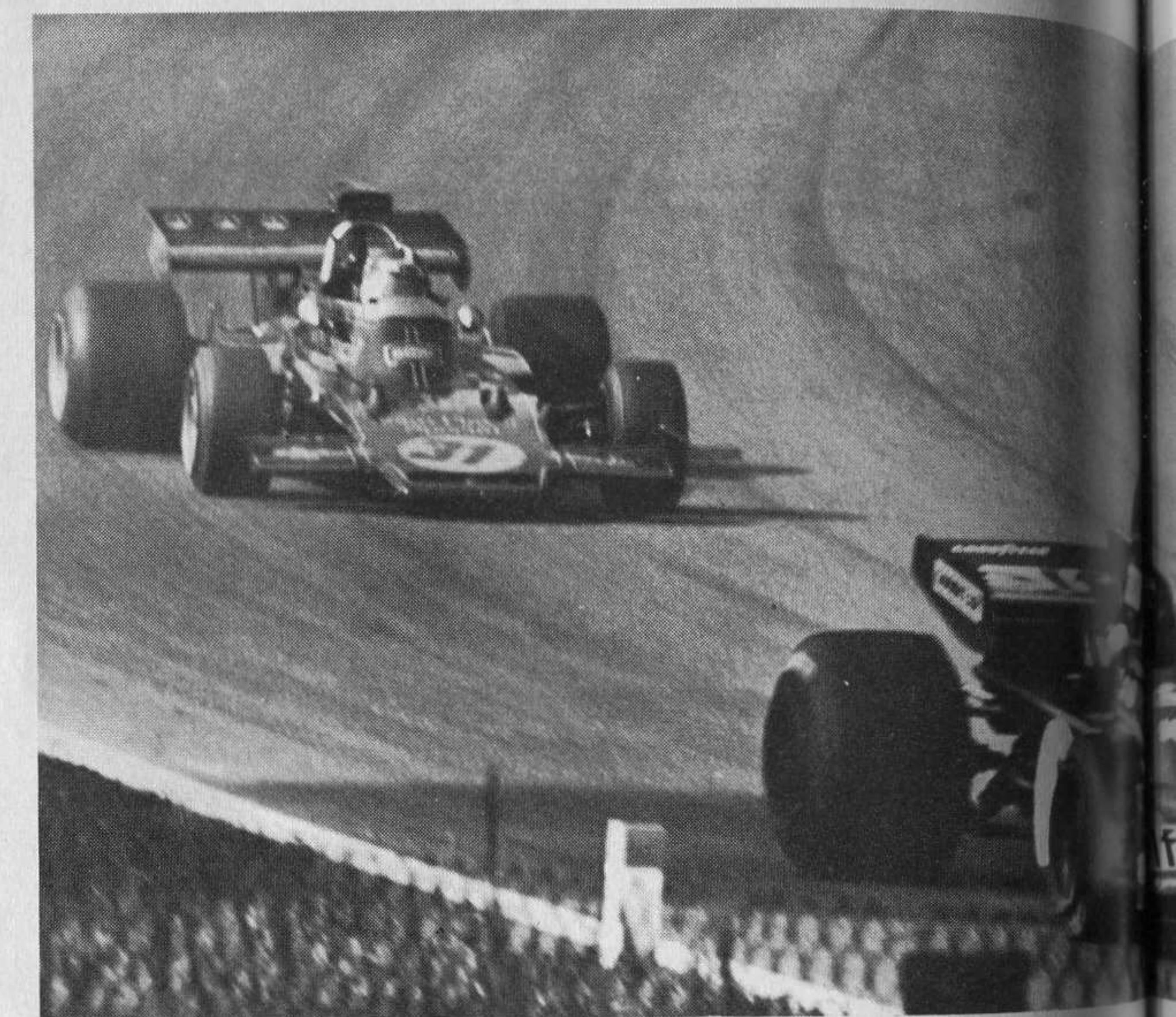
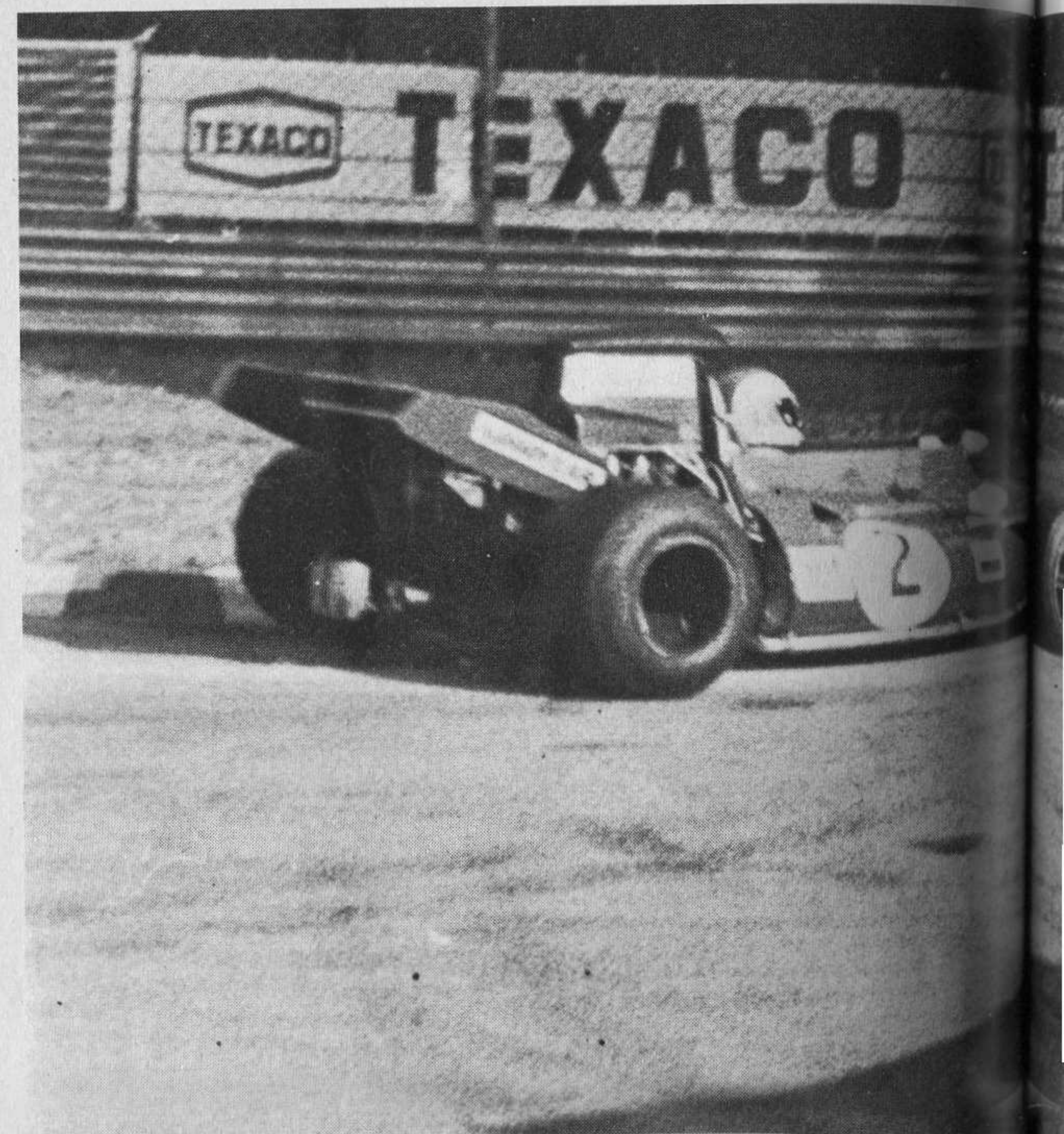
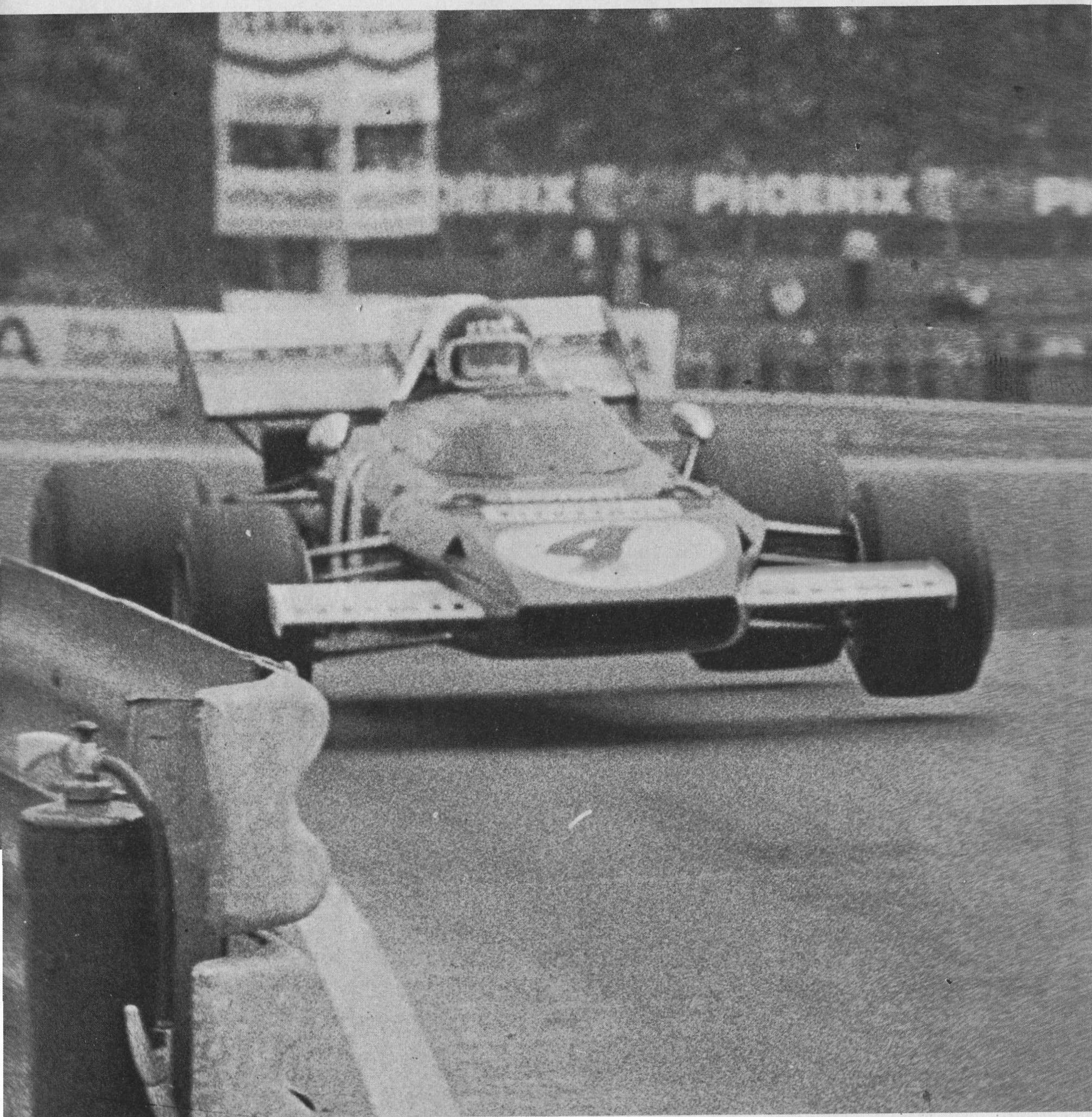
Chris Amon. L'eterno disgraziato delle competizioni. Un'altra stagione di alti e bassi, soprattutto bassi, ma il neo-zelandese ha di nuovo fatto vedere che quando va bene è un degno avversario per chiunque. Eravamo a Clermont-Ferrand e non abbiamo mai visto una prestazione più degna di elogio. Era una di quelle giornate in cui un pilota fa sembrare tutti gli altri di secondo piano, con uno sfoggio di virtuosismo incredibile. Purtroppo, non succede tutti i giorni e, certe volte, Chris dà l'impressione di non avere più passione per competizioni. Del resto è comprensibile. La prossima primavera saranno passati dieci anni dalla sua prima corsa in F.1, dieci anni senza una sola vittoria in un Grande Premio. Inoltre la sua leggendaria iella non ha assolutamente l'aria di abbandonarlo. Speriamo che nel 1973 giustizia sia fatta e che le cose gli vadano bene.

Molta gente ritiene che Peterson sia sopravvalutato e chi la pensa così durante l'estate ha avu-

che dà sempre tutto di se stesso. E' uno di quegli uomini, come erano Bandini e Castellotti, nati per pilotare le Ferrari. In ogni epoca si direbbe che esista un individuo che risponde al concetto che si ha, di ciò che dovrebbe essere un pilota della Ferrari. Nel caso di Regga, come per i suoi predecessori, il nome è giusto, l'aspetto è giusto, il temperamento è giusto. E il problema, in fondo, è proprio questo: il temperamento. L'irruenza si adatta bene alle Ferrari, ma purtroppo non garba altrettanto ad alcuni degli avversari. Al GP di Germania la gara di Stewart si è conclusa contro una barriera Armco, dopo un incidente con Regazzoni, e Stewart era veramente furibondo, dopo la corsa. Probabilmente il maggior difetto di Regazzoni è proprio un eccesso di coraggio: se la vettura non è all'altezza, cerca di controbilanciare. Si direbbe che il notevole numero d'incidenti che ha avuto non lo abbia scosso neanche un poco. Pensando alle sue prestazioni del 1970, Regazzoni è decisamente un potenziale campione del mondo. L'anno prossimo sarà per la prima

competitiva. All'inizio dell'anno si sarebbe detto che fosse il principale avversario di Emerson, invece le cose non sono poi andate proprio così. Sui circuiti che gli sono familiari, soprattutto quelli veloci, Mike vola addirittura e basta ricordare come superò Fittipaldi a Silverstone, nel Daily Express Trophy. Sui circuiti lenti è meno convincente. Nel 1973 resterà con Surtees e il binomio della sua foga con l'esperienza di John dovrebbe dare risultati.

Cévert è un altro pilota difficile da giudicare. Come suo cognato, Beltoise, quando è nello stato d'animo giusto vola. Non si stabiliscono records di F.1 sul giro al Nurburgring, se non c'è stoffa. Terzo nel campionato mondiale 1971, la sua stagione 1972 è stata deludente. Come Stewart, ha dovuto cavarsela alla meglio con meccanica non eccezionale. A Nivelles e a Watkins Glen è stato buon secondo, ma all'Osterreichring la Tecno di Galli lo ha fatto sudare sette camicie. Sulla carta, Cévert non dovrebbe essere un « numero due », ma per un capofila di squadra la regolarità nelle



to molte armi in mano per ribadirlo. Dopo un 1971 sensazionale, lo svedese è stato deludente in fatto di risultati e, come abbiamo detto prima, sono tanti quelli che vogliono conoscere soltanto i vincitori. Si direbbe che Ronnie ignori totalmente che cosa sia la paura e alcune delle sue prestazioni all'inizio della stagione, con la March 721X, sono state tali da provocare palpitazioni di cuore. Si aveva sempre l'impressione che stesse per verificarsi un incidente. Peterson guida quasi completamente seguendo le sue veloci e balzane reazioni, un po' come faceva Rindt. Jochen, però, cominciò a compiere cose veramente grandi soltanto quando si calmò, calmando contemporaneamente il suo ritmo di gara. Se Ronnie potrà fare altrettanto, i risultati dovrebbero essere fantastici. L'anno prossimo lo vedremo alla Lotus. Se Chapman riuscirà ad avere due vetture competitive, e se Peterson non diventerà psicologicamente succube di Fittipaldi, il 1973 potrebbe essere un anno buono per lo svedese.

Clay Regazzoni è un pilota molto, molto veloce

volta un « numero uno » alla BRM e, se la vettura sarà buona, lo svizzero si farà notare. Peccato che non lo faccia su una Ferrari...

Quest'anno Peter Revson è andato sempre migliorando, a tal punto che a Mosport ha ottenuto la posizione al palo con la McLaren. Fatto che non dovrebbe sorprendere nessuno, perché l'americano è sempre stato molto veloce con qualsiasi vettura anche non competitivissima, eppure è andato molto vicino a finire nei ranghi dei piloti dimenticati, prima che la McLaren lo salvasse all'inizio del 1971. La cosa che colpisce di più, in Revson, è la sua guida liscia; non dà l'impressione di andare molto forte, ma i tempi che stabilisce parlano da soli. In questo momento si trova in una strana fase della sua carriera: non ancora « numero uno », però più di un semplice « numero due ». Qualche altro Grand Prix e diventerà un degno capofila di un team.

Per Hailwood la stagione ha rappresentato un periodo in cui si « assestava », essendo la sua prima completa, nei Gran Premi, con una vettura

prestazioni è d'importanza vitale. Nel 1973 resterà col team Tyrrell, indubbiamente consapevole delle future, rosee possibilità, quando il finanziere scozzese dirà addio alle competizioni.

La BRM ha avuto una stagione piuttosto disastrosa, stagione che è iniziata, e aveva tutta l'aria di essere già finita, a Montecarlo. L'ultima gara a Brands Hatch è stata un vero e proprio tonico per la squadra, che ne aveva grande bisogno. Il comportamento di Beltoise a Monaco è stato epico. Anche se non vincerà mai più un'altra corsa, il francese sarà ricordato per la maniera in cui ha vinto contro il tempaccio, dando l'impressione di essere imbattibile, sicurissimo di sé, mentre s'infilava in mezzo ai ritardatari con una visibilità veramente spaventosa. Un pilota in grandissima giornata. Da allora, però, quasi nulla gli è andato bene. Le vetture che pilotava valevano poco ed erano carenti di potenza. E' veramente un peccato, che non abbia avuto una vettura degna delle sue doti. Si deve riconoscere che sarà sempre un pilota con giornate buone e con giornate cattive

e non si può farci niente, però quando è in giornata buona è un avversario temibilissimo, che nutre assoluta fiducia in sé stesso, come ha dimostrato a Brands Hatch.

Carlos Reutemann in complesso è stato deludente, nel 1972. L'anno era cominciato bene, addirittura in modo brillante, con una sorprendente posizione al palo nel GP d'Argentina. Correva davanti al pubblico di casa sua, quindi era avvantaggiato, comunque conquistare la prima posizione al palo nella prima gara di Grand Prix che si corre è sempre un successo. Noie di pneumatici l'hanno fatto uscire di scena, ma aveva dimostrato qualcosa. E' stato veloce e qualcuno ha paragonato le sue prestazioni in prova a quelle di Jim Clark nei suoi momenti migliori. Reazioni un poco isteriche, nel complesso. Si diceva che Reutemann nel 1972 sarebbe stato il principale avversario per Stewart e lo si diceva basandosi su quell'unica prestazione! In effetti tutto è andato benissimo per Carlos, fino all'incidente a Thruxton. Con una cavaglia rotta, ovviamente è dovuto sparire per

stagione di Grandi Premi, però le doti ci sono e visibili. L'anno prossimo, Pace dovrebbe apparire fra i primi sei.

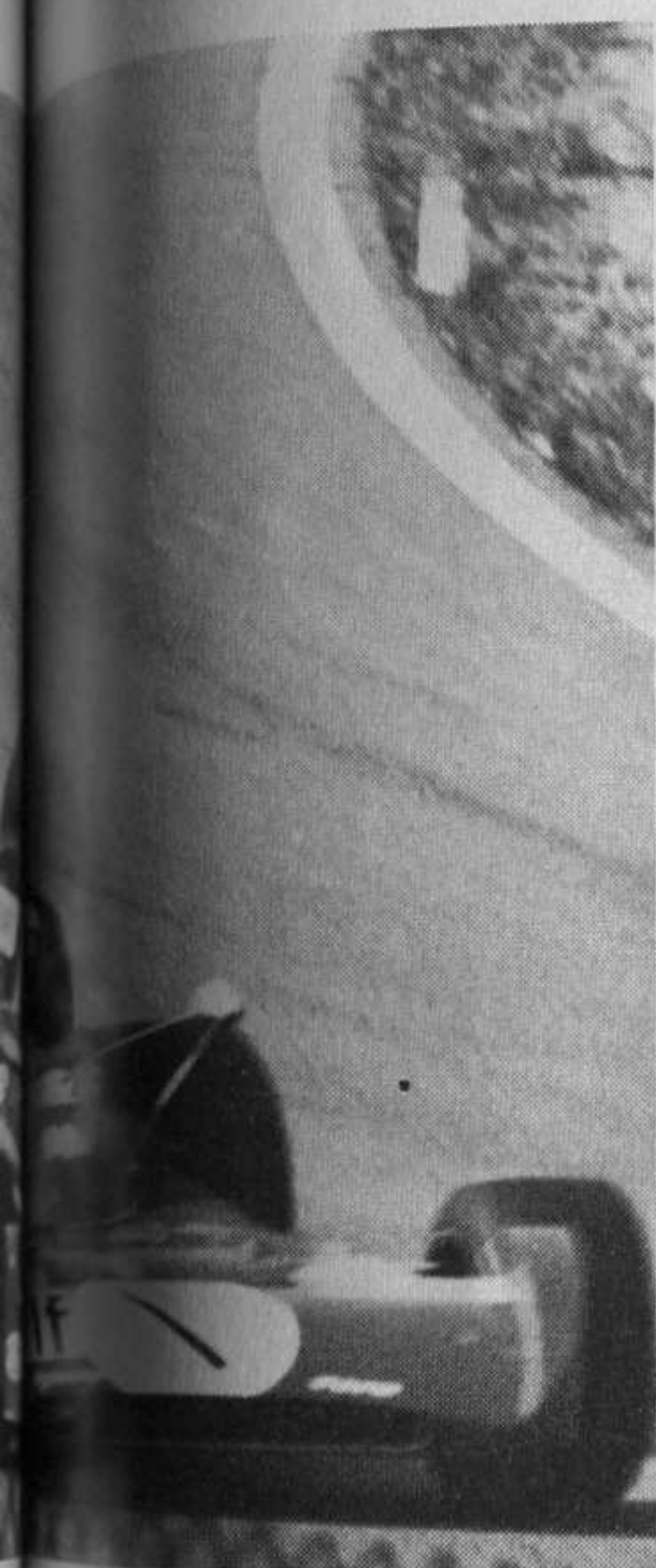
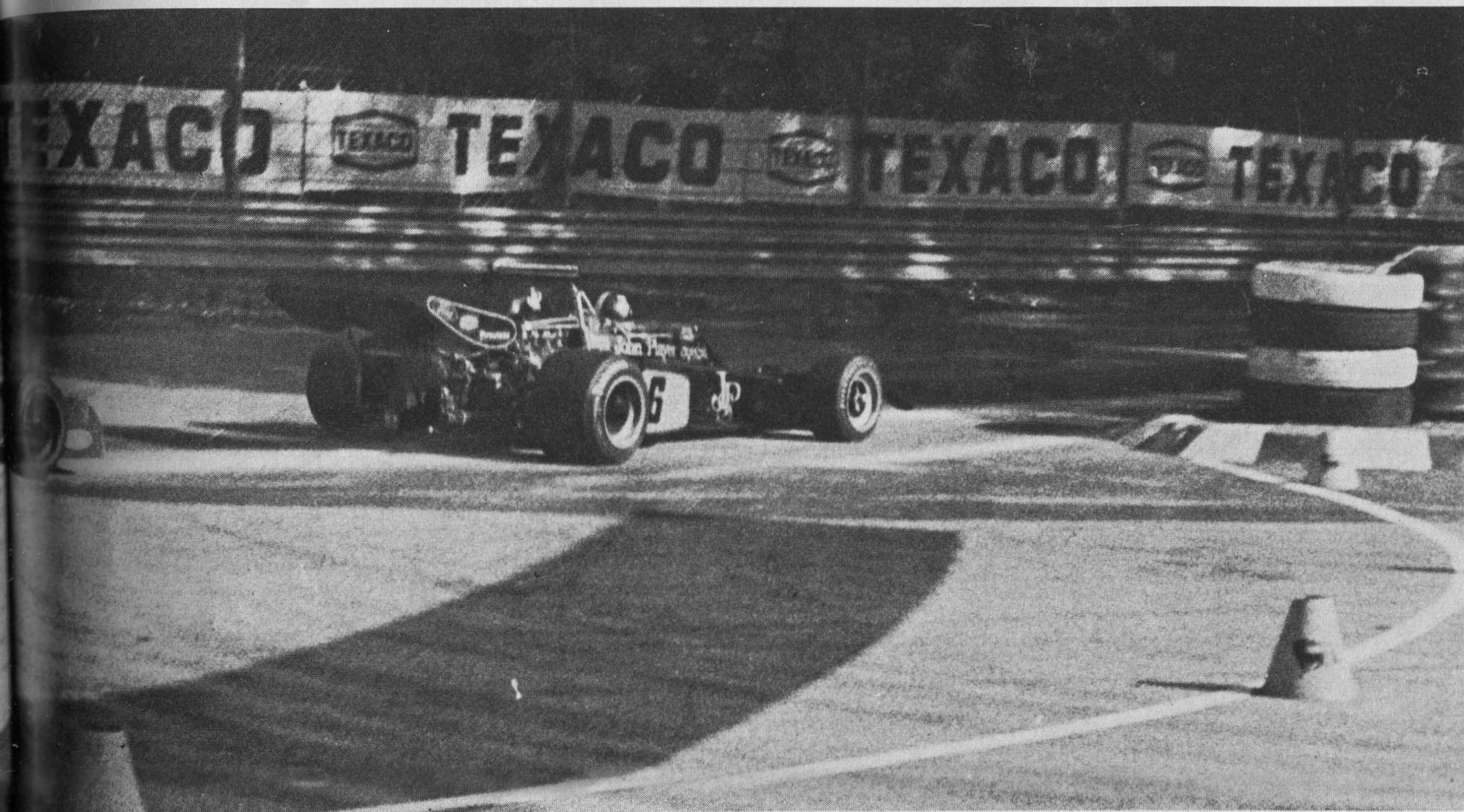
Brian Redman è probabilmente il pilota più trascurato e più sottovalutato che esista oggi. In questa stagione ha sostituito in modo ammirevole Revson, quando questi aveva impegni per le gare USAC, e le sue prestazioni a Montecarlo sono state straordinarie per un novellino di quel circuito. Brian è il tipo di pilota che rappresenta il sogno dei meccanici. Si mette nell'abitacolo e parte, senza storie e senza melodrammi. Forse per lui questo è un fattore negativo: non è uno che si mette in mostra, mentre il mondo delle corse è fatto di gente che fa di tutto per mettersi in vista. Mentre tutti attorno a lui urlano e strillano, Redman si limita a fare il suo lavoro. Buon per lui.

Ci sono molti altri piloti che non abbiamo nominato: Gethin, Ganley, Wisell, Hill, Schenken, Pescarolo, de Adamich, Lauda, Walker, Bell, Galli e soprattutto, Andretti. Il piccolo americano non

direttori di squadra. Wisell avrà sempre sprazzi di guida brillantissima (come a Buenos Aires, con la Lola) però sembra incapace di raggiungere una buona regolarità nelle sue prestazioni, anche se si deve ammettere che non gli può essere stata di aiuto la politica 1972 della BRM: « questa volta corri, questa no ». Allo stesso modo, i due piloti della Tecno hanno avuto una stagione avvilente. Come ha detto Bell a Clermont: « Io non sono uno di quei tizi che possono andare veramente forte, con una vettura che ha sempre l'aria di essere lì lì per uscire di pista. » Tanto Bell che Galli hanno fatto il loro possibile, ma qualsiasi team nuovo ha bisogno di un vero asso e né Bell né Nanni appartengono a tale categoria.

Tim Schenken è stato deludente. Sulla carta l'accordo con Surtees sembrava promettente e Tim ha cominciato bene, con un buon quinto posto in Argentina. Dopo alcune ottime prestazioni, con la Brabham nel 1971, l'australiano ha perso grinta a vantaggio di Pace.

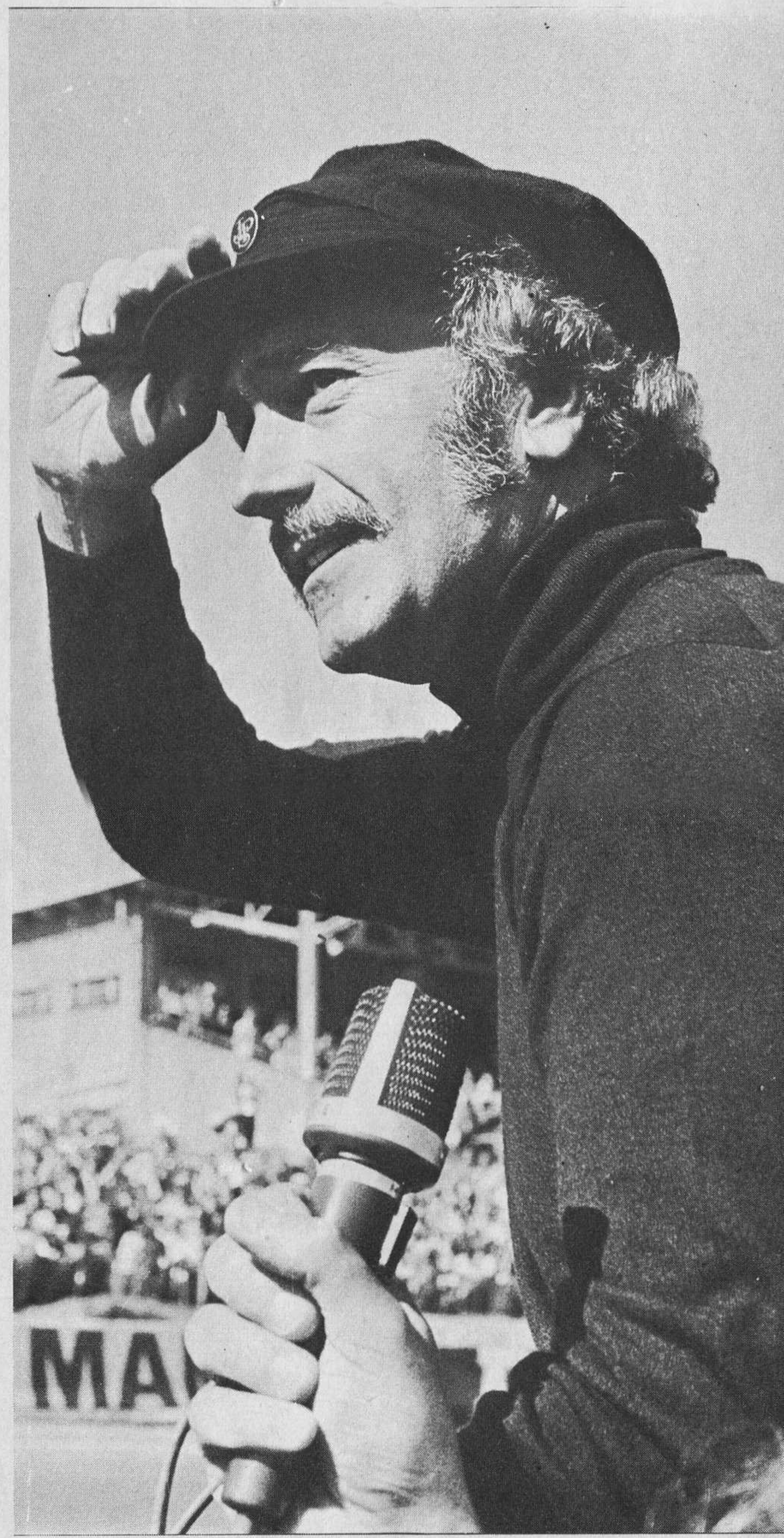
Tanto Lauda che Dave Walker vorranno dimen-



All'estrema sinistra, Ickx nel « suo » Nurburgring. Nel '72, il belga ha fatto concorrenza ad Amon quanto a sfortuna.

A sinistra, la nuova Tyrrell 005 di Stewart mette alla frusta Emerson a Zeltweg. Sopra, Fittipaldi e Cévert si infilano nella variante Mirabello a Monza.

A destra, al G.P. d'Italia Stewart ha fatto trenta metri. Eccolo rientrare ai box, apparentemente calmo... A destra, Chapman a Brands Hatch, sta per scagliare in aria il berretto, all'arrivo di Fittipaldi



un poco, però si pensava, in fondo, che sarebbe riapparso per ripartire da dove aveva smesso. Non è successo, invece, e dopo gli mancava un poco della spinta di prima. A volte è andato bene, come al Nurburgring e a Mosport, e inoltre la Brabham BT 37 non è certamente la migliore vettura da Grand Prix del mondo, ma soltanto recentemente Reutemann ha cominciato a mostrare la sua forma degli inizi di stagione. Gli è occorso più tempo del previsto, ecco tutto, e nella prossima stagione dovrebbe ridiventare com'era.

La riapparizione del Sud America nelle corse internazionali non si limita a Emerson Fittipaldi. Pace a volte ha portato a velocità prodigiose la vecchia March di Williams e sono molti i brasiliani che lo considerano più bravo di Emerson. E' un po' presto per pronunciarsi, però il futuro pare sorridere a « Moco », con le Surtees di F.1 e di F.2, oltre a un contratto con Ferrari per le sport. Il suo modo di comportarsi è paragonabile a quello del campione del mondo 1972: non ha cercato di fare faville subito, nella sua prima

manca mai d'impressionare molto bene, nelle sue « uscite » europee, ma non può, tutto sommato, pretendere di essere incluso fra l'« élite » finché non prenderà la F.1 sul serio... ammesso che lo faccia mai.

Nell'omettere Graham Hill dal gruppo degli importanti, si prova quasi un senso di rimorso. In fin dei conti, è stato uno dei grandissimi piloti, però resta il fatto che quest'anno non si è dimostrato competitivo, se non a Monza. A Le Mans ha fatto una bellissima gara per la Matra e in molte corse di F.2 è stato fra i primi, ma questo articolo si occupa delle corse di Grand Prix.

Le « vittime » della BRM, Gethin e Ganley, quest'anno non si sono mai messi veramente in vista. Soprattutto Gethin ci ha provato con tutte le sue forze, ma quando la BRM ha una stagione cattiva, è veramente pessima.

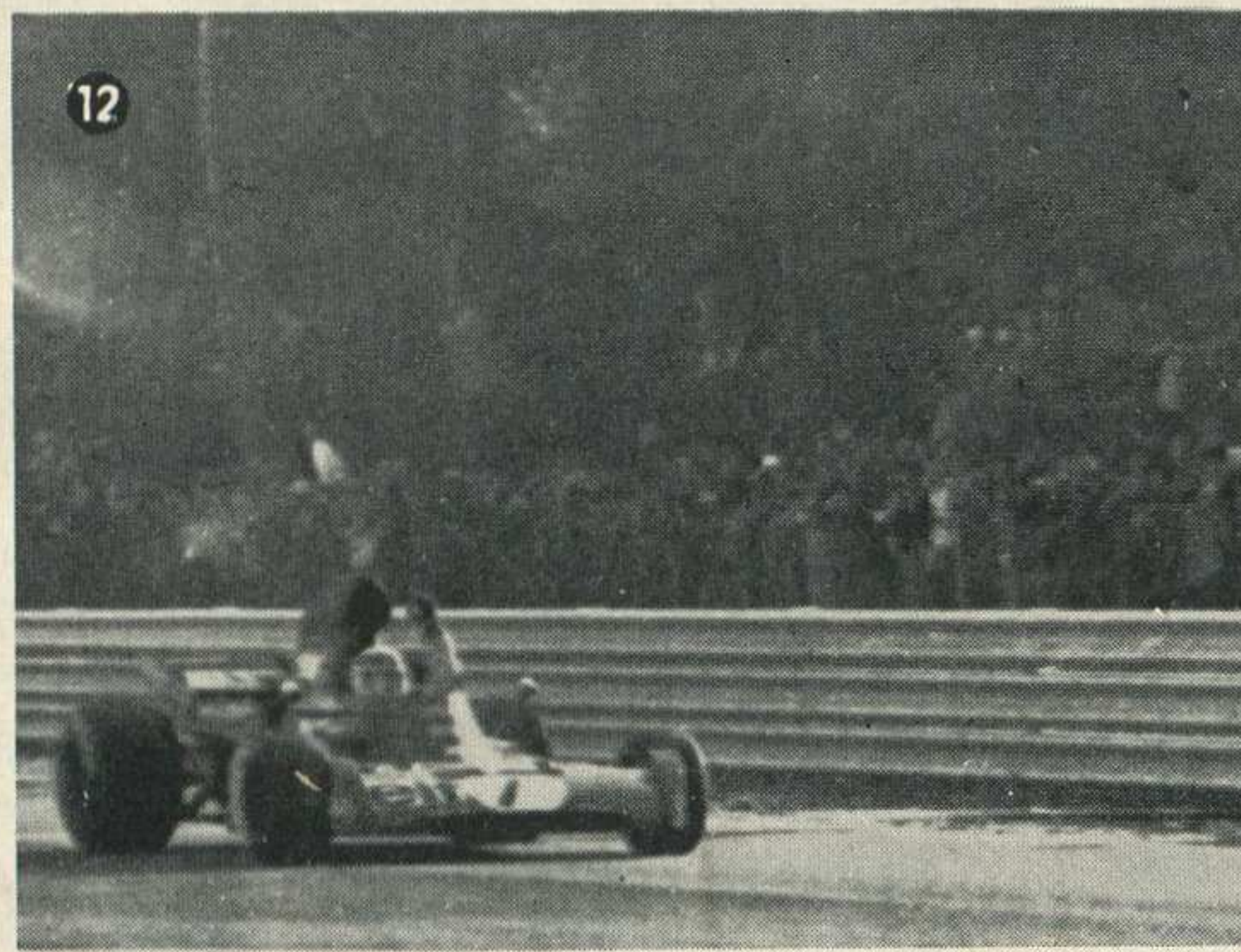
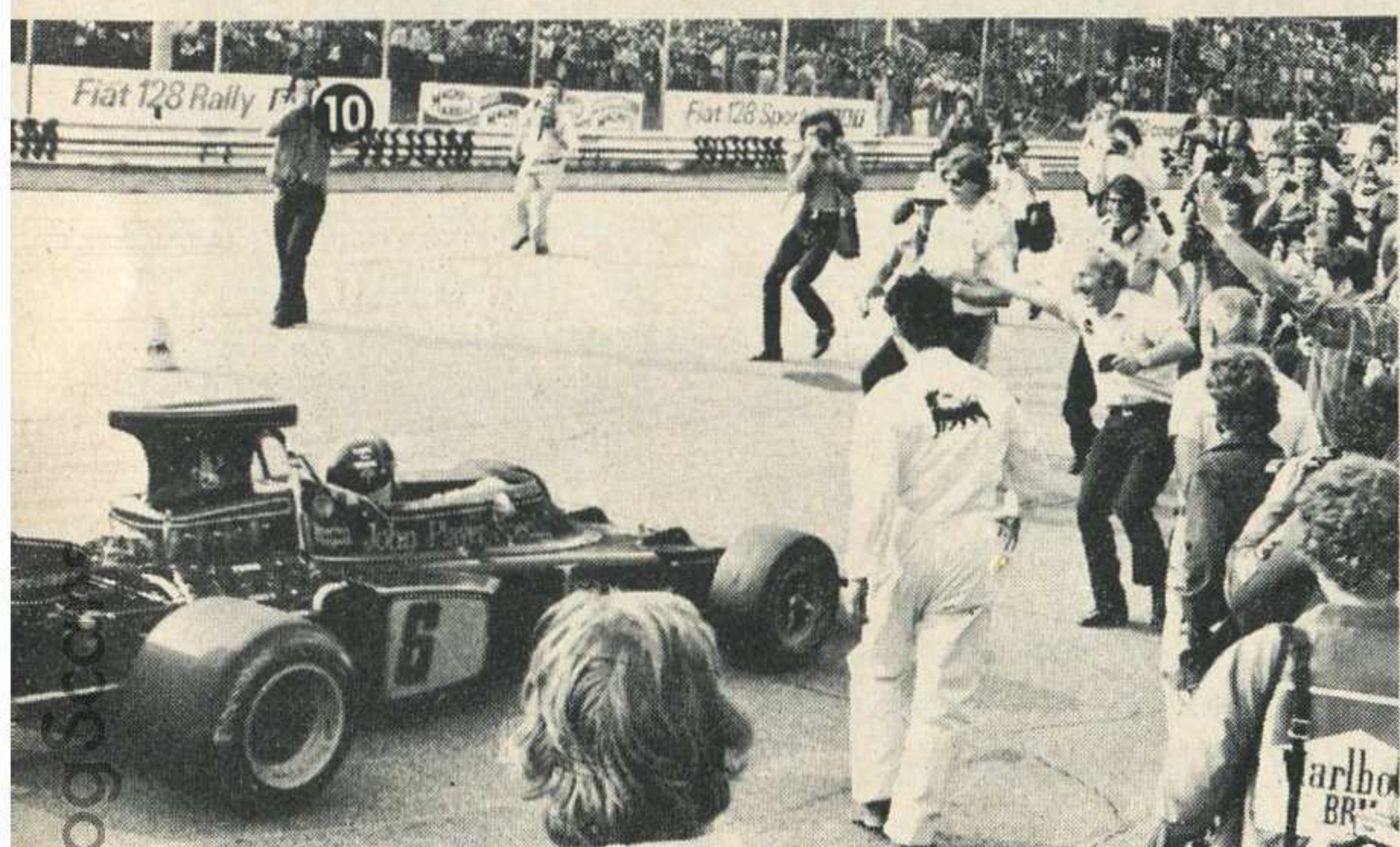
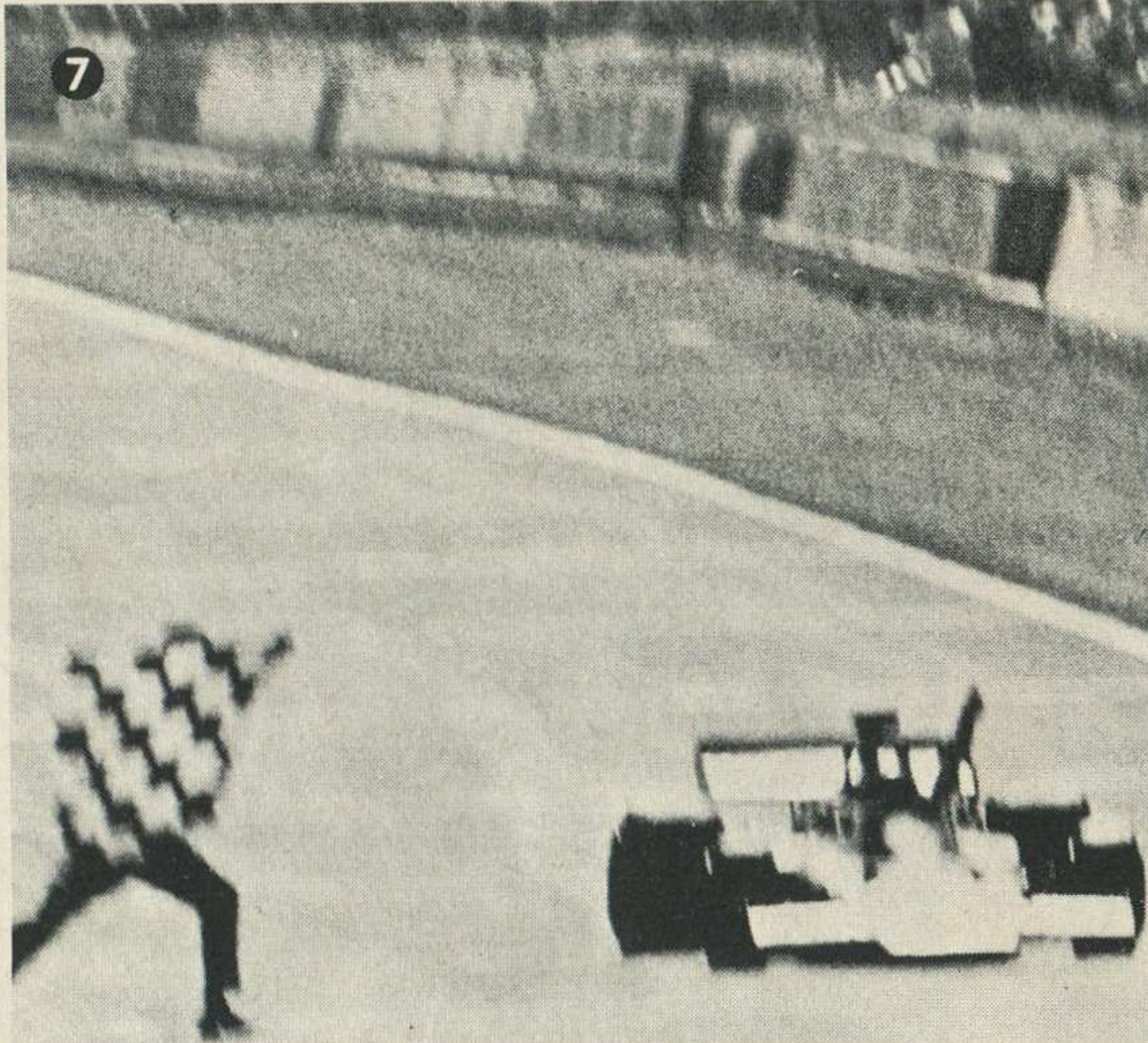
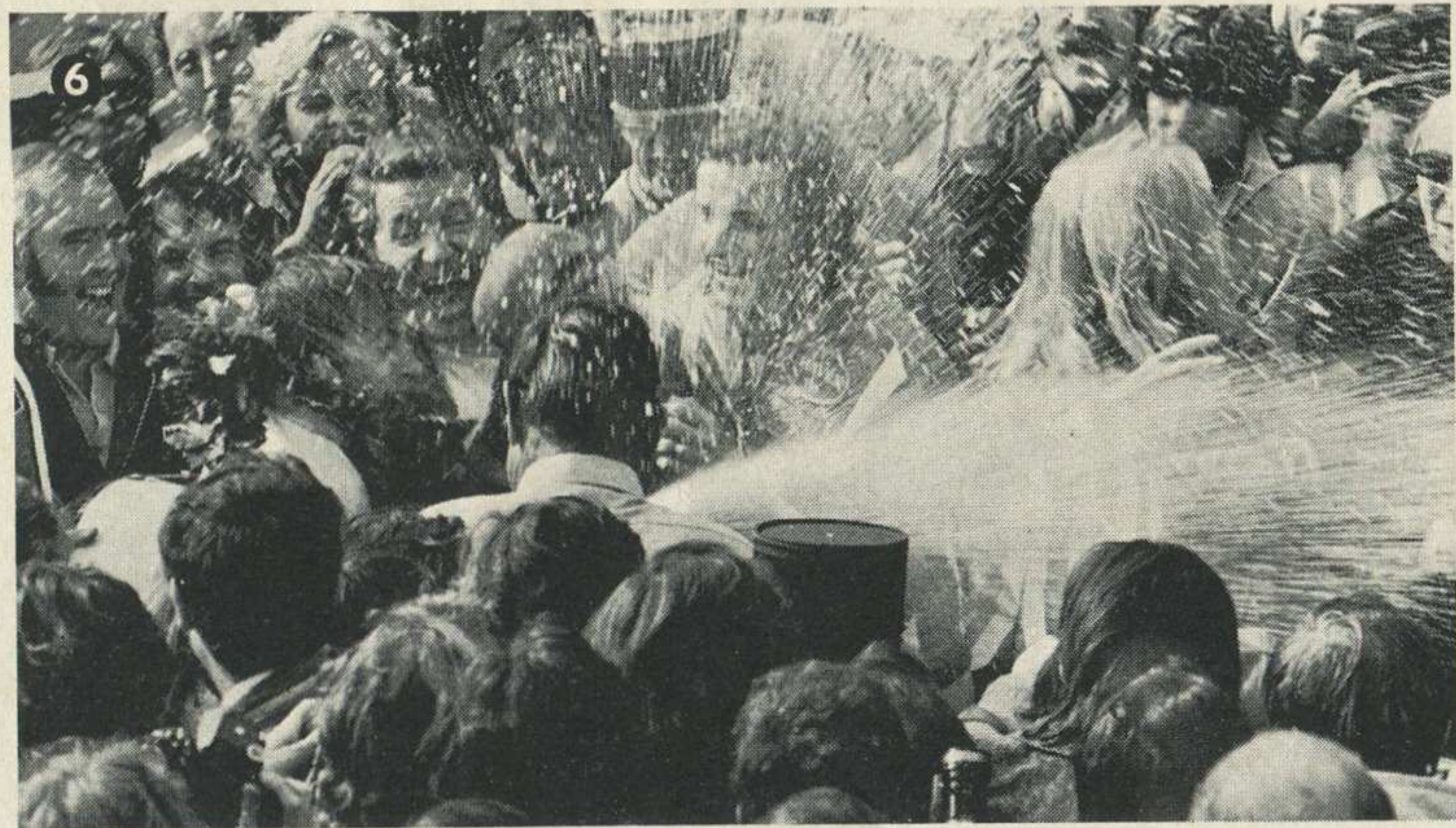
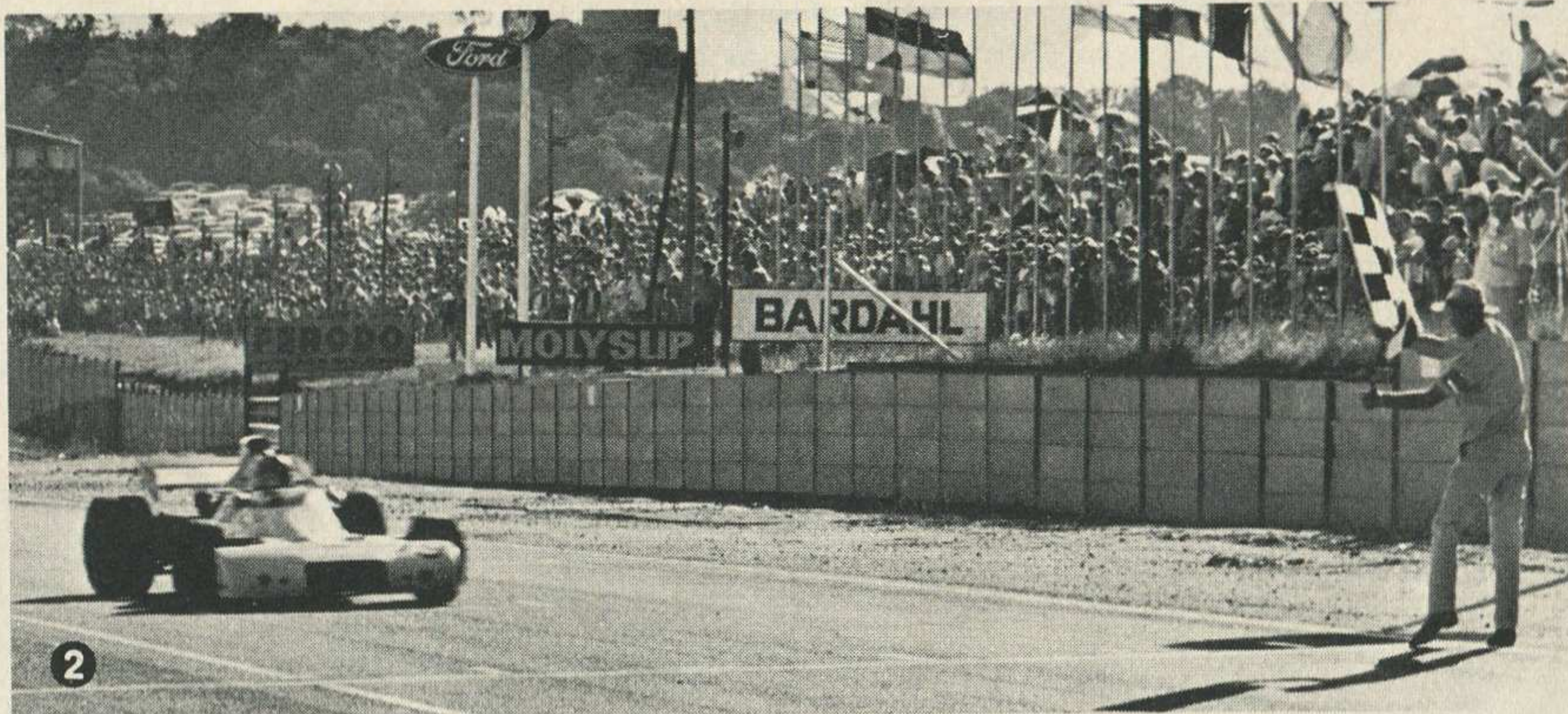
A Jarama de Adamich è stato eccezionale, ma dopo che ha fatto? Pescarolo ha un coraggio incredibile, ma la fila d'incidenti avuti quest'anno non lo renderà particolarmente attraente per i

ticare questa stagione. Soprattutto Dave ha avuto una tipica annata da « numero due della Lotus ». Non c'è altro da aggiungere, su questo argomento. Si può soltanto sperare che abbia buone possibilità nel 1973, perché ne ha realmente bisogno per ritrovare fiducia in se stesso. Le doti ci sono, è indubbio, e lo stesso si può dire per Lauda. Come ha osservato Surtees, probabilmente Lauda è arrivato in F.1 con un anno di anticipo e può essere stato un errore costoso. In F.2 ha invece dato alcune ottime prestazioni.

L'altro Fittipaldi, Wilson, è stato inevitabilmente l'ombra del fratello. In questo momento il fegato, puro e semplice, pare soverchiare in lui le doti tecniche, però migliora di giorno in giorno.

Che dire degli altri? Le bellissime prestazioni di Schekter nel GP degli Stati Uniti ne fanno un potenziale campione del mondo. Si direbbe che possieda tutte le doti necessarie per diventarlo e fa parte di una buona squadra.

L'altalena dei vincitori



1 23 gennaio - G.P. ARGENTINA

Giornata di sole, spettatori 80.000. Autodromo n. 9 di Buenos Aires di 3345 metri. 95 giri pari a metri 317.822. 22 piloti al via, 11 al traguardo.

1. JACKIE STEWART (Tyrrell-Ford), che ha condotto per tutti i 95 giri.

Primato sulla distanza: Jackie Stewart 161,463 kmh; sul giro: Stewart in 1'13"6, 163,463 kmh.

2 4 marzo - G.P. SUD AFRICA

Giornata di sole con leggero vento, spettatori 95.000. Autodromo di Kyalami (Johannesburg) di 4.103 metri. 79 giri pari a metri 324.182. 26 piloti al via, 17 al traguardo.

1. DENIS HULME (McLaren-Cosworth), che ha condotto per 24 dei 79 giri.

Primato sulla distanza: Denis Hulme, 183,830 kmh; giro: Mike Hailwood (Surtees) in 1'18"9, 187,246 kmh.

3 1 maggio - G.P. SPAGNA

Tempo coperto con qualche spruzzata di pioggia, spettatori 60.000. Autodromo del Jarama (Madrid) di 3.404 metri. 90 giri pari a metri 306.360. 25 piloti al via, 10 al traguardo.

1. EMERSON FITTIPALDI (JPS-Lotus), che ha condotto per 82 dei 90 giri.

Primato sulla distanza: Emerson Fittipaldi 148,627 kmh; sul giro: Jacky Ickx (Ferrari 312 B2) in 1'21"01, 151,284 kmh.

4 14 maggio - G.P. MONACO

Giornata di pioggia con vento teso, spettatori 60.000. Circuito di Monaco (Montecarlo) di 3.145 metri. 80 giri pari a metri 251.600. 25 piloti al via, 18 al traguardo.

1. JEAN-PIERRE BELTOISE (BRM), sempre al comando per tutti gli 80 giri.

Primato sulla distanza: Stewart (Tyrrell-Ford) in 1'52"21" e 3, 134,359 kmh; sul giro: Stewart in 1'22"2, 137,737 kmh.

5 4 giugno - G.P. BELGIO

Cielo coperto a tratti, pista asciutta, spettatori 50.000. Circuito di Nivelles (Belgio) di 3724 metri. 85 giri pari a metri 316.540. 25 piloti al via, 14 al traguardo.

1. EMERSON FITTIPALDI (JPS-Lotus), al comando per 77 giri dopo gli 8 iniziali di Regazzoni.

Primato sulla distanza: Emerson Fittipaldi 182,423 kmh; sul giro: Chris Amon (Matra-Simca) in 1'12"12, 185,684 kmh.

6 2 luglio - G.P. FRANCIA

Cielo coperto ma senza pioggia, spettatori 70.000. Circuito di Clermont Ferrand (Francia) di 8.055 metri. 38 giri pari a metri 306.090. 24 piloti al via, 20 al traguardo.

1. JACKIE STEWART (Tyrrell-Ford), che è passato in testa al 20. dei 38 giri in programma per restarci fino al termine.

Primato sulla distanza: Jackie Stewart 163,453 kmh; sul giro: Chris Amon (Matra-Simca) in 2'53"9, 166,751 kmh.

7 17 luglio - G.P. EUROPA

Giornata di sole, spettatori 70.000. Circuito di Brands Hatch (Londra) di 4.260 metri. 76 giri pari a metri 323.760. 26 piloti al via, 13 al traguardo.

1. EMERSON FITTIPALDI (JPS-Lotus), al comando per 28 giri a partire dal 49.o

Primato sulla distanza: Emerson Fittipaldi 180,340 kmh; sul giro: Emerson Fittipaldi in 1'23"8, 183,170 kmh.

8 30 luglio - G.P. GERMANIA

Giornata di sole, spettatori 240.000. Autodromo del Nurburgring (Adenau) di 22.835 metri. 14 giri pari a 319.960 metri. 27 piloti al via, 15 al traguardo.

1. JACKY ICKX (Ferrari 312 B2), sempre in testa per tutti i 14 giri.

Primato sulla distanza: Jacky Ickx 187,700 kmh; sul giro: Jacky Ickx in 7'13"6, 189,600 kmh.

9 13 agosto - G.P. AUSTRIA

Giornata di sole, spettatori 120.000. Autodromo dell'Osterreichring (Zeltweg) di 5.911 metri. 54 giri pari a 319.194 metri. 25 piloti al via, 17 al traguardo.

1. EMERSON FITTIPALDI (JPS-Lotus), davanti per gli ultimi 26 dei 54 giri in programma.

Primato sulla distanza: Emerson Fittipaldi alla media di 214,554 kmh; sul giro: Denis Hulme (McLaren-Yardley) in 1'38"32, 216,450 kmh.

10 10 settembre - G.P. ITALIA

Cielo coperto, pista asciutta, spettatori 100.000. Autodromo di Monza di 5.850 metri. 55 giri pari a 321.750 metri. 25 piloti al via, 13 all'arrivo.

1. EMERSON FITTIPALDI (JPS-Lotus) al comando solo negli ultimi 11 dei 55 giri.

Primato sulla distanza: Emerson Fittipaldi (JPS-Lotus) 211,312 kmh; sul giro: Jacky Ickx (Ferrari 312 B2) in 1'36"3, 215,887 kmh.

11 24 settembre - G.P. CANADA

Cielo coperto, pista asciutta, spettatori 65.000. Autodromo di Mosport Park di 3942 metri. 80 giri pari a 315.360 metri. 25 piloti al via, 13 all'arrivo.

1. JACKIE STEWART (Tyrrell-Ford) eccetto i primi 3, per tutti gli altri 77 giri ha condotto la corsa.

Primato sulla distanza: Jackie Stewart 183,770 kmh; sul giro: Jackie Stewart in 1'15"7, 187,416 kmh.

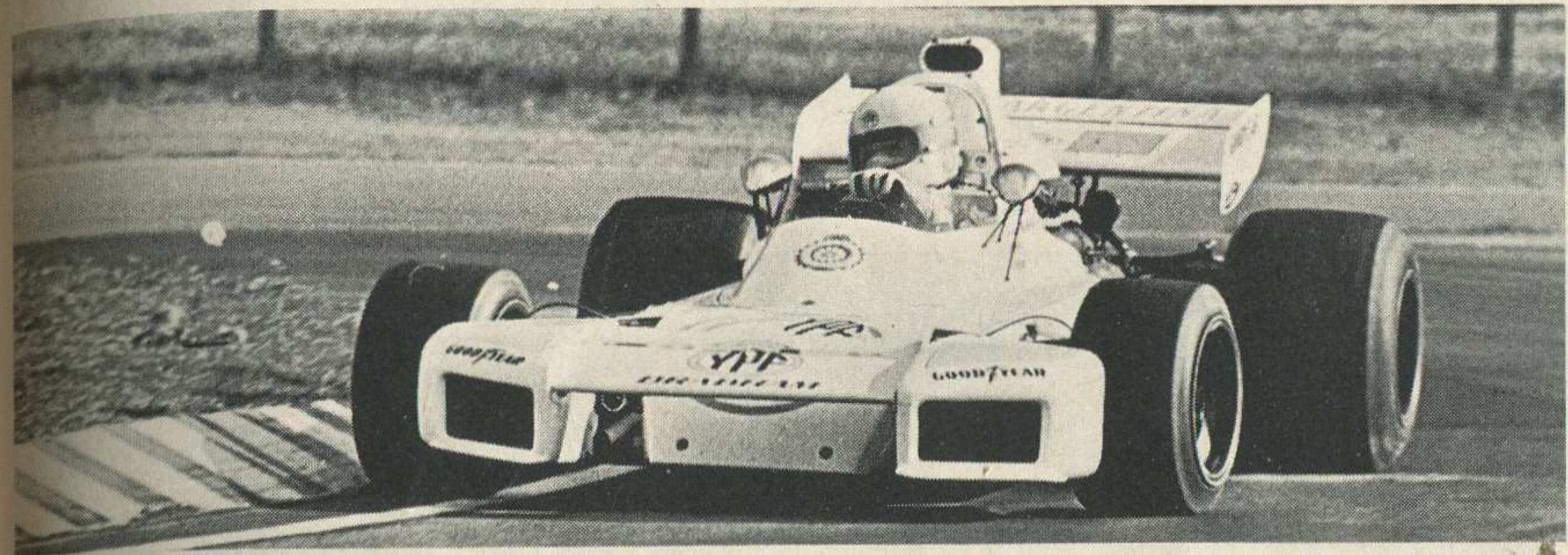
12 8 ottobre - G.P. U.S.A.

Tempo coperto con qualche spruzzata di pioggia, spettatori 80.000. Autodromo di Watkins Glen (New York) di 5434 metri. 59 giri pari a 319.906 metri.

1. JACKIE STEWART (Tyrrell-Ford) sempre al comando per tutti i 59 giri.

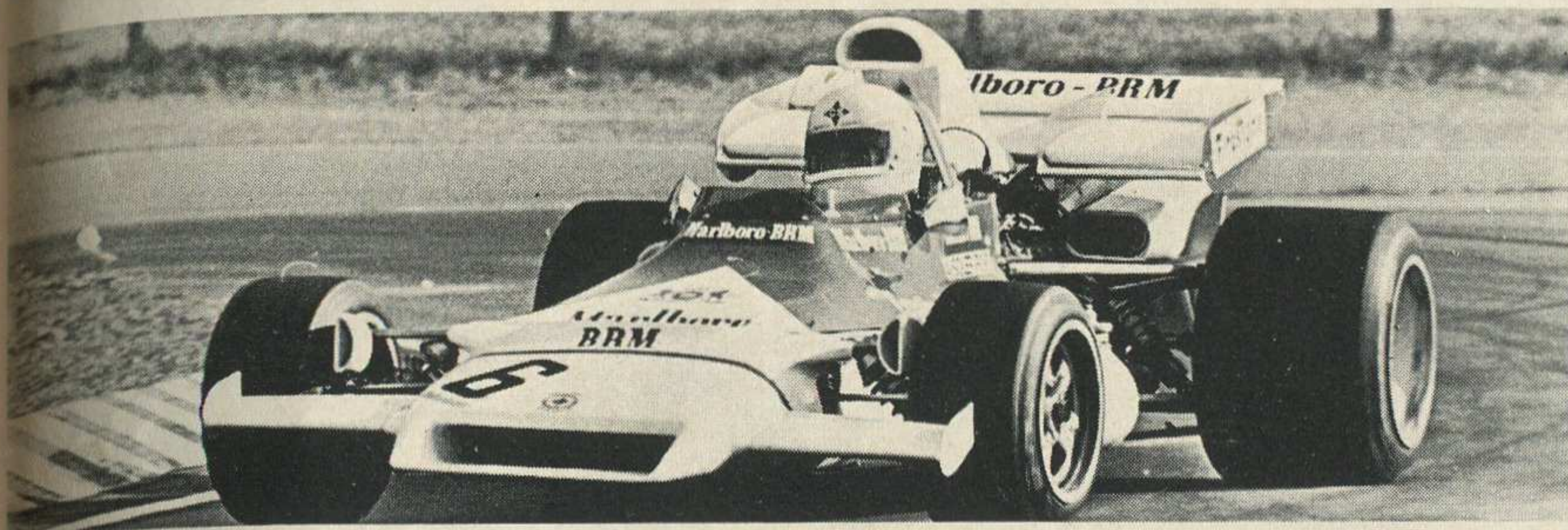
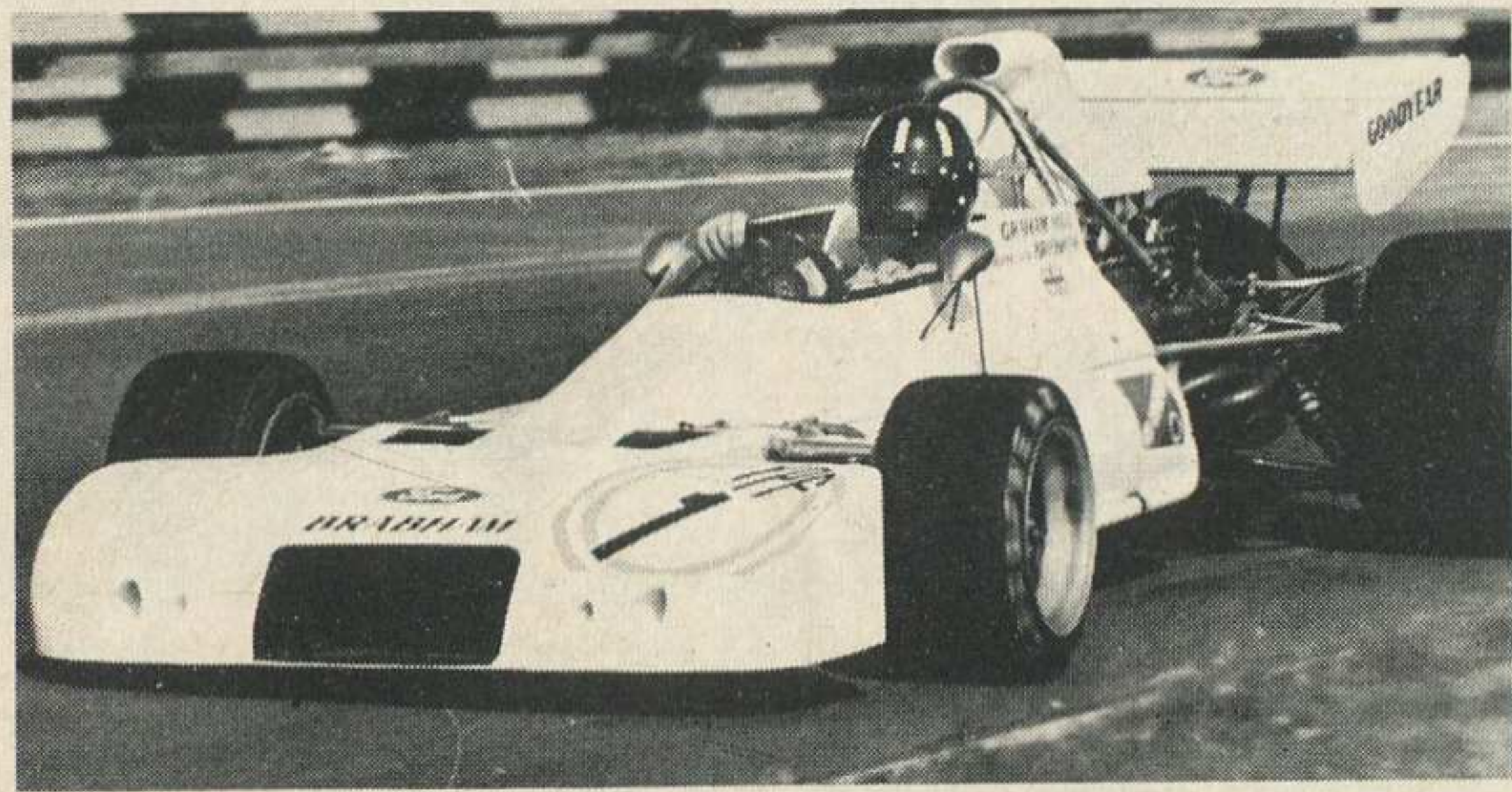
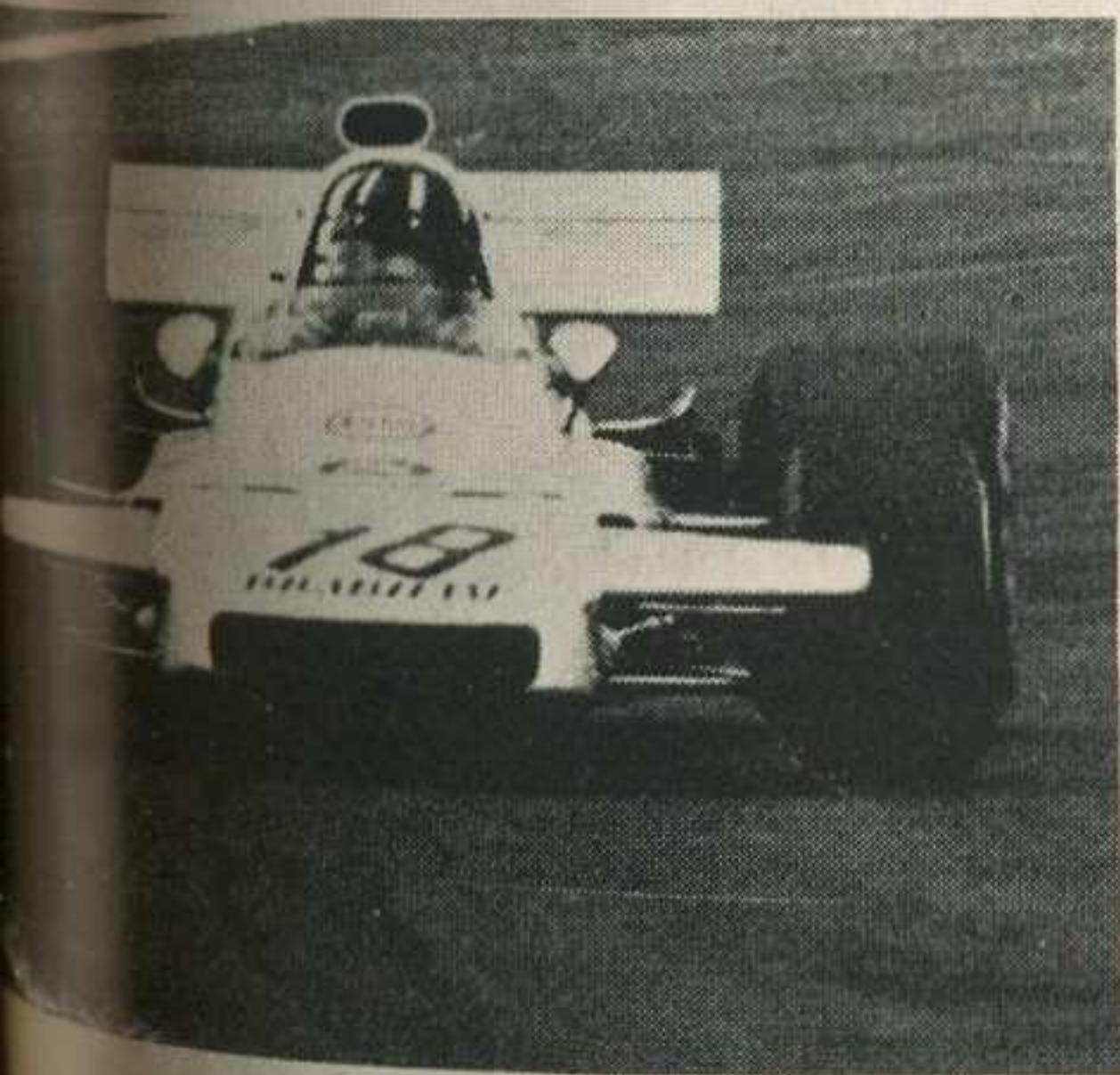
Primato sulla distanza: Jackie Stewart 189,070 kmh; sul giro: Jackie Stewart in 1'41"64, 192,493 kmh.

e quella delle monoposto nel '72



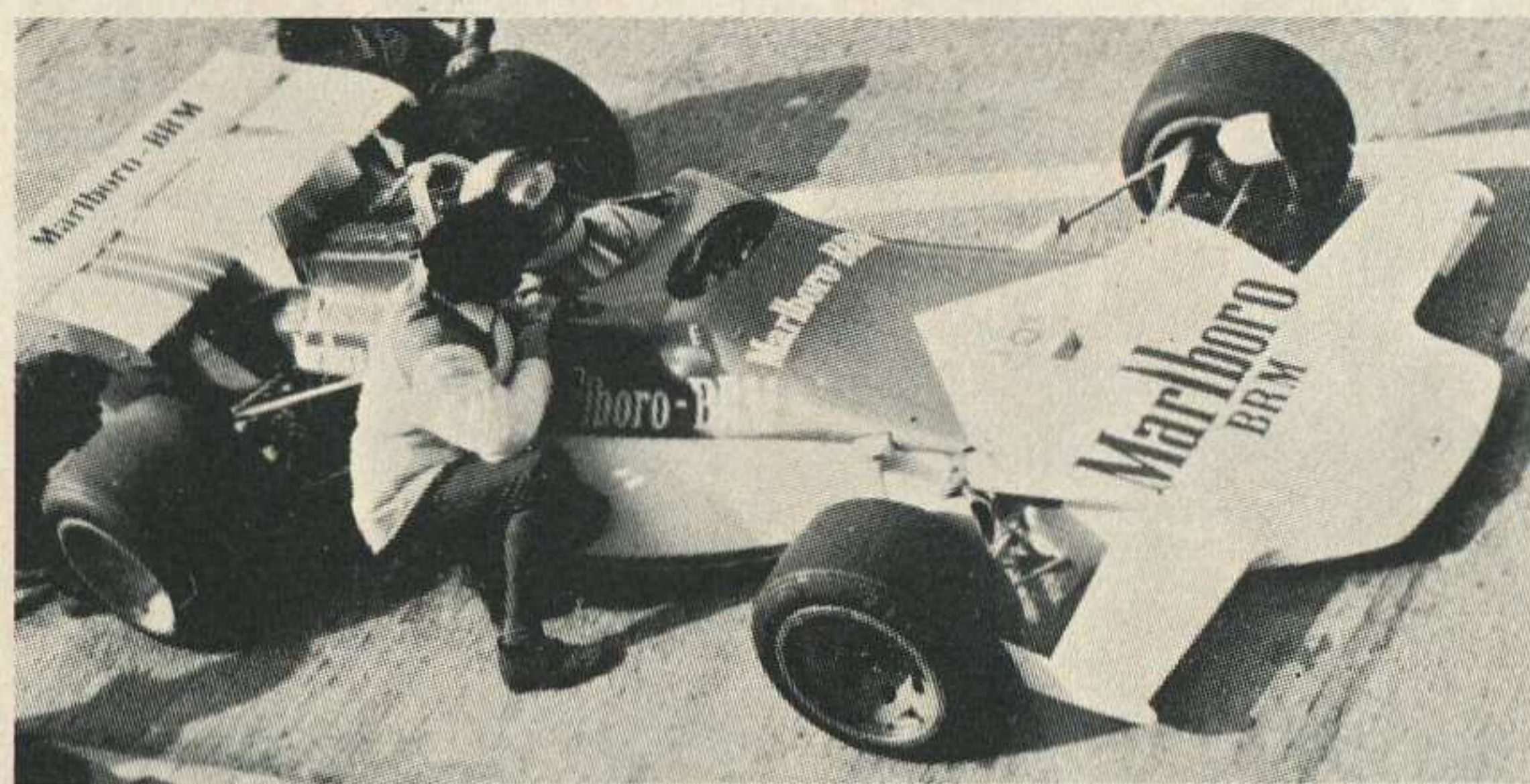
BRABHAM

Le Formula 1 del Motor Racing Developments al G.P. di Argentina erano di due modelli: la nota BT37 «aragosta» (sopra) per Reutemann e la vecchia BT 34 (sotto a destra) per Graham Hill. Sotto a sinistra, la 37 è tornata anch'essa al radiatore unico centrale. Ecco Hill al G.P. di Spagna al Jarama



BRM

La P 160 è stata di gran lunga la migliore delle BRM messe in campo nel '72. La marca, nei primi Grandi Premi, aveva ancora delle 153, come quella di Marko in Argentina (foto sotto a sinistra). Sopra, Soler-Roig con una 160. Sotto a destra, la versione 180 con radiatori acqua in coda, poco riuscita

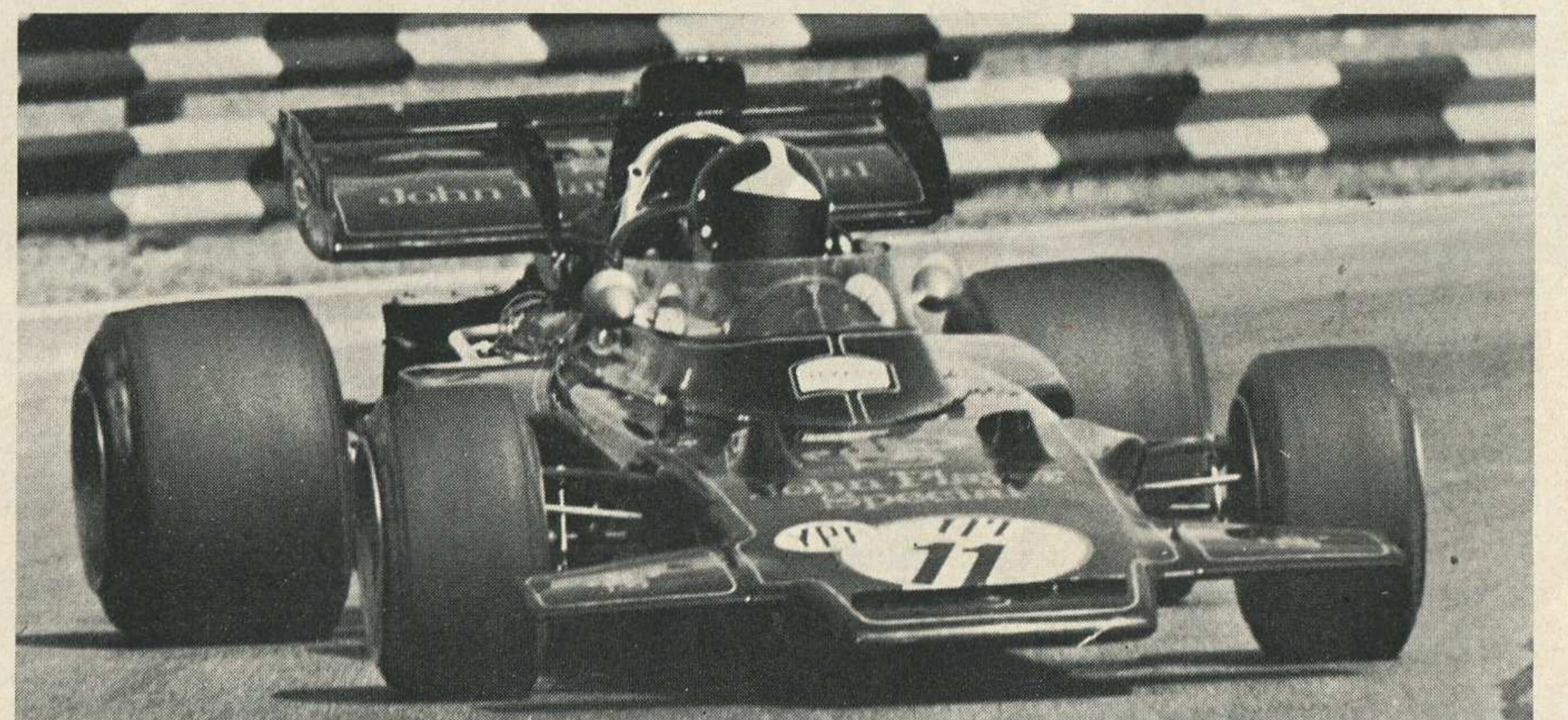
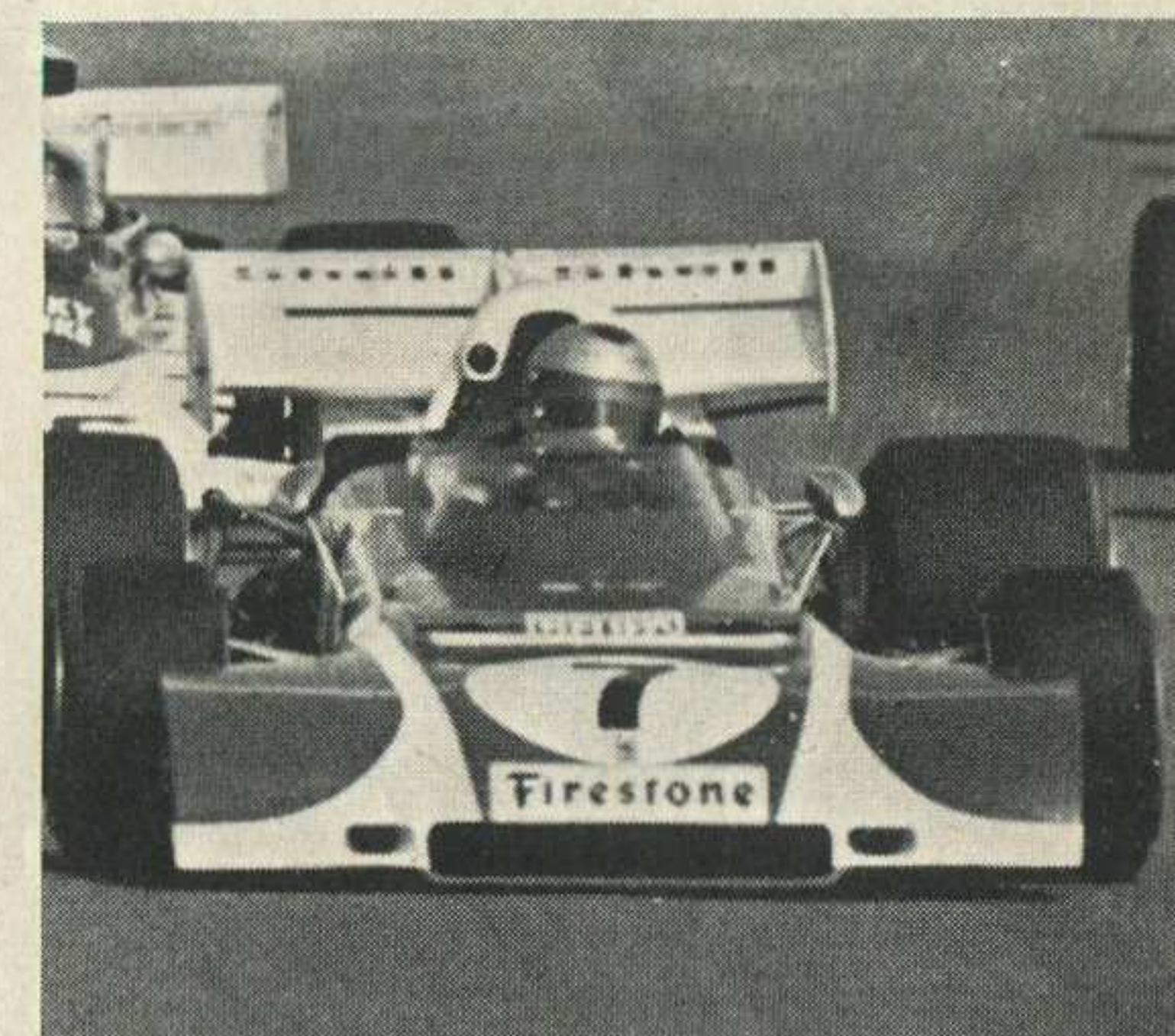
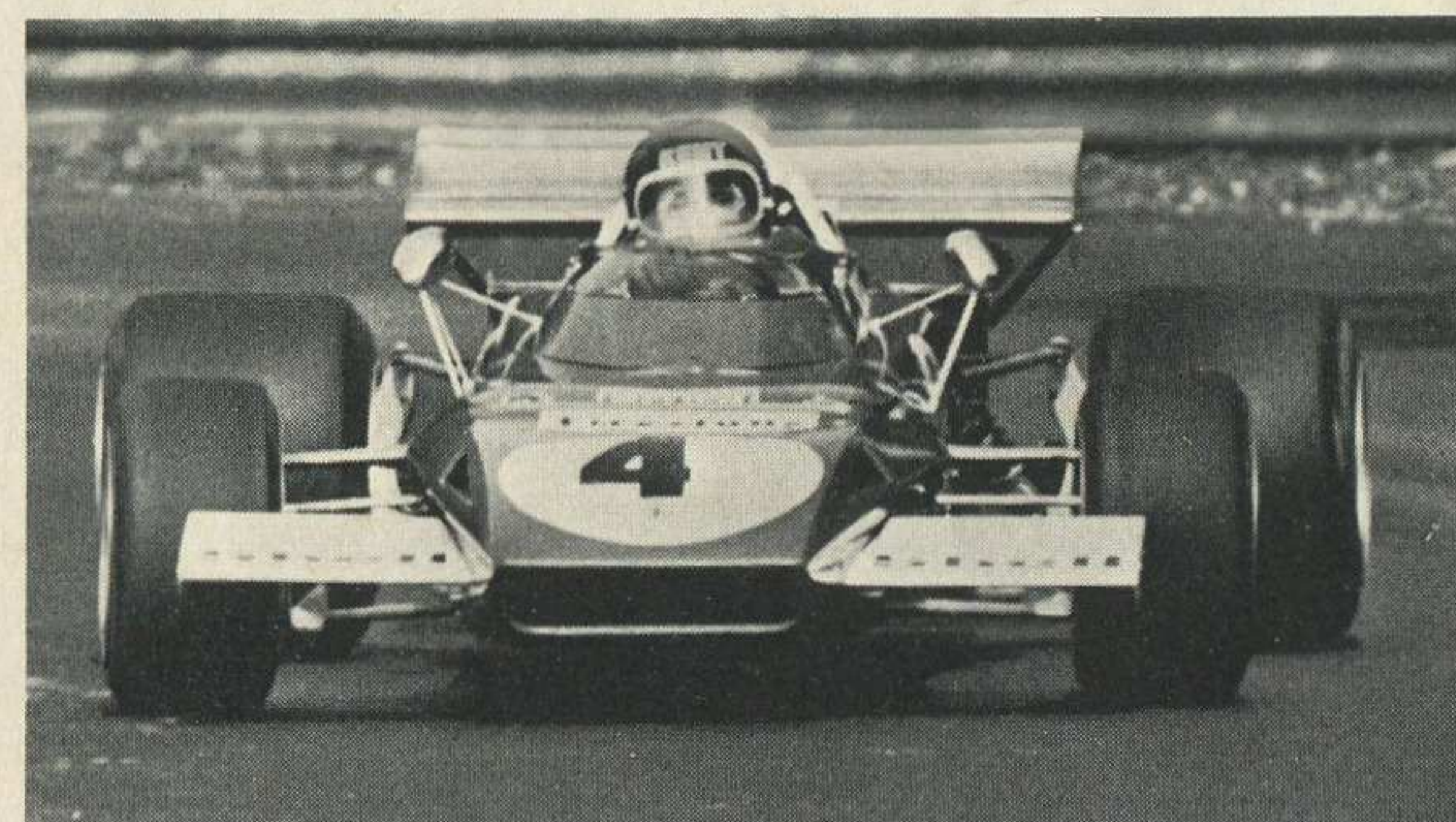
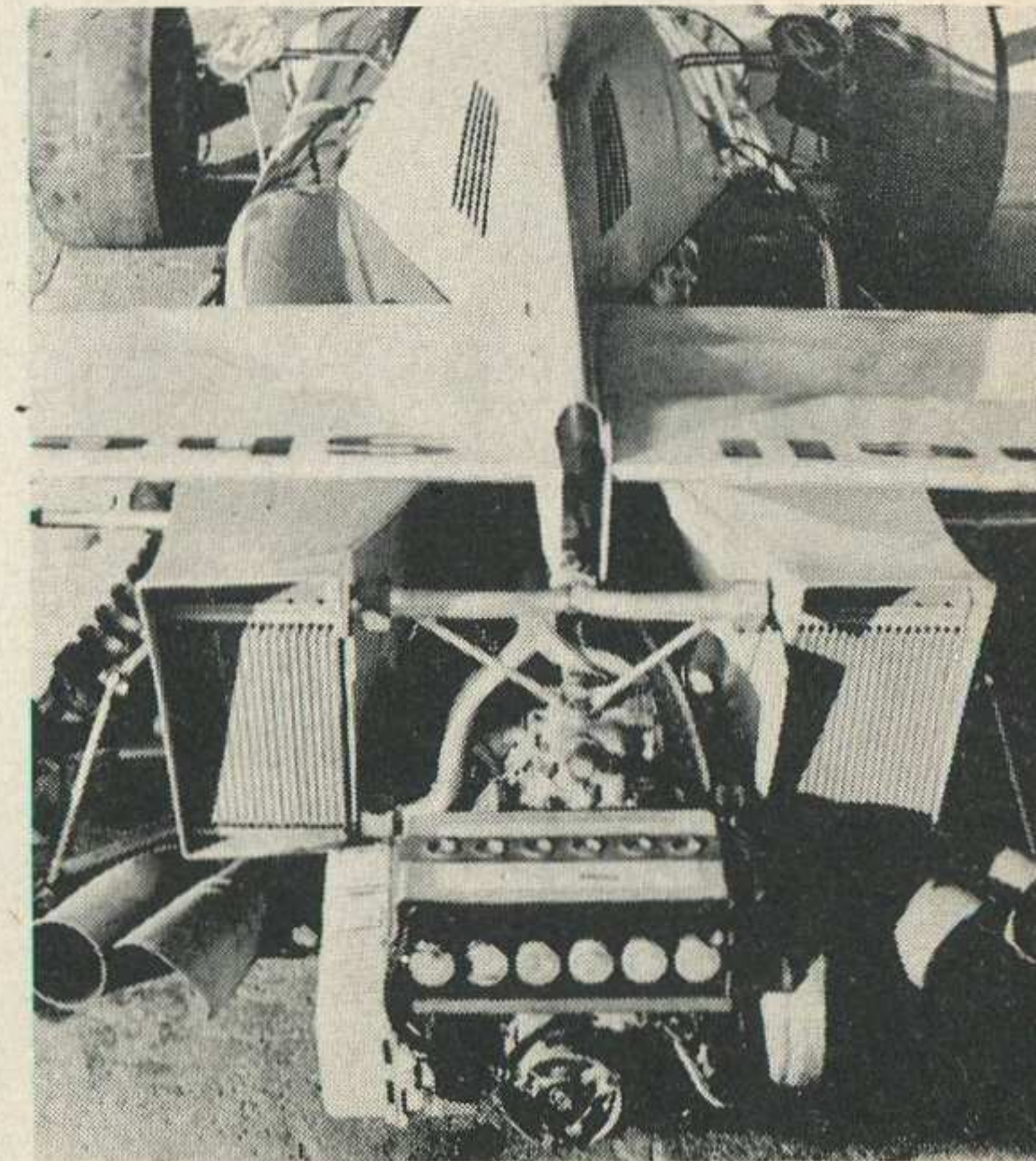
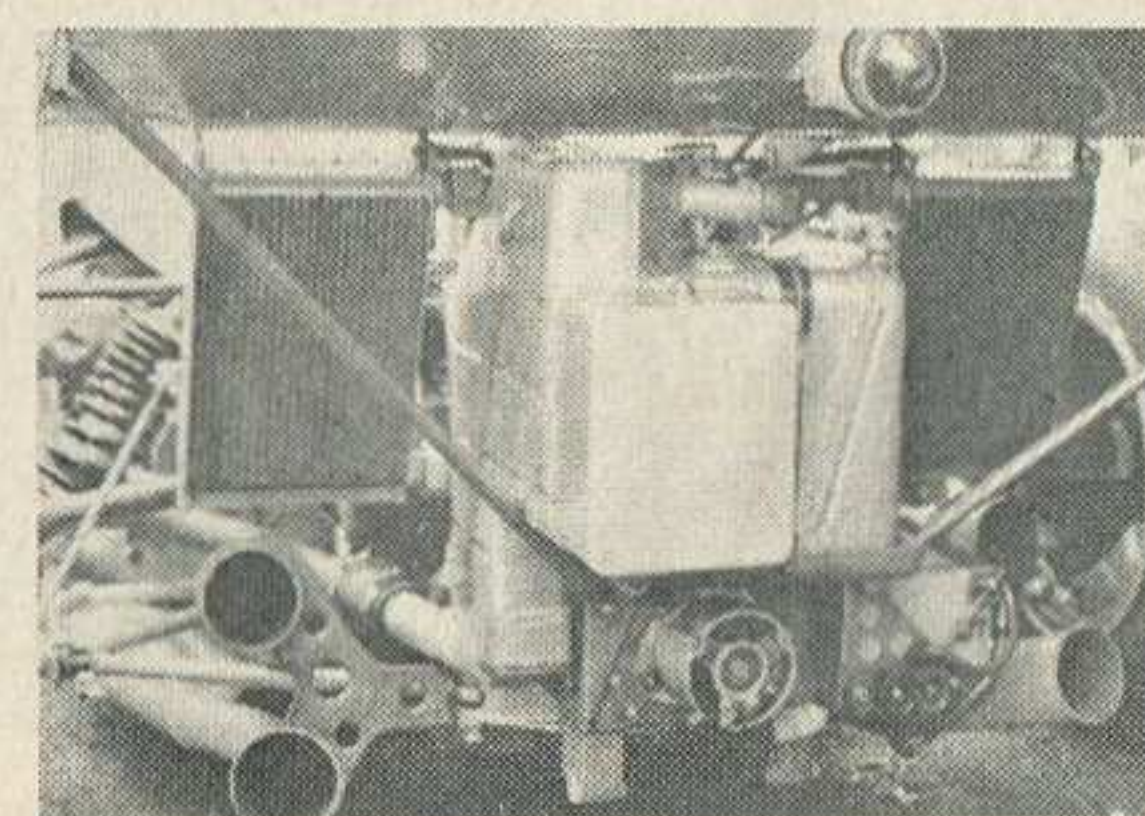
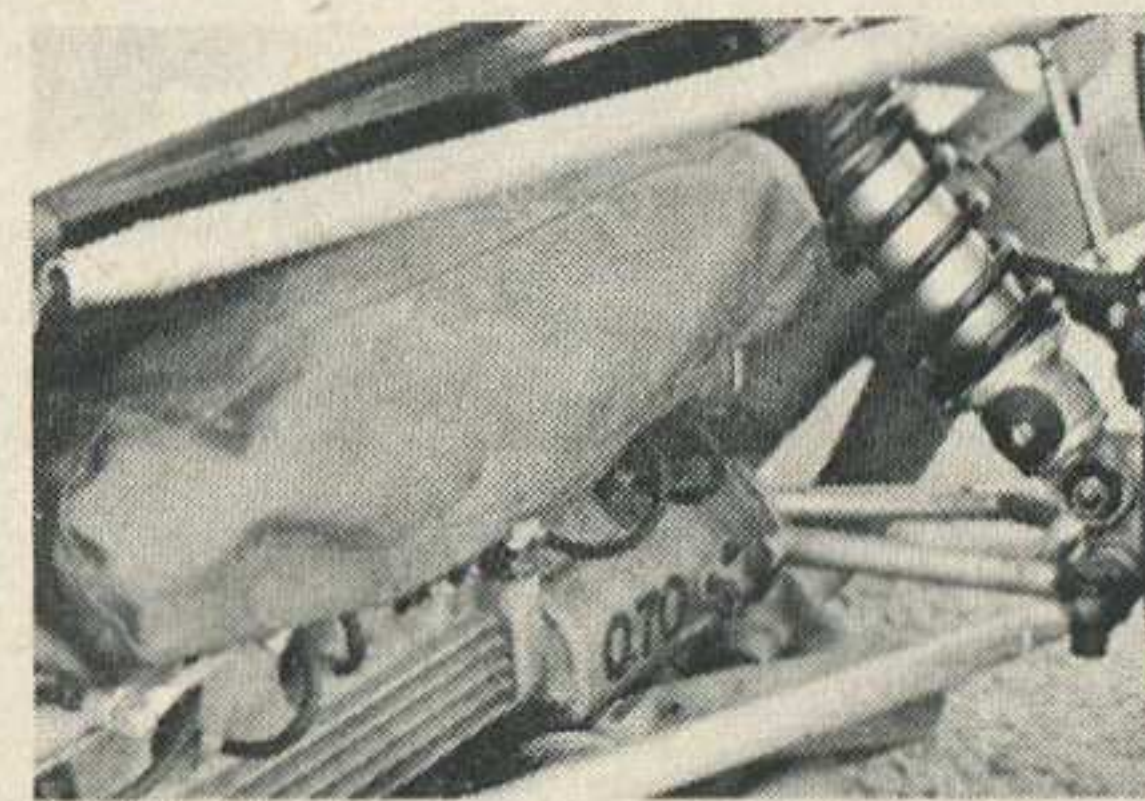


Dovuta all'estro ed alla incrollabile passione di un ex telaista di Surtees, la Connew Formula 1 si è presentata al G.P. di Gran Bretagna, dopo aver trovato un finanziatore, ma non si è qualificata. E' partita in corsa, sempre con François Migault al volante, al G.P. d'Austria, dove però si è ritirata



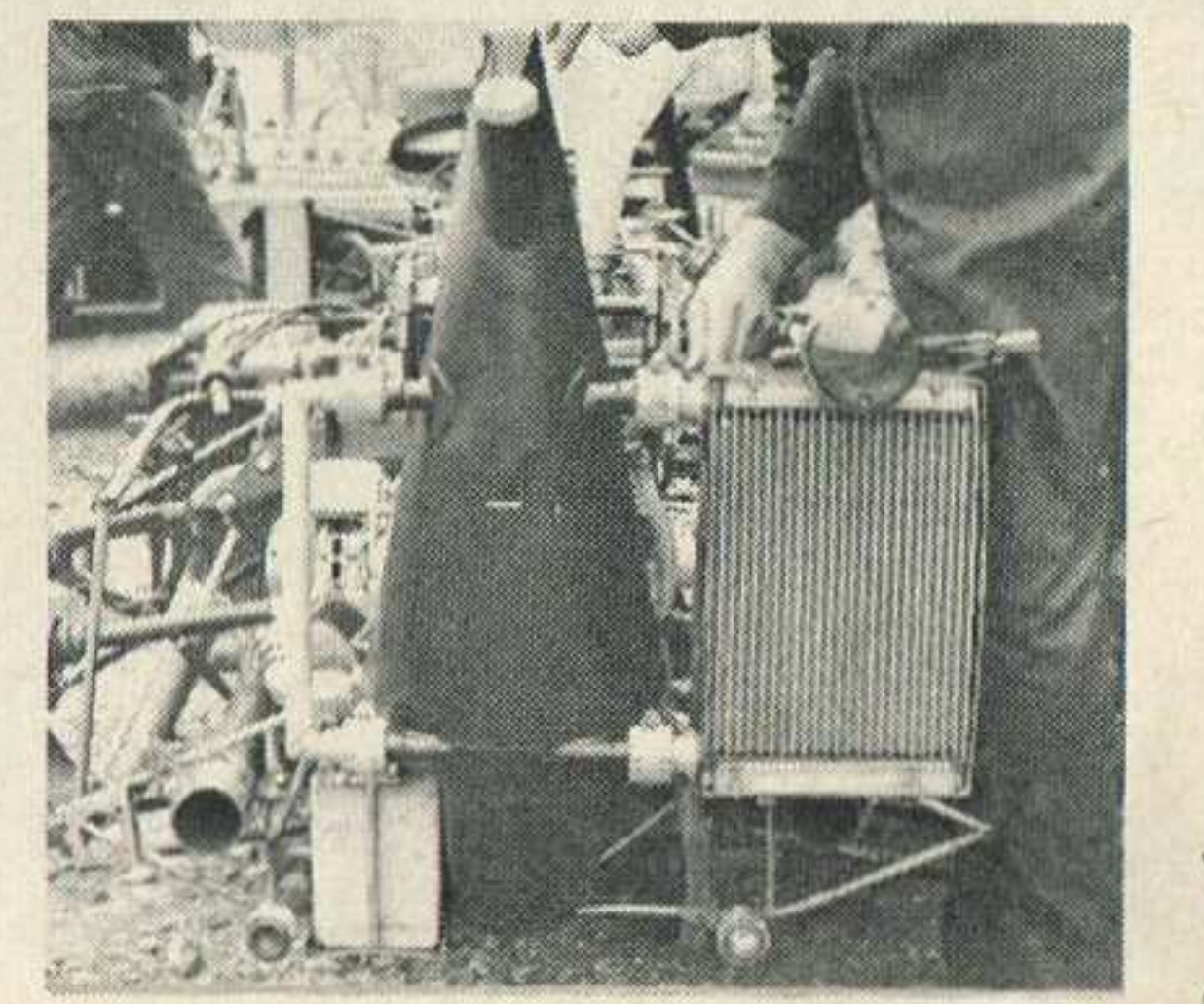
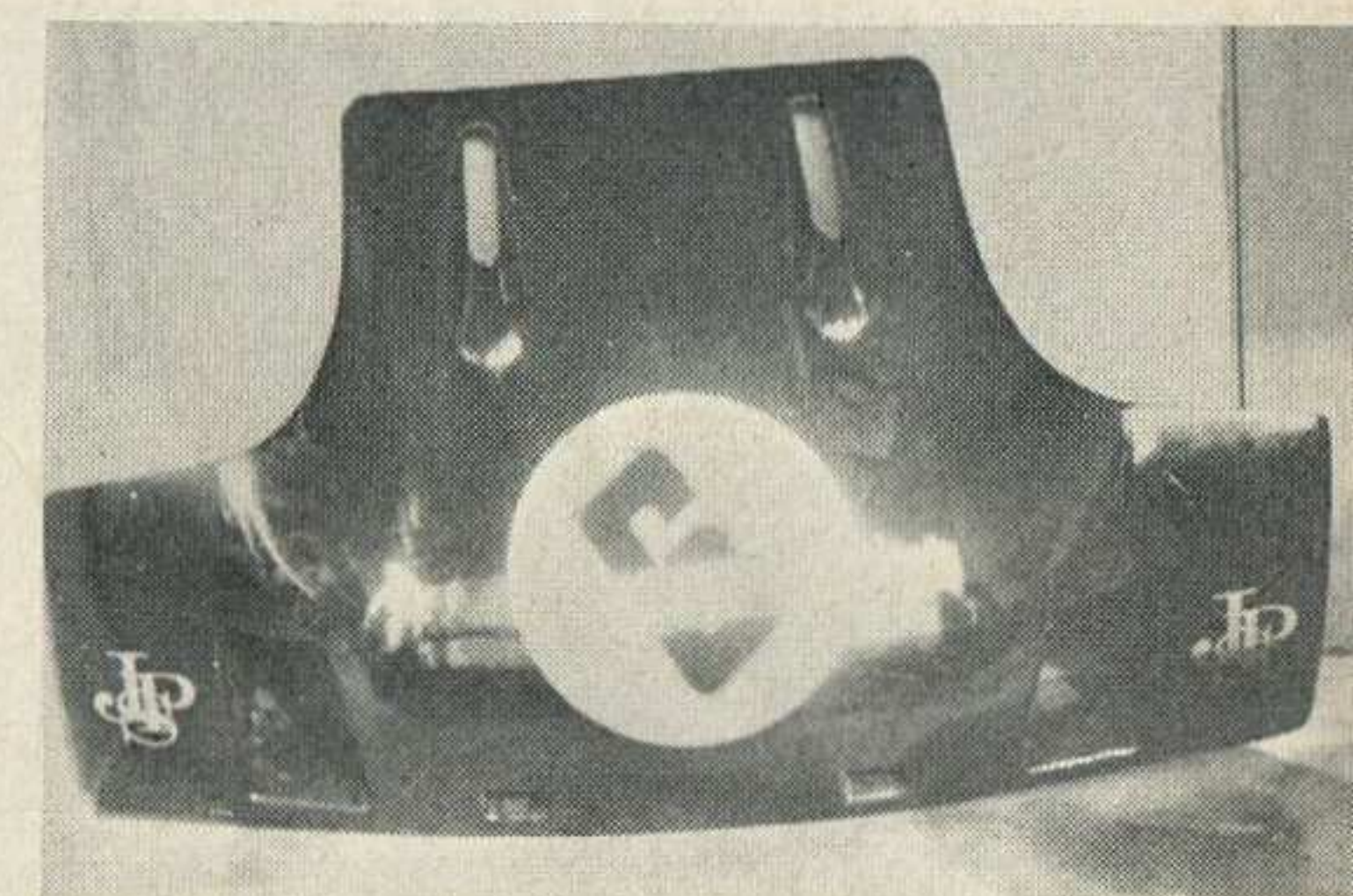
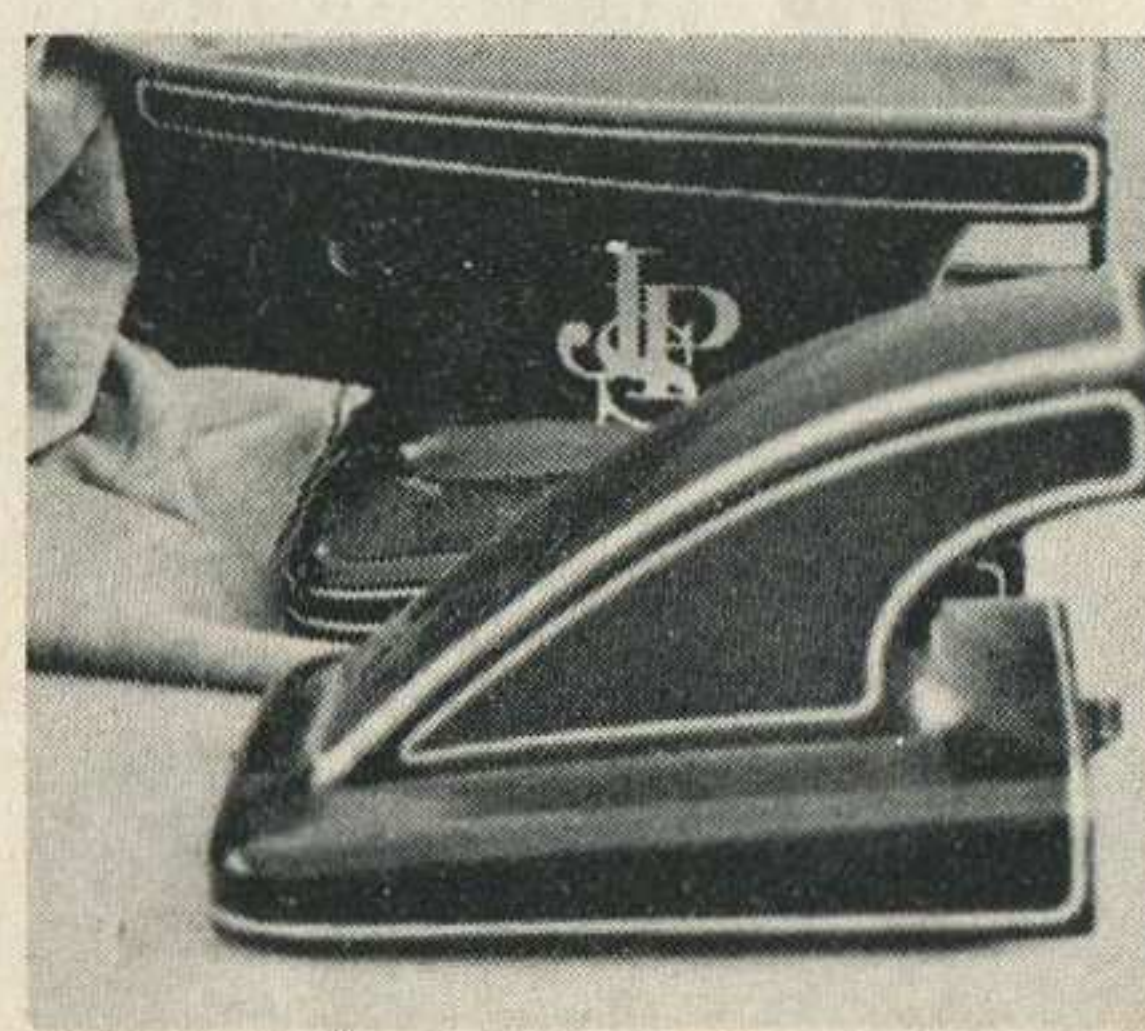
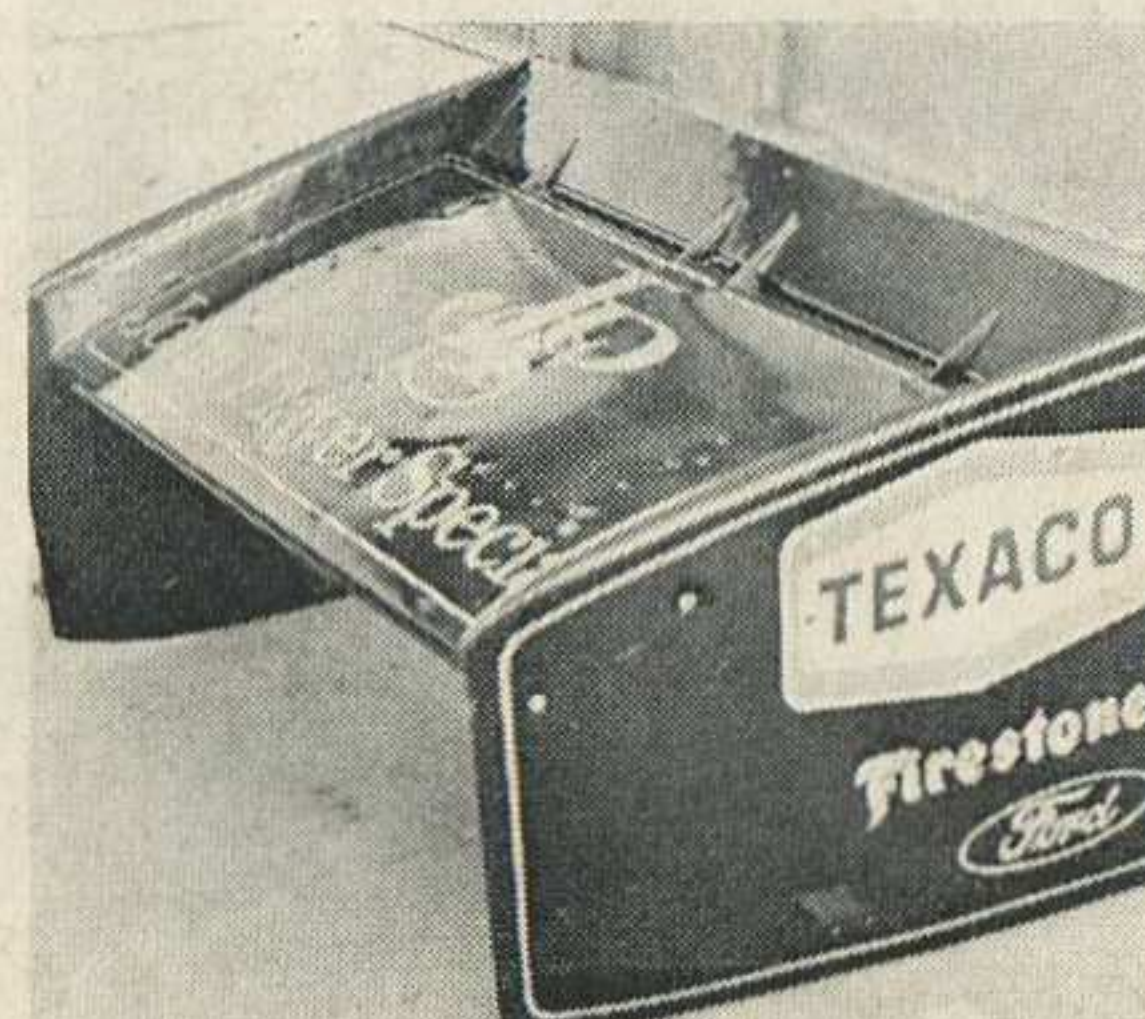
FERRARI

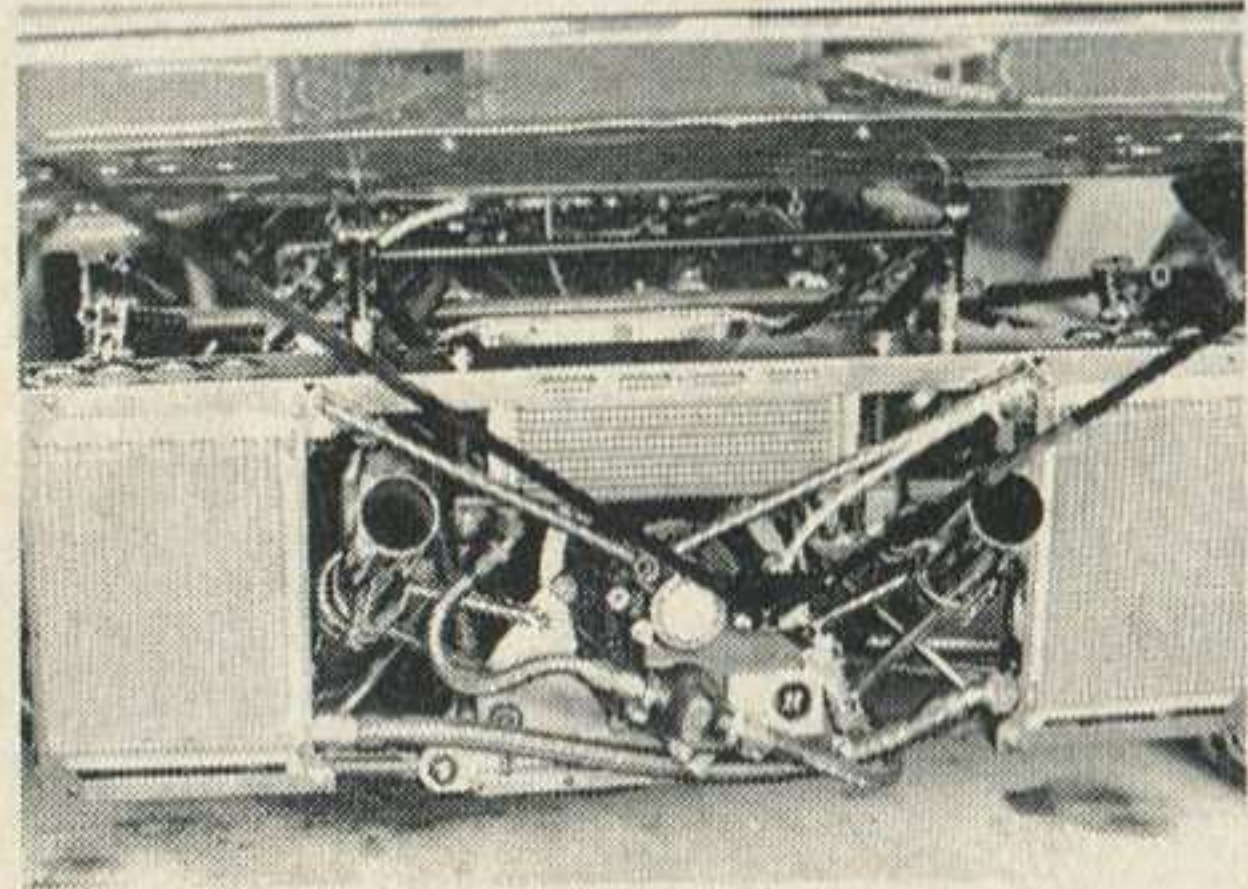
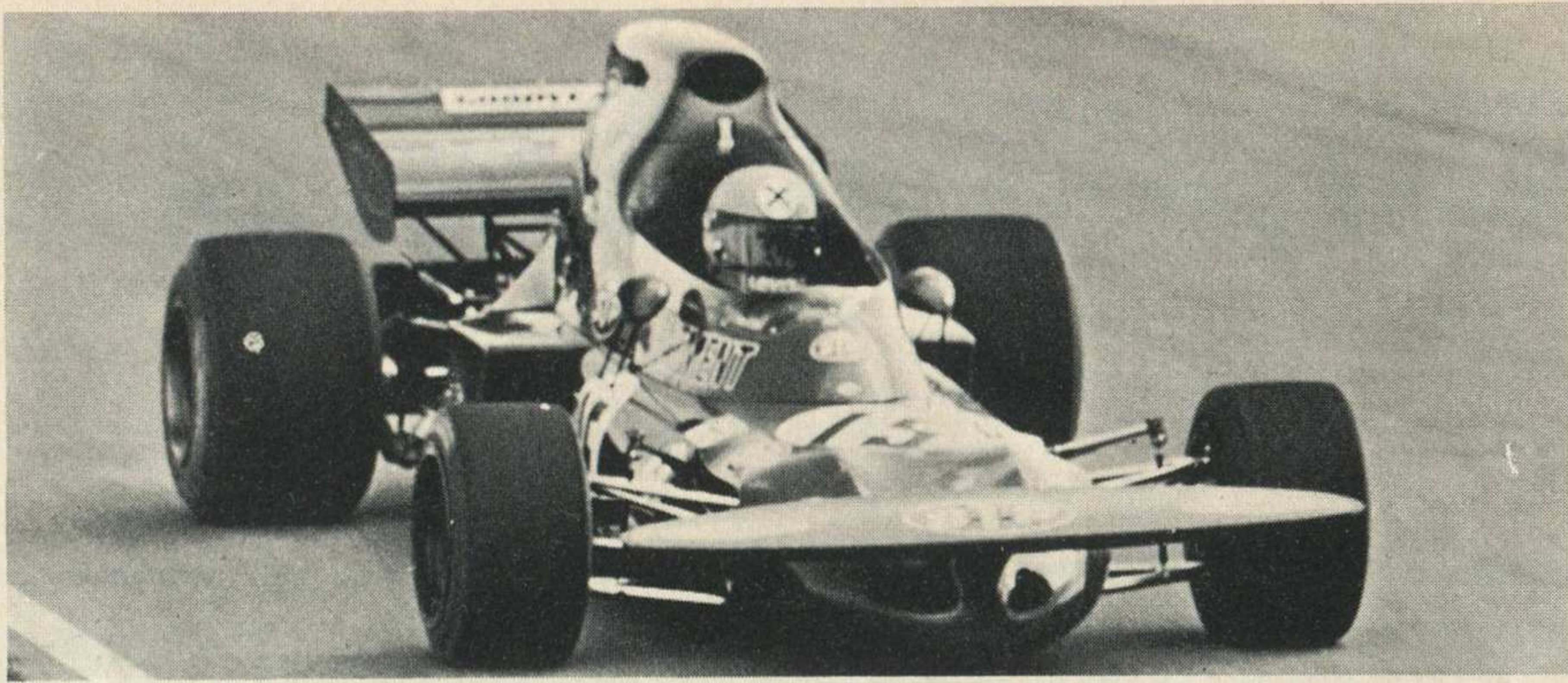
L'altalena Ferrari '72: sopra, Regazzoni in Argentina, con la B2 con le nuove sospensioni (a sinistra) e la nuova carenatura posteriore (a destra). Sotto, il serbatoio olio spostato in coda dal G.P. di Francia. In basso, a destra il muso carenato tentato in Sud Africa, a sinistra il compendio di un anno di ritocchi: la versione del G.P. d'Italia



LOTUS

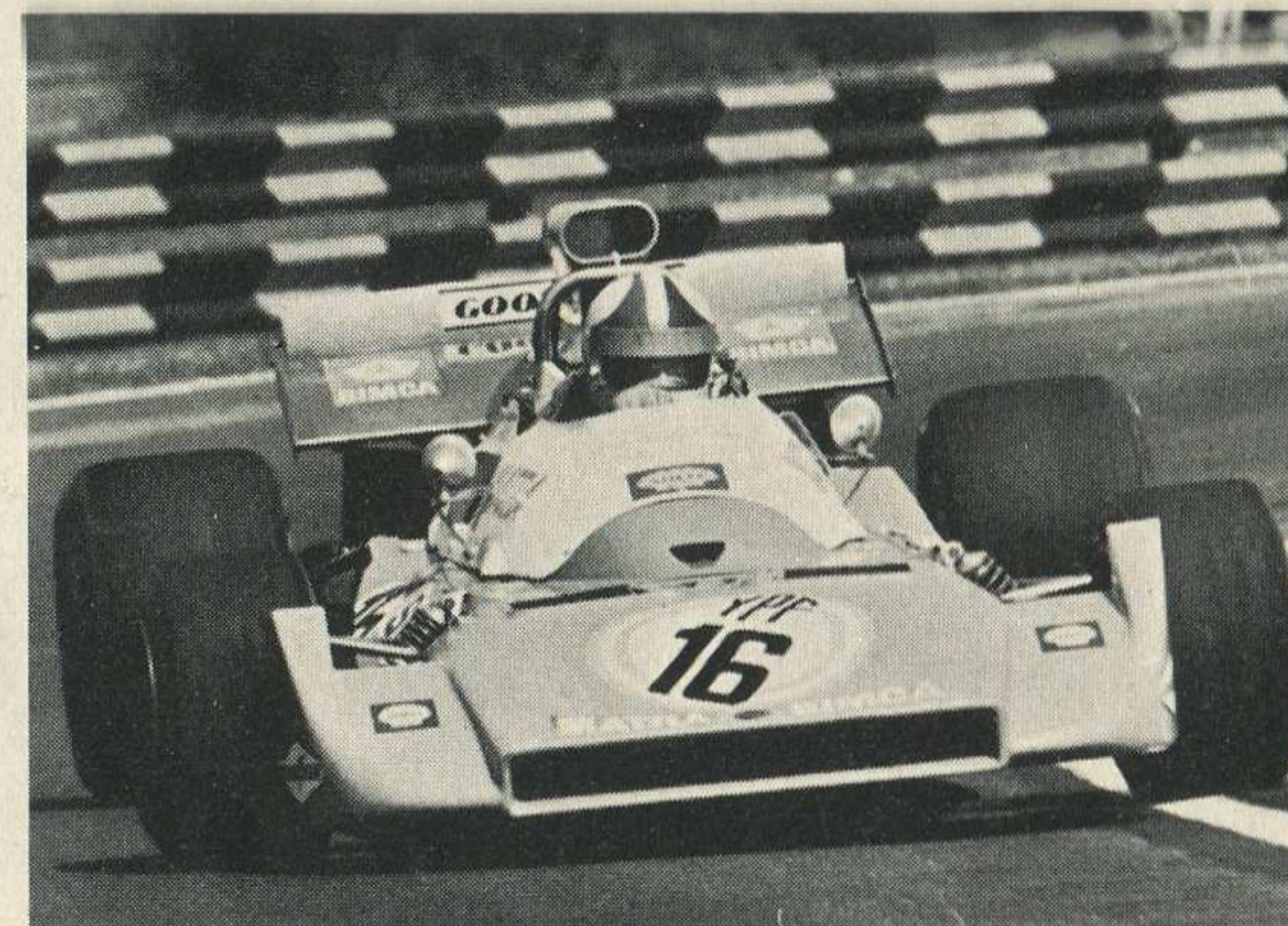
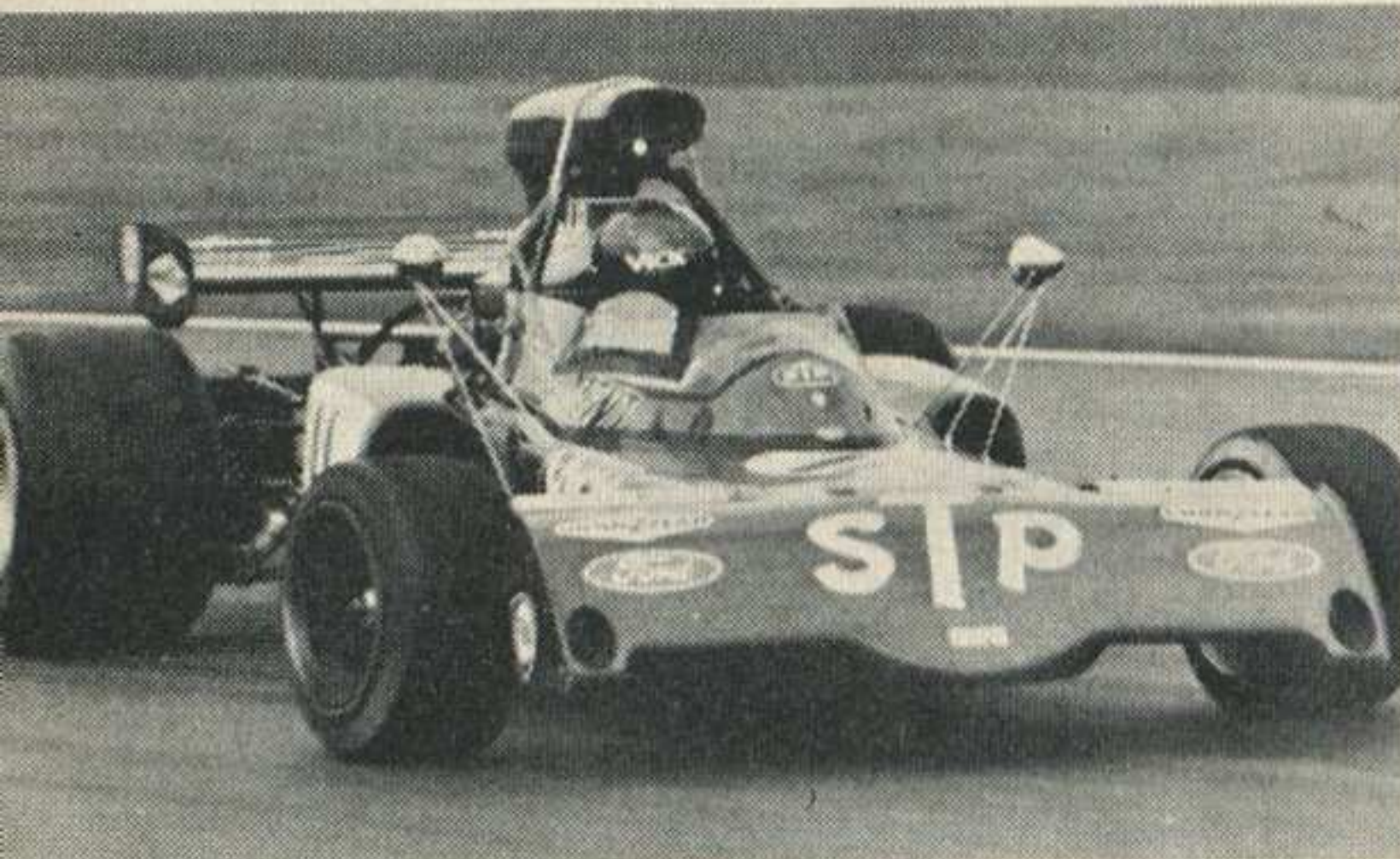
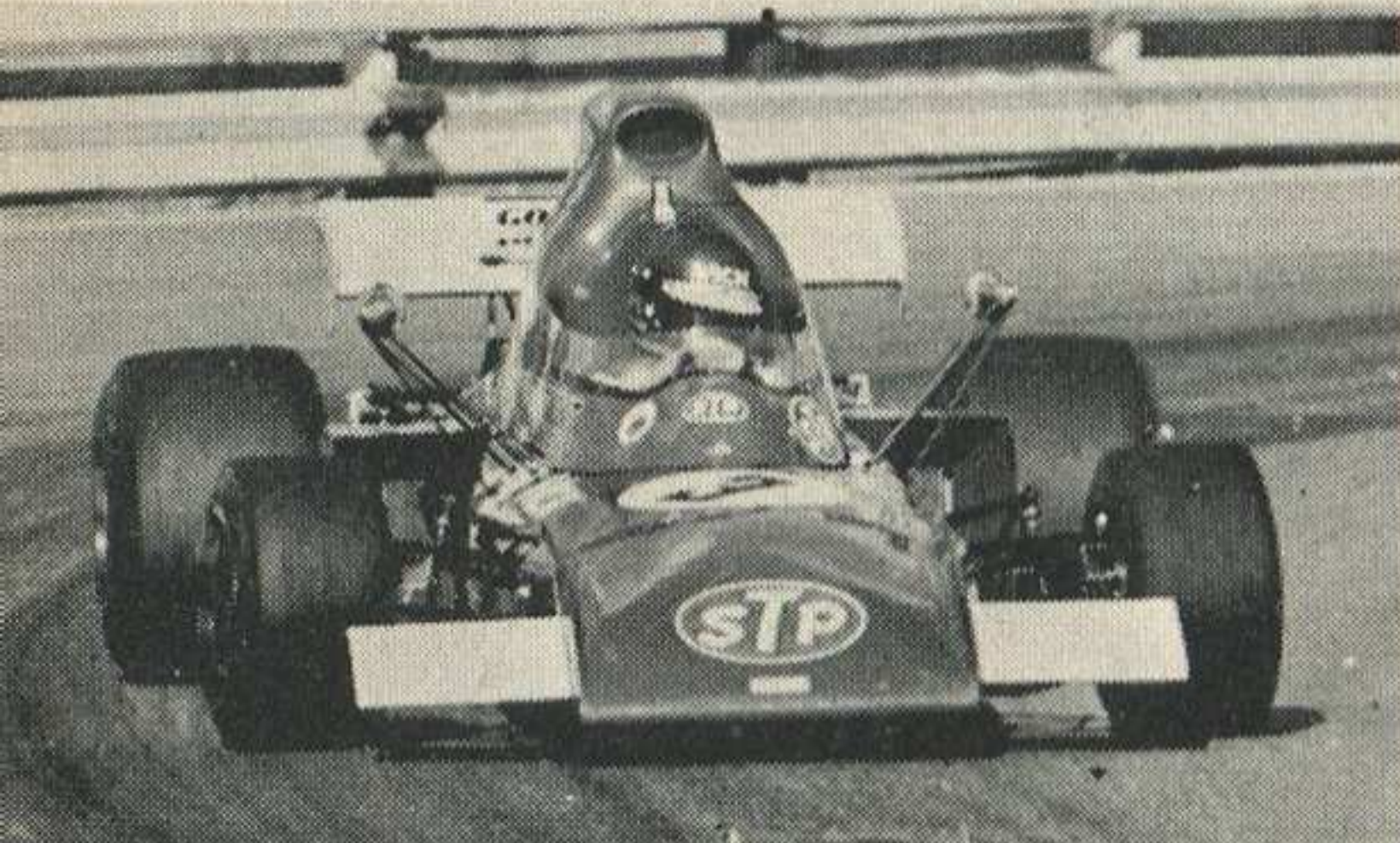
La JPS 72 è forse la vettura che ha cambiato meno. Sopra, ecco come Emerson ha iniziato la stagione, in Argentina. In quella occasione aveva sperimentato un nuovo alettone ed un diverso convogliatore (foto a sinistra). A destra, sopra il musone largo provato a Monza (tutti tentativi aerodinamici poi rivelatisi controproducenti). Sotto, il serbatoio olio che fa da supporto all'alettone visto dal G.P. Francia





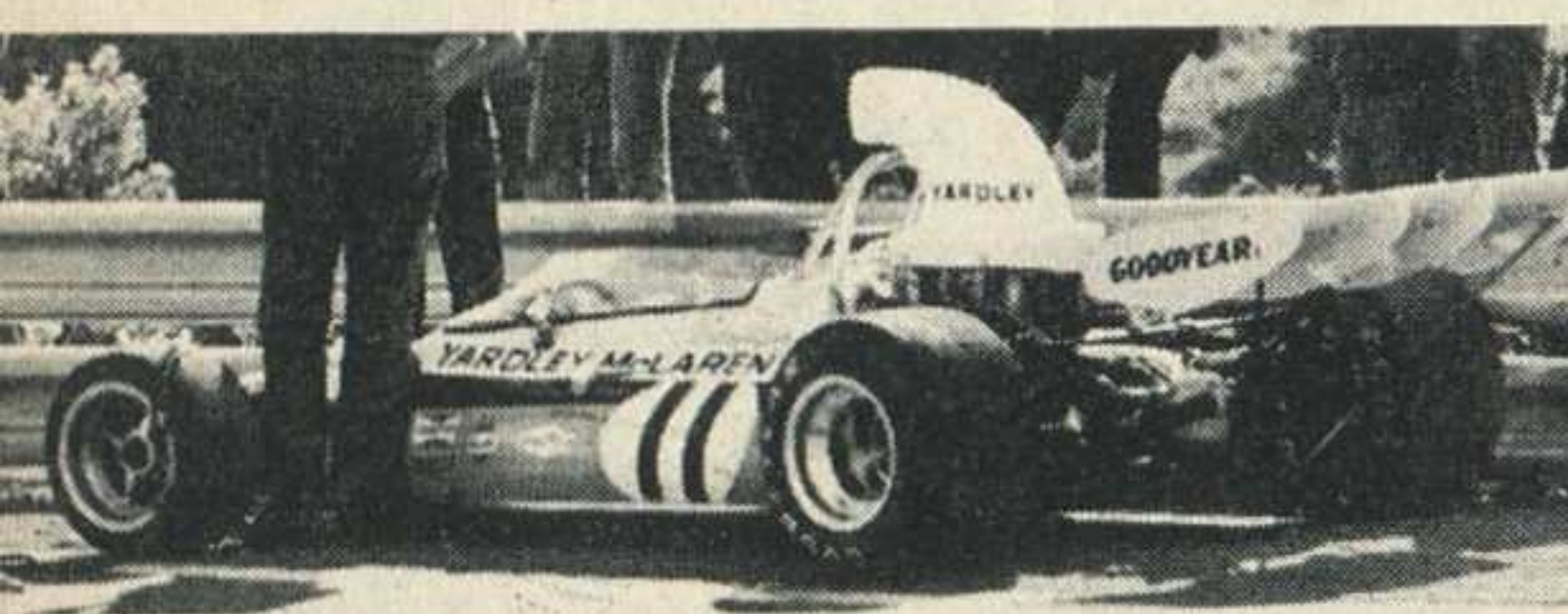
MARCH

In alto, la 721 di Lauda in Argentina. Nella stessa occasione apparve il nuovo telaio per i radiatori (foto sopra a sinistra). Sopra, la Eifelland, derivata dalla March 721. A sinistra, la 721 di Peterson con il nuovo muso in Sud Africa. Sotto a sinistra la sfortunata 721 X, a destra la 721 G con cui Peterson e Lauda hanno poi terminato la stagione 1972



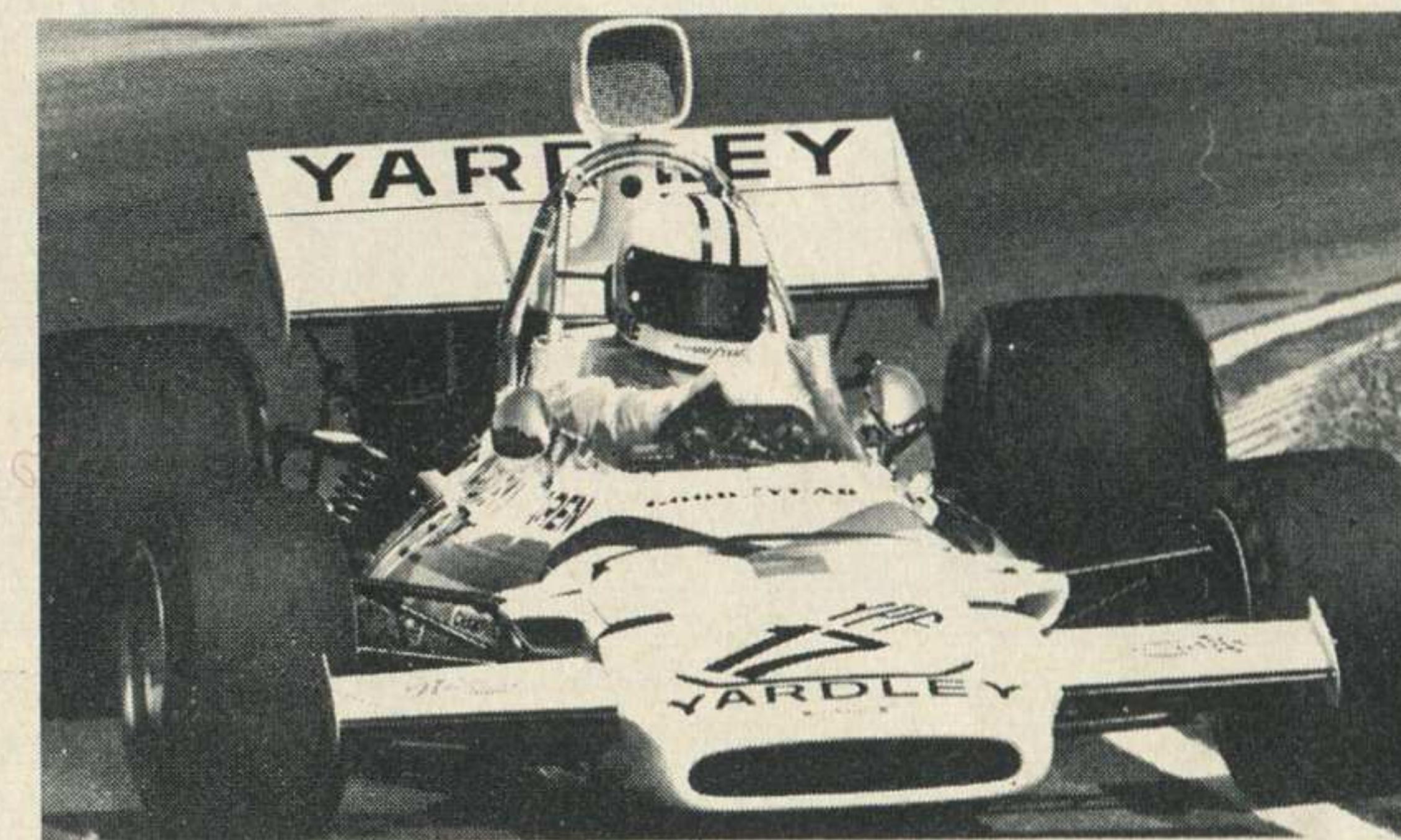
MATRA

Non molto appariscenti le novità della Formula 1 Matra nella stagione 1972, ma importanti. Sopra la versione 120 C con cui Amon ha corso al G.P. di Argentina. In seguito, è stata fatta una scocca nuova con alcuni ritocchi aerodinamici. Anche il motore è stato rinnovato, e verso fine stagione era molto buono. A sinistra, la Matra al G.P. di Francia, già rinnovata, con cui Amon ha sfiorato la vittoria



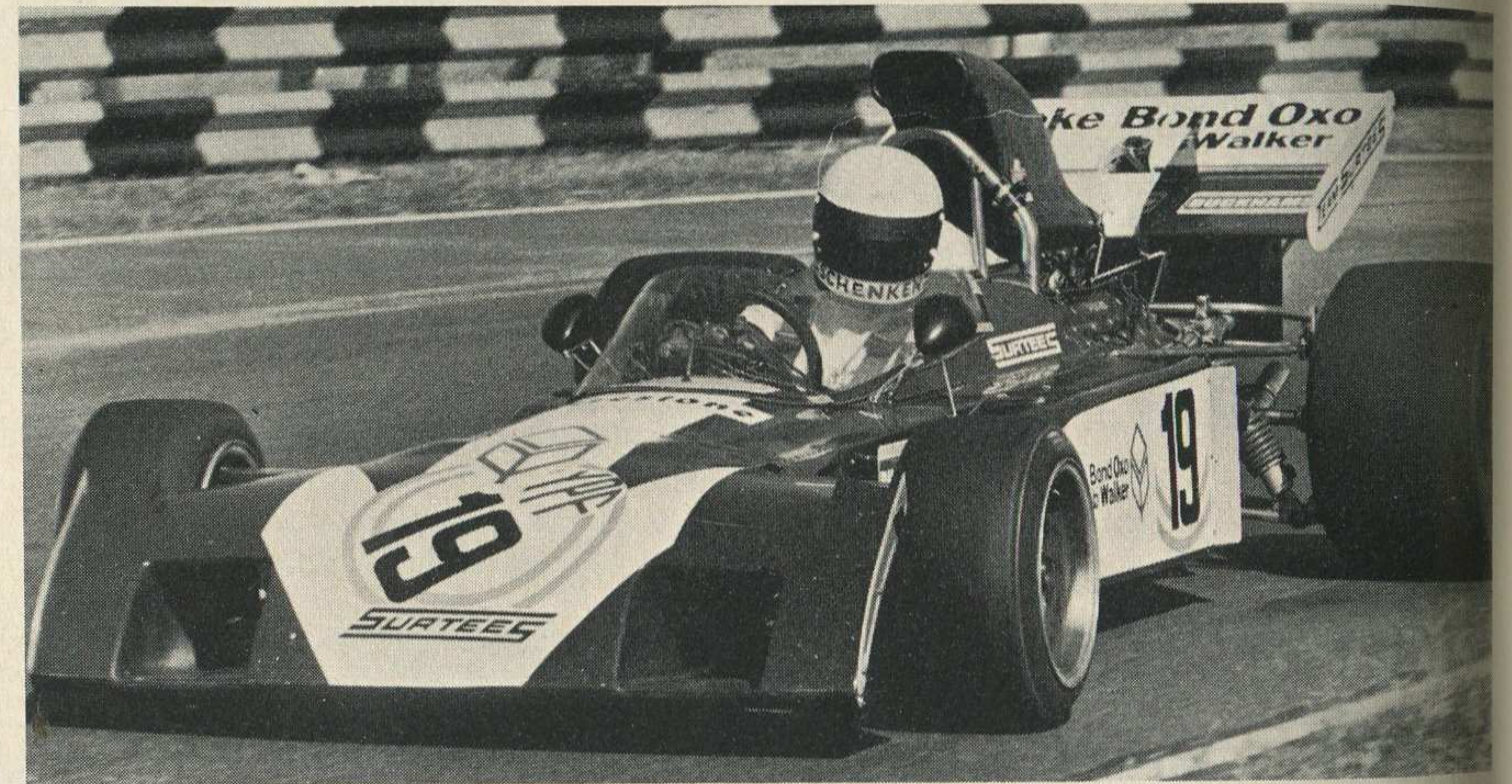
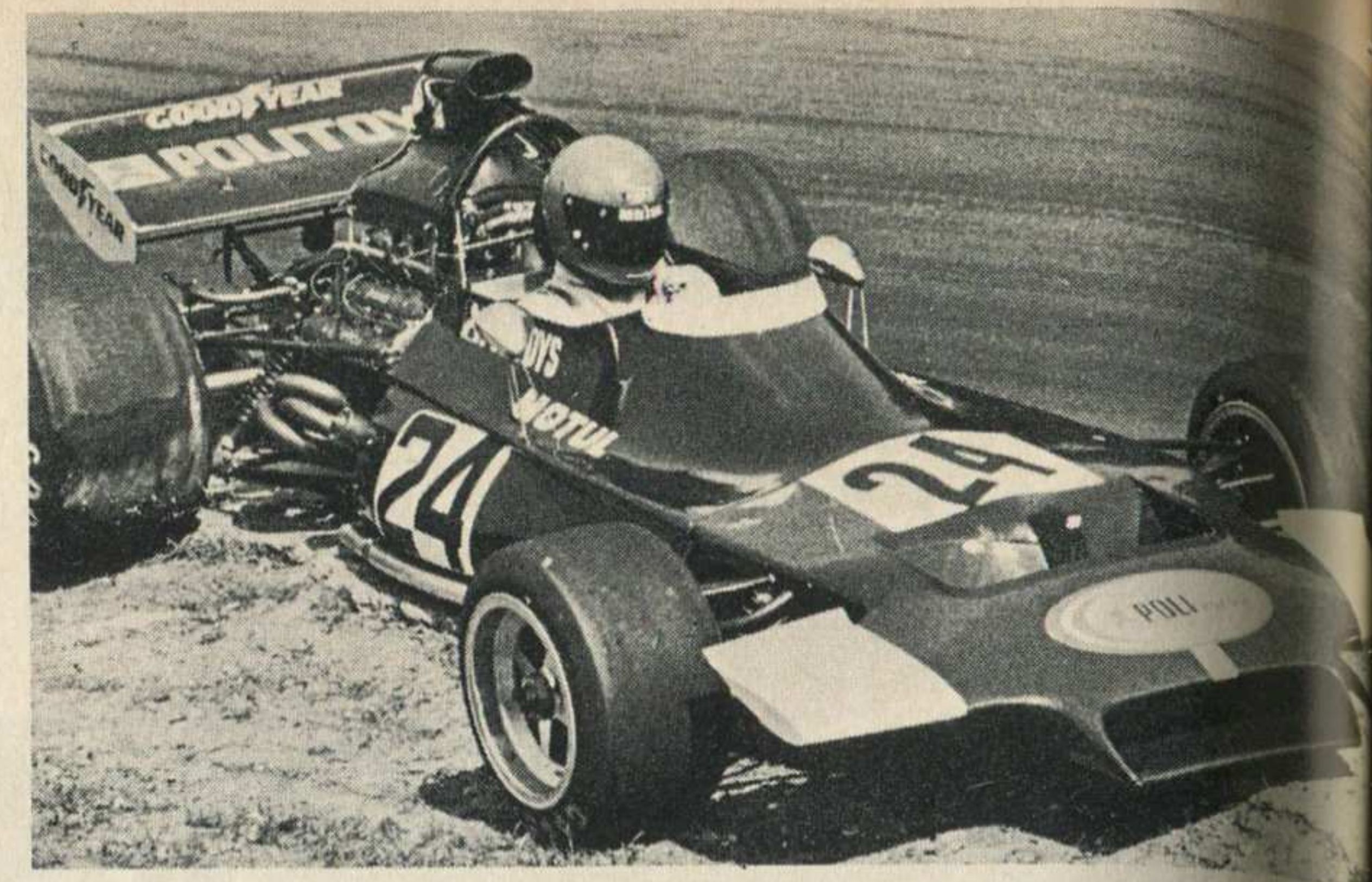
McLAREN

Nessuna modifica basilare nella scocca M 19 lungo tutto l'arco della stagione. In Argentina (a destra), la McLaren-Yardley ha inaugurato la sua presa d'aria a periscopio, mantenuta per tutta la stagione. Per il resto, dettagli. Sopra a sinistra, Redman fermo a Clermont Ferrand e (sotto) Revson impegnato all'Osterreichring. Le vetture portavano la sigla M19C



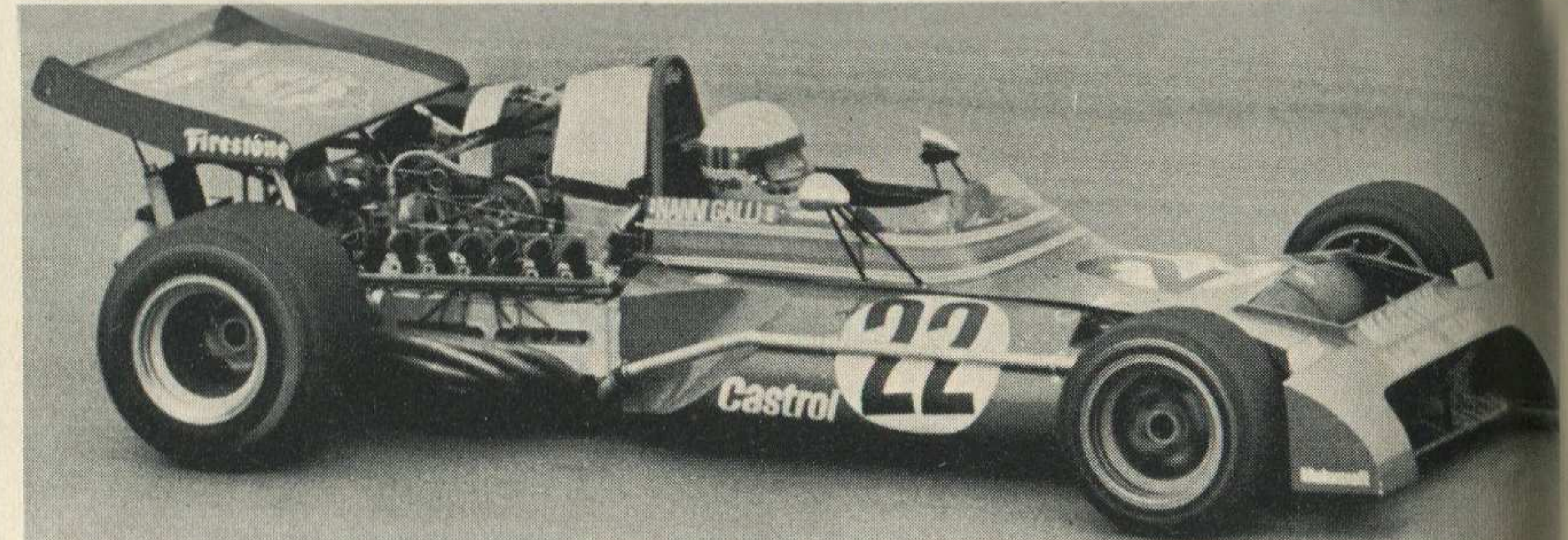
POLITOYS

La FX 3 disegnata da Len Bailey per Frank Williams è apparsa al Gran Premio di Gran Bretagna, pilotata da Henri Pescarolo. E' stata una giornata infelice, conclusa, dopo tanti testa-coda, con una rovinosa uscita al Dingle Dell. La vettura è stata quindi completamente rivista, e provata da Galli (in versione FX 3b)



SURTEES

La TS 9 nella sua versione '72, cioè siglata con la « b », si è rivelata un'ottima Formula 1. La vediamo, nella foto sopra, nelle mani di Tim Schenken in Argentina. John Surtees ha fatto il suo « passo avanti » a Monza, dove ha personalmente collaudato (foto a destra) la nuova TS 14, con un nuovo telaio e grosse novità nelle sospensioni



Fondamentalmente (ma con molti ritocchi in mezzo) sono due i modelli di PA 123 Martini-Tecno presentati nel '72: sopra, Galli al debutto di Nivelles. A destra, Bell con il nuovo telaio ed il nuovo muso in Francia. Sotto, Galli in Austria e a Monza. Evidenti le differenze anteriori. L'ultimo tipo è il PA 123-3

TECNO



La marca di Ken Tyrrell ha proseguito con la vettura '71 all'inizio di questa stagione. Sotto, Cévert in Argentina. Poi il francese (a destra) ha portato al debutto a Clermont la 005. Sotto a destra, Stewart ha usato, in gara, la 005 dall'Osterreichring. La vettura era già passata ai freni anteriori sulle ruote

TYRRELL



Il mimetismo, anzi il « pinguinismo » come lo ha definito Ferrari, è evidente. La differenza c'è, ma non si vede granché esteriormente. La differenza è dentro. I tre 12 cilindri contrapposti all'italiana: dall'alto in basso, in ordine di apparizione, il Ferrari, il Tecno e l'Alfa Romeo.

Analisi tecnica
della nuova scuola italiana
nel campo dei motori:
quella dei 12 cilindri
«piatti» 3000

La trilogia dei sotto- quadri

B come BOXER

	FERRARI 312/B	ALFA ROMEO 12 cil.	TECNO PA/123/5
Alesaggio mm.	78,5	77,0	80,98
Corsa mm.	51,5	53,6	48,46
Cilindrata cmc.	2.991	2.995	2.995
Rapporto C/A	0,656	0,696	0,598
Area cielo pistone cm ²	580,4	558,4	617,9

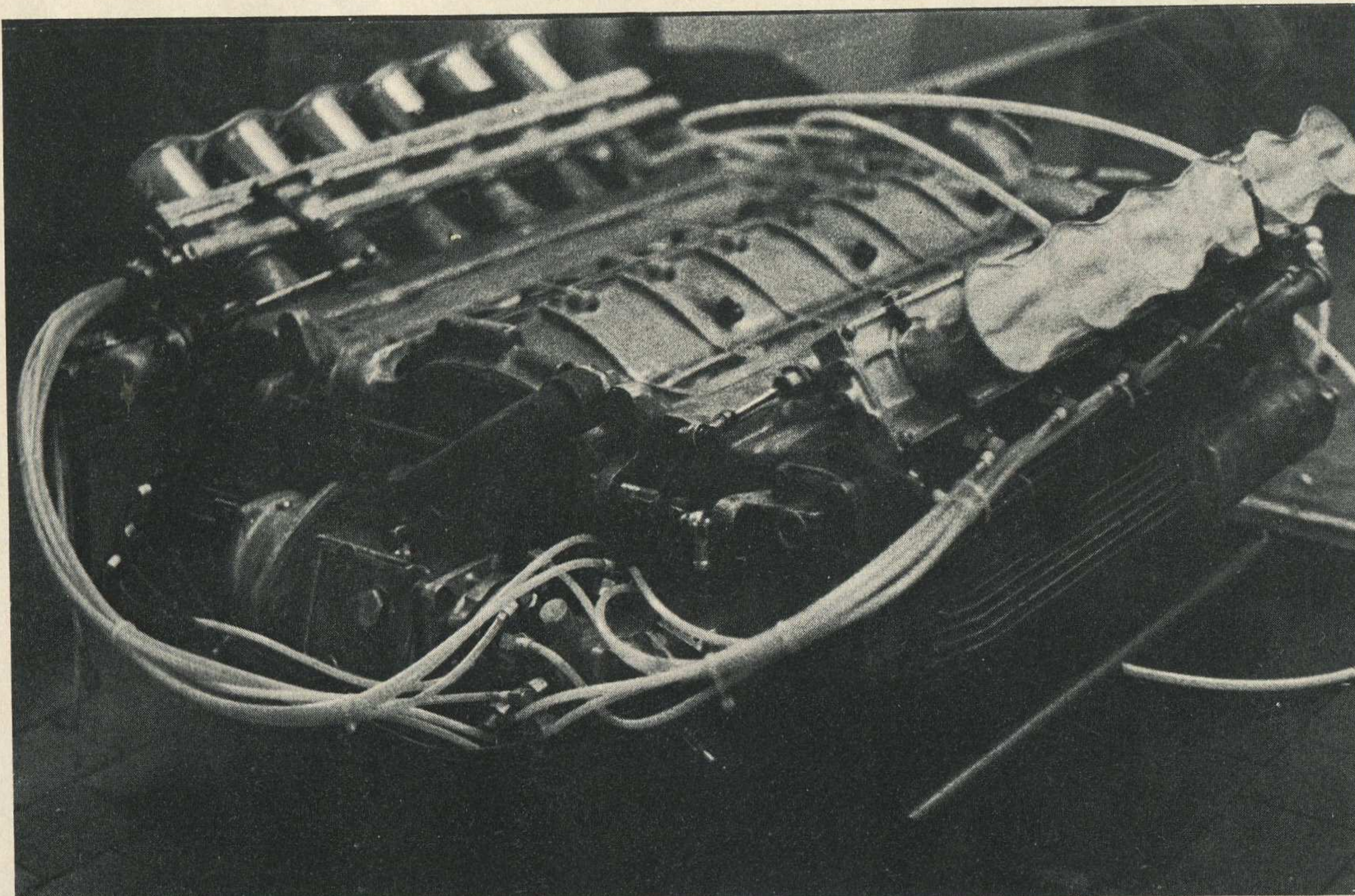
Ecco svilupparsi una tecnica motoristica, quasi una nuova scuola italiana, di grandissima portata: è, quella dei « boxer » (ma veri e propri « boxer » non sono), che, con le costruzioni di Ferrari, Alfa Romeo e Tecno occupano o si preparano ad occupare posizioni rilevanti nella « F. 1 » e nella Sport.

ri possono apparire uguali: tutti tre litri a 12 cilindri, spiccatamente sottoquadri, a quattro valvole per cilindro, monoaccensione, albero su quattro supporti, condotti d'alimentazione superiori e di scarico inferiori, eccetera.

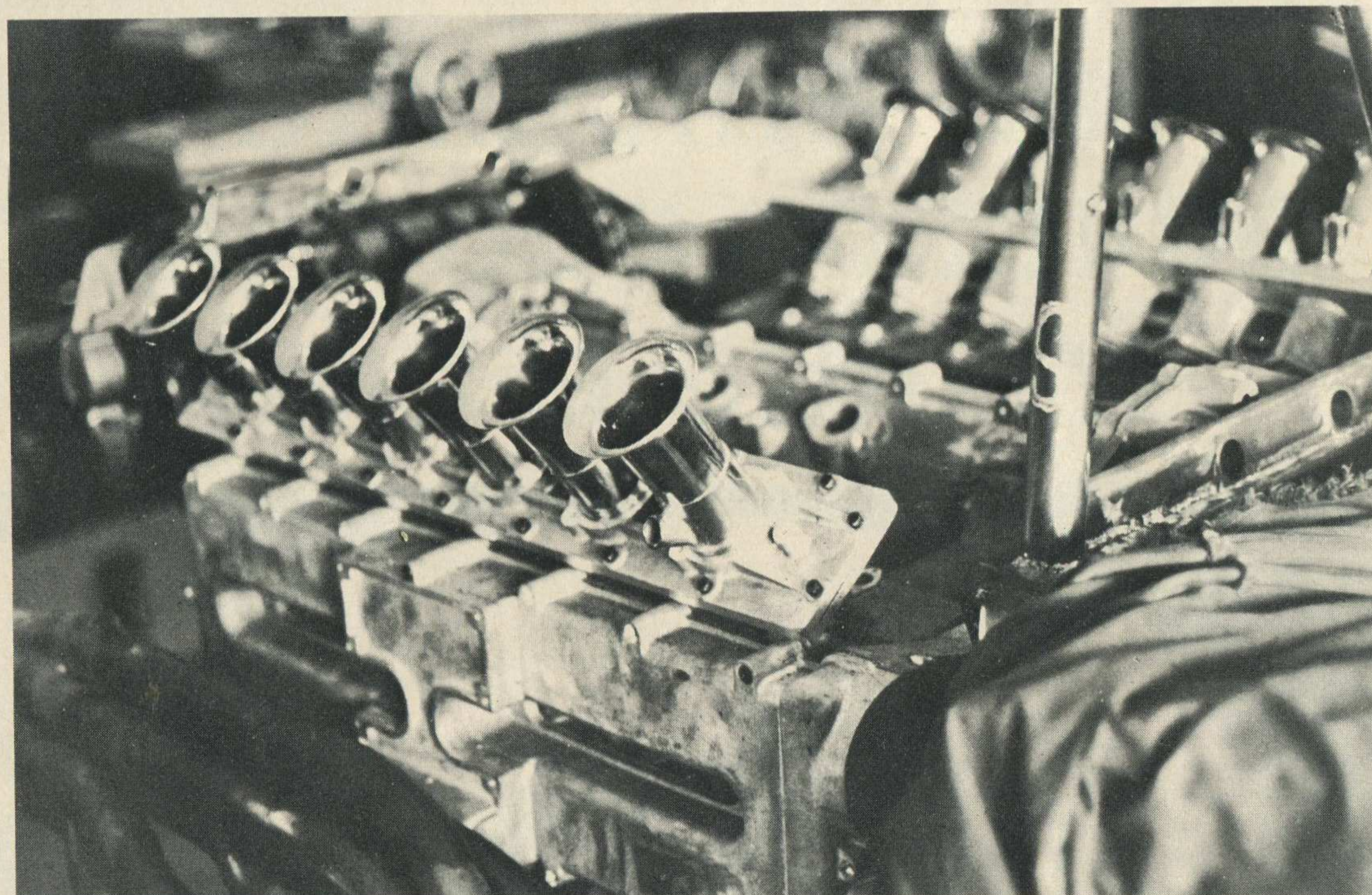
Moda tecnica o esigenza autentica, sulla via del progres-

Enrico Benzing

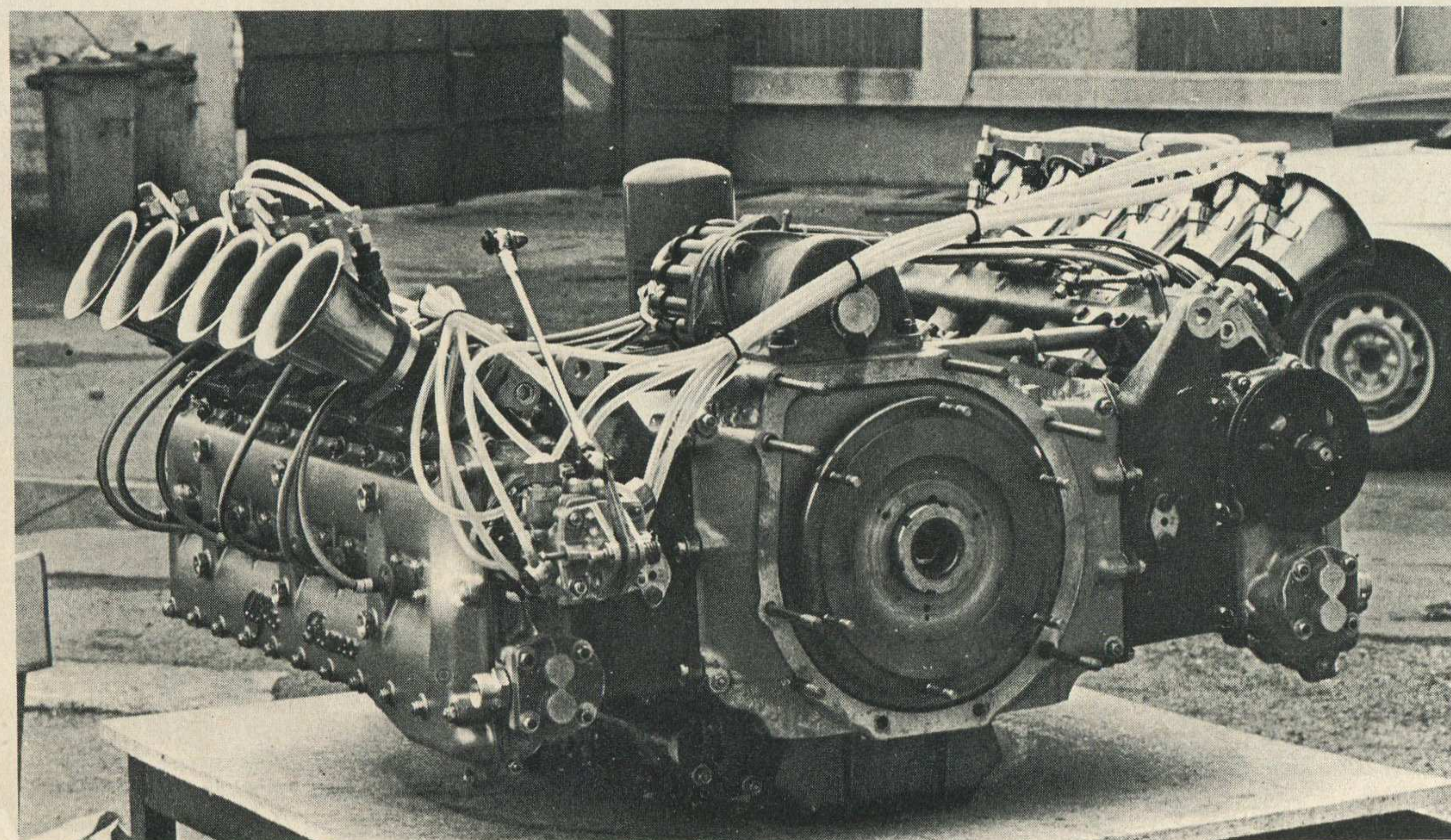
CONTINUA A PAGINA 160



FERRARI



TECNO



ALFA ROMEO

so? Diciamo subito che le stesse ottime equilibrature si possono attuare anche con altri angoli di inclinazione dei cilindri e che per il resto, ovvero per tutti i caratteri maggiormente influenti sulle caratteristiche funzionali del motore, non vi sono differenze sostanziali. Il solo vantaggio autentico è quello dell'abbassamento del baricentro, fattore di primaria importanza nell'architettura dell'odierna vettura da corsa; anche se in qualche caso si possono vedere talune sovrastrutture, che riducono i pregi di tale soluzione. Gli altri son tutti vantaggi relativi, che hanno il loro rovescio della medaglia. Infatti, abbiamo sentito i progettisti di questi motori tessere elogi alla disposizione dei cilindri ad angolo piatto: tutto viene più facile nel disegno, dall'alloggiamento dei vari organi ausiliari, alle prese di forza, alla posizione in cui vengono a trovarsi le trombette d'aspirazione, ben esposte all'aria, eccetera. Si sottace, però, la difficoltà di adattamento dei tubi di scarico, fino a che si è costretti a farli passare nella bassissima parte inferiore delle testate, essendo altre soluzioni

impedite da gravi esigenze di ingombro; e soprattutto si dimentica che un progettista di grandi capacità riesce ad assicurare la migliore disposizione dei vari organi (ognuno pensi al Ford-Cosworth) anche in un motore a V di 90°. Non parliamo, poi, di altezza dell'albero motore o di presa di forza centrale, altrimenti il discorso si allargherebbe trop-

luzione globalmente più proficua, in termini di buona semplicità costruttiva, per multicilindri di queste cilindrate; anche ora che s'è persa la caratteristica peculiare del «boxer», ovvero quella dei bottoni di manovella a 180° per due cilindri opposti. Infatti, si continua a chiamare «boxer» questo tipo di motore, per amore di neologi-

di manovella, distanziato di 120° dal successivo. Soluzione a cui si doveva necessariamente giungere, per inderogabili necessità di lunghezza di motore, di rigidità dell'albero e di riduzione degli attriti, con le prime realizzazioni dovute alla Ferrari (1500 cc 12 cilindri del 1965) e alla Coventry-Climax (16 cilindri della stessa cilindrata e dello stesso an-

freddamento ad aria è sempre stato, fin dalle prime progettazioni del geniale prof. Ferdinand Porsche, una giustificazione tecnica di grande importanza, per questa disposizione dei cilindri e che questo orientamento, antesignano e trascinatore, potrà continuare la sua evoluzione, ora che si sta preparando a Weissach un nuovissimo 12 cilindri tre litri «piatto», dal quale si sarebbero avute rese incredibilmente alte, che farebbero parlare di un imminente rientro della Casa di Stoccarda nelle Sport o addirittura nella «F. 1».

Ma, quel che ora interessa è una indagine comparativa fra le tre costruzioni del momento: Ferrari, Alfa Romeo e Tecno. Punto di partenza, il dimensionamento prescelto dai progettisti per i cilindri:

Nei primi due casi, come si vede, si tratta di dimensionamenti abbastanza correnti; quello dell'Alfa, qualcuno lo rammenterà, è praticamente lo stesso lungamente seguito dalla Ferrari nei propri V-12 (77x53,5) e che è stato lievemente ritoccato dalla Casa modenese, con aumento di un millimetro e mezzo di alesaggio, proprio al passaggio ai

po e finirebbe per dare ragione a quel tecnico che insiste nel dirsi convinto di saper realizzare gruppi moto-propulsori con baricentro molto basso anche al difuori dello schema dei cilindri a 180°.

Insomma, possiamo affermare che il motore «flat» o piatto rappresenta oggi la so-

simo o per conservazione di una delle sue caratteristiche consequenziali, quella appunto dei cilindri a 180° (ma i tecnici puristi, soprattutto tedeschi, fanno sempre distinzione tra «boxer» e «piatto»), anche con il disegno attuale delle doppie bielle applicate ad un unico bottone

no, seppur mai utilizzato in corsa), prima che la stessa Porsche, alla quale si deve la più lunga e la più evoluta scuola dei motori «boxer» autentici, vi si sia dedicata, con il dodici cilindri della 917. Anzi, l'occasione è propizia per aggiungere che, nel caso della marca tedesca, il raf-

	FERRARI Sport '72	FERRARI F. 1 - '70	FERRARI F. 1 - '72	ALFA ROMEO 12 cil.	TECNO PA/123/5
Potenza CV	450	460	485	470	470
Giri	10.800	11.600	12.600	11.000	11.400
CV/litro	150	153	162	157	157
CV/litro a 1000 g.	13,9	13,2	12,8	14,2	13,7
CV/cm ²	0,77	0,79	0,83	0,84	0,76
pme kg/cm ²	12,5	11,9	11,5	12,8	12,3
pme Vm	231	337	249	251	226
Int.	0,21	0,18	0,25	0,19	0,21

Con la pioggia, la nebbia, la neve, il ghiaccio una efficiente segnalazione acustica può evitare pericolose frenate e brusche sterzate



trombe
elettromagnetiche



trombe
elettropneumatiche

Scegliete una tromba sicura

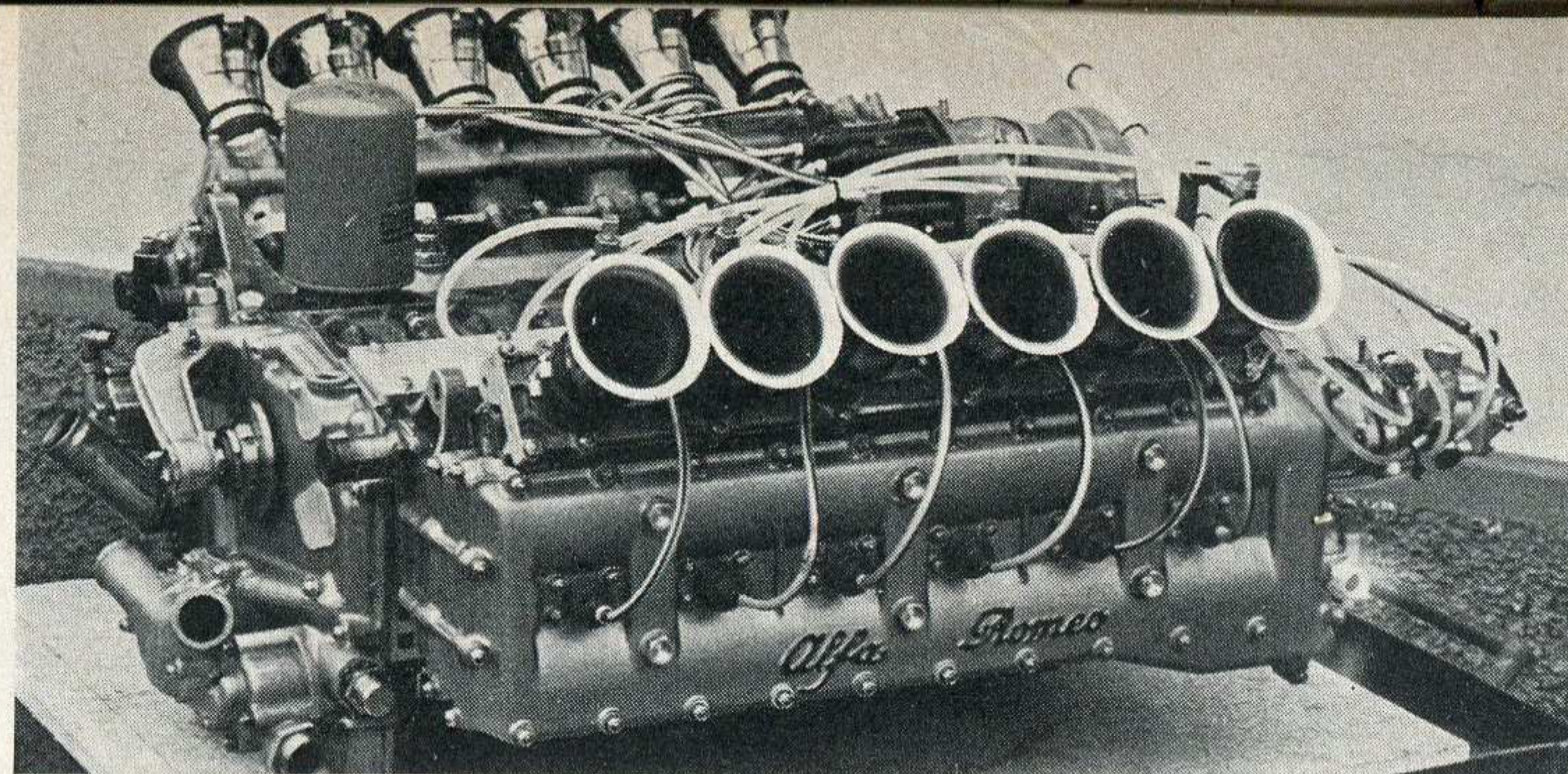
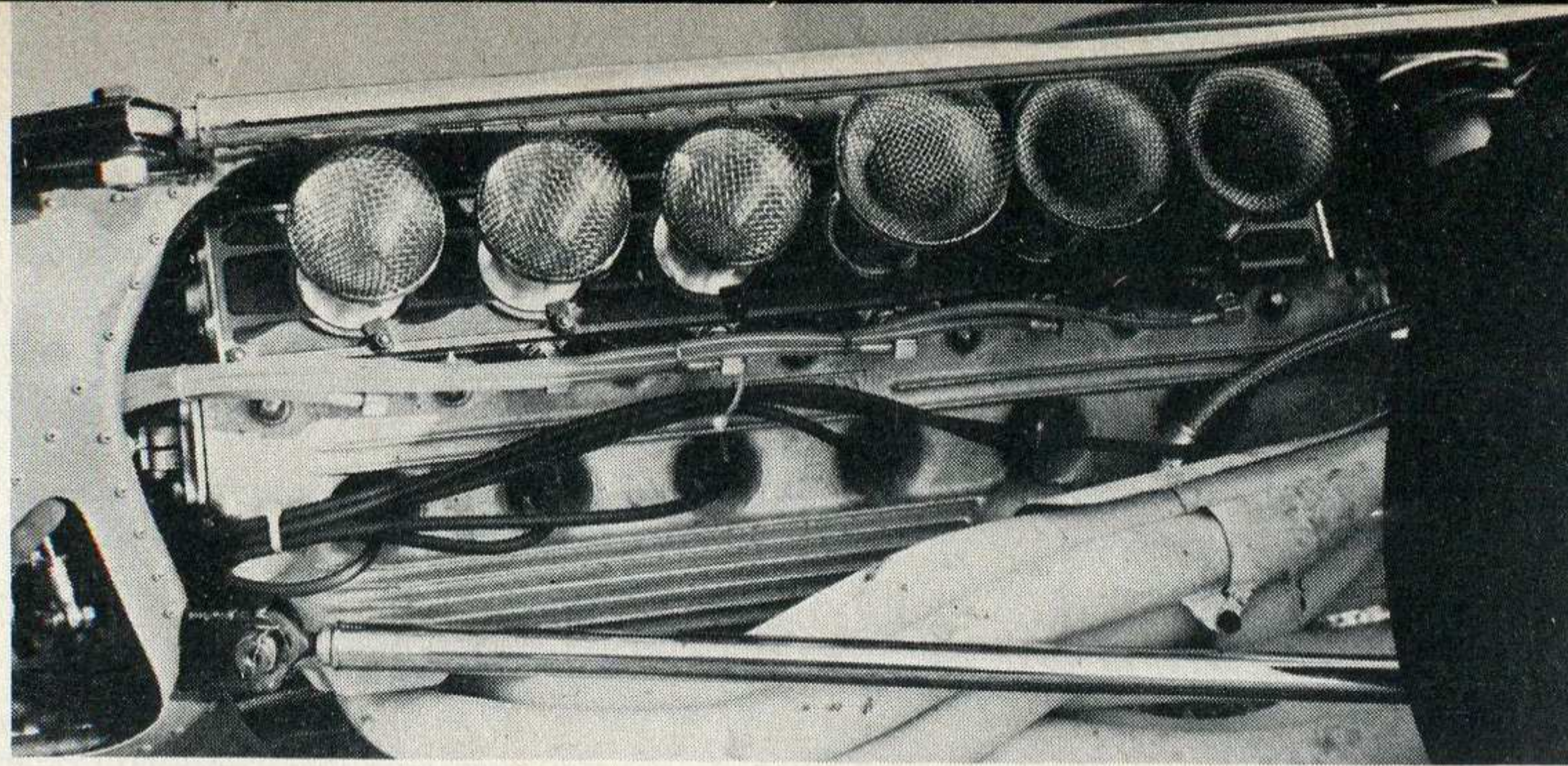
Nella vasta gamma delle trombe FIAMM, potete sempre trovare il modello adatto per la vostra macchina e per la vostra velocità di crociera.

FIAMM : la stessa Casa che fabbrica le note Batterie - Montecchio Maggiore (VI)

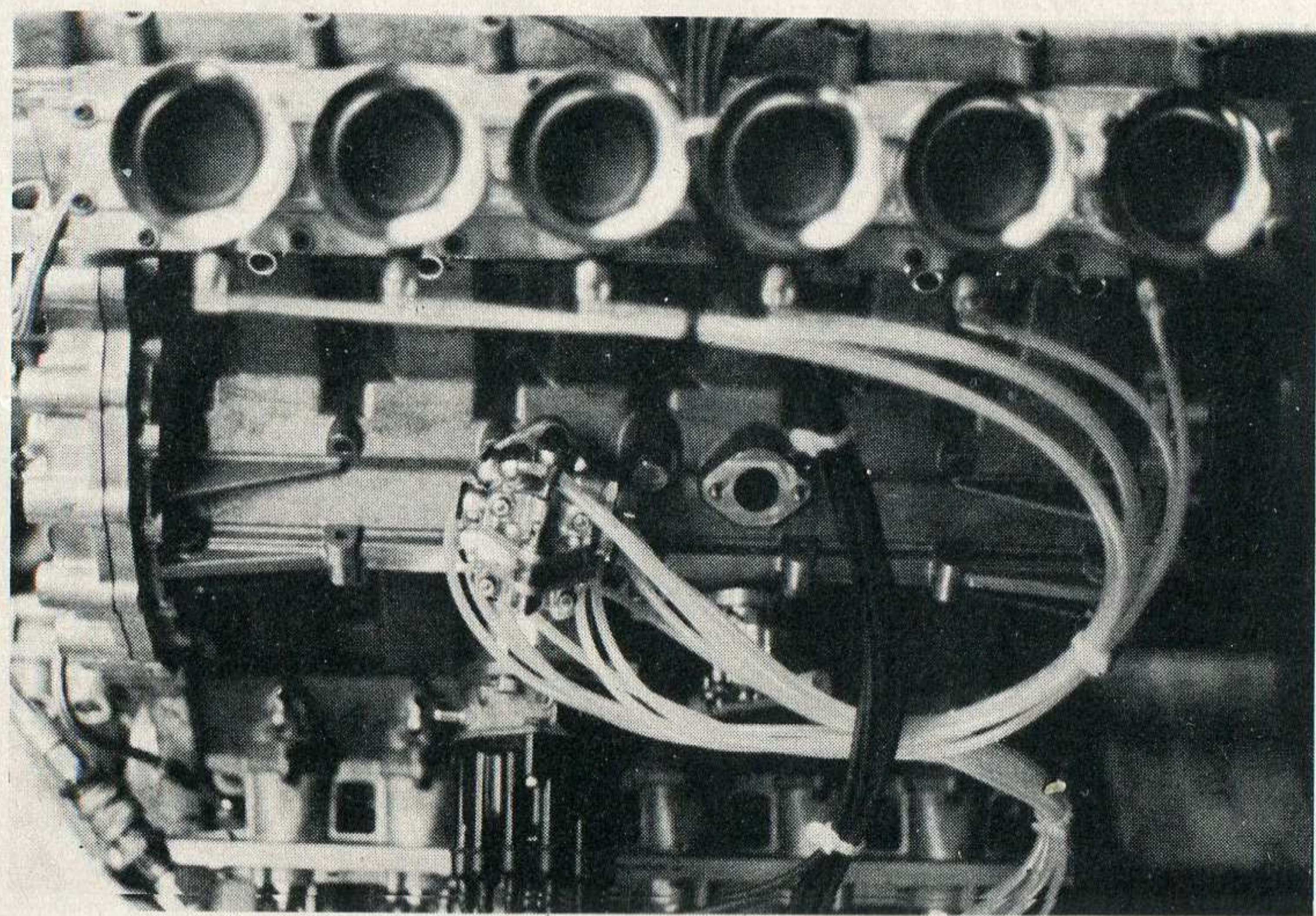
FIAMM

+ — — — — — -

Ora accanto, un boxer ha il problema degli scarichi: questa è la soluzione Ferrari. A destra, il 12 Alfa mantiene i conetti d'aspirazione svasati caratteristici dei suoi 8V. Sotto, originale nel Tecno la presa di moto centrale per distributore d'iniezione e spinterogeno



Giri	FERRARI 312/B m/sec.	ALFA ROMEO 12 cil. m/sec.	TECNO PA/123/5 m/sec.
10.000	17,1	17,8	16,1
10.500	18,-	18,7	16,9
11.000	18,8	19,6	17,7
11.500	19,7	20,5	18,5
12.000	20,6	21,4	19,3
12.500	21,4	22,3	20,1
13.000	22,3	23,2	20,9



ziamento teorico con l'evoluzionissimo otto cilindri. E, d'altro canto, il valore di C/A scelto dall'Alfa Romeo sta ad indicare il non desiderio di spingersi a quote altissime, giacché l'obbiettivo resta quello delle corse su lunghe distanze, mediamente di mille chilometri, per cui i regimi attualmente praticati al banco, di 11.000 ÷ 11.500 giri, non fanno superare i 19,6 ÷ 20,5 m/sec.

Per la Tecno, s'è scelta la via più facile, che nel punto di massima potenza la velocità media resta di 18,5 m/sec., con un massimo di 19,3 m/sec. al limite più alto consentito dei 12.000 giri; in queste condizioni, si resterebbe al disotto dei 21 m/sec. anche a 13.000 giri. Del resto, per un costruttore che debuta con un motore di « F. 1 », con tanto coraggio e con tanta bravura, capace di portarsi così avanti in una sola annata di sviluppi, sarebbe stato quanto mai errato partire dalla via più ardua.

Meglio le bronzine dei cuscinetti a rulli

Importantissimo è l'albero motore: ai tecnici della Ferrari va il merito di aver azzardato con successo, pur con le tribolazioni che sappiamo, lo schema a quattro supporti di banco in luogo di sette, ciò che ha consentito apprezzabili riduzioni della lunghezza e soprattutto degli attriti. Frutto dell'esperienza condotta precedentemente su un due litri di questo disegno, usato per l'Europeo della Montagna, questa soluzione ha consentito l'allestimento d'un blocco-ci-

lindri molto corto e compatto, a tre gruppi di quattro cilindri contrapposti, tra i quali vi sono appunto i due supporti di banco, mentre gli altri due sono alle estremità. Inizialmente l'albero era del tipo composto, poi è stato costruito in un sol pezzo, con acciaio speciale, fino all'ultimo Nitraloid. Un'esperienza particolare è stata fatta con i cuscinetti a rulli, sia per i supporti che per le teste di biella, ma dopo essere rimasti soltanto alle estremità dell'albero, questi cuscinetti sono stati abbandonati: le bronzine d'oggi sembrano avere caratteristiche decisamente superiori ai migliori cuscinetti a rulli.

Per una costruzione sicura, alla Tecno s'era partiti con un albero a sette supporti, pur sempre con bielle affiancate sullo stesso bottone di manovella; ma subito s'è dovuto ricorrere alla soluzione più avanzata, per ridurre le perdite di rendimento meccanico e disporre di buone prontezze d'accelerazione. Lo stesso « iter » è stato seguito dall'Alfa Romeo poco dopo: per accelerare i tempi di realizzazione di sperimentazione della nuova unità motrice, i progettisti hanno rapidamente allestito le due versioni, ovviamente con prevalenza di resa da quella con più ridotto numero di cuscinetti di banco.

Parimenti, la Casa milanese ha portato avanti due soluzioni per i cilindri: a quella classica delle canne in ghisa, usata dalla maggioranza dei costruttori, ha aggiunto anche l'interessante esperienza delle camicie in alluminio con vario tipo di cromatura.

Tuttora controverso il problema delle bielle, fra acciaio e titanio (ma in queste costruzioni il metallo più leggero sembra mantenere i suoi vantaggi), per i pistoni, a tre segmenti, si hanno variazioni di disegno, con mantello completo per il motore Ferrari e ad « H » per l'Alfa Romeo, che aveva del resto preferito questa forma anche nel suo V 8.

Della distribuzione, in ogni caso bialbero a quattro valvole per cilindro, interessa anzitutto la trasmissione del moto: per la prima volta in un motore di moderno disegno (il richiamo a costruzioni d'anteguerra è inopportuno), la Ferrari ha proposto il comando, costituito da un treno di ingranaggi, nella parte posteriore del gruppo con rimarchevole concentrazione di tutte le masse rotanti. E l'importanza di questo disegno non poteva sfuggire ai tecnici dell'Alfa Romeo, che l'hanno seguita anche per il loro 12 cilindri « flat »; ma il comando degli assi a camme è del tipo misto, come nel V 8, cioè a catena inferiore e ingranaggi superiori. Invece, alla Tecno s'è preferito uno schema più convenzionale, con il treno degli ingranaggi nella parte anteriore, dove si ha il comando delle due pompe dell'acqua e si hanno quattro prese di forza, una chiusa e le altre dedicate al distributore d'accensione, al contagiri e alla pompa meccanica della benzina.

La stretta dell'angolo

Con cielo del pistone piatto, in cui sono ricavati gli incavi o sacche delle valvole, anche le camere di combustione, con unica candela centrale, si fanno sempre più appiattite. E le esigenze di andamento dei condotti, in congiunzione a quelle proprie delle camere di scoppio, obbligano a continue riduzioni dell'angolo incluso fra le valvole di aspirazione e di scarico: se pensiamo che i 32° fissati per il V 8 Ford-Cosworth avevano sorpreso al suo apparire, cinque anni fa, i 20° circa riscontrati nelle prime testate del Ferrari 312/B hanno accresciuto la meraviglia, specie con le configurazioni odierne, di motori fortemente sottoquadri e con comprensibili difficoltà nella realizzazione degli elevati rapporti di compressione richiesti, rapporti che variano da 11:1 a 11,8:1. Ebbene, nelle ultime teste Ferrari questo angolo incluso è sceso a circa 15°, come nella Matra, mentre per il motore Alfa Romeo, in mancanza d'un dato ufficiale, la valutazione da noi fatta sarebbe d'un valore di 25 ÷ 27°. Per la Tecno, questo angolo è stato inizialmente di oltre 30°; nelle nuove testate, con migliore camera di combustione e condotti meglio rad-

drizzati, s'è giunti a circa 27°.

Infine, le prestazioni; non tanto per mettere in risalto le punte eccelse toccate dalla Ferrari, con i vantaggi d'una invidiabile scuola motoristica e d'un forte anticipo, rispetto agli altri costruttori, nella costruzione e nella sperimentazione di queste soluzioni, quanto per scoprire in qualche misura le risultanze avute o attese attraverso strade diverse.

Perciò, per obbiettività, prendiamo in considerazione le potenze avute dal 312/B nella sua prima versione del 1970, nell'edizione destinata alla Sport-Prototipo 1971-72 e nella massima espressione per la « F. 1 » 1972. E queste rese, confrontate con quelle dei 12 cilindri « piatti » Alfa Romeo e Tecno, ancora in fase iniziale di sviluppo, vengono valutate in termini specifici, di potenza per litro di cilindrata, di CV/litro per 1000 giri, ma soprattutto attraverso i più significativi indici di bontà che provengono dalla pressione media effettiva (grandezza proporzionale alla coppia), alla potenza per centimetro quadrato del cielo del pistone, all'indice di elasticità interno o di distanza tra i punti di potenza e di coppia massima, ed al prodotto tra la pressione media effettiva **pme** e la velocità media dei pistoni **Vm**, per avere ogni indicazione sul carico termico, sul rendimento volumetrico, il grado di utilizzazione e il rendimento meccanico.

Attraverso questi indici di valutazione è facilissimo intendere da un lato la formidabile evoluzione del 312/B Ferrari, che ha saputo conciliare altissime potenze di punta con forti utilizzazioni, e dall'altro lato il punto d'avvio insospettabilmente alto dei motori Alfa Romeo e Tecno. Soprattutto il 12 cilindri milanese, destinato alla Sport, non si dimentichi, colpisce per il suo già elevato grado di saturazione termica, con elevate potenze per unità di superficie del cielo dei pistoni, e per pienezza della curva di potenza, con elevati valori di **pme** e con il migliore risultato dell'indice finale di bontà, dato dal prodotto tra **pme** e **Vm**.

E questo ci ricollega anche alle osservazioni iniziali, sulla scelta del dimensionamento dei cilindri e sull'impegno tecnico richiesto dai valori più consistenti della corsa del pistone. L'unico punto sul quale non siamo certi (e le risultanze avute dalle calcolazioni sono contrastanti) è quello dell'indice di elasticità interno **Iint**, dato dalla sottrazione dall'unità del rapporto tra i due regimi di potenza e di coppia massima; ma saranno le prossime migliori definizioni delle curve di potenza di questi motori ed i loro raffronti in corsa a consentirci migliori valutazioni in futuro.

e. b.

tre litri « piatti ». La Tecno, invece, ha voluto spingersi ad un sottoquadro tanto più accentuato, con un valore del rapporto corsa/alesaggio che, oltre ad essere il più basso fra tutti i tre litri d'oggi, rappresenta anche un record in assoluto, superato soltanto da quell'esperimento compiuto, senza buon esito, con il V6 Ferrari Dino del '67, in cui s'era tentato un valore di C/A = 0,53. Il « modello », se così vogliamo dire, scelto dalla Tecno è stato quello sviluppato a lungo dalla Cosworth, per la stessa cilindrata unitaria, con i quattro cilindri di un litro, SCA di « F. 2 » e MAE di « F. 3 », appunto di 80,9 per 48,4 mm, che, con il secondo tipo, della formula minore, è stato anche favorevolmente elaborato dall'officina bolognese.

Ora, pur non potendoci dilungare troppo sulle teorie legate a queste caratteristiche di progettazione ed ai loro riflessi sulle caratteristiche funzionali, del resto note a molti lettori (taluni, a quanto ci scrivono, anche dalla lettura di « Motori da corsa »), sarà appena sufficiente un accenno alla velocità media dei pistoni. Questa grandezza, infatti, è sempre altamente significativa, per dire del carico del motore, anche se oggi non rappresenta più un vincolo stretto, potendosi giungere ad accelerazioni e a pressioni d'inerzia delle masse in moto alternato incredibilmente alte. Calcoliamo, perciò, i valori della velocità media **Vm** dei pistoni per i tre motori in questione, con le lunghezze di corsa citate, a regimi fra 10.000 e 13.000 giri. Per chi volesse eseguire calcolazioni intermedie, per altri valori del rapporto C/A=y, a parità di **Vm**, per la stessa cilindrata unitaria q, rammentiamo che il regime di rotazione **n** è dato da:

$$n = \frac{5255}{\sqrt{y^2}} \frac{1}{\sqrt{q}}$$

Ecco, comunque, nella tabella in alto, le velocità lineari **Vm** dei tre motori « piatti ». Dalle cifre appare evidente che anche con questo frazionamento della cilindrata non ci si discosta dai limiti massimi toccati dai motori meno sottoquadri e di più ingente cilindrata unitaria: lo stesso V8 della Alfa Romeo superava i 21 m/sec. a 10.000 giri, mentre il caso limite del V8 Ford-Cosworth resta a spiegare le possibilità dell'odierna tecnologia, con ben 23,2 m/sec. a 10.750 giri, punto di massima potenza dei « super-tweak ». Evidentemente, con il citato accorciamento di un millimetro e mezzo della corsa, rispetto alla lunga consuetudine, il 12 cilindri Ferrari s'è preparato migliori condizioni nel conseguimento dei 13.000 giri, livello indispensabile per stabilire un distan-