

MONDIALE PILOTI DI F.1

Il mondo delle massime monoposto di F.1 è in subbuglio: giorno dopo giorno gli organizzatori dei vari Grands Prix recedono dagli impegni presi all'inizio di stagione, quando pareva che le gare da disputarsi fossero addirittura quindici. Già decisa la soppressione del G.P. d'Olanda, è di questi giorni la crisi degli organizzatori delle gare a Clermont Ferrand, al Mt. Tremblant e a Spa che non se la sentono di adeguarsi alle esose richieste della Casa e dei piloti, o ai pretesi aggiornamenti voluti dalla GPDA. Sta di fatto che sui GP di Francia, Canada e Belgio (spostata a Nivelles) non si può ancora dire una parola sicura. Sicuramente si correrà invece a Kyalami la seconda prova del mondiale



DOVE corriamo domenica?

Le corse chiave dal 28 febbraio al 5 marzo in Italia e all'estero

G.P. del Sud Africa

piloti e il «leit motiv» della corsa sarà probabilmente come al solito la lotta delle Ferrari contro Jackie Stewart, detentore del titolo e vincitore della prima prova a Buenos Aires. Lo scozzese nel frattempo non ha riposato sugli allori: cosciente della caccia all'uomo che si risolverà in grande stile in Sud Africa, per primo è sceso in pista per le prove preliminari e assieme al compagno di squadra Cévert ha girato per giorni e giorni sul tracciato di Johannesburg. Dopo circa quattrocento giri, prove di circa una cinquantina di pneumatici, la sua dedizione è stata premiata: è crollato anche il suo record ufficioso in prova del '71, ed il primato sul giro che gli appartiene in 1'16"4.

Febbraio

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA Distanza - Arrivo	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
29	Rally Fallas	Spagna			●●●	Rally	

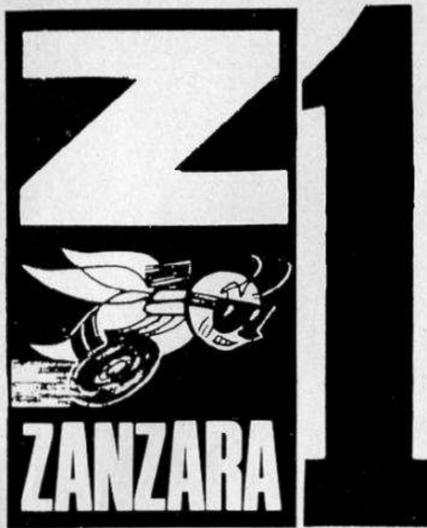
Marzo

2-5	Giro del Portogallo	Portogallo			●●●	Rally	Nunes (Porsche)
3-5	Rally Interwest	Germania			●	Rally	
3-5	Rally Shomil	Polonia			●	Rally	
3-5	Rally delle Nevi	Finlandia			●●●	Rally	Blomqvist-Hertz (SAAB)
4	G.P. del Sud Africa	Sud Africa	Circuito di Kyalami mt. 4070		●●● Camp. Mondiale Piloti F.1	Velocità in circuito	Andretti (Ferrari) media kmh 180,879 - Record sul giro: Andretti (Ferrari) 1'20"3 media kmh 183,982.
4-5	1. Rally di Sicilia	AC Salerno	Partenza e arrivo: Cefalù	Partenza: Sabato ore 8	●●● Camp. Italiano Rallies	Rally	
4-5	Raduno Autosciatorio Magnifica Comunità	Paderno Dugnano (MI)			□	Autosciatoria	
5	Corsa a Jarama	Spagna	Circuito di Jarama mt. 3432		●●●	Velocità in circuito	
5	Trofeo Borghetti	Gentlemen's M.c.	Circuito di Vallelunga mt. 1620		● T1, T2, GT3	Velocità in circuito	
5	Gara Tris alla Cerrina	Torino Racing Club	Aeroporto Cerrina		●	Velocità in circuito	
5	Corsa all'Ontario	Stati Uniti	Circuito di Ontario mt. 5140		●●● Stock Cars	Velocità in circuito	
5	Corsa di Ceyreste	Francia			●	Velocità in salita	
5	Trofeo Airone Molykote	Scud. Airone Molykote	Campo di Tommaso Natale		□	Esercitazioni di Reg. Sprint	

9-11	Lyon-Charbonnières-Stoccarda GERMANIA	●●● Camp. int. rallies piloti	Rally	Nicolas-Vial (Alpine)			
12	Corsa a Mallory Park GRAN BRETAGNA	●●● Trofeo europeo F. 2	Velocità in circuito	Pescarolo (March) 59'57"2, media kmh 173,940. Giro più veloce: Peterson (March) e Pescarolo 4'03"2, media kmh 181,05 (non valevole)			
12	G.P. Vigorelli SCUD. MADUNINA	●●● F. 3	Velocità in circuito	Brambilla (Birel) 30'44"30, media kmh 144,318. Giro più veloce: Lo Voi (Brabham) media kmh 149,842			
12	Coppa Città di Cesena SCUD. ROMAGNA	● Trofeo Rallies Nazionali	Regolarità	Altoè			
12	Corsa di Fléron BELGIO	●●●	Velocità in salita	Neri (Abarth) 1'19"56. Record: Tondelli 1'08", media kmh 106 (1970)			
12	Coppe ASACIF a Montlhéry FRANCIA	●●● GT, S	Velocità in circuito				
12	Corsa La Roquette FRANCIA	●	Velocità in salita	Taramazzo (Abarth) 34'31"6, nuovo record			
12	Carolina 500 STATI UNITI	●●● Stock cars	Velocità in circuito				
15-18	Rally DDR GERMANIA	●●● M.T. scans	Rally	Zasada-Jedrychowski (BMW)			
17-19	Rally Firestone SPAGNA	●●● Camp. int. rallies piloti	Rally				
17-19	Rally Hanseatic GERMANIA	●●●	Rally				
18	150 Miglia di Phoenix STATI UNITI	●●● USAC	Velocità in circuito				

18	Corsa a Brands Hatch INGHILTERRA	●●● F. 5000	Velocità in circuito				
18-19	Rally di S. Marino F.A.S.M.	Rimandato a data da destinarsi					
19	Corsa del Campioni a Brands Hatch GRAN BRETAGNA	●●● F. 1 Camp. Shell F. 3	Velocità in circuito	Regazzoni (Ferrari). Nuovo record: Hill (Brabham) 1'26"7, media kmh 177. F. 3: Vandervell (Brabham). Nuovo record: Bond 1'38", media kmh 156,64			
19	4 Ore di Monza AC MILANO	●●● Campionato europ. T	Velocità in circuito	Hezemans (GTAm) media kmh 183,65			
19	Corsa di Ampus FRANCIA	●●● Camp. europ. mont.	Velocità in salita	Pillone (Abarth) 3'14"8, media kmh 110,359 nuovo rec.			
19	Trofeo Texaco a Vallelunga PILOTI ROMANI	□ F. 3	Velocità in circuito				
19	Belmonte-Avola AC SIRACUSA	●	Velocità in salita				
19	Rally Due Valli AC VERONA	● Trofeo Rallies Naz.	Rally				
19	Gara Tris KART ARCIONIA	●	Velocità in circuito				
19	Corsa a Hockenheim GERMANIA	●●● GT, T, S	Velocità in circuito				
19	Corsa di Condroz BELGIO	●	Velocità in salita	Tondelli (Chevron) 1'24"1			
19	Carrera Montserrat SPAGNA	● T, GT, S	Velocità in salita	Bagrator (Porsche) 3'59"8, nuovo record			

LEGENDA: ●●● = internazionale libera; ●● = internazionale; ● = naz.; □ = « chiusa »



E' opportuno cominciarli a contare gli amici (governativi) dello sport automobilistico. Oltre l'on. Nicolazzi (che fece le note promesse alla premiazione Tre Gazzelle), oltre l'on. Salizzoni, c'è anche l'on. Pedini da tenere presente tra gli amici. Lo vedete in questa foto molto interessato alla presentazione del plastico dell'autodromo di Lonato a Brescia. (A proposito riuscirà lui a risolvere le... gelosie?)

Pericolo SCALFARO?

• Il ritorno dell'on. Scalfaro al Ministero dei Trasporti può preoccupare gli appassionati dello sport automobilistico. Gli amici piemontesi (che voteranno d.c. nelle prossime elezioni) hanno una bella scelta tra l'ex giudice e il Donat-Cattin!... L'on. Scalfaro è stato, se non lo ricordate, il promotore della famosa Commissione Ministeriale per la disciplina delle gare motoristiche oltre che famoso « nemico » dell'ACI. Per fortuna che abbiamo, per bilanciare cotanto ministro, un Presidente del Consiglio che si chiama Giulio Andreotti, grande protettore dell'autodromo di Vallelunga. Una mano lava l'altra.

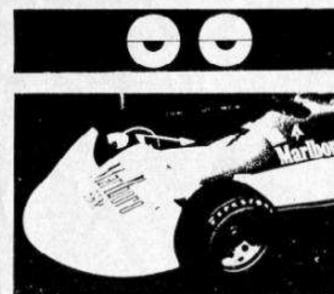
LEGGETE SUBITO

nelle pagine che seguono

40 novità a Indianapolis



RAPPORTO AUTODROMI numero 2



Ultimissime Formula 1

il pallottoliere delle rubriche

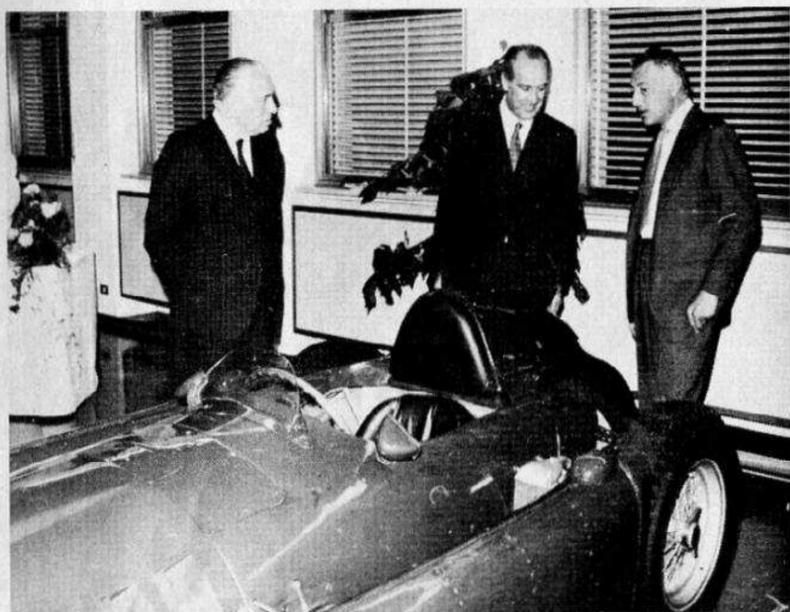
domenica SPRINT

il giornale di mezzanotte

a pagina

- 2 Dove corriamo domenica?
- 3 LA ZANZARA
- 38 Il giornale SCUDERIE
- 39 KARTING giornale del Club
- 40 BORSA-AUTO TUTTESPRINT
- 46 MOTORAMA Mini-HOBBY
- 48 SCRIVETECI rimarremo amici
- 50 INFORMATUTTO
- 51 COMPRAVENDITA

La C.S.A.I. a prova di coraggio



« Ah, sì, quel giorno c'ero anch'io... ». Così l'avv. Gianni Agnelli ha ricordato quando — visitando il Museo Lancia l'altro venerdì in occasione della premiazione del rally Montecarlo, l'ing. Gobato gli ha presentato la Lancia F. 1 con la quale nel 1955 Alberto Ascari finì in acqua a Montecarlo. Però l'avvocato-Presidente Fiat, non ha poi riconosciuto nel film (televisivo) proiettato per l'occasione sul rally monegasco, la 124 spider. Forse perchè Paganelli l'aveva messa a ruote in su nella neve!...

Con una spregiudicatezza della quale mai prima era stata data una prova (chi può ci corregga, dati di fatto alla mano) la nostra CSAI ha reagito con irriducibilità alla « sortita » del comunicato CSI che ha posto il « veto », come sapete, a qualsiasi anticipata attuazione della riduzione di strozzatura per le monoposto F. 3. L'anno scorso, se non andiamo errati, la stessa CSAI a proposito del problema chiave « strozzatura o no » si dichiarò impossibilitata a cercare una soluzione che « andasse contro » i regolamenti internazionali. Stavolta invece Rogano, Zucchi e C. non ci hanno pensato tanto a reagire (giustamente) all'ukase di Treu da Parigi.

La ragione è abbastanza lampante. Perché il mantenimento della strozzatura a « 21,5 », pur se può far piacere all'Alfa Romeo, complica il progetto F. Italia. La CSAI non può permettersi di lanciare una Formula addestrativa nazionale le cui macchine possano addirittura essere in grado di spiccare tempi competitivi con la terza formula agonistica. Perciò, via libera alla strozzatura più grande, costi quel che costi in sede internazionale! E nazionale. Perché c'è stata la trovatina di quegli organizzatori della « Madunina » che, per attuare certi programmi « panamericani », hanno tutto l'interesse a tener buona la CSI, anche a prezzo di una frattura in Italia della F. 3.

Sull'argomento avremo modo di dilungarci a parte. Quel che ci preme sottolineare è che prendiamo atto, a questo punto, della « prova di coraggio » di CSAI. L'importante è che i dirigenti del nostro sport si ricordino di mostrare altrettanto irriducibile coraggio nei confronti della CSI quando ve ne fosse bisogno per l'interesse generale del nostro automobilismo e non solo per salvare certe scelte che li investe sul piano personale di dirigenti, appunto come la F. Italia!

• **CONFESSARE.** Una volta tanto che ci eravamo fidati di accettare per buona una notizia data da altri colleghi, guardacaso si è rivelata inesatta! Ci riferiamo all'annuncio che KINNUNEN, il pilota finlandese ex Porsche, avrebbe guidato una Ferrari 312 P. in Targa Florio in coppia con Brian REDMAN. Invece non è vero. Kinnunen non farà la corsa per la Ferrari. (Che così cerca un quarto uomo, da aggiungere appunto a Redman e a Merzario e Sandro Munari).

Due PANTERE ufficiali a LE MANS

• Dopo le prove con Parkes a Vallelunga, la Pantera De Tomaso Gr. 4 andrà presto a sostenere dei test a Monza, perchè le prestazioni sulla pista più veloce interessano di più al costruttore in vista di una partecipazione a Le Mans. Alla 24 Ore sono state già iscritte ufficialmente due macchine dalla De Tomaso, ma non si conoscono ancora le decisioni per i piloti. Intanto ora si lavora sodo per approntare i modelli necessari ad accogliere le richieste di acquisto già pervenute. Prima saranno realizzate 10 macchine prenotate dagli Stati Uniti, poi le due prenotate in Italia e quindi le tre richieste dalla Francia Belgio e Germania. Le dichiarazioni (riservate) di Parkes sulle buone possibilità alla distanza della Pantera Gr. 4 nella 24 Ore francese hanno fatto piacere nel clan De Tomaso. Si valuta che il segreto per ben figurare alla grande corsa di durata sarà quello di avere frizioni resistenti e quindi piloti tranquillamente veloci.

• **Messaggio (domanda) speciale:** che cosa accadde nel maggio 1970 nello « scantinato »-garage dell'Hotel S. Lucia a Cefalù, intorno a una certa macchina (celeste) sulla quale qualcuno prendeva misure?

• Chi e perchè ha indotto a Daytona i commissari a controllare il peso (minimo 575 chili) e la benzina del 2000 Abarth SP dopo le sue (velocissime) prestazioni in prova?

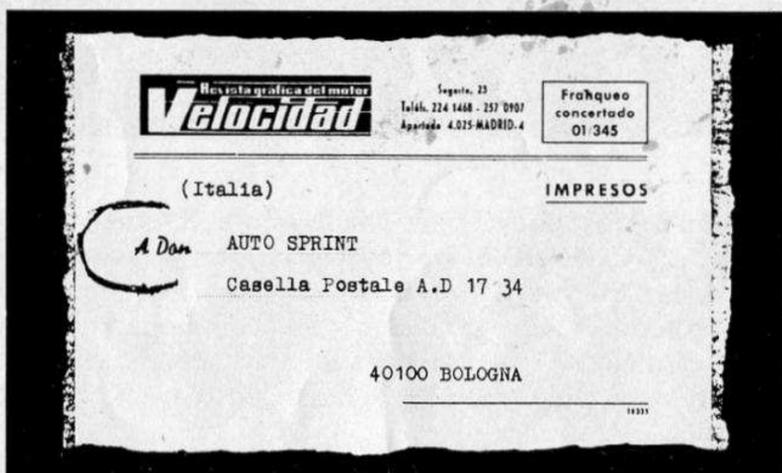
Marcellino

Telefonata al (02) 9131491

Telefonata-tipo per i giornalisti che nella scorsa settimana abbiamo provato a chiamare il 9131491, prefisso (eventuale) 02.
— Scusi c'è l'ingegnere...?
— Chi parla?...
— ...
— Ah, lei è un giornalista?...
« ALLORA » l'ingegnere non può rispondere. E' occupatissimo. Mi lasci il numero che farò richiamare io... Grazie.

Pare che chi ha atteso fiducioso la « richiamata », stia ancora aspettando...

• Sempre più difficile al vertice Porsche (per ora). Il « fifty-fifty » azionario, tra il gruppo Ferry Porsche e la sorella signora Louise Piech, è arrivato a un (momentaneo?) accomodamento. La « testa » del giovane ing. Ferdy Piech (che ha lasciato la dirigenza tecnica), il gruppo di cognome Porsche l'ha pagata con un abbinamento al vertice aziendale. La



• Che AUTOSPRINT fosse diventato un « PADRINO » nel mondo delle corse l'abbiamo scoperto dagli amici di « Velocidad ». Quel « DON » (quasi) ci inorgoglisce...

famiglia Piech non è più « uscita » del tutto dal gruppo. Presidenti ex aequo sono adesso l'ing. Ferry e la sorella Louise. Le due società (quella di costruzioni a Stoccarda, con prevalenza della quota dei Porsche, e quella di vendita — cioè i cordoni della borsa — in Austria a Salisburgo, con prevalenza Piech) si sono fuse in una sola

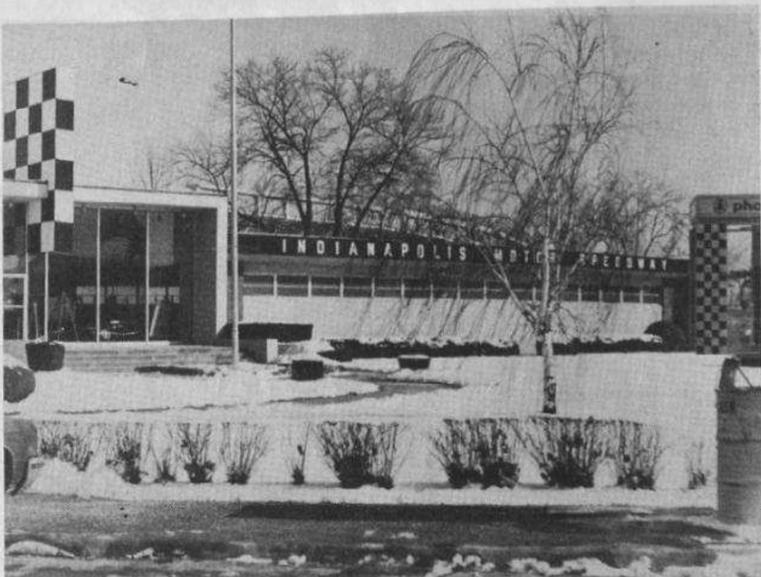
a decorrere del 1. marzo. Ora si tratterà di definire i nuovi piani di investimento. Sportivi compresi. (Ma un « ritorno » non si potrà mai avere prima di 2 anni). I nuovi direttori sono: ing. Ernst Fuhrmann, anni 53, per il settore tecnico; dr. Heinz Brantzki, 42 anni, commerciale. Ma forse gli « scossoni » (anche azionari) non sono finiti.

uno «speciale» FRANCO LINI

 AMERICA

Tutti i segreti
di una MAXI
500 MIGLIA

C'è anche un misterioso 8 cilindri «piatto»



Indianapolis sotto la neve. E' un modo non abituale di vedere la famosa pista. Per corrervi e tentare di vincervi la 500 miglia, in tutti gli USA si stanno costruendo macchine nuove. In maggio a questo deserto bianco si sostituirà la folla compatta, con le 33 macchine

INDIANAPOLIS - La 500 miglia del 1972, e con essa le gare del campionato USAC, saranno probabilmente le più ricche di novità tecniche. Infatti nelle officine delle squadre che partecipano di solito alla grande gara sono in costruzione almeno 40 macchine nuove.

La **McLAREN** ha in costruzione sette macchine: quattro sono state commissionate da Roger Penske per Donohue e Gary Bettenhausen; le altre tre saranno della squadra ufficiale, per Revson e Johncock (Hulme non correrà a Indy nel 1972). A Troy, nel Michigan, la **SNYARES ENGINEERING** sta costruendo sei macchine, per Rutherford, Savage, McCluskey, Dallenbach e Kenyon. Ad Atlanta, in Georgia, una officina sta costruendo cinque nuove macchine che si dice somiglino molto alla McLaren 1971: due sono per A. J. Foyt e le altre tre per Ruby e Cale Yarborough. Alla **LOLA**, in Inghilterra, stanno costruendo una macchina per White. **GRANT KING** sta fabbricando quattro macchine, per la sua squadra che avrà Snider e Krisiloff. **VOLLSTEDT** prepara



due macchine nuove per il suo pilota Zimmermann. Infine la **CHINOOK** sta preparando una macchina nuova per George Eaton, il giovane canadese vincitore del Trofeo «Rookie dell'anno» nel campionato USAC 1971. Si dice che questa macchina avrà anche un nuovo motore e si sussurra di un misterioso otto cilindri piatto!

Le macchine più interessanti, tuttavia, sono quelle che escono dalle due officine in California, quella di **PARNELLI JONES** che avrà Al Unser, Mario Andretti e Joe Leonard, e quella di **DAN GURNEY** che conta su Bobby Unser. La macchina di Gurney è pronta ed ha già dimostrato di andare molto forte. Quelle di Parnelli lo saranno tra poco. Eccezionalmente, abbiamo potuto vederle entrambe in officina, e siamo in grado di presentarvi le foto esclusive di questi bolidi che probabilmente saranno i protagonisti della stagione americana 1972.

Nella tana
del
«confinato»
di
Torrance
il segreto
più grosso

Sotto la neve di INDIANAPOLIS il grano di 40 macchine nuove



Philippe ed un altro tecnico inglese nel loro studio. Alle pareti sono foto e disegni della Lotus 72, che ora Philippe definisce «una vettura già vecchia»

DALL'INVIATO

Maurice Philippe (a sinistra) con Parnelli Jones davanti alla porta della officina segreta. Al centro uno degli sceriffi, con tanto di placca al petto, incaricati di impedire l'avvicinarsi di estranei

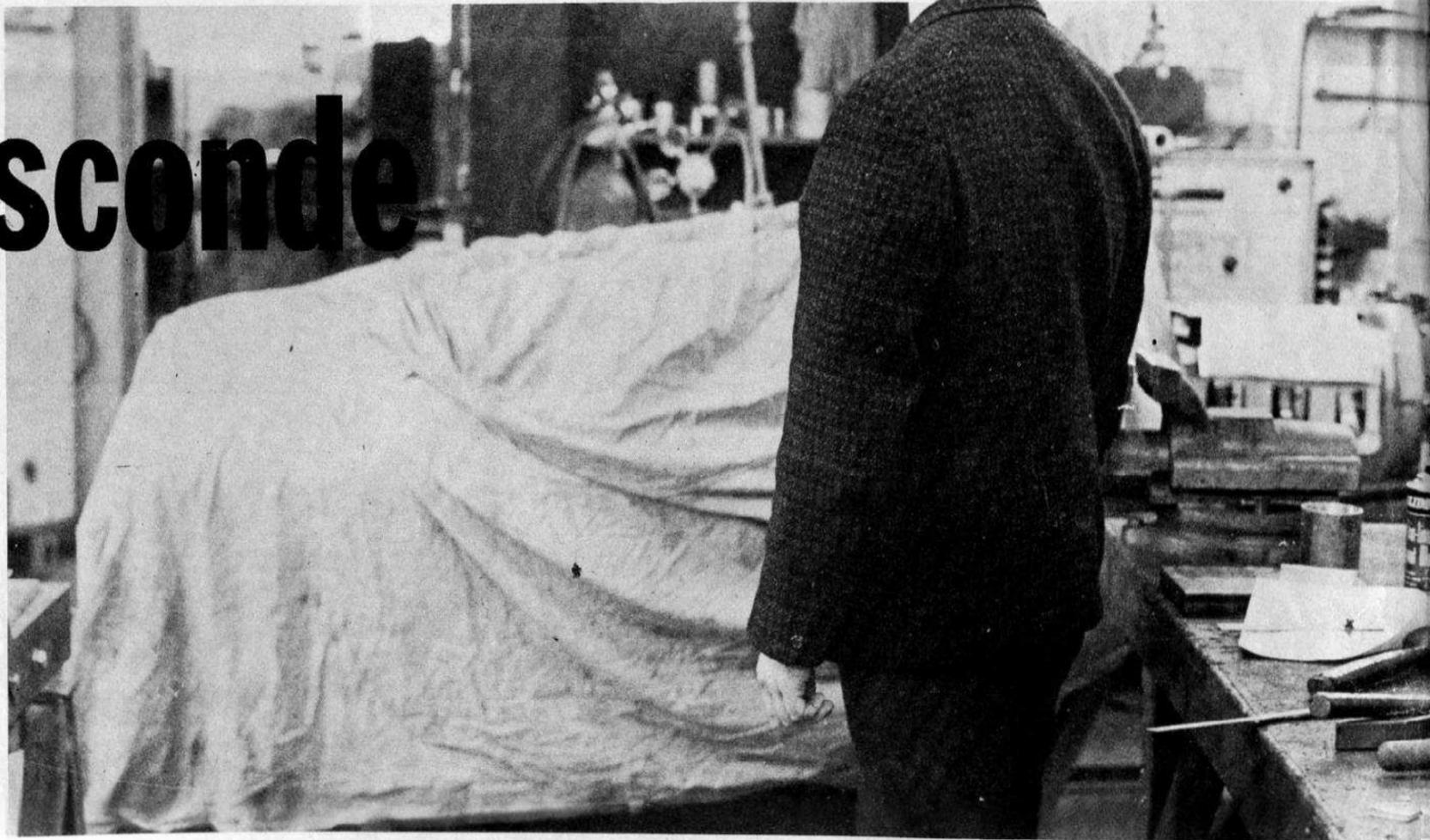


uno «speciale» FRANCO LINI
 AMERICA
 Tutti i segreti
 di una MAXI
 500 MIGLIA

« Quando vedrete la macchina che stiamo costruendo, finita in tutti i suoi particolari, quella lì vi sembrerà vecchia da museo »

Si nasconde qui sotto

Sotto questo telone è la rivoluzionaria linea segreta della nuova macchina che stanno preparando per Al Unser e Andretti. E' tutto quello che ci hanno voluto mostrare.



la rivoluzione di PHILLIPPE

CALIFORNIA - « Quando vedrete la macchina che stiamo costruendo, finita in tutti i suoi particolari, quella lì vi sembrerà vecchia, da museo ». Sono parole di Maurice Phillippe, già progettista della Lotus, che adesso è « confinato » in un appartamento di Torrance, in California, a disegnare la macchina che sarà guidata da Mario Andretti e Al Unser e Joe Leonard nelle gare del campionato, USAC, e soprattutto a Indianapolis. E « quella lì », è la Lotus 72, appesa ai muri della tana di Phillippe, in una grande fotografia e in un disegno di

quasi due metri di lunghezza. La Lotus 72, quando fu presentata due anni fa, fece scalpore e suscitò ammirazione, soprattutto per le sue qualità aerodinamiche. E che la macchina fosse validissima sotto questo aspetto lo ha dimostrato ampiamente. Ricorderete come ad Hockenheim, ad esempio, Jochen Rindt abbia potuto vincere proprio grazie alla eccellente penetrazione della Lotus 72; e ancora oggi, il G.P. d'Argentina lo dimostra, la 72 è eccellente sotto questo aspetto.

Ebbene, Maurice Phillippe afferma che la macchina che

sta costruendo tara sembrare la Lotus 72 vecchissima, una macchina da museo. Da questo momento la vostra immaginazione può scatenarsi, ed immaginare tutto l'immaginabile!

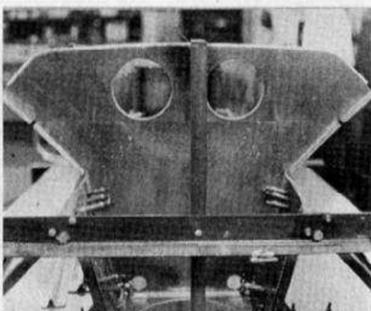
Diciamo la vostra fantasia, perché nonostante la nostra buona volontà non ci è possibile dirvi come sarà fatta, questa macchina sensazionale, anche se abbiamo avuto il privilegio di entrare nella fortezza di Torrance che ospita Maurice Phillippe, un altro tecnico inglese che lo aiuta nei disegni, ed il gruppo di tecnici e meccanici

che stanno lavorando attorno al progetto. Una fortezza vera e propria, con tanto di scrigni speciali fuori dalle porte, con doppie chiavi in dotazione soltanto agli « addetti ai lavori » per passare da una porta all'altra; l'officina dove stanno nascendo le macchine della Vel-Parnelli è più custodita di Fort Knox o del Pentagono, e da lì non esce nessuno, e nessuno entra se non con l'approvazione di Parnelli Jones, di Vel Miletich e di Maurice Phillippe.

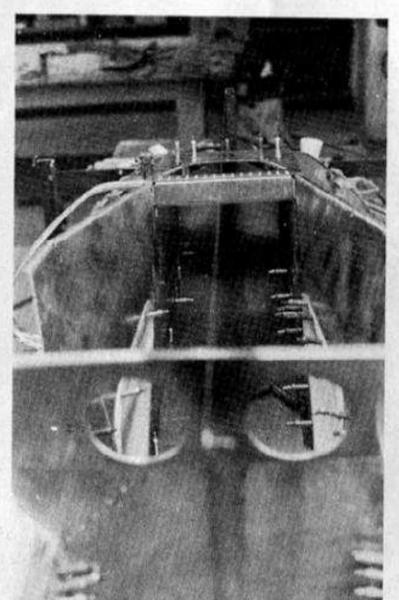
Siamo stati, quindi, privilegiatissimi, grazie ad una vec-

chia amicizia con Parnelli Jones e Phillippe ed ai buoni uffici di Mario Andretti, e se non siamo in condizione di presentarvi la linea della macchina (dovremo aspettare ancora un poco) possiamo comunque mettervi sotto gli occhi i documenti esclusivi che vedete in queste pagine.

Dice Maurice Phillippe: « Ho fatto un progetto che segnerà un fatto nuovo. Una macchina che anticiperà il futuro. Credo che quest'anno molte delle macchine che si vedranno a Indianapolis saranno delle copie delle McLaren viste l'anno scorso, indubbia-



A sinistra: l'ossessione dell'aerodinamica ha spinto a raffinatezze incredibili, su ogni particolare. Tutto è estremamente levigato ed arrotondato, come questa parte della sospensione anteriore, che è attraversata da un forellino che convoglia un filo d'aria a raffreddare un tubo dei freni! Sopra: la paratia alle spalle del pilota. La costruzione utilizza molte rivettature. A destra: le parti del telaio già pronte.



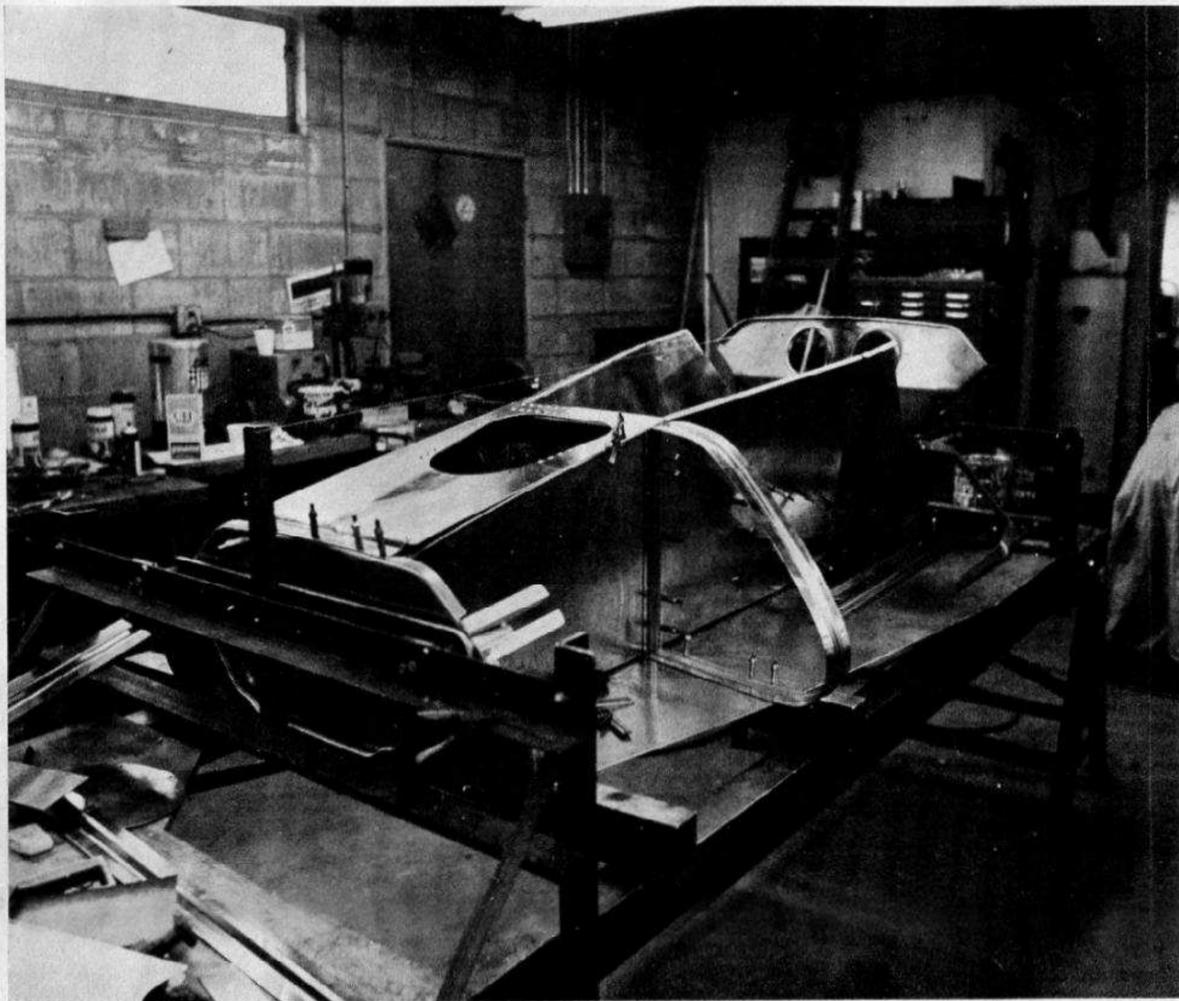
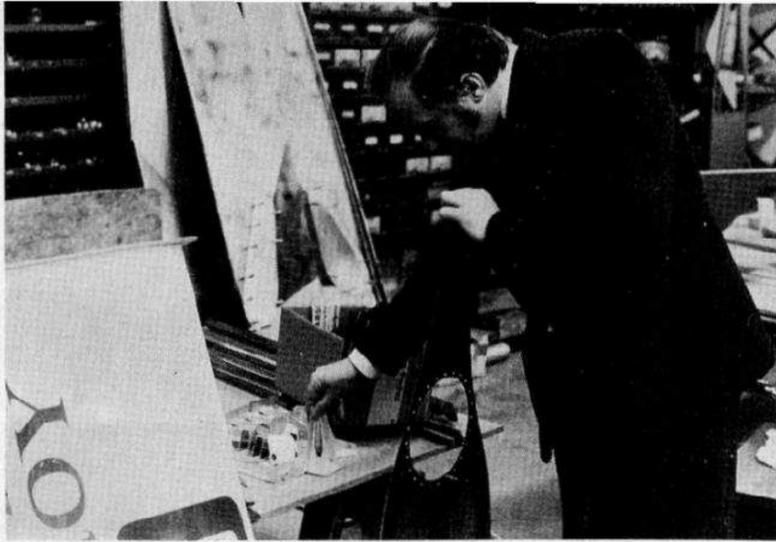
L'interno dell'abitacolo, che risulta relativamente spazioso



Vel Miletich con Maurice Phillippe nella direzione del garage Parnelli. Miletich è socio di Parnelli Jones. Sotto: il corpo centrale della nuova Parnelli. Dal disegno del piano orizzontale inferiore si intravede una forma a cuneo, appuntito



Una parte della piccola officina segreta di Parnelli; lavorano in tutto nove meccanici. A destra, Phillippe ha personalmente calcolato e disegnato ogni particolare della nuova macchina. E' tutto pronto per montarne sei con le parti assemblate



Il grande garage di Parnelli e Miletich a Torrance, sulla strada principale. Si vendono le gomme Firestone e le macchine della Ford



mente delle macchine che hanno dato una nuova svolta alle macchine americane. Noi stiamo facendo qualcosa di molto più avanzato».

Gli chiediamo se somiglierà alla Lotus 72. Ed è qui che ci risponde, additando la fotografia ed il disegno appesi ai muri: «Quella lì sembrerà una macchina vecchia, quando vedrete la nostra finita». Non insistiamo, perché è chiaro che non si sbottoneranno. Hanno ragione, d'altra parte, perché insieme con la struttura moderna, è proprio la linea della macchina, le sue soluzioni aerodinamiche, che rappresentano le autouts sui quali contano per poter andare più forti di tutti.

E poiché le tre grandi corse cui puntano sono quelle di Ontario, Indianapolis e Pcono, tre gare ad altissime velocità pressoché costanti, la velocità massima figlia della penetrazione aerodinamica diventa l'elemento più importante della prestazione. Quindi è chiaro che non vogliono svelare i loro segreti fin quando sarà possibile, per non dare agli avversari delle «idee».

Quello che riusciamo a strappargli è che il problema che si sono trovati a risolvere è molto complesso, perché la ricerca spinta nel campo della penetrazione ha dovuto essere condizionata dalle necessità di aderenza, e

soprattutto da quelle del raffreddamento di acqua e olio.

«Adopereremo soltanto i motori Offenhauser. Nelle ultime versioni questi motori hanno persino superato i 900 cavalli di potenza massima, quindi immaginate quanto calore sviluppano. Penso che

diventare le curve degli ovali delle curve... strette, dove bisognerà usare i freni energicamente. Soprattutto dopo ogni rifornimento, perché con 75 galloni di carburante (circa 285 litri!) i pesi da frenare sono elevati. Ecco perciò che abbiamo da risolvere questi

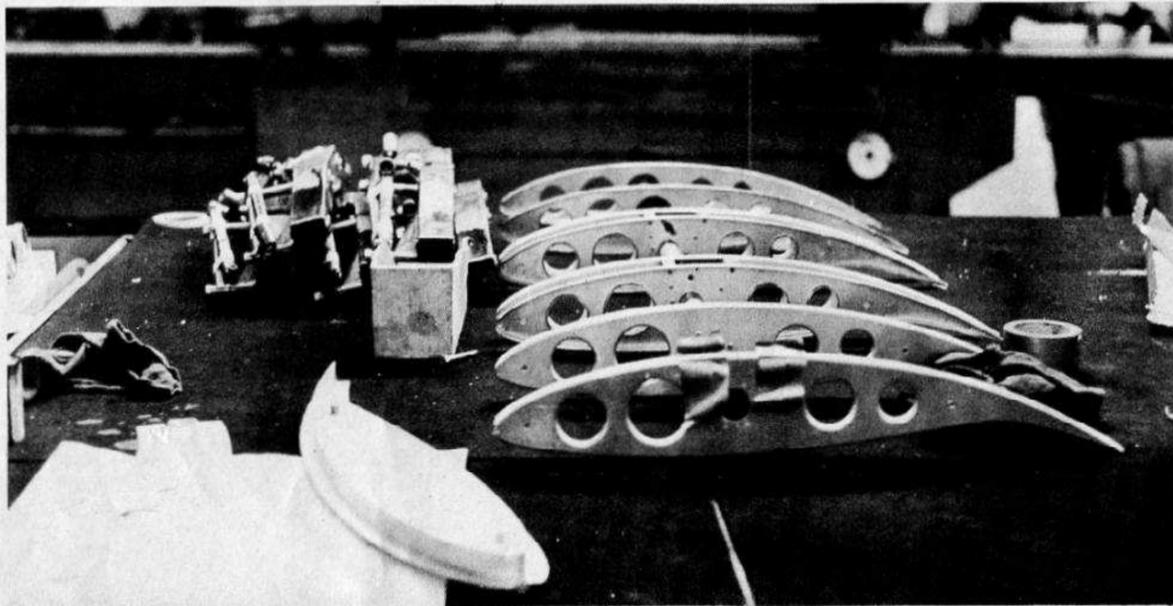
costruire fuori, è in sei esemplari. Non pare che abbiano dubbi, quelli che hanno ideato queste nuove macchine; sono sicuri del fatto loro e sono passati direttamente dai disegni alla produzione in serie, senza passare dallo stadio del prototipo sperimenta-

luzioni immaginate sono buone o no. Credo che abbiamo fatto del buon lavoro. Il nostro obiettivo è di riuscire ad andare fortissimo. Abbiamo saputo di quello che la macchina nuova di Gurney ha fatto a Ontario, con una media di 191 miglia su un giro. E' moltissimo, tanto di cappello; ma noi pensiamo di poter andare a 195».

Dette così, con tranquilla naturalezza, sembrano enunciazioni normali; e Maurice Phillippe ha proprio l'aria di trovarle normali. Se ci si pensa sopra un momentino, invece, ci si rende conto di una eccezionalità che non ci sorprende, in fondo.

Le macchine in costruzione sono sei, identiche. Sono monoscocca in acciaio, costruite secondo i criteri cari a Phillippe: è meglio fare una macchina a sezioni separate, tanto da poter modificare ognuna delle parti con relativa facilità. Vale a dire che avranno un corpo centrale, poi una parte frontale e una parte posteriore. Tre macchine sono quasi pronte; fra non molto, in marzo, la prima sarà in pista per le prime prove riservatissime. Due altre saranno pronte per le prove di Indianapolis, e per il tempo della grande corsa anche le altre tre saranno finite.

Il programma sarà rispettato, anzi Phillippe ci dice che sono leggermente in anticipo, attribuendone il meri-



Quelle che vedete sono centine, e rappresentano la struttura di un profilo alare, ma non si tratta dell'ala di un aereo. E' lo scheletro dell'iposostentatore che sarà utilizzato sulla F. Indy realizzata da Phillippe

per le gare lunghe, di 500 miglia, saranno un poco meno spinti, ma resta un bel problema. E c'è anche quello del raffreddamento dei freni. Perché i freni diventeranno importanti anche a Indianapolis, visto che le velocità cui pensiamo di arrivare fanno

problemi estremamente importanti, tenendo sempre presente che lo scopo è quello di avere il minimo di resistenze frontali».

Il programma della Vel-Parnelli è stato impostato su sei macchine. E tutto quello che è stato costruito o fatto

le da provare prima di costruire le macchine successive.

«Prima di tutto non abbiamo molto tempo, poi credo che in fase di progetto abbiamo pensato a tutto. Quindi non credo che vi sia tanto bisogno di vedere se le so-

uno «speciale» FRANCO LINI



AMERICA

Tutti i segreti
di una MAXI
500 MIGLIA

CONTINUAZ. DA PAGINA 7

to ai meccanici. Gli uomini che lavorano alla costruzione delle nuove Parnelli sono in tutto nove, guidati dal capo meccanico Joe Fukushima, americano ma di chiara origine giapponese.

« Sponsor » e piloti

La macchina si chiamerà soltanto « PARNELLI » e sarà equipaggiata da pneumatici Firestone. Il motore, come abbiamo detto, è il classico e incredibile 4 cilindri Offenhauser, il cambio quello della Hewland, anche se è giudicato molto pesante. Il finanziamento per la costruzione è stato ottenuto attraverso gli « sponsors » che sono le sigarette Viceroy, la fabbrica di valigie Samsonite, la Castrol e la Firestone. Curiosamente sullo stemma della squadra figura anche il nome Ford, dato che Parnelli Jones è concessionario Ford, ma per le corse USAC sarà utilizzato il motore Offenhauser.

I piloti, come sapete, sono AL UNSER (che spera di vincere per la terza volta consecutiva), MARIO ANDRETTI e quel JOE LEONARD che stava vincendo la 500 miglia con la Lotus a turbina, nel 1968, e che ha rotto a due giri dalla fine. Tre uomini di classe elevatissima. Se la macchina andrà come prevedono potrebbero anche finire tutti e tre ai primi posti.

Questo è quel che si augurano Vel Miletich e Parnelli Jones, che abbiamo poi visti nel grandissimo garage di Parnelli. Quando siamo arrivati stavano scegliendo le nuove uniformi della squadra, rosse con strisce bianche. Parnelli ormai ha smes-

so di correre, ma non del tutto, visto che qualche mese fa ha partecipato a quella cosa straordinaria che è la « Baja 1000 », la traversata della penisola californiana, in Messico, praticamente nel deserto. Guidava una Ford Bronco, una macchina speciale da fuori strada, ed ha vinto. Il successo gli ha procurato, lo ammette lui stesso, una eccezionale fioritura di vendite delle Bronco. Insieme con le automobili, Parnelli vende motociclette, battelli, camion. Il suo garage è in realtà una enorme azienda che gli deve fruttare parecchie migliaia di dollari.

Miletich è il suo socio, e insieme hanno deciso che era ora di fare qualcosa di più che comprare delle automobili e farle correre. Così hanno ingaggiato Phillippe ed i meccanici, e adesso stanno costruendo una vera e propria officina, poco distante dal garage. Ci sarà tutto, nel nuovo stabile, tutto quel che è necessario per fare anche delle macchine da corsa, compreso banco prova per i motori.

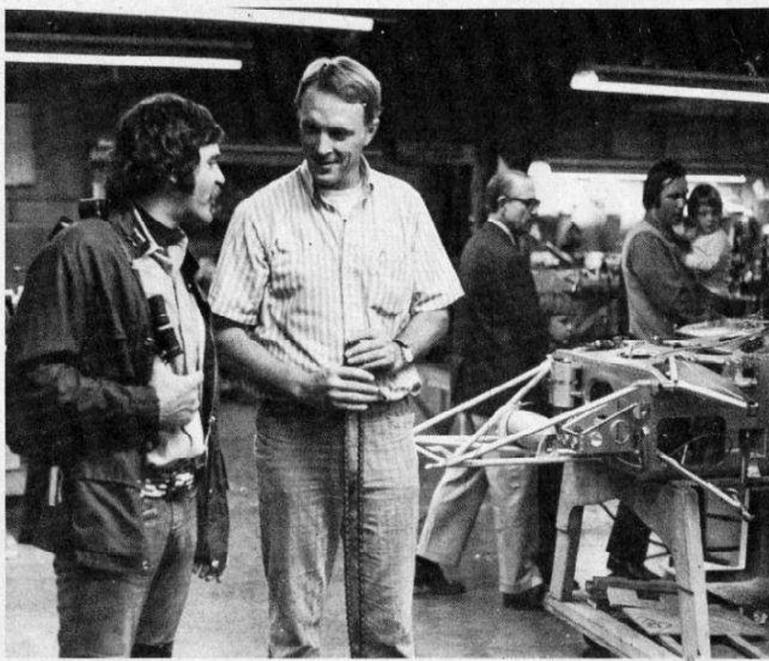
Un motore FERRARI

Il che ci ha fatto chiedere se nei loro programmi futuri vi è qualcosa di più della costruzione del telaio.

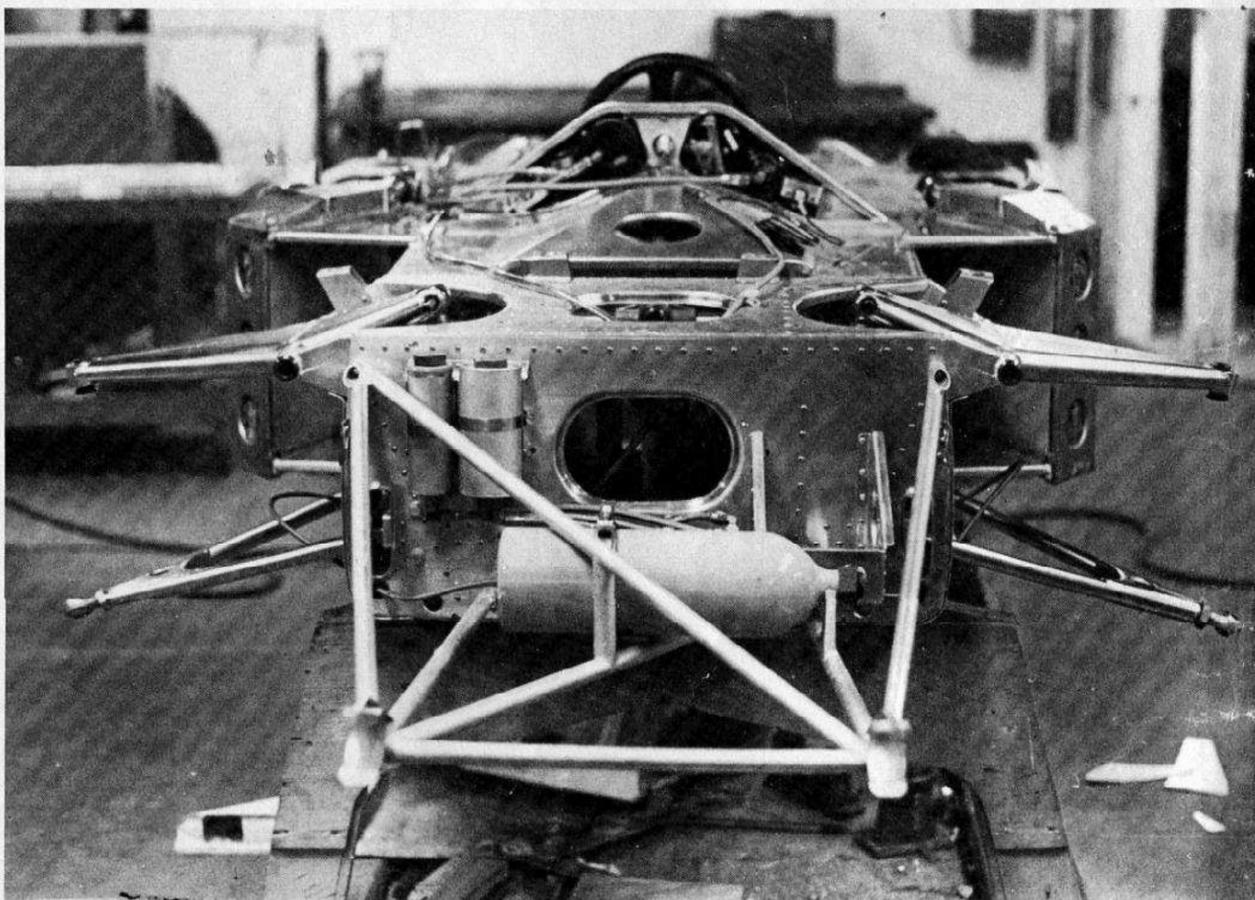
« Si, pensiamo che si possono fare delle buone cose, migliori delle attuali, anche nel campo dei motori », ci risponde Parnelli, « e ci stiamo pensando per l'anno venturo. E magari ci occuperemo anche delle trasmissioni. Ma adesso vogliamo portare a termine il programma come l'abbiamo previsto ».

A proposito di motori ci ricordiamo come Parnelli Jones sia stato tra i personaggi che erano venuti in Italia, a Maranello, a parlare con Ferrari, insieme con Andretti. Cosa avevano concluso?

« Beh, per adesso niente di positivo. Però il progetto di usare il motore Ferrari, se darà i risultati sperati, c'è sempre, e lo si realizzerà forse nel 1973. Penso che verrò in Italia ancora una volta, tra non molto, per riparlarne ». Come si vede ci sono molte cose interessanti, nel futuro.



Dan Gurney con alcuni amici. Lui rimane in officina anche quando gli operai se ne sono andati da un pezzo. C'è sempre da fare



SANTA ANA - La « ALL AMERICAN RACERS » di Dan Gurney non è molto lontana dalla Parnelli. Proporzionalmente alle dimensioni di Los Angeles, intendo, dato che tra l'una e l'altra è lo sconfinato corpo della mostruosa agglomerazione che si usa definire Los Angeles. Il non molto lontano è, per usare il metro locale, a un'ora e mezza di autostrada, un centinaio di chilometri.

Dan Gurney lo scopriamo intento a trafficare attorno ad una motocicletta Yamaha, la sua nuova passione, che tra l'altro sta diventando un affare perché Gurney sta effettuando delle buone esperienze tecniche con queste moto giapponesi, per trarne delle versioni sportive.

Più larga perché solida

In officina, accanto a un paio di telai in costruzione, vediamo il primo esemplare della nuova Eagle, quella che ha suscitato tanta sensazione in dicembre e poi in gennaio, quando ha superato, guidata da Bobby Unser, le 191 miglia

orarie sulla pista di Ontario, cosa che nessuno aveva mai fatto prima. Il primato precedente era di Donohue, che con la McLaren-Sunoco aveva girato alla media di 186,7 miglia orarie.

La nuova Eagle appare, a prima vista, molto larga, ma in realtà la sensazione è data dal fatto che è molto bassa, e quindi i fianchi appaiono più larghi in prospettiva. Gurney

non lo nega ed afferma che effettivamente la macchina è voluminosa. « Però per andare così forte e resistere, in gare come le 500 Miglia che si corrono su curve sopraelevate, è necessario che la macchina sia solida. E quindi sono necessarie determinate dimensioni. Crediamo di aver fatto un buon lavoro e sono lieto di ringraziare pubblicamente Roman Slobodinskyj che è il



GIANNINI

SOCIETA' GIANNINI AUTOMOBILI S.p.A.

- FIAT-Giannini 500 TV: berlina 2 porte, motore 2 cilindri, alesaggio mm 67,4, corsa mm 70, 499,5 cc, potenza max HP 22 DIN, vel. oltre 105 kmh Lire 685.000
- FIAT-Giannini 590 GT: berlina 2 porte, motore 2 cilindri, alesaggio mm 73, corsa mm 70, 586 cc, potenza max HP 28 DIN, vel. oltre 120 kmh Lire 750.000
- FIAT-Giannini 650 NP: berlina 2 porte, motore 2 cilindri, alesaggio mm 77, corsa mm 70, 652 cc, potenza max HP 32 DIN, vel. oltre 130 kmh Lire 760.000
- FIAT-Giannini 128 NP-S: 2 porte, motore 4 cilindri, 2 carburatori, alesaggio mm 80, corsa mm 55,5, potenza max HP 79 DIN, vel. oltre 170 kmh Lire 1.500.000

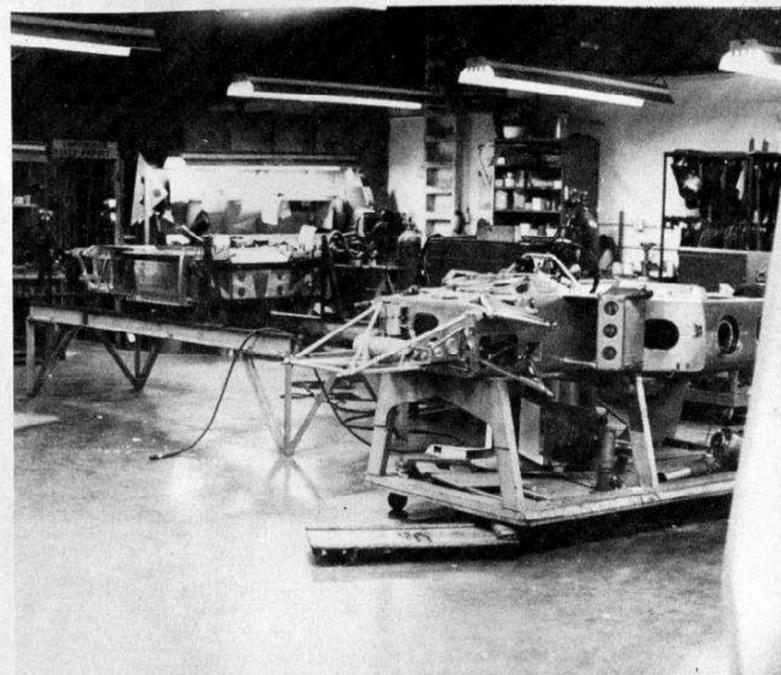
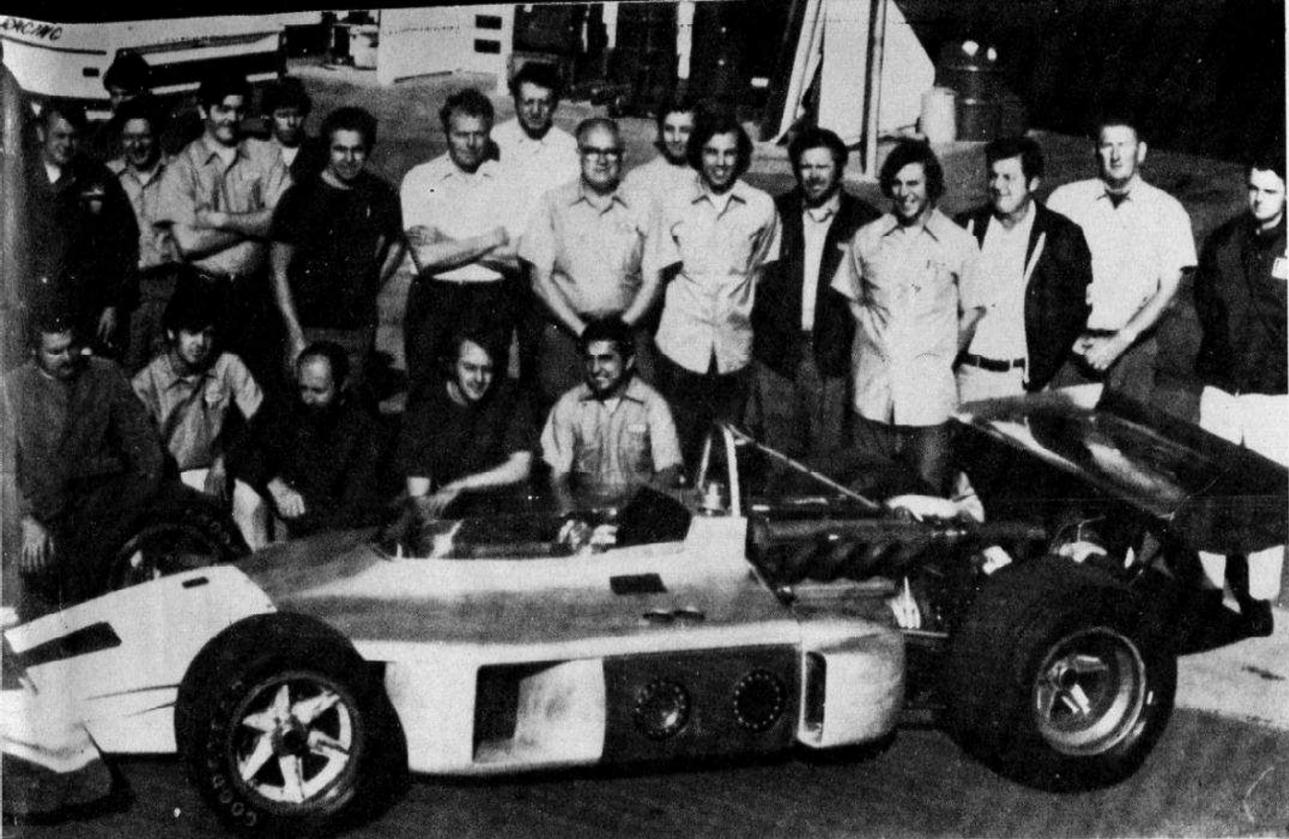
E LE FIAT-GIANNINI DA COMPETIZIONE:

- FIAT-Giannini 500 Montecarlo: potenza max HP 27 DIN, giri motore 6000 Lire 820.000
- FIAT-Giannini 590 Vallengunga: potenza max HP 35 DIN, giri motore 6000 Lire 820.000
- FIAT-Giannini 650 Modena: potenza max HP 42 DIN, giri motore 6000 Lire 820.000

UFFICI Via Tiburtina 97 - Tel. 49 50 302 - 00185 ROMA
STABILIMENTO Via Teano 12 - Tel. 29 52 56 - 00177 ROMA

EATON «capellone» INDY

● INDIANAPOLIS - Il canadese George EATON, accantonate le velleità in F.1 per mancanza di macchina competitiva, ha scelto l'anno scorso le gare USAC, partecipando alle ultime corse della stagione, con notevoli risultati. Per questo egli è stato nominato « Rookie » dell'anno nel campionato USAC, ricevendo il corrispondente premio durante l'annuale banchetto di fine gennaio a Indianapolis. La scelta di Eaton si è rivelata felice anche sul piano estetico. Infatti per poter correre nelle gare USAC è richiesto ai piloti anche una presentazione personale secondo certe regole, che prevedono la pulizia delle tute e un aspetto gradevole. Per questo George Eaton ha dovuto tagliare i capelli, che portava molto più lunghi di quelli di Jackie Stewart, e lo abbiamo visto con una pettinatura corta, con riga laterale a sinistra che faceva molto studente modello di severo collegio. La notizia può interessare qualche pilota di casa nostra, semmai avesse l'intenzione di correre a Indianapolis un giorno. Per esempio Merzario, Tondelli, Noè...



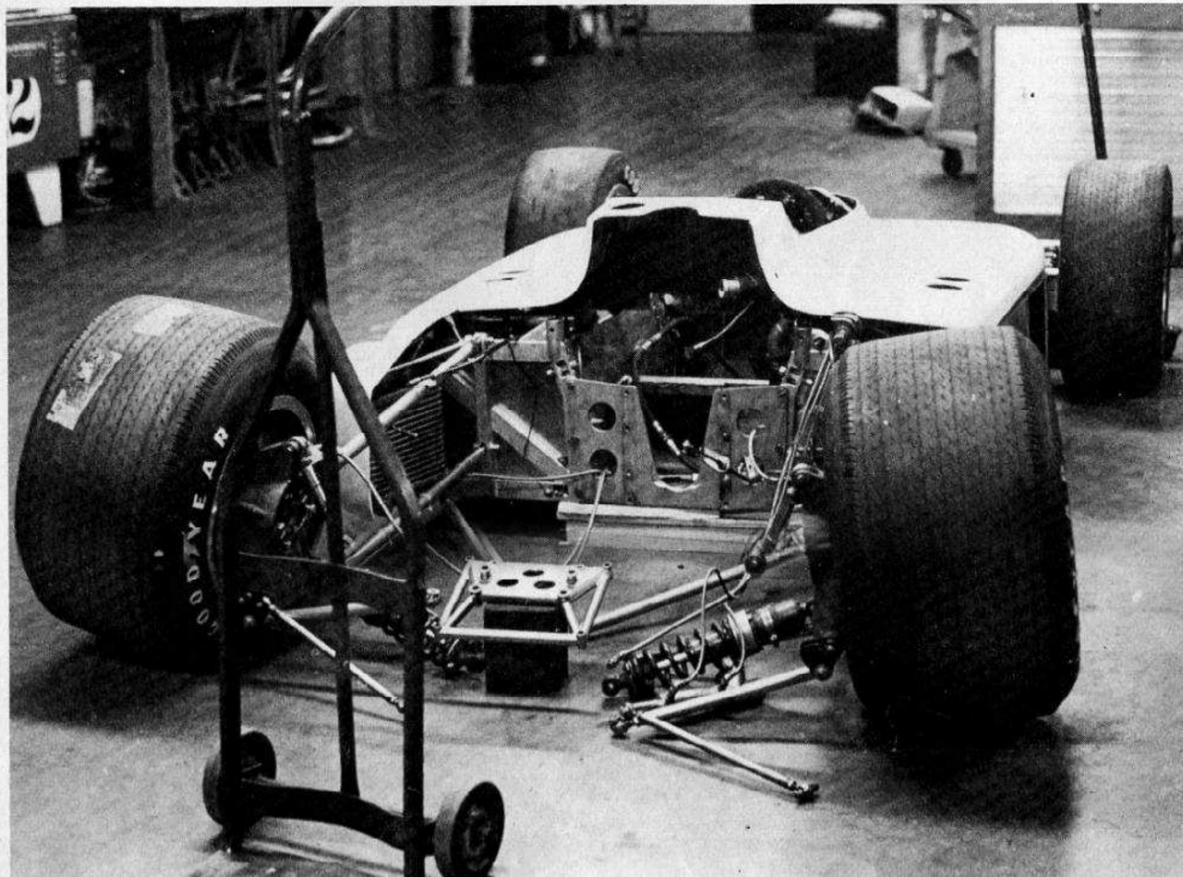
Due nuove Eagle in costruzione. In totale ne fanno sette esemplari

Questa è la nuova Eagle che guidata da Bobby Unser ha stabilito un nuovo primato a Ontario, prima macchina a superare le 190 miglia orarie. Anche Gurney ha lavorato sulla penetrazione. A destra: la Eagle senza il motore. Visibili le sospensioni e i radiatori

Anche GURNEY lavora sodo

L'AQUILA è ingrassata

La parte anteriore della nuova Eagle. Si notano i due radiatori acqua, posti ai lati anteriori dell'abitacolo che ne «ingrassano» la linea



nostro capo progettista e Phil Remington che è il capo della fabbricazione. Credo che quest'anno avremo delle macchine molto buone, e a Indianapolis ne vedrete parecchie. Ufficialmente abbiamo soltanto un pilota, Bobby Unser, anche se per le tre 500 Miglia (Ontario, Indianapolis, Pocomo) forse avremo due macchine. Ma oltre alle nostre ufficiali vi saranno quelle che stiamo costruendo, per Sam Posey, Bill Vukovich, Jim Malloy, Bud Tingelstad; in tutto sono sette macchine, che stiamo preparando e speriamo di finire presto. So che anche gli altri stanno facendo cose molto buone, ed ho sentito parlare di un progetto rivoluzionario in via di realizzazione da Parnelli. Staremo a vedere cosa avranno fatto gli altri. Noi per ora siamo molto contenti dei nostri risultati. E naturalmente pensiamo di poter progredire ».

Tutto questo Dan Gurney lo dice con la spontaneità e la semplicità che gli conosciamo, come se fosse la cosa più naturale del mondo. Se si pensa che adesso la Eagle è diventata la pietra di paragone per quelli che hanno delle am-

bizioni nel campionato USAC, si vede invece come la nuova Eagle debba essere considerata molto più valida di quella dell'anno scorso, che pure era ottima.

Il sedile da ...WC

Come per il passato la Eagle sarà finanziata dalla Olsonite, che è la più grande fabbrica mondiale di... sedili da gabinetto; e dalla Goodyear, marca alla quale Gurney è fedele da tantissimi anni. Se vi sarà una seconda macchina per le tre grandi «500» è probabile che vi sia anche un altro «sponsor».

Comunque, insieme con la Parnelli, la Eagle pare sia proprio la macchina da seguire maggiormente per le gare USAC, che cominciano il 18 marzo a Phoenix, in Arizona, sul circuito che serve alla Firestone per le sue prove di gomme e che è buono ma molto corto, appena un miglio. E di conseguenza in ogni caso la famiglia Unser sarà ancora in primo piano nelle cronache di queste corse.



10149 Torino (Italy)
Via Gattico 7
tel. 293.309/259.415

SPORTIVO

RUOTE

melber

PRODUZIONE



28047 Oleggio Novara (Italy)
Via Tevere 8
tel. 91.785



IN LEGA LEGGERA

DIFFUSIONE

PROGETTO



melber

A continuazione del successo ottenuto con le ruote in lega leggera della Melber,

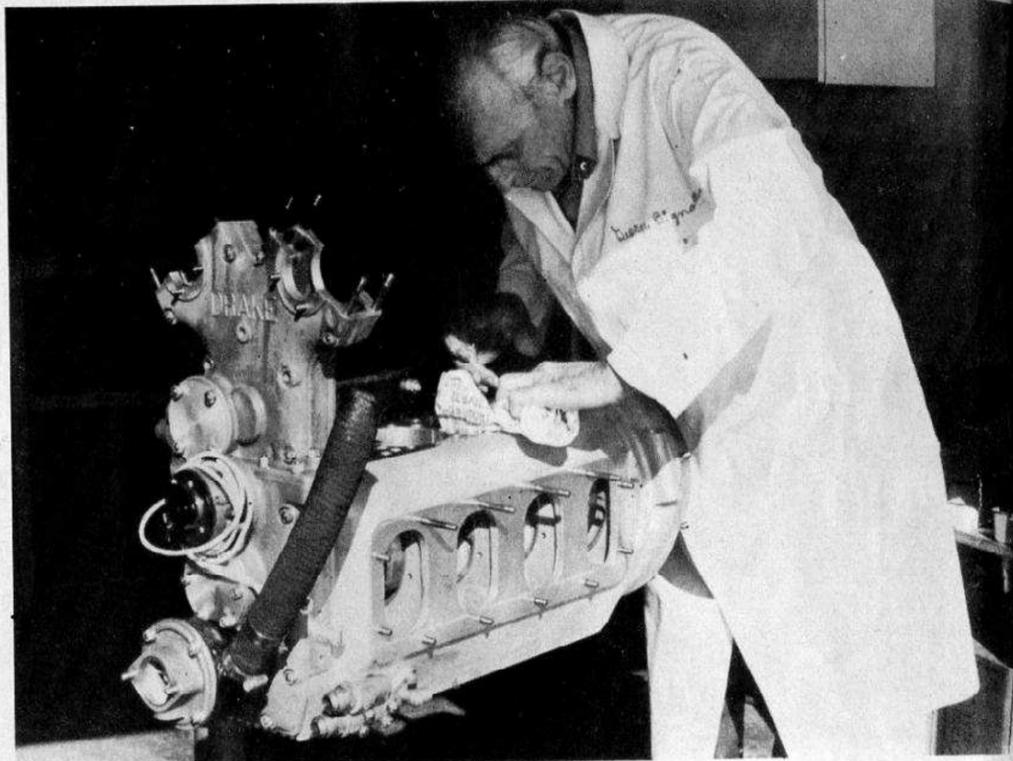
la «Eris Tondelli Racing Cars» annuncia la prossima diffusione di un nuovo volante sportivo



George Bignotti, a destra, con Louis Meyer, che ha vinto a Indianapolis nel 1928, 1933 e 1936. Bignotti è un accanito tifoso della Ferrari



I due maghi italiani di INDY



▲ Il « mago » Tabucchi con il basamento del motore Offenhauser. Secondo le ultime rilevazioni questo 4 cilindri ha fornito oltre 900 cavalli di potenza

vorrebbero un motore FERRARI



L'officina di George Bignotti a Indianapolis. Sul fondo le macchine del 1971 che serviranno per le prime gare. Qui si preparano i motori per le nuove Parnelli (foto LINI)

INDIANAPOLIS - Dalla California all'Indiana, con un balzo di qualche migliaio di chilometri, ma anche con un notevole sbalzo di temperatura. Se nell'inverno molto mite della California si stanno preparando le macchine per gli scontri di maggio, a Indianapolis c'è la neve e fa freddo. Scopriamo così, come avete visto dalle nostre prime foto, delle prospettive inconsuete, con la famosissima pista coperta di neve. Però la gente di Indianapolis non è in letargo, anzi. Passiamo a salutare Aldo Andretti, nel suo feudo che è sulla strada che va all'aeroporto, e nel quale dirige la vendita delle gomme Firestone per la zona. E gli portiamo notizie fresche di Mario, che in fondo vediamo più di lui, specie in questi tempi. E lui ci dà notizie interessanti sugli affari di famiglia, che vanno benissimo. Nell'anno passato hanno aumentato la vendita di gomme del 46 per cento, il che è molto.

tanto un paio di uomini stabilmente. Adesso da Bignotti si stanno preparando le macchine dell'anno scorso, quelle che hanno conquistato tanti successi, per fare in modo che siano pronte per le prime gare della stagione, in attesa della nuova Parnelli rivoluzionaria. E si stanno preparando i motori, che sono affidati alle attentissime cure di un altro italiano, quel Tabucchi che è sempre stato con Bignotti e che è un vero « mago » non soltanto della messa a punto ma anche di qualche modifica geniale.

Da Bignotti vediamo per la prima volta un motore Offenhauser completamente smontato ed abbiamo modo di ammirarne i componenti, che ci lasciano sbalorditi, per la loro semplicità. Non riusciamo proprio ad immaginare che da quei quattro cilindri saltino fuori adesso novecento cavalli. Eppure è così, anche se Tabucchi ci confessa che ogni tanto qualche pistone adesso salta.

Il sogno di BIGNOTTI

Dalla pista innevata, sulla quale non c'è nessuno, passiamo alla piccola officina di quell'oriundo italiano che conoscete già, perché ve ne abbiamo già parlato parecchie volte: Giorgio Bignotti. E' quello che nel gergo americano chiamano « capo meccanico », ma in realtà è qualcosa di più di un meccanico, un vero e proprio capo di un gruppo di tecnici di valore. Immerso nelle corse da decenni, Bignotti è stato il responsabile della preparazione delle macchine che hanno vinto la 500 Miglia di Indianapolis degli ultimi due anni. Ha la sua officina a Indianapolis, poco distante dalla grande pista e fino a ieri era lì che si mettevano a punto le macchine.

Adesso le cose stanno cambiando, ed appena sarà pronta l'officina nuova di Torrance, quella che Parnelli Jones sta facendo costruire, si trasferirà anche lui in California, lasciando a Indianapolis sol-

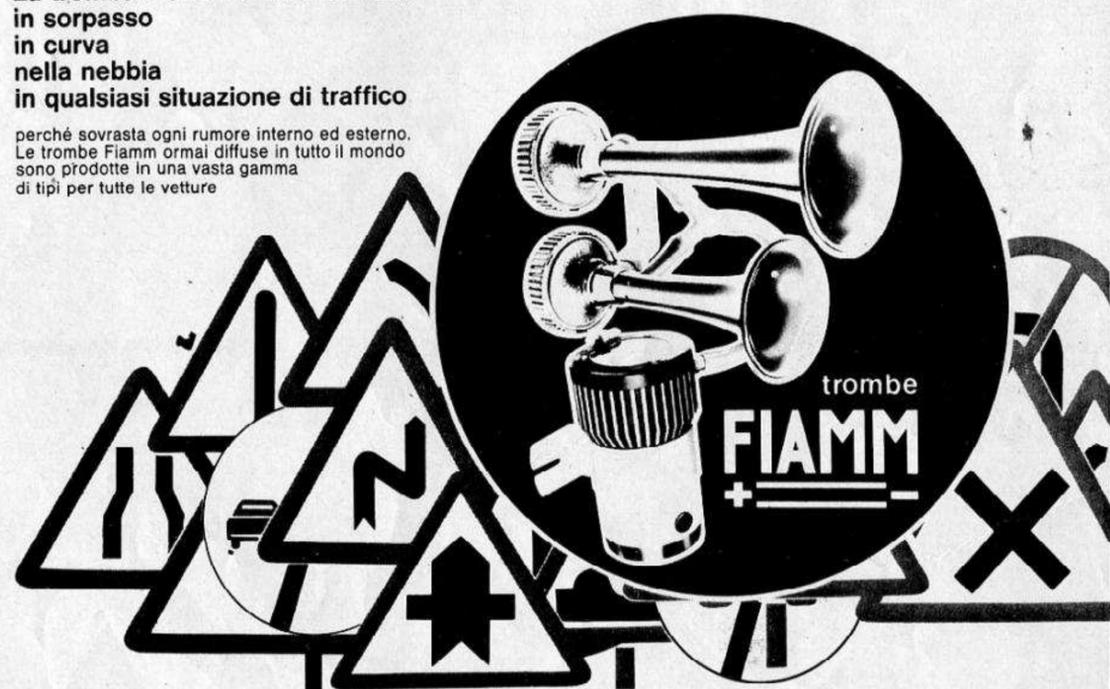
I colori delle sigarette

Ridipinta coi colori della Viceroy, la marca di sigarette che finanzia la squadra di Parnelli, è in montaggio la macchina con la quale Al Unser ha vinto la 500 Miglia del 1971. E sulle fiancate è stato dipinto il numero 9, che sarà il numero di Andretti per la stagione 1972. Al Unser avrà la seconda macchina, quella che era di scorta a Indianapolis. Praticamente sono uguali. Una sola differenza rispetto al 1971: adesso sarà usato sempre il motore Offen-

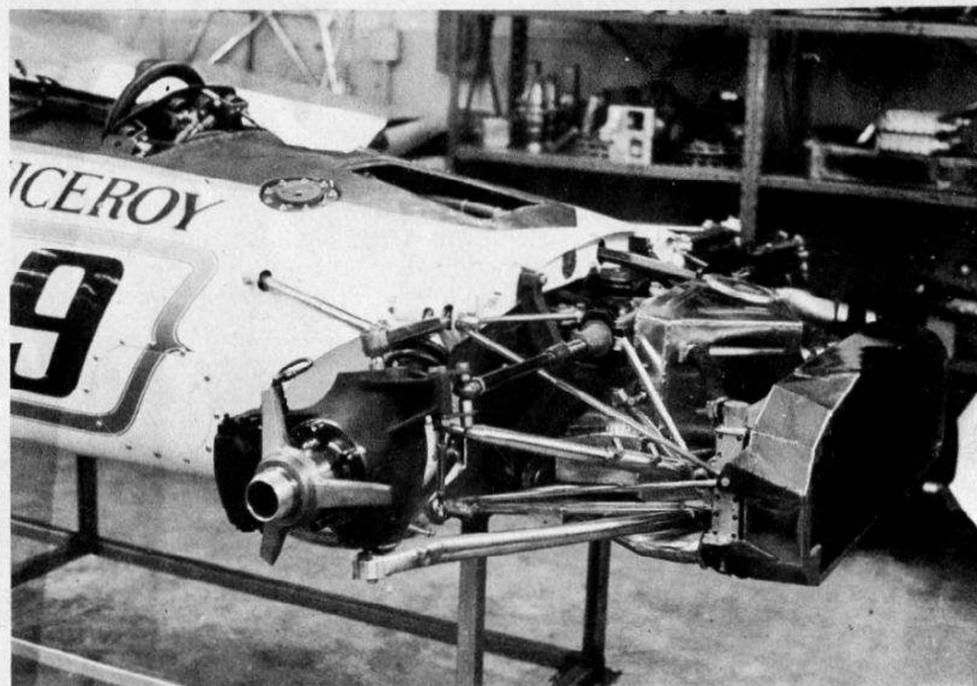
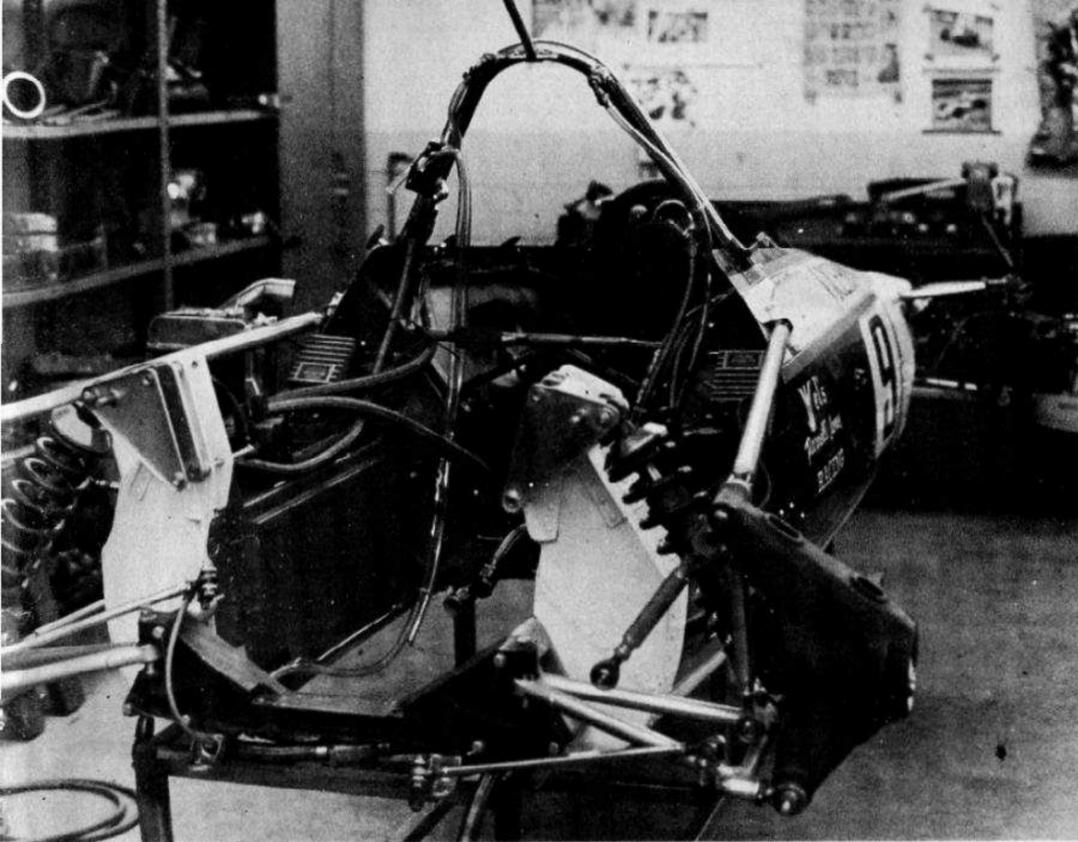
vi apre la strada nella foresta del traffico

La tromba Fiamm vi dà sicurezza in sorpasso in curva nella nebbia in qualsiasi situazione di traffico

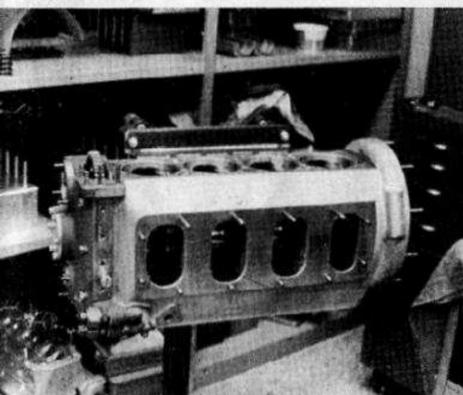
perché sovrasta ogni rumore interno ed esterno. Le trombe Fiamm ormai diffuse in tutto il mondo sono prodotte in una vasta gamma di tipi per tutte le vetture



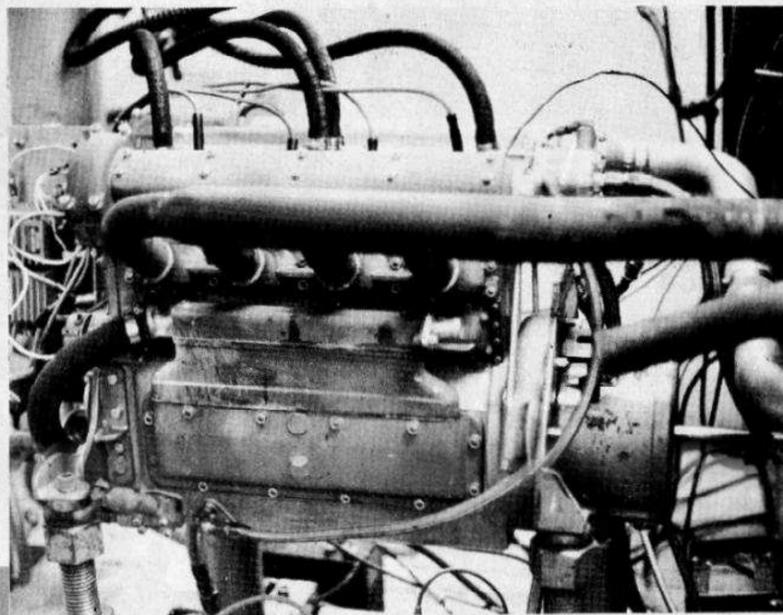
FIAMM • Montecchio Maggiore (Vicenza): la stessa Casa che fabbrica le note Batterie.



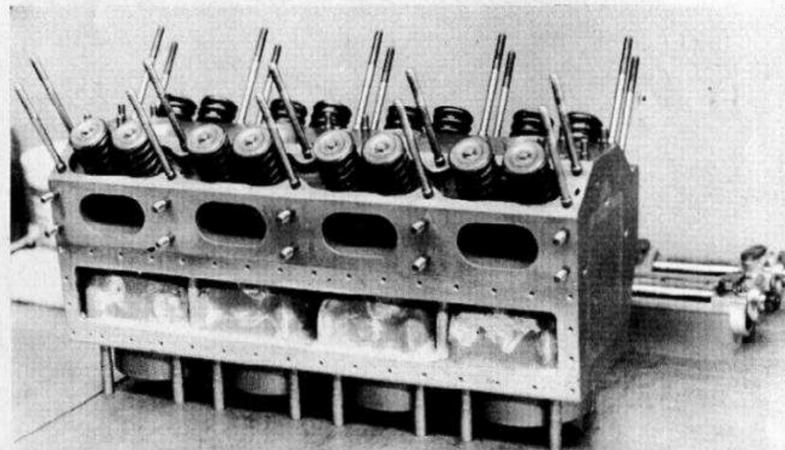
La macchina che ha vinto la 500 Indy dell'anno scorso. Sarà usata da Andretti per le prime gare. A sinistra: la sospensione dietro della macchina vincitrice nel 1971



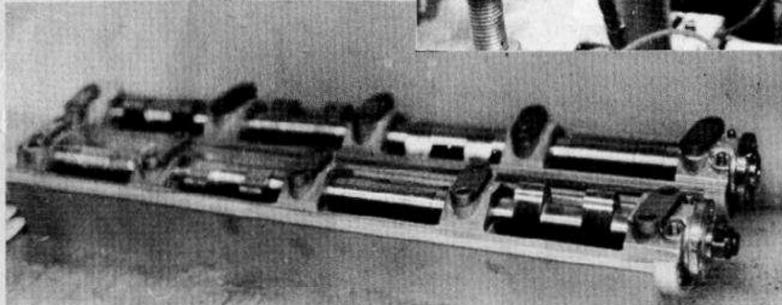
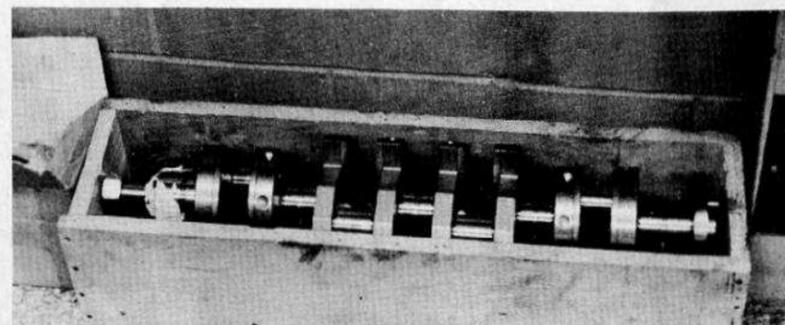
Ecco il basamento dell'Offenhauser. L'albero motore gira su cinque supporti. Sotto: gli alberi a cammes coi relativi castelletti di supporto. Anche le cammes girano su cinque cuscinetti



Il motore Offenhauser al banco prova. La cilindrata totale è di 2650 cc. A destra, un albero motore nuovo. I contrappesi sono riportati sui fianchi, ed avvitati



La testata montata sul monoblocco che porta le canne e si innesta sul basamento. Il motore Offenhauser è semplice



hauser, che è un poco più lungo di quello Ford. Per questo è stata necessaria una modifica alla parte posteriore con l'arretramento delle sospensioni, ottenuto mediante una «aggiunta» tra la monoscocca e la centinatura che regge le sospensioni e la trasmissione. Per il resto la macchina sarà come l'anno scorso, anche se le sospensioni anteriori sono state leggermente modificate.

George Bignotti ci fa da ciccone e ci mostra tutto. Ci dice delle sue speranze di fare la tripletta a Indianapolis e di vincere molte altre corse della stagione. L'anno scorso è andata bene, perché Al ha vinto la 500 Miglia e Leonard ha vinto il campionato. Quest'anno dovrebbe andare ancora meglio.

E nel discorso viene fuori con una delle sue idee: «Mi piacerebbe tanto vedere una delle macchine che stiamo costruendo in California, magari smagrita perché non ci sarà tanta benzina da trasportare, con montato sopra un motore tre litri Ferrari. Mi piacerebbe proprio, e penso

che sarebbe una cosa eccellente».

Bignotti, americano come Andretti, è rimasto italiano, come Andretti, nei sentimenti. E ricordo che qualche anno fa, quando l'ho conosciuto in una gara Can-Am (ed in fondo era il capo di una squadra avversaria), faceva il tifo per la Ferrari di Amon, ed era sempre pronto a dare una mano se ce n'era bisogno. Adesso è lì che sogna un motore Ferrari su un telaio Parnelli...

TABUCCHI è stanco

Italianissimo, anche lui americano di passaporto, Tabucchi ha invece altri progetti. «Sono stufo di montare e smontare motori. Adesso ho 63 anni, e fra poco smetto. Ero stato in Italia nel 1958 e me n'è rimasta la nostalgia. I

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 12

FIAT
124

Per avere queste prestazioni la Fiat non vi costringe a "mantenere" motori più grossi e costosi

140 km/h con 1197 cm³ della Fiat 124 berlina e familiare
150 km/h con 1438 cm³ della Fiat 124 Special
160 km/h con 1438 cm³ della Fiat 124 Special T
170 km/h con 1438 cm³ delle Fiat 124 Sport 1400
180 km/h con 1608 cm³ delle Fiat 124 Sport 1600



uno «speciale» FRANCO LINI



Tutti i segreti di una MAXI 500 MIGLIA

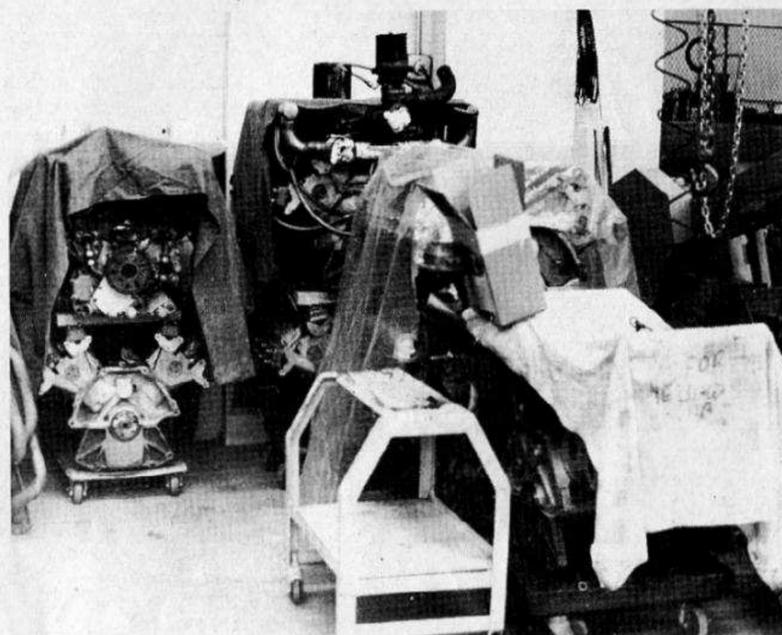
CONTINUAZ. DA PAGINA 11

miei vecchi mi hanno lasciato un pezzo di terra, in Umbria, e da un po' di tempo ne par-

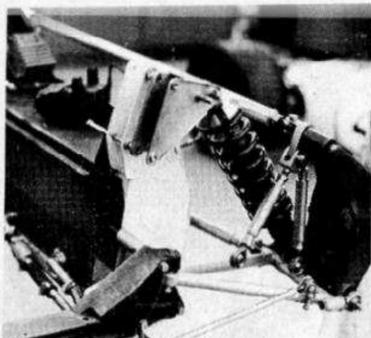
liamo sempre più spesso, con mia moglie che l'Italia non la conosce. Uno di questi giorni la smetto, e torno a casa».

Tra tutti questi discorsi Tabucchi ci mostra i segreti dell'Offenhauser, questo incredibile motore che nessuno riesce a battere. E nel frattempo è entrato in officina un altro personaggio di quelli famosi, quel Louis Meyer che ha vinto tre Indianapolis (1928, 1933, 1936) e che è sempre molto arzillo. Noi ce ne andiamo, perché altrimenti a starli ad ascoltare ci sarebbe da restare a Indianapolis per settimane.

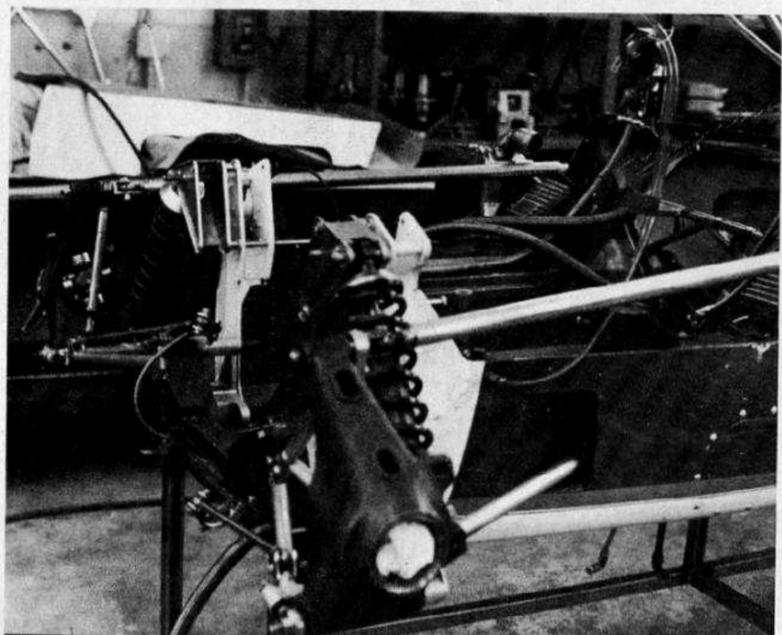
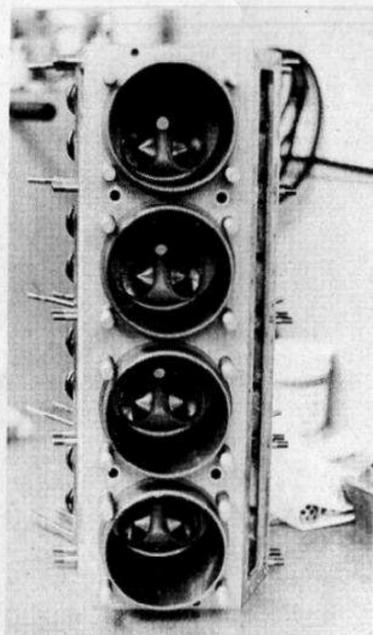
f. l.



Un bel numero di motori Ford 8 cilindri da 2650 cc, adesso accantonati perché sulle Parnelli saranno usati i motori Offenhauser



Particolare della sospensione posteriore della vettura che Al Unser aveva nel 1971. A destra: le canne dei cilindri ed il cielo della testata, con le quattro valvole per cilindro. Sotto: per alloggiarvi il motore Offenhauser, più lungo del Ford, la scocca è stata «allungata» con l'aggiunta di una nuova parte (la più chiara), davanti agli ammortizzatori



Il centro vendite Firestone dei fratelli Andretti, a Indianapolis. Gli affari vanno molto bene. La pista delle 500 miglia è poco più lontana

NAZARETH - Mancavano due giorni alla Sei Ore di Daytona e Andretti aveva conquistato la prima posizione al via, con il miglior tempo di qualificazione, al volante della sua affusolata Ferrari 312P a cuneo.

«Io mi sono sempre posto una meta» ci ha detto «e adesso consiste nel vincere il campionato del mondo marche prima di abbandonare le competizioni. Oltre a vincere il campionato, ho però altre mire. Per esempio, non ho mai vinto una gara sport a Daytona; ho partecipato a sei o sette corse, su questo circuito, molte volte ero in testa, ma non ho mai ottenuto più

sofoco. In passato se non vincevo, se il motore mi tradiva, restavo di cattiv'umore per vari giorni. Adesso penso al futuro, o non alla corsa che ho perso la vigilia. Il tempo passa, ogni giorno s'impara qualcosa. L'esperienza serve per maturare, si prendono le cose come vengono e parte della frustrazione scompare, perché si sa di avere fatto del proprio meglio.»

Parlando gesticolava ogni tanto con la mano sinistra sul cui medio brillavano i cinque piccoli brillanti di un pesante anello d'oro, con le iniziali MA incise su un lato. Al polso destro un orologio pure d'oro, marca Heuer (la Heuer, una Casa

Vi facciamo conoscere un «nuovo» MARIO ANDRETTI

SPECIALE PER AUTOSPRINT

ne marrone e bianco con scollatura a V e scarpe alte beige chiaro, con laccetti marrone scuro.

«Uso molto la maglia» ha detto. «E' comodissima per viaggiare, infatti ho calzoni, completi, cappotti, tutti di maglia, che mi piacciono moltissimo. Per ora non possiedo ancora un "borsetto", ma dovrò comprarne uno. Non riesco ad abituarli all'idea, ma so che tutti in Italia lo portano.»

A questo punto si è aperto lo sportello del furgone-salotto ed è apparso Merzario (proprietario di una boutique di oggetti da corsa) che reggeva una grande borsa piena di regali per Mario.

Il vero pilota è senza «malinconia»

del terzo posto.» In tono calmo e pensoso, ha aggiunto: «Mi piacerebbe proprio, vincere questa».

Due giorni dopo, alle quattro del pomeriggio, il suo coéquipier, Ickx, ha tagliato il traguardo, anche se fino a tre giri prima erano in seconda posizione, con problemi di ritorno di fiamma, per cui tentavano soltanto di portare a termine la gara, in cui avevano prima occupato la posizione di testa. Dopo Andretti ha confessato ai giornalisti che, se la vettura avesse funzionato, non avrebbe fatto caso agli ordini di cedere il primo posto a un'altra Ferrari. «Che cosa possono fare? Licenziarmi? Abbiamo i nostri contratti» ha detto.

Più calmo da tre anni

Appoggiato allo schienale di una comoda poltrona, con i piedi su un divano ricoperto di vinil nero, nel suo furgone Winnebago, e con un bicchiere di cartone pieno di Coca Cola in mano, Andretti creava un'atmosfera di cordialità e di sincerità, oltre a tradire quella tranquillità d'animo dell'uomo contento di sé e in pace col mondo. Forse il fatto di avere conquistato la prima posizione al via, poco prima, c'entrava per qualcosa, ma non completamente.

«Negli ultimi due o tre anni, sono diventato molto più calmo» ha detto. «Direi che sono più filo-

svizzera, ha un contratto con la Ferrari».

«E' l'anello di Indy» ci ha spiegato. «Lo possiedo da quando vinsi nel 1969, mentre quello sulla mano destra è l'anello della vittoria USAC. Di quanti carati è il brillante? Uno e mezzo, lo so perché lo dovetti sostituire avendo perso l'altro due anni fa, mentre ero su un dune buggy nel Nuovo Messico, con Al Unser. Sballonzolavamo tremendamente e non me ne accorsi, finché non fui sull'aereo per tornare a casa, l'indomani.»

Benché Andretti dia l'impressione di non avere mai fretta, il suo corpo agile sembra teso come la molla di un orologio. Molti piloti sono alti, segaligni e dinoccolati, mentre Andretti ha il fisico di un pugile peso welter, di un fantino un poco fuori misura, forte, ben proporzionato. Cammina con passo elastico e i suoi occhi castano chiaro, colore del vino di Amontillado, hanno un'espressione assente, mentre sono velocissimi a guardare attorno, senza lasciarsi sfuggire niente.

Visto di profilo, il suo viso potrebbe appartenere a un pugile, bello, con tratti netti, mascella pesante e naso piuttosto camuso. Gli ondulati capelli castani sono pettinati lisci, all'indietro, lasciando il viso scoperto e sfiorando appena il colletto, sulla nuca. Tenendo conto della moda attuale, sono corti.

Era vestito accuratamente con calzoni di flanella marrone scuro, ornati di bottoni d'argento, maglio-

«Ohé, bello» ha detto lui, restando a guardare affascinato, mentre Merzario estraeva dalla borsa bottiglie di vino e di grappa, scarpe di seta adorne di vetture da corsa per la moglie di Andretti, berretti e giacche per i bambini e altre cose.

I regali di MERZARIO

«Come hai fatto a passare la dogana?» gli ha chiesto.

«Pezzi di ricambio» ha ribattuto sorridendo furbo Merzario, aiutando intanto Andretti a infilarsi una giacca a vento imbottita, di nallon rosso. «Questo è uno dei più recenti modelli» ha ripreso. «Mi dispiace di non avere avuto tempo per fare ricamare il tuo nome. Ti va?»

«Un po' stretto» ha detto Andretti, facendo flettere le braccia.

La seduta si è conclusa e Mario è ripartito per Ford Lauderdale.

La sera dopo, il furgone, che serve anche per le riunioni dei piloti della Ferrari, era stato spostato subito dietro i boxes della squadra. Durante la corsa i conduttori se ne servono per riposare, fra un turno e l'altro. A una estremità c'era la graziosa moglie di Andretti, Dee Ann, che giocava a gin rummy con alcuni amici, mentre Mario sedeva dall'altra parte, chiacchierando con Aldo. Dentro il fur-

«Dite al mondo che il super oriundo italiano è il migliore». Chi ha affermato così è un noto pilota americano.

«Nessuno sa lavare una vettura come Mario» dice dal canto suo Aldo Andretti, gemello del vincitore 1969 di Indianapolis e tre volte campione USAC nel 1965, 1966 e 1969, Mario Andretti.

«Che cosa lo irrita di più? Quando sua moglie sporca la vettura! Il disordine in generale lo fa ar-

rabbiare. Tutto deve essere in un dato modo, e lo stesso vale per le corse. Basta guardarlo, a volte, quando si lega il fazzolet-

madre. Anche quando vivevamo in un campo di profughi. Io credevo che tutte le donne fossero come lei, ma mi sono accorto che

però sempre calmo anche in pista — aggiunge — Non perde mai la calma, in pubblico, ed è molto cambiato negli ultimi tre anni. Ha

Come nel 1970, per quanto ci provasse, e nel 1971, quando tutto andò storto. In questi casi è inutile cercare di ribellarsi. Verrà il momento in cui le cose andranno bene.

«Non so dirvi che cosa provai nel 1969, quando Mario vinse a Indy, conquistando poi il campionato USAC. Sentivo che ce l'avrebbe fatta e nessuno me lo avrebbe cavato dalla testa. Adesso ho la stessa sensazione: il 1972 dovrà essere l'anno di Mario.»

Il fratello «spiega» il fratello

to sul viso. Non è come altri piloti, lui lo vuole piegato in una certa maniera. Per questo, nostra madre abita con lui. Nessuno sa fare le pulizie come nostra

non è vero e se n'è accorto anche Mario.»

Aldo Andretti dice che, superato l'appuntamento d'Indianapolis, la vita accanto a Mario è più facile. «E'

imparato ad accettare che nelle competizioni esiste un ciclo. Le cose vanno bene, sembra non si possano commettere errori, poi la situazione si capovolge.

gone il rumore delle vetture, che passavano rombando sul circuito, arrivava un poco attutito.

Un lavoro che diverte

«Perché corro?» ha chiesto Andretti, guardando con aria dubbiosa chi gli aveva rivolto la domanda, come per garantirsi che parlasse sul serio. Ridendo ha poi ripreso: «Non so fare altro e del resto non credo che mi piacerebbe, fare altro. Poca gente è abbastanza fortunata per potersi guadagnare da

corsa. Passai anche un certo periodo di crisi, quando compii trent'anni, due anni fa. Ero veramente seccato. Ci si abitua a considerarsi un "rookie", il più giovane, il "nuovo", poi, d'un tratto si è veterani.» Aveva veramente l'aria avvilita. «Il fatto di essere stato più o meno su tutti i circuiti per dieci anni ti classifica... avrei proprio voluto non arrivare ai trent'anni.»

Ufficialmente Andretti vive a Nazareth in Pennsylvania, in una strada che in occasione della sua vittoria a Indianapolis fu ribattezzata «Victoria Lane» (sentiero della vittoria).

un operaio a del lunedì»

vivere facendo ciò che vuole. Noi non abbiamo mai la malinconia del lunedì, io penso con piacere al lavoro che mi aspetta.»

Benché borbottasse più volte che aveva un impegno per uno show alla radio, in un ristorante sulla spiaggia, Andretti sembrava non riuscire a staccarsi dal circuito e infatti ha continuato a parlare di corse.

Quando gli è stato chiesto che cosa lo irrita di più, ha risposto: «La negligenza mi irrita, in tutte le cose. Quando si ha un lavoro, o lo si fa o non lo si fa. Io non voglio sentire scuse, se non si può fare una cosa, bisogna dirlo. Detesto più di tutti, quelli che fingono. Nel nostro campo la precisione ha una grande importanza. I piloti commettono errori, ma non devono avere dei meccanici che si distraggono, perché pensano alle loro ragazze...»

Gli abbiamo chiesto se ritiene che la fortuna dipenda da se stessi. «Ne sono fermamente convinto» ha risposto. «Per il novanta per cento, la fortuna dipende da se stessi. Ci sono naturalmente dei fattori oltre il controllo umano, e allora si può usare una certa energia per cercare di dominarli, ma non basta. Non dico che sia stata soltanto la mia vittoria a Indy, a farmi cambiare il mio modo di vedere la vita» ha continuato. «Però ha influito molto. Ho dimostrato qualcosa a me stesso e ho anche cominciato a capire che, nella vita, non ci sono soltanto le vetture da

«L'ha proprio costruita come la voleva lui» ha raccontato un suo amico «e gli piace molto cuocersi una bistecca sul barbecue. Ogni scusa è buona per aiutare gente e, quando qualcuno non conosce i suoi genitori, li fa andare a casa sua. I bambini hanno il permesso di mangiare a tavola, ma sono molto ben educati. Alcuni anni fa cominciai a preoccuparsi, al pensiero che qualcuno potesse costruire lì vicino, per cui prese a comprare il terreno tutt'intorno e adesso deve averne almeno cinquanta acri.»

L'EUROPA non lo attira

Andretti confessa che una delle cose che lo assilla di più è di decidere dove vuole abitare. «Per un certo tempo ebbi un appartamento nei pressi di Hollywood, ma a mia moglie non piaceva. Adesso sto a Fort Lauderdale, ma se volessi veramente rincorrere il cosiddetto campionato del mondo di F.1, dovrei trasferirmi in Europa, comunque non ne provo desiderio.»

Secondo lui, un vero campione del mondo non esiste. «Ho già detto che il campione del mondo non può definirsi tale, perché non è mai un campione versatile. Io farei una categoria "suprema", con

Logan B. Lessona

CONTINUA A PAGINA 14

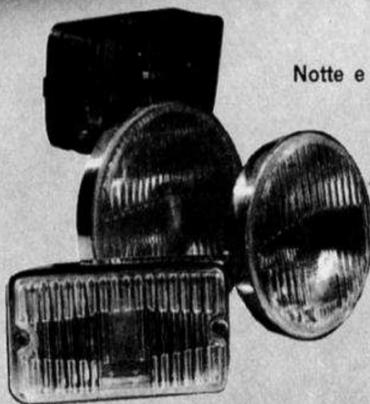
Studio Ferrario

NOTTE
&
NEBBIA
(brutto affare)

vediamoci
chiaro...
vediamo
con
"iodolux"

fendinebbia

siem



La strada è una cosa seria! Notte e nebbia congiurano contro di Voi: è il momento di vederci chiaro. È il momento di illuminare il Vostro cammino con fari e fendinebbia sicuri: FARI SIEM.

SIEM un grande complesso industriale di dimensione europea produce fari, fanali e fendinebbia adottati dalle più grandi Case automobilistiche.

FARI-FANALI
FENDINEBBIA

10070 Robassomero
(TO)
Casella Postale 574
Torino



AMERICA

Tutti i segreti
di una MAXI
500 MIGLIA

E' d'accordo nel ritenere che il grosso pubblico, in generale, non considera i piloti degli atleti. « La gente crede che noi sediamo al volante come delle nonnette, invece bisogna essere in forma e quando corriamo abbiamo una pesante giornata lavorativa. Io perdo più di due chili, a volte, durante una gara. Mi accorgo della fatica quando non guido da qualche settimana. Vado a provare pneumatici, durante la stagione morta, e dopo i primi giri sono veramente indolenzito.

Quando mi fermo mi tremano le braccia, esattamente come quando non ho giocato a tennis da tempo.

Certa gente non vuole ammetterlo, ma credo che sia così per tutti. Bisogna essere in forma, per potersi concentrare, e la concentrazione è d'importanza vitale, come sterzare quando si arriva a una curva. Se si perde la concentrazione, bisogna stare attenti. »

CONTINUAZ. DA PAGINA 13

almeno tre piste a catino, tipo Indy e l'Ontario, in aggiunta alle altre. La FIA dovrebbe stabilire un' unica cilindrata, per tutte le vetture, creando appunto una formula "suprema". Dovrà succedere, in futuro e allora gente come Dan Gurney tornerebbe in pista. »

C'è anche questo



su **AUTOSPRI**
NT71
numero speciale
1000 LIRE

« La cosa più simpatica, di Mario » dice a sua volta Aldo « è nel fatto che è molto caritatevole. Si preoccupa per la gente e aiuta tutti. In fondo, voglio dire che si lascia imbrogliare, se qualcuno gli racconta una storia triste, e so personalmente che si è fatto fregare tante volte. La gente vuole parlargli, lo ammira e a volte resta male, soprattutto i bambini. Io ho fatto lo stesso lavoro per undici anni, per cui so quello che dico. Io consideravo sempre lo spettatore e l'appassionato alla stregua di clienti, perché dopo tutto erano loro a pagare i miei conti. Si deve dunque sforzarsi di concedere tempo, alla gente, mentre a volte Mario non lo fa. »



l. b. l.



C'è anche questo

Il segreto di Stewart



su **AUTOSPRI**
NT71
numero speciale
1000 LIRE

MOMO

MONDIALE

71

la momo ha collaborato
alle seguenti vittorie

CAMPIONATO MONDIALE F.1

col famoso volante **JACKIE STEWART**
in vendita nei migliori negozi

**CAMPIONATO MONDIALE
COSTRUTTORI F.1**

CON LA 'TYRRELL'

**CAMPIONATO
MONDIALE
MARCHE**

CON LA 'PORSCHE 917'

**CAMPIONATO
EUROPEO
RALLYE**

CON LA 'ALPINE'

i volanti momo sono stati
inoltre preferiti dalle
seguenti marche

FERRARI

per la F.1 e 312P

ALFA ROMEO

per la 33/3

LOTUS

per la F.1

TECNO

per la F.2 e F.1

nei migliori negozi
di autoaccessori
troverete anche voi
il vostro volante momo



per informazioni
MOMO - 20129 MILANO - VIA CIRO MENOTTI 11

Sempre caldo il dopo-DAYTONA a Settimo Milanese

l'ing. CHITI cerca soluzioni tecniche e «umane»

L'ALFA «calma» GALLI

passa alla gomme Goodyear (e ritorna alla monoscocca)

Nel giro di una settimana c'è stato un girotondo vorticoso di novità nell'Alfa-Autodelta di Settimo Milanese. Una settimana davvero «calda» anche se in pratica è servita a ridimensionare certi «acuti» della situazione difficile seguita alle cosiddette polemiche-stampa post Daytona. A parte le argomentazioni tempi-alla-mano (in una lettera di risposta a un lettore nel prossimo numero avremo modo di spiegare i famosi «calcoli Alfa sul misto-chiacchierato») si è avuta l'impressione netta che tutto abbia fatto buon brodo per distogliere l'attenzione dei critici dal nocciolo del problema: cioè la non competitività delle vetture milanesi. (Tra l'altro i tecnici di Settimo Milanese sembra strano l'abbiano scoperta solo tra gennaio e febbraio 1972!) C'è stato un famoso «Porsche-man» che ci ha confidato: «Forse la colpa delle angustie di Chiti e C. è la nostra. Perché lo scorso anno gli abbiamo regalato per nostri errori due vittorie: a Brands Hatch (a parte l'avaria Ferrari) e a Watkins Glen. Senza quelle due affermazioni della 333, loro oggi non si troverebbero nei guai!...» Come dire: non si sarebbero ritenuti paghi e avrebbero fatto qualcosa per contrastare la Ferrari.

Ma il dr. Luraghi, Presidente dell'Alfa Romeo, che certe cose le sa bene o per lo meno le sa intuire, ha fatto presto a bloccare alcuni estremismi. Così la lettera di richiamo spedita a Nanni Galli in data 10 febbraio (ricordate la «gogna» dello scorso numero?) è stata prontamente ridimensionata, dopo che un giornale se ne è impadronito, da una dichiarazione sdrammatizzante del massimo dirigente Alfa, il quale di problemi ne ha fin troppi per aggiungerci anche quelli «umani» dei piloti.

Così Nanni Galli, che pare avesse risposto a dovere al richiamo quasi «penale» del d.t. Autodelta, in un incontro giovedì scorso a Settimo Milanese ha trovato soddisfazione, anzi comprensione per il suo discusso sfogo. Risultato: Galli non sarà appiedato come qualcuno aveva anticipato. Anzi per Sebring ha ottenuto di cambiare coppia. Invece che con de Adamich (la ragione ufficiale è la differenza di altezza, che fa perdere tempo per il sediolino) farà coppia nella 12 Ore (e poi in Targa Florio) con Vaccarella. Insomma nessuna svolta pericolosa al contratto!

Più resistente il motore 8 V

Ma se il problema pilota è risolto, all'Autodelta si è ancora sui carboni ardenti per la questione della competitività con la Ferrari. Si lavora sodo per riguadagnare il tempo perduto sugli allori del '71. Ma c'è poco da spaziare. Si cerca di rendere resistente l'8 V alla modifica di incremento in cavalli, mentre per gli alleggerimenti la situazione non è tanto semplice. Perciò si è imboccata la strada del cambio delle gomme.

L'ing. Chiti e il suo assistente ing. Marelli si sono recati venerdì a Wolverhampton in Inghilterra, dove si sono incontrati con Ed Alexander, il capataz della Goodyear Europa per le corse. Ed è stato raggiunto un accordo secondo il quale, da Sebring, l'Alfa monterà ora su tutte le macchine della squadra ufficiale, le gomme Goodyear anziché le Firestone.

La decisione è stata presa per l'interpretazione data dai tecnici alfisti ai tempi della 33tt3 adoperata da Revson e Stommelen a Daytona, che aveva appunto le Goodyear, perché il pilota americano non avrebbe potuto altrimenti correre per la Casa italiana, stante il suo personale contratto.

La monoscocca col 12 cilindri

Ma anche la soluzione gomme non può essere considerata che un palliativo. Il problema del divario è ben altro. E in sede Alfa la cosa sarebbe già stata valutata nei suoi risvolti tecnici estremi. Sembra infatti che, in vista della utilizzazione del nuovo motore tre litri 12 cilindri boxer (in ritardo non solo per gli scioperi da poco conclusi nella fabbrica di Stato, ma anche per problemi nelle fusioni delle varie parti), si sia già avviata la progettazione di un nuovo prototipo. Con la rinuncia al progetto «tubolare», al quale il tecnico Busso si sentì conquistato con Chiti nel maggio 1970 in Targa Florio quando videro la prima «bicicletta» Porsche 908/03. Ci fu, quel giorno, un clamoroso episodio di reazione da parte dell'ing. Piech quando questi trovò esperti dell'Alfa che gli «anatomizzavano» il suo gioiello. Ma, nella soluzione milanese, il miniprototipo si è trovato di fronte a una realtà diversa: come peso, come sistema di sospensioni e come rigidità del complesso tubolare. Perciò ora, pollice verso e ritorno alla «monoscocca». Questa notizia ve la diamo per certa. Ma naturalmente non ci si può aspettare la bacchetta magica!

sab.

GENNAIO 1965

Nasce l'Alfa Romeo 33-2000, progettata dagli ingegneri Orazio Satta e Giuseppe Busso. Viene immediatamente affidata per lo sviluppo all'Autodelta, diretta dall'ing. Carlo Chiti. Lo schema del telaio, che resterà immutato per la 2 litri, è originale: si tratta di un «quadrato» composto di 4 tubi in lega leggera di grosso diametro (20 centimetri) prolungato posteriormente con 2 bracci fusi, ed anteriormente integrato da un sottotelaio pure ricavato in fusione. Avrà molte versioni, fra cui una di 2500 cc.

FEBBRAIO 1969

Prime foto dell'Alfa Romeo 33-3, la nuova 3 litri che conserva il motore 8V con la medesima architettura del precedente. Il telaio, però, è più tradizionale: si tratta di una monoscocca con elementi tubolari su cui è incollata e rivettata una «pelle» in lega leggera. Questa vettura, nella versione '71, ha vinto la 1000 BOAC, la Targa Florio e la 6 ore di Watkins Glen.

MAGGIO 1971

Alle prove della Targa Florio fa la sua comparsa in pubblico la 33tt3, il cui progetto prese le mosse proprio dalla apparizione della mini Porsche nella Targa dell'anno prima. Le lettere «tt» stanno per «telaio tubolare». La vettura si dimostra di difficile messa a punto, perché il telaio manca di rigidità. Quindi crescono i tubi di irrigidimento, e cresce il peso.

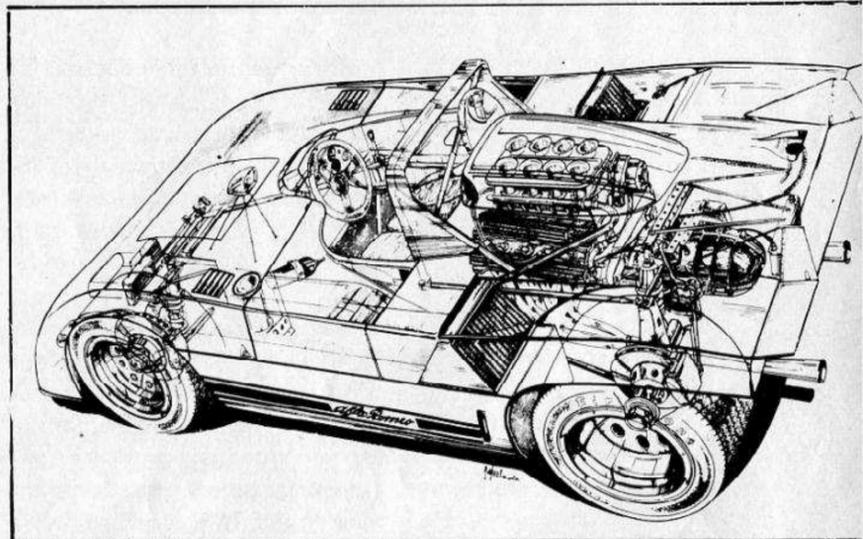
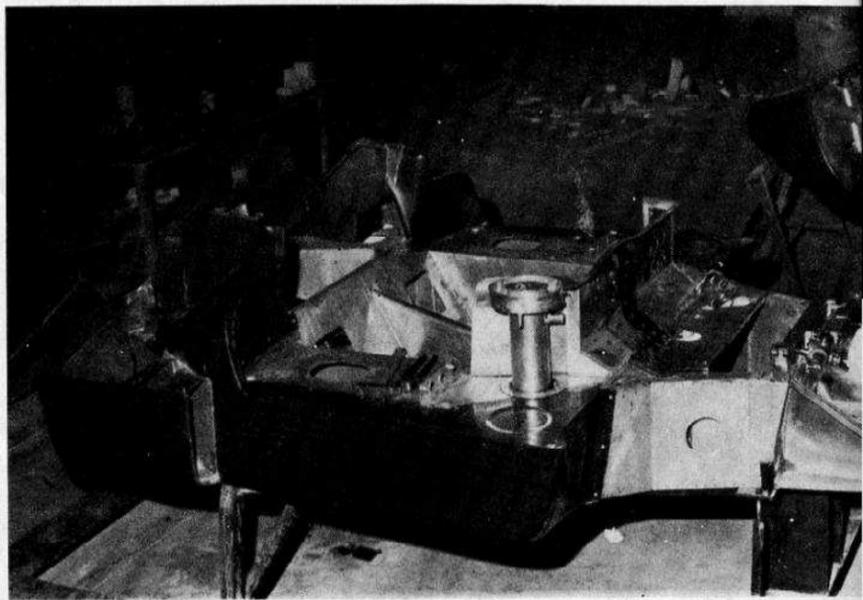
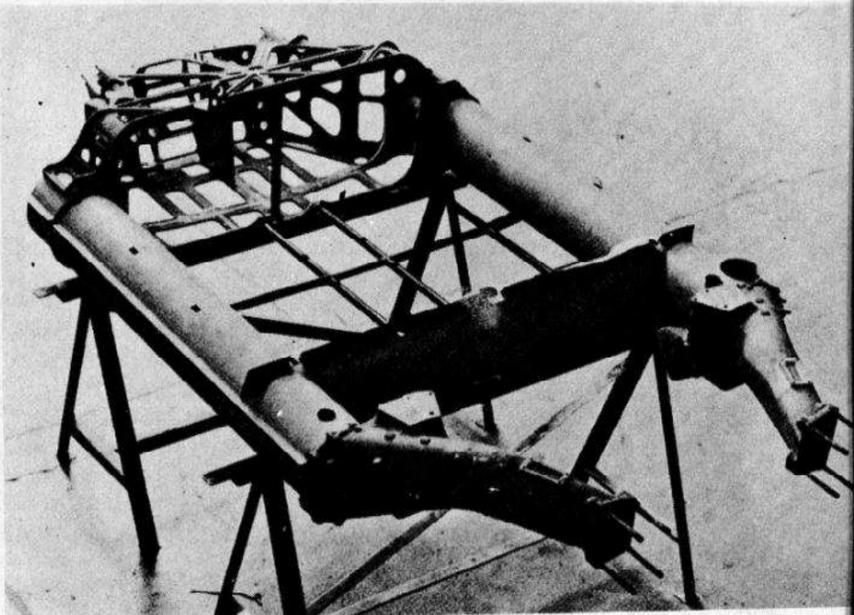
FEBBRAIO 1972



PRESIDENZA A.C.I.

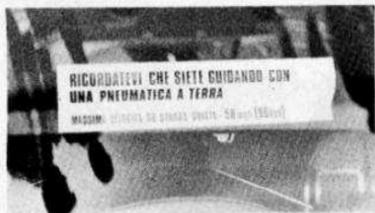
MARINUCCI lascia via libera a CARPI?

Tempo di elezioni. Quelle politiche le anticipiamo in «casa nostra», sabato prossimo 4 marzo. Scade il mandato della Presidenza ACI e dovremmo proprio esserci con la svolta. Abbiamo scritto qualcosa la scorsa settimana. Ora possiamo meglio mettere a fuoco la situazione. Il Presidente attuale avv. Gustavo Marinucci sembra orientato a non presentarsi più candidato, forse perché ormai avvilito dalla sfrenata bagarre di ambizioni di personaggi che hanno da tempo la poltrona dell'ACI come un obiettivo di potere, non per risolvere i problemi dell'Ente e quelli degli automobilisti. La rinuncia di Marinucci potrebbe assumere anche un significato contestativo a questo punto, mentre il gruppo Carpi de' Resmini dà per scontato di avere già i voti necessari di maggioranza per l'elezione, dopo il gemellaggio con il dr. Orlandi Presidente dell'AC Modena che avrebbe in contropartita la carica di vicePresidente. In tre anni le Grandi Manovre del Presidente dell'AC Roma sembrano giunte al traguardo. Con quali vantaggi per lo sport automobilistico in seno all'ACI sarà da vedere. Perché, a parte l'avv. Carpi, il suo vice-in pectore modenese finora le sue preferenze le ha mostrate per i «safari»!



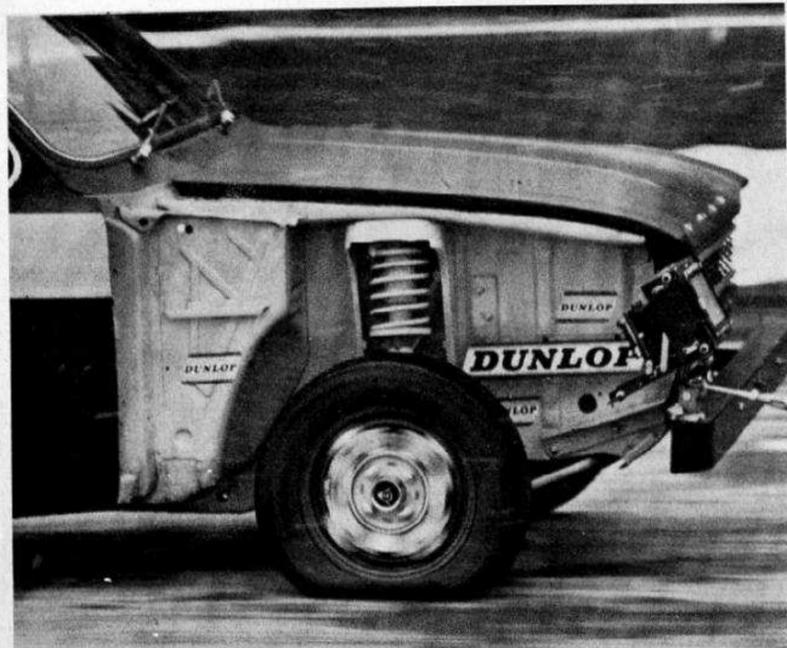
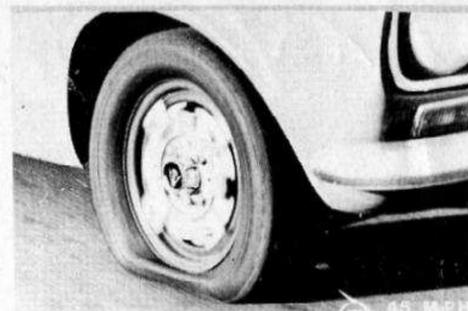
Dopo le prime due gare del Mondiale Marche '72, nascono le voci di una nuova versione della 3 litri Alfa, prima ancora che alla «tt» giunga il 12 cilindri piatto che le era destinato. Pare certo che il nuovo telaio sarà monoscocca.

GUERRA delle GOMME



L'avvertimento, nella traduzione inglese (!) era necessario, non sembrava di avere «forato»

E poi c'è chi insiste (nella stessa PIRELLI) che non serve l'esperienza delle corse!



Questa Ford Escort è stata adattata con una cinepresa per rilevare le condizioni di comportamento del Dunlop a «mobilità completa»



Con questo apparecchio viene «esploso» fuori dalla gomma un tassello cilindrico di 2 cm di diametro, sufficiente allo sgonfiamento immediato. Dopo si possono fare ancora moltissimi chilometri

Grazie a Stewart il «DUNLOP n

DALL'INVIATO

LE CASTELLET - La prima reazione di coloro che progettano oggi le automobili che useremo tra qualche anno, quando è stata presentata loro la grossa novità della Dunlop, è stata pressoché unanime. Al grande interesse per la trovata in sé, ha fatto seguito immediatamente il riflesso professionale del tecnico che deve prevedere il futuro, e quasi tutti hanno avuto lo stesso pensiero: abbiamo finalmente trovato il modo di eliminare quel peso sullo stomaco che è la ruota di scorta.

E' accaduto a Milano, un paio di settimane fa, quando i tecnici della Dunlop e della Pirelli (la Union Pirelli-Dunlop), hanno illustrato a quelli delle fabbriche automobilistiche i risultati di ricerche che sono state compiute negli ultimi tre anni, con lo scopo di trovare la soluzione di un problema vecchio quanto l'automobile. Quello delle conseguenze che hanno i cedimenti dei pneumatici, cedimenti dovuti alle più svariate cause, ma che hanno come conseguenza, nei casi più benevoli, noie e difficoltà. Ebbene, adesso la Dunlop è in grado di annunciare che ogni problema connesso con le forature, le rotture, gli scoppi, dei pneumatici, è da considerare risolto. E, insieme con l'annuncio, ha effettuato una serie di dimostrazioni pratiche che non lasciano dubbi, soprattutto perché le dimostrazioni hanno avuto carattere particolare, sono state cioè delle vere prove dirette e personali, che i giornalisti di tutti Europa hanno potuto compiere sulla pista del Paul Ricard, in Provenza, guidando i tipi di vettura che compongono la grande maggioranza del panorama europeo, quelle cioè delle cilindrate medie. Le macchine che abbiamo anche noi potuto guidare, tra l'altro, erano di svizzeri modelli. C'erano, cioè, delle vetture tradizionali (motore avanti e trasmissione dietro) delle trazioni anteriori, delle « tutto dietro ». Ognuna di queste era dotata di tre gomme gonfie e di una gomma sgonfia; e non sempre le gomme sgonfie erano nella stessa posizione, qualche volta era quella anteriore destra, altre la posteriore destra.

Prove nettamente conclusive, dovremmo dire, cioè dimostrazione effettiva che il grande problema ha trovato una soluzione. Però non possiamo limitarci ad una enunciazione di que-

sto genere. Quello che abbiamo visto coi nostri occhi, e che abbiamo fatto con le nostre mani al volante delle varie macchine che ci siamo divertiti a guidare sul Paul Ricard, ci ha procurato sensazioni sbalorditive, entusiasmanti. E' certo qualcosa di molto grosso e soprattutto, condizionati come siamo dalle sensazioni riportate nelle (per fortuna) poche occasioni in cui abbiamo avuto dei guai con le gomme, non abbiamo saputo valutare appieno il fatto che le macchine da prova avevano una gomma a terra. Un poco di « effetto gelatina », sì, cioè la sensazione di avere gomme non perfettamente gonfiate e quindi dotate di una



Il nuovo Dunlop, che è anche molto «basso» di fiancata, è completato da uno speciale cerchione, largo e scomponibile

elasticità trasversale accentuata. Per il resto, anche sapendolo e pensandoci, non riuscivamo a pensare concretamente di avere una gomma a terra.

Ecco, in fondo, sarà questo il risultato che avranno tra non molto queste gomme, quando saranno immesse sul mercato. Coloro che cominceranno a guidare automobili tra qualche anno, ignoreranno totalmente le « avventure » che sono toccate a noi, allo stesso modo in cui gli sciatori giovanissimi ignorano oggi che significhi risalire un pendio a spina di pesce usando le pelli di foca. Per loro adesso ci sono i sistemi meccanici di risalita,

come per gli automobilisti di domani ci saranno queste gomme rivoluzionarie, ad evitare fatiche e parolacce.

Vi diremo poi come la Dunlop è arrivata a questo risultato, e quali sono le sue caratteristiche tecniche. Quello che ci preme mettere in risalto è che, ancora una volta, le corse sono state alla base delle ricerche che hanno portato al risultato clamoroso di cui adesso beneficeranno gli automobilisti tutti. I primi studi volti ad evitare che un pneumatico sgonfiato si staccasse dal cerchio, arrotolandovisi attorno e quindi provocando sbandamenti paurosi che quasi sempre erano l'origine di incidenti, sono stati compiuti dalla Dunlop qualche anno fa per... istigazione di Jackie Stewart. Il quale, è noto, è un accanito ricercatore di quello che possa condurre a condizioni di sicurezza migliori.

Appunto perché, anche personalmente, egli aveva avuto modo di rendersi conto dei pericoli che derivavano dalla fuoriuscita del pneumatico dal cerchio, in caso di foratura, Stewart chiese alla Dunlop, che allora equipaggiava le sue macchine di F.1 (la Matra-Cosworth per la cronaca), di studiare qualcosa che impedisse alla gomma di staccarsi dal metallo. E dalla richiesta di Stewart, attraverso molte prove, la Dunlop è giunta a mettere a punto un sistema che adesso è obbligatorio su tutte le gomme, quello dei bulloncini con zampe interne che trattengono il tallone del pneumatico sul cerchio.

Non è questa soluzione, quella che ha permesso la costruzione del pneumatico che la Dunlop ha provvisoriamente chiamato « Total mobility », cioè a mobilità totale, ma è stato durante quelle ricerche che si era visto come, costruendo gomme che avessero una speciale parte irrobustita in modo particolare, si potesse limitare moltissimo la tendenza della gomma a sfuggire dal cerchio una volta perduta la pressione. E da quelle ricerche è partita l'idea di costruire una gomma capace, per le automobili normali, di rimanere sul cerchio anche in caso di foratura. Il primo importante obiettivo, quello di non provocare il blocco di una ruota nel caso di sgonfiamento repentino della gomma, era stato raggiunto.

L'idea ha poi fatto altra strada, e sfruttando quel risultato, è stato compiuto il resto. Cioè, si è pensato ad evitare che lo sfregamento delle parti

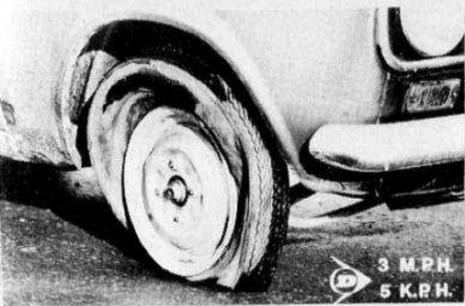


Le prove sono state effettuate con vetture di molte marche diverse. Sopra, ecco un'Alfa 1750 in velocità con la gomma anteriore destra sgonfia. Sotto, nelle stesse condizioni, vediamo una Renault R 12



interne del pneumatico, venute a contatto per effetto dello sgonfiamento, provocasse la distruzione della gomma per surriscaldamento. Ci sono riusciti immettendo all'interno delle vescichette contenenti un liquido lubrificante (la cui formula è segreta) che evitasse

il « grippaggio »; e così hanno anche ottenuto il risultato di avere all'interno della gomma qualcosa che otturasse anche le forature. Per cui, nel caso di semplice foratura, una piccola quantità di gas che si sviluppa dal liquido interno per effetto del calore, ha l'



Nelle foto a sinistra, il confronto fra un pneumatico «mobilità completa» ed uno tradizionale. Quest'ultimo si accartoccia immediatamente se forato, ed in breve si straccia, mentre con il nuovo si può marciare a 70-80 kmh per almeno 160 chilometri

La Firestone prepara nuove gomme per il '72

Un eccezionale nuovo brevetto dall'Inghilterra: il pneumatico a «**MOBILITA' COMPLETA**»: ora con una gomma sgonfia si può continuare la marcia per 160 km. a 80 all'ora!

on stop»

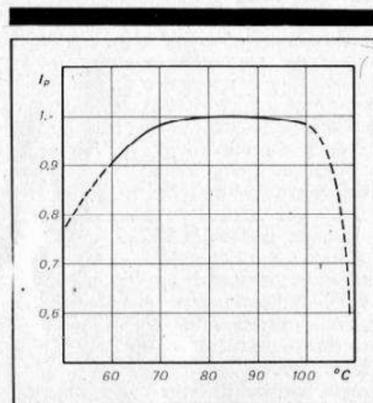
effetto di riportare nel pneumatico una certa pressione.

Tutto questo, messo insieme, è adesso noto sotto la denominazione di pneumatico **Dunlop Total Mobility**, dizione che non è molto felice, e che noi suggeriamo sia cambiata in «**Dunlop non stop**».

Perché ai fini pratici, quello che accade è proprio questo: anche con una foratura improvvisa ad alta velocità la macchina può continuare a viaggiare. Se accade ad una gomma anteriore direttrice l'unica cosa che si avverte è una leggera scossa al volante come se si fosse superato un grosso sasso. Poi tutto torna normale e si continua a guidare. Tanto normale che uno dei grossi problemi che la Dunlop ha ancora allo studio, e per il quale sta trovando soluzioni pratiche, è dato proprio dalla necessità di avvertire il guidatore del fatto che una delle gomme è a terra! Infatti la gomma «non stop» può continuare ad essere utilizzata senza pericoli, per almeno cento miglia (160 chilometri), ad una velocità di circa 80 chilometri orari, senza danno né conseguenze. Abbastanza quindi per andare in qualsiasi stazione di servizio a farla cambiare. E, come vi abbiamo detto prima, non soltanto in autostrade diritte, ma su qualunque terreno, come noi abbiamo constatato personalmente.

Ecco perché, in apertura di queste note, vi abbiamo parlato subito delle reazioni dei tecnici costruttori di automobili. Una delle conseguenze più evidenti sarà la non necessità di avere una gomma di scorta. Per coloro che debbono progettare le automobili questa è una delle più grandi scoperte, eliminandosi la schiavitù cui sono soggetti appunto dalla necessità di mettere in qualche posto questo elemento ingombrante e in fondo utile soltanto pochissime volte.

Crediamo sia inutile addentrarci nei particolari costruttivi di questa gomma eccezionalmente importante per il futuro. Occorreranno cerchi speciali, che stanno pensando di fornire addirittura insieme alla gomma; occorrerà una certa uniformità di equipaggiamento tra le varie marche di automobili, cosa che è auspicabile anche al di fuori dei pneumatici. Occorreranno altre cose. Ma quel che è veramente importantissimo è che ormai può essere considerata annullata sia la schiavitù della ruota di scorta, sia la noia ed il disagio del cambiare una gomma



Curva indicativa dell'indice globale di «performance», in funzione delle temperature d'esercizio dell'odierno pneumatico

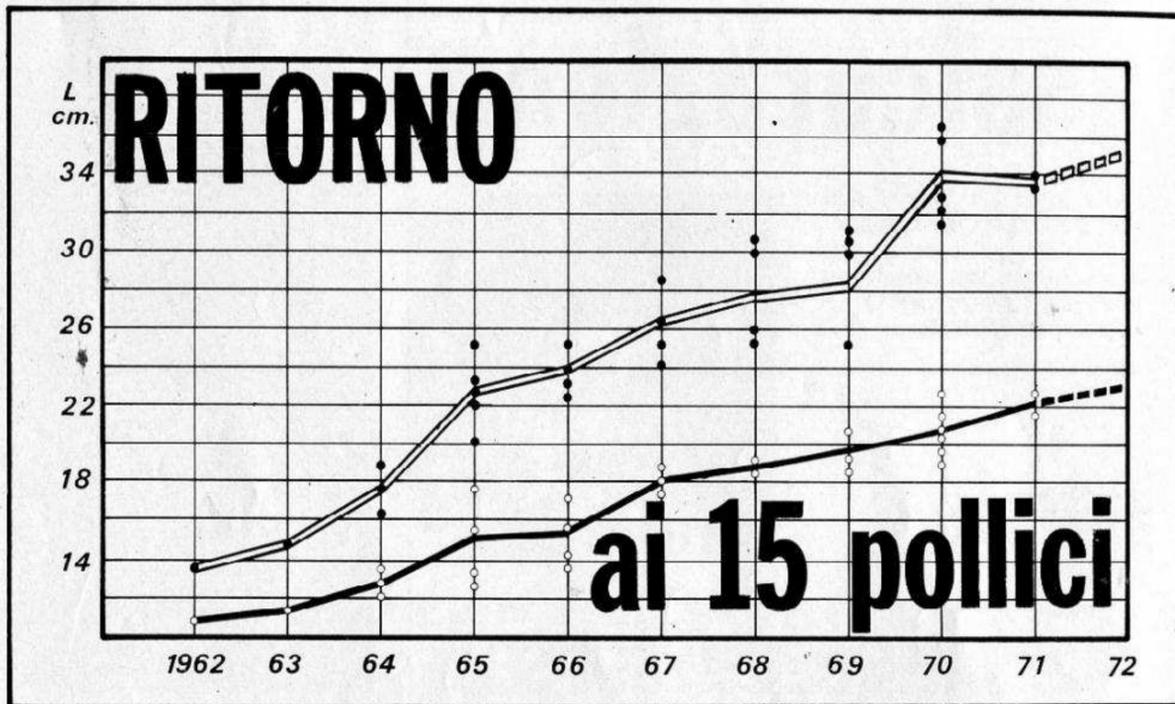
forata (e quanti lo sanno fare?), sia, infine, e molto più importante, il rischio di conseguenze gravi che il cedimento di un pneumatico a velocità sostenuta ha di solito.

È un traguardo storico, quello cui sono giunti i tecnici della Dunlop e della Pirelli, che a questo progetto hanno lavorato insieme, come stanno lavorando ad altri progetti altrettanto importanti. Presentandoci questa gomma un alto dirigente della Pirelli ha detto che è il primo figlio della unione delle due grandi marche. E che altri, molto vispi, seguiranno presto.

Franco Lini

Battipista tedesco della «ISO»

VAREDO - Seguendo e realizzando il suo programma «ISO neve», la casa costruttrice delle apprezzate motoslitte «Flying ISO», ha raggiunto un accordo con la casa tedesca FENDT & Co. produttrice di battipista, che prevede una scambievole rappresentanza dei loro modelli in Italia e in Germania. I battipista FENDT, che hanno superato tutti i problemi relativi alla loro manovrabilità e manutenzione, hanno ottenuto brillantissimi risultati nelle particolari competizioni internazionali riservate a questi mezzi. La ISO-RIVOLTA si dichiara a disposizione di chiunque desideri una dimostrazione pratica dell'efficienza del battipista FENDT.



Nel grafico, l'andamento delle dimensioni di larghezza del battistrada dei pneumatici da corsa, dal 1962, con previsioni per il '72, limitatamente alla Firestone. In neretto, le gomme anteriori

Un breve scambio d'opinioni con l'ingegner Colin King, **Engineering Co-ordinator** dell'**International Race Tyre Development** della Firestone, ci consente di fare un po' di luce sull'impostazione tecnica che questa marca «**leader**» seguirà quest'anno, al vertice della «**Formula 1**». Qui, tutti sanno, erano sorti gravi problemi in seguito alle innovazioni (talvolta rivoluzioni) introdotte nella passata stagione, riuscendo a ritrovare la strada dell'affermazione soltanto sul finire dell'annata. Pur senza una preminenza autentica, tanto che alla ripresa delle ostilità, al primo Gran Premio '72 di campionato mondiale, problemi e incertezze sono restati d'una certa gravità.

Perciò, per tornare ad una posizione di preminenza, la Firestone è impegnata nella ricerca di soluzioni nuove: i tecnici di Brentford stanno lavorando assiduamente e, ovviamente, in gran segreto, per raggiungere caratteristiche funzionali superiori.

Certo, non dobbiamo attenderci soluzioni rivoluzionarie, giacché i pneumatici per la stagione '72 non saranno che uno sviluppo di quelli sperimentati nel '71. Nondimeno, secondo l'ingegner King non è improbabile, se appena i «**tests**» in corso daranno esito soddisfacente, che si possa giungere ad un lieve ed ulteriore allargamento della sezione, sia per le gomme anteriori, sia per quelle posteriori. E questo rappresenta già un primo fatto rilevante, perché la tecnica dei pneumatici, contrariamente a quanto ritenuto da taluni commentatori superficiali, aveva segnato l'anno scorso una battuta d'arresto, in questo processo di allargamento delle sezioni, in atto da un decennio. Ciò è ben rappresentato dal nostro grafico della Fig. 1, dove sono indicate le dimensioni della larghezza L del battistrada, in centimetri, di anno in anno: pallini pieni per le gomme posteriori e pallini vuoti per quelle ante-

riori; tratto vuoto per la media dei primi valori e tratto pieno per la linea media dei secondi. E si nota come per le ruote posteriori i valori massimi sperimentali abbiano subito una sensibile riduzione dal '70 al '71, con minore flessione dei valori medi; invece, per le ruote anteriori, le quote massime sono restate identiche, pur incrementandosi le medie.

La possibilità di operare ulteriori allargamenti quest'anno è già un indice di progresso per le mescole e per l'intera struttura del copertone, per salire ad un grado superiore di tenuta laterale. Naturalmente, l'entità esatta di questi allargamenti non è ancora nota, come segrete sono le varie caratteristiche delle gomme in via di sperimentazione; di conseguenza, la parte tratteggiata nel grafico della Fig. 1 non è che una nostra supposizione, che potrà essere o meno confermata dall'esito dei «**tests**».

Secondo punto importante è quello delle gomme posteriori o motrici: l'ingegner King considera che la dimensione dei 13 pollici di calettamento, introdotta a partire dall'ultimo GP d'Italia a Monza, sia soltanto temporanea, per tornare successivamente al diametro di 15 pollici. Tant'è vero che questa gomma, di 13,0-24,0-13 pollici, con carcassa tipo «**Z**», è costruita nelle varie mescole, soltanto nel tipo «**slick**» a battistrada liscio, per terreno asciutto, senza prevederne i tipi intermedi o da bagnato.

Infatti, questa copertura è stata allestita al solo scopo di risolvere il noto problema delle vibrazioni, sorto l'anno scorso con il tipo 13,5-24,0-15 pollici. Tali vibrazioni sono state attribuite ad un eccessivo trasferimento di carico, conseguente all'accresciuta sopportazione delle forze laterali in curva. E con la gomma di 13,0-24,0-13 pollici queste forze laterali si sono un poco ridotte, con conseguente minor trasferimento di carichi e quindi minori vibrazioni. Inol-

tre, i diversi fianchi contribuiscono allo smorzamento di queste vibrazioni, che però rimangono in qualche misura.

Perciò il problema richiede una soluzione radicale, per tornare alla sopportazione delle più alte forze laterali, oggi che in fatto di mescole i risultati sono veramente confortanti; e sarà sul nuovo schema dei 15 pollici che probabilmente si svilupperanno le nuove gomme '72.

Per l'avantreno, i problemi sono decisamente minori e si continuerà con il tipo 8,6-20,0-13 introdotto nell'ultimo GP del Sudafrica, con la sola eccezione della B.R.M. P153, che ha richiesto l'8,0-22,0-13 pollici. Qui le differenze tra il battistrada 1-9 e lo «**slick**» sono considerate minime, per cui si generalizzerà il secondo tipo, con carcassa «**W**», anche per condizioni difficili, con molto olio in pista. Questo è confermato dal fatto che per questo pneumatico sono previste le versioni intermedie e da bagnato, con mescola B26 e con disegni del battistrada sia I-8, che R-106.

Infine, è interessante stabilire per le odierne gomme da gran premio un indice globale di «**performance**» I_p , che tenga conto di tutti gli elementi che concorrono al conseguimento delle più alte prestazioni (trazione, coefficiente di aderenza, forze laterali, deriva, eccetera), in funzione delle temperature di esercizio. Questo indice, con valore massimo pari all'unità, com'è indicato dal diagramma della Fig. 2, mostra il suo valore «**optimum**» verso i 75., valore che resta assai costante fin verso i 100., per poi cadere bruscamente. Infatti, oltre i 100. la mescola d'oggi si deteriora.

Nell'insieme, però, si tratta d'una somma di considerazioni e di previsioni ancora piuttosto vaghe: saranno le prossime sperimentazioni e le prossime grandi corse a darci una maggiore definizione a questo problema sempre più determinante.

Enrico Benzing