

CAMBIAMENTI DI DATA

● 2. Rally di Montecarlo Junior: spostato al 21-22-23 aprile ● Gara Interserie a Zeltweg: spostata al 9 luglio ● Rally di San Marino: rinviato a data da destinare ● Belmonte-Avola: rinviata a data da destinare ● Gara a Vallelunga (26 marzo) rinviata a data da destinare ● Rally 999 minuti (6-7 maggio): rinviato a data da destinare.

GARE SOPPRESSE

Il circuito di Zandvoort, come si sa, era stato dichiarato inagibile, ora è parzialmente riaperto. Il divieto riguarda soltanto le gare di F. 1, F. 2 e F. 5000. Pertanto la prova del campionato Shell di F. 3, in calendario per l'8 maggio, verrà



Le corse chiave dal 27 marzo al 3 aprile in Italia e all'estero

anticipata al 30 aprile. Annullati definitivamente, il Circuito d'Irlanda (31 marzo), la gara di campionato di F. 1 a Road Atlanta (9 aprile), il Rally Yonne (9 aprile), la Trieste Opicina (30 aprile), la gara di F. 2 a Magny Cours (1 maggio), la gara in salita di Messac (23 aprile) il G.P. di Barcellona (trofeo europeo F. 2, 23 aprile), il G.P. di Budapest (campionato europeo turismo, 4 maggio), la corsa di Hamenlinna (campionato marche due litri, 7 maggio), il Rally di Wiesbaden (camp. europeo piloti, 26-27 maggio), il Rally di Ginevra (camp. europeo piloti, 2-4 giugno), la gara in salita di Bachellerie (18 giugno), le gare di F. 3 a Pau (7 maggio) e al Bugatti (9 aprile). La gara per il gr. 2 inserita nel «Trofeo Giunti» (23 aprile) sarà sostituita da una corsa nazionale di Formula Ford.

Marzo

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
30	G.P. do Brasil	Brasile	Circuito di Interlagos	Ore 16 (locali)	●●● F. 1	Velocità in circuito	
30-2/4	G.P. Singapore	Malesia			●●●	Velocità in circuito	G. Lawrence
30-2/4	East African Safari	Africa Or.			●●● Camp. Int. Rallies Marche	Rally	Hermann-Schuller (Datsun)
31	Corsa a Snetterton	Gran Bretagna	Circuito di Snetterton mt. 4300		●●● F. 5000	Velocità in circuito	Walker (Lotus) 23'48"8 media kmh 136,810. Nuovo record: Walker (Lotus) 1'33"6, media kmh 139,27

Aprile

1-2	1. Trofeo Fiera del Perdono	Scud. Sporturismo	Melegnano Piazza Matteotti	Ore 9-19	●	Gimkana	
1-3	300 Km del Nurburgring	Germania	Circuito del Nurburgring mt. 22835	Ore 19 (domen. 2) Ore 10 (lunedì 3)	●●● Interserie, F. 3 Coppa Europa GT	Velocità in circuito	Neuhaus (Porsche) F. 3: Hunt (March) 40'24"3
2	Gara Tris alla Cerrina	Torino Racing Club	Circuito della Cerrina mt. 1200	Ore 9,30 e 14	●	Velocità in circuito	
2	Corsa a Las Flores	Argentina			●●●	Velocità in circuito	
2	Premio Vienna	Austria			●●● T. GT, F. Ford	Velocità in circuito	
2	Coppe di Pasqua a Nogaro	Francia			●●● T. S	Velocità in circuito	
3	Corsa a Thruxton	Gran Bretagna	Circuito di Thruxton mt. 3800		●●● Europeo F. 2	Velocità in circuito	Hill (Brabham) 1.02'36"1 media 181,020 Nuovo record: Peterson (March) 1'13"4, media 186,960
3	Rothmans Trophy	Gran Bretagna	Circuito di Brands Hatch mt. 4263		●●● F. 5000	Velocità in circuito	Redman (McLaren) 59'37"6, media kmh 171,58. Nuovo record: Gardner (Lola) 1'27"8, media kmh 174,831
3	Corsa a Mallory Park	Gran Bretagna	Circuito di Mallory Park mt. 2172		●●● Camp. Shell F. 3	Velocità in circuito	Bond (Ensign) 47'31"1, media kmh 163,590
3	Spa Barisart	Belgio			●●●	Velocità in salita	Scheerens (Abarth) 1'39"2
3	Slalom Wolfenbittel	Germania			●	Gimkana	
3	Corsa di Lorentzweiler	Lussemburgo			●	Velocità in salita	

6-8	Rally Isola d'Elba AC LIVORNO	●●● Camp. int. rallies piloti	Rally	Trombotto-Enrico (Fiat 124)
8-9	Milano Sanremo AC MILANO	●	Regolarità	Canè (Lancia)
8-9	Giro del Lussemburgo LUSSEMBURGO	●●●	Rally	
8-9	Rally Ulm GERMANIA	●●●	Rally	
8-9	Palio Milano Sanremo SCUD. SPORTURISMO	●	Autotorneo	Gargano (Fiat Abarth)
8-9	Rally Yonne FRANCIA	●	Rally	Annullato
8-11	Mobil Economy Run INGHILTERRA	●●●	Rally	
9	G.P. dell'Ovest STATI UNITI	●●● Camp. mond. piloti F. 1	Annullato	
9	200 Miglia Ontario STATI UNITI	●●● Stock Cars USAC	Velocità in circuito	
9	Corsa al Ricard FRANCIA	●●● Camp. Europeo Marche 2000	Velocità in circuito	Jabouille-Marko (Lola) 3.09'16"9, Nuovo record: Ja- bouille 1'18"8, media 149,165
9	Trofeo Mare del Nord Nivelles BELGIO	●●● F. 5000	Velocità in circuito	
9	Corsa a Vallelunga GENTLEMEN'S MC	● Gr. 1, 2, 3	Velocità in circuito	
9	Trofeo S. Cristoforo Varano PRO VARANO	● F. F. Gr. 2, 3	Velocità in circuito	

9	Coppa Primavera AC SALERNO	●	Velocità in salita	Amphicar (Abarth) 5'33"3, nuovo record
9	Autosciatoria Campitello AC CAMPOBASSO	□	Regolarità	
9	Rallycross AC TORINO	●	Rallycross	
9	Corsa al Bugatti FRANCIA	●●● Camp. Shell F. 3	Annullata	
9	Gara a Taruma BRASILE	● F. F.	Velocità in circuito	
9	Slalom Hohensen AUSTRIA	●●●	Slalom	
9	Bergirscherlowe GERMANIA	●●●	Velocità in circuito	
9	Autocross Schluchtern GERMANIA	●●●	Autocross	
14-16	Rally Edelweiss GERMANIA	●	Rally	
15-16	Criterion Lucien Bianchi BELGIO	●●●	Rally	
15-16	Rally Fiori e Profumi FRANCIA	●	Rally	
15-16	Criterion Alpino FRANCIA	●●●	Rally	
15-16	Criterion Touraine FRANCIA	●●●	Rally	
15-16	Giro dell'Aisne FRANCIA	●●●	Rally	Darniche (Alpine)

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



ZANZARA
F. ITALIA
sempre col
serbatoio
«sicuro»

● L'Abarth si è preoccupata che, dopo la precipitosa rinuncia Autodelta ai propri serbatoi di sicurezza sulle 33TT3, ci potesse essere un ripensamento anche della CSAI per l'adozione (già deliberata) di essi sulla monoposto F. Italia. Per montarli sono stati infatti modificati i tubi del telaio e perciò il montaggio di questi serbatoi non è reversibile. Tra l'altro sono costati presso le due ditte torinesi che li hanno realizzati, circa 140.000 lire l'uno, cioè L. 21.000 di più di quelli Pirelli in gomma. In ogni modo, essendo montato su tutte le monoposto tricolori, non ci saranno problemi di handicap per nessun pilota. Piuttosto c'è da chiedersi se anche in questo caso la CSI non troverà modo di opporsi!...

● L'Abarth sta preparando anche un «carrello» per la monoposto F. Italia, adatto per alloggiare anche un motore di ricambio, quattro gomme e cassetta materiali.



● Che Felice Gimondi fosse un appassionato di corse automobilistiche i nostri lettori lo sapevano da tempo. Ma che addirittura riuscisse a trovare anche alla vigilia di una «Sanremo» spazio nei suoi allenamenti per dare un'occhiata ai bolidi, nessuno se lo sarebbe immaginato. Lo dice l'espressione di questo ragazzo che ha sorpreso Felice a Monza, durante le prove della «4 Ore» del venerdì passato, a un giorno di distanza dal via della classicissima di Sanremo. Osmosi di passione sportiva. Gimondi, Basso e Dancelli, ciclisti amano le macchine da corsa; Otton e Arese, personaggi dell'atletica hanno lo stesso hobby motoristico, come lo ricorderete, il saltatore triplo Gentile e i calciatori azzurri Gigi Riva, Boninsegna e Domenghini. Rendono il grazie, specialmente al calcio domenicamente alcuni consiglieri e il segretario della CSAI, tifosissimi di pallone.

Formula «corsa» e Formula «ferma»

Sembrava che il comunicato, (riportato nelle prossime pagine) dell'ANCAI non dovesse vedere mai la luce, per la parte almeno riguardante la vexata quaestio della F. 3. Ma poi ha prevalso la rigidità del presidente dell'ANCAI Ceard e dei consiglieri Pianta e Angiolini. I quali, giustamente, si sono fatti forti della famosa lettera siglata dalla maggioranza dei piloti F.3 a Firenze, pro «buco 23». Tra questi piloti c'erano poi quelli che hanno portato la loro adesione all'altare della contestazione milanese, nata più in chiave anti-CSAI che per reale convinzione. Naturalmente il famoso «veto» ai premi ANCAI '72 è stato riservato, per il momento, solo a chi ha partecipato alla gara del «Vigorelli», senza naturalmente ipotizzare atteggiamenti futuri di altri piloti. Questo perché la situazione organizzativa in Italia per le gare F. 3 sembra decisamente orientata verso gare con il buco maggiorato, a cominciare dalla gara di F. 3 monzese del Jolly Club.

Piuttosto fioriscono le congetture sul perché, in sede internazionale, ci sia stato un irrigidimento verso la soluzione della strozzatura aumentata di diametro. Tra l'altro, in un momento in cui lo stesso Bureau dei costruttori ha significato, nella sua riunione di Bruxelles, la necessità di arrivare a un aumento di potenza delle

monoposto F. 3. C'è chi ipotizza, abbastanza seriamente, sulla possibilità che vi siano state pressioni di Case straniere (come la Renault e la tedesca Volkswagen) contro l'aumento della strozzatura da 21,5 a 23. Nel primo caso per ragioni di competitività, ma anche perché c'è chi teme che la Fiat possa un domani essere indotta a portare in sede internazionale la sua (veloce) F. Italia. E ciò mentre la Volkswagen è interessata a far promuovere, internazionalmente, la sua formula Super V. Questa ipotesi è suffragata dal fatto che, in sede internazionale, è mancato al rappresentante italiano l'appoggio che sembrava già raggiunto del delegato tedesco, il quale improvvisamente ha fatto come Ponzio Pilato.

Intanto sono fuggite, almeno sembra, le preoccupazioni dell'ANCAI su una «ritirata» della CSAI dopo le pressioni CSI della F.3 «buco 23». In una recentissima riunione a Genova sarebbe stato anzi deciso di ribadire la via italiana alla F. 3, provvedendo anche al cambiamento del nome sollecitato dallo sconcertante signor Treu, segretario CSI. Perciò le corse con le monoposto 1600 «buco 23» in Italia avranno l'etichetta: **Formula Corsa 3**. Quasi a far capire, che l'altra formula, quella internazionale, mantenuta col «buco 21,5», è una... **Formula «ferma» 3!**...

● Lo svizzero Muller non correrà la 24 Ore di Le Mans con la Pantera perché impegnato nel suo programma Interserie e Can-Am. Sarà però a Imola con la GT di De Tomaso.

● Visto a Monza il comm. Pagnossin sponsor della Surtees di de Adamich. «Ho avuto molto da fare e mi sono potuto concedere solo questa puntata a Monza per le Turismo» — ha detto — ma adesso nelle gare europee F.3 ci sarò sempre».

● L'ex pilota napoletano Luigi Bellucci è stato nominato perito del Tribunale di Caserta per i tragici fatti del circuito campano nel 1967, in cui persero la vita tre piloti, tra i quali Geki. Come si ricorderà, contro la sentenza di proscioglimento degli organizzatori si è appellato il Pubblico Ministero. Bellucci è stato incaricato di dire il suo parere tecnico sulla meccanica dell'incidente. Dovrà presentare il suo rapporto entro 60 gg.

● Anche a Messina è in fase di ultime battute l'istruttoria per l'incidente dello scorso anno sul lago di Ganzirri.

● Pare che qualche pilota F. 3 sarebbe stato disposto a intentare causa civile alla C.S.A.I. se fosse ritornata sulle sue decisioni sul «buco 23».

● Anche Tino Brambilla ha detto che farà causa alla C.S.A.I., se non avrà in tempo la nuova licenza '72 di pilota. Per il momento, come è noto, a causa anche del trasferimento della C.S.A.I. a Roma, da Via Marsala 8 a Via Solferino, vi è un certo ritardo nella consegna delle licenze '72 e dei bracciali. Brambilla sostiene che le autorità internazionali non vogliono riconoscere l'«attestato di licenza» finora consegnato.

● Tra coloro che hanno richiesto la licenza C.S.A.I. per il '72 c'è anche Marcello Gallo, il famoso protagonista della «rinuncia alle corse» dopo

l'incidente F. 3 a Imola. Invece chi non ha ancora chiesto il rinnovo è Giancarlo Naddeo.

● Mike Parkes esclude che piloterà la Pantera De Tomaso a Le Mans ma ha rinunciato anche a correre con la Ferrari Daytona. «Con quella macchina si poteva fare qualcosa di buono, ma a Maranello hanno tardato a realizzare gli opportuni miglioramenti come GT per l'Europeo».

● Conrero, per le prossime gare, ha realizzato queste coppie di punta della sua squadra corse: **PIANTA-SCHON** con la Commodore 3000 e **ROSSELLI-MONTI** con la Opel GT 2000.

● Anche a Monza i commissari si trovano in difficoltà con la famosa bandiera gialla unica, per le segnalazioni di olio in pista, dopo l'abolizione della bandiera gialla a righe rosse. Sembra che la discussa inizia-

La falce e martello e le ⚡ di PIANTA

● Vigilia della 4 Ore di Monza Turismo. Giorgio Pianta è contattato per guidare il «Camarone» della squadra Opel. Accetta (gratis, tra lo stupore del manager della squadra straniera). Quale la sua sorpresa, però, quando scopre sul muso della grossa GM una piccola falce e martello. Pare l'avesse disegnata il meccanico maista tedesco del team, un giovanotto dai capelli alla indiano-hippy. Giorgetto la fa cancellare per ragioni «elettorali». Ma il suo pilota partner tedesco, guardandogli il casco, si preoccupa. Per la cronaca il casco bianco di Pianta porta delle «S» sui fianchi, stilizzate alla maniera del famigerato simbolo delle SS. Ma Giorgetto ha tranquillizzato il suo robusto collega: «No, guarda meglio, sono la riproduzione dei due simboli dello stemma Opel. Manca solo il cerchietto interno». Comunque il meccanico-falce-e-martello non era troppo convinto...

● Pare che l'ing. Ceard presidente dell'ANCAI abbia manifestato il proposito di dimettersi, se in seno alla associazione piloti non si prenderà più coscienza per sostenere le iniziative sollecitate ai propri dirigenti.

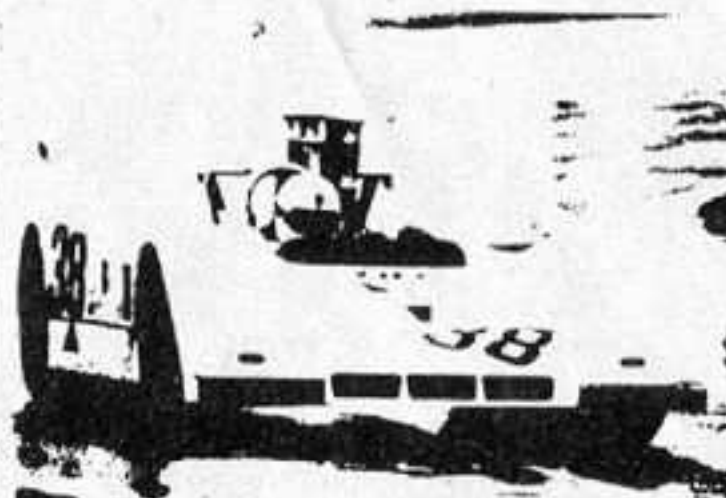
● Pare che la General Motors Europa abbia bloccato il progetto della GM belga di realizzare una Manta Opel 3000 Gr. 2. L'obiettivo è della Opel direttamente.

● C'è chi parla, per il '73, della possibilità di avere in lizza nell'Europeo Turismo un'Alfa coupé motore 8 cilindri due litri. Qualcosa comunque a Settimo Milanese debbono pur fare, visto che ormai le GTAm non reggono più nemmeno il passo delle Ford Escort (e nelle 1300 c'è la minaccia Fiat).

LEGGETE SUBITO

nelle pagine che seguono

215 milioni ai «disoccupati»



Da mozzo ad aspirante pilota F.1



Mia «cara» turismo

il pallottoliere delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale di mezzanotte

a pagina

2 Dove corriamo domenica?

3 LA ZANZARA

34 KARTING

36 Giornale SCUDERIE

45 MOTORAMA

46 BORSA-AUTO TUTTESPRINT

48 SCRIVETECCI rimarremo amici

50 INFORMATUTTO

51 COMPRAVENDITA



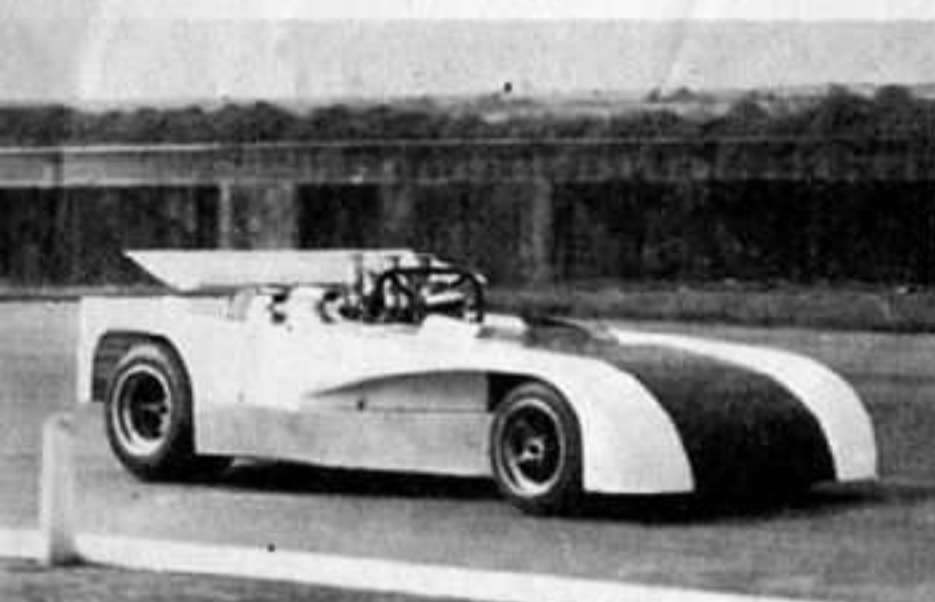
Marcellino



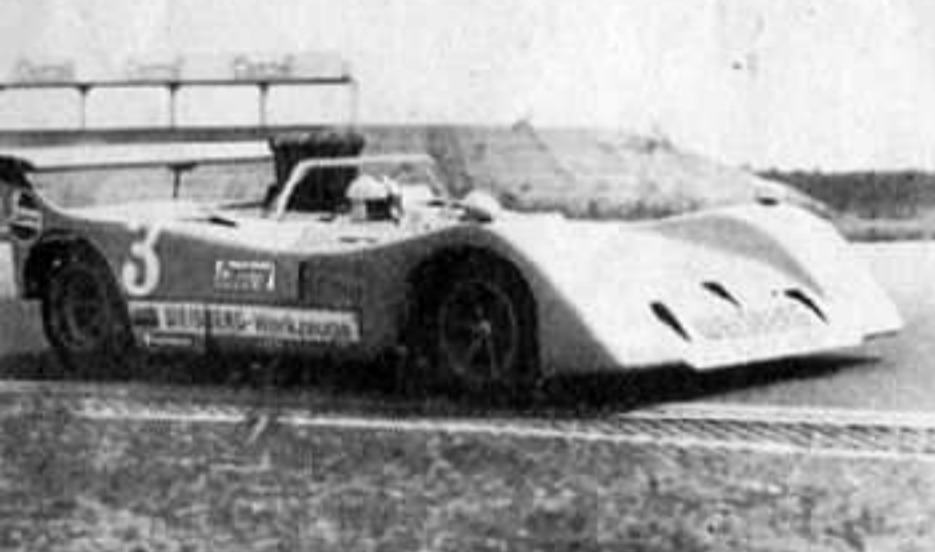
La BRM P.154 sarà affidata alla guida dell'austriaco Helmut Marko



Molti i piloti con la McLaren M8F che vanta più di 700 HP nel motore



La nuova Lola T.260 della Bonnier-Inter attende il «super pilota». Sotto: Sklenar tenta la fortuna Inter-serie con la March 717 ex Kelleners



Le undici gare

3/4	300 km del NURBURGRING (Germania)
1/5	TROFEO SHELL a IMOLA (Italia)
21/5	SUPERSPORT 200 a SILVERSTONE (Gran Bretagna)
4/6	CORSA a MANTORP PARK (Svezia)
9/7	G.P. dell'OSTERREICHRING (Austria)
16/7	SUDWESTPOKAL a HOCKENHEIM (Germania)
6/8	200 MIGLIA di NORIMBERGA (Germania)
27/8	KEIMOLA POKAL (Finlandia)
17/9	500 KM di IMOLA (Italia)
24/9	RHEINLAND PREIS al NURBURGRING (Germania)
1/10	300 KM di HOCKENHEIM (Germania)

IL MONTE PREMI

Premi gara per gara

Al 1.	L. 3.040.000	Al 13.	L. 395.200
» 2.	» 2.280.000	» 14.	» 380.000
» 3.	» 1.824.000	» 15.	» 364.800
» 4.	» 1.368.000	» 16.	» 349.600
» 5.	» 1.064.000	» 17.	» 334.400
» 6.	» 912.000	» 18.	» 319.200
» 7.	» 760.000	» 19.	» 304.000
» 8.	» 608.000	» 20.	» 304.000
» 9.	» 456.000	» 21.	» 304.000
» 10.	» 440.800	» 22.	» 304.000
» 11.	» 425.600	» 23.	» 304.000
» 12.	» 410.400	» 24.	» 304.000

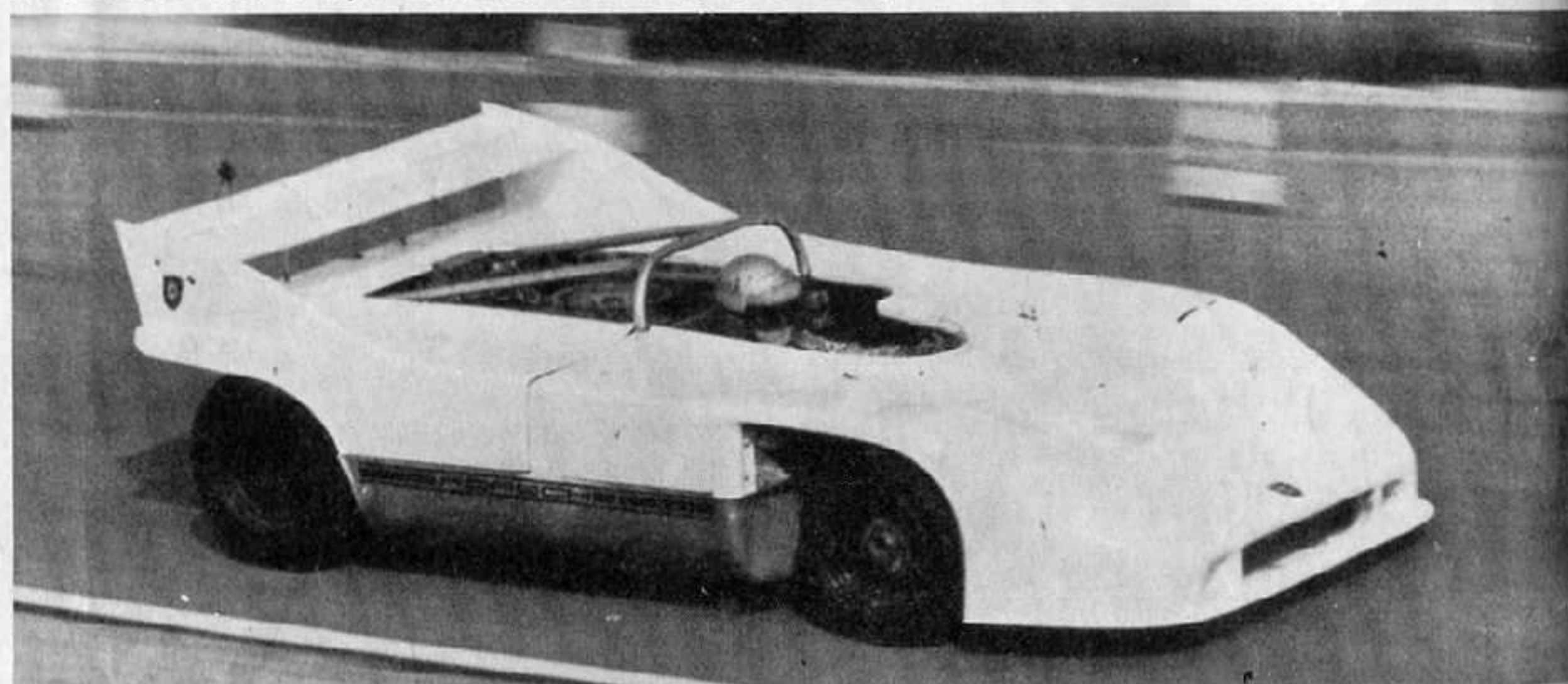
Per il giro più veloce in prova	L. 152.000
Per il giro più veloce in gara	L. 304.000
Rimborsi spese a piloti classificati CSI	L. 456.000
Totale monte premi gara per gara	L. 18.468.000
Monte premi della «valutazione annuale»	L. 15.200.000

V8/Blog Scans

Domenica comincia la CAN-AM europea

215 milioni per i mostri disoccupati

La Porsche 917/10 tipo CAN-AM è la vettura con la quale Leo Kinnunen tenterà il bis del '71



Con la BMW TOURING abbiamo raggiunto un triplice scopo



Con la **BMW TOURING** abbiamo mantenuto il nostro impegno di riunire le migliori caratteristiche di tre tipi d'auto.

BMW TOURING ha infatti la forma elegante dei coupé BMW: è un coupé.

BMW TOURING ha infatti il comfort delle berline BMW: è una berlina.

BMW TOURING ha infatti il temperamento di una sportiva BMW: è una sportiva.



BMW TOURING -
PER LA GIOIA DI
GUIDARE

BMW ITALIA S.p.A. Sede legale e Amministrazione: Milano - C.so Venezia, 16 - Tel. 796.123
Centro di distribuzione: Palazzolo (Vr) - Tel. 677.166 - Casella Postale 546 Verona

Il primo appuntamento è per il terzo giorno d'aprile sulle lunghe e difficili strade del Nurburgring: quel giorno, al segnale del mossiere, scatteranno per il loro primo traguardo stagionale Interserie, quelle vetture che le folle americane e canadesi da anni definiscono «mostri». E se la definizione negli anni '70 e '71 poteva essere ottimisticamente approssimativa, in quanto di veri mostri ve n'erano tre, quattro, al massimo cinque, mentre il parco macchine contava soprattutto sulle 917 Porsche e sui 512 Ferrari, quest'anno l'appellativo s'avvicina maggiormente alla realtà. Quella, che qualcuno con una certa cattiveria ha voluto chiamare la «CAN-AM dei poveri», centrando la questione soltanto se il raffronto era riferito alla corsa «madre» americana visto che, in definitiva, la Interserie era pur sempre la più ricca competizione europea, ha, con l'inconsapevole aiuto della CSI, subito sostanziali mutamenti in meglio.

La limitazione a 3000 di cilindrata per le vetture sport del mondiale marche, ha fatto sì che le «disoccupate», come abbiamo avuto occasione di chiamarle su Autosprint '71, aumentassero notevolmente di numero in quanto tutte le 917 e le 512 sparse per il mondo, al di fuori delle corse in salita, hanno l'unico porto sicuro nelle competizioni Interserie. La stessa casa di Stoccarda, rinunciando alla corsa iridata per carenza di motori e vetture 3000 e per ragioni evolutive dell'azienda, si è trovata ad avere, quali «fondi di magazzino», quelle 917-K con le quali ha dominato la scena mondiale e un certo stock di motori praticamente inutilizzabili.

Quasi una maggiorata

In attesa di sfornare la tanto attesa vettura CAN-AM, i tecnici della Porsche hanno trovato il modo, portando la cilindrata a 5400, di potere fornire ai «clienti» un propulsore di una notevole potenza, tale da aumentare, anche in assoluto, la competitività della vettura sino a portarla, o quasi, all'altezza delle «maggiorate».

E' facilmente intuibile che anche i possessori di 512-M trove-

I membri dell'associazione Interserie, dal canto loro, si sono resi conto che, pur nella bontà della formula «denaro a seconda dei risultati», bisognava in certo qual modo garantire almeno le spese di viaggio e soggiorno anche ai perdenti e hanno aumentato il monte premi portandolo a 121.000 franchi svizzeri (pari a oltre 18 milioni di lire) gara per gara, mantenendo i 100.000 franchi (15 milioni di lire) di premio per la classificazione finale, ma, e soprattutto permettendo agli organizzatori, tassativamente impegnati a non farlo per i piloti non classificati CSI, di pagare un «premio di partenza», anzi un rimborso spese, che poi in realtà non è altro che un «ingaggio», proprio ai classificati CSI e a quei piloti che pur non facendo parte della fatidica classifica, hanno o avranno, nella presente stagione, conquistato punti individuali nel mondiale F. 1 o portato punti alla Casa nel mondiale marche. Con indubbio vantaggio per lo spettacolo e per invogliare anche gli «ufficiali» e le loro case a prendere parte alle competizioni Interserie quando non impegnati in altra parte del mondo.

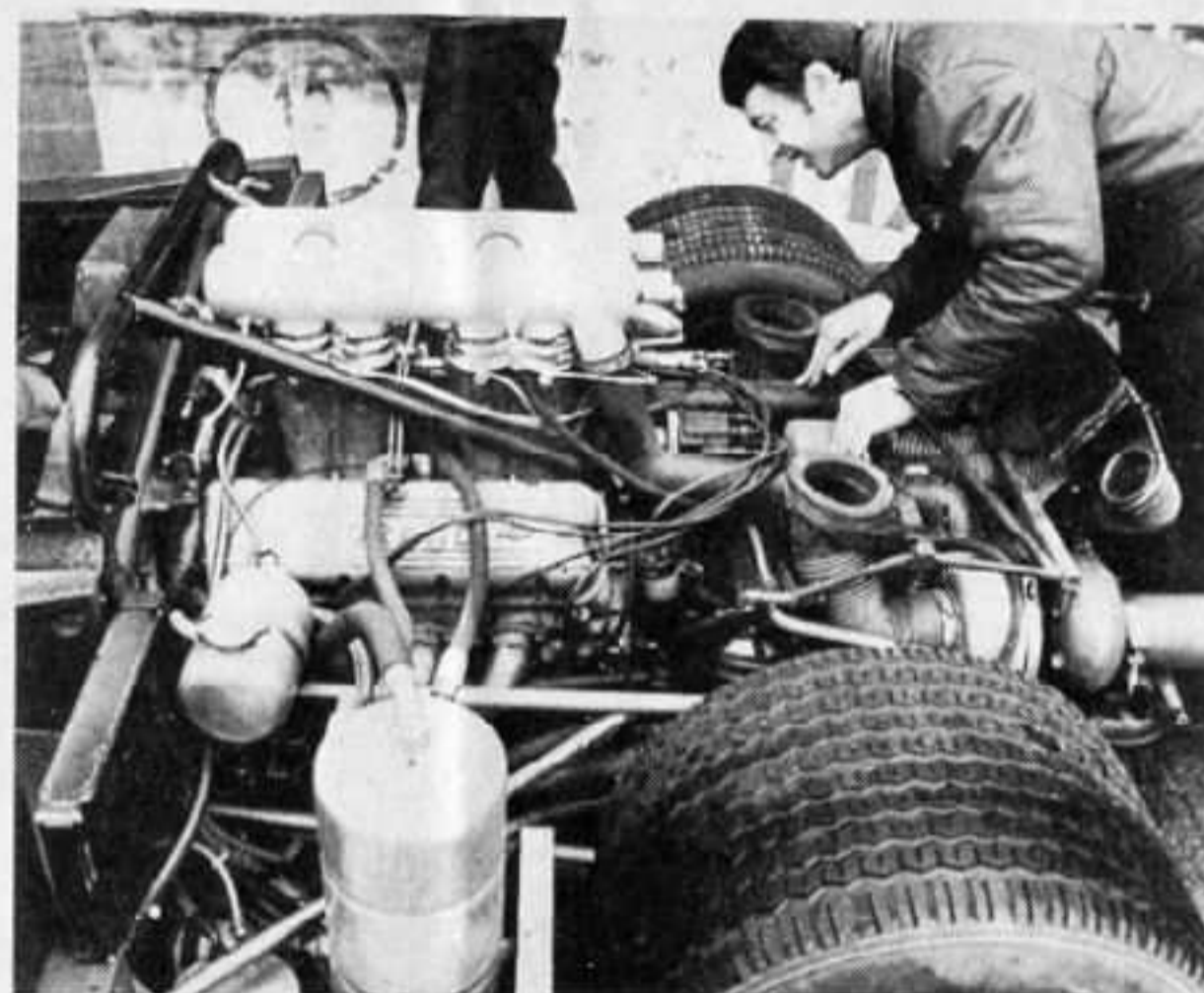
Quella dell'Interserie Associazione, e del suo presidente herr Gerhard Härle, è indubbiamente una politica intelligente che, tuttavia, non si ferma su questo solo dato di fatto: Härle vuole addirittura indurre i più «dotati» dei suoi piloti, e di valore, e di

Le macchine

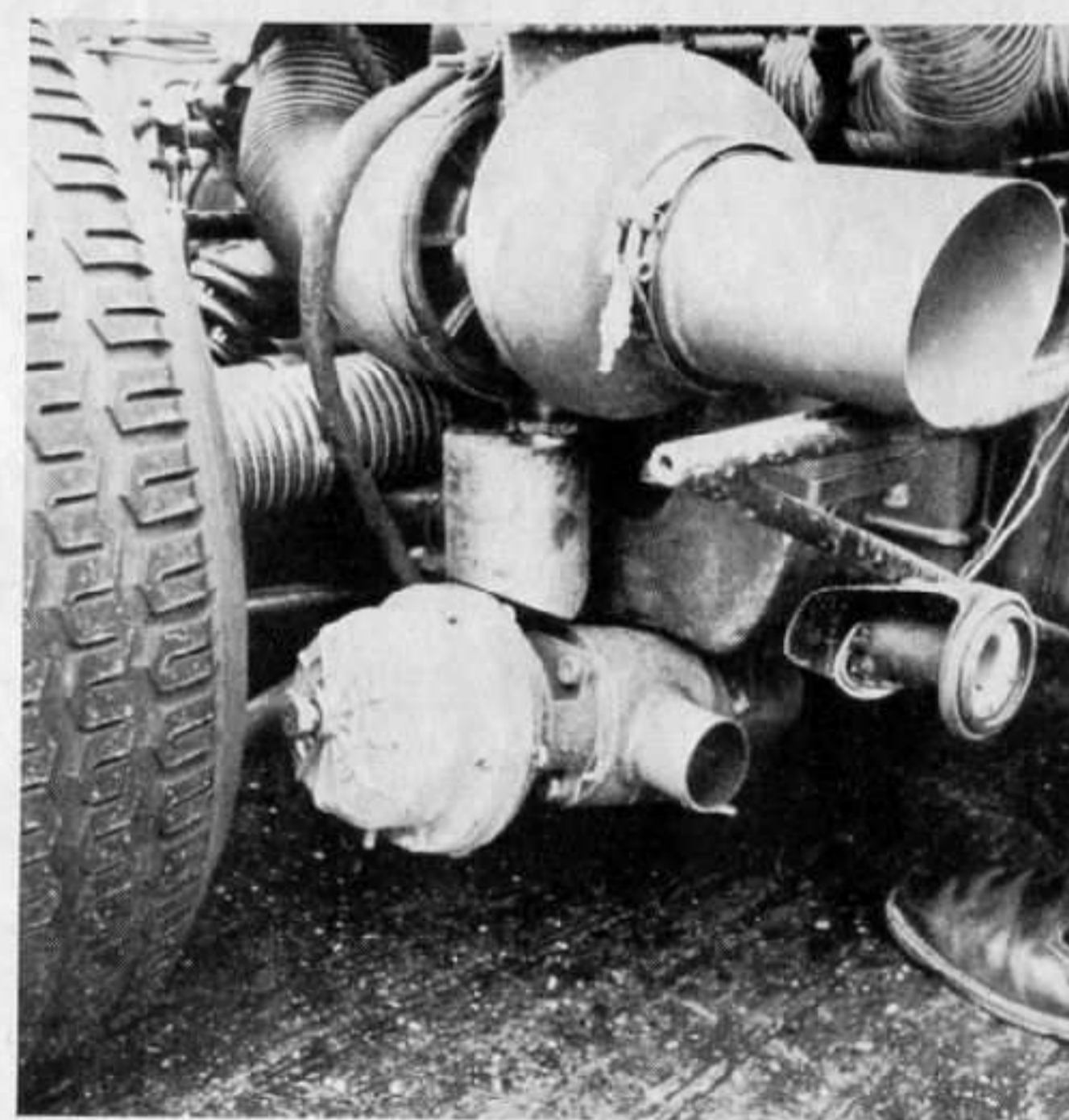
INTERSERIE '72

I piloti

McLAREN M8F	8300	720 HP	Helmut KELLENNERS
McLAREN M8F	8100	700 HP	H.U. WIEDMAR
McLAREN M8F	8300	720 HP	George LOOS
McLAREN M8F	8100	700 HP	Ernst RIEGER
McLAREN M8F	8100	700 HP	Berndt SEIDLER
McLAREN-MERCEDES	8600	700 HP	Hans HEYER (Jacky ICKX)
LOLA T. 222	8200	720 HP	Mario CASONI
LOLA T. 222	8100	700 HP	Bernd BECKER
MARCH 717	8100	700 HP	Stefan SKLENAR
BRM	8300	750 HP	Helmut MARKO
PORSCHE 917/10	5400	700 HP	Leo KINNUNEN
	5100 s.a.	850 HP	
PORSCHE 917/10	5400	700 HP	Michel WEBER
PORSCHE 917/10	5400	700 HP	Herbert MUELLER
PORSCHE 917/10	5400	700 HP	Willibald KAUSHEN
PORSCHE 917/10	5400	700 HP	Jurgen NEUHAUS
PORSCHE 917/K	5000	600 HP	Hernst KRAUS
ALFA ROMEO 33.4	4000	520 HP	Rolf STOMMELEN
LOLA T. 280	3000	460 HP	Reine WISELL
CHEVRON-BRABHAM REPCO	3000	380 H P	Detlev VANSELOW
KARASEK-PORSCHE	2600	300 HP	Harald LINK



La De Tomaso conta molto su Herbert Muller per il suo «Pantera» ma il tedesco sarà impegnato nell'Interserie. Eccolo (a sinistra) provare uno dei «mostri» con motore preparato da Morand (sopra). Un particolare del dispositivo di sovralimentazione (a destra) dello stesso motore



ranno il modo, assieme agli specialisti delle elaborazioni, di preparare le loro vetture perché non abbiano troppo a sfigurare nei confronti delle avversarie. E' vero che di Roger Penske, preparatore di lusso, ne esistono pochi o forse nessun'altro all'infuori di lui, ma sovralimentare un motore non è cosa impossibile e sicuramente vi sarà qualcuno che, pur di non vedere trasformarsi in pezzo da museo una macchina da venticinque milioni e passa, tenterà quella via.

Che cosa v'è dunque di cambiato nell'Interserie '72? E' presto detto: resisi conto che contro le vere vetture Can-Am poco o nulla più si potrebbe fare, anche se Leo Kinnunen è riuscito a mettere «in buca» tutti nel 1971, molti piloti, quelli che vanno per la maggiore e che hanno la fortuna di avere uno sponsor alle spalle, hanno venduto i loro mezzi ai più piccoli e si sono affrettati a metterli in garage un vero bolide del gruppo 7.



mezzi, a passare l'oceano per portare la sfida europea in casa Can-Am, con la speranza che in caso di affermazione degli europei qualcuno dell'altra sponda possa addirittura essere indotto a cercare la rivincita nel vecchio continente.

Spunta il MERCEDES

Quali sono i motivi che inducono il positivissimo Härle a montare sulla scopa della strega? Semplicemente il fatto che «mostri Can-Am» in procinto di misurarsi al Nurburgring ve ne sono già dieci (e potrebbero aumentare), mentre il lotto delle 917-10 raggiunge per ora le sei unità. Un bel progresso, come si può vedere, nei confronti della fine stagione '71, quando a Imola le oltre 5000 puntavano su tre McLaren M8E, una Lola T222, una March 717 e una BRM P154. V'è da dire, inoltre, che anche

fra i nuovi kolossal, alcuni si presentano con soluzioni particolari vedi, ad esempio, il McLaren M8F azionato da un motore Mercedes 8600 che fornisce oltre 700 HP, che potrebbe essere qualche volta guidato anche da Jacky Ickx. Oppure il Porsche 917-10 di Leo Kinnunen che userà per i circuiti sinuosi il motore 5400 da 700 HP e per quelli veloci il 5100 sovralimentato che eroga la bellezza di 850 cavalli.

Al Nurburgring, quindi, visto che la prima gara che era programmata per il 26 marzo all'Osterreichring è stata spostata al 9 luglio, potrebbero trovarsi di fronte le vetture ed i piloti che al 1. marzo 1972 hanno dato la loro disponibilità al presidente Härle, il quale non nasconde la speranza, visto che fra le disponibili si trova anche la novità assoluta ALFA 33.4 di Rolf Stommelen, di avere in lizza anche qualche Ferrari più o meno ufficiale.



A destra, Tony Kitchiner, assieme a Gordon Spice, dietro al prototipo del motore Rolls-Roice F. 5000



A metà stagione pronta la F. 5000 ROLLS-ROYCE KITCHINER



Peter Connew, venticinquenne ex progettista di Surtees, con un pezzo della sua PC F. 1/F. 5000

Come si può costruire senza grandi spese una monoposto bivalente come la PC 1 CONNEW

La F. 1 di quattro amici

LONDRA - In un periodo in cui le corse di Grand Prix diventano sempre più costose e sofisticate con ogni mese che passa, è scusabile ridere al pensiero di quattro amici che si mettono insieme per costruire una vettura di F. 1 in un capannone preso in affitto. E' quanto hanno fatto Peter Connew, la cui vettura era esposta al Saloncino galeggiante di Londra, e tre suoi amici. La PC1 F. 1 5000 è ormai pronta e, anche se non tutti hanno smesso di ridere, un'occhiata attenta alla vettura rivela molte idee originali e Connew può vantarsi di non avere copiato nessuno, per i particolari della sua creazione. Anzi, l'originalità della PC1 e il suo ottimo livello di lavoro fanno ritenere che non sia una creazione fatta alla bell'e meglio. Lo prova del resto l'interesse dimostrato da Stuart Turner e Bernie Ecclestone.

Connew è un giovanotto tozzo, con molta ambizione. Dichiarò di essere poco più di un appassionato di corse, ma la tecnica richiesta per costruire la vettura lo ha costretto a dedicarsi a tempo pieno al suo compito. Dopo avere finito gli studi fece l'apprendistato di meccanica alla Magnavox, e fu allora che cominciò a interessarsi alle vetture da corsa. « Finii per chiedere un permesso per andare al GP d'Italia a Monza — racconta. — Avevo già prenotato tutto per il viaggio, ma non mi diedero il permesso per cui mi licenziai, vidi la corsa e tornai a cercarmi un altro lavoro. Venni a sapere che alla Surtees avevano bisogno di un disegnatore per cui finii a Edenbridge. Lavorai attorno alle modifiche della McLaren con cui John Corse agli inizi del 1970, e anche sulla TS5A 5000, poi sulla prima F. 1. Non andavo però d'accordo con Surtees, come idee, per cui me ne andai per cominciare a costruire la mia vettura e ora eccola qua! »

Connew disegnò la monoscocca basilare in casa, ma quando trovò il capannone convinse alcuni amici appassionati a dargli una mano: sono Roger Doran, Barry Boor (un commesso di negozio che, a quanto pare, ha sempre in tasca tutti i risultati dei grandi premi da anni e anni) e Steve Bertrand. Per il tramite di Bill Brown della Cosworth, Connew ottenne un motore DFV fuori uso e si procurò nella stessa maniera un cambio Hewland, attorno al quale costruì la sospensione posteriore. Un fatto curioso è che il monoblocco è quello del motore usato da Rindt per vincere la sua prima gara di campionato, quella degli Stati Uniti nel 1969.

La PC1 ha una monoscocca scelta per ottenere grande facilità di manutenzione e di massima accessibilità. Sono previsti quattro serbatoi del carburante, anche se per il momento le finanze non sono tali da permettere di ordinarli. La forma della monoscocca, con le fiancate a malapena di larghezza

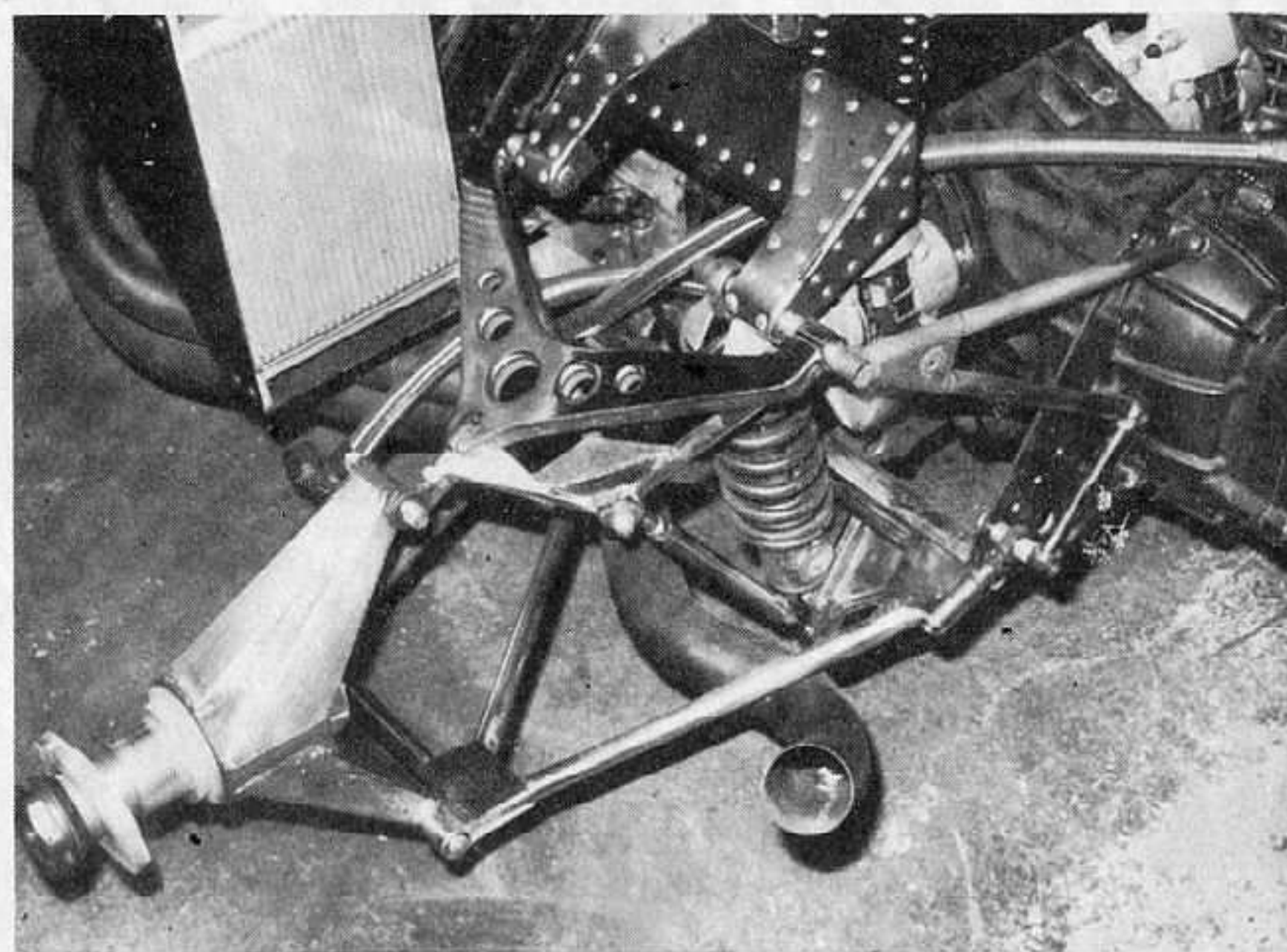
regolamentare e molto basse, è stata scelta per mantenere basso il centro di gravità della vettura, come nella BRM P160. Non è però stata copiata la « forma a cipolla » della BRM, per mantenere semplice la linea delle fiancate. La scatola guida è quella modificata della Escort, scelta perché sono disponibili diversi rapporti. Su ogni lato ci sono pinne del muso convenzionali e regolabili e l'equilibrio viene dato da un alettone posteriore, in due parti, pure regolabile. L'istituto tecnico della zona dispone di mezzi di prove aerodinamiche e la linea della Connew è stata sviluppata e provata appunto in quell'istituto.

I freni sono Girling, le ruote in magnesio-elektron, come quelle usate da Surtees lo scorso anno, uguali a quelle che nel 1972 verranno utilizzate di nuovo da Surtees, dalla Brabham e forse dalla McLaren. In realtà le ruote della Connew sono state prestate dalla Casa che le fabbrica, e Peter ne è entusiasta.

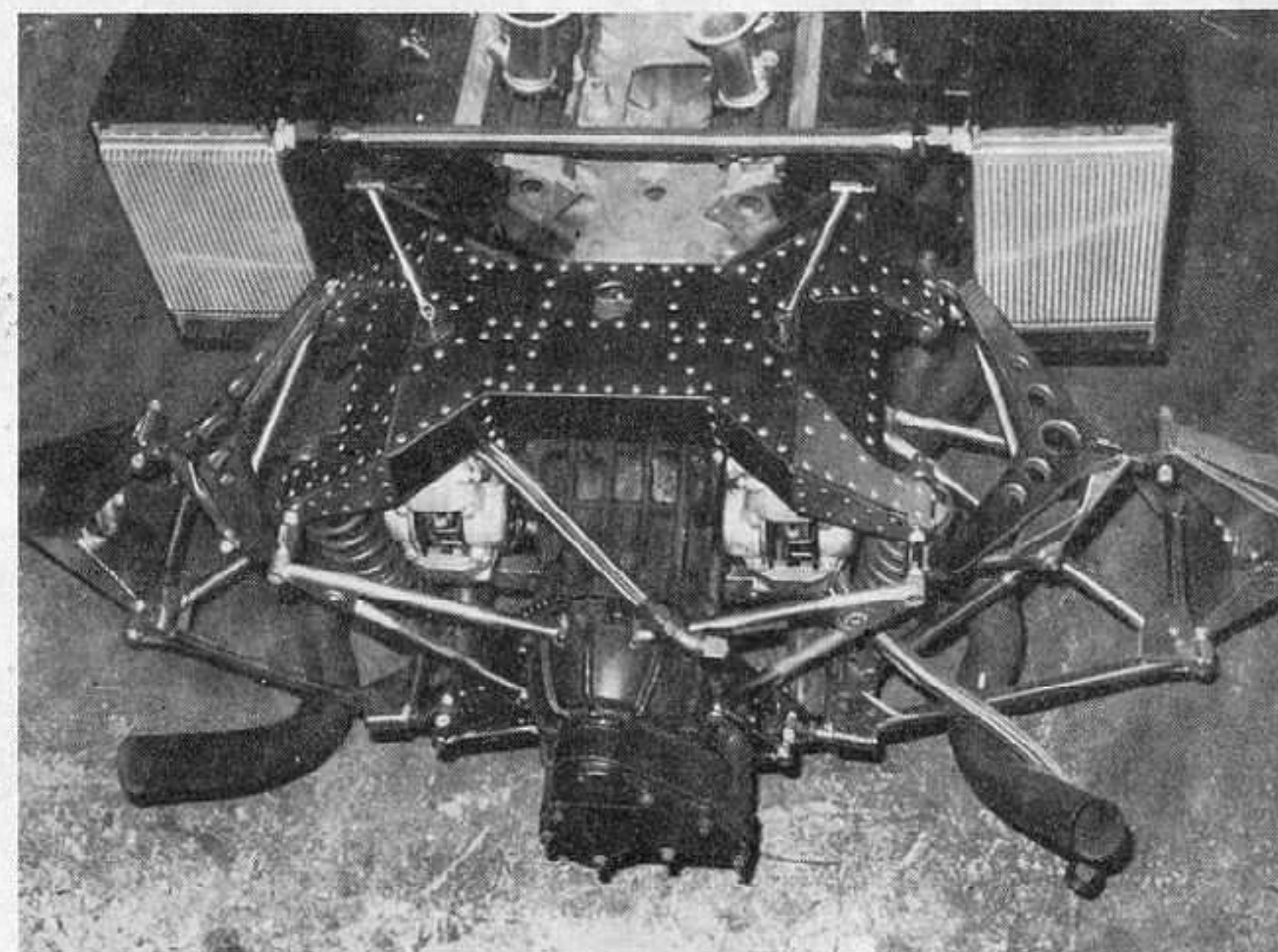
Connew è riuscito dopo molti tentativi a convincere Stuart Turner della Ford ad andare a vedere la vettura, col risultato che questi gli sta cercando un patrocinatore. Pur osservando che forse Connew sarebbe stato più prudente cominciando « in piccolo », con una Formula Ford per esempio, Turner ha detto: « ...però la sua vettura dimostra che si può costruire una F. 1 col solo sudore della propria fronte, tanto che viene fatto di restare dubbiosi, su certi costi astronomici che si sentono citare! ». Quanto a Ecclestone ha detto: « E' un exploit fantastico per quei ragazzi aver costruito la vettura, che corra o meno... »

Trimmer, Ganley e Gerry Birrell hanno tutti visto la vettura e Trimmer ha detto che l'abitacolo è il più comodo in cui si sia mai seduto. Anche Ganley la pensa così, ma la sua BRM ha analoghe fiancate basse e secondo lui nelle curve strette questo gli impedisce di sentirsi appoggiato con le spalle. In seguito a questa critica Barry e Roger hanno apportato modifiche e adesso la vettura ha appoggi per le spalle incorporati sui due lati dell'abitacolo.

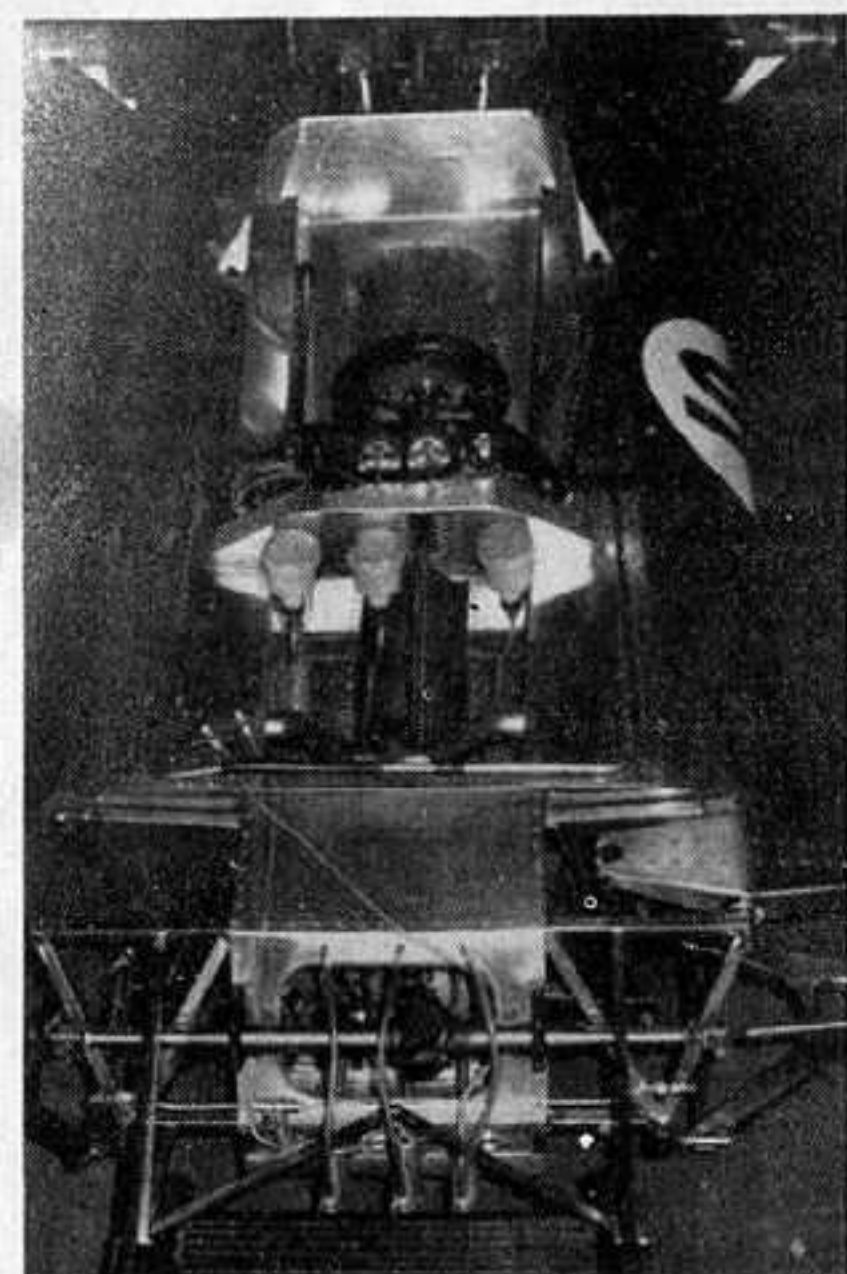
E' possibile che la Connew corra quest'anno? La prima esigenza consiste nel trovare motore e cambio e Peter ritiene che forse riuscirà a convincere un'impresa commerciale a fornirgli il denaro necessario per una « uscita » esplorativa in una gara inglese non di campionato, tanto per vedere come vanno le cose. Finché la Connew non avrà partecipato a una gara non si può esprimere un parere, però è leggera, abbastanza convenzionale per dare un senso di sicurezza e le caratteristiche originali sono tutte state dettate dal buon senso. Adesso, quindi, tocca ai patrocinatori che vogliono entrare in F. 1.



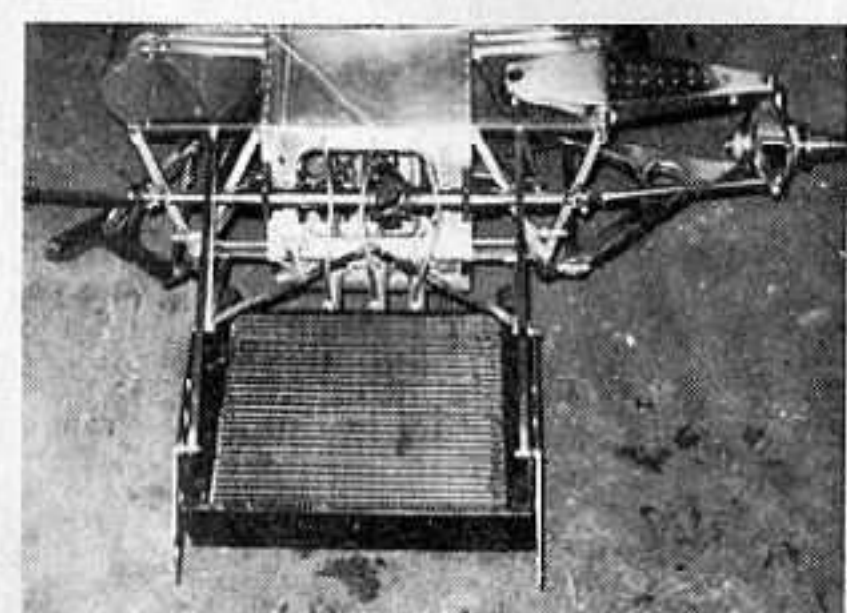
La sospensione posteriore è inconsueta, con doppi quadrilateri e senza puntoni di reazione (foto Nye)



La lavorazione è di prim'ordine. La sospensione posteriore della Connew ha molle a spirale Armstrong sistemate entro bordo



La manutenzione e l'accessibilità della vettura sono state studiate con cura particolare



La scatola guida è della Ford Escort, il radiatore è orizzontale



L'inconsueto muso della Connew, con la presa d'aria. Le pinne sono regolabili. La macchina è realizzata in economia

LONDRA. E' dal 1913 che la Rolls-Royce non si occupa di corse e continua a disinteressarsene. Nei passati anni ci furono vari tentativi, per usare i suoi motori a questo scopo, ma nessuno ebbe successo. Nel 1963 gareggiò una vettura sport che montava un motore marino Rolls-Royce V8 di 6300 cc — ma i risultati furono mediocri — e tre anni fa corse anche voce che la BRM stesse studiando quel motore per servirsi nella Can-Am. Ora, finalmente, il tecnico inglese Tony Kitchiner adatta un motore Rolls-Royce per usarlo nella F. 5000.

L'anno scorso Kitchiner cercava un motore per porre fine al dominio del Chevrolet in F. 5000 e, dopo molte riflessioni, il RAC si lasciò convincere a permettere che entrasse nella formula un motore Rolls-Royce. Il suo maggior vantaggio, rispetto al Chevrolet, consiste nel fatto che è più leggero (pesa circa trenta chilogrammi in meno) e che ha un più basso centro di gravità, grazie alle teste-cilindri in lega.

Il motore utilizza monoblocco e teste-cilindri Rolls-Royce standard in lega leggera, però presenta un albero motore speciale e bielle in lega. Le bielle sono prive di bulloni convenzionali e

si possono raggiungere i 12.000 giri/min., per dare un assoluto margine di sicurezza al limite di 9000 giri/min. del motore da corsa prototipo.

Nell'attuale fase di sviluppo, vengono usati i pistoni standard fucinati, ma per le gare saranno sostituiti con quelli con diversa testata. Le valvole sono al sodio e funzionano più a freddo di quelle convenzionali, consentendo così di usare un rapporto di compressione molto più alto. L'alimentazione è fornita da otto carburatori Gardner da motocicletta. Sulle prime sono previsti circa 480 HP, anche se Kitchiner è fiducioso di arrivare a 550 a 9000 giri/min.

Il motore non è la sola nuova caratteristica del progetto, patrocinato dalla Powermatic, una delle più grandi fabbriche inglesi di apparecchiature per riscaldamento commerciale e per ventilazione. Il motore Rolls-Royce sarà montato sulla Kitchiner K8, che ha la sezione centrale monoscocca costruita in Ciba Aeroweb, un pannello a rivestimento doppio in fibra di vetro epossidica trattata a caldo, con sezione a nido d'ape in lega. Questa parete, spessa oltre due centimetri, fornisce una grande resistenza all'urto e un rivestimento attorno alla zona dell'abitacolo garan-

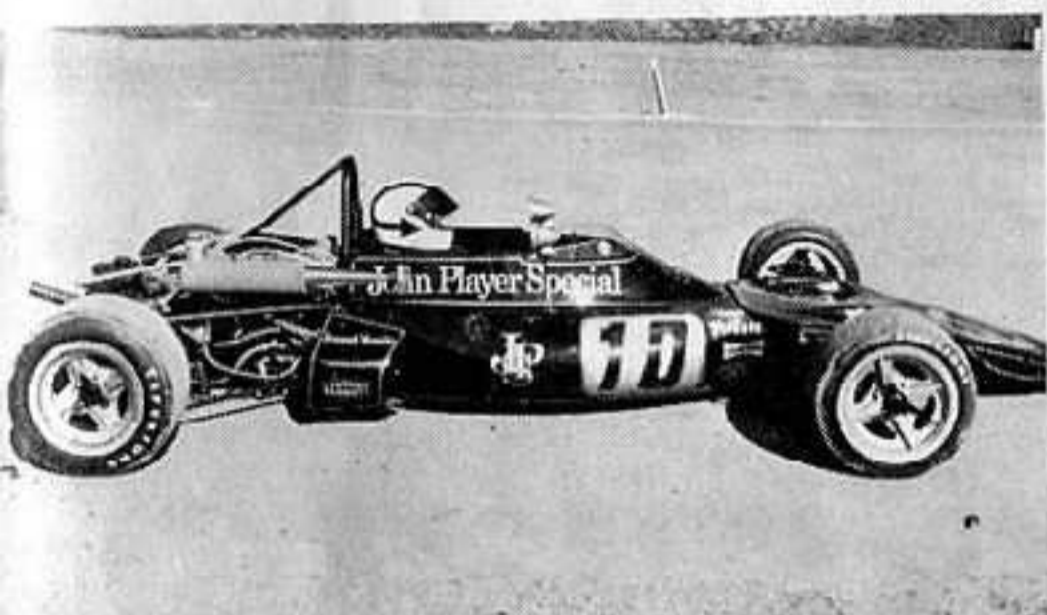
tisce ulteriore protezione per la testa e il torace del pilota, in caso di urto ad alta velocità.

Il motore è bullonato direttamente alla paratia posteriore della monoscocca, seguendo la tendenza di oggi. Il cambio è un Hewland a cinque marce, le ruote posteriori sono di 15". La sospensione convenzionale è montata sulla traversa di rinforzo posteriore e direttamente sulla scatola del cambio.

Sono state ideate ruote miste in magnesio e fibra di vetro epossidica, per fornire leggerezza e robustezza. Il peso è abbassato di oltre la metà.

Finché l'interessante Kitchiner K8-Rolls-Royce non sarà finita — e si prevede che lo sarà a metà stagione, se si troverà il patrocinio sufficiente — il pilota a cui sarà affidata, Gordon Spice, parteciperà al campionato Rothmans con una McLaren M10B-Chevrolet modificata. Il motore è stato abbassato e bullonato alla paratia posteriore, mentre è stata montata la sospensione del prototipo Kitchiner K8. Si faranno esperimenti con le nuove ruote leggere. Si chiama Kitchmac-Chevrolet e ha il patrocinio Powermatic.

Michael Kettlewell



Rispetto alla Lotus F. 1

**Cambiano solo
le molle
nella JPS F. 3**

LONDRA. In questa stagione una squadra che dirà la sua, per conquistare all'ora nelle gare europee di F. 3 sarà quella formata di due John Player Special, pilotate da Tony Trimmer (campione 1970 della F. 3 in Inghilterra) e da Bernard Vermilio (campione inglese 1971 della Formula Ford), i quali hanno del resto già partecipato alla gara del campionato Shell a Brands Hatch, ove il primo si è piazzato quinto, il secondo nono.

Le vetture (già viste anche in fotocolor su AUTOSPRINT) sono praticamente versioni F. 3 della Lotus 72 da Gran Premio, e incorporano l'aspetto « a cuneo » di tale vettura, con la larga sezione centrale simile a quella della BRM.

Il progetto, di Colin Chapman, risale all'ottobre 1970 e la progettazione particolareggiata fu completata poi da Maurice Philippe, prima che lasciasse la Lotus per andare negli Stati Uniti. Un ulteriore lavoro di sviluppo fu poi svolto dai progettisti della Lotus, Martin Waide e Dave Baldwin (il quale lasciò la Casa lo scorso anno, per andare alla GRD, e adesso è però tornato alla Lotus).

La sezione centrale è monoscocca e il motore è un twin-cam Ford, preparato dalla Novamotor. Diversamente dalla Lotus 72, che usa barre di torsione, la JSP ha sospensione convenzionale con molle a spirale. Anteriormente c'è un doppio quadrilatero, i freni sono entrobordo tanto posteriormente che anteriormente, come pure gli ammortizzatori anteriori con molle a spirale. I radiatori sono laterali.

d. h.

mach
2 inventa il fuoco
senza pietra



Mach 2 è un nuovo rivoluzionario accendino da tasca. Genera il fuoco elettronicamente. Schiacciate. Un martelletto colpisce un cristallo. Corrente ad altissimo voltaggio. Sprizza la scintilla. Fuoco. Fuoco ogni volta. Mach 2 non sbaglia mai. Perché Mach 2 Braun non ha pietra. E nemmeno pila. Non si cambia niente. Basta aggiungere il gas. E accendete per trent'anni. Provate.

mach
2 electronic

non sbaglia mai

BRAUN

LA CRISI nasce perchè si dimentica il pubblico



Come avrete letto nei numeri scorsi, tutti i nostri intervistati si sono dimostrati concordi nel dire che il pubblico è il protagonista più importante della florida vita di un autodromo. E non c'è da stupirsi se citiamo una conclusione che potrebbe anche essere ovvia: chi segue le corse a volte può dubitare di essere proprio lui la « chiave di volta » di tutto l'automobilismo, e con ragione! Più di un anno fa, scrivevamo: « si delinea così una curiosa situazione di scontento che fa pensare all'automobilismo italiano come ad un grosso animale, forte ed intelligente, con una potenzialità enorme, ma completamente cieco. Cieco perché non vede, o non guarda, o non gli si fa guardare il suo vero padrone: il pubblico ».

Malgrado le buone premesse a volte il pubblico diserta le gare, il che significa che qualche cosa che non funziona deve esserci. Tanto per cominciare esiste sicuramente un problema di prezzi dei biglietti di ingresso: alla domanda su quanto dovrebbe costare un biglietto per una gara di F. 3, le risposte hanno indicato dalle 2000 alle 3000 lire a testa. Francamente ci pare che prezzi di questo tipo costituiscano un importo eccessivo per una parte di coloro, giovani soprattutto, che alle gare ci andrebbero.

Misano si ripromette di svolgere la politica dei prezzi bassi e di tanto pubblico, al posto di quella dei prezzi alti e di poca gente, e sceglie bene. Bisogna ricordare che l'importanza del pubblico non si risolve al momento di pagare il biglietto di ingresso: la sua importanza diventa ancora maggiore quando è tanto e riempie le tribune.

Un monopolio sbagliato

I gestori degli autodromi, comunque, più che a trovare il pubblico dovrebbero impegnarsi a trovare buoni organizzatori. La nostra intervista ha confermato, senza che ce ne fosse bisogno, che l'organizzazione delle gare è monopolio dell'Automobile Club d'Italia per via di quella norma statutaria dell'Ente che lo vuole promotore dell'attività sportiva.

In queste condizioni, invece di una libera scelta, quello di organizzare le gare diventa il mestiere di funzionari degli autoclub provinciali che, in molti casi, se facessero un altro lavoro alle gare forse non ci andrebbero mai. Da questa situazione escono organizzatori bravi per vocazione, ma soprattutto organizzatori mediocri perché non sufficientemente introdotti nell'ambiente sportivo o frenati dalla mentalità da ente statale dell'ambiente in cui lavorano. Così vengono organizzate gare senza farne una adeguata pubblicità, non si scelgono le formule giuste o non si procurano i concorrenti adeguati e, infine, si applicano prezzi di ingresso così alti da essere paradossalmente in contrasto con la norma che vuole gli Autoclub volenti all'incremento dello sport.

Una politica di questo genere potrebbe avere una ragione solo se spinta dal disegno machiavellico di scoraggiare il pubblico per togliere all'A.C.I. l'incombenza dello sport che il suo statuto gli diede.

Sono ipotesi suggerite dalle nostre interviste ma non è il caso di dare indiscriminatamente la colpa agli Autoclub, anzi: Varano ha vissuto splendide giornate di sport grazie anche a ciò che hanno fatto gli Automobile Club di Parma, Reggio e delle province Tri-venete.

Il fatto è che anche i gestori degli autodromi devono lavorare fianco a fianco agli organizzatori, in simbiosi con loro, per dare successo alle manifestazioni. Nessuno ha detto che chi gestisce un circuito debba aspettare che venga questo o quell'organizzatore ad organizzare ciò che crede: quando si tratta di un Automobile Club o una scuderia che organizzano male, è il circuito a perderci perché è il suo pubblico a restare scontento! Che siano le gestioni dei circuiti a muoversi, dunque, e facciamo proposte agli organizzatori, Autoclub o scuderie che siano, sugge-

rendo loro formule di gara e tipo di manifestazione ed offrendo una assistenza nel rapporto col pubblico.

Non dimentichiamo che la gente che entra in un autodromo non va né a vedere le macchine, né a vedere gli incidenti: chi si reca alle corse vuole vivere le imprese degli uomini che fanno questo sport. A Varano ci sono state scene di tifo calcistico perché si sono svolte gare di F. Ford con gli stessi piloti presenti per diverse domeniche. Pescia, Colombo, Cammarone sono diventati i beniamini del pubblico che parteggia per questo o per quello con un calore che non si sarebbe mai avuto se sulle auto ci fossero stati degli sconosciuti. Da noi non si è mai visto uno speaker scendere in pista col microfono collegato a tutti gli altoparlanti dell'autodromo ad intervistare i piloti già pronti in macchina, a tre minuti dal via! In Inghilterra questo è normale: ricordo di un certo Tony Roberts, un pilota di F. Ford, diventato molto noto nelle gare minori inglesi, non solo per il suo modo di guidare, ma anche per le sue interviste dall'abitacolo. Ed è questa la dimensione umana che piace al pubblico! Non si può pensare che la gente si appassioni alle gare seguendo i numeri sulle macchine: guardiamo la F. Italia, dove tutte le macchine saranno uguali identiche, e dove non un solo pilota sarà conosciuto. Come si potrà parlare di vero successo di questa formula se il pubblico non verrà tanto informato di chi sono i piloti, delle loro caratteristiche e dei loro successi? Ma non abbiamo parlato solo di organizzazione e di Autoclub con i nostri intervistati: abbiamo anche sentito cose di un interesse che trascende lo stesso sport, come quelle relative alla funzione dell'autodromo di Varano, visto ormai come una impresa di pubblico interesse per la piccola comunità emiliana. Abbiamo anche sentito, a Misano, che c'è chi crede negli autodromi come in qualsiasi altro affare economico e gli sportivi non potranno che rispondere positivamente a chi investe denaro per offrire un buon spettacolo.

Infine, Monza ha riproposto i problemi di carattere politico che si intronettono nel nostro sport come quelli che hanno ostacolato opere come le varianti dell'impianto lombardo.

Un certo tipo di politica è nemica del nostro sport: chi assume posizioni demagogiche nell'interesse suo o del suo partito politico, non ha mai pensato che i voti degli appassionati d'automobilismo potrebbe anche guadagnarli, invece di perderli irrimediabilmente?

Spettacolo e sicurezza

Infine si è parlato di sicurezza e, anche se i circuiti sono stati generalmente sollevati dalle responsabilità, è pur vero che si sono definitivamente capiti i rischi che un autodromo non sicuro comporta. Tanto per cominciare è pure follia che coloro i quali gestiscono un impianto non prendano tutte le precauzioni per impedire che accadano incidenti di una certa gravità: se gli autodromi sono luoghi di spettacolo in cui il pubblico ha una funzione principale, gestire un impianto pericoloso può voler significare perdere pubblico ed interessi. In più gli autodromi sono destinati a dover essere riveduti ogni tanto. Inevitabilmente lo sviluppo delle automobili da corsa riesce a superare anche la stessa concezione degli impianti: Monza, per dichiarazione dello stesso Baccigaluppi, non è più adeguata alle esigenze attuali e il suo percorso deve essere variato. Ovviamente anche questo tipo di ammissione costituisce un importante passo verso la sicurezza, così come si va incontro alla sicurezza reperendo con gli introiti dell'impianto il denaro necessario ad installare quelle protezioni e ad operare quelle modifiche capaci di arrivare prima che l'incidente si verifichi.

5 FINE

Gabriela Noris



SPECIALE PER AUTOSPRINT

ENNA - Se il diavolo non ci mette la coda, quest'anno sul Lago di Pergusa si correrà, ripristinando la stagione motoristica ennese interrotta nel '71 e mantenendo fede alle gare di F. 3, Sport e Gran Turismo e F. 2 (rispettivamente: « Premio Pergusa » il 6 di agosto, « Coppa Città di Enna » il 15, e « G.P. del Mediterraneo » il 20, oltre al « Trofeo Scuderia Etna-Pergusa » il 27) iscritte in calendario. « Grazie alla collaborazione e al vivo interessamento dell'assessore regionale ai Lavori Pubblici, Di Caro, ma anche di altri Enti, non vediamo quali ostacoli debbano frapporsi alla realizzazione delle modifiche e dei lavori previsti per il circuito in tempo utile a far disputare la stagione di gare programmata per il '72. » E' Mingrino che parla, la persona cioè che viene subito in accoppiata parlando di Pergusa; e quella di Mingrino sembra ormai una figura-simbolo per ogni giornalista che entra in contatto con lui, tale è la carica umana e la simpatia che questo sportivo di vecchio stampo riesce istintivamente a catturare. Se le gare del '72 si faranno lo si deve alle varie personalità politiche ed amministrative che hanno disposto i mezzi necessari, ma principalmente a lui che giorno dopo giorno ha smosso le acque della burocrazia ufficiale per avere quei finanziamenti di cui Pergusa ha bisogno.

L'handicap delle varianti

Così le prime due opere necessarie, i guard-rail e il nuovo manto stradale, dal finanziamento sono passate con un rapidissimo iter alla Corte dei Conti e quindi alla gara di appalto che presupponendo avvenga in questi giorni, lasciano un largo margine di esecuzione prima dell'inizio della stagione motoristica. Restava all'autodromo l'handicap delle varianti da attuare alla pista per renderla meno veloce e più impegnativa, ed anche questo problema sta per essere superato col finanziamento promesso dall'assessorato competente in questi giorni in modo che, dopo il solito iter burocratico, si possa passare celermente ai lavori per essere del tutto pronti ad ospitare le gare in programma. E questo delle varianti da attuare al circuito è stato un vero chiodo fisso di Mingrino e di tutto lo staff dopo i risultati constatati con la chicane attuata subito dopo la linea del traguardo.

Il nostro taccuino, relativamente alle prove di F. 2 dell'agosto '70, registra a tal proposito sette uscite di pista di un noto pilota inglese che arrivava troppo « lungo » all'entrata della chicane e preferiva non correre rischi tirando dritto; ma non è stato il solo. Logico quindi che sulla chicane si appuntasse subito la contestazione dei piloti e sorgesse il problema di attuarne un'altra o procedere ad una nuova variante la cui soluzione si presentava la migliore.

Tanto che già qualche mese dopo le gare del '70, si dava incarico all'ing. Nosetto della CSAI di elaborare il profilo della nuova variante che così veniva destinata ad essere il cavallo di battaglia di Pergusa.

Questa variante si innestava là dove terminava la chicane, cioè all'altezza del primo cancello d'ingresso alla pista; aveva una larghezza di 11 metri e uno sviluppo di 797 metri costituito da due tratti rettilinei, di cui uno più corto, ricordati da tre curve. La variante nasceva così sotto il profilo della tecnica pura; infatti nelle intenzioni del progettista, avrebbe dovuto costituire un rallentamento della velocità dei bolidi, ma nello stesso tempo avrebbe permesso una velocità maggiore della chicane col risultato finale di una maggiore spettacolarità. Il finanziamento non giungeva in tempo utile per permettere la stagione di gare '71, che pertanto dovette « saltare ».

Successivamente, dopo l'abolizione del calendario '71, fu avanzata richiesta, anche in seguito ai suggerimenti di de Adamich e Bonnier che avevano fatto un sopralluogo, ai tecnici della CSAI di predisporre uno studio più approfondito circa le varianti da attuare al circuito. Dopo Monza (a seguito delle sollecitazioni personali di Mingrino) vi fu il secondo sopralluogo al quale questa volta presero parte l'ing. Agnoletto, componente della Commissione Circuiti e Sicurezza della CSAI, e Peter Westbury in rappresentanza della GPDA.

Fu durante questo sopralluogo, avvenuto lo scorso 15 settembre, che il progetto di creare due varianti, l'una dopo il tirassegno e l'altra dopo la zona dove c'erano i vecchi box, prese corpo. Le peripezie delle varianti però non erano finite; infatti dovevano essere elaborate dalla CSAI e portate a Parigi nella riunione della CSI del 12 ottobre; ma a Parigi il progetto ebbe una ulteriore modifica poiché una delle due varianti ad « esse » fu ritenuta troppo veloce, per cui nella successiva riunione di novembre, alla quale partecipò pure Mingrino, si approvò il rinnovato profilo delle varianti che così finalmente avevano l'imprimatur ufficiale dopo tante traversie.

Ognuna di queste varianti dovrebbe avere uno sviluppo complessivo di circa 240 metri e sono poste in due punti diametralmente opposti del circuito, internamente al quale saranno costruite, sfruttando delle lingue di terra che dalla pista si protendono sul lago.

Fra l'altro, si sta anche operando per costituire l'« Ente Autonomo Pergusa », cioè tutto il vero apparato burocratico che dovrà ruotare attorno al circuito per coordinare la materia e salvaguardarne gli interessi nella sua qualità di ente giuridico di diritto pubblico e morale. E' questo un gran passo in avanti nella normalizzazione dei rapporti tra i dirigenti del circuito attualmente impegnati e gli Enti locali che così si trovano a trattare con un apposito organismo e non con dei privati più o meno ufficialmente impegnati, come fino ad ora è stato. Attualmente proprietario della pista è l'assessorato regionale ai lavori pubblici presso il quale per superare le pastoie burocratiche, figura come « strada regionale », mentre con l'« Ente Autodromo » l'intero complesso di opere passerà sotto gestione diretta dell'ente che così avrà modo di potersi rivolgere a tutti gli enti in prima persona.

Pergusa « decolla »

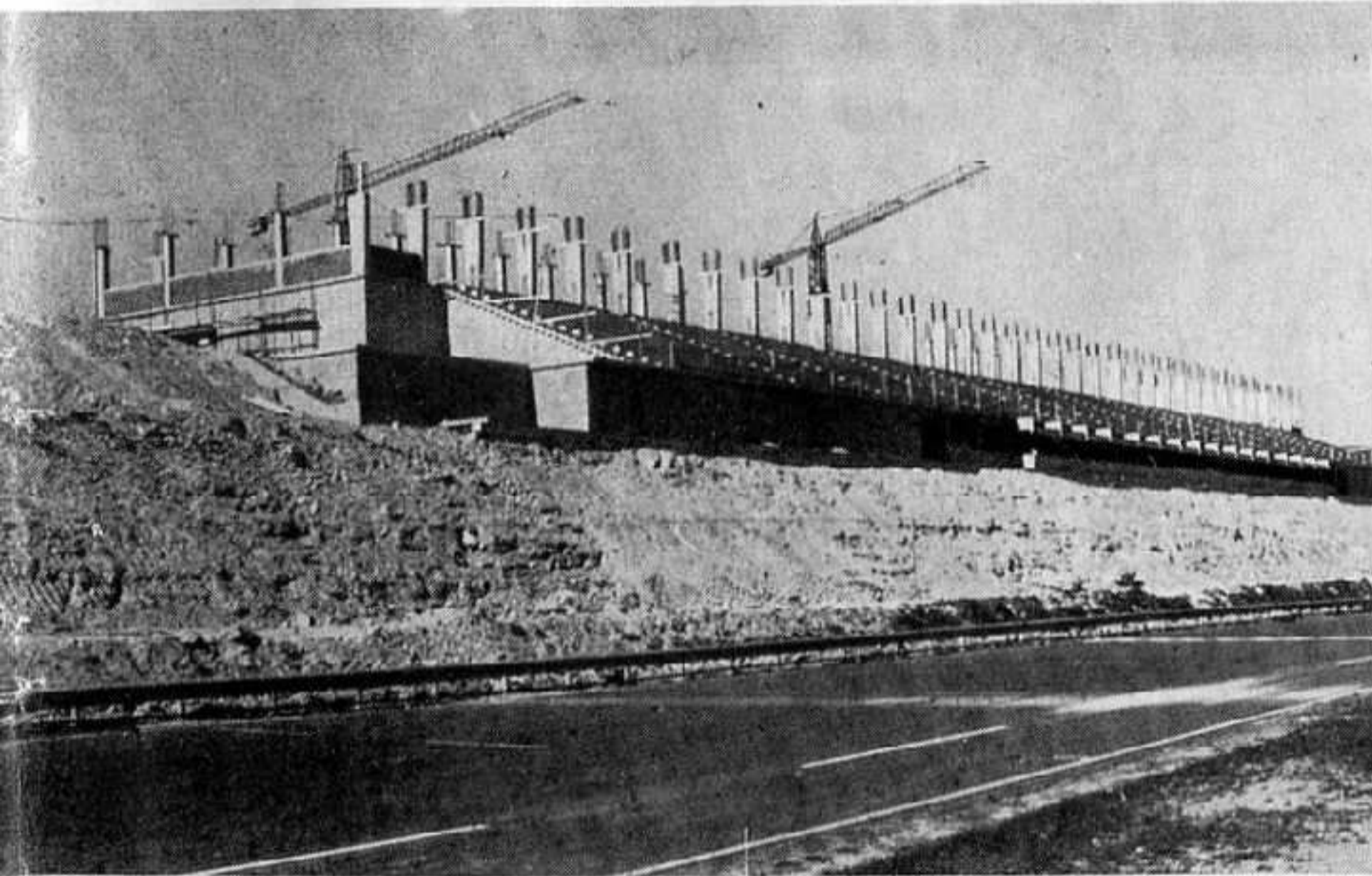
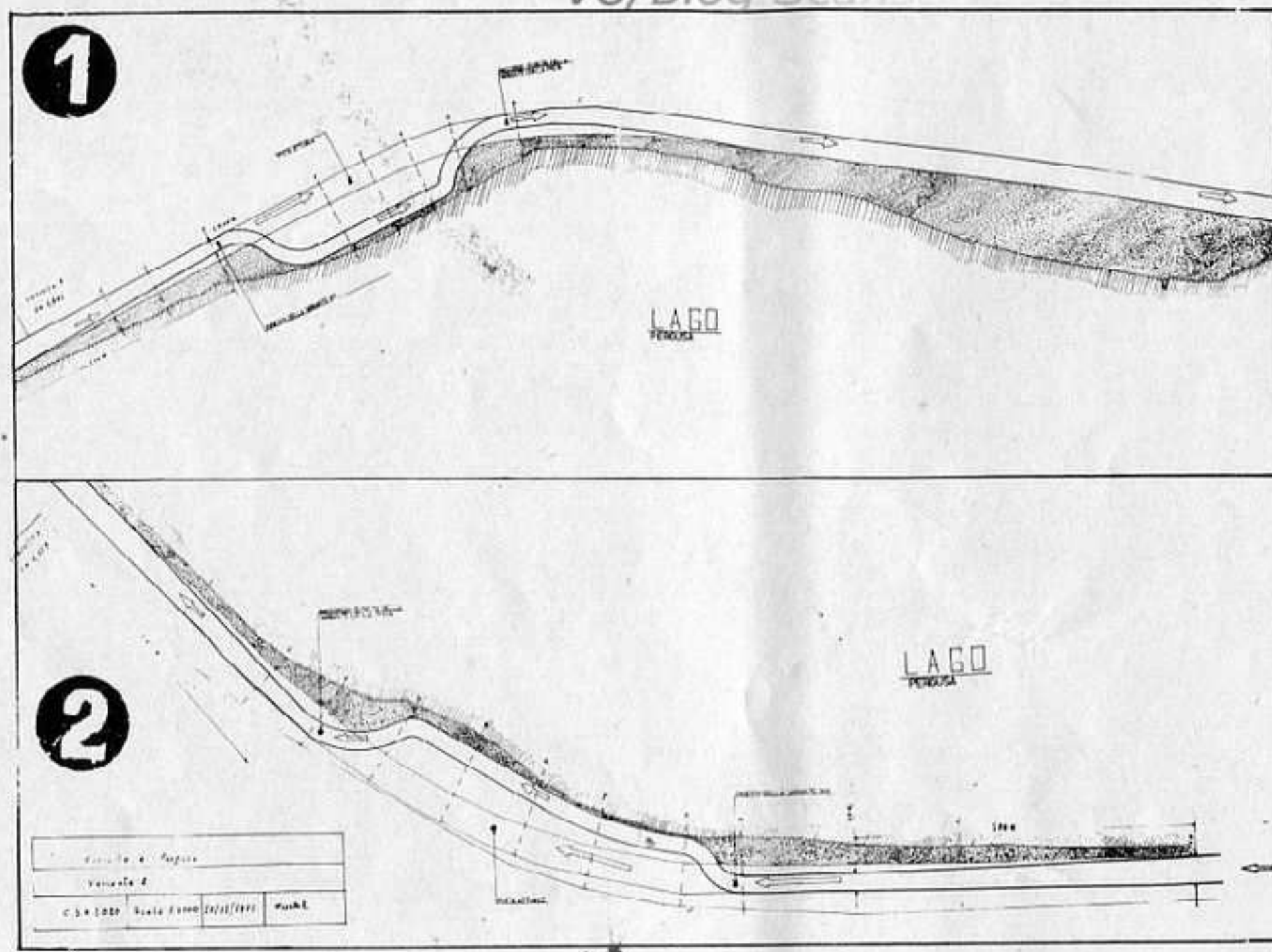
Enna quindi sta per « partire », come si dice in gergo editoriale, ma anche come si dice per una iniziativa che prende finalmente il volo; è sufficiente che vi sia ancora un tantino di buona volontà da parte di tutti per concretizzare in magnifico autodromo quello che nel lontano 1955 era ancora un cantiere di lavoro per operai disoccupati. Lasciamo pertanto che sia il protagonista primo di questa rinascita, l'ingegner Mingrino, a trarre le conclusioni del caso: « Considerato il complesso di opere da eseguire e quelle eseguite, considerate le sollecitazioni burocratiche, possiamo dire che siamo a buon punto. Quando tutto sarà finito Pergusa si chiamerà veramente circuito. Finora abbiamo fatto tutto con grandi sacrifici per invogliare gli organi tecnici a creare un precedente e quindi approvare progetti e mettere in atto gli aiuti necessari. Se abbiamo voluto mantenere l'impegno e portare avanti il nostro progetto e la nostra iniziativa, tutto ciò è successo perché vogliamo che la passione sportiva dei siciliani non venga meno, ed Enna in questo momento rappresenta tutti i siciliani, ma anche il profondo Sud ».

Nuccio Marino

Assicurato
il finanziamento
per la ripresa
dell'autodromo

due varianti risorge

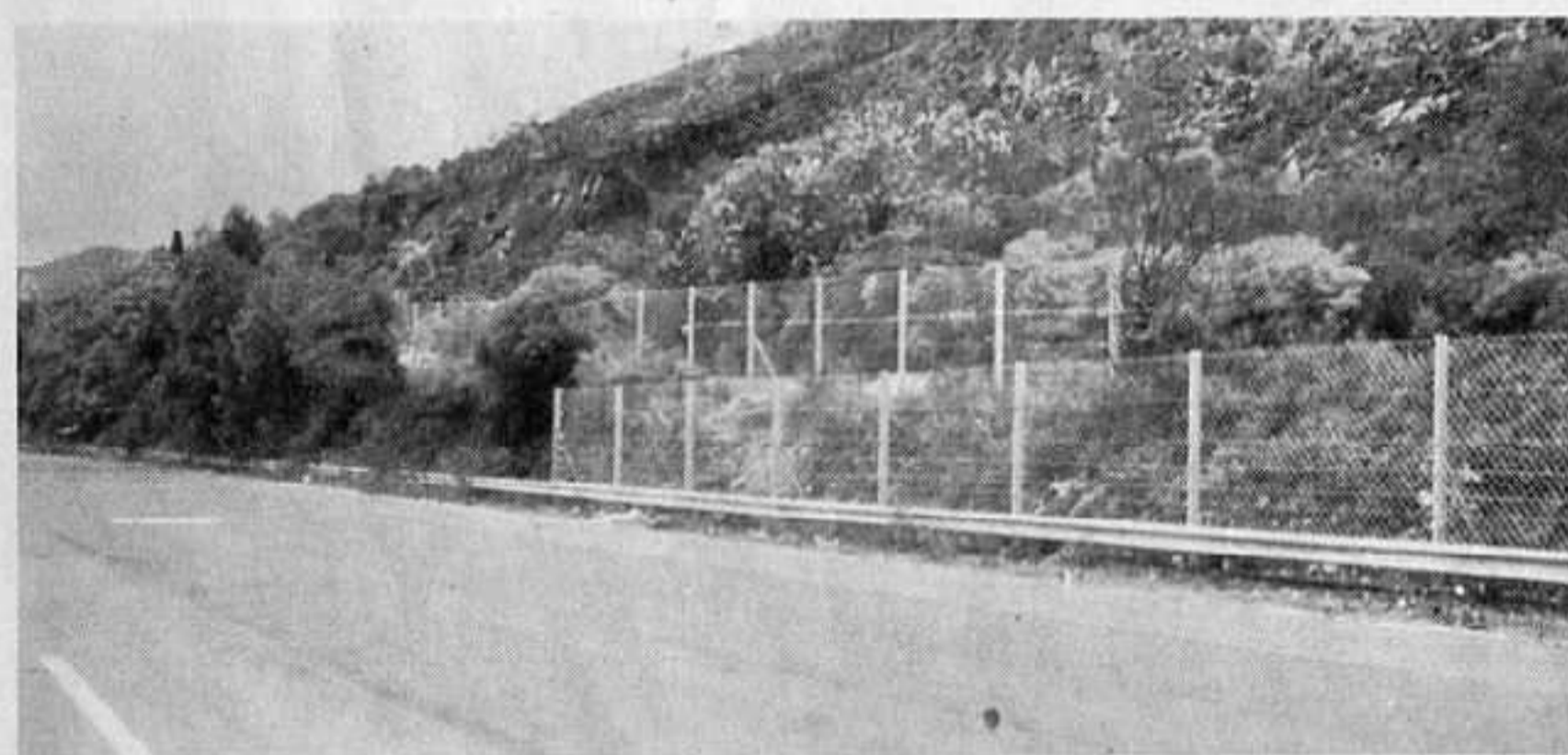
La cartina topografica dell'autodromo di Pergusa con segnati i punti in cui saranno create le due varianti della pista. Nel luogo ove verrà costruita la variante n. 2 si trovavano i vecchi boxes



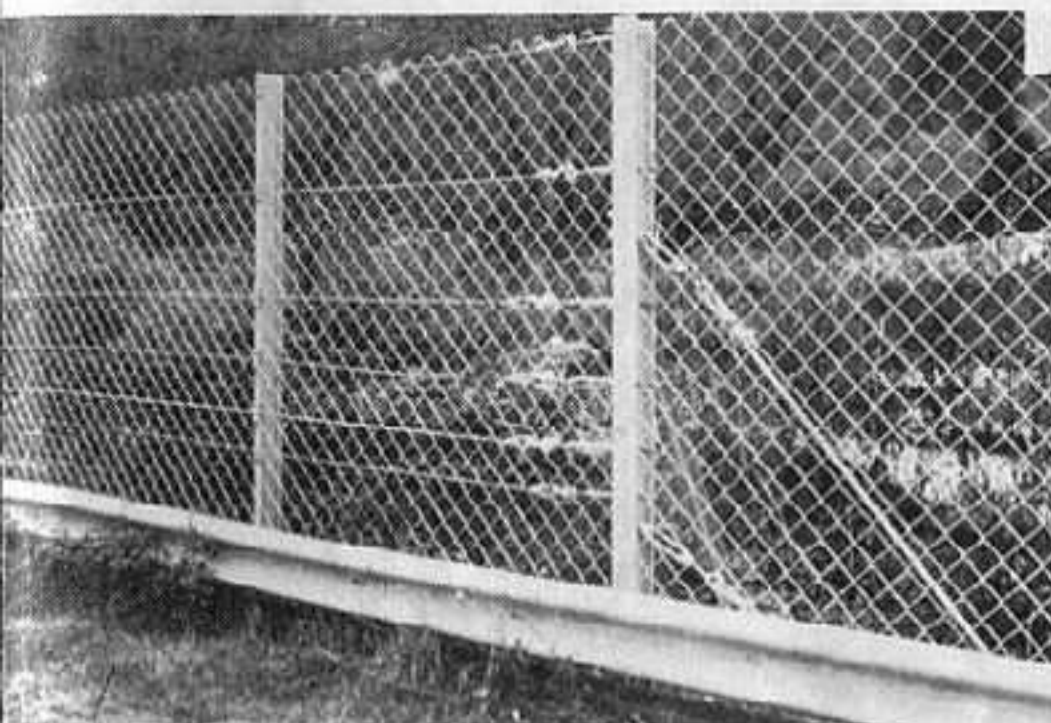
La nuova tribuna per il pubblico, capace di 6000 posti, si trova ad un livello superiore a quello della pista per cui gli spettatori potranno seguire la gara lungo tutto l'anello della pista che si snoda attorno al lago



La parte posteriore della tribuna sarà adattata a magazzini e depositi. Al primo piano verrà installato un ristorante, un bar e locali per i vari servizi



La nuova rete di recinzione sarà alta m 2,50 e rinforzata da 7 cavi d'acciaio di diverso spessore (foto sopra), mentre il guard-rail attualmente esistente (sotto) verrà abbassato sino a 5 cm dal suolo e raddoppiato con lame più larghe e nervate



La zona d'innesto della variante n. 2 dovrebbe cadere in fondo a questo tratto di pista, cioè subito dopo il luogo ove erano i vecchi boxes, nell'area di parcheggio dell'elicottero, quasi di fronte alla variante n. 1 dall'altra parte del lago di Pergusa

Queste sono le modifiche

PISTA - Le due varianti disegnate dalla CSAI ed approvate dalla CSI nella riunione di novembre a Parigi, sono in attesa di finanziamento da parte dell'assessorato regionale ai lavori pubblici. L'importo dei lavori è di L. 80 milioni circa. E' stata data comunque assicurazione che il finanziamento avverrà a giorni per permettere di disputare la stagione di gare '72. Lo sviluppo di ogni variante è calcolato in 240 mt. circa.

SEDE STRADALE - Dopo gli scarsi risultati del manto di conglomerato bituminoso con cui il circuito fu rivestito prima delle gare '70, è stato previsto un nuovo manto stradale di spessore più alto del precedente; il nuovo manto sarà di 5 cm. e verrà messo in opera utilizzando il trattamento degli asfalti per autostrada. Costo dell'opera: L. 96.000.000, con finanziamento dell'assessorato regionale LL.PP. Il relativo decreto è già stato registrato dalla Corte dei Conti e quando prima si darà, da parte dell'amministrazione provinciale di Enna appositamente autorizzata, l'appalto dei lavori.

GUARD-RAIL - L'autodromo è già fornito di guard-rail e di rete di protezione nonché di controtette di contenimento per il pubblico esternamente al circuito (spesa dell'impianto: 56.000.000 ca.). Per adeguare i guard-rail alle nuove norme sui circuiti, tali barriere protettive saranno poste a 5 cm da terra, quindi saranno abbassate, e in qualche punto raddoppiate (dove già non lo sono). Internamente invece si dovrà costituire per intero la doppia barriera di guard-rail secondo le nuove norme di impianto previste. Il progetto, già approvato e registrato prevede la spesa di L. 87.000.000, e sarà appaltato pure a giorni dalla Provincia.

BANCHINE LATERALI - Insieme ai lavori di spostamento e di impianto dei guard-rail, saranno pure sistemate le banchine laterali che attualmente sono in stato di abbandono per l'inattività del circuito e infestate di erbacce. La spesa relativa quindi sarà coperta dall'importo previsto per i guard-rail.

STRADA DI SERVIZIO - Nello stanziamento di 96.000.000 per la sede stradale dell'autodromo, è pure prevista la messa in opera di un nuovo manto stradale (attualmente in maggior parte in terra battuta) per la strada di servizio che gira attorno al lago.

DIREZIONE CORSA E BOX - Sono previsti di fronte alle tribune sul rettilineo d'arrivo. I garages saranno posti alle spalle dei box. Il progetto dei lavori (presentato nel '66) prevede una spesa di L. 106.000.000 con in aggiunta i maggiori costi maturati in questo periodo. Si penserà però successivamente a queste opere, per reperire attualmente i fondi per le opere più necessarie ed essenziali; pertanto in previsione della stagione '72 si opererà per le solite soluzioni di emergenza attuate in passato.

TRIBUNE - Poste su un piano-base di 8-10 mt. più in alto della pista, sono spettacolari solo a vedersi. Praticamente come struttura di base sono ultimate, nel senso che potrebbero esser rese agibili per le prossime gare, ma non del tutto. Fra l'altro devono essere dotate di una pensilina in cemento armato che riuscirà a coprirle per intero: l'intero preventivo di impianto delle tribune prevede la tribuna-stampa e cronometristi al piano base, un ristorante e una sala convegno all'ultimo piano, cioè al piano panoramico mentre sul retro delle tribune e sotto sono previsti magazzini e depositi. Le tribune avranno un fronte di 156 mt. di lunghezza per 20 di larghezza con 6.000 posti di capienza. Le stesse misure saranno rispettate nella pensilina a sbalzo. Dati i maggiori costi attuali, la spesa prevista per le tribune si aggira sui 500.000.000.

IMPIANTO DI ILLUMINAZIONE - Le soluzioni allo studio sono 2: una che prevede lampade a vapori di mercurio con illuminamento di 40 lux in orizzontale e 120 in verticale, con una potenza

La **VARIANTE N. 1** verrà attuata circa 900 mt. prima della linea del traguardo, nei pressi di un casotto per il tiro a segno sul lago, utilizzando una lingua di terra non bagnata dalle acque, mentre la **N. 2** sarà dalla parte opposta, nei pressi cioè (tanto per dare un punto di riferimento preciso) della zona dove sorgevano i box nella stagione '70. Lo sviluppo delle due varianti è però differente; infatti mentre per la prima si ha a disposizione maggior terreno che si affaccia sul lago per cui la variante si sviluppa di più all'interno, nella n. 2 il terreno disponibile è minore ma a questo inconveniente si è ovviato allungando orizzontalmente il profilo di tutta la variante che di conseguenza ha uno sviluppo maggiore. La sistemazione delle varianti in questi due punti oltre ad essere dettata da motivi tecnici e spettacolari, secondo anche l'andazzo dei nuovi circuiti, è stata anche determinata dalla disponibilità di terreno su cui fare sviluppare il tracciato di gara che si snoda proprio attorno alle sponde del lago. Ogni variante avrà uno sviluppo di 240 mt. circa.

di 456.000 Watt e un'emissione luminosa complessiva di 19.920.000 lumen, e l'altra a vapori di sodio ad alta pressione che prevede 60 lux in orizzontale e 160 in verticale, con potenza di 384.000 Watt e emissione luminosa complessiva di 29.400.000 lumen. Anche i costi sarebbero differenti: 290.000.000 per l'illuminazione al sodio e 253.000.000 per quella al mercurio, a cui però sarebbero da aggiungere altri 46.375.000 per l'installazione, in totale insomma occorreranno 300 milioni che l'EPT di Enna cercherà di reperire sulla ripartizione dei fondi dell'ex art. 38 della Regione.

IMPIANTO TV A CIRCUITO CHIUSO - Così come a Monza anche ad Enna è previsto un impianto TV a circuito chiuso con telecamere fissate nei punti più impegnativi del circuito per potere seguire quanto avviene in gara. Tale impianto sarà posto nella Direzione corsa. Oltre all'impianto TV, vi saranno 10 posti di controllo, con impianto telefonico, per commissari di percorso e Vigili del Fuoco.

Il piano finanziario di queste realizzazioni è conglobato nel progetto delle tribune.

RETE DI PROTEZIONE DELLA PISTA (e di contenimento del pubblico) - La Ditta che ha avuto in appalto i lavori per la messa in opera dell'attuale cintura protettiva costituita da rete di filo

zincato, ha effettuato dei rilievi sul circuito di Monza prima di procedere ai lavori e sistemare la rete. L'intera estensione di protezione è così suddivisa: mt. 4241 lineari sono in filo cotto zincato del diametro di 4 mm. con maglie sciolte di 90x90; altri metri lineari 150 di rete dello stesso tipo ma rinforzata con 7 cavi di acciaio di differente sezione (e cioè 3 da mm. 8, 2 da mm. 12 e ancora 2 da mm. 15) sono stati sistemati nei punti più pericolosi del circuito.

UNA GIRANDOLA DI COLORI NELLA NOTTE SUL LAGO - L'inizio della stagione motoristica '72 vedrà risplendere di mille luci, al centro del lago, una fontana luminosa posta su una piattaforma sotto il pelo dell'acqua. Mediante schede perforate di un calcolatore elettronico, in una cabina a terra si stabilirà un determinato gioco di luci e di acqua, con oltre 20 figure diverse e altrettanti colori che si fonderanno con uno schizzo d'acqua alto oltre 15 mt. Forse in seguito il numero delle fontane sarà portato a 3, qualcosa insomma di simile a Barcellona, in Spagna.

GLI ENTI CHE SONO IMPEGNATI alla realizzazione dell'Autodromo di Pergusa - L'ACI, il Comune di Enna, l'Ente Provinciale del Turismo, l'Amministrazione Provinciale, la Camera di Commercio, gli Assessorati regionali al Turismo e ai lavori pubblici, la CSAI.

A. BENZONI & C. SNC
20090 OPERA (MI)
VIA LUCIANO MANARA 4/6
TELEFONI 5240741 (R.A.)

PREMIO QUALITÀ ITALIA 1971

BWA RUOTE IN LEGA

rally jackets

giubbino imbottito, foderato aderente, elegante per auto, moto, sky

L. 12.500 spese di spedizione comprese 3 misure small-medium-large 2 colori: nero-bleu

in vendita presso

SHOP CAR 33

racing equipments
33, via Plinio/20129 Milano
tel. 26 56 86

Quando si concluse la serie Springbok del 1970, tutti predissero grandi cose per il poco noto pilota austriaco Helmut Marko e ora, un anno dopo, è diventato campione europeo delle sport, ha vinto l'ambita 24 Ore di Le Mans ed è pilota regolare del team BRM di F. 1.

La serie Springbok dell'anno appena trascorso ha messo in luce un altro conduttore poco noto, che ha però un futuro altrettanto brillante: il venticinquenne JOCHEN MASS, attuale campione tedesco delle turismo. Ha partecipato alla Springbok con la sua vettura vincitrice del campionato, la Ford Capri di 2900 cc, e con la sua vittoria di categoria nell'ultimo round, a Pietermaritzburg, ha ottenuto il secondo posto assoluto nel campionato, regalando inoltre alla Ford il premio per costruttori. «Pilotava una turismo e non aveva che da vincere in quella categoria», direbbe la maggior parte della gente. E' vero, ma anche se Mass non ha potuto mettersi in lizza contro piloti quali Redman e Hailwood, come fece Marko l'anno scorso, ha però dimostrato in modo convincente che ha le doti che fanno il buon pilota.

Nelle cinque gare, della durata di tre, ore Mass ha corso da solo, un compito non facile, se si pensi che si deve passare la metà della gara guardandosi alle spalle, in mezzo a gruppi di vetture più veloci, compito svolto da Mass con tale abilità che Love lo ha poi ringraziato pubblicamente, da parte degli altri conduttori, per il rispetto dimostrato verso le altrui esigenze. E le sue qualità le ha ribadite nei due turni sostenuti (il terzo è stato di Larrousse) nella 4 Ore di Monza.

Diversamente da quanto accade per la maggioranza dei piloti, l'ingresso di Mass nelle corse avvenne più per caso che per intenzione. Era stato un normale e turbolento ragazzo, che amava la vela, il volo e il nuoto più dello studio, tanto che quando, a diciassette anni, gli venne chiesto dal preside della scuola se in fondo non avrebbe preferito andarsene, piuttosto che continuare per altri due anni, «ero sparito prima che la frase fosse finita», dice Mass.

La prima auto a sedici anni

«M'imbarcai su una nave mercantile, cominciando col fare il mozzo, ma dopo tre anni ne avevo abbastanza e trovai lavoro in una banca. Mi dissero di firmare un contratto per tre anni, però avevo tre mesi per prendere la decisione. L'ultimo giorno del periodo di prova mi chiesero di firmare, ma non me la sentivo per cui me ne andai». Fino a questo momento i suoi unici contatti con qualsiasi tipo di corsa erano stati con una bicicletta e, in fatto di automobili, prendeva in prestito quella della madre. «Ricordo che cominciarono a piacermi le automobili quando avevo sedici anni. Prendevo quella di mia madre per fare il giro dell'isolato, anche se non avevo l'età per ottenere la patente. Un giorno, pioveva, cominciai a divertirmi a sovrasterzare; giravo sempre più in fretta e finii per urtare il marciapiede, il mio primo incidente. La prima volta in cui vidi una corsa automobilistica fu durante una licenza (ero ancora imbarcato) e quando andai ad assistere a una gara in salita e ad una in circuito a Hockenheim».

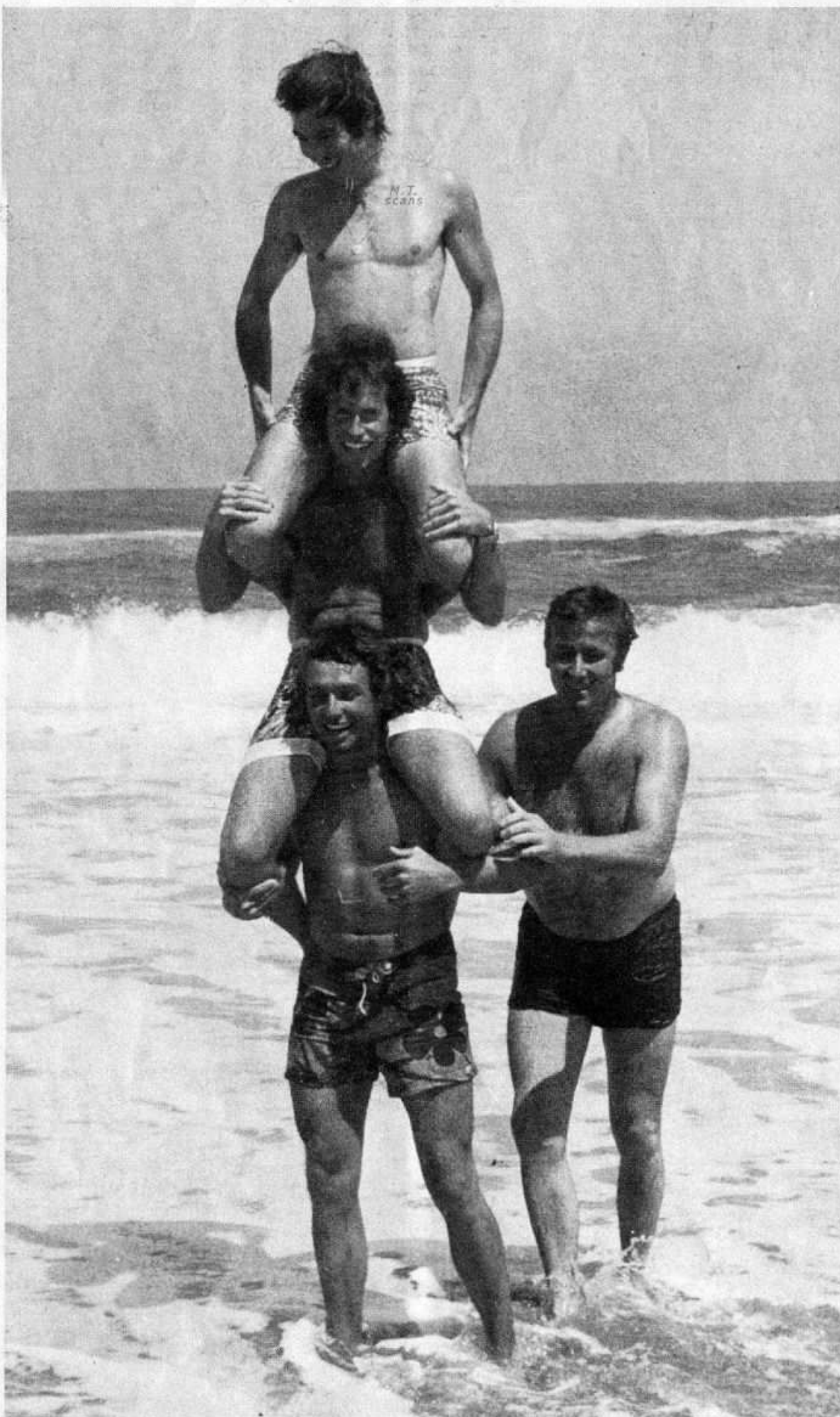
Lasciata la banca, Mass andò come apprendista meccanico presso il concessionario locale dell'Alfa, col quale dovette, questa volta, firmare un contratto per tre anni per evitare di fare il militare; si trovò quindi a contatto con vetture e con un principale appassionato di corse.

Mass aveva a disposizione un'Alfa Giulia sprint e in breve s'iscrisse alla sua prima gara, alla fine del 1968, poi vinse la sua classe nelle due gare cui partecipò, una in salita e una in circuito. Il principale era appassionato di corse in salita e, quando necessario, forniva una vettura a Jochen, poi nel 1969 gli concesse di partecipare anche a gare in circuito. In una corsa in salita ebbe un incidente abbastanza grave, e la vettura era danneggiata al punto che Mass era convinto che non l'avrebbero più lasciato correre. Invece, entro due settimane, partecipa a un'altra gara in salita con una GTA.



CHI E' Jochen MASS il tedesco «nuovo» di MONZA

Da mozzo ad aspirante pilota F.1



Jochen Mass è un ragazzo simpaticissimo, estroverso, che «lega» con tutti. In questa foto, lo vediamo dimostrare la sua forza fisica reggendo i piloti sudafricani Kerjan e John Barnes, all'epoca della serie Springbok

Fu quello l'anno, il suo primo di attività, che lo fece notare da gente che contava, infatti le sue prestazioni in circuito, contro Dieter Glemser con la Escort ufficiale e contro Schuller nelle corse in salita gli fruttarono un invito, da parte di Neerpasch della Ford, per provare a Zandvoort alla fine dell'anno con altri piloti quali Marko, Schenken e così via.

Come molti altri conduttori Mass commise l'errore di firmare per McNamara nel 1970, quando avrebbe dovuto pilotare una Capri, ma dopo i guai con la Ford, la vettura non arrivò mai sicché finì per correre con una Capri ufficiale di 2400 cc. Si piazzò secondo di categoria nel campionato europeo della montagna, dietro a Furtmayr con la BMW, e fu il suo principale successo dell'anno, anche se partecipò a molte gare in circuito con la BMW 2002 ufficiale, piazzandosi bene o vincendo.

Arrivati al 1971, era ormai degno di avere un ingaggio regolare e la Ford non perse tempo a ingaggiarlo per le gare del campionato tedesco, che Mass vinse facilmente con la Capri. Partecipò anche a quattro rounds europei, il primo a Monza insieme a Fitzpatrick, ove occupò una solida posizione di testa fino a una lunga sosta per una foratura. «Fui tanto sciocco» dice «da tentare di cambiare il pneumatico sul circuito, pensando che andare fino al box avrebbe danneggiato la vettura. Questo ci costò la prima posizione e alla conclusione ci piazzammo quarti». A Jarama tutto andò bene e la vittoria fu assoluta, mentre a Spa, in coppia con Gerry Birrell, Mass si ritirò mentre conduceva, per un guasto a un pistone. A Brno nelle prime fasi conduceva di nuovo, ma poi ebbe l'incidente con Uberti e la sospensione rimase danneggiata.

La passata stagione vide Mass sulla sua prima monoposto, quando il suo amico Eberhard Winkler gli chiese se voleva provare una Super V. Nella prima gara, a Thruxton, ottenne un ottimo secondo posto assoluto dopo avere vinto la prima manche ed essere arrivato quarto nella seconda, dopo un testa-coda. Si aggiudicò la gara di contorno del G.P. di Germania, mentre a Zolder e in Svezia fu messo fuori scena per un incidente e per guasto. Partecipò anche a un paio di corse in salita, arrivando secondo in una e abbandonando nell'altra.

Sotto l'ala della FORD

La Ford tedesca patrocinava anche una Brabham BT28 di F. 3 e ancora una volta i primi passi di Mass nella F. 3 furono passi da gigante. Fino dall'inizio si trovò alle prese con gli assi; nella prima gara, in Germania, arrivò secondo, dietro a Naddeo, poi andò a Thruxton ove si piazzò dodicesimo, in seguito a una foratura, anche se dopo la sosta al box compì il resto della gara in mezzo ai leaders.

Nella sua terza gara, a Mallory Park, era terzo dietro a Walker e a Williamson, mentre a Castle Combe, la settimana successiva batté Scheckter e Williamson, ottenendo la vittoria. Un'altra corsa al Nurburgring lo vide in testa, molto staccato dagli altri, finché non andò a urtare contro una vettura parcheggiata, questo perché non era stata sventolata nessuna bandiera. La sua sesta e ultima gara di F. 3 del 1971 fu quella di Brands Hatch, dopo la «gara della vittoria» per Stewart, e si piazzò quarto assoluto.

Il suo futuro appare dunque molto roseo, perché la Ford l'ha preso sotto la sua ala e con un aiuto così valido Mass passerà alla F. 2. A questo proposito dice: «Cercherò d'imparare a conoscere i circuiti con la F. 3, continuando con la Ford nel Challenge europeo turismo, in coppia con Larrousse».

Simile a molta gente dotata come lui, Mass ha un'energia e una voglia di vivere che si rispecchiano nel suo fisico. Di carattere calmo, è un ragazzo simpatico e gentile, popolare ovunque vada. Quando gli si parla delle sue ambizioni, emergono le sue due altre doti principali: la modestia e il buon senso. «Certo, voglio passare alla F. 1, ma non credo che occorra molto denaro, perché se si vale qualcosa i soldi arrivano da soli».

Secondo noi, la sua attesa non sarà lunga.

Jeff Hutchinson

mia
«cara»
turismo

quanto costano
le vetture Gr. 2 T
della « 4 ORE »

**CAPRI
RS 2800**



V8/Blog Scans

**ESCORT
RS 1800**



**BMW
3.0 CS**



**OPEL
COMMODORE**



di serie	2.800.000	1.920.000	5.150.000	2.620.000
pronta corse + telaio + motore + cambio + cerchi e gomme	12.000.000	12.000.000	18.000.000	9.000.000

Il regolamento definisce le vetture Gruppo 2 come « vetture costruite in serie limitata ed idonee ad essere elaborate per un miglior adattamento alle competizioni ». Una dizione vecchia di alcuni anni; senza più alcun collegamento con la realtà. Infatti nel 1972 cos'è in pratica il miglior adattamento alle competizioni e soprattutto quanto costa?

Una lunga elencazione delle modifiche consentite alle «Gr. 2» segue l'introduzione dell'art. 258 del titolo IV del famoso « annesso J » del Codice sportivo internazionale. Una sottile alchimia, maturata negli anni, a seconda dei vari interessi preminenti a Parigi, fa da sfondo a tutte le voci.

Il successo, come spettacolo, delle « vetture di tutti i giorni », ha sollecitato gli appetiti pubblicitari dei reparti competizione delle grandi case automobilistiche. Il « Challenge Europeo » nato nel 1965, ha subito nel giro di pochi anni una profonda trasformazione.

Dall'iniziale entusiasmo di pochi privati con tanto « cuore » ma pochi soldi (Chi non ricorda il « millino » Abarth giallo di un ragazzino imberbe di Civenne, oggi noto come Arturo Merzario?) siamo passati agli squadroni superorganizzati, come uomini e come mezzi. Per questi « panzer » dell'industria il « Campionato » ha assunto evoluzioni sempre più radicali, da quella in divisioni, (tre fino alla fine del '72, e due a partire dal '73) a quella fondamentale della denominazione « Europeo Marche », a partire da quest'anno, e non più « Europeo piloti ».

Purtroppo però il regolamento non è riuscito a rimanere al passo con questo aggiornamento tecnico-pubblicitario. Il « boom » delle Turismo rischia di mettersi da solo i bastoni tra le ruote. I tecnici delle varie « Cape Kennedy dell'automobile » per inseguire quelle vittorie, che da sole giustificano nei budget, l'esistenza dei reparti competizione, ricorrono a vere e proprie acrobazie.

I vincoli a « norma di regolamento » sono le cause di questi « salti mortali », ma gli effetti sono di ben altra natura, cioè finanziaria. Oggi una « vettura da turismo », costa nei casi più estremi per il « privato » che volesse accostarvisi, quanto una « Formula Uno ». Sempre che la Casa ovviamente sia disposta a cedere uno dei suoi preziosi « prototipi ».

Il crescente disagio creato da questa insostenibile situazione, ci ha indotti a svolgere una piccola inchiesta fra i tecnici presenti a Monza sulle possibilità di sbloccare l'« em-passe » che minaccia il futuro delle « turismo ».

Discordi i tecnici sul come «ribassare»



**Jochen
NEERPASCH**
D. S. della Ford Colonia

Più libertà

« Il problema dei costi nelle "turismo" c'è oramai per tutti. Non solo per i privati, ma anche per le Case. Infatti qualcuno in alto comincia a dire che con questi costi di gestione vale la pena di organizzare una squadra di F. 1. Io, personalmente, credo fermamente nell'avvenire spettacolare delle "turismo". Il pubblico sente di più una vettura che assomiglia almeno esteriormente alla sua vettura di tutti i giorni. Quindi proporrei di far disputare a queste vetture il Campionato internazionale Marche, lasciando i "prototipi" alle varie Can-Am o Interserie. Contemporaneamente farei una regolamentazione più liberale per le Gr. 2. Né più né meno che l'equivalente europeo delle americane "Stock-car". Avendo in questo modo le mani più libere i tecnici, si otterrebbe anche il risultato di ridurre i costi. Alle Gr. 1, con vincoli tecnici ancora più severi di quelli odierni, riserverei i vari Campionati nazionali ».



**Klaus
STEINMETZ**
D. S. della G.M. tedesca

Tipo stock-car

« Le Gr. 2 dovrebbero consentire ai piloti l'accostamento alle competizioni. Ma con i costi attuali, possono farlo solo dei giovani "miliardari". D'altronde gli "sponsor" non se la sentono di appoggiare dei privati al debutto con una "turismo". La soluzione a questo stato di cose, si sta cercando. Per esempio la possibilità di impiegare testate prodotte in soli 100 esemplari. E' già un modo di poter contenere i costi. Per arrivare ad un radicale mutamento bisognerebbe avere una regolamentazione sul tipo di quella adottata dagli americani per le loro stock-car. Solo così noi tecnici avremmo la possibilità di lavorare senza far ricorso a soluzioni costose come quelle odierne, data la difficoltà di ottenere dei risultati con i vincoli del regolamento attuale ».



**Mike
PARKES**
D. S. della Filipinetti

Più rigidità

« Sono d'accordo sul fatto che i costi attuali hanno raggiunto dimensioni astronomiche. Ma lo spirito della "turismo" non credo si salvi liberalizzando i regolamenti. Ne guadagnerebbe lo spettacolo con una soluzione sul tipo dello « stock-car », ma non le tasche dei "privati". Tutt'al più potrebbero diminuire le spese per i "budget" delle Case. Infatti non mi pare che in America ci siano molte possibilità per i piloti privati. Per me la strada da battere è quella della maggior ristrettezza nelle modifiche ammesse dal regolamento. In pratica, sull'esempio di quello che tentano ora in Inghilterra, una specie di Gr. 1,5. Qualcosa in più cioè del Gr. 1, come scarichi liberi, varie dimensioni dei cerchi, impiego di gomme "Racing", ma molto più contenuto rispetto alle Gr. 2 attuali ».



**Gianni
MARELLI**
D. S. dell'Alfa Romeo

La «vera» Gr. 2

« La formula "stock-car", diminuirebbe i costi, ma sarebbe sempre una faccenda riservata alle Case ufficiali. Ammesso che la spettacolarità delle "Turismo" sia legata al loro "vestito" di serie, al pubblico piacerebbe anche se determinate soluzioni del motore sono in acciaio anziché in titanio. Mentre invece chiudendo la porta a "certi estremismi tecnici" possibili con l'attuale regolamentazione e ritornando verso il vero spirito del Gr. 2, si potrebbe ancora andare incontro ai clienti, senza dover registrare i costi paurosi del giorno d'oggi ».

servizio a cura di
TITO ZOGLI



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 76 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 845.000
- FIAT-Giannini 590 Valtellina: potenza max HP 35 DIN, giri motore 6000 Lire 845.000
- FIAT-Giannini 650 Modena: potenza max HP 42 DIN, giri motore 6000 Lire 845.000

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

**ALFA
GTA JUNIOR**



2.595.000

7.500.000

**ALFA
GTAM**



2.815.000

9.000.000

V8/Blog Scans

**FIAT
128 COUPE'**



1.450.000

6.000.000

TOTAL Shell



Enrico Pasolini, rientrato alle gare dopo qualche tempo, stava impegnando Vimercati dall'inizio della gara quando ha sciupato tutto con questo testa-coda in parabolica. E' comunque giunto secondo



Nella seconda sessione di prove ufficiali per la 4 Ore, « Alval » (sopra) è stato protagonista di una spettacolare uscita dopo la seconda curva di Lesmo, con la sua Escort-BDA Broadspeed, forse per cercare di tenere la ruota della GTAm di Carlo Facetti. La vettura è stata rimessa in sesto per la corsa. A destra: al primo giro della corsa nazionale per la seconda divisione Turismo, «bagarre» in parabolica. Dietro alla 128 di Vimercati, vediamo le Abarth 1000 di Gargan, Pasolini e Stefanelli che quasi nasconde l'altra 128 di « Girasole »



Andrea de Adamich, tornato coi suoi mezzi (a piedi) ai box, spiega all'ing. Marelli cos'è accaduto alla sua GTAm, mentre anche Carlo Facetti ascolta. La 2 litri si è ammutolita per un guasto all'alimentazione, e così Venturi non ha potuto compiere nemmeno un giro di gara. Sotto: come già sottolineato in cronaca, una delle prestazioni più interessanti della 4 Ore di Monza l'ha data Alberto Rosselli, con la GTAm di proprietà di Pittini. Secondo (di 9/10) solo a Facetti in prova, Rosselli durante il suo turno di guida aveva accumulato un certo vantaggio sulle GTAm Autodelta di Facetti e de Adamich





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

SPORTIVO

SETTORE

RUOTE

DIFFUSIONE

PROGETTO

PRODUZIONE



melber



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

IN LEGA LEGGERA

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

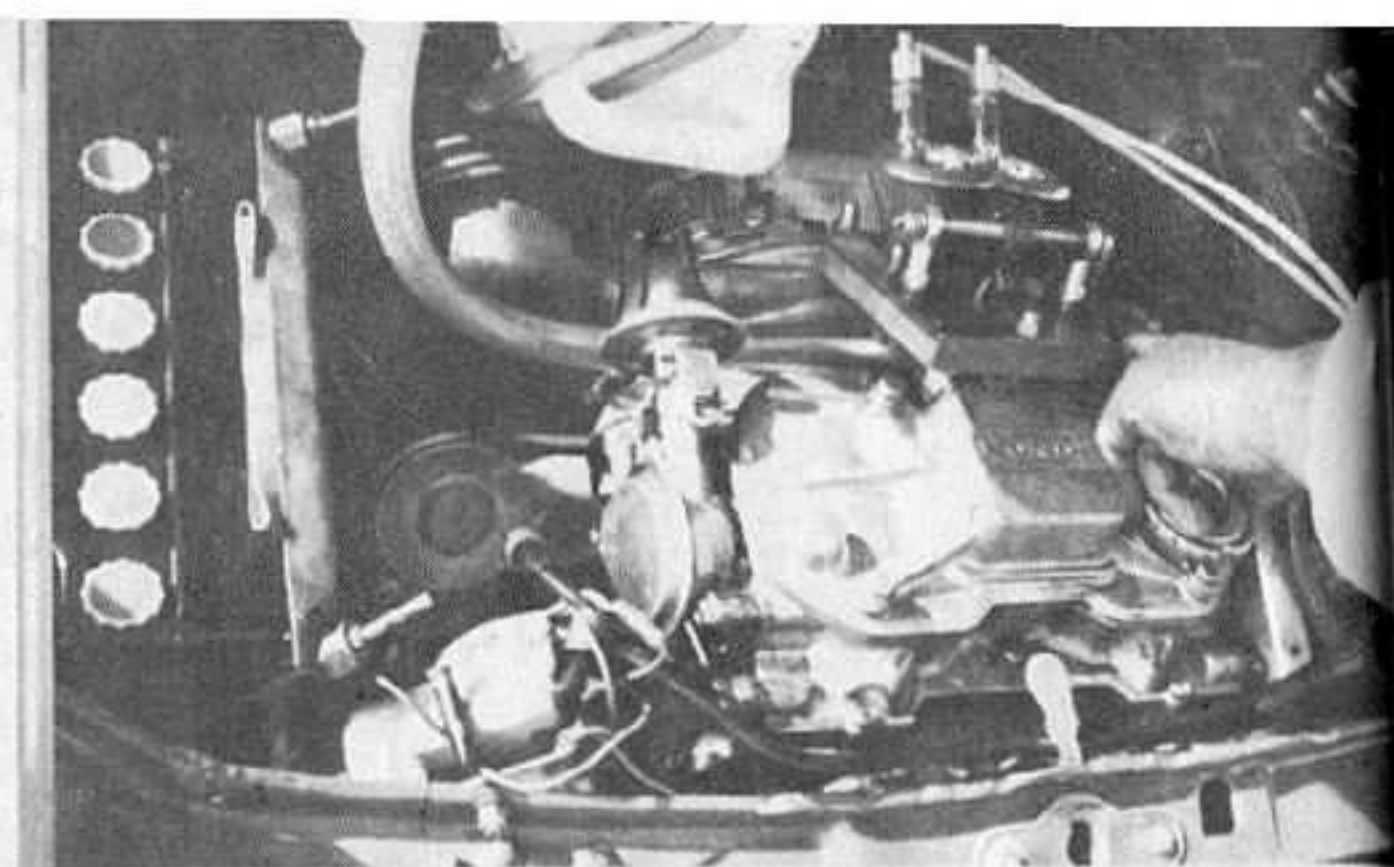
la «Eris Tondelli Racing Cars» annuncia la prossima diffusione di un nuovo volante sportivo



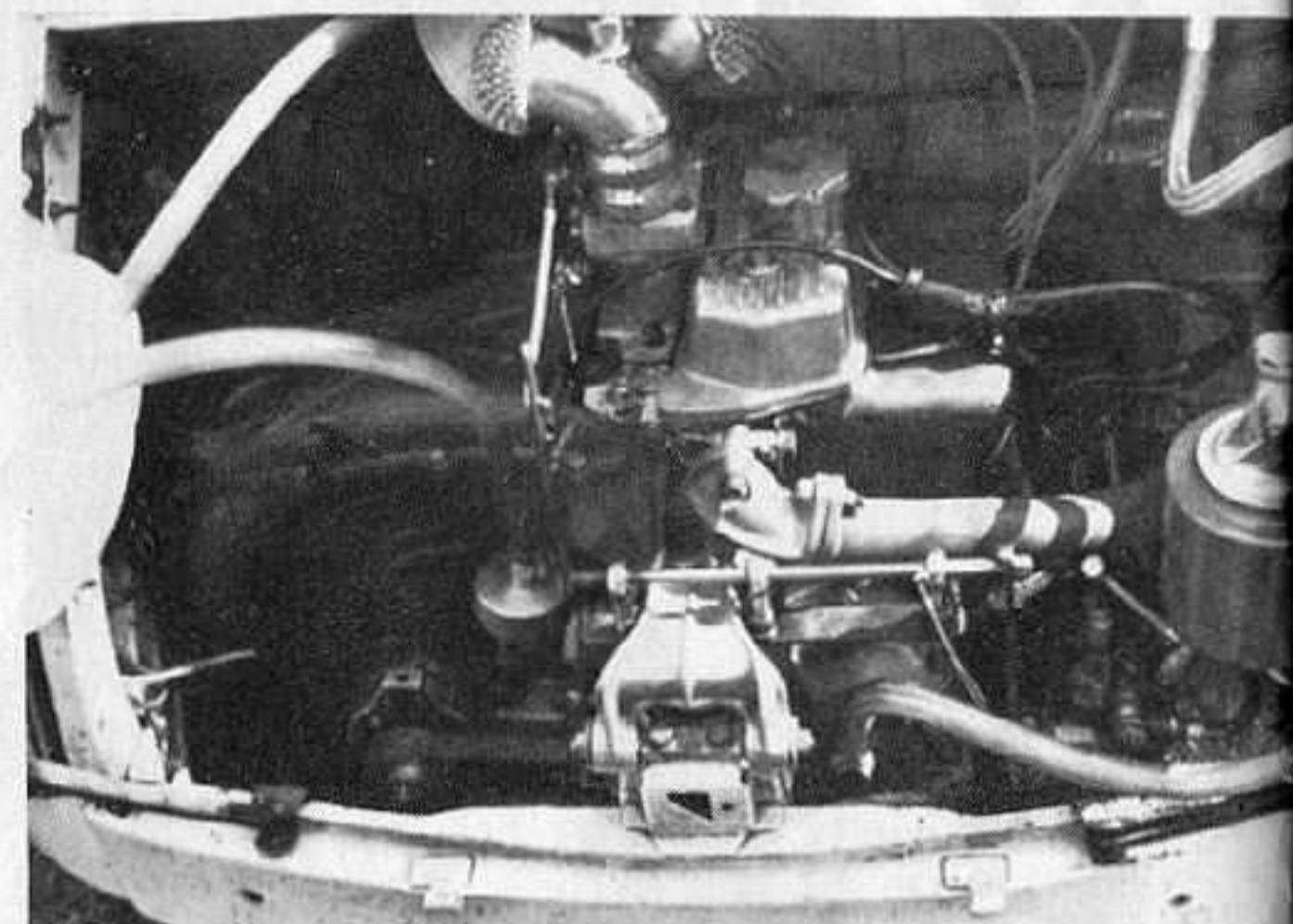
Solo per i PREMI VALLELUNGA non ha corse di campionato ?



Non è certo una novità che siamo in un periodo non molto felice per le gare, anche internazionali. Il calendario si depaupera di settimana in settimana, a causa di difficoltà economiche, burocratiche e di sicurezza, ed in Italia stiamo assistendo ad una crisi delle gare in salita che ha tutta l'aria di non arrestarsi molto facilmente. In un certo senso, è destino che le gare vadano a finire nei circuiti, ma nei pochi circuiti che abbiamo bisognerebbe che le non moltissime gare in calendario avessero la loro brava titolazione per i campionati nazionali. E' il caso di Vallelunga, una pista che dovrebbe essere, anche per la sua collocazione, la « spina dorsale » del Campionato Turismo e Gran Turismo. Ebbene, scorrendo il calendario, si nota come le gare valide per i Campionati gr. 2 e gr. 4 erano... una sola, quella in calendario il 26 marzo. La quale, come saprete, è stata « rinviata a data da destinarsi ». Con tutto il rispetto per gli organizzatori romani, non crediamo proprio che le gare non titolate, anche se con l'etichetta « nazionale », possano riportare a Vallelunga il grande pubblico, e soprattutto i protagonisti di queste sempre interessantissime categorie. E non crediamo che lo scoglio di poche centinaia di migliaia di lire di monte-premi sia davvero insuperabile: lo si metterebbe insieme con le sole tasse d'iscrizione. Contiamo per questo anche nell'interessamento della CSAI, perché se non dove diavolo se lo disputano, le Gran Turismo, e soprattutto le Turismo, il Campionato 1972?



Il motore portato a 470 cc. della Honda 360 di « Poker », alimentato con l'iniezione Kugelfischer. Al centro, il dosatore a ghigliottina



Il 595 Abarth di Bettazzi, l'unico Fiat bicilindrico — per ora — con la Kugelfischer, che però è piazzata in un posto infelice, sopra allo scarico

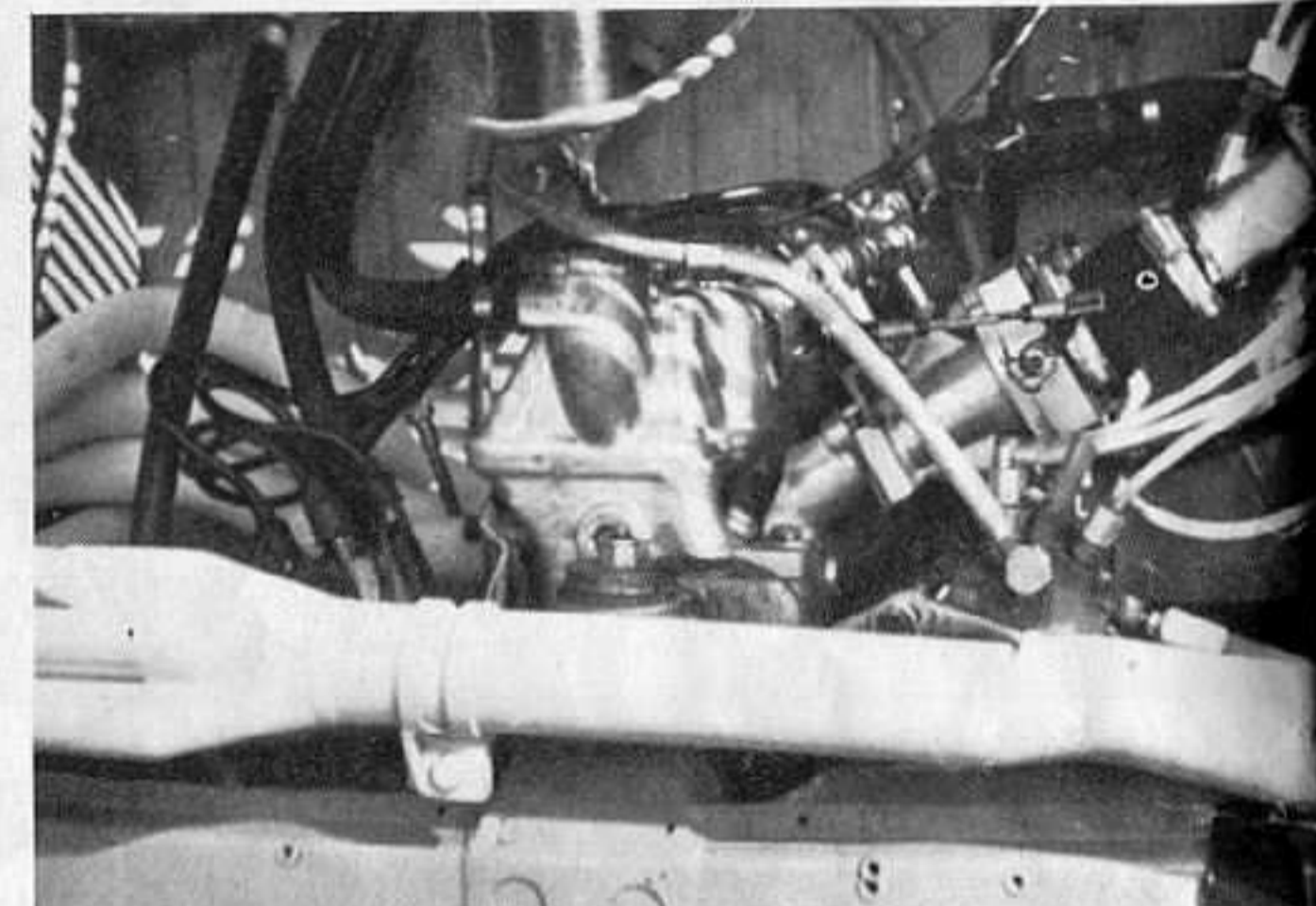
Massimo De Antoni, con la AMS-Alfa 1300, è stato in testa fin dall'inizio del Trofeo Texaco che domenica scorsa ha festeggiato con la primavera il nuovo « pieno » dell'autodromo d'oro. Eccolo scattare al via, seguito dalla AMS-1000 di Cerulli e dalla Abarth-1300 di Cusani, giunto secondo ma a quasi un minuto



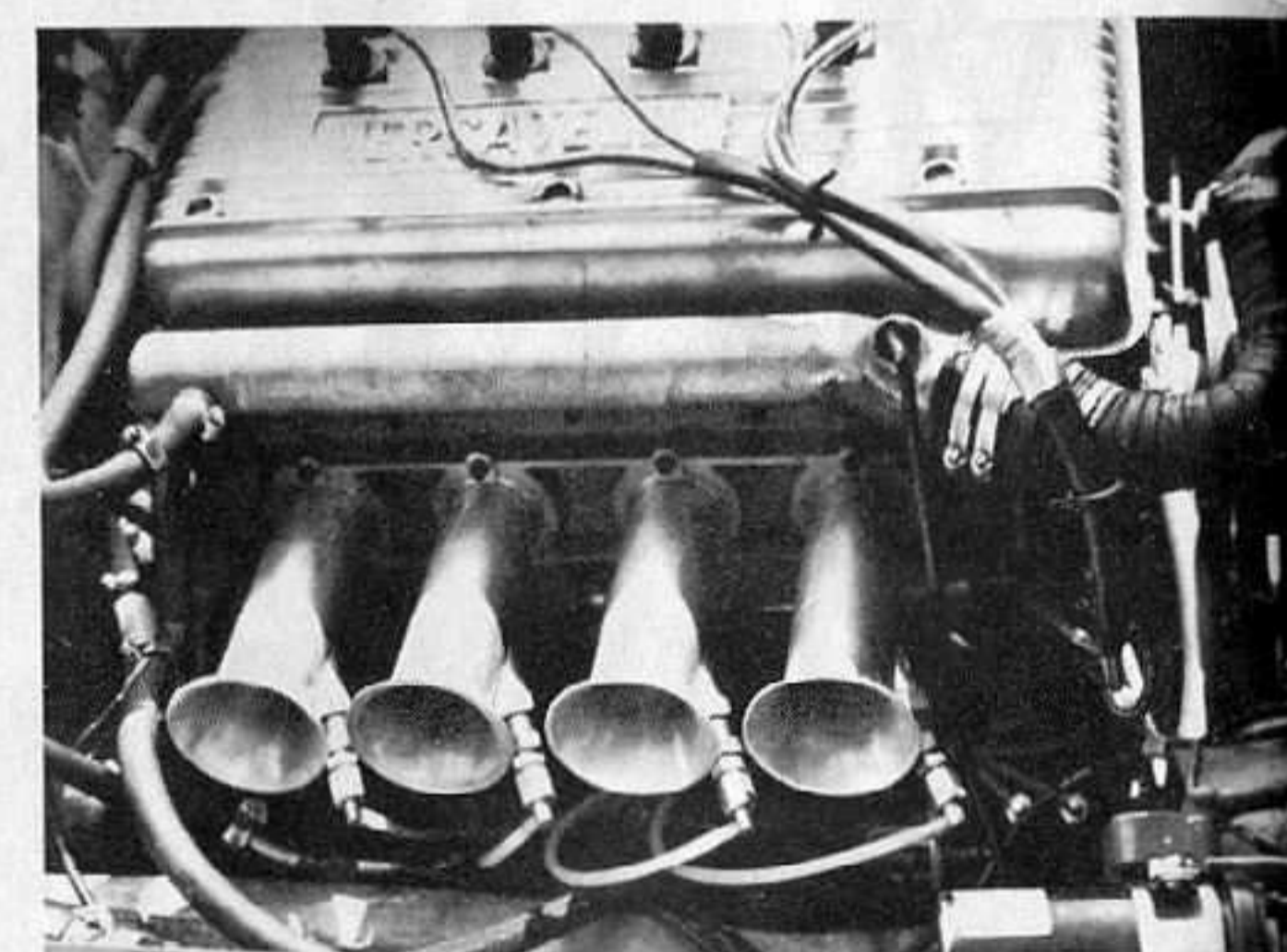
Il « vecchio » all'agguato



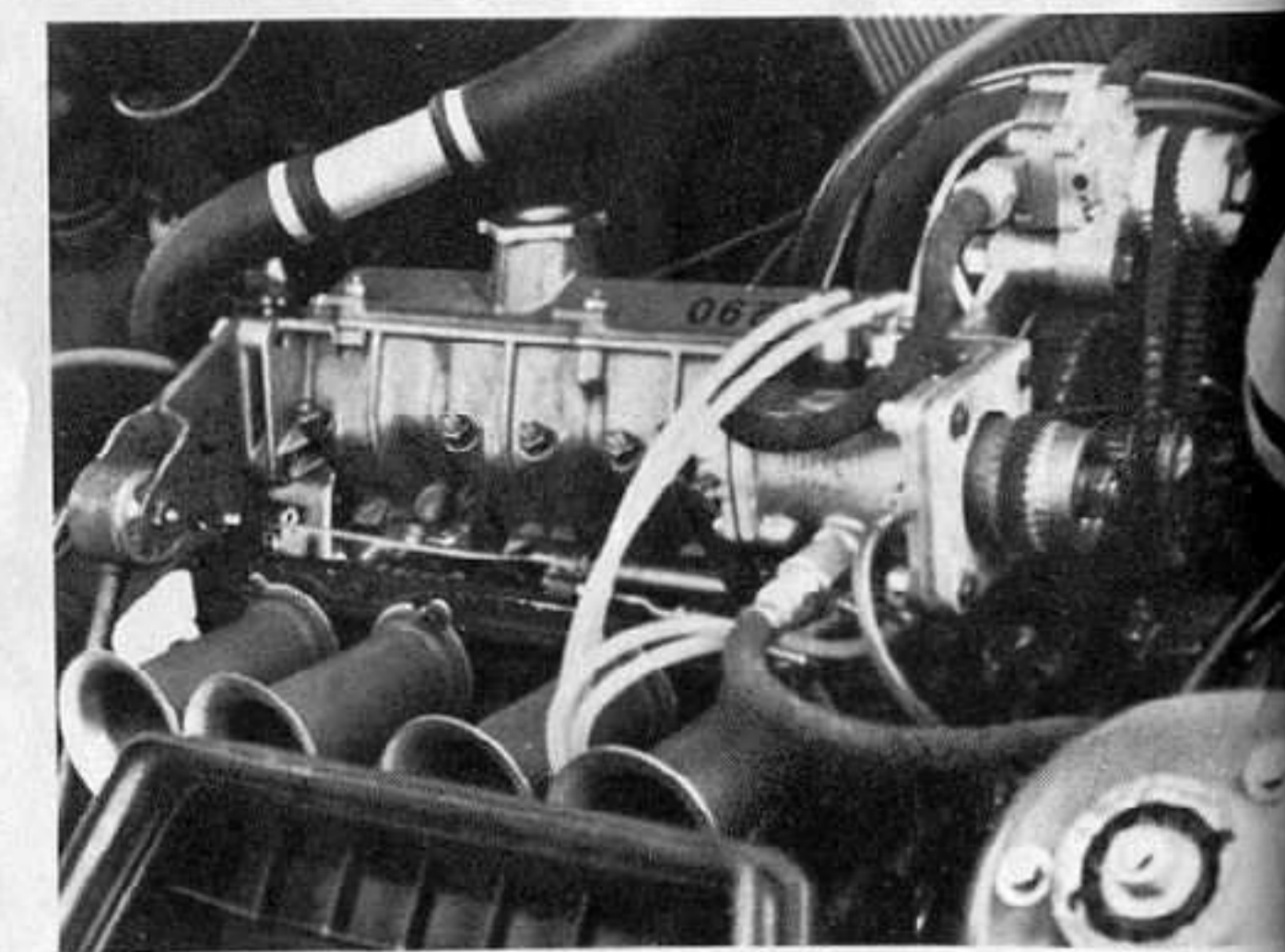
Molto bella la lotta nelle 1600 GT. Nella foto in alto, vediamo all'inizio Nataloni condurre, davanti a Bologna e Misasio con la GTA. Nella foto sopra, ecco Bologna davanti, seguito da Misasio e dall'altra GTA di Francesco Varese, che sta per essere superato da Nataloni. Nella terza foto (qui a destra), Misasio che era in coda a Bologna sciupa tutto con questo testa coda alla « esse ». Nataloni, poi, supererà Bologna e vincerà la gara



L'Abarth 1000 di Stefanelli, anch'esso con la « Kugel ». Notare il lungo collettore d'aspirazione. In corsa, ha rallentato per guai al comando del gas



Anche la A.R. 1600 GTV di Santulli aveva l'iniezione tedesca, ma la potenza dichiarata (oltre 170 CV) non s'è potuta esprimere: rottura in prova



Molto curata la sistemazione della pompa e del dosatore Lucas nel motore 128-1300 preparato da Trivellato, che dichiara dei limiti di oltre 150 CV

Iniezioni di fiducia nella **TECNICA** turismo minore

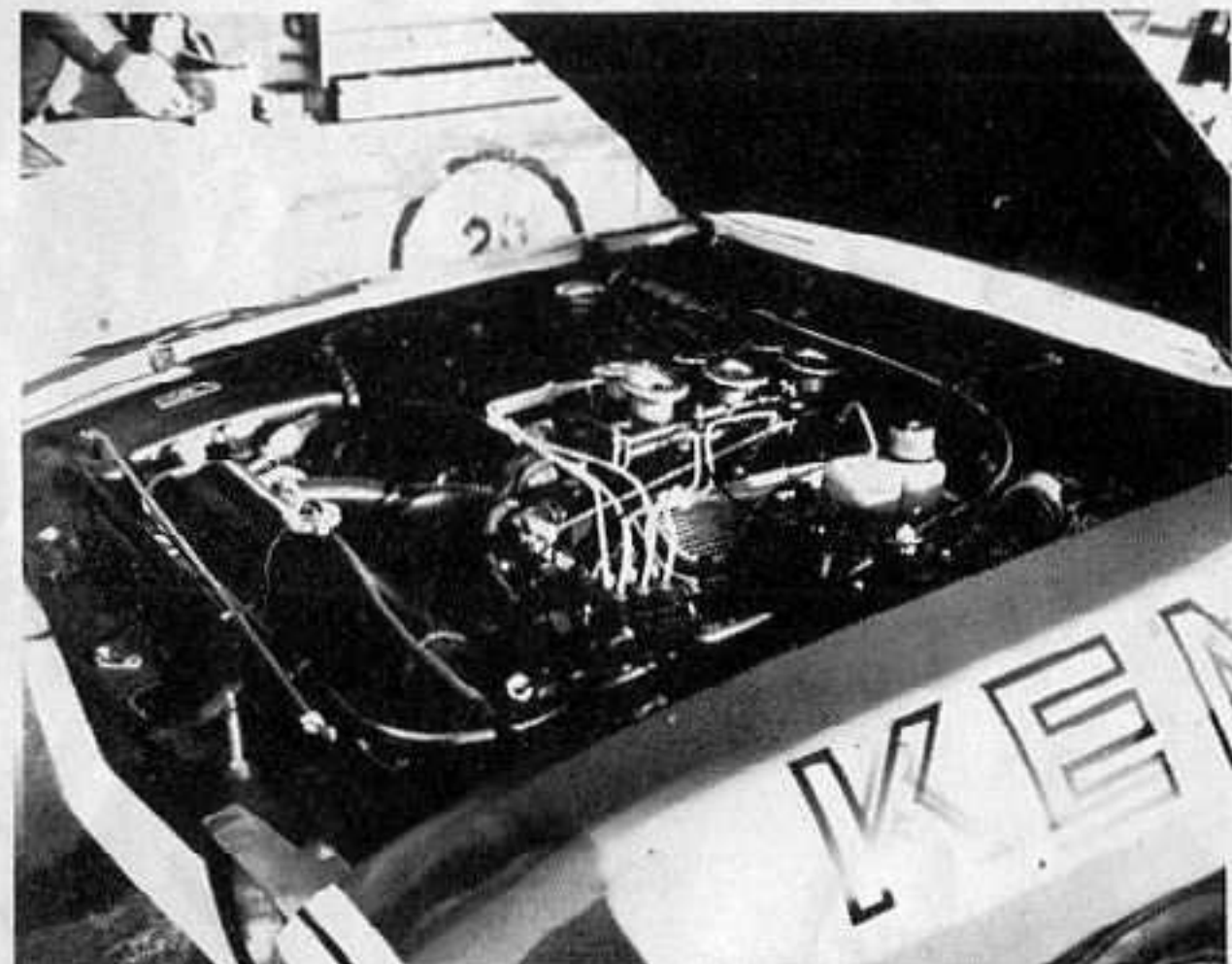
Le «700» da 180 all'ora!

MONZA - Dopo aver constatato, nello scorso numero di AUTOSPRINT, come la tecnica di preparazione delle vetture protagoniste del Campionato Turismo sia ad un punto di « stallo », dovuto anche ai costi sproporzionati, vediamo ora cosa fanno gli elaboratori privati nelle vetture di cilindrata minore. L'occasione della prima gara di campionato italiano era l'ideale per una occhiata di questo genere, ed in effetti i risultati in alcune classi giustifica un discorso approfondito.

La prima constatazione che viene in mente è che il 1972 è — anche per le turismo «piccole», sotto i 1300, cioè — l'anno della alimentazione ad iniezione, visto il proliferare dell'interesse per questa raffinatezza dopo i timidi tentativi degli scorsi anni. Piccolo o grande che sia, un motore è sempre fatto nella stessa maniera, e quindi i vantaggi che si ottengono passando dai consueti carburatori all'iniezione sono presenti nel 12 cilindri di F. 1 come nella 2 cilindri di 500. Questo, almeno, in teoria.

In pratica, la complessità e la difficoltà sperimentale di adottare l'iniezione frena non poco gli sforzi dei preparatori di vetture di media e piccola cilindrata, ove non intervengano complessivi meccanici (staffaggi, ghigliottine) o esperienze dirette (disegno del dosatore, posizionamento degli iniettori) fatte da qualche casa costruttrice.

Per spiegarci con un esempio, se dovrebbe essere relativamente facile dotare di iniezione un motore Alfa, utilizzando o per lo meno ispirandosi alle parti che sono adottate dalle 1300 GTA Junior o 2000 GTAm, non altrettanto semplice è progettare, realizzare e collaudare positivamente un complessivo su un motore, come potrebbe es-



La Ford Capri preparazione '71, di Franck e Engelmann. Gli iniettori sono a valle del dosatore

sere il 128 o il 500, per il quale non esiste nulla di « pronto ».

Le esperienze con l'iniezione sono anche condizionate dalla disponibilità e dal costo delle apparecchiature a disposizione. Grosso modo, a parte le soluzioni «casalinghe», gli impianti utilizzabili sono quattro: il LUCAS, il KUGELFISCHER, il TECALEMIT ed il NARDI MPZ. Di questi, quello di gran lunga più diffuso è il tedesco Schaefer-Kugelfischer, che accoppia due vantaggi non indifferenti: quello di essere facilmente reperibile sul mercato e quello di costare relativamente poco. Anche il Nardi è molto economico, ma a parte le esperienze di Romeo Ferraris (assieme al progettista, ing. Mastropaolo) di un paio di anni fa sulla Fiat-Giannini di D'Onofrio, e quelle (limitate al banco prova) di Armando Montagna nel '71 sul motore Abarth 595 di Bettazzi, non ne abbiamo più viste. Non è da escludersi, comunque, che questo impianto venga ben presto sperimentato. Il Tecalemit lo si è visto sulle Cooper preparate a Genova.

Dalla LUCAS alla KUGEL

Quanto al LUCAS (che probabilmente è il sistema più completo), esso è molto costoso, ed ha l'handicap di non poter essere utilizzato, per la sua concezione, in motori con meno di 4 cilindri. Infatti, il modello più « piccolo » è appunto quello con 4 pompanti, e — a differenza del Kugelfischer — non può essere « parzializzato ». L'impianto Lucas lo abbiamo visto, oltre che sulle ALFA ROMEO e sulle FORD ESCORT BDA, montato sulle 128 (coupé e berlina) preparate da MIKE PARKES per la Filipinetti e preparate da TRIVELLATO. Questi due preparatori sono giunti ad un risultato simile da strade diverse, poiché Parkes ha calettato il distributore direttamente sull'albero a cammes, nel lato sinistro del motore, mentre Trivellato ha piazzato pompa e distributore sul lato destro, con una staffa di nitido disegno, azionandoli con un paio di cinghietti dentate entrambe mosse da una puleggia applicata alla più grossa puleggia della distribuzione.

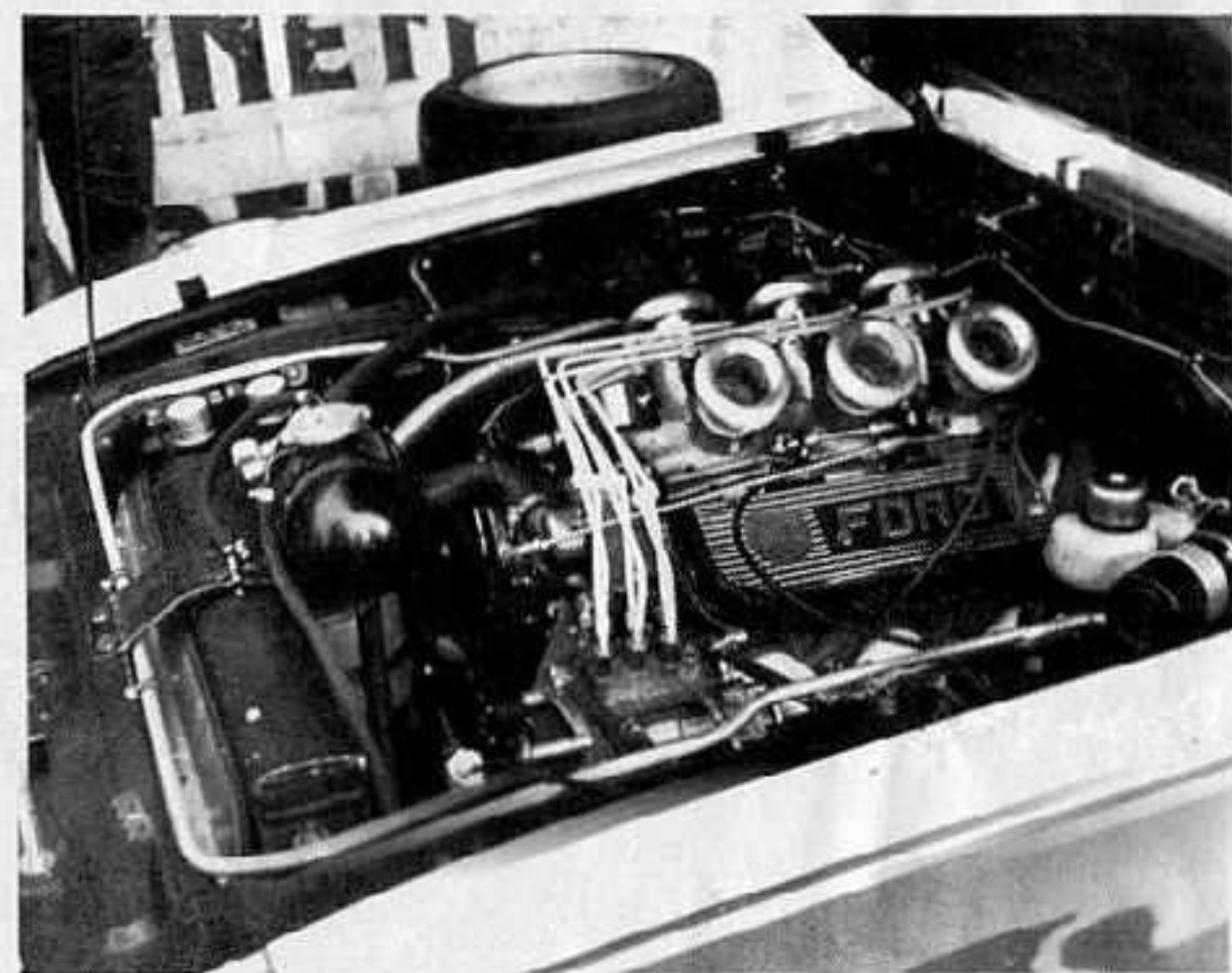
Rimanendo nel campo dei 128, avevano la KUGELFISCHER le vetture di Romeo FERRARIS (quelle dello scorso anno, poiché a Monza Vimercati e De Tomasi avevano vetture a carburatori) e quella preparata dai fratelli GALMOZZI. Nelle vetture «europee», la « KUGEL » era

adottata dalle CAPRI, e dalle BMW-Schnitzer (mentre Broadspeed adotta la Lucas), ed è in collaudo sulle Opel « cross-flow » in preparazione da CONRERO, che non hanno fatto a tempo a debuttare a Monza. Si è vista anche, in prova, montata sulla Alfa 1600 gruppo 2 preparata da MERCATELLI per Alfredo Santulli.

Scendendo di cilindrata, le prime sorprese. A parte il 1000 ABARTH di STEFANELLI, preparato da BAI-STROCCHI, con l'iniezione KUGELFISCHER già sperimentata nelle ultime corse '71 da Campanini, il preparatore parmense ha fatto debuttare (in verità forse affrettatamente) l'iniezione tedesca sulla 595 Abarth di Bettazzi, che però è entrato per qualificarsi con già la staffa di supporto rotta ed ha poi rotto il motore quasi subito.

Più facile col carburatore

Comunque Baistrocchi parla di 60 CV al banco. Vedremo se riuscirà a « metterli » su strada, poiché mettere a punto una iniezione non è certo un'impresa semplice su un motore complesso e « scorbutico » come il bicilindrico Fiat. Comunque, si tratta di iniziative coraggiose e da seguire, e sappiamo anche che molti altri preparatori stanno lavorando in quella direzione. Oltre ai già citati, ricordiamo il bolognese ADOLFO ROMANI, che lo scorso anno sperimentò un tipo molto semplice di iniezione ed ha



Iniettori a monte del dosatore, e cornetti divergenti nel motore Capri ufficiale preparazione '72

quasi a punto un modello più complesso, ma sempre di sua costruzione anche se ora insiste con i carburatori; AUDISIO-BENVENUTO di Genova e CEVENINI di Bologna, che hanno in allestimento o già pronti motori con la Kugelfischer, mentre De Vecchi di Milano l'ha montata sull'HONDA di « POKER », preparata con parti di Romeo Ferraris e maggiorata a 470, la cui avventura monzese non è stato comunque molto felice anche a causa della mancanza dei rapporti, che sono in preparazione da FABRIS a FIRENZE.

Dopo questa carrellata, una breve considerazione: che molte vetture, specie quelle di piccola cilindrata, hanno ancora molto da chiedere al classico carburatore, prima che l'adozione di un impianto di iniezione possa diventare « operativa », superate le difficoltà di messa a punto. A questo proposito, basta ricordare di cosa sono ancora capaci le bicilindriche ABARTH e GIANNINI ad alimentazione classica nelle tre cilindrata: mentre le vetture medie sono ferme sulle posizioni passate (specie le 850 e le 1000, forse addirittura in regresso), le 500, le 600 e le 700 frantumano i records di corsa in corsa.

Eccezionali, a questo proposito, i tre nuovi records registrati a Monza: il 2'31"5 della Fiat-Giannini 500 preparata da CEVENINI del quasi debuttante RINALDO DROVANDI; il 2'20"9 della Fiat-Abarth di « YORK » ed il 2'20"8 della Fiat-Abarth 695 di VINCENZO GATTA-FONI, entrambe preparate dall'imperversante romano Vaccari; e soprattutto il 2'20" netti in prova della Fiat-Giannini 650 di ENZO SANTUCCI, anch'egli un pilota di VACCARI, un tempo questo che molte 850 invidierebbero. Esso corrisponde ad una media di 147,500 kmh, il che significa punte velocistiche di oltre 180 Km, una velocità fino a qualche anno fa impensabile per queste « macchinette ». Con potenze a disposizione (coi Webers doppio-corpo orizzontali usati sia da VACCARI che dalle ABARTH-CEVENINI di Magri e Bufoli e dalla GIANNINI-GARAVELLO di Mazzeschi) già dell'ordine di 65 CV, con assetti già perfezionati, e rapporti al cambio pressoché ideali, a queste bicilindriche di 700 mancherebbero solo due bei freni a disco anteriori per scendere con sicurezza sotto i 2'20" al giro. Ma non è detto che ci si riesca già dal prossimo appuntamento monzese.

AUTO SPRI NT per CHI si ABBONA costa ancora 160 lire

AUTOSPRINT da alcune settimane ha aumentato il prezzo di 50 lire, dopo aver resistito per cinque anni a tutti gli aumenti del costo del lavoro e della carta. Ma NON AUMENTA per ora il prezzo dell'ABBONAMENTO. Le condizioni rimangono invariate. Chi ha già rinnovato continuerà a ricevere l'abbonamento per il periodo previsto. Anche per chi contrae l'abbonamento in questo periodo NON CI SARANNO AUMENTI: le quote previste per l'Italia e per l'Estero RIMANGONO INALTERATE!

2 possibilità per gli abbonati

1



ANDRETTI chiama SEBRING

Abbonamento annuale ad AUTOSPRINT (50 numeri) L. 8.000

2



Abbonamento + « Il Tridente » Storia della Maserati (L. 4.000) L. 10.000

Chi vuole abbonarsi stacchi l'accluso tagliando, lo completi con i dati richiesti, segnando nell'apposita casella la combinazione prescelta, e lo spedisca a: AUTOSPRINT ufficio abbonamenti - casella postale A.D. 1734 - 40100 Bologna

Vi prego di mettere in corso un abbonamento ad

AUTO SPRI NT

Abbonamento normale

Annuale Italia L. 8.000 Annuale estero L. 15.000
 Semestrale Italia L. 4.500 Semestr. estero L. 8.000

Offerta speciale

Abbonamento annuale + libro « Il tridente » di Severo Boschi, storia della Maserati L. 10.000

a nome di _____

Via _____

C.A.P. _____ Città _____

(si prega di scrivere in stampatello)

- Paiement par mandat international
Nous n'acceptons pas contre remboursement
Payment by international postal order
No P.O.D.
- Invio assegno o vaglia
- Versamento sul c.c. postale n. 8/4323

Firma _____

Per gli abbonamenti da rinnovare attendere avviso di scadenza

mag.



V8/Blog Scan