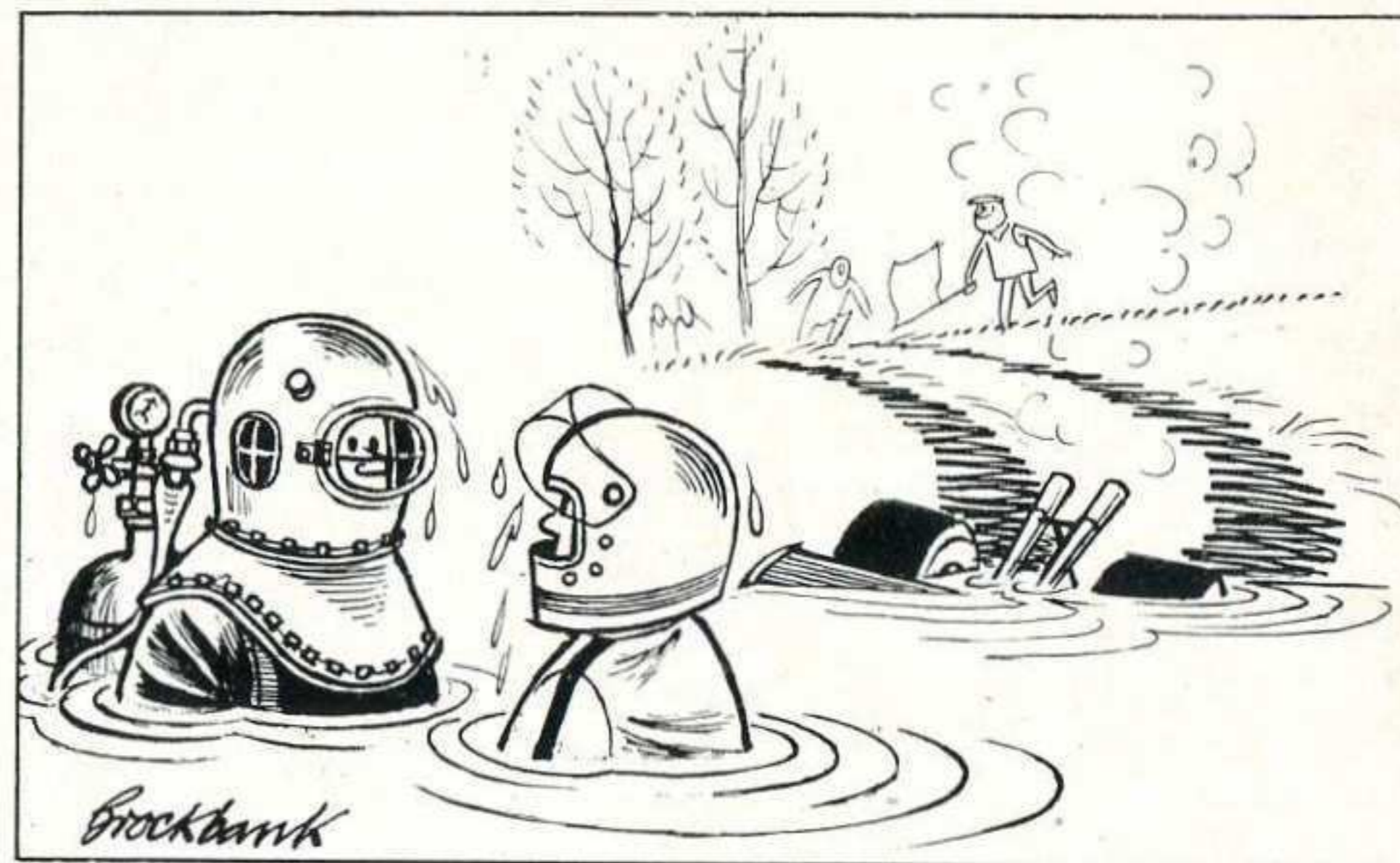


DOVE corriamo domenica?



Le corse in calendario dal 23-11-72 al 25-2-73 in Italia e all'estero

NOVEMBRE

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
23	Corsa a Fuji	Giappone	Circuito di Fuji km 6		●●●	Velocità in circuito	
24-26	Rally Luci del Nord	Finlandia			●●●	Rally	
26	3 Ore Lourenco Marques	Mozambico			●●● Springbok	Velocità in circuito	Swart-Scheckter (Chevron)
26	Fine Stagione	Germania	Circuito di Hockenheim km 6,789		●●● F. 3	Velocità in circuito	Obermoser (Brabham) 25'33"4, media 123,7

DICEMBRE

2	Tre Ore di Goldfields SUD AFRICA	●●● Springbok	Velocità in circuito	Redman-Attwood (Chevron) Nuovo record: Hailwood (Lola) 1'30", media 154,180
2-3	Rally del Var FRANCIA	●	Rally	
2-7	Rally del RAC INGHILTERRA	●●● Camp. int. rallies marche	Rally	Blomqvist-Hertz (Saab)
3	Corsa a Interlagos BRASILE	●●● Temporada sport gr. 5, 7	Velocità in circuito	
8-10	Safari NUOVA CALEDONIA	●●●	Rally	
9-10	Rally Costa del Sol SPAGNA	●●● Camp. int. rallies piloti	Rally	Jimenez (Abarth)
10	Corsa a Interlagos BRASILE	●●● Temporada sport gr. 5, 7	Velocità in circuito	
13-17	Rally di Etiopia ETIOPIA	●●●	Rally	
17	3 Ore di Natal Pietrmaritzburg SUD AFRICA	●●● Springbok	Velocità in circuito	Redman (Chevron) media 147,952
24	Corsa a Interlagos BRASILE	●●● Temporada sport gr. 5, 7	Velocità in circuito	
31	Corsa a Interlagos BRASILE	●●● Temporada sport gr. 5, 7	Velocità in circuito	

GENNAIO

6	Gara di Pukekohe NUOVA ZELANDA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	Gardner (Lola) 57'16"5, me- dia 179. Giro più veloce: Gardner 56"9, media 187,089. Record: Matich 56"7 (1970)
6-7	Ronde Invernale FRANCIA	●●●	Velocità su strada	
13	Corsa di Levin NUOVA ZELANDA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	McRae (Leda) 48'34"3, me- dia 147,120. Nuovo record: McRae 43"9, media 155,27.
19-27	Rally di Montecarlo MONACO	●●● Camp. int. rallies marche	Rally	Munari-Mannucci (Fulvia)

20	Lady Wigram Trophy NUOVA ZELANDA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	McRae (Leda) 53'11"6, me- dia 181,700. Nuovo record: McRae 1'06"6, media 185 e 252.
21	Riverside STATI UNITI	●●● Stock cars	Velocità in circuito	Petty (Plymouth) media 187 e 436
27-28	Corsa a Teretonga NUOVA ZELANDA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	Bartlett (McLaren) 1.07'46", media 141,664. Giro più ve- loce: Pilette 1'05", media 152. Record: Allen (McLa- ren) media 168 (1970)

FEBBRAIO

2-4	Rally Artico FINLANDIA	●●● Camp. int. rallies piloti	Rally	Kinnunen (Porsche)
4	Hautes Vosges FRANCIA	●●●	Velocità in salita	Pozet (Martini) 2'11"7, nuo- vo record
4	Sufers Paradise AUSTRALIA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	McRae (Leda) 58'14"9, me- dia 163,619. Giro più veloce: Matich (STP) 1'08", media 170,360
4	Corsa a Daytona STATI UNITI	●●● Camp. mond. marche	Velocità in circuito	(6 ore) Andretti-Ickx (Ferrari) media 200,710. Giro più ve- loce: Wisell (Lola), media 205,902 (Lola). Record: Sif- fert, media 206,103 (1971)
10-12	Rally Costa Brava SPAGNA	●●● Camp. int. rallies piloti	Rally	Pinto-Macaluso (Fiat 124)
11	Warwick Farm AUSTRALIA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	Matich (Matich) 1.4'5"4, me- dia 152,645. Nuovo record: Gardner (Lola) 1'24"
15-18	Rally di Svezia SVEZIA	●●● Camp. int. rallies marche	Rally	Blomqvist-Hertz (Saab)
16	Citrus 200 STATI UNITI	●●● Stock cars	Velocità in circuito	
18	Daytona 500 STATI UNITI	●●● Stock cars	Velocità in circuito	Foyt (Mercury) 3.05'46", me- dia 259,673
18	Sandown Park AUSTRALIA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	McRae (Leda) 54'59"4, me- dia 173,546. Nuovo record: McRae 1'2"4, media 178,969
25	Corsa di Adelaide AUSTRALIA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	Hobbs (McLaren) 1.02'40"5, media 161,477. Giro più ve- loce: Matich (STP) media 172

LEGENDA: ●●● = internazionale; ●● = nazionale a cart. str.; ● = naz.; □ = chiusa



● La Ferrari ha deciso di festeggiare la sua annata mondiale Marche allargando l'annuale conferenza stampa ad un meeting più consistente, presenti tutti i piloti della squadra mondiale col 312 P (cioè Ickx, Andretti, Redman, Regazzoni, Peterson, Schenken, Merzario, Munari e gli «straordinari» di Zeltweg, Pace e Marko). L'appuntamento è per sabato 2 dicembre a Fiorano.

● E' escluso però che in questo rendez-vous sia presentata qualcuna delle nuove Ferrari '73. Il 3 litri, come sapete, è al momento quello a passo soltanto allungato (e non basterà questa correzione per migliorare le prodezze '72). Della monoposto nuova si sa poco. Il B3 è praticamente abbandonato alle... lotte intestine, mentre il B4 è appena alla prima fase di realizzazione da parte dello staff Colombo.



Forse nei manuali di tecnica non c'è scritto che questa può anche diventare la funzione (utilissima) di uno spoiler, ma è meglio che i progettisti ne prendano atto... (Non fosse altro, che per farli un po' resistenti a questi imprevisti).

● A proposito di staff, quello dell'ing. Forghieri si è trasferito da Modena a Fiorano, nella seconda palazzina rinnovata proprio per ospitare lo studio tecnico. Pare che il gruppo stia lavorando a grosse novità. Intanto la settimana scorsa Mauro Forghieri e Arturo Merzario sono stati nella pista laboratorio della Pirelli a Vizzola, per una serie di tests particolarissimi con strumenti di precisione elettronica. La cavia era una monoposto B2 adeguatamente attrezzata.

● Sembra che la C.S.A.I., o meglio i suoi altissimi dirigenti, stiano preparando un altro brutto siluro contro un dirigente del giro sportivo che ha il torto anche lui di non essere funzionario A.C.I. Al solito per far pagare ad altri certi errori propri.

● Mistero di tre secondi. Pare che a Balocco la nuova Alfa 3 litri 12 cilindri abbia migliorato di tre secondi il primato ufficiale della pista privata dell'industria di Stato. Ma il fatto è che di altrettanti tre secondi ha migliorato (e così rimane sempre più veloce in proporzione) la 33t3 ancora con l'8 cilindri. (Cioè la stessa macchina proveniente dal Castellet, dove aveva provato la scorsa settimana con delle nuove sospensioni). Il miglioramento del telaio era riportato sul 12 e ciò ha lasciato in sospeso la effettiva portata del miglioramento del 12 cilindri.

● Parliamo di divorzi, di incomprendimenti, di separazioni nel nostro ambiente. Non fraintendete, però. Le signore non c'entrano. Solo i signori piloti. E in più, stavolta si tratta di rallysti. Perché sono loro che corrono a coppie. Per esempio si dice che «Lele» PINTO non «comunichi» più bene col partner europeo MACALUSO e voglia BERNACCHINI. Anche BARBASIO, dopo la sua nuova destinazione FIAT, ha fatto la corte a MANNUCCI, che però ha deciso di restare fedele alla Lancia e a Munari.

● Fare che l'Abarth (Fiat) se riuscisse ad avere la certezza di poter rapidamente omologare e vendere 100 «teste» a quattro valvole per la Fiat 128, sarebbe disposta a farle. Come sapete anche altri preparatori specializzati in 128, da Parkes a Ferraris, avevano già disegnato le loro teste 4 valvole. Ma la Fiat ha nicchiato.

● Da qualche parte ho scritto che Arturo Merzario quest'anno ha vinto sette corse. Cioè: due gare mondiali con il 312 P (a Spa e in Targa Florio), 3 prove europee 2 litri con l'Abarth (a Silverstone, Digione ed Enna) e altre due vittorie col 3 litri Ferrari (a Imola e a Kyalami). «No, sono otto» ha precisato il neo campione d'Europa «Ho vinto anche la prima corsa sport di Misano». E' verissimo.



Il «male» necessario

● «Le corse automobilistiche vivono il periodo più formativo della loro storia. Le misure di sicurezza hanno mutato l'aspetto dei circuiti, che sono più sicuri, ma hanno perso il loro carattere. Il Paul Ricard è il più sicuro, ma il prezzo che si è pagato per tale sicurezza, è appunto la mancanza di carattere della pista.» Chi dice questo è mr. STANLEY, il discusso «boss» della BRM. Il quale ha concluso la sua analisi affermando che «...i patrocini sono un «male necessario» e si deve stare attenti, affinché questo sport conservi la sua dignità». I piloti come mostrano queste foto, la pensano — pur di correre — però un po' diversamente.

Il «BAFFO» spaziale

● Corre insistentemente voce che nel 1973 Graham Hill entrerà nel team Space Racing, formato di due March, per partecipare alle gare di F. 1. La faccenda è avvolta ancora nel mistero, però. Quest'anno Beutler correva con una 721G preparata appunto dalla Space Racing, patrocinata da un gruppo di uomini d'affari che continueranno a patrocinare nel 1973, con una nuova March. Uno di questi, Ralph Clarke, ha detto che, per quanto ne sa, l'anno prossimo faranno correre una sola vettura e non si è neppure parlato di Hill. A sua volta Durlacher, anche lui parte del gruppo, ha detto: «Hill vorrebbe correre per noi e ci piacerebbe averlo, ma si torna alla vecchia storia del denaro. Se trovasse un patrocinio potremmo aiutarlo, comunque, non può continuare a gareggiare in eterno». A sua volta Max Mosley, ha detto «No comment». E' comunque probabile che Hill continui in F. 1 anche l'anno prossimo e l'iscrizione privata cui si accenna pare la soluzione più probabile. Quasi inutile dire che lo sponsor di «Baffo» sarebbe ancora la ditta produttrice di una nota bevanda altoatesina, che sarebbe incerto tra un finanziamento all'ex campione del mondo oppure alle PORSCHE 2700 da rally.

● I campioni italiani, e l'euro-mondiale Merzario, saranno, con i dirigenti A.C.I., ricevuti il 30 novembre alle 11,30 al Quirinale dal Presidente Leone. A parte che si è curiosi di sapere come sarà presentato il campione d'Italia assoluto, va annotato un particolare: a tutti i piloti invitati al defilé è stato inviato un distintivo C.S.A.I. ricamato e un taglio di stoffa. Per confezionarsi una giacca blu, naturalmente... Ah dimenticavo: gli è stato mandato anche un modello di carta per il giusto taglio.

● Buone notizie per Peter Schetty L'epatite virale contratta in Sud Africa sta avendo un decorso favorevole. Il d.s. della Ferrari, adesso che è agli sgoccioli del suo contratto con Maranello, non ha però fretta di andarsene a Basilea dove l'attende l'industria paterna. Forse per qualche primissima gara stagionale egli continuerà a dare una mano alla squadra del cavallino.

Marcellino

Le pagelle dei piloti al... COMPUTER

Un lettore della rivista inglese «Autosport», dopo aver letto la classifica redatta da quel giornale, con un punteggio (anche da noi pubblicato), che assegnava a ogni pilota un dato numero di stelle «di valore», ha scritto sdegnato: «Una cosa mi ha veramente turbato. Cioè l'assegnazione di cinque stelle a STEWART, contro le quattro di FITTIPALDI. Non vedo come si sia potuto fare una cosa simile. In un precedente articolo pubblicato da voi, sulla stagione 1972 di F. 1, c'erano prove a sufficienza per giustificare un alto punteggio per Emerson, nessuna mi sembra sufficiente per darlo più alto a Stewart. Emerson ha vinto otto gare di F. 1 e ha inoltre avuto il buon gusto di partecipare anche a prove non di campionato. Ha «schiacciato» Stewart al John Player GP ed è diventato il più giovane campione del mondo, dopo due sole stagioni complete. Stewart, invece, aveva un'ulcera e quindi non era nella sua miglior forma. Ha vinto in Argentina, in Canada e in America, gare in cui Emerson si è ritirato per guasto. Se avete il coraggio di attribuire cinque stelle a Stewart, allora mi sembra che Emerson dovrebbe averne sei o almeno cinque, che lo metterebbero alla pari con Stewart. Comunque, dovrò accettare la cosa. In fin dei conti, non si può credere tutto quello che si legge!

Sempre a proposito dei giudizi della stessa pubblicazione, un altro lettore si lamenta, però per un altro motivo. Scrive: «In veste di appassionato devo discutere sul punteggio che avete assegnato ai piloti della F. 1. Secondo me il maggiore errore di giudizio riguarda Beltoise. Ha vinto due gare di F. 1, nessuna delle due per colpi di fortuna, come avete detto a proposito di Monaco, ma per pura e semplice abilità. Voi lo mettete a parità col nuovo arrivato Pace che, siamo d'accordo, promette bene, ma ha ottenuto soltanto tre punti e aveva certamente una vettura più sicura di quanto lo fosse la BRM. Con una macchina competitiva, sono certo che Beltoise avrebbe ottenuto almeno venti punti. Secondo me il punteggio giusto sarebbe stato questo: 1. FITTIPALDI (con otto vittorie); 2. STEWART (con quattro vittorie); 3. Ickx (gran vittoria al GP di Germania, successi nel gruppo 5); 4. HULME (due vittorie); 5. BELTOISE (due vittorie); 6. REVSON; 7. AMON; 8. HAILWOOD; 9. PETERSON; 10. REUTEMANN.

Ormai anche altre riviste, non paghe dei verdetti sul campo, danno il punteggio «con stelline» ai vari campioni del volante dell'anno. Si sprecano le proteste e anche le differenze di valutazione. Prendiamo per esempio le

stelle attribuite dalla rivista «COMPETITION CAR» e da «AUTOSPORT». Vanno d'accordo i giudizi con lo stesso punteggio che indichiamo tra parentesi, solo per STEWART (5); ICKX (4); HULME (4); CEVERT (2); Invece ecco le differenze per altri piloti:

	Competition Car	Autosport
E. FITTIPALDI	5	4
AMON	3	4
PETERSON	2	3
REGAZZONI	2	3
REVSON	2	3
HAILWOOD	2	3
BELTOISE	1	2
REUTEMANN	1	2

Dal che si deduce che si tratta soprattutto (a parte la «antipatia» per il campione del mondo brasiliano) di maggior manica larga del secondo giornale. Per la cronaca si aggiunga che «Competition Car» ha fatto la sua graduatoria anche per altre formule. Eccole:

F. 2	F. 3
Hailwood 5; Scheckter 5; Jaussaud 4; Dépailler 3; Gethin 3; Morgan 3; Lauda 2; Watson 2; Reutemann 2; Birrell 1; W. Fittipaldi 1; Purely 1.	Williamson 5; Coulon 4; Brise 4; Leclère 4; Walker 3; Mass 3; Jarier 2; Vandervell 2; von Opel 2; Serpaggi 1; Maskell 1; Sutcliffe 1.

Questa notazione ha uno scopo. Voi sapete che AUTOSPRINT, ai risultati di ogni GRAN PREMIO aggiunge una «PAGELLINA» con delle «palline» di merito (da 1 a 5) secondo il giudizio dell'invitato sulla prestazione dei piloti visti in gara. Si tratta anche in questo caso di giudizi soggettivi, dei quali, per altrettanta curiosità faremo una somma sintesi nel prossimo numero. Invece per l'anno venturo, appunto per evitare accuse come quelle del lettore inglese alla sua rivista, faremo queste PAGELLE in maniera RIVOLUZIONARIA: ci affideremo a un COMPUTER, con una formula che abbiamo già sperimentato per attuare un'altra clamorosa sfida di merito. Ma questo è un altro discorso, anzi un SEGRETO, che scoprirete nel PROSSIMO NUMERO! Il «cervello elettronico» di AUTOSPRINT sarà la nostra «bomba» 1973!

LEGGETE SUBITO

nelle pagine che seguono

Gli anti EMERSON



VADEMECUM

CSAI per TAORMINA



L'elettrococ della G.M.

il pallottoliere delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale delle corse

a pagina

- 2 Dove corriamo domenica?
- 3 LA ZANZARA
- 34 KARTING
- 46 TUTTESPRINT MOTORAMA
- 48 SCRIVETECI rimarremo amici
- 51 COMPRAVENDITA

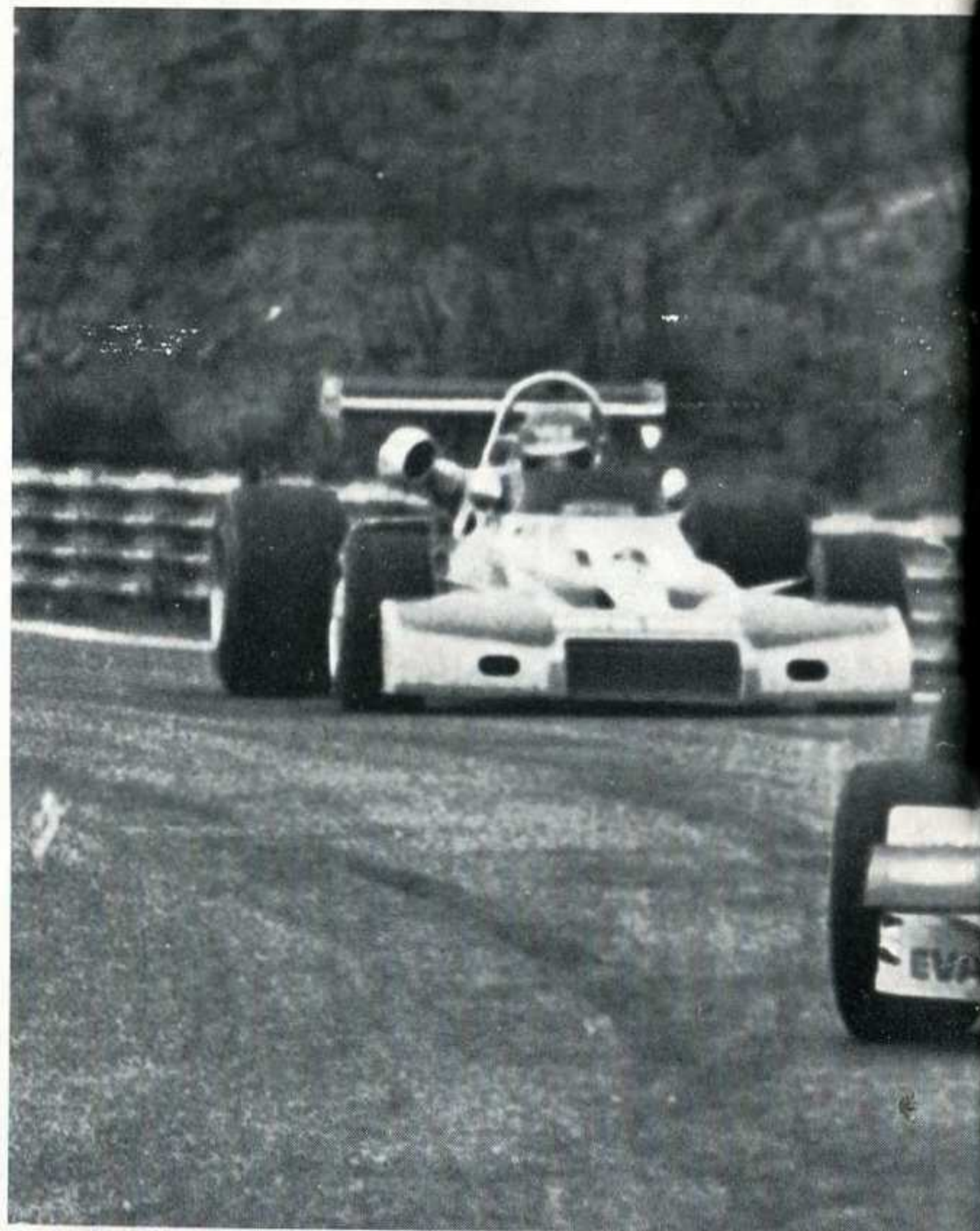


Anche il nuovo re dell'automobilismo mondiale non sfugge alle leggi del tifo

IL BRASILE SC



A sinistra, Emerson al box con Peter Warr. A destra, sopra al titolo, Fittipaldi pubblica le automobili ad Interlagos



Emerson Fittipaldi, con la Lotus 69, alle prese con Ronnie Peterson, in questa occasione alla guida di una Brabham BT 38 del team Rondel, quella di Reutemann

S. PAOLO - Antonio Carlos Scavone e la rete Globo di Televisao hanno avuto il loro daffare quest'anno con la Temporada, per via dell'Argentina che ha fatto volta faccia dopo aver preso l'impegno per due gare. Gli organizzatori brasiliani erano riusciti a ricomporre il calendario con 4 gare. Poi quella di Porto Alegre è stata cancellata per ragioni di sicurezza e così la Temporada si è conclusa con la terza prova di Interlagos.

Questi contrattempi non hanno comunque influito sui progetti degli organizzatori brasiliani che nel '74 intensificheranno il loro impegno affiancando alla prova di Campionato mondiale conduttori anche una 500 chilometri, in data 30 settembre come pre-prova alla richiesta in calendario di una gara mondiale marche per il '74.

Anche la Temporada di Formula due proseguirà con gestione interamente brasiliana, basata su 4 prove di cui due ad Interlagos ed una per uno nei nuovi autodromi di Brasilia e Goiania che verranno pronti per la metà del '73.

Ciò non toglie che continuare a correre sulla stessa pista non sia interessante: le tre gare di quest'anno hanno dimostrato il contrario, al punto d'aver nuovi record ad ogni prova e proprio nell'ultima domenica la gara più bella ed avvincente della serie.

A contribuire il record, oltre all'aumentata conoscenza della pista da parte dei piloti, c'è stato il contributo delle gomme che per la Firestone sono passate dalle 33 della prima gara alle 39 od alla combinazione 33-39 o 39-34 nelle gare successive.

E i risultati si sono visti! Goodyear non ha fatto di meno e, anzi, forse per la responsabilità che questa casa sente per il prossimo anno, quando avrà sotto contratto quasi tutte le squadre di F. 1 e molte di F. 2, ha portato per la terza prova coperture di nuovo tipo sia per l'asciutto che per il terreno umido che per il bagnato. Il risultato è stato molto buono tanto che Pescarolo ha potuto



In alto a sinistra, Interlagos è ben costruito, ma i recenti incidenti hanno allarmato per via dei guard-rails, che si sollevano. Sopra, Schenken con la Brabham BT 38

tenere il comando durante tutta la prima manche e Schenken, Peterson e Wolleck sono stati molto veloci. Firestone comunque ha sempre vinto, se si esclude il traguardo parziale conquistato da Schenken nella prima prova, e l'attività di questa casa per il prossimo anno non sarà da meno rispetto al solito.

In F. 2 seguirà la politica del cliente bene as-

sistito, che ha funzionato ottimamente negli ultimi anni mentre in F. 1 concentrerà tutti gli sforzi sul team Surtees e sulla BRM. Quasi a conferma di questo impegno la Firestone ha iniziato in questi giorni una serie di prove ad Interlagos con la Surtees F. 1 guidata da Hailwood, Pace e lo stesso Surtees che è più che mai impegnato nella sua attività di costruttore.

Non si può infatti dire che la stagione gli abbia negato soddisfazioni, soprattutto in F. 2, tanto che ha ricevuto qualche cosa come 40 richieste per la nuova TS 15. Si tratta di una domanda ampiamente superiore alle disponibilità e Big John dice che non andrà oltre la decina di macchine nuove e l'aggiornamento di quelle esistenti con l'aggiunta del telaietto posteriore ed i miglioramenti di dettaglio realizzabili.

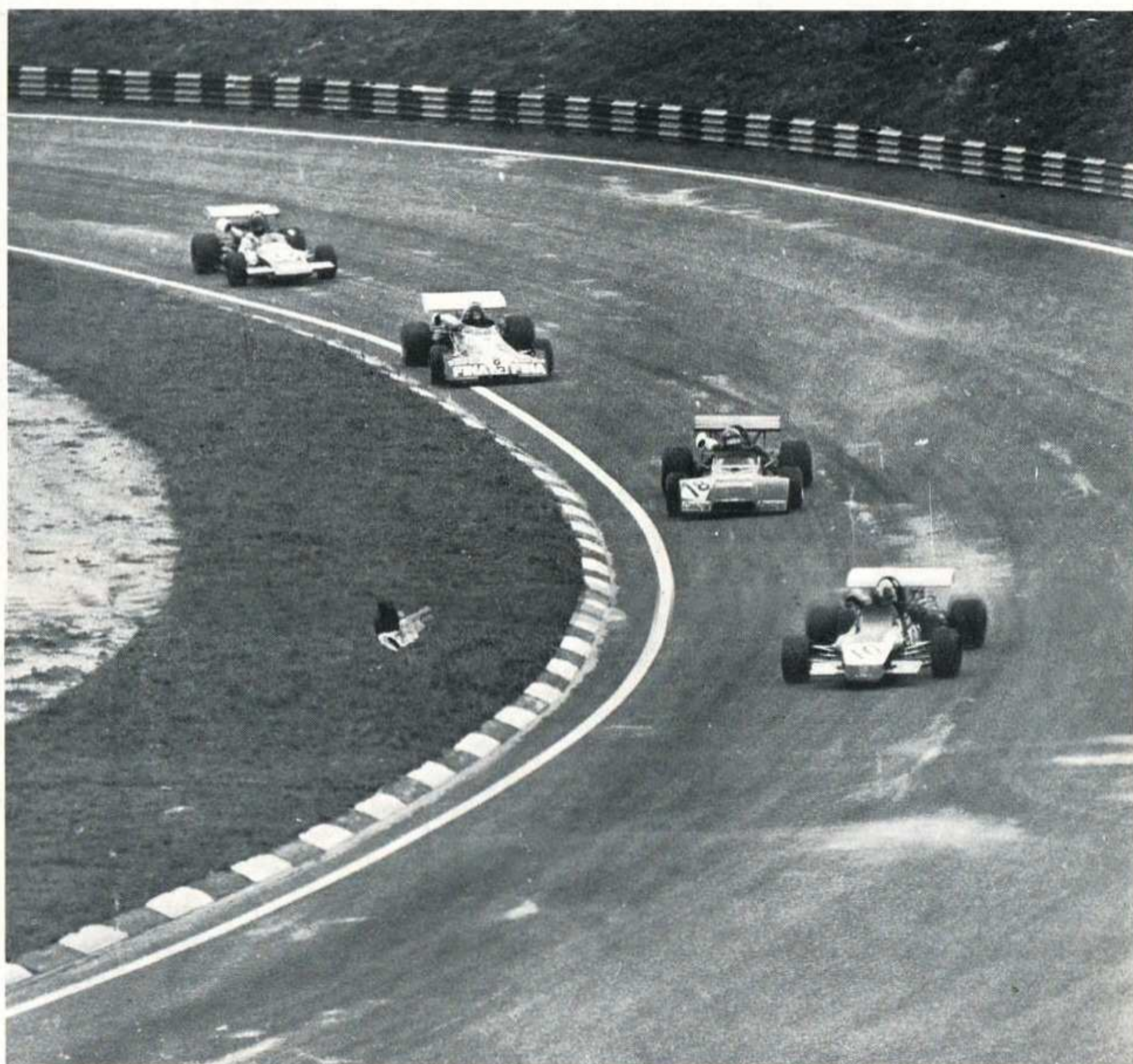
Meno fortuna di Surtees — due vittorie su tre gare — l'ha avuta il team Rondel venuto con le sue Brabham aggiornate a radiatore anteriore ma ormai entrato a far parte della schiera dei costruttori col programma di produzione di otto Motul-Rondel F. 2 di cui quattro destinate alla vendita.

La presenza di Pescarolo, Schenken, Wolleck e dello stesso Peterson non è valse una vittoria e soprattutto Peterson è stato tanto poco fortunato da non riuscire a terminare neppure una gara. Per lui, comunque, questa Temporada alla guida della Brabham ha colmato il periodo di transizione March-Lotus. E' molto contento del passaggio al Team JPS con cui ha firmato un con-



Nel tirare le somme del TORNEJO F.2 affiorano anche programmi 1973 (e le spine nel fianco di FITTIPALDI)

oppre gli anti-EMERSON



A destra, un'immagine della prima delle tre gare del « Tornejo » brasiliano, che ha visto vincitore Emerson Fittipaldi ma a pari punti con Hailwood: si riconoscono Purley, Morgan, de Adamich e Hunt

tratto in esclusiva che lo vincola alle gare delle F. 1 e 2 ed ad un paio di prove turismo per la Ford. Il passaggio alla Lotus rappresenta per lui una cosa quasi naturale visto che, stando a quello che ci ha detto, è dal 1969 che ogni anno Chapman lo invita ad entrare a fare parte del Team.

Quest'anno è scaduto il contratto con la March e le proposte ricevute dalla STP per rimanere a questa marca non sono state adeguate alla controfferta Lotus. In particolare la clausola posta dalla March di pagare parte del premio di ingaggio solo alla firma del contratto per il 1974 ha tolto a Ronnie ogni dubbio sul da farsi.

Ora c'è il problema dei due galli nell'unico pollaio Lotus: Peterson naturalmente non si preoccupa perché dei due è quello che ha meno da perdere. Anche Emerson non sembra dar troppo peso alla cosa, mantenendosi coerente alla sua apparenza tranquilla. Ad essere onesti c'è da dire che non gli va neppure troppo di parlare di questo argomento ed il suo unico commento è che tutte le volte in cui alla Lotus si sono prese due prime guide il Campionato del mondo non si è vinto.

Tornando un passo indietro, alla Rondel, sembra proprio che l'ingresso in F. 1 di questa marca non avverrà nel '73 anche se non è da escludere che la Rondel F. 1 possa fare la sua comparsa, in un solo esemplare, a stagione avanzata.

Così Pescarolo e Schenken correranno per questa marca in F. 2 ma sia l'uno che l'altro non han-



Il brasiliano Victor De Lamare ha avuto una March 722

no una guida in F. 1. Il primo correrà con la Matra nelle Sport ed il secondo si sta dando da fare per trovare una soluzione in una stagione che si sta preannunciando difficile per molti piloti.

Naturalmente ci sarebbe ancora molto da dire in commento alla Temporada, ma crediamo di poter concludere con una considerazione che ci è venuta leggendo i giornali brasiliani per una ventina di giorni: qui non si è ben capito cosa sia realmente l'automobilismo a livello mondiale. Come diceva Fittipaldi: « Qui credono che basti andare a fare una stagione di Formula Ford in Inghilterra per essere presi alla Lotus e diventare campioni del mondo ». Forse per questo abbiamo visto trasparire in molte occasioni atteggiamenti anti-Emerson che si sarebbe voluto facile vincitore e di cui non si è riconosciuto, ad esempio, il valore dell'ultima gara dove ha guidato ricorrendo a tutta la sua classe ed è stato a portata di vittoria fino a due giri dalla fine.

Al contrario molto entusiasmo intorno a Pace a partire dalla seconda prova dove è riuscito vincitore. E' quello che capita quando si hanno più campioni in uno stesso momento. Pace entra sicuramente di diritto nel gruppo dei campioni di oggi, ma abbiamo ragioni di credere che nessuno qui si sia accorto o abbia voluto accorgersi che sulla TS 15 di Pace era montato il nuovo BDA in alluminio che lui ha utilizzato alla perfezione ma che dispone di almeno dieci cavalli in più degli altri.

Gabriela Noris



Vincere troppo gioca
anche questi scherzi

Le ALFA in pensione

A destra, un'Alfa Romeo GTA Junior 1300 nella sua più recente versione. Dopo anni di battaglie, quasi tutte vittoriose, questa magnifica macchina è stata messa in pensione più dai regolamenti che dagli avversari, nonostante la forte concorrenza. Segno di una vitalità e di una bontà di «base» eccezionali

I sette sigilli dell'EURO-TURISMO

Dopo aver recitato negli ultimi sei anni il ruolo della protagonista, l'Alfa Romeo esce dalla scena del « Campionato Europeo per vetture da turismo ». Le popolari « GTA » che il pubblico di tutta Europa ha imparato a conoscere ed apprezzare, vanno in pensione con i crismi del trionfo grazie alle nove vittorie che la « 1300 Junior » ha riportato nelle nove gare per la prima divisione dell'« Euro-turismo » 1972.

Il pensionamento non è definitivo perché all'Autodelta assicurano che anche nel '73 sia la « GTA Junior 1300 » che la « GTAM 2000 » correranno ancora. Proprio per questo il materiale di quest'anno verrà tenuto efficiente e nei limiti del possibile aggiornato. Si tratterà tuttavia di partecipazioni sporadiche e limitate alle gare di maggior prestigio, come la « 4 ore di Monza », o la « 6 ore

del Nurburgring », o la « 24 ore di Spa ». In altre parole non ci sarà da parte dell'Alfa Romeo l'impegno finanziario e tecnico che ha contraddistinto la partecipazione delle vetture del « quadrifoglio » agli ultimi sei Campionati.

Gli stessi piloti verranno scelti di volta in volta, a seconda delle necessità, senza nessun impegno contrattuale prolungato nel tempo. Uno stato di cose suggerito dalla impossibilità di poter puntare alla conquista del titolo continentale in seguito alla nuova suddivisione per raggruppamenti che andrà in vigore con il 1973 per le « Turismo ». Infatti, come è noto, con il prossimo anno il limite della prima divisione che negli ultimi due anni era per vetture fino a 1300 cc, è stato alzato al limite della attuale seconda divisione, vetture fino a 2000 cc.

Da parte di tutti gli organizzatori ci sono pressioni perché questa modifica non vada in vigore già con le prime gare del prossimo anno, ma, al peggio, con il 1974. Tuttavia, in attesa di sviluppi rimane solo da prendere atto che allo stato attuale molto difficilmente potremo vedere in cima alla classifica dell'« Euroturismo » ancora il nome dell'Alfa Romeo.

Potrebbe essere un particolare insignificante, trascurabile, nella logica delle cose, ma in pratica, specie per gli sportivi e l'automobilismo italiano, rappresenta la fine di un'epoca. E' sempre difficile voltare la pagina e chiudere un capitolo, ma in questo caso è ancora più amaro.

Con le « turismo » dell'Alfa Romeo se ne vanno i ricordi più belli di coloro che hanno vissuto questi ultimi sei anni di corse. Perché, non dimentichiamolo, è con le « turismo » e per le « turismo » che l'Alfa Romeo decise circa a metà degli « anni 60 » di uscire dal

forzato assenteismo nei riguardi delle competizioni a cui le necessità organizzative e finanziarie dell'immediato dopoguerra l'avevano costretta. Quando il Presidente dell'Alfa Ing. Luraghi decise di affidare all'ing. Chiti il compito di costituire un reparto corse, l'« Autodelta », intese riallacciare il filo ideale che nel passato aveva portato al simbolo del « quadrifoglio » un patrimonio tecnico di altissima qualità.

Questo discorso, non interrotto, ma solo sottaciuto con la grande tradizione « Alfa Romeo » nel campo delle competizioni, nella politica voluta dai dirigenti per segnare l'atto di nascita del nuovo « reparto corse » poteva avere un solo sbocco: la preparazione delle vetture di serie che tecnicamente incorporavano sotto il cofano il grande bagaglio di cognizioni apprese dai progettisti del « Biscione » in anni ed anni di peregrinazioni su tutte le piste del mondo. Sono gli anni dei « TZ » ma anche

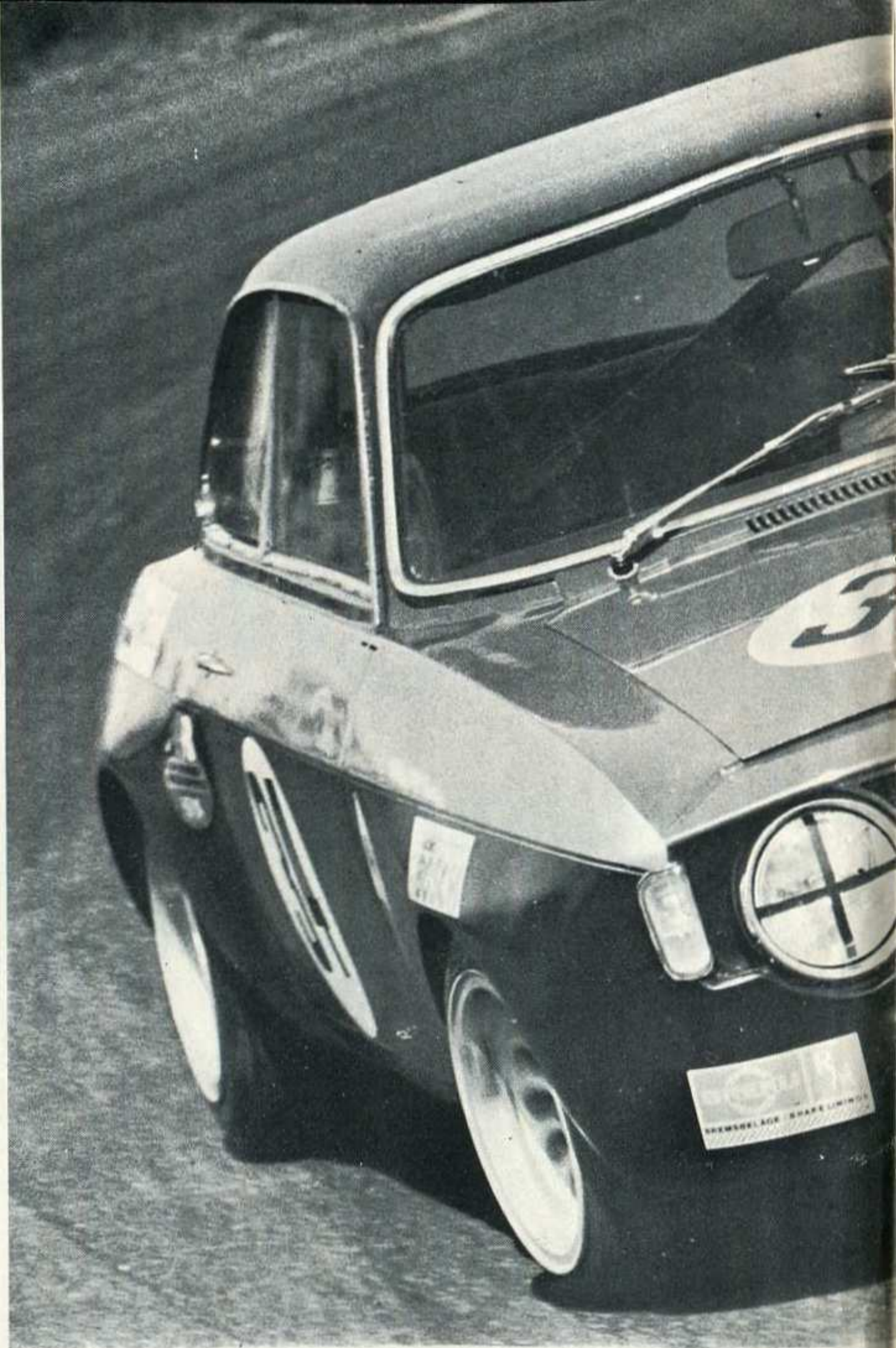
delle « Giulia Super » o « quadrifoglio », come subito i tifosi le chiamano.

Alla prima edizione dello « Challenge Europeo Turismo » del 1965, con una di queste vetture iscritta dal « Jolly Club », partecipa anche un occhialuto ragazzo triestino, Andrea de Adamich. Il successo di questo ciclo di gare presso organizzatori, pubblico e, quel che più conta, piloti di tutta Europa è immediato. Per chi vuole intraprendere la carriera del pilota le gare in salita non aiutano molto. D'altronde per correre in pista ci sono solo le costose monoposto delle « formule minori » dove già i costruttori inglesi la fanno da padroni.

Ecco perché la possibilità di correre su tutte le più famose piste europee, con mezzi economicamente di costi contenuti, come le « gruppo 2 », che non sono altro che vetture di

Tito Zogli

CONTINUA A PAGINA 10



1966



De Adamich con la GTA a Monza

4 ORE DI MONZA: 1. assoluta Giulia GTA 1600 (De Adamich-Zeccoli)

G.P. DI VIENNA: 2. assoluta Giulia GTA 1600 (De Adamich)

G.P. DI LIMBOURG: 3. assoluta Giulia GTA 1600 (Rindt)

MONT VENTOUX: 2. assoluta Giulia GTA 1600 (Giunti)

6 ORE DEL NURBURGRING 1. assoluta Giulia GTA 1600 (De Adamich-Zeccoli)

500 KM DI SNETTERTON: 1. assoluta Giulia GTA 1600 (De Adamich)

TROFEO DI ZANDVOORT: 1. assoluta Giulia GTA 1600 (De Adamich)

G.P. DI BUDAPEST: 1. assoluta Giulia GTA 1600 (Giunti-Pinto)

Risultato finale: Campionato marche: 1. Alfa Romeo

Campionato conduttori: 1. Andrea De Adamich

1967



Ancora Andrea campione individuale

4 ORE DI MONZA: 1. di divisione Giulia GTA 1600 (M. Larini)

G.P. DI VIENNA: 1. assoluta Giulia GTA 1600 (Nanni Galli)

G.P. DI BELGRADO: 1. di divisione Giulia GTA 1600 (Giunti)

G.P. DI LIMBOURG: 1. assoluta Giulia GTA 1600 (De Adamich)

TOURIST TROPHY: 1. assoluta Giulia GTA 1600 (De Adamich)

G.P. DI BUDAPEST: 1. assoluta Giulia GTA 1600 (De Adamich)

6 ORE DEL NURBURGRING: 1. assoluta Giulia GTA 1600 (Bianchi-Rolland)

24 ORE DI SPA: 2. assoluta Giulia GTA 1600 (Pinto-Cavallari)

G.P. DI ZANDVOORT: 1. di divisione Giulia GTA 1600 (De Adamich)

Risultato finale: Campionato marche: 1. Alfa Romeo

Campionato conduttori: 1. Andrea De Adamich



Nel 1968, l'Euroturismo (che si chiamava ancora Challenge) era aperto ai « mostri » di allora, le gruppo 5. Nella foto, vediamo Luciano Bianchi con l'Alfa GTA 1600 con compressore guidare il gruppo davanti ad una Porsche nel corso della « 4 Ore di Monza »



Sopra, Toine Hezemans ottiene il titolo individuale nel '70 alla guida della GTAM 2 litri. Sotto, Venturi e Boshuis in Olanda con le GTAJ ufficiali per la disputa del Trofeo Turismo di Zandvoort



1968



Zeccoli, fra gli artefici del successo

4 ORE DI MONZA: 1. seconda divisione Giulia GTA 1600 (Pianta-Zeccoli); 2. sottodiv. GTAJ 1300 (Uberti-Byron)

G.P. DI VIENNA: 2. seconda divisione Giulia GTA 1600 (Zeccoli); 3. sottodivisione Giulia GTAJ 1300 (Dini)

500 KM DI SNETTERTON: 1. seconda divisione Giulia GTA 1600 (Harvey)

6 ORE DEL NURBURGRING: 5. assoluta Giulia GTA 1600 (Casoni-Vaccarella)

G.P. DI BRNO: 1. seconda divisione Giulia GTA 1600 (Giunti-Zeccoli)

G.P. DI ZANDVOORT: 3. seconda divisione Giulia GTA 1600 (Weber)

SALITA EIGENTAL: 6. seconda divisione Giulia GTA 1600 (Zeccoli)

3 ORE DI JARAMA: 1. seconda divisione Giulia GTA 1600 (Pianta-Zeccoli)

Risultato finale: Campione d'Europa sottoclasse 1300: Alfa Romeo

1969



Spartaco Dini, campione 1300 nel '69

4 ORE DI MONZA: 1. di divisione Giulia GTA 1600 (Dini-Ricardone); 1. sottodivisione Giulia GTAJ 1300 (Pinto-Larini)

G.P. DI VIENNA: 1. di divisione Giulia GTA 1600 (Dini); 1. sottodivisione Giulia GTAJ 1300 (Facetti)

G.P. DI BELGRADO: 1. di divisione Giulia GTA (Giunti); 1. sottodivisione Giulia GTAJ 1300 (Pinto)

G.P. DI BUDAPEST: 1. di divisione Giulia GTA 1600 (Pinto); 1. sottodivisione Giulia GTAJ 1300 (Dini)

G.P. DI BRNO: 1. sottodivisione Giulia GTAJ 1300 (Rosinsky)

6 ORE DEL NURBURGRING: 1 di divisione Giulia GTA 1600 (De Adamich-Dini); 1. sottodivisione Giulia GTAJ 1300 (Casoni-Zeccoli)

24 ORE DI SPA: 1. di divisione Giulia GTA 1600 (Damseaux-Berger)

TROFEO DI ZANDVOORT: 1. sottodivisione Giulia GTAJ 1300 (Pinto)

3 ORE DI JARAMA: 1. di divisione Giulia GTA 1600 (Giunti); 1. sottodivisione Giulia GTAJ 1300 (Facetti)

Risultato finale: Campione d'Europa 2. divisione: Alfa Romeo

Campione conduttori: Spartaco Dini - Campione sottod. Pinto

1970



Toine Hezemans, campione assoluto

4 ORE DI MONZA: 1. assoluta Giulia GTam 1750 (Hezemans); 1. seconda divisione Giulia GTAJ 1300 (Truci-Ghigo)

TROFEO D'AUSTRIA: 2. assoluta Giulia GTam 1750 (Hezemans)

G.P. DI BUDAPEST: 1. assoluta Giulia GTam 1750 (Hezemans)

G.P. DI BRNO: 1. assoluta Giulia GTam 1750 (Hezemans)

TOURIST TROPHY: 2. assoluta Giulia GTam 1750 (Hezemans)

6 ORE DEL NURBURGRING: 1. assoluta Giulia GTam 1750 (De Adamich-Picchi); 1. seconda divisione Giulia GTAJ 1300 (Truci-Facetti)

24 ORE DI SPA: 2. assoluta Giulia GTam 1750 (Pinto-Berger); 2. seconda divisione Giulia GTAJ 1300 (Dezy-Pizzinato)

TROFEO DI ZANDVOORT: 1. assoluta Giulia GTam 1750 (Picchi); 2. assoluta Giulia GTam 1750 (Facetti)

4 ORE DI JARAMA: 1. assoluta Giulia GTam 1750 (Hezemans); 2. seconda divisione Giulia GTAJ 1300 (Nanni Galli)

Risultato finale: Campione d'Europa conduttori: Toine Hezemans (Alfa Romeo) 1. seconda divis. Carlo Truci (Alfa Romeo)

1971



Gianluigi Picchi, vincitore della 1300

4 ORE DI MONZA: 1. prima divisione Giulia GTAJ 1300 (Picchi); 1. seconda divisione Giulia GTam 2000 (Hezemans)

TROFEO D'AUSTRIA: 1. prima divisione Giulia GTAJ 1300 (Picchi)

G.P. DI BRNO: 1. prima divisione Giulia GTAJ 1300 (Picchi); 1. seconda divisione Giulia GTam 2000 (Hezemans)

6 ORE DEL NURBURGRING: 1. prima divisione Giulia GTAJ 1300 (Colzani-Larini); 1. seconda divisione Giulia GTam 2000 (Hezemans-Van Lennep)

24 ORE DI FRANCORCHAMPS: 1. seconda divisione Giulia GTam 2000 (Hezemans-Facetti)

TROFEO DI ZANDVOORT: 1. prima divisione Giulia GTAJ 1300 (Picchi); 1. seconda divisione Giulia GTam 2000 (Hezemans)

24 ORE PAUL RICARD: 1. prima divisione Giulia GTAJ 1300 (Picchi-Chasseuil); 1. seconda divisione Giulia GTam 2000 (Hezemañs-Facetti)

4 ORE DI JARAMA: 1. seconda divisione Giulia GTAJ 1300 (Picchi-Chasseuil)

Risultato finale: Campione d'Europa Marche: Alfa Romeo
Coppa conduttori 1. divisione: 1. Gianluigi Picchi (Alfa Romeo)
Coppa conduttori 2. divisione: 1. Toine Hezemans (Alfa Romeo)

1972



Carlo Facetti dà il suo contributo

4 ORE DI MONZA: 1. prima divisione Giulia GTAJ 1300 (Colzani-Rinaldi)

TROFEO D'AUSTRIA: 1. prima divisione Giulia GTAJ 1300 (Facetti)

G.P. DI BRNO: 1. prima divisione Giulia GTAJ 1300 (Picchi)

6 ORE DEL NURBURGRING: 1. prima divisione Giulia GTAJ 1300 (Picchi-Facetti)

24 ORE DI FRANCORCHAMPS: 1. prima divisione Giulia GTAJ 1300 (« Paco »-« Pooky »)

4 ORE DI ZANDVOORT: 1. prima divisione Giulia GTAJ 1300 (« Paco »-Boshuis)

PAUL RICARD: 1. prima divisione Giulia GTAJ 1300 (Facetti-Picchi)

4 ORE DI SILVERSTONE: 1. prima divisione Giulia GTAJ 1300 (Facetti)

4 ORE DI JARAMA: 1. prima divisione Giulia GTAJ 1300 (Hezemans-Van Lennep)

Risultato finale: Campione d'Europa marche: Alfa Romeo



Sono sempre più numerose le vittorie ottenute con proiettori CIBIE nelle gare più impegnative, soprattutto in quelle che mettono a dura prova i mezzi meccanici: rallyes, corse prototipi, gare di durata.

Con la potenza e la sicurezza dei «profondità» e dei «fendinebbia» Cibiè, i più famosi piloti dispongono di quel «margine in più» che consente di primeggiare nonostante le difficoltà del percorso e la guida notturna.

Questo è il collaudo più severo e più probante della qualità e delle caratteristiche costruttive CIBIE: una dimostrazione di quella superiorità che per l'automobilista significa maggiore sicurezza.



L'olio è la vita del motore.
Tutti i motori Fiat vengono collaudati, rodati e riforniti con l'olio che la Fiat stessa produce.
I motori Fiat sono tanti e di "temperamento" diverso: da quello della 500 a quello della 130.
Un grande costruttore di motori sa come "deve essere" un olio automobilistico.
Dall'esperienza Fiat un olio di fiducia per le automobili di tutte le marche.



L'olio auto mobilistico

CONTINUAZ. DA PAGINA 8

serie modificate per le esigenze di una competizione, appare subito a tutti come la classica «manna dal cielo». I premi sono insignificanti, i piloti sono tutti privati, le vetture che vanno per la maggiore sono le «Mini» inglesi e le «Abarth», le «Cortina Lotus», le «Porsche 2000». Sono vetture, però, che una volta passate attraverso le abili mani dei vari preparatori, perdono sempre più, sotto il profilo tecnico, le caratteristiche «artigiane» per avvicinarsi a quelle di «sostanziosi gioielli».

Questo sottofondo, abbinato alla politica a cui accennavamo sopra, spinge l'«Autodelta» a preparare per il 1966 le «GT coupé di serie, nella versione denominata GTA, dove la «A» sta per «alleggerita». Contemporaneamente a questa politica all'Alfa Romeo si decide di ridare vigore alla languente scuola italiana di guida, assumendo per le vetture che correranno il «Challenge» con l'appoggio ufficiale della Casa, le migliori promesse del vivaio italiano. Così accanto al collaudato Rindt, fanno l'apparizione a Settimo Milanese de Adamich, oramai già più che una promessa, ed i «re delle Giulietta» il romano Ignazio Giunti e il comasco Enrico Pinto, che si è già fatto un nome anche con le «Giulia Super».

Il «challenge» 1966 si conclude più che positivamente per le «GTA». L'Alfa Romeo con cinque successi assoluti su otto prove si laurea Campione d'Europa mentre de Adamich vince il titolo per conduttori.

Nel 1967, mentre della squadra ufficiale entra a far parte anche il pratese Nanni Galli, che con de Adamich e Giunti, sarà anche una colonna della nascente attività Alfa con i prototipi, la lotta per lo «Challenge» si delinea subito tra le Porsche 2000 ufficiali e le «GTA». Escluse da Monza per la questione delle gomme, le vetture italiane si rifanno nelle otto restanti prove. Con cinque successi assoluti oltre a quelli della classe 1600 Alfa e de Adamich sono nuovamente Campioni d'Europa.

Nel 1968 la «GTA 1300», che comincia a correre sotto i colori dell'«Autodelta», si laurea Campione d'Europa nella sottoclasse fino a 1300 cc. Nel 1969 mentre le esibizioni dei tre «giovani leoni» dell'automobilismo italiano sulle «turismo» si vanno un po' rarefacendo per i sempre più pressanti impegni con i prototipi, il successo nell'«Euroturismo» va a Dini e Pinto, che vincono rispettivamente con la «GTA 1600» la seconda divisione, e con la «GTA junior» la terza sotto-divisione.

Nel 1970 con la nuova regolamentazione, che raggruppa le divisioni secondo i criteri validi fino al 1972 e che stabilisce nuovi limiti per il «gruppo 2», destinato a vetture di serie prodotte in almeno mille esemplari e con almeno 4 posti come deve risultare dalla scheda di omologazione, accanto alla «GTA Junior» divenuta ormai una veterana dello «Challenge» fa la sua comparsa il «GTAm 1750». Con sei vittorie asso-

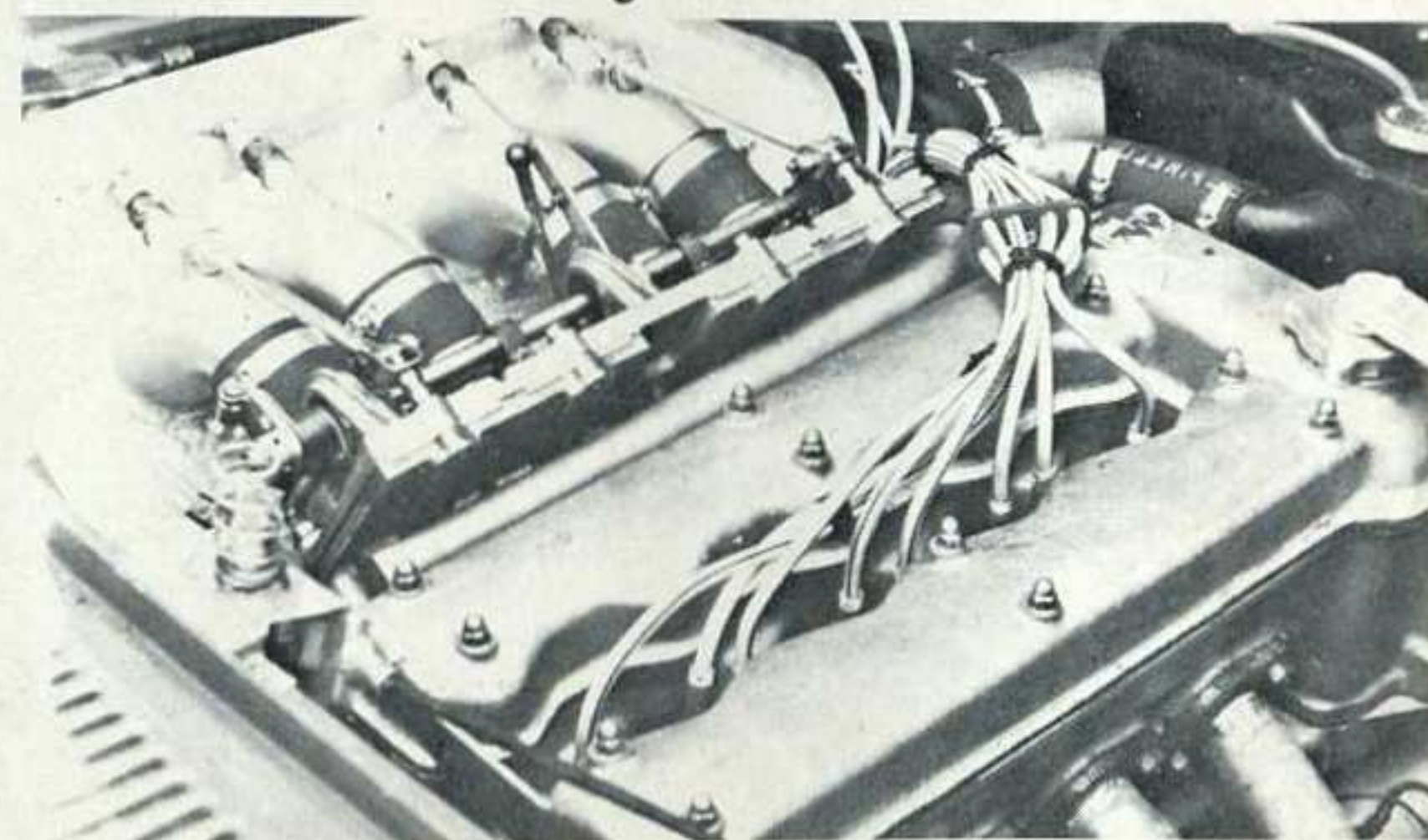
lute in nove prove questa vettura conquista con Toine Hezemans il titolo europeo per conduttori, mentre la «1300» fa suo il primato nella seconda divisione.

Per il '71, poiché la concorrenza dei tre litri tedeschi «Capri» e BMW 3.0. si fa sempre più consistente, la «GT» passa da 1750 a 2000 cc. Il pronostico sembra essere contro queste vetture, perché nonostante l'ottimo plafond di rendimento rag-

serie» della Ford equipaggiata con il «BDA» di F.2.

Mentre Picchi e la «GTA Junior» vincono con regolarità il titolo per Marche e conduttori nella prima divisione, Hezemans con il «due litri» del biscione, sfruttando al massimo la regolarità e la perfezione della vettura assieme ad un «qualcosa in più» che gli merita l'appellativo di «Fortuniere», riesce a vincere anche la seconda divisione, sia come Marche, sia come conduttori.

La GTA junior 1300



MOTORE: posizione anteriore.
Ciclo: Otto - numero tempi: 4.
Numero cilindri 4 (Z) disposizione verticale in linea; diametro (d) (mm) × corsa (c) (mm) 78 × 67,5 c/d 0,865, area stantuffo (a) (cmq) 47,76; cilindrata unitaria (cmc) 322,5; totale (c) (cmc) 1290.
Forma della camera di scoppio: calotta emisferica.
Rapporto di compressione: 11 ≈
Lubrificazione: con radiatore olio supplementare.
Raffreddamento: a circolazione forzata di acqua mediante pompa centrifuga.
Disposizione valvole: in testa comandate da assi a camme in testa.
Alimentazione: iniezione indiretta Spica.
Accensione: doppia.
Candele: marca e tipo Lodge RL 49.
Potenza massima: N (CV) 160 DIN al regime n (g/m') 8300; coppia motrice massima M (m Kg.) 15 DIN.
Indice di elasticità: 1,39 DIN.
Potenza fiscale italiana: 15.
Potenza specifica (CV/litro) 112,40 DIN.
Potenza unitaria (CV/cilindro) 40 DIN.
Pesi: in ordine di marcia P (kg) 795.
Peso/potenza (Kg/cav) 4,9 DIN (in ordine di marcia).
Velocità: massima V (kmh) 215 (variabile secondo il rapporto al ponte).
Freni: ATE - a disco sulle 4 ruote con servofreno a depressione; a mano sulle ruote posteriori, comando meccanico.
Trasmissione: ruote motrici posteriori. Trasmissione albero di trasmissione tubolare.
Frizione: monodisco a secco con comando meccanico.
Cambio: a 5 rapporti tutti sincronizzati + R.M.
Ponte: tipo del rinvio ipoidale: rapporti disponibili: 6-41, 7-41, 8-41, 8-43, 9-43, 10-41, 11-43, 11-41.
Carrozzeria: tipo autoportante monoscocca a struttura differenziata (lamiere rivestimento esterni in lega leggera).
Sterzo: tipo vite a rullo.
Sospensioni: anteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali con regolazione dell'angolo di campanatura (=camber). Molle elicoidali. Ammortizzatori idraulici telescopici registrabili. Barre stabilizzatrici. Posteriori: assale ancorato da due puntoni longitudinali ed elemento di reazione trasversale a corsoio. Molle elicoidali. Ammortizzatori idraulici telescopici. Barra stabilizzatrice.
Passo: 2,350.
Carreggiata anteriore: 1383.
Carreggiata posteriore: 1364.
Ruote: Firestone 8.0/22.0 x 13 (variabile secondo le esigenze).
Cerchi: 9 L x 13 anteriori e posteriori (variabili secondo le esigenze).
Impianto elettrico: tensione (volt) 12; polo a massa negativa. Capacità batteria Ah: 24. Potenza generatore (w): 300 (dinamo)).
Rifornimenti: serbatoio carburante (lt.) 80 - Olio Shell Super H.

giunto con i 240 CV di questo motore, abbinati alle oramai proverbiali doti di tenuta dell'«Alfa Romeo» (qualità che si ritrovano anche nella «1300 Junior», impressionante per la regolarità delle sue prestazioni) il peso, per necessità di omologazione, rimane molto alto con circa 960 chili. Nella seconda divisione bisogna poi ricordare che in pista si presenta anche la «Escort RS 1700», il formidabile «mostro in abito di

La storia del «CHALLENGE 1972» è abbastanza vicina. L'Alfa deve vedersela con le «128 coupé» nella prima divisione, ma le «GTA» con i loro 260 cavalli annullano ogni sforzo delle vetture torinesi, vincendo ognuna delle nove prove in programma. Con questo successo per la sesta volta le «GTA Junior 1300» laureano l'Alfa Romeo «Campione d'Europa» per vetture da turismo.





I corsi insegnano la nuova via dello sport-auto

Torna la 1000 Miglia!

(nel 1973 in CORSICA)



L'Associazione sportiva dell'A.C. della Corsica, che organizza il Tour, è davvero una associazione di sportivi, che non ha fondi pubblici né aiuti politici. Per organizzare una gara tanto lunga e impegnativa aveva bisogno di soldi, che ha cercato dove era possibile. Il contributo della ESSO e della Ferodo hanno permesso di coprire buona parte delle spese, ma per far quadrare il bilancio è stata ideata anche un'altra iniziativa. Una sottoscrizione pubblica tra gli esercenti, i ristoranti e gli albergatori della regione, che versando la somma di 50 franchi (6000 lire) potevano affiggere nelle loro vetrine il cartello qui riprodotto e che dice: io sostengo il Tour 1972.



Folla di appassionati al controllo di Ponte Leccia, all'alba. Al centro è l'onnipresente Charles Leonard, motore dell'organizzazione

AJACCIO - Pur conclusosi con la vittoria schiacciante delle Alpine-Renault, che hanno trovato in Andruet l'uomo irresistibile, ma che hanno avuto anche in Darniche e Therier e Nicolas protagonisti di valore assoluto, il Tour de Corse 1972 è stato davvero il migliore tra quanti hanno finora costituito la storia che si avvia a diventare leggendaria di questa gara unica.

Lo è stato perché gli organizzatori si sono aperti alle formule più moderne, il che in fondo significa soltanto che sono rimasti coerenti con loro stessi, avendo sempre applicato alla loro gara le esperienze che essi riscontravano valide. Una delle ragioni del successo, da ricercare appunto nella ideazione e traduzione in pratica delle regole della gara, è data dal fatto che gli organizzatori del Tour

de Corse sono costantemente in giro per l'Europa, a vedere cosa si fa dalle altre parti, assimilando quel che di buono c'è da assimilare ma soprattutto mantenendosi costantemente a contatto con chi le gare deve fare e con chi le gare giudica e critica. Dallo scambio costante di idee e impressioni, decantano poi quello che si adatta alle loro visuali; ed il risultato non può essere che buono.

La formula adottata quest'anno, che ha potuto essere decisamente innovatrice anche grazie alla interruzione (la gara non si è svolta nel 1971) ha attirato il meglio dell'automobilismo sportivo stradale, piloti e macchine, con la sola mancanza delle squadre inglesi e di quella della BMW che non è ancora pronta ai confronti maggiori, ma che sarà in lizza l'anno venturo. Era una

formula piuttosto semplice e chiara: impegno massimo costante, con la vittoria da assegnare a chi sapeva andar più forte. E questa è l'unica via da seguire, non vi pare?

Mezzo Tour velocità pura

Oltre la metà del percorso totale era in sostanza da effettuare in gara di velocità, sia che vi fossero tempi impartiti sia che si corresse su tratti dichiaratamente di velocità. Le difficoltà naturali, anche senza ricorrere alle astuzie dei chilometri reali superiori a quelli ufficiali, erano garanzia di selezione.

Di qui l'allettamento per coloro che sapevano di essere forti e che disponevano di macchine

forti. Da qui quindi il successo di partecipazione qualitativamente elevata, che ha fatto del Tour de Corse la gara più ricca in questo senso. C'erano, infatti, le rappresentative ufficiali di: Alpine, Lancia, Ford, (inglese con la GT 70, e tedesca con le Capri), Simca, General Motors, Daf, Porsche, Peugeot (si, avete letto bene, anche la Peugeot aveva una sua squadra ufficiale, sia pure vagamente mascherata). Mancava soltanto la Citroën, peraltro rappresentata per interposta macchina dalle Ligier-Maserati, per la Francia; mancava la Fiat, impegnata altrove, per l'Italia; mancavano le inglesi con le Escort; e mancava la BMW. Per il resto tutto il meglio dell'industria europea era in linea.

Se i guai inevitabili e prevedibili delle giovanissime Lancia

Se corri perchè vuoi

Se corri perchè devi

ABARTH fa per te

la lunga esperienza maturata nelle competizioni sportive conferma la validità delle soluzioni ABARTH per qualsiasi vettura

anche nel volante **ABARTH** dà di più

più confidenza con la strada: perchè fa sentire «padroni della guida»

più sicurezza perchè è un «tre razze» compatto e solido; non scivola tra le mani

più comfort perchè l'impugnatura è morbida e gradevole. Non si «arroventa» d'estate e non è gelida d'inverno

più valore perchè l'impugnatura non è rivestita di materiale sintetico ma di vera pelle

Ora i prodotti ABARTH sono distribuiti dai Ricambiisti Concessionari e dagli Accessoristi che espongono questa targa.



impugnatura vera pelle

prezzo al pubblico lire 23.000



SELECOM

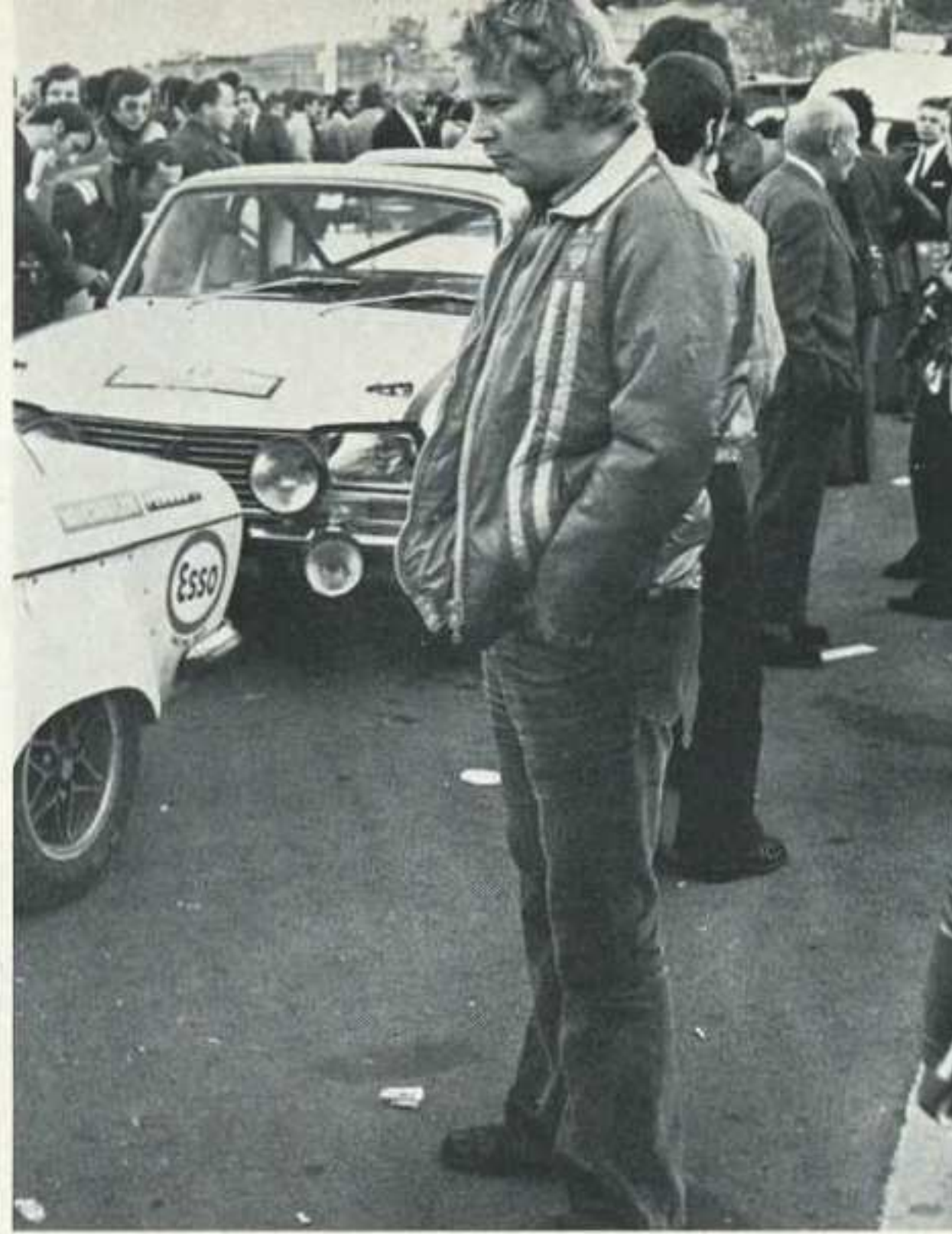
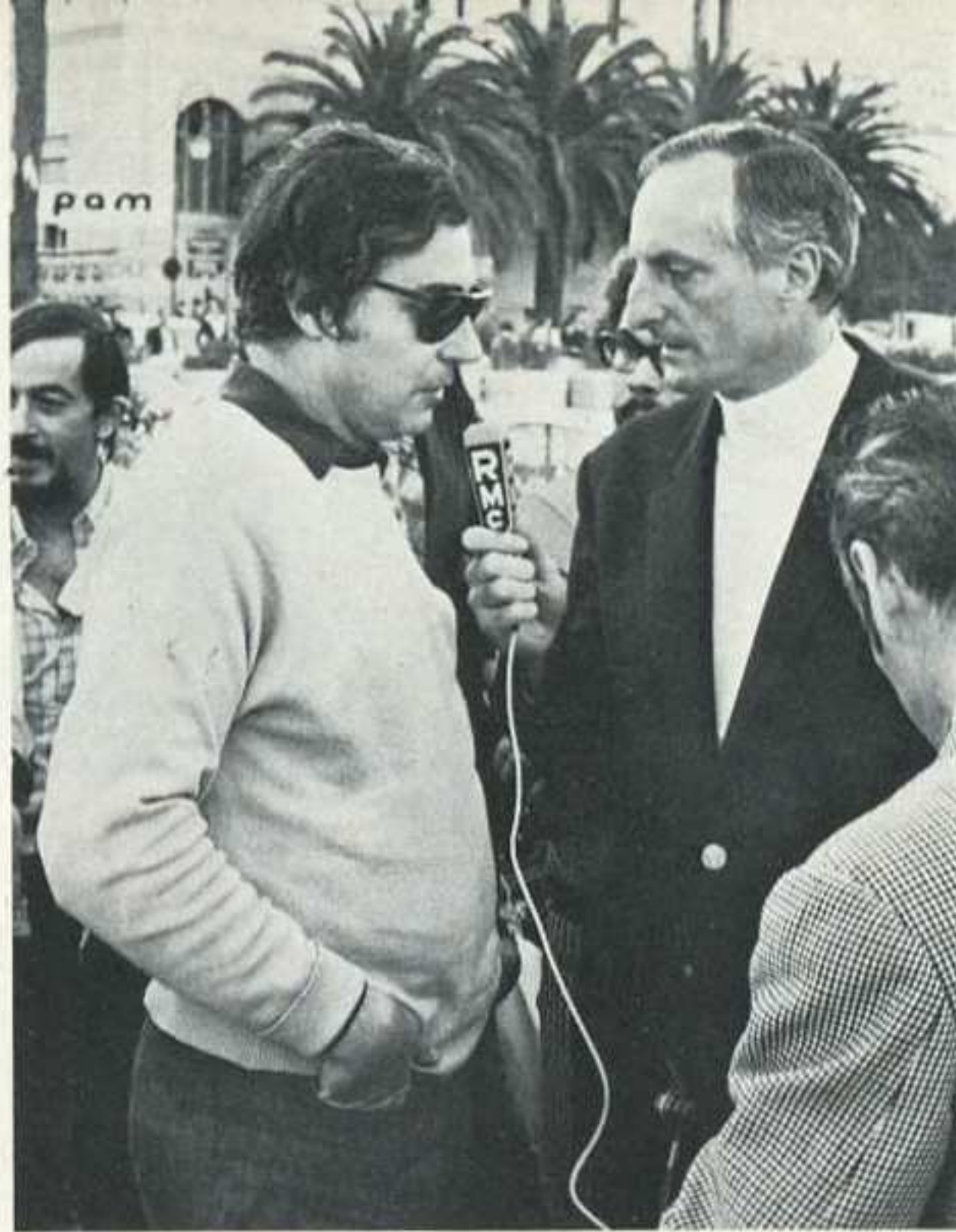
SELECOM SpA
SELEZIONE E DISTRIBUZIONE DI RICAMBI ED ACCESSORI PER AUTOVEICOLI

10123 TORINO - C.SO CAIROLI, 6 - TEL. 831225-835440

DISTRIBUTRICE ESCLUSIVA DI: **ABARTH GAUSS NGK SPARVA**



A destra: Jean Guichet intervistato da Yvan Medecin di Radio Montecarlo. Guichet era il capo della squadra delle Peugeot, ma si è ritirato. Sotto: Andruet intervistatissimo, mentre Jean Redelé (a destra) sorride soddisfatto per il trionfo delle Alpine



Hannu Mikkola a sinistra: sembra perplesso, vicino alla sua Peugeot. Ha fatto una buona gara anche se, come diceva, «questa non è la macchina per vincere!». Sotto, tra gli invitati c'era Jean P. Beltoise, che vediamo festeggiare Marie-Claude Beaumont



Stratos e Ford GT 70 hanno tolto di gara queste macchine subito; se l'incidente di cui è stato protagonista Piot ha eliminato la migliore delle Ligier, l'interesse per la corsa non è diminuito, ma si è mantenuto vivo fino alla fine.

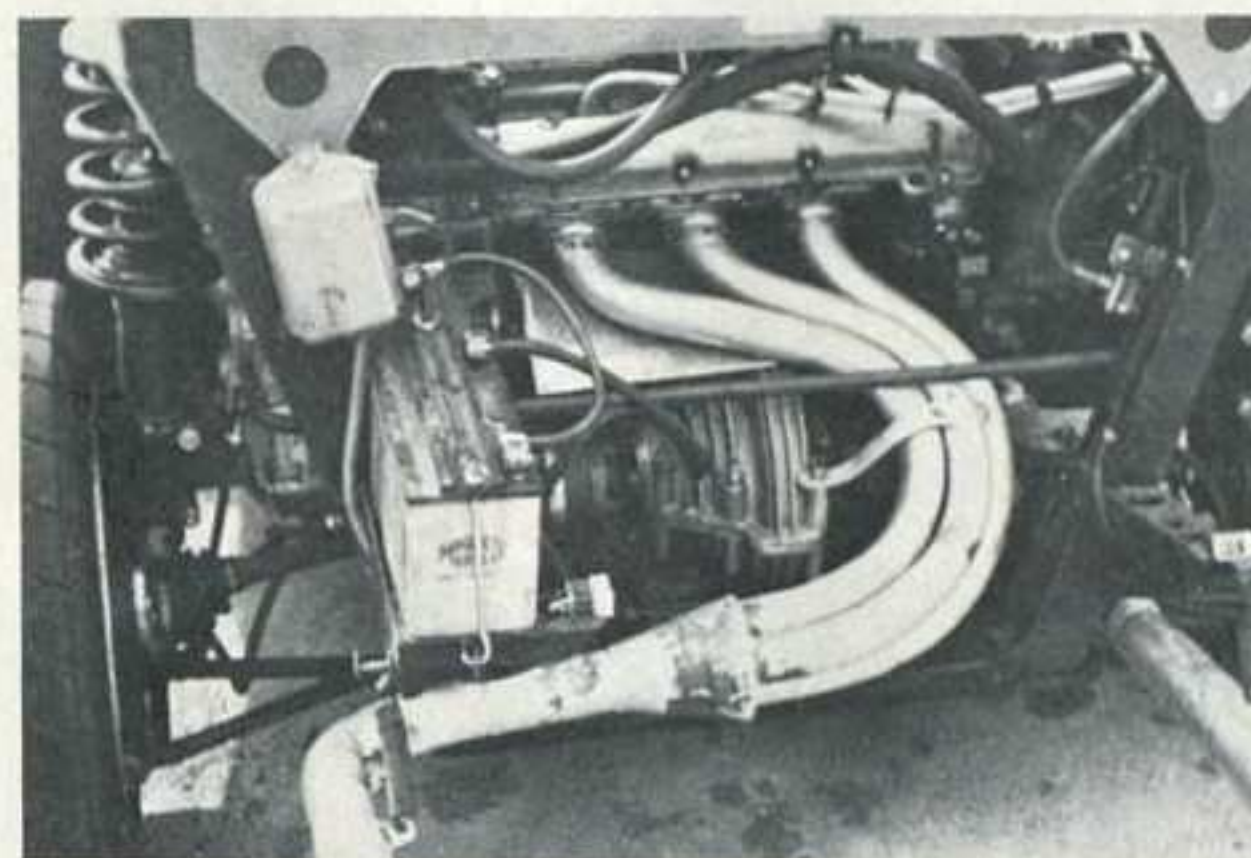
Ha vinto Andruet, che gli stessi avversari hanno riconosciuto essere il migliore e che ha avuto anche lui le sue tribolazioni ma meno gravi di quelle che hanno colpito altri. Il riconoscimento delle sue qualità è venuto spontaneamente dal secondo, Fiorentino, che è stato attardato da una foratura ma che ha testualmente dichiarato: « Anche se non foravo Andruet non lo prendevo, perché era davvero il più forte ». Ed è venuto anche da Munari, che facendo astrazioni da se stesso, che in gara c'è stato troppo poco, ha indicato in Andruet e Darniche i migliori della corsa. Giudizio che ci trova concordi.

Si pensa al TOUR '73

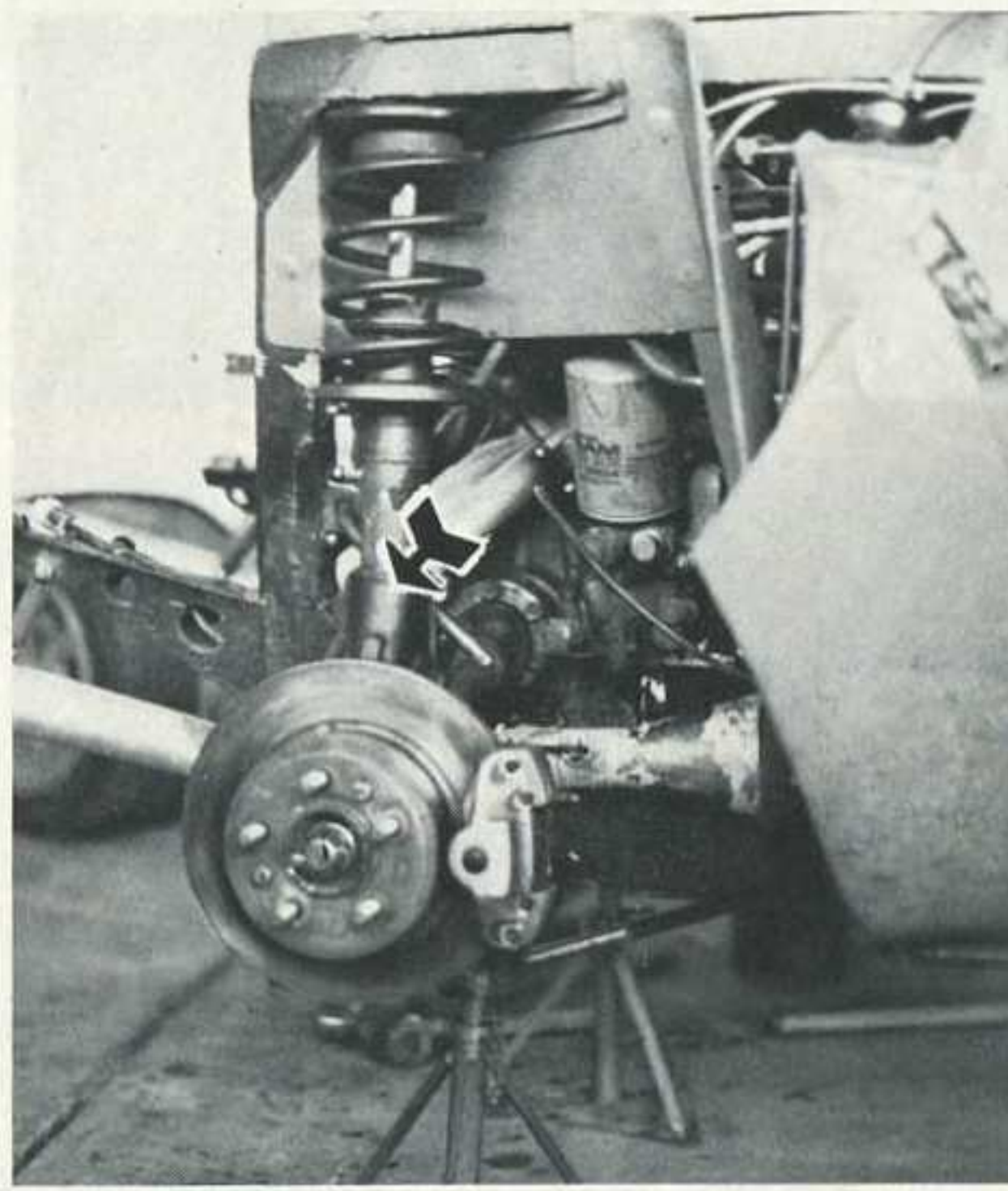
Ebbene, dopo una gara tanto bella e tanto combattuta, gli organizzatori hanno immediatamente pensato a quella dell'anno prossimo, dichiarando che questa edizione 1972 doveva essere considerata buona, ma che loro non ne erano totalmente soddisfatti. E facendo già progetti concreti per l'edizione 1973.

Non possiamo ovviamente sapere adesso cosa faranno esattamente, ma crediamo che la loro tendenza sia quella di giungere ad una formula di gara che è stato proprio « AUTOSPRINT » a involontariamente suggerire. Qualche anno fa, infatti, parlando del Tour de Corse dicevamo che insieme con la Targa Florio era l'unica gara che conservasse ancora i caratteri originari delle competizioni sportive automobilistiche naturali, non deformate e snaturate dallo spettacolarismo e dalla superspecializzazione. Una gara che per il suo carattere, la sua sede e gli entusiasmi popolari che suscitava ricordava immediatamente la nostra favolosa Mille Miglia.

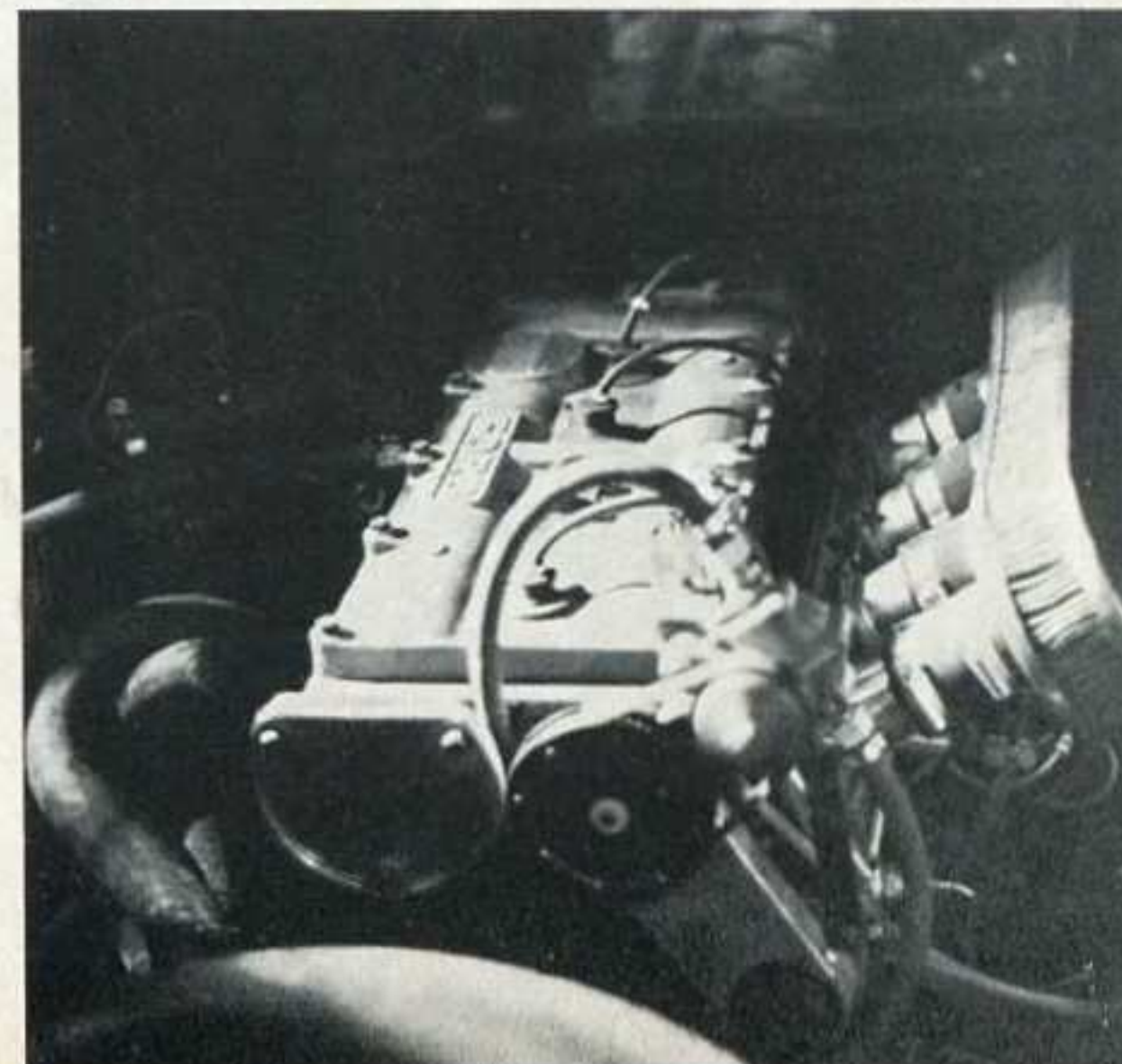
Proprio da quel nostro accenno alla Mille Miglia è nata l'ossessiva idea di portare la formula del Tour de Corse verso caratteristiche prettamente velocistiche e tutto lascia prevedere che il 1973 sarà l'anno della decisa sterzata in questo senso, soprattutto visto che il '72, con l'accentuazione di questa qualità, ha dato risultati tanto buoni.



Sopra: il gruppo propulsore-sospensione posteriore della Stratos. Le prime prove avevano dimostrato la necessità di rinforzare taluni particolari, come la traversa superiore. Il motore Dino non ha dato alcuna noia. A destra: la sospensione della Stratos ha ceduto durante la prima parte della gara, forse perché già affaticata durante le prove. Si è rotto il portamozzo che sostiene anche l'ammortizzatore, a destra, nel punto indicato dalla freccia. Dopo la gara i meccanici hanno irrobustito questo pezzo saldando delle nervature



La Opel GT sopra preparata da Conrero per Greder ha abbandonato per aver rotto la sospensione anteriore destra. Eccola tutta sbilanciata. Sotto a sinistra, le Alpine Renault hanno adottato ruote di nuovo tipo, scomponibili per permettere la eventuale allargatura del canale, ma che permettono il montaggio e smontaggio rapido dei pneumatici. Sotto a destra: il motore Ford quattro cilindri in allumino utilizzato in Corsica anche sulla Escort di Vinatier (Foto LINI)



La cosa è possibilissima, anche senza infrangere le regole che reggono le competizioni stradali in Francia, e che vanno sotto l'etichetta di rallye. Basterà, infatti, prevedere soltanto controlli orari, molto distanziati tra loro, ed immettere tra un controllo e l'altro una sequenza pressoché ininterrotta di « prove speciali ». Crediamo sia la formula scelta, e sappiamo fin d'ora che molta gente attende proprio una soluzione del genere.

Quel che tuttavia bisognerà che gli organizzatori facciano è il diminuire la distanza totale, e quindi le ore di guida, che quest'anno erano decisamente troppe. Così come, a nostro avviso, sarebbe bene che i Corsi si rendessero conto della inutilità di alternare la sede di partenza ed arrivo tra Ajaccio e Bastia, come finora avevano fatto. Ormai Ajaccio appare la sede naturale, anche perché la organizzazione effettiva vi risiede, nelle persone di Paul Usciatte e Charles Leonardi che in sostanza sono i veri artefici di questa gara, in senso materiale, pur se il presidente Luisi è importante ai fini di quelle « relazioni » pubbliche e politiche che facilitano le cose.

La soluzione ideale

Con partenza ed arrivo ad Ajaccio, utilizzando le strade del centro e della parte orientale della Corsica, magari tagliando fuori la litoranea occidentale più a Nord, credo che si potrà fare un'ottima Tour de Corse di poco più di un migliaio di chilometri, da esaurire in una quindicina di ore o poco più. Sarebbe davvero, con la formula che abbiamo evocata e che crediamo sia quella in « mente dei », una cosa fantastica.

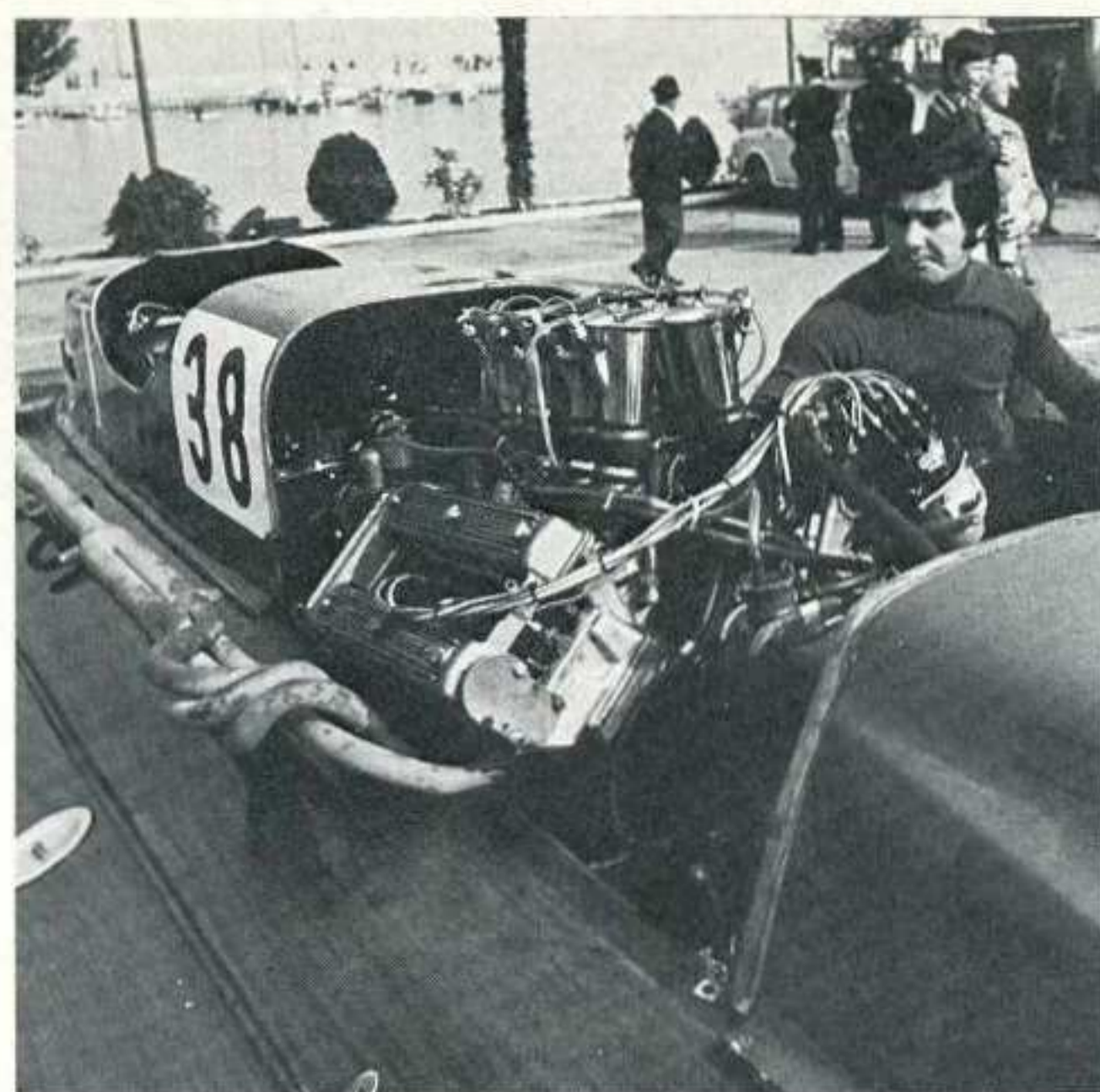
Tale magari da invogliare anche i nostri piloti, la cui assenza quest'anno è stata davvero causa di rammarico e non soltanto per noi.

Comunque, sia per la continua evoluzione, sia per l'umiltà con cui gli organizzatori corsi vanno peregrinando dappertutto alla ricerca del sempre meglio, quel che vogliamo sottolineare è che vorremmo tanto che parecchia gente li prendesse ad esempio. Se davvero, come si va dicendo, specie ora che si avvicina il momento dei « cadreghini », se davvero c'è gente che pensa e vuole soltanto far del bene allo sport.

Franco Lini

È diventato il mare la nuova frontiera
agonistica del noto motore ALFA 8V

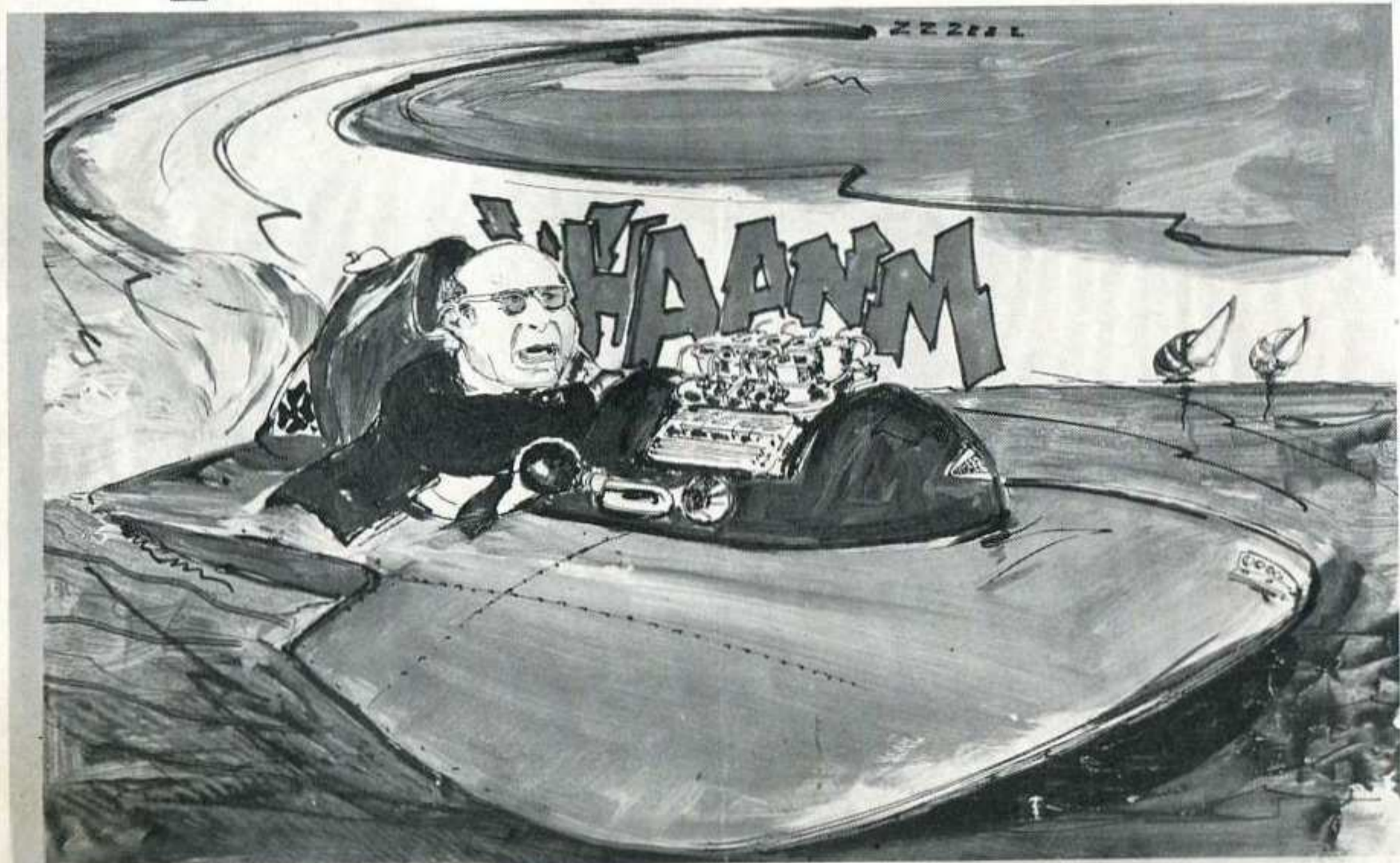
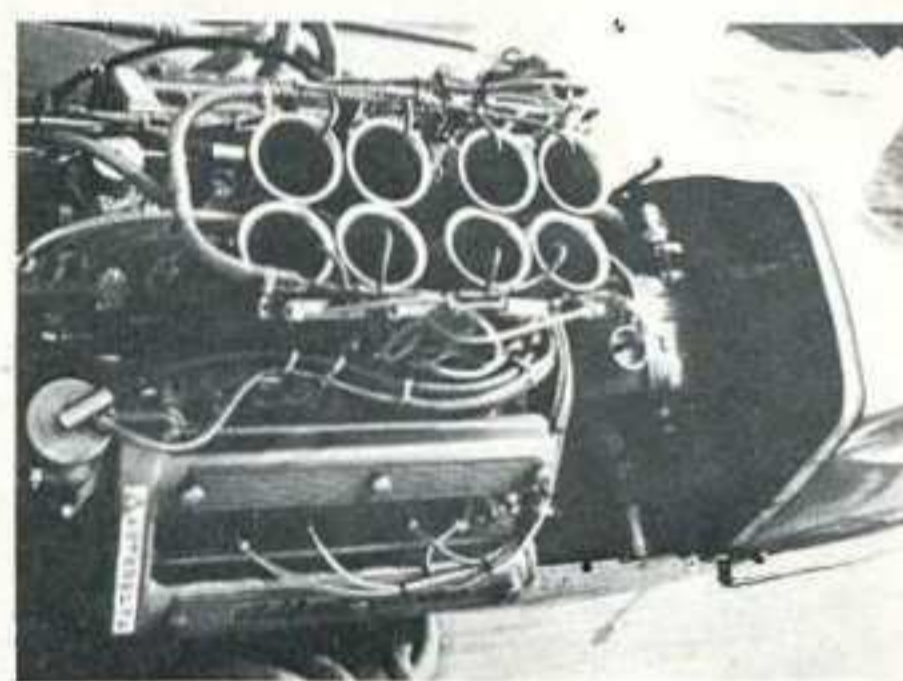
il MONTREAL dipinto di blu



A sinistra: veduta d'insieme del « locale macchine ». Si rinuncia in questo caso al raffreddamento dello scarico e relativo ricupero di calore. In primo piano il grosso distributore di accensione Magneti Marelli, coadiuvato nelle sue mansioni dal noto Dinoplex a scarica capacitiva. Sotto: Lasciateci ricordare quando abbiamo già visto quell'insieme di « Venturi » con relativi iniettori di benzina... Dev'essere stato nel '33!



Il progenitore, nelle classiche immagini battesimali. Visibili nella rappresentazione, sotto, il cassonetto di raffreddamento ad acqua degli scarichi e, a sinistra sul piano di appoggio, lo scambiatore-refrigerante dell'olio. Seminasosta, anzi nascosta del tutto ma individuata dai tubetti, la metering unit di iniezione Alfa Romeo-Spica. A destra: Più bellicoso assai, rivediamo qui il « Montreal 2500 » com'era installato sullo scafo di Petrobelli quando si è portato a casa il Trofeo Campari. Notare l'aggiunta del circuito « sputa-cicchetti » per facilitare l'avviamento a freddo iniettando benzina nelle trombette



MILANO - Allettati nel bel mezzo di un week-end lacustre da motoristici clamori provenienti dall'altra sponda, abbiamo aggirato il Garda per esaminare da vicino gli accadimenti in atto: era una gara motonautica.

Ci siamo trovati immersi, per cambiare, in piena kermesse corsaiola con la sola assenza delle gommistiche Racing Divisions. Per il resto, solite tute soliti caschi, solita smania di fare il tempo, ecc. ecc.

Nonostante il fatto che l'idea iniziale ci vedesse, una volta tanto, nel ruolo di spettatori, non è stato difficile agganciare le pupille a qualcosa di già visto, con successivo attacco di bottone con gli addetti ai lavori.

Si potrebbe credere che il destino ci vuole costantemente all'arrembaggio: in pratica, l'unica chiacchierata (e senza scopi di intervista) l'abbiamo fatta con Antonio Petrobelli: proprio colui che poco dopo doveva realizzare lo scopo per cui si trovava a Peschiera: aggiudicarsi in definitiva il Trofeo Campari, cupidigia di chi corre coi Racers 2500 cc.

La « barca » di Petrobelli, un « tre punti » da cinque quintali costruito dalla Celli - Costruzioni Motonautiche di Mestre - monta un motore Alfa Romeo di derivazione Montreal convenientemente elaborato fino a renderlo una via di mezzo, in fatto di potenza specifica, tra il motore ori-

ginale e suo cugino « 33 ».

Questo motore, in applicazione marina, non ha mancato di seminare un bel po' di zizzania: si è arrivati in qualche caso a vedere la « concorrenza » rifiutarsi di scendere in acqua pur essendo regolarmente iscritta e presente sul campo di regata.

Tutto sommato, un omaggio non indifferente alla bestia maledetta se, pur evitando accuratamente ogni reclamo per inosservanza di norme o regolamenti, lo si vituperava sul piano etico qual gatto fra i piccioni.

Un difetto e anche grosso, a dire il vero ce l'ha: costa come la peste e probabilmente quelli che maggiormente protestano trovano eccessivi i tre milioni di

listino. Si potranno consolare leggendo il prezzo del 4000, di cui parleremo dopo.

L'idea che frulla in testa a molti motonauti, evidentemente fedeli al principio dell'adelante con juicio, è che sarebbe infinitamente più piacevole rappresentare degnamente i colori nazionali se la Casa del Portello devolvesse qualche decina di milioni alla sponsorship da esercitare nei confronti clienti-corridori. In altre parole, se il Montreal 2500 elaborato richiedesse un esborso di 1.500.000 o giù di lì, non sarebbero pochi coloro che abbandonerebbero il Lancia Flaminia residuo, odierna alterna alternativa ai propulsori del quadriglio.

Ce n'era abbastanza per incuriosirci al punto da chiedere ed ottenere di far due chiacchiere con l'ing. Chiti, per lo meno tanto appassionato di barche quanto lo è di automobilismo.

Dal colloquio è risultato che l'interesse motonautico dell'Alfa Romeo si spinge, tramite Autodelta, ben oltre le applicazioni « corsa » e « sport » in circuito ma punta direttamente ai grossi battelli offshore che si danno battaglia nelle gare marine di altura.

Una nostra domanda traversa, volta a stabilire se l'applicazione del Montreal su scafi poteva costituire esperienza valida agli effetti di qualche futura novità automobilistica, ha avuto la pronta smentita dell'ingegnere, sulla base che « I motori marini non sono MAI esasperati come quelli delle macchine da corsa ». (Questo è da 260 'avalli, 270, via. Non è che sia 'n gran che... Son potenze specifiche che fanno ridere, scusi, rispetto a un « 33 »).

Dicevamo che ci si aspetta un bel futuro dalle ultime realizzazioni destinate all'offshore, che per il momento sono due debitamente omologate.

La prima riguarda un 3000 cc (da non confondere col « 33/3000 ») ricavato dal Montreal 2500 per maggiorazione dell'alesaggio che

passa da 78 a 86 mm, rimanendo invariata la corsa di 64,5 mm. E' stato sufficiente prepararne un gruppo di dieci, visto che il regolamento offshore prevede solo tale ridotto quantitativo. Le caratteristiche dimensionali ne fanno un propulsore adattissimo alla « Classe 3 » mentre, coi suoi 350 cavalli, può essere un motore italiano senza rivali.

Estrapolando, visto e considerato che la prevalenza motoristica su queste barche è tutta americana, non sarebbe cosa malvagia e ria l'inserimento di un motore di casa nostra, naturalmente competitivo in tutto.

Passando alla seconda novità, deve trattarsi di una conseguenza dell'appetito che vien mangiando, in quanto si tratta di un ulteriore ampliamento della cilindrata, questa volta relativo al « MOTORE ALFA ROMEO 115.04 - 4000 cmc AUTODELTA ». Sostituito in questo caso il termine Montreal col suddetto numero di codice, vagamente telefonico.

Se prima abbiamo definito « bestia maledetta » il due litri e mezzo con la sua elaborazione da turismo Gr. 2, qui siamo già nei pasticci: come lo vogliamo chiamare un 4 valvole superquadro (78x90) da 520 cavalli giri/minuto?

Va riconosciuto che l'omologazione di una unità motrice presuppone, a parte la produzione della medesima, un pressoché astronomico numero di papiri, mancando uno dei quali non si giustificerebbe la scrivania del relativo funzionario. E per alcuni di essi (manuali, cataloghi parti di ricambio, ecc.) le cose possono essere abbastanza serie in termini di tempo e mano d'opera.

Che la cosa funzioni, dovrebbe risultare dimostrato (per ora senza conferme agonistiche) dal fatto che si son già venduti dei tre litri e dei quattro litri, tutti per l'offshore.

g. o.

Quanto costano le elaborazioni marine AUTODELTA

3 milioni per il 2400

CARATTERISTICHE NORMAL	3000 ELABORATO
Cilindri	8 a V di 90°
Alesaggio	78 mm. 86
Corsa	64,5 mm. 64,5
Cilindrata	2465,6 cc
Potenza massima a 6500 giri/1'	CV SAE 220 (CV DIN 190) CV DIN 270 a 8300 n/1
Coppia massima a 4750 giri/1'	Kgm. 26 (Kgm. DIN 23) Kgm. DIN 25 a 5500
Alimentazione	ad iniezione nei condotti di aspirazione, con pompa Spica. Una pompa di iniezione
Distribuzione	a valvole in testa a V stretto, comandate direttamente da quattro alberi a camme
Lubrificazione	forzata a carter secco, con serbatoio separato, pompe di mandata e di ricupero
Raffreddamento	ad acqua a miscelazione - pompe: volumetrica e centrifuga
Collettori scarico	raffreddati ad acqua, con sifone
Peso motore equipaggiato marino	kg 190
Prezzo	1.340.000 3.000.000

12 milioni per il 4000

CARATTERISTICHE PRINCIPALI

Numero cilindri	8 disposti a V di 90°
Corsa	78 mm
Alesaggio	90 mm
Cilindrata	3969,7 cc
Sistema distribuzione	con bicchierini a bagno di olio
Sistema comando alberi a camme	a ingranaggi
Sistema lubrificazione	a carter secco - con pompa di ricupero e di mandata alloggiata nel basamento
Lubrificazione bielle	separata, attraverso l'albero motore
Sistema alimentazione	iniezione indiretta Lucas a bassa pressione
Regime max consentito	9000 giri/1'
Potenza max	450 CV a 7500 giri/1'
Coppia max	44 kgm a 6500 giri/1'
Prezzo di vendita *	L .11.800.000

Si corre solo
dove fa
sempre caldo

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPORT
NT

domenica SPRINT

Hanno vinto con la CHEVRON
anche la seconda gara di Capetown



MASS

BIRRELL

KILLARNEY - Jochen Mass e Gerry Birrell si sono creati una bella opzione sul campionato Springbok, con un'altra vittoria nel secondo round a Capetown, ove hanno preceduto Robinson, con un vantaggio di cinque giri, al volante di una Chevron B25 con motore Brian Hart due litri BDA.

Ottime le prestazioni di Jody Scheckter, che senza compagno pilotava la March-BMW 735 ufficiale. Nonostante avesse noie ai freni, ha condotto per la prima metà della gara di tre ore, staccato di pochi secondi da Birrell, prima di perdere molto tempo ai boxes per una riparazione a una cinghia che si era rotta. La temperatura elevata e la natura tortuosa dello stretto circuito hanno messo a dura prova le vetture, la maggioranza delle quali ha accusato fastidi. Soltanto la Chevron-FVC B 21 di Brian Robinson che montava lo stesso motore usato alla Nove Ore di Kyalami, non ha avuto noie e dopo una fantastica prova, anche lui senza compagno, Robinson si è aggiudicato un meritissimo secondo posto, ottenendo inoltre il Premio Castrol per l'«uomo della corsa». Tutte le altre vetture del gruppo di testa hanno avuto guasti, compresa quella arrivata terza, la Chevron di Keizan-Hanson, che si è piazzata staccata di pochi secondi da Robinson, benché avesse dovuto sostare al box, perché si effettuassero riparazioni al muso, rimasto danneggiato dopo due testa-coda in cui era incappato Keizan, per olio sulla pista.

La seconda Chevron ufficiale, quella di Gethin, è stata squalificata, perché i meccanici l'hanno spinta lungo la strada del box, poco dopo il via, essendosi fermata per guasto all'impianto di accensione. Un altro pilota che ha dovuto abbandonare dopo pochi giri è stato Guy Edwards, quando lo stanco motore, già usato nelle Nove Ore di Kyalami, che era stato montato sulla sua Lola T290, si è surriscaldato per la rottura di un anello di tenuta di un cilindro.

Anche la Chevron di Hine-Charlton, con motore Smith 1900, era in buona posizione e lottava per il comando nella prima metà della gara; a sua volta, ha però dovuto sostare a lungo al box per fare sostituire il comando del dosatore del gas, rimasto bloccato; polvere e sabbia sul circuito hanno creato molti problemi.

E' partita in prima fila la MARCH-BMW 2000

KILLARNEY - Le prove della «Tre Ore» sono state dominate dalla March-BMW che, in mano a Scheckter, è andata meglio di quanto fosse andata con Lauda alla Nove Ore di Kyalami. Scheckter, poi, aveva il vantaggio di disporre di pneumatici Goodyear con mescola più dura e dell'aggiunta di un piccolo alettone posteriore. Ha ottenuto la posizione al palo col tempo di 1'11"7, e in prima fila c'era anche la Chevron BDA che con Mass aveva segnato 1'12", come la March a Kyalami. Qui è stato il turno delle Chevron ad avere problemi di pneumatici, con i Firestone che parevano scaldarsi troppo mentre i piloti più veloci si sono lamentati per problemi di maneggevolezza durante tutte le prove. Dopo veniva Gethin con la vettura con motore FVC. Aveva deciso di disputare la gara da solo perché dopo Kyalami, ove Love era stato così lento, si era appunto stabilito di non utilizzare un secondo pilota, con Birrell pronto a venire in aiuto, se fosse stato necessario. Hine e Charlton hanno segnato 1'13"3 con la loro Chevron con motore uguale, mentre nella

terza fila dello schieramento a due per due c'erano Edwards e Hanson che entrambi avevano segnato 1'13"2, con le restanti due Chevron con motori FVC. Per fortuna durante le prove ufficiali, della durata di due ore, non si sono verificati gravi incidenti.

Le BMW turismo provano a Vallelunga

ROMA - Jochen Neerpasch non vuole perdere tempo e sta già mettendo sotto pressione la squadra, mezzi ed uomini, che nella prossima stagione dovrà affrontare il campionato europeo turismo. Il direttore sportivo della BMW, infatti, ha prenotato per mercoledì l'autodromo di Vallelunga sul quale i suoi piloti, ancora non si sa quali dei componenti il fortissimo team, dovranno sottoporre ad impegnativi tests le speciali vetture della casa tedesca.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

KILLARNEY - L'inizio della corsa, come accade spesso sul circuito di Killarney, è stata caotica, perché la bandiera è stata sventolata in su e in giù, sicché i piloti delle prime tre file si sono avviati e quindi fermati, prima di partire effettivamente. Il risultato è stato la penalizzazione di un giro per le due vetture in prima fila, ma per fortuna questo non ha influito sul risultato finale, altrimenti ci sarebbero state furiose proteste.

E' scattato avanti Scheckter, tallonato da Birrell, e le due vetture hanno continuato così per i successivi ottanta minuti, fino a poco prima della prevista fermata della March per il rifornimento. Lottando coi freni che non andavano bene, Scheckter ha dato una brillante prestazione nel suo sforzo per mantenere la posizione di comando, ma poi, poco prima della metà gara, il bravo sud-africano è arrivato al box col motore della sua vettura ammutolito, per rottura di una cinghia, come si è già detto. La sostituzione ha richiesto parecchio tempo e Scheckter era ormai molto attardato quando è ripartito; in breve ha dovuto rallentare per noie alla frizione prima, e per l'impossibilità di usare ben tre marce poi, guai causati dallo sforzo troppo grande, quando i freni hanno ricominciato a non funzionare, poco dopo che il pilota era tornato in pista. Scheckter in seguito ha detto che alla fine la vettura era molto maneggevole e si può quindi prevedere un bel futuro per il telaio March. Tutto ciò ha permesso a Mass di precedere, anche se di poco, Hine-Charlton, dopo le fermate per il rifornimento, ma entro pochi giri Hine è arrivato al box ove ha sostato a lungo, per un guasto

che ha dato al tedesco un vantaggio di cinque giri fino alla conclusione. Doveva essere molto contento di non avere nessuno che lo tallonasse, nell'ultima ora, perché nelle fasi finali disponeva di due sole marce. Tolto questo inconveniente dell'ultimo momento, la vettura è andata benissimo per tutta la gara, come aveva fatto alla Nove Ore di Kyalami. Spariti Gethin ed Edwards entro la prima mezz'ora, Keizan e Hanson si erano piazzati in una solida

TRE ORE DI CAPETOWN - Gara di velocità in circuito valevole per la serie Springbok - Killarney, 18 novembre.

LA CLASSIFICA

1. Mass-Birrell (Chevron Hart BDA) che hanno coperto 141 giri, pari a km 460,70 alla media di kmh 156,66; 2. Robinson (Chevron FVC) 136 giri; 3. Hanson-Keizan (Chevron Smith FVC) 136 giri; 4. Hine-Charlton (Chevron Smith FVC) 134 giri; 5. Scheckter (March-BMW) 131 giri; 6. Rowe (Chevron Twin Cam) 129 giri; 7. Harrower-Thomas (Chevron-BMW) 123 giri; 8. Katayama-Takechi (Mazda) 121 giri; 9. van Rooyen (Chevrolet Firenze) 116 giri; 10. Scheepers (Chevron-BMW) 114 giri.

Giro più veloce non comunicato.
Punteggio della serie Springbok dopo due prove: 1. Mass-Birrell 26 punti; 2. Katayama-Takechi 18; 3. Hine-Charlton 13; Robinson 10.

terza posizione a metà gara, però una lunga fermata per una riparazione alla carrozzeria, dopo che Keizan aveva fatto due testa-coda sull'olio, è costata ai due il posto, che ha occupato Robinson. Quando Hine è arretrato, dopo la fermata un'ora prima della conclusione, Robinson ha occupato la seconda posizione, staccato di poco da Hanson, ma purtroppo questi, credendo di essere avvantaggiato di un giro, non ha tentato di superare Robinson ed è terminato alle sue spalle, sco-

prendo soltanto allora che era sullo stesso giro, invece di averne uno di vantaggio, come aveva creduto. Seguivano Hine-Charlton, staccati di due giri, mentre Scheckter può ritenersi fortunato di essersi piazzato quinto, staccato di tre giri.

L'assai più lenta Chevron 919, con Twin Cam Vegantune, del locale John Rowe, si è piazzata sesta e Rowe ha fatto tutta la gara senza neppure una sosta per il rifornimento, restando senza carburante sul giro supplementare «di rallentamento», dopo avere tagliato il traguardo!

Le due Mazda S102AS hanno condotto nella categoria turismo — dopo che alla veloce Chevrolet Firenze di van Rooyen si erano allentate le ruote posteriori — anche concludendo nell'indice di prestazione per quasi tutta la gara. I giapponesi Katayama e Takechi hanno ottenuto una bella vittoria, nella turismo per la seconda volta, oltre a piazzarsi primi nell'indice di prestazione. Questo li pone in un ottimo secondo posto per la classifica sul campionato conduttori, ma purtroppo avevano deciso di tornare in Giappone subito dopo la corsa di Capetown, quindi non parteciperanno alle restanti prove. L'altra Mazda ha avuto noie, prima della fine, quando Burford-Giovannoni hanno perso molto tempo per un ritorno di fiamma e per una foratura.

Dopo soli due rounds del campionato Mass e Birrell sono i grandi favoriti, fatto che deve essere fonte di enorme soddisfazione per la Ford che li patrocina e per Brian Hart, il cui motore BDA due litri in lega sembra l'unico in grado di sfidare il potente BMW, comunque non riteniamo lontano il momento in cui la March vincerà la sua prima gara.

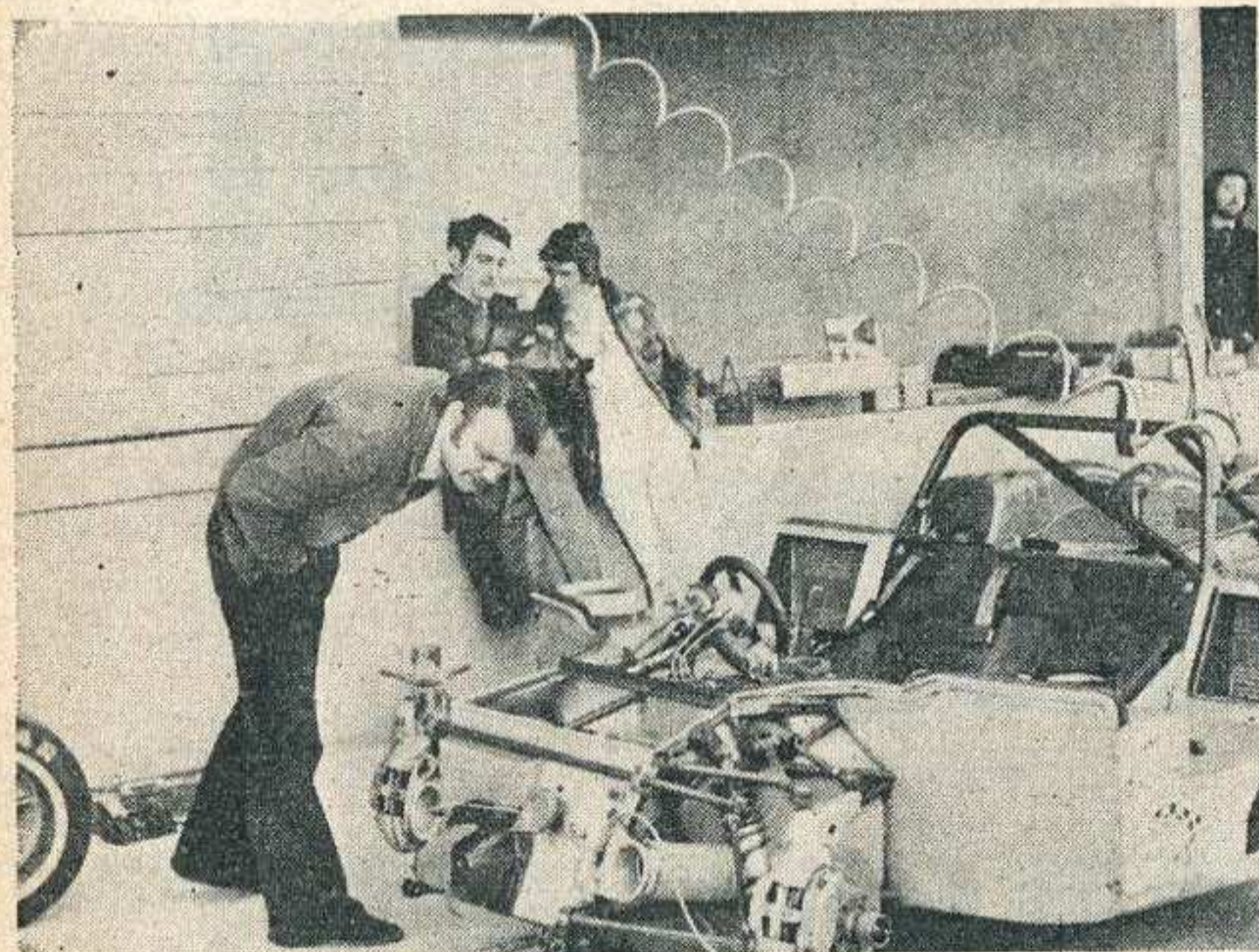
Jeff Hutchinson



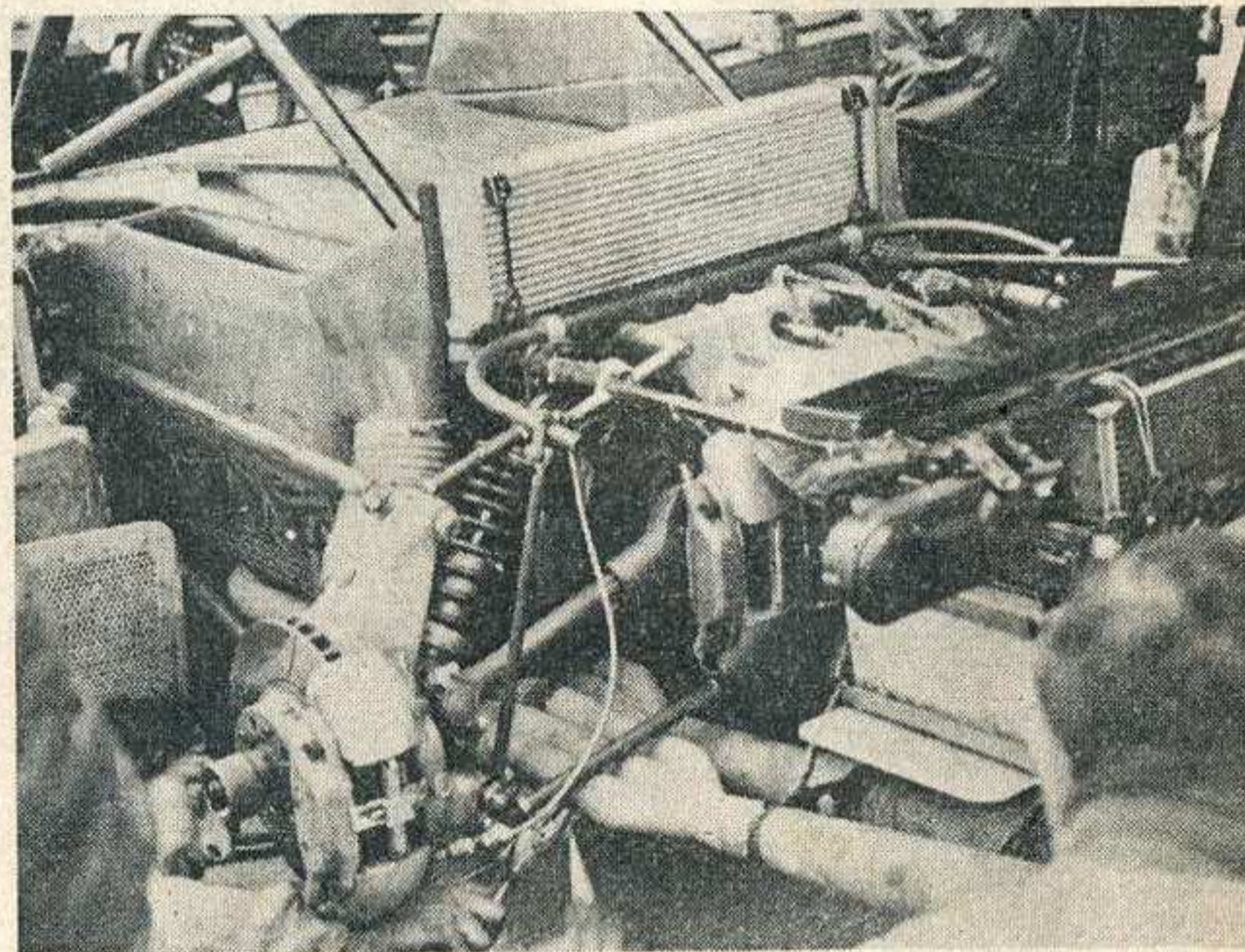
Prova ostacolata dal maltempo (e debutto del nuovo d.s. ROSANI)

A sinistra, Arturo Merzario ripreso in velocità alla curva della quercia: la vettura è il modello 72, proprio la macchina che aveva vinto a Imola nell'ultima 500 Km

La FERRARI a quattro freni



A sinistra, Giulio Bisulli, fresco dalla vittoria al rally di S. Marino era molto interessato al 312 Ferrari. Sopra, debutto, per questa occasione di Guido Rosani, nuovo direttore sportivo del «cavallino». A destra, abbondante la dotazione freni della vettura sport: oltre alla solita coppia di freni interni, di nuovo anche quelli sui portamozzi



MISANO - Fine settimana lavorativo per Arturo Merzario e l'equipe della 312 P, con a capo l'ingegner Giacomo Caliri affiancato per la sua prima uscita dal neo direttore sportivo Guido Rosani, in fase di acclimatamento. Lavoro abbastanza intenso per i meccanici, che hanno avuto un bel da fare per sistemare l'assetto della vettura (ancora il modello 72, esattamente quella con cui Merzario già corse a Imola) e la carburazione, per ottenere la quale è stato subito smontato un dosatore dell'apparato di iniezione e poi in seguito modificata la lunghezza dei tubi di scarico. Subito pochi giri e il pilota collaudatore ha individuato problemi di convergenza: al lavoro il quartetto di Belletani ed amici, che a forza di modifiche e lievi correzioni, ritocchi alle barre e cose del genere ha saputo dare al prototipo un assetto soddisfacente. E alternando i due diversi treni di gomme di cui disponevano, si sono ottenuti i primi risultati di rilievo,

con tempi che superavano di poco l'1'16", tempo dello stesso calibro di quelli ottenuti la settimana prima dalla Tecno F.1. Per tutta la giornata le prove sono proseguite, mentre i tecnici ferraristi appuntavano le diverse regolazioni, traendo i primi appunti sulle regolazioni utili per il tracciato di Misano, per la prima volta affrontato dalla macchina campione del mondo.

Verso le quattro del pomeriggio è calato il sole e subito, oscurata la pista tutti siamo stati assaliti da un freddo pungente, che non ha però fermato questa sessione di collaudo, terminata veramente col calar delle tenebre. Oltre alla carburazione e all'assetto sono stati curati molto i freni: a tale scopo il 312 montava entrambe le soluzioni dei freni posteriori, quella più recente cosiddetta interna, con gruppi pinze-dischi vicini al differenziale-cambio e quella tradizionale, con dischi montati al di fuori dei portamozzi. Per questa prima sessione sono stati

utilizzati i freni esterni e sono stati effettuati pure cambi di pastiglie. In questa prima giornata il miglior tempo è stato un 1'16" netto, ripetuto con le due soluzioni di gomme e questo tempo è stato poi migliorato nel corso delle prove di sabato, quando Arturo ha spiccato un buon 1'15"9 che costituisce naturalmente il record per le vetture sport. E in questa seconda giornata ci si aspettavano ulteriori miglioramenti: lo stesso Merzario, come pure l'ing. Caliti avevano dichiarato che il tempo limite per questa vettura era inferiore a un minuto e quindici ma le avversità atmosferiche ne hanno impedito la verifica. Verso le prime ore del pomeriggio infatti un violento acquazzone ha costretto il gruppetto a rimandare ulteriori test per la settimana ventura: le prove saranno quindi riprese al più presto, appena Arturo Merzario potrà scendere di nuovo in pista.

can.

La CSI (alla tedesca) sta preparando un altro curioso regolamento del gruppo 5

Solo l'Italia si oppone alla «silhouette»

Nel corso della recente riunione consultiva indetta dalla CSAI a Milano, in vista del Convegno di Taormina, l'avv. Mazzi dell'Alfa Romeo se ne uscì, rivolgendosi a Rogano, con una frase lì per lì un poco sibillina, circa su questo tono: «Si sta compiendo un vero e proprio delitto nei confronti dell'industria italiana...».

Pur nella sua enfaticità, la frase è sostanzialmente vera. Infatti, da qualche tempo gira per i tavoli dei responsabili sportivi delle industrie europee una bozza di regolamento contenente un progetto che crea un giustificato timore, sintetizzato in una parola apparentemente innocua: silhouette.

In che cosa consiste è presto detto. Ricorderete come la CSI, nel corso delle riunioni milanesi delle Sottocommissioni internazionali, abbia vagamente accennato ad una «revisione del gruppo 5».

Ebbene, «revisione» in questo caso è un eufemismo, in

quanto la parola più adatta sarebbe «rivoluzione». In poche parole, secondo la CSI il nuovo gruppo 5 dovrebbe essere costituito da vetture comunque libere, ma vincolate come aspetto esteriore a vetture di normale produzione, delle quali debbono mantenere la «silhouette». Quale sia lo scopo pratico di questa mascherata non è dato saperlo. Se ne possono, invece, intuire i macroscopici difetti.

Se si vuole far disputare il Mondiale Marche alle GT, sia pure, ma alle GT che conosciamo ora. Una vettura da corsa deve rimanere una vettura da corsa, non uno strano miscuglio di vincoli estetici e libertà tecniche: libertà comunque seguite da grossissimi problemi, relativi all'aerodinamica, alla struttura del telaio condizionata dalla forma esteriore, ai fin'ora sconosciuti vincoli di produzione. Cosa dovrà fare, una casa che vuole costruire una «silhouette»? Scegliere una Gran

Turismo della propria produzione? E se non produce GT, potrà utilizzare la «silhouette» di una vettura qualsiasi, magari della concorrenza? Ed i piccoli costruttori cosa dovranno fare, chiudere bottega?

Perché, è inutile illuderci, ogni trasformazione regolamentare, per lieve che sia, comporta un aumento di costi. Questa, poi, è una trasformazione globale, e se per una grossa industria lo sforzo di ristrutturazione può essere assorbito nel nome della «pubblicità» alla casa finanziatrice, per i piccoli costruttori potrebbe trattarsi di uno sforzo insostenibile.

Non abbiamo mai compreso le ragioni di base della smania di cambiare che da tanti anni serpeggia nella CSI. Tutti ricordano le vicende delle vetture Sport, tanto per fare un esempio: una volta c'erano sport e sport-prototipi; poi furono istituiti i limiti, a 3 litri per le SP e a 5 litri

per le Sport; poi ci si accorse che le Sport 5 litri andavano troppo forte, e si mise il vincolo di 25 esemplari; poi — una volta costrette alcune case a spendere miliardi — si tolse il vincolo e si inventò il «monotipo»; poi, abolizione delle 5 litri ed unificazione a 3 litri; e non è finita qui.

Tutto questo è assurdo. E' necessaria una volta per tutte una «normalizzazione» delle strutture regolamentari, una sorta di congelamento a lungo termine che coinvolga ogni gruppo. Non è possibile che ogni anno costruttori, preparatori, piloti, si trovino di fronte al problema di dover modificare le proprie macchine. Nel caso particolare delle silhouette, è inutile dire che le industrie italiane sono insorte contro questa «invenzione» dei rappresentanti tedeschi della CSI, i quali non hanno problemi con le industrie nazionali visto che la Porsche si dedica in piena libertà a trastullarsi con i 1000

CV delle Can-Am.

Sottolineare il fatto che gli italiani si oppongono perché quest'anno hanno vinto con le Sport quanto c'era da vincere è ingiusto, visto che anche i costruttori inglesi — in un primo tempo d'accordo, probabilmente per puro partito preso contro i nostri — una volta fatti i loro conti si sono accorti che è una sciocchezza.

Il progetto però va avanti, ed il «no» italiano avrà forse un valore relativo, visto che il Bureau dei costruttori è un organo in seno alla CSI e che comunque sarà la maggioranza dei voti a far pendere la bilancia. I paesi aventi diritto al voto sono 18, quelli veramente costruttori molti meno. Speriamo non si ripeta la situazione di alleanze che «punì» l'Italia con l'abolizione della divisione 1300 dal Campionato Turismo. E' un problema sul quale l'ing. Rogano potrebbe utilmente intrattenere il suo scelto uditorio a Taormina.

MATRA e MIRAGE alla 24 ore DAYTONA

Bill France la spunta per la sua 24 ORE mondiale Marche Daytona. Dopo la Gulf-Mirage, contrariamente a tutte le altre squadre Sport (tutti d'accordo per la non effettuazione di questa gara su così lunga distanza) anche la Matra ha dato la sua adesione con una vettura affidata a Beltoise e Pescarolo alle prove di lunga durata americana. Così cambiate le cose è molto probabile che anche la Ferrari debba decidersi alla partecipazione sempre che riesca a risolvere i suoi problemi di frizione che portarono alla rinuncia in giugno alla 24 Ore di Le Mans. Non è a dire che nella recente 9 Ore di Kyalami il problema sia scomparso. Proprio nel finale si ripeté un analogo guasto. In tutti i casi, se sarà al via a Daytona, la Ferrari parteciperà con le vetture a coda lunga allestite per la Le Mans '72. E' invece certo che alla Ventiquattresima americana non parteciperà l'Alfa Romeo.

REGAZZONI prova la BRM a Silverstone

● REGAZZONI proverà per la prima volta la BRM di F. 1 con la quale correrà il prossimo anno la settimana entrante a Silverstone, per poi trasferirsi in Francia a Le Castellet il 5-6-7 dicembre prossimo per dei test comparativi con delle nuove mescole di gomme Firestone. Intanto al suo ritorno in Europa, lo svizzero ha puntualmente smentito le sue dichiarazioni anti Ferrari riferite dai giornali brasiliani. «Non ci siamo capiti bene» ha detto Clay. Con AUTO-SPRINT comunque ha parlato in italiano.

● Aria di crisi alla «BRABHAM»: Ecclestone, sta cercando soldi e sponsor (sempre più rari). Reutemann si rifiuta di dare i soldi che gli passa YPF, e pretende di tenerseli per sé.

Due CLAMOROSE «BOMBE» dall'INGHILTERRA

Monoscocche F. 1 per l'ITALIA

Una «ordinata» da Maranello!

La McLaren-TECNO-Martini per ANDRETTI?

Anche Ferrari e Tecno abdicano con i sorpassati telai in tubi, a favore delle monoscocche in F. 1? Ma quel che è più clamoroso, ricorrendo ai tecnici inglesi? Sembra proprio di sì. Infatti a Chester (Inghilterra) presso la ditta Thompson è in fase di avanzata realizzazione una monoscocca molto bassa ed estremamente aerodinamica ordinata (udite, udite!) dalla Casa di Maranello.

La ditta a cui si è rivolta la casa modenese è molto conosciuta nel ramo, ed è la realizzatrice, fra l'altro, della Lotus 72 Campione del Mondo.

Non si conosce piuttosto da quale gruppo di tecnici che lavora a Maranello sia partita l'operazione monoscocca: se da quella che fa capo all'ing. Forghieri (che sta lavorando fra l'altro ad una nuova realizzazione F. 1, nella nuova sede

di Fiorano) oppure dal gruppo dell'ing. Colombo.

C'è da credere che possa essere il secondo, anche perché l'ing. Giorgio Ferrari è stato notato in Inghilterra, meta qualche settimana fa anche di un viaggio dello stesso ing. Colombo.

Intanto la monoscocca per il motore Ferrari è quasi pronta; e presto se ne dovrebbe avere notizie più precise e particolareggiate.

Per la futura Tecno-Martini '73, si sa di certo che anche i conti Rossi hanno voluto si abbandonasse il telaio in tubi per una monoscocca, consigliati in questo dal riconfermato d. s. David Yorke (che sembrava fino ad alcune settimane fa, in procinto di andarsene.)

Per la Tecno '73, c'è un grosso «giro» in questi giorni in Inghilterra. Diverse soluzioni sono allo stu-

dio. La prima sarebbe sensazionale: si dice che la McLAREN diventerebbe, con il patrocinio MARTINI, una mezza... TECNO!

Come mai?

Abbastanza semplice: la Yardley non ha ancora rinnovato il contratto con la casa inglese e Hulme (che è un estimatore del motore dei Pederzani) avrebbe prospettato la soluzione di Martini sponsor per telaio McLaren e motore Tecno.

La soluzione, che non dispiacerebbe del tutto ai conti Rossi e al d.s. Yorke, è attualmente in discussione. Parallelamente viene mandata avanti un'altra soluzione: una monoscocca completamente nuova, fatta da due disegnatori (vicini alla McLaren) abbastanza noti nel campo dei telai, su cui verrebbe montato il motore Tecno.

Di certo si sa solo una cosa che

il prossimo anno Luciano Pederzani e l'ing. Bocchi si occuperanno solamente dei motori, mentre la Martini — nel contratto che verrà firmato nei prossimi giorni ma che è già stato stilato in linea di massima — pagherà i telai. Questi verranno comperati oppure «sponsorizzerà» nella McLaren. Il contributo che la Casa dei vermouth pagherà al costruttore bolognese per i motori sarà all'incirca quello dell'altro anno, sui 120 milioni di lire.

Allo stato attuale delle cose la soluzione più probabile sembra la soluzione McLaren con motore Tecno ma, se tutto dovesse andare a monte, tre ditte sono già state interpellate per costruire un nuovo telaio, esse sono: la MAURICE GOMM (che ha costruito la Tyrrell), la GRAN PRIX METAL CRAFT (che ha costruito diversi telai per vetture sport) e la NICHOLS (che ha costruito la McLaren e la March).

Alla Tecno c'è intanto in vista un'altra grana, quella del pilota. Nanni Galli voluto da Pederzani ormai è orientato verso la Politoys-Marlboro di Frank Williams che gli garantirebbe tutto il Campionato Mondiale fin da adesso. Invece come si sa i programmi Tecno sono ancora molto nebulosi. Incontro decisivo martedì: Nanni al 90 per cento firma per la squadra anglo-italiana.

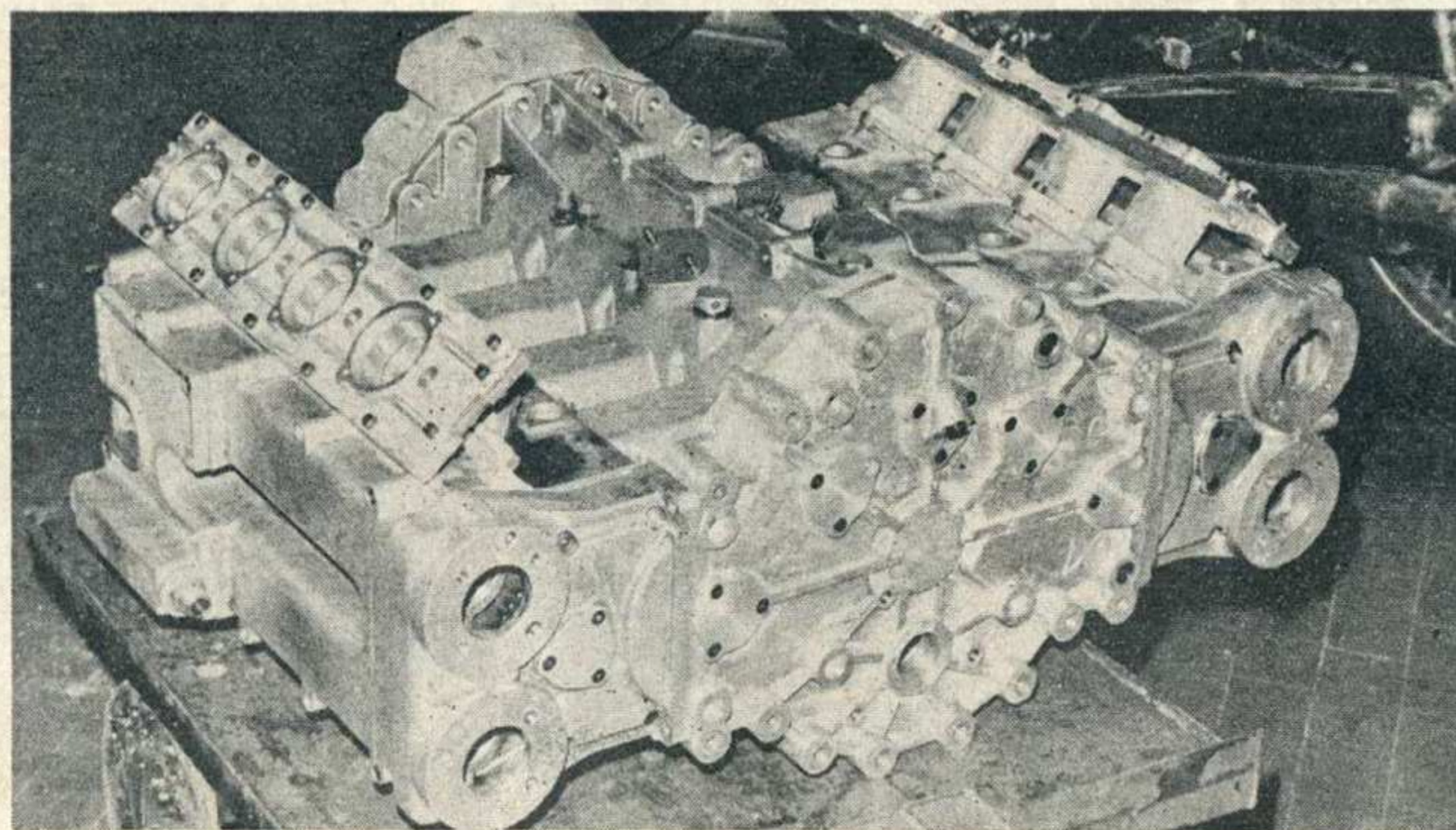
Senza Galli la Tecno si dovrà rivolgere (tanto per cambiare) all'estero. Escluso Bell, che non è ben visto se non dal d.s. Yorke, i più probabili candidati a guidare nel '73 la Tecno (o McLaren)-Martini sono SCHENCKEN e WISELL, in alternativa con... ANDRETTI! (avete letto bene Andretti, l'ex ferrarista!)

Infatti il pilota di Nazareth, che è l'uomo-d'oro della Firestone quest'anno rimasta nei G.P. e F. 1 con tre scuderie (la BRM, la Surtees e la Tecno) potrebbe guidare una macchina bolognese, con i nuovi pneumatici che la Casa americana sperimenterà sulla BRM e sulla Surtees, e che passerà poi alla Tecno quando saranno competitivi.

Avere Andretti vuol dire anche minore orgoglio di partecipazione a tutte le gare perché l'italo-americano ha molti impegni per il campionato USAC. Come testimonianza personale, posso aggiungere che i conti Rossi, ebbero a confidarmi tempo fa che, quando la Tecno sarebbe stata competitiva, non avrebbero esitato a comperare un pilota di grido, «uno di quelli che sono tra i primi cinque».

Giancarlo Covenini

● Le iscrizioni per il Rally del RAC erano naturalmente troppo numerose e sono state ridotte a 200. Fra queste le squadre prevedibili, cioè la Lancia con tre vetture, Fiat con tre vetture, Ford con tre vetture, Datsun con tre vetture, Saab e Opel, poi i «solitari» come Waldegaard su Porsche e altri privati pieni di speranze, con vetture che vanno dalle Alpine alle Wartburg. Il rally prenderà il via a York il 2 dicembre.



Ecco l'«8» boxer 2000 Tecno

In attesa del nuovo telaio monoscocca F. 1, alla Tecno si lavora alacremente. Luciano Pederzani è rimasto solo con l'ing. Bocchi, perché il fratello Gianfranco ha intrapreso un'altra attività.

Si è lavorato molto intorno al motore boxer della F. 1, allestendo delle nuove teste, e aggiornando dei particolari. I risultati sono stati buoni, si è cercato della potenza in basso e la si è trovata, infatti nelle ultime prove al banco il motore bolognese ha visto oltre 478 CV. Ma quel che è più importante è che ora il motore entra in coppia a 7000 giri e già a 9000 si «leggono» 435 CV. Le premesse sono buone... Intanto Luciano, un po' choccato dal «bagno» fatto l'anno scorso per correre in F. 1 (si dice circa 200 milioni!) è corso ai ripari, realizzando un nuovo motore!

L'anno prossimo, sarà possibile acquistare per una cifra di circa 7.500.000 lire un motore Tecno 8 cilindri boxer di due litri di cilindrata, per correre nei prototipi o nelle corse in salita! Il motore ricalca gli schemi del già conosciuto boxer 12 cilindri 3000, che ha corso quest'anno in F. 1 con alterna fortuna.

Il nuovo motore verrà montato in settimana e provato agli inizi della

prossima al banco. Se i risultati pratici saranno quelli studiati sulla carta ne verrà avviata una prima serie di 30, per poi continuare a produrli e a venderli.

Pederzani ha detto che venderà questo propulsore, solamente se sarà possibile avere 300 CV di potenza a 12.000 giri, una potenza cioè, largamente superiore agli altri motori quattro cilindri attualmente in produzione, e ad un regime di giri di tutta sicurezza.

Era corsa voce negli ambienti automobilistici, che la Martini avrebbe offerto alla Tecno di entrare in società al 50% per le corse di F. 1, (un po' come ha fatto la Fiat con la Ferrari) ma poi non si è saputo più nulla, e se trattativa c'è stata, allo stato attuale è insabbiata.

Se il 2000 andrà bene e sarà venduto, sarà esso che dovrà dare ossigeno alle casse della Tecno, che sta fra l'altro trasferendosi in una nuova officina sulla strada Persicetana, dove verrà costruito il motore per la F. 1, e verrà fatta una piccola catena di montaggio per il due litri boxer 8 cilindri da vendere al pubblico.

Da questo 8 cilindri è possibile, ma per adesso è ancora prematuro parlarne, che si possa arrivare anche a una versione tre litri (come avevamo anticipato alcuni mesi fa) adatto cioè per la F. 1.

Ha vinto una CADILLAC (con tre piloti) la sfida (anti - multa) da NEW YORK a REDONDO BEACH

Travestiti da preti nella corsa clandestina

REDONDO BEACH (California) - La « Cannonball Baker Sea-Toashining Sea Memorial Trophy Dash » (che titolo ragazzi...) è una corsa clandestina che ha luogo sulle strade pubbliche degli Stati Uniti e che parte da New York per giungere qui a Redondo Beach. La gara, di 3 mila miglia, è alla seconda edizione ed è organizzata da Brook Yates, direttore della rivista « Car and Driver ». Yates lo scorso anno vinse in coppia con Dan Gurney su Ferrari.

Quest'anno la vittoria è andata ad una Cadillac con tre piloti a bordo: Steve Behr di New York, Bill Canfield e Fred Olds del Michigan, che hanno sfiorato i 280 kmh sul deserto del Nevada. L'organizzatore è giunto secondo

Al via erano presenti 30 vet-

ture. Un equipaggio composto da due giovani ragazze ha dovuto abbandonare la gara nel Texas per il guasto della trasmissione. Una Lamborghini ed una Ferrari si sono classificate tra le prime dieci.

La singolare gara prese il nome da Erwin « Cannonball » (palla di cannone) Baker, uo- no spericolato che compì ben 70 traversate degli Stati Uniti nel periodo che va dal 1914 al 1941. Per evitare le immanicabili contravvenzioni per eccesso di velocità, quest'anno sono stati escogitati vari espedienti. Uno di questi — alquanto singolare — è stato il travestimento da prete da parte di Jack Colwell e Dick Gilmartin di New York, i quali nel cuore del New Messico, a bordo di una veloce Mercedes Benz marciavano a ve-

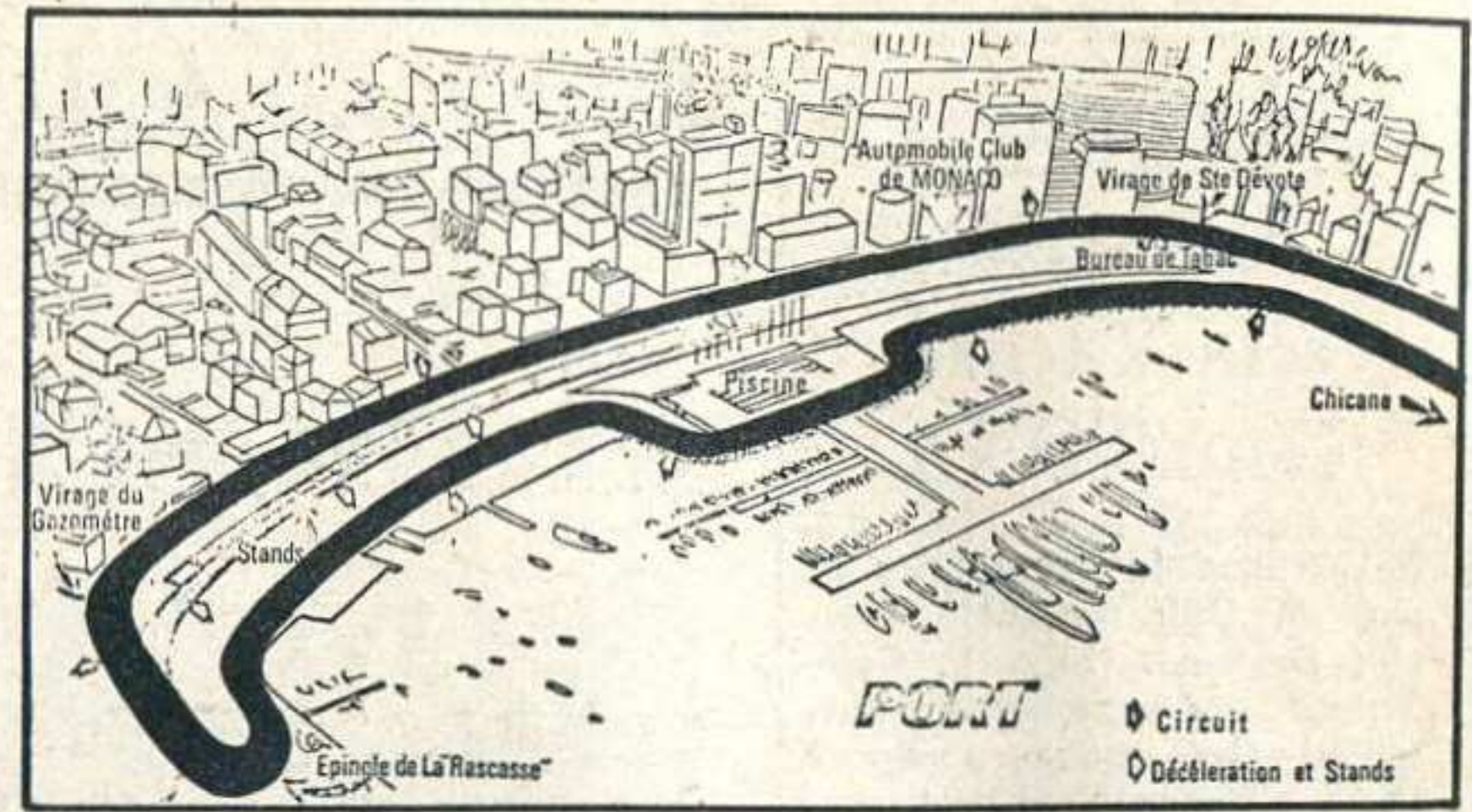
locità altissima. D'un tratto la sirena di una poderosa macchina della polizia stradale si è affiancata e uno degli agenti ha imposto l'alt.

« Reverendo — dice tutto compiuto il grosso agente dal famoso cappellone a larghe falde — mi spiace, ma debbo applicare la regola anche per voi. Comunque vi farò una contravvenzione ridotta. Soltanto 15 dollari ». (Normalmente viene applicata la regola del 10 dollari per ogni miglio di velocità superiore al limite stabilito).

« Grazie figliolo — risponde il reverendo — e che Dio ti benedica ».

E ripartono lasciando il poliziotto in un nugolo di polvere. I due « sacerdoti-piloti » si sono piazzati quarti.

Adriano Manocchia



Si correrà senza tunnel a Montecarlo nel '73

MONTECARLO - Jackie Stewart è stato a Monaco, per informarsi sulle intenzioni degli organizzatori del Grande Premio del 1973, asserendo che è fuori questione che si possa ripetere la soluzione di quest'anno, relativa alle tribune, e anche tornare a quella del passato. Quando gli è stato mostrato il progetto per l'anno prossimo, Stewart si è però dichiarato del tutto soddisfatto.

Uno dei grossi problemi per il GP di Monaco consiste nel trovare spazio sufficiente per il pubblico, che ogni anno è più numeroso, e anche una sistemazione delle tribune, che l'anno scorso erano state spostate nella zona dell'ex chicane.

Ora si è giunti a mutamenti radicali che implicano importanti lavori al porto per creare un nuovo passaggio abbandonando il « quai », in modo che le tribune possano tornare al loro posto originale e che vi se ne possano aggiungere altre. Col nuovo tracciato le vetture che hanno superato la chicane, tornata in fondo alla discesa del tiro al piccione, imboccheranno il « quai », poi gireranno a sinistra, prima del « bureau de tabac », usando una nuova strada. Dopo questa curva a sinistra, due chicanes attorno alla piscina e arrivo a una forcella che sostituirà quella del gasometro. In questo punto, a destra, in una zona di bassa velocità, la pista di decelerazione porterà alle tribune scoperte, sul lato del porto.

Il nuovo tracciato, che sarà di m. 3.278 e non più di m. 3.145, offrirà dunque la doppia soluzione delle tribune e dello spazio per quelle nuove, nelle zone del « quai » abbandonate dal circuito. Inoltre è prevista, per la nuova strada in fondo al « bureau de tabac », la creazione di un parcheggio di 150 posti.

C'è poi un'altra innovazione: la messa in cantiere del progetto Loew fra il Casino e il mare implica la distruzione dell'antico tiro al piccione e del suo tunnel, che verrà sostituito con un altro quattro volte più lungo. Quando verrà disputata la gara, il 3 giugno, il vecchio tunnel non esisterà più, e la costruzione del nuovo non sarà ancora cominciata.

MOSTRUOSO record a Indianapolis di UNSER jr.

327 all'ora!

INDIANAPOLIS - 29 maggio 1911: Ray Harroun vince la prima Indianapolis alla media di kmh 123,836. 14 novembre 1972: Bobby Unser sull'ovale dell'Indiana sfreccia alla velocità di 327,886 kmh, un primato assoluto! La « Yellow Jacket » di Harroun era una « Marmon » azionata da sei cilindri, il bolide di Bobby Unser era la « Eagle » di Dan Gurney con motore Hoffenhaus con turbocompressore capace di erogare 910 HP.

L'indivoltato asso di Albuquerque aveva girato mercoledì scorso al di sotto della media record, promettendo che prima di lasciare la pista avrebbe segnato un primato spettacoloso con la sua « Aquila bianca » pronta ora a far ritorno al nido californiano per essere sventrata e forse imbalsamata per i posteri.

Quattordici giorni prima Mario Andretti con la vecchia Parnelli Jones era riuscito a toccare i 305 km orari, nonostante la pista non fosse troppo pulita. Indianapolis non dorme mai. Prima che la neve la seppellisca per un breve periodo di tempo, i piloti più famosi vengono qui ad Indy per provare le macchine con le innovazioni

apportate subito dopo l'ultima tappa di Phoenix in Arizona. Indianapolis ed Ontario sono i banchi di prova per i cunei del campionato USAC: la prima indica le correzioni e le modifiche da apportare durante l'inverno, la seconda stabilisce se le modifiche sono state giuste.

« E' stato un 'test' importante, mi ha detto Dan Gurney, che è apparso soddisfatto del tempo segnato da Bobby, avevamo apportato alcune modifiche, ma ora tornando in California inizieremo tutto un lavoro di revisione radicale per essere pronti a fine dicembre e controllare se il lavoro svolto è stato utile. Bobby avrebbe potuto ottenere un tempo migliore se il turbocompressore non avesse aspirato un po' di polvere delle costruzioni vicine ».

— I piani per il 1973 ?

« Tanti. Il primo vincere il titolo nazionale ».

— Si è parlato di un probabile ingaggio di Clay Regazzoni — l'ex pilota della Ferrari — per farlo correre qui ad Indy con una tua vettura: un commento?

« No comment. Rivolgeti a Mario Andretti. Mario è un ottimo organizzatore ed ha più voce in capitolo ».

Lino Manocchia

BAKER al centimetro su FOYT

COLLEGE STATION (Texas) - Buddy Baker su Dodge ha vinto l'ultima corsa stagionale nella categoria Stock Car « Nascar », battendo di pochi centimetri A. J. Foyt che si era qualificato nella prima posizione di partenza alla media record di 269,640 kmh. Bobby Allison, che era primo in classifica per premi vinti durante il 1972, ha avuto noie sin dall'inizio nel sistema di guida ed è arrivato quarto con due giri di distacco. Richard Petty, invece, ha lottato per tutta la durata della elettrizzante 500 miglia, ma non è riuscito a trovare un varco per superare i due lanciatissimi rivali e si è dovuto accontentare della terza posizione, una ventina di metri dietro. Buddy Baker, 34 anni, nato nella Carolina del Nord, ha il padre Buck Baker tuttora attivo nelle Stock Car.

Al termine del campionato, Richard Petty ha vinto 118 milioni di lire (è la terza volta che supera i 200 mila dollari) guadagnando complessivamente — durante la sua brillante carriera — un milione e 340 mila dollari pari a circa 784 milioni di lire.

L'esposizione, per cinque volte, di bandiere gialle di rallentamento hanno impedito che la media generale di questa « Speedway 500 » fosse elevata così come era nelle premesse visti i tempi di prova.

l. m.

SPEEDWAY 500 STOCK-CAR - Gara NASCAR - Circuito di College Station - 12 novembre 1972.

CLASSIFICA

1. Buddy Baker (Dodge) che gira alla media di kmh 236,520; 2. A.J. Foyt (Mercury); 3. Richard Petty (Chevrolet); 4. Bobby Allison (Chevrolet) a 2 giri.

Ha cambiato segretario (e sede) l'Associazione F.1

LONDRA - Nel quadro dei movimenti di persone e di incarichi cui stiamo assistendo in questi tempi, un posto particolare deve essere attribuito alle dimissioni di ANDREW FERGUSON da segretario della « F. 1 Constructors Association ».

Segretario di questa associazione fin dal 1963, ha avuto una gran parte nelle vicende che negli ultimi anni hanno provocato discussioni e polemiche, specie nelle dispute con gli organizzatori. E non sono sempre state parti simpatiche.

Comunque, che sia piaciuto o non, Ferguson ha sostenuto gli interessi dei costruttori della F.1 in modo deciso, con una certa coerenza. Tuttavia egli ha coperto questo incarico in modo un poco ambiguo, perché aveva anche altre attività, che ha voluto mantenere. E poiché la F.1 Association ha ora deciso di avere un segretario a tempo pieno, e Ferguson non poteva accettare la nuova posizione, egli ha dato le dimissioni.

Il suo posto sarà preso da PETER MACINTOSH, trentenne, che da molto tempo segue lo sport automobilistico e che negli ultimi anni è stato il direttore della scuola Jim Russell. Proviene dall'aviazione, e fino al 1968 è stato istruttore di volo e di navigazione alla RAF.

Alla fine del 1968 Macintosh è diventato direttore della famosa squadra acrobatica della RAF « Red Arrows », le frecce rosse che spesso si sono vi-

ste anche nei cieli delle gare automobilistiche. Organizzatore dei programmi di questa squadra acrobatica (una novantina di esibizioni all'anno in tutta Europa) Peter Macintosh ha accumulato una notevole esperienza organizzativa.

Con la assunzione di Macintosh, l'Associazione F.1 aprirà anche un ufficio permanente, di cui non è stata ancora scelta l'ubicazione.

Quel che è curioso è che finora le informazioni di questo gruppo venivano da Ferguson (notoriamente impiegato alla Lotus) mentre questa della sua sostituzione con Macintosh è venuta da Phil Kerr della McLaren. Forse non significa nulla, ma potrebbe anche significare qualcosa, magari un avvicendamento nella prevalenza di un gruppo nei confronti dell'altro.

● La produzione McLaren 1973, della Trojan come al solito, comprenderà una versione F. 5000 della M 19, la M 20 Can-Am e InterSerie e la M 20 di F. 2. Viene abbandonata la M 22 F. 5000, dato che non ha avuto molto successo, mentre la Trojan-McLaren spera certamente di ritrovare la sua posizione di leader in questa categoria. Intanto si dice che la McLaren vorrebbe gareggiare con un team di tre F. 1 l'anno prossimo e spera di trovare un adeguato patrocinio.

Entusiasti i big-HF a BRA del «sofferto» AUTOCROSS tricolore

SPECIALE PER AUTOSPRINT

BRA - Munari si è dichiarato molto soddisfatto di questo tipo di prove e della pista come tracciato, solo lo disturbano i troppi salti dovuti alle molte buche che rendono difficile una guida precisa e impossibile pennellare le curve come vorrebbe. «La macchina va dove vuole e le traiettorie sono dettate dal percorso meno accidentato. In più è un po' stretta la parte in salita. Resta però il fatto positivo di essere per tutto il circuito sotto gli occhi del pubblico con la possibilità di contenerlo (quest'anno abbastanza bene, il prossimo anno meglio, molto meglio) entro certi limiti di sicurezza». Il dott. Fiorio appoggia in pieno l'idea di questo tipo di circuiti spettacolo che, in parallelo alle gare tipo Tour de France, sarebbero per lui i veri rally di domani. «Impianti tipo Bra permettono lo svolgimento articolato di gare su sterrato e tra il resto vi è la possibilità di inserire positivamente la televisione. Naturalmente è importante che il regolamento, attualmente in gestazione venga varato al più presto e inquadri positivamente questa disciplina».

Ballestrieri e Barbasio gradirebbero un tracciato più

veloce in quanto lo ritengono più selettivo. «Bisogna fare molta attenzione a finire sulla terra perché si perde il controllo della macchina. Il punto più bello è (unanimente) la «S» in fondo alla discesa che però non si può fare in pieno in quanto subito dopo c'è la rampa con il salto. Questa pista è decisamente propedeutica però qualche punto da poter dare un po' di «botte» di quarta e di quinta ci vorrebbe proprio. Il fondo così è un po' troppo sconnesso per cui si danno gran capocciate e si guida più ad improvvisare. In salita vi sono troppi tornanti stretti». A dimostrazione della lotta sostenuta con il cambio Barbasio fa vedere la mano destra tutta spellata. Trombotto era da due giorni a provare con l'Alpine per farsi un'idea della macchina, non ha ancora definito i programmi '73 ed ha ricevuto anche altre proposte. Sente di avere tra le mani un veicolo molto docile ma che bisogna guidare «alla francese». Non si è impegnato al limite per timore di sfasciare il cambio con qualche manovra violenta. Ritiene la pista così com'è, adatta alle trazioni anteriori per la strettezza dei tornanti in salita.

DALL'AVA e la PITTONI col JOLLY-HF

MILANO - La Scuderia Jolly Club ha concluso un accordo con la Lancia per quel che riguarda l'attività rallyistica 1973. Pilota di punta sarà Orlando Dall'Avà che farà tutta la stagione alla guida di una HF 1600 G.4 (e sarà così in ricalco a Ballestrieri che proprio in questi giorni gli ha soffiato il suo abituale navigatore Maiga).

Al fianco di Dall'Avà, che a Montecarlo ritenterà l'impresa con una Fulvia G.3, ci sarà Serena Pittoni decisa a conquistarsi la Coppa delle Dame e potrebbe esserci anche Luciano Trombotto adesso che è rimasto libero da impegni con la Fiat.

Sempre nella prossima stagione continuerà la collaborazione con l'Opel (che ha fruttato quest'anno la Coppa CSAI del G. 1 nei rally nazionali) sempre con vetture di serie, ma Brai pretende un'Ascona G. 2 e forse l'avrà.



Mauro Pregliasco, l'unico pilota ufficiale che ha partecipato al campionato di autocross, non si è fatto sfuggire la vittoria e con essa probabilmente anche la possibilità di correre qualche rally internazionale come pilota Lancia nella prossima stagione



Le capriole sono sempre all'ordine del giorno in queste gare e finché si mantengono entro limiti «sicuri» contribuiscono ad accrescere l'entusiasmo dei molti spettatori. Questa volta però si è rischiato un po' di più e qualcuno è pure finito all'ospedale

PREGLIASCO acrobata LANCIA

BRA - Cielo plumbeo e freddo accanito ed intenso non hanno impedito ad un numerosissimo pubblico di assistere alla quarta ed ultima prova del Campionato italiano di Rally-cross «Trofeo Jazaki» organizzato dalla Scuderia Bigs team di Bra. I motivi di interesse erano molteplici, dalla lotta nelle singole classi alla disputa del titolo di Campione assoluto tra Pregliasco e Negro. Inoltre, ad attirare ancor più l'interesse, vi era la squadra Lancia scesa al completo in testa il dott. Cesare Fiorio, Audetto e Tonti e i piloti Munari, Barbasio e Ballestrieri che, insieme a Trombotto alle prime esperienze con l'Alpine, dovevano cimentarsi in un incruento duello super-spettacolare onde solleticare il palato rallyistico dei braidesi piuttosto sensibili, visti i molti presenti, in barba al tempo polare.

Alle 15,30 partono i primi concorrenti: nella classe 500 il favorito Carena si gioca il titolo per una banale toccata che lo ferma al quarto giro quando era comodamente in testa e per il solito viziaccio continuava a pestare invece di prendersela con calma. Suo è comunque il giro più veloce con il notevole tempo di 1'52"2. Vince così la gara e il titolo di classe il suo avversario di sempre, il braidese Donalizio, bravo e regolare, seguito da Deila anche lui a giri pieni e da Trombetti a due giri.

Seconda parte la classe 100 (che era sempre partita per ultima). Pregliasco, in lotta per il titolo, combatte con la Fulvia Mariboro ufficiale dotata qui per la prima volta di autobloccante che si rivela difficilissima da guidare e lo costringe ad un vero super lavoro fisico di braccia. La strettezza della pista nella parte in salita e un paio di avversari decisamente scorbutici che non si lasciano assolutamente doppiare, costringono il ligure a fare due sorpassi da brivido con nervi cortocircuitati dopo aver perso un bel po' di tempo.

Pregliasco riesce comunque a sfoderare la sua classe ottenendo un tempo totale buono (superiore solo a quello di Negro sotto i 50) e in compenso piazza l'unghia del fuoriclas-

se con un secondo giro in 1'36"2 record ufficiale della pista (vecchio record di Pregliasco 1'41"4) che gli permette di aggiudicarsi questo combattutissimo e sofferto Campionato. Secondo di classe è Olocco molto bravo con la sua Giulia policroma seguito da Fenoglio e Corazza. Impressionante il 600 mosso da motore Fiat bialbero 1600 di Morosini.

Terza classe a partire è la 850 nella quale domina incontrastato il formidabile Franco Negro della scuderia «Draghi Rossi» che non ha rivali con la sua 500 DKW preparata da Brusaschetto, Trincherio e Sardo e si aggiudica la vittoria il primato nella classe fino a 850 davanti a Mosele. In questa occasione pur montando un motore di soli 750 cc meno potente del solito 850 Negro riesce a migliorare il suo limite sul giro di 1'3 e quello totale di venti secondi. Secondo è Ferrari seguito da Mosele e Rapello tutti ad un giro da Negro.

Subito dopo parte la classe 1000

TROFEO VITALONI TAZAKI - Prova Campionato Italiano Autocross - Bra - Amici dei Bosch, 19 novembre 1972.

LE CLASSIFICHE

Classe 500 cc: 1. Gabriele Donalizio (Fiat 500) 19'43"8 (10 giri); 2. Deila (Fiat 500) 19'58"9 (10 giri); 3. Trombetti (Fiat 500) (8 giri); 4. Vigliole (Fiat 500) 20'50"1 (7 giri). **Giro più veloce:** il 1. di Carena in 1'51"2.
Classe 850 cc: 1. Franco Negro (500 DKV) 17'05"8 (10 giri); 2. Ferrari (Abarth 595) 17'07"2 (9 giri); 3. Mosele (Abarth 850) 17'29"5 (9 giri); 4. Rapello (500-850) 17'38"3 (9 giri); 5. Milanese (Fiat 750) 16'35"4 (8 giri). **Giro più veloce:** il 2. di Negro in 1'40"8.
Classe 1000 cc: 1. Giovanni Carena (Abarth 1000) 17'52"9 (10 giri); 2. Olocco (Cooper 1000) 18'07"1; 3. Zuccarello (Fiat 127) 18'29" (10 giri); 4. Vigada (Fiat 127) 18'52"6 (10 giri). **Giro più veloce:** il 6. di Negro in 1'40"1.
Classe 1300 cc: 1. Eraldo Marenco (HF 1300) 18'02"2 (10 giri); 2. Costamagna (HF 1300) 18'18"5; 3. Tortone (NSU 1200) 18'54"5 (10 giri); 4. Fulchieri (HF 1300)

senza l'intermezzo degli stockars e di questo è danneggiato Negro che è appena sceso stravolto dalla sauna del suo 500 DKW e si vede costretto a risalire sulla seconda vettura della Scuderia Draghi Rossi un 500 DKW 1000 per difendere non solo il primato di classe ma il titolo assoluto che è a portata di mano. La stanchezza e il nervoso si fanno sentire e infatti non riesce neppure ad ottenere il tempo della mattinata in prova (1'39"1 sul giro) e al nono giro sentendo la vittoria sfuggirgli demoralizzato si ferma e si ritira.

Un vero peccato che entrambi i contendenti Pregliasco e Negro non abbiano potuto affrontarsi alla pari in condizioni ideali per ragioni diverse, comunque entrambi hanno meritato al massimo la vittoria e se questa è arrisa al primo, il secondo ha dimostrato anch'egli non solo la sua bravura di pilota ma anche l'ingegno e la validità di una preparazione artigianale veramente efficiente. Vince la classe sino a 1000 il simpatico Carena (che è secondo nel punteggio totale di classe dietro a Negro) davanti a Olocco, Zuccarello e al dottor Vigada, questi ultimi con macchine di serie e con tempi ottimi.

La classe fino a 1300 è vinta da Eraldo Marenco (che vince anche il Trofeo) su HF «economica» seguito da Costamagna e da Tortone su NSU unico non lancista del gruppo.

Nella 1600 che si corre al buio con i fari, nessuna rivalità di marche in quanto tutti corrono su HF; vince Domenico Marenco (che conquista anche il Trofeo) dopo essersi esibito in un sorpasso a tunnel da brivido di Fasce un po' restio a farsi sopravanzare. In quarta classe partecipa anche Fausto Carello (secondo a San Marino) che purtroppo si ritira quasi subito. Suspense nell'intervallo, prima della partenza delle due ultime classi, infatti si erano esibiti prima gli stockars che subito si fermavano per un'uscita di strada di Eraldo Marenco che coinvolgeva due spettatori per fortuna senza gravi danni.

Subito dopo partono per i loro giri spettacolo, Trombotto su Alpine e i tre moschettieri della Lancia-Mariboro, Munari, Ballestrieri e Barbasio. L'esibizione che entusiasma il pubblico per le prodezze dei protagonisti si trasforma presto in gara e ne fa le spese lo sfortunato Ballestrieri particolarmente irruento e veloce che, seguendo vicinissimo Trombotto, non vede, impedito dalla polvere, una gomma parabordo alla fine della rampa che precede il salto che gli fa malignamente da pedana per un «tonneau» degno del solista della pattuglia acrobatica delle fiamme tricolori. La Fulvia atterra sulle quattro ruote non proprio nelle stesse condizioni in cui era decollata, ma neppure distrutta e soprattutto senza danni per il pilota.

Il tempo di togliere la macchina danneggiata e subito Barbasio, Trombotto e Munari ripartono per cinque giri indiatolati che hanno dato veramente un super-saggio di guida limite su sterrato. Fortissima la rimonta di Munari su Trombotto che ha rallentato un pelo per le troppe buche.

Giorgio Rossotto

● Il circuito di Zandvoort si riabilita nel 1973 ospiterà di nuovo il GP d'Olanda. È stato infatti deciso dall'AC olandese di stanziare la somma necessaria per fare i lavori di sicurezza richiesti dalla GPDA. Si tratta, pare, di 120 milioni di fiorini.

● Corre voce che l'anno prossimo il secondo pilota March di F. 1 sarà Wisell, oppure Pescarolo. Ad Amon, che piloterà la March F. 2, si affiancherà pare Schecter.

● La principessa Anna d'Inghilterra è stata ammonita ufficialmente per aver superato il limite di velocità per ben due volte, al volante della sua Reliant Scimitar, che la polizia ha inseguito mentre marciava a 190 orari (massimo consentito 130).

19'20"2 (10 giri); 5. Mangano (HF 1300) 19'22"5 (9 giri). **Giro più veloce:** il 4. di Marenco in 1'47"2.

Classe 1600 cc: 1. Domenico Marenco (HF 1600) 17'06"1 (10 giri); 2. Isoardi (HF 1600) 17'30"5 (10 giri); 3. Borra (HF 1600) 17'47"4 (10 giri); 4. Barbero (HF 1600) 17'54" (10 giri); 5. Fasce (HF 1600) 18'13" (10 giri). **Giro più veloce:** il 8 di Marenco in 1'41"1.

Classe oltre 1600 cc: 1. Mario Pregliasco (Lancia HF) 17'06"1 (10 giri); 2. Olocco (Giulia Super 1750) 17'21"4 (10 giri); 3. Fenoglio (Fiat 124) 17'05"1 (9 giri); 4. Cortassa (Coupé 2300 S) 17'33"5 (9 giri); 5. L. Morosini (800-1600) 16'17" e 4 (8 giri); 6. R. Morosini (Fiat 2300) 17'01"7 (8 giri). **Giro più veloce:** il 2. di Pregliasco in 1'36"2 (assoluto record della pista).

CLASSIFICA A PUNTI

Classe 500 cc: 1. Gabriele Donalizio punti 28; 2. Carena p. 20; 3. Trombetti 18; 4. Deila 16; 5. D. Marenco 9; 6. Vigliole 8; 10. Vincenza Vigada 6; 11. Boccardo 2.
Classe 850 cc: 1. Franco Negro p. 30;

2. Mosele 22; 3. Fissore 8; 4. Ferrari 8; 5. Rapello 8; 6. Borra 6; 7. Olocco 2; 8. Milanese 2; 9. Cerchio 2.

Classe 1000 cc: 1. Franco Negro p. 32 (3 vittorie di classe e un record sul giro); 2. Carena G. 19; 3. Zuccarello 18; 4. Tarasco 14; 5. Olocco 8; 6. Francione 6; 7. Vigada G. 6; 8. Amerio 4.
Classe 1300: 1. Eraldo Marenco p. 30; 2. Silvuni 16; 3. Costamagna 14; 4. Trucco 12; 5. Folchieri 8; 6. Mana 7; 7. Tortone 6; 8. Sarotto 6; 9. Donalizio 4; 10. Mangano 2.

Classe 1600: 1. Domenico Marenco (2 primi posti) p. 26; 2. Isoardi (1 primo posto) 26; 3. Borra 20; 4. Galatini 10; 5. Olocco 8; 5. Baj 4; 6. Barbero 4; 7. Piscicelli 4; 8. Fasce 2; 9. Pregliasco 2; 10. De Stefano 1.

Classe oltre 1600: 1. Mauro Pregliasco p. 34; 2. Olocco 24; 3. Cortassa 20; 4. Carena 10; 5. Morosini L. 8; 6. Fenoglio 6; 7. Morosini R. 5; 8. Bogliione 4; 9. Vigada G. 2.
CLASSIFICA ASSOLUTA PER IL CAMPIONATO: 1. Mauro Pregliasco; 2. Negro.