

# Spera sempre in una TECNO MERZARIO



I programmi della Tecno li abbiamo anticipati la scorsa settimana. Dopo l'accordo con la Elf, i fratelli Pederzani hanno ufficialmente puntualizzato quale sarà il loro impegno nella prossima stagione 1971. Verranno costruite per la squadra cinque monoposti di F.2: una per il pilota principale del team, **FRANÇOIS CEVERT**; su una seconda vettura si alterneranno gli altri due piloti francesi, cioè **DEPAILLER** e **JABOUILLE**, mentre una terza sarà tenuta di scorta ad ogni corsa. Infine, le rimanenti due saranno in fabbrica in attesa della preparazione per la corsa seguente e per servire da banco di prova degli aggiornamenti.

Inoltre, altre due Formula 2 verranno costruite e vendute alla Church Farm (tramite la MOTUL) per la quale correranno come abbiamo già detto **BELL** e **FRANCISCI**. E questa sorpresa ha lasciato un po' male altri piloti italiani che speravano molto nella Tecno per la F.2. A cominciare da Merzario, che sembra però cullare ancora speranze sulla Motul (italiana). Infine, sono in programma circa altri cinque telai, che potranno servire indifferente alla F.2 o alla F.3, con qualche correzione alle sospensioni, secondo le prove che sono state fatte al circuito Paul Ricard. Un programma ridotto, quindi, che comunque non impedirà alla Tecno di partecipare a tutte undici le gare in calendario per il Campionato Europeo piloti, ed anche alle gare importanti in Italia, cioè la Coppa Città di Imola ed il Gran Premio Lotteria.

Nel frattempo è partita per il Brasile la Formula 3 che Claudio Francisci ha collaudato la settimana scorsa a Modena, abbassando ufficiosamente il record della pista per la F.3, con il tempo di 57"5. Francisci prenderà parte alla Temporada che inizierà il 10 e si concluderà il 24 gennaio.

Per quanto riguarda le vetture della terza formula, alla Tecno stanno proseguendo le esperienze sui motori 1600 dotati della « famosa » strozzatura, mentre attualmente sembra che siano solo due le formula 3 ultimo modello che andranno in mani italiane, cioè una per Carlo Giorgio ed una per Luigi Fontanesi, e non è improbabile che anch'esse saranno dipinte di blu. Per i due giovani piloti sarebbe senz'altro un vantaggio quello di entrare nel « giro » della Elf.

● Puntuale, alla scadenza della proroga a 90 giorni, venerdì scorso il commissario tecnico ing. De Riu ha consegnato alla Procura della Repubblica di Monza la perizia tecnica sulla macchina nella quale trovò la morte Jochen Rindt lo scorso settembre a Monza.

● Edoardo Lualdi è finalmente contento. Schetty ha provato l'altro giorno a Modena la sua Ferrari che lo riporta ai vecchi amori: la 212 già campione europea della montagna. Che però è completamente cambiata da due anni fa, quando vinse con Peter il campionato della Montagna. Intanto è stata ancora alleggerita, migliorata e cambiata nella carrozzeria. Ha anche un tettuccio asportabile. Ora rassomiglia al prototipo 312 '72. Tanto è vero — vi sveliamo un segreto — che nella (semi) diretta TV della settimana scorsa dalla officina di Maranello quella che fu presentata come il nuovo tre litri (già in volo per Kyalami in quel momento) era in realtà il 212 ormai acquistato da Lualdi.

● Dopo Gianfranco Pederzani che ha siglato l'accordo con la Elf a Parigi, è partito per la Gran Bretagna (destinazione Cosworth e... altrove?) Luciano Pederzani. Se son rose...

● Tempo di furti per i piloti. Dopo la valigetta di Andrea de Adamich, è toccato alla cassa della scuola privata del presidente Vaccarella. « Eh, non me lo dovevano fare, questo, i ladroncini, questi mascazzoncelli » commenta in siciliano non molto stretto Ninni. « Per fortuna hanno portato via pochi spiccioli ». Non risulta che, come accade quando a un suo semplice avviso a « uomini di panza » ricomparvero i pezzi di una Ferrari scomparsi in Targa Florio dopo una uscita di strada, che Vaccarella sia riuscito a ottenere lo stesso per i suoi spiccioli.

● Sembra che il motore attuale della 312 P, che ha provato così brillantemente a Kyalami con l'ckx sia il boxer (più resistente) a 7 supporti. Ma i risultati già molto positivi ottenuti potrebbero indurre a crescere, sia nei giri che in potenza.

● Quell'Andretti! « Allora Mario, quali corse farai con Ferrari? » La risposta la conoscete: « Quelle che non coincideranno con le gare USAC ». Però c'era una postilla: « Adesso torno negli Stati Uniti e bisogna che faccia varare un calendario con meno coincidenze possibili con la F.1 mondiale... » (Avete letto « Il Padrino »?)

● Moretti non è stato fortunato in Brasile. Nella corsa vinta dal più giovane Fittipaldi la sua 512 Ferrari si ruppe dieci minuti prima del via (semiasse). Adesso è tornato giù. Anche se non è molto soddisfatto degli organizzatori della Temporada (che poi sono gli stessi che in gennaio faranno correre la F.3). « Il Centauro Club, che ha organizzato la Mil Milhas iniziale, è un'altra cosa » ha commentato il milanese.

● La firma del « decretone » sembra abbia contribuito a rasserenare l'ing. Lamborghini (che si è dato anche alla Formula 1, ma — intendiamoci — solo quella radiofonica di Paolo Villaggio, che l'ha stuzzicato a dovere sera or sono). Il self-made-man di S. Agata Bolognese, avrebbe avuto assicurazione che i suoi problemi aziendali sarebbero risolti con un finanziamento d'appoggio, via governativa. Si parla di 1 miliardo.

● A proposito di Lamborghini, le canzoni preferite dall'ideatore del Miura sapete quali sono? « Cuore matto » e « Lo Straniero ». Villaggio ha « sparato »: « Capisco... » Lamborghini ha precisato: « Perché mi mettono allegria ».

● Maurizio Costanzo è il simpatico animatore, con Dina Luce del « Buon Pomeriggio » radiofonico, oltre che apprezzato autore di commedie. E' un caro amico. Ricordo il primo articolo col quale cominciò la sua carriera. Era un servizio sportivo. Un « corsivo » in punta di penna, come si dice in gergo. Ed era su Luigino Musso. Lo pubblicò proprio il sottoscritto nella pagina sportiva romana che allora curavo. L'avete ascoltato Maurizio l'altra sera alla « Domenica Sportiva » TV? « Hai interessi sportivi? » gli ha chiesto Pigna? E lui pronto: « L'automobilismo... » « Davvero? Formula 1? » « No Formula 500 » la mia quella con la quale mi tuffo nel traffico di Roma per andare da casa in RAI », ha concluso serafico il nostro.

● COPERTINA GIGANTE dedicata a Ignazio Giunti. Vuol essere un simbolo e un augurio di fine d'anno. Perché il 1970 ci ha ridato nel romano di Calabria un campione d'Italia assoluto (grazie a Ferrari, naturalmente). Inoltre Giunti — grazie alla vittoria di Sebring — ha riportato un nome italiano (insieme a Vaccarella) nel famoso elenco dei migliori piloti internazionali, i cosiddetti « classificati FIA », tra i quali un italiano (escluso Buzzetta, occasionale gentleman Porsche d'America) non figurava da tempo. (Per la cronaca: adesso la FIA si è convinta a classificare anche Andretti!)



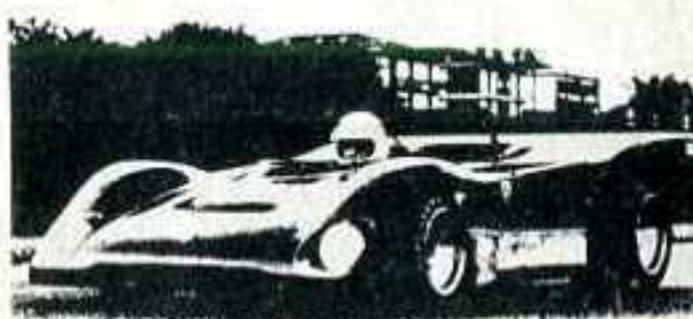
## Leggete subito

nelle pagine seguenti



L'intervista capovolta

● DUCKWORTH non ha paura di FERRARI



La P. 312 quasi da F.1

CORRIERE CORSE

Le rubriche settimanali

a pagina

- 2 Dove corriamo domenica?
- 27 IL GIORNALE delle Scuderie
- 28 Il giornale del CLUB
- 30 KARTING
- 30 MOTORAMA radio TV
- 32 TUTTESPRINT
- 34 SCRIVETECI rimarremo amici
- 36 Il mini HOBBY
- 38 COMPRAVENDITA Informatutto



## IL PROTOTIPO che viene dal freddo

La ricordate quella macchina? Era la PANTHER, il prototipo del quale Umberto Maglioli iniziò la realizzazione in quel di Brescia, mecenate quel tal dott. Belponer della « Brescia Corse » che si era indispettito con Ferrari solo perché non riusciva a ottenere alcune macchine del « cavallino » come voleva lui. Fu il carrozziere Bertone che realizzò la carrozzeria del prototipo il cui nome diventò PANTHER. Una macchina che finì però soltanto per girare nei Saloni (senza motore sotto il cofano) e non toccò mai l'asfalto delle piste. Perché nel frattempo i rapporti Maglioli e Belponer si raffreddarono. Il mecenate bresciano si convinse di aver speso troppo e la PANTHER diventò argomento di avvocati.

Però Umberto Maglioli non ha smesso le sue speranze di diventare costruttore. E adesso si riparla di un lavoro che sta portando avanti in gran segreto (ma non tanto perché a Monza ha dato appuntamento a molti per il '71). Un lavoro di nuovo su un prototipo tre litri, come la Panther; sempre con propulsore Ford Cosworth, che però adesso ci sarebbe. E lavorerebbe con tranquillità, anche perché nel frattempo sarebbe stata sistemata tutta la controversia Belponer.

Tutto sarebbe avvenuto, dicono, ma non c'è da giurarci, per una riuscita operazione finanziaria che il sempre famoso pilota biellese, portò a termine per il cavalier Borghi, si proprio lui, il patron della Ignis, quello del Varese calcio, della Ignis Basket e delle famose squadre di ciclismo. La favola dice che il coraggioso industriale, per premio a Maglioli, abbia deciso di convincersi alla sua proposta di dargli modo di realizzare il suo sogno di una macchina da corsa, del prototipo tre litri. E pare proprio che stavolta la cosa vada in porto; il progetto va avanti, la macchina c'è. Se arriverà in pista sarà proprio il prototipo che viene dal freddo (dei frigoriferi).

● Fontanesi ha preso la licenza inglese. Anche se presto riavrà quella italiana, togliala per il famoso incidente di un anno fa, all'incirca, a Modena.

● Sandro Munari sembra che adesso, nelle pause agonistiche, sia diventato un assiduo di Bologna. Si parla di fiori d'arancio in vista (con prospettive anche sulla carriera rallystica). Ce lo assicura, perlomeno, il nostro Roccato da Cavarzere.

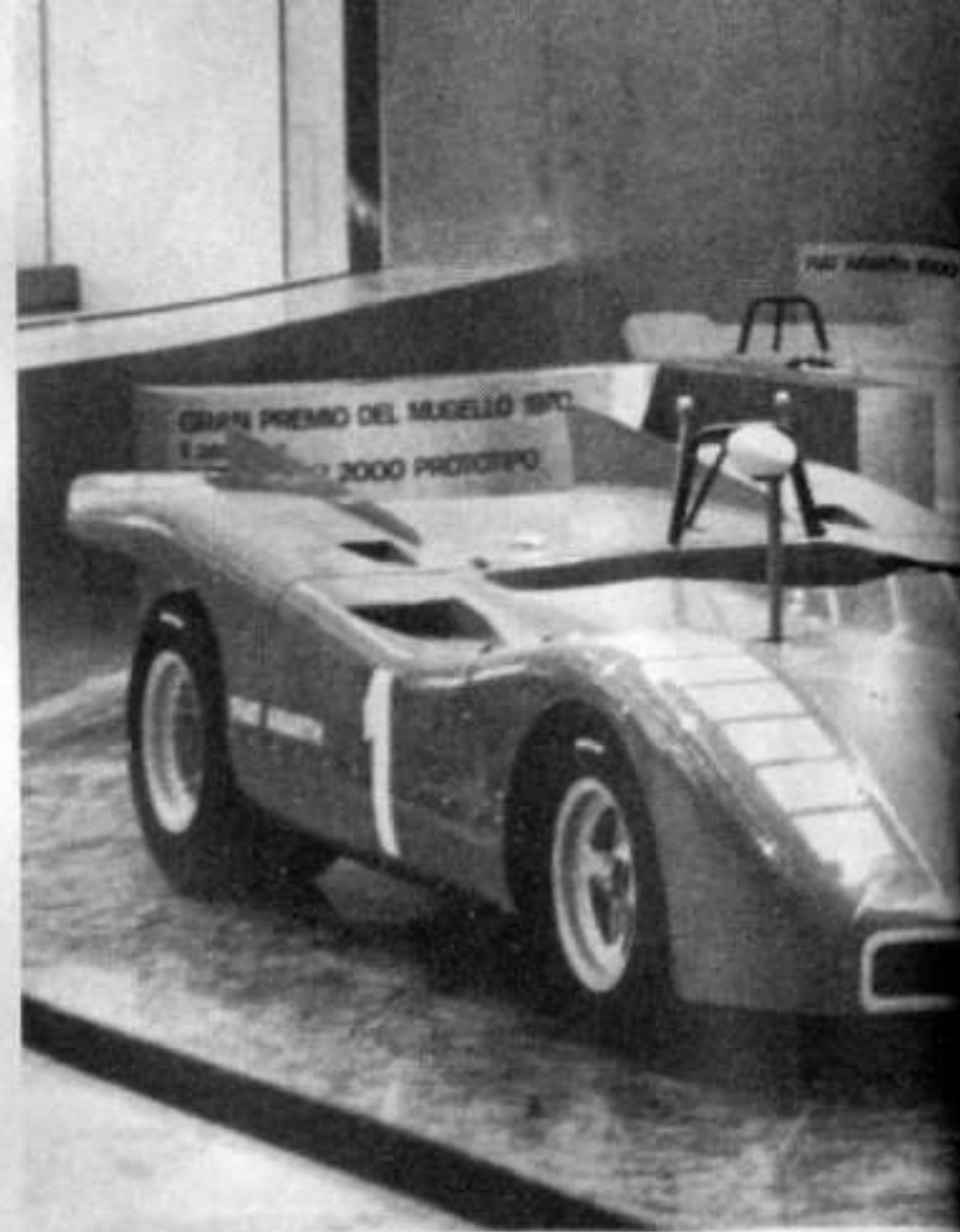
● AUTOSPRINT sarà già in edicola quando la CSAI avrà ufficialmente annunciato i componenti delle sue Sottocommissioni. In quella velocità, oltre il Presidente Zucchi, sarebbero nominati tre piloti: Giunti, Riccardone Benelli e Santulli, più Lazzaretti, un rappresentante ANCAI (Angiolini della Jolly) e uno FISA (Dragoni?). Il bello è che la CSAI ha scelto tre piloti (oltre de Adamich nella commissione tecnica) e l'ANCAI no.

Marcellino



# Le interviste capovolte

Le Abarth '70 al Salone di Torino hanno suscitato un interesse notevolissimo. E' l'unica Casa, in realtà, che tiene in vetrina lo sport in quella rassegna prettamente commerciale. E il pubblico, giovane e no, si accalca



# Vi piace ABARTH?

Dopo questo incontro certamente di più...

**TORINO** - Come mai siete all'Abarth? Chi vi ha lasciato così presto in libertà? Avete avuto del tempo libero improvviso e casuale?

Arrivare in Corso Marche, di lunedì un lunedì qualsiasi, di una (scorsa) settimana qualsiasi, ritrovarti timidamente per una mezz'oretta seduto in anticamera, con un AUTOSPRINT in mano, poi essere introdotto nell'ufficio-senza-una-spilla-fuori posto dell'ing. Carlo Abarth, e sentirti apostrofare così; tu che eri venuto — un po' timidamente perché senza preavvertire — a portare una copia del giornale fresco di tipografia bolognese, sapendo che il signor Abarth è uno dei lettori che più si indispettisce (bontà sua) perché — essendo a 300 chilometri da Bologna — il tuo settimanale non può vederlo prima del martedì mattina (treni e poste permettendo), beh, confessalo, ti senti perlomeno un po' stupito!...

E lui che imperterrito continua: Ma ha perso la parola? Eppure la sua penna la so e la leggo facile. — Ora siamo passati al lei — Pizzica abbastanza, no? Lo dicono tutti, mi pare. E adesso si stupisce? Di cosa? Di essere intervistato? Ma era tanto tempo che non aveva voglia. Perché lei si diverte a scrivere, dare giudizi di qui e di là. A condizionare piloti. Sì, perché lei, non faccia adesso il modesto, li condiziona. Li trova lei per chi ne ha bisogno...

Trovato il varco, non ti dà tregua. Perché lo diverte. Si vede. Anche a farti sembrare chissà chi...

E si stupisce che l'intervista stavolta la faccio io? La voglio fare io? Lo desideravo. Da molto. Allora le domando: vuole essere gentile? Può dirmi se posso avere un corridore? Dico un corridore della Ferrari?

In quei gironi, per la cronaca, si era ancora ai primissimi contatti dell'ormai varato club Ferrari-Abarth. Per Merzario l'accordo era raggiunto. Per Giunti, in quel momento, l'ing. Abarth non aveva ancora idee chiare. Era rimasto solo con l'impressione del romanino che gli sgattaiolava via dallo stand del Salone di Torino, senza poter avviare un discorso conclusivo. E non era riuscito ancora a riparlarci (cosa che è avvenuta successivamente a questa intervista capovolta).

## L'accusa

«Allora, posso averlo questo pilota?»

«E lo chiede a me?»

«Sì, a lei. Perché è lei che me li prende e porta via. Avevo combinato tutto bene con Merzario. Sapevo che potevo contarci. E poi salta su lei con quella storia della Tecno: che Merzario forse corre con la Tecno F. 2. Me lo stranisce, me lo fa impegnare di più. E io che già di domeniche con Merzario ne avrò poche, pensi se corre pure in F. 2... A me i piloti chi li dà? Se non li trovo così, dove li prendo? Quelli buoni, dico. E così lei

me li porta via. Allora mi fa avere Giunti?»

Lo scherzo scivola sul pesante. Ma con Abarth è così. E' un po' come Ferrari. Se sono in vena, se vogliono girarti l'abito addosso, non ti danno tregua. Ti mettono alle corde. E ti senti un Benvenuto con Monzon. E non puoi reagire. Perché, in fondo, cosa ti dicono? Anzi. Ti fanno ruotare come un pavone, se uno ci sta. L'importante è non starci. E per non starci continua, come me, a farti intervistare. E' un modo di vendicarsi, no? con questi giornalisti che, se possono, gli fanno mangiare fiele. Fiele per un lavoro di settimane, mesi, che viene buttato all'aria da poche righe di inchiostro, che chiosano una classifica, un risultato.

«Vuol rispondere alle mie domande? Perché non mi dice che cosa pensa di Merzario? Me lo vuol portar via perché?»

«Io portarglielo via? Ma prego...»

«Sì, perché anche lei sa che è maturato. Non parliamo del Merzario Arturo di Civenna; parliamo di Merzario pilota. Io lo avevo prima e l'ho riavuto dopo l'esperienza Ferrari e lo trovo maturato. Molto. Ha imparato. Anche se adesso ti dice pure come vuole messa la macchina, togliti mezzo camber lì, dammi quella ruota così, e qualche giro in meno sotto, sopra. Sa che cosa le dico? Che io veramente i piloti così non è che li intenda troppo come collaudatori. Io desidero quel-

li che ti fotografano il rendimento di una macchina, che ti riferiscono quello che essa rende, manifesta, dimostra. E così tu puoi giudicare e fare le correzioni. Sì, un cronista. Ecco: un collaudatore-cronista. Ma poi devi farlo quello che le loro impressioni ti suggeriscono. Non lasciar perdere e rimanere delle tue idee, se le loro impressioni non collimano con quelle di te che hai progettato la macchina. Ecco perché mi piaceva Schetty. Lei cosa pensa di Schetty? Peccato...»

«Peccato, peccato cosa?»

«Dica lei cosa pensa. Io so cosa penso. Io so che Schetty doveva ancora maturare. E' andato troppo presto alla Ferrari. Aveva ancora bisogno di un anno qui in Abarth. E invece è andato. Ha avute le sue responsabilità. Ha vinto. Ha dovuto mantenerle. E si è trovato di fronte ad altri più preparati. Capita poi trovarsi con un problema di coscienza e di orgoglio. Lei che pensa?»

«Ma, veramente, credo che sia stata una scelta... Lei parla di quella da collaudatore-assistente sportivo?»

«Sì, appunto.»

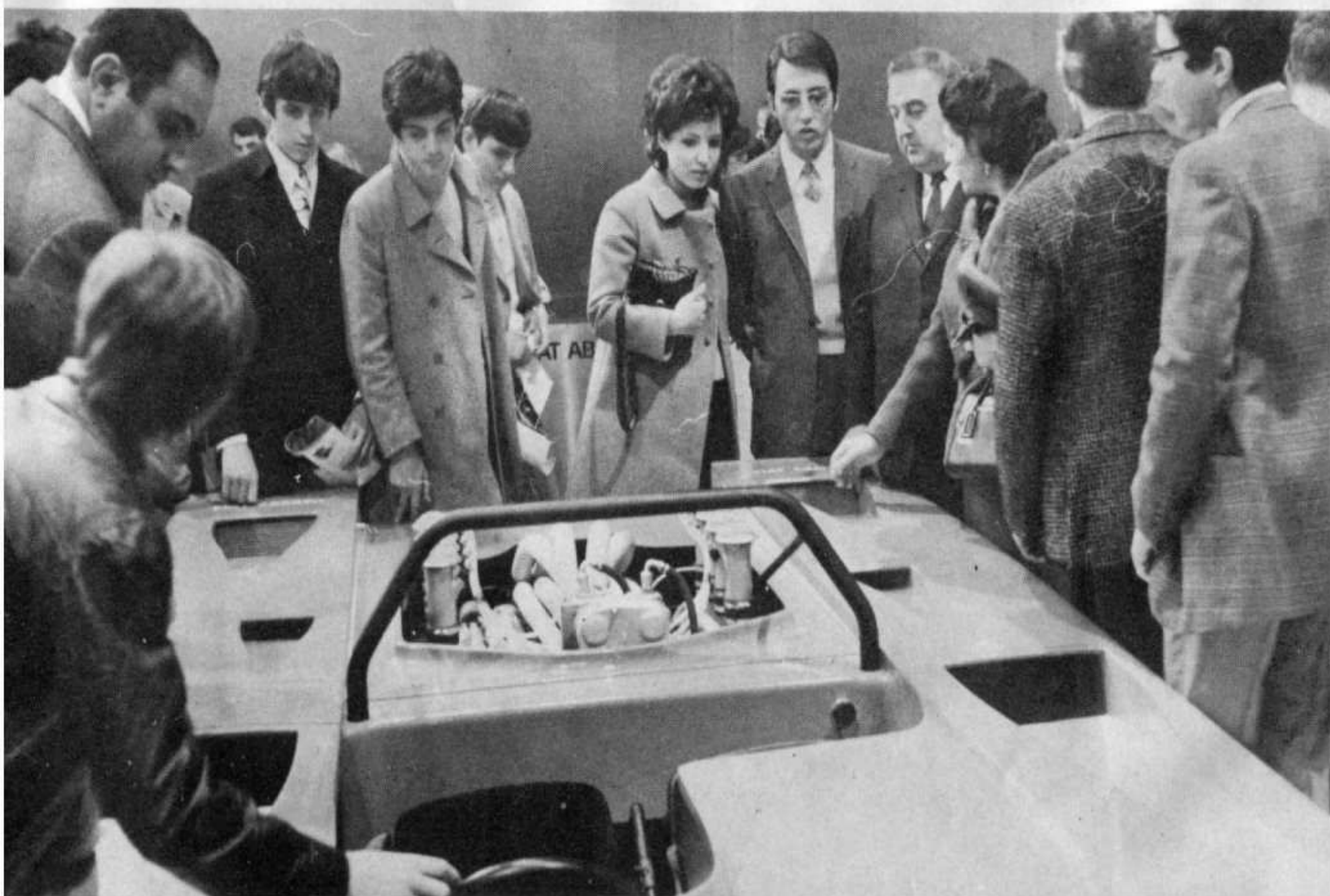
«Bene, una scelta forse opportuna. In fondo — replico — mi aveva detto che pensava di correre ancora due o tre anni. Quindi se un pilota, un pilota che vuol correre da professionista, che non è ancora arrivato al vertice, si programma così, forse è meglio che lasci. Anche perché certi rapporti, la storia del "più lento" in alcuni tracciati con la 512, giocano.»

«E' per questo che dico doveva rimanere un anno di più con me. Allora non parlava di smettere. Allora Schetty era diverso. Aveva già i suoi problemi, le sue scelte familiari, però voleva correre e poteva migliorare. Ora così, correre qualche volta per sostituire un collega, collaudare delle macchine, come si dice? a freddo, fare l'assistente dei boxes, certo è bello, sicuro, sei nella grande Ferrari e nella grande Fiat. Però è un'altra cosa? Per chi nasce pilota, dico...»

## L'errore

«E' vero. Ma forse è anche la scelta di un giovane con due lauree, il cui obiettivo è crearsi un domani diverso; forse avendo valutato di non poter diventare altrettanto grande come altri campioni che ammira. Come Graham Hill che era un po' il suo simbolo.»

«E' così. Ma non è più Schetty. Lo Schetty che mi trovo in casa. Peccato. Ma, come dice lei, è giusto. E' meglio. Però io dico peccato. Perché Schetty non fa più il vincitore, ma l'organizzatore dei vincitori. Sarà un merito anche quello. Una dimostrazione di capacità. Ma non è lo stesso. Perché, vede, mi dispiace che sia andato via da noi un giovane, un pilota, per finire come mezzo direttore sportivo in una grande Casa. Come sono un po' i frutti. Quelli che vedi ti stanno maturando bene, vengono bene,



Dal diario di un pilota (canadese)

questa divertente storia con  
risvolti TRANS-AM e CAN-AM

# IL TOPO 1000 meglio dei «7»

**CRAIG FISCHER** è un buon pilota canadese di vetture Turismo, fra l'altro campione canadese per la sua categoria, con una Fiat-Abarth 1000 tutto sommato veramente poco competitiva in confronto alle stesse vetture ora presenti in Italia. Egli ha partecipato alla gara che precedeva la gara Can-Am di Mosport, facendo segnare tempi eccellenti per una vettura così piccola, e comunque migliori addirittura di alcune gruppo 7 da sette litri che hanno preso il via nella gara Can-Am. Ha scritto le sue impressioni sulla corsa cui ha preso parte, pubblicandole su «FIFTH GEAR», che è il bollettino ufficiale dell'Auto Club di Canada. Forse l'articolo non sembrerà del tutto obiettivo, ma bisogna sapere che quando fu scritto la FAZA (che è la patrocinatrice di Fischer) stava cercando di far omologare per le corse Trans-Am (che hanno delle regole abbastanza strane), le testate Abarth ultimo tipo a quattro carburatori, con la quale la piccola 1000 italiana diverrebbe altamente competitiva nella classe fino a 2 litri, che è la classe più «piccola» della Trans-Am.

Queste sono le mie impressioni sulla corsa per Turismo complementare alla Can-Am di Mosport, cui partecipai in giugno. In quasi tutte le gare i preparativi cominciano con molto anticipo e la corsa di cui parlo non fu un'eccezione. Noi cominciammo stando a vedere se il nostro «topo» sarebbe stato accettato fra le vetture iscritte, quindi andando dal nostro patrocinatore dell'anno precedente, il «Fiat Auto Club» del Canada, per vedere se poteva darci una mano per il rimborso spese. Tutto sistemato, per cui Al Cosentino della FAZA (Fiat Abarth Zagato Allemano), che tutto sommato potrebbe essere soprannominato signor A. Barth, si mise al lavoro per cambiare i motori.

Nel week-end del 7 giugno ottenemmo ottimi risultati e riuscimmo a piazzarci quinti assoluti nella Trans-Am sotto due litri, preceduti dalle Alfa e seguiti dalle BMW. Naturalmente con il nostro motore di 980 cc, che lo SCCA fa usare secondo le regole tecniche del 1962-63, ci troviamo in terribile svantaggio contro modelli a iniezione, con carburatori a doppio corpo (alcuni dei quali non sono neanche legali, con gli attuali regolamenti).

Il problema riguarda la nostra testata, il cui disegno è stato cambiato dall'Abarth per consentire quattro condotti individuali; orizzontali e camere di combustione emisferiche. La FIA esige un dato numero di queste cose in osservanza con le regole del gruppo 2 e lo SCCA, che in origine aveva detto che il suo campionato Trans-Am sotto i due litri doveva effettuarsi coi regolamenti FIA, richiede invece molte cose in più perché una vettura faccia parte del gruppo 2. Questo stato di cose elimina la possibilità di usare tutte le vetture «calde» prodotte in Europa e invece le corse sono proprio fatte per questo tipo di vettura. Lo SCCA permette poi ad alcuni tipi di vetture fuori regola di gareggiare, presentando così un quadro falsato delle corse fino a due litri e al tempo stesso, credo, tenendo in vita gli errati, vecchi concetti sulle vetture straniere «debolucce».

Il Canada, essendo quello che è, segue ubbidientemente gli ordini dello SCCA, aggiungendo una dichiarazione che serve a salvare la faccia: «modificato dal CASC». Si direbbe che a nord della frontiera non ci siano regole originali, se non nella regione di Quebec, e su questo punto non oso andare oltre.

Comunque, con la benedizione del CASC e del CRDA, mi fu permesso di correre col «topo gigio». Segnai decorosi tempi e giravo ancora sotto le mie possibilità, in quanto la vettura aveva ancora cerchioni piccoli (6" e 7" x 13) e usando Dunlop di 4.75-10.00 x 13, troppo «lunghi». Inoltre eravamo sovrasterzati, ma riuscimmo comunque a segnare il miglior giro per questo tipo di vettura, in 1'45"77; niente male per una 980 cc del peso di circa 700 kg. In Europa queste vetture corrono con cerchioni larghi 8" e quanta gomma possono cacciarsi sotto i parafranghi! Per cercare di migliorare le cose montammo pneumatici più piccoli (Goodyear) e il giorno della gara guadagnammo 500 giri-min, sul rettilifilo, per un totale di 8100. In complesso, però, segnai un tempo sul giro più lento in paragone a quello del giorno prima, soprattutto per le gomme più piccole.

Nella lotta per la posizione al via, il capo mi disse di finire fra i primi dieci e di non tartassare troppo la vettura. Ero secondo assoluto a due giri dalla fine e il «signor Fiat» mi spronò, ma non esi-

steva il tempo materiale perché una Fiat da un litro potesse giocare un simile scherzo a una MGB. Come consolazione, però, ottenni un tempo di qualificazione non disprezzabile.

Il giorno della gara ci schierammo a seconda dei tempi del giorno precedente. Io ero ottavo in uno schieramento che comprendeva quattro Camaro, tre Porsche, quattro Datsun, una Mustang, una Corvette e così via. La vettura staffetta sbucò oltre il cancello del parco macchine, con la bandiera rossa, per fare un giro del circuito che serviva di riscaldamento per vetture e piloti. Quando tornammo alla linea di partenza fu riformato lo schieramento, e lo starter corse al suo posto, sollevò la bandiera canadese, poi, zac, l'abbassò e diede l'avvio alla gara.

Mi sembrava di avere mollato la frizione da ore. Dalla mia posizione, in terza fila, vedevo le Porsche che come al solito piantavano le ruote nella ghiaia e ne spruzzavano la pista alla prima curva, con una pioggia di sabbia e di sassi. Superai una o due vetture sul piccolo rettilifilo fra due curve quindi alcune altre e mi tuffai verso la curva Moss. Qui purtroppo la mia vettura si «piantava» in terza e saliva troppo di giri in seconda, e mi feci strada con cautela attorno alla curva più lenta del circuito. 8000 in terza, 8000 in quarta e lo stesso in quinta. Sull'ultima gobba del rettilifilo toccavo gli 8100 in quinta. Lieve frenata, accelerata in curva, la ruota anteriore destra si sollevò, sovrasterzo, giù in quarta e di misura oltre la curva e di nuovo sul rettilifilo. Alcuni giri più tardi ero riuscito a lasciare dietro una Mustang, una MGB (quella che mi aveva battuto il giorno prima) e alcune altre vetture. Ora cercavo ostinatamente di superare una Datsun, ma nessuno dei due segnava il tempo del miglior giro fatto in precedenza.

A due giri dalla fine la subdola sfortunata colpì! Uscendo dalla curva Moss il sovrasterzo era più avvertibile che mai. Nel rettilifilo cominciai ad avere l'impressione che si fosse rotto qualcosa posteriormente. La curva 8, una curva veloce a destra, andò tutto sommato bene o era la mia fantasia? Curva 9 e addio, la vettura si gira: pneumatico a terra. In quel momento fui contento che la macchina non si rovesciasse e al tempo stesso pensavo cose poco affettuose all'indirizzo delle Porsche «lancia sassi».

In cinque stagioni non ci era mai capitato di avere una gomma a terra, ma ora so finalmente che cosa si prova. Per lo meno il guaio capitò all'imbocco dei boxes, ove rientrai lentamente. Il deluso e agitato signor Abarth si mise subito a cambiare il pneumatico e ci volle l'equivalente di due giri (anche lui non aveva mai visto un pneumatico a terra su una sua vettura) per un'operazione che in una gara Trans-Am richiede circa dieci secondi.

Ripartii con i pneumatici che fumavano. Devo dire che l'accelerazione è fenomenale per una vettura di quelle dimensioni, fino a una velocità di 130-140 orari la nostra macchina era andata ancor meglio della Firebird di McConnell, ma nel loro caso, è vero, cercavano di fare muovere in fretta un peso di kg 1600 (425 HP). Ormai non potevamo più riguadagnare il tempo perduto, ma decidemmo di essere sportivi e di concludere la gara. Saremmo arrivati sestimi o settimi, invece arrivammo ventiduesimi.

gli manca ancora un po' sole in più. E scopri che te lo tolgono dalla pianta.»

«Sì, una immagine giusta, bella. Solo che si parla di piloti. Ed è una dimensione diversa. Perché c'è qualcos'altro che induce o sottrae a queste scelte. Non solo chi ti toglie dalla pianta. E si fa il pilota se si ha la convinzione di farlo. Senza programmazioni che ti frenano. Perciò è più giusto così.»

«Certamente, ha ragione lei. E' più giusto. E mi dispiace, un po'. Perché stavolta abbiamo la stessa idea. Sulla programmazione della vita da pilota. Però mi ha detto poco sa? Cosa farà Ferrarri, me lo dice?»

«E lo chiede a me? Forse non lo dirà nemmeno nella sua conferenza stampa... (E così è stato, in pratica. Perlomeno per quel che voleva Abarth, cioè per quante domeniche — e quali — avrebbe potuto avere Merzario e Giunti sulle sue macchine).»

«Bell'affare. Se non me lo dice lei, dove riesco a saperlo?»

«Telefoni a Ferrarri...»

«Sì, e gli chiedo quando mi dà il pilota... Ma già fa molto a permettermi di adoperarli. Così per ora sono sempre con Ortner.»

«Ortner? Ma non smetteva?»

«No. Si vede che ha ancora tempo per finire il suo garage. Non farà più come l'anno scorso. Un impegno a metà. Pilota e collaudatore. A metà. Ma l'Abarth fa guadagnare denaro, cosa crede? Non

è come voi credete (e riecoci al voi!). Perciò Ortner rimane. Anche perché l'aria di Torino gli piace... Ci sarebbe anche Brambilla. E' simpatico, bravo, un lavoratore onesto, sodo, generoso. Ma ha le monoposto per capello... E lui vuol trasformare. Trasforma troppo...»

L'intervista diventa strana a questo punto. Non è più nemmeno capovolta. E' un monologo. Come è più giusto che sia.

«... Oh, questi piloti. Ce ne sono 5 che fanno il bello e cattivo tempo. E si dividono come loro agrada. E gli altri imparano.»

Uno sguardo di Abarth si posa, quasi con tenerezza, sul grande pannello alle sue spalle, dove le fotografie sono dieci, cento, centinaia. Di tutti i piloti più importanti, di ieri e di oggi. Che con ABARTH hanno avuto tutti un po' a che fare. Da un semiconosciuto neozelandese che, allora, nessuno ricordava chiamarsi Hulme, all'amicissimo Hermann, che è il tedesco col quale si intende meglio, perché parla anche italiano con questo signore austriaco di Torino che si fa nero se qualcuno dice che non è italiano.

Ma sentiamo il monologo...

## I guai ACI

«... I guai nostri sono all'ACI. Mi dica? Che cosa fa l'ACI per lo sport? Costruisce grattacieli. Adesso la nuova CSAI. Che cosa fa la nuova CSAI? Molte promesse ho let-

to. Ma le farà? Può farle? Dobbiamo giudicare l'ACI per lo sport? Avevamo un autodromo a Roma, dove bene o male d'inverno si poteva provare. L'ha preso l'ACI. E l'autodromo non c'è più. Non si prova. E dove proviamo, adesso? Nel nostro campo d'aviazione, qui dietro. Tra i birilli di gomma. Se non c'è nebbia. Altrimenti ti tocca andare al Castelet. Come faremo, adesso, con la 3000.»

## L'epitaffio

«Beh, c'è sempre Monza...»

«Monza? Cosa è Monza? Quell'autodromo dove ti aprono i cancelli quando dicono loro, paghi l'affitto della pista, te li chiudono quando dicono loro. Ma lei queste cose non le scrive. Perché è diventato troppo diplomatico. Lei non più zanzara...»

E si volta. Prende da Aviano, che imperterrito aveva seguito tutta la conversazione con un sorrisino (di rivalsa?) sulle labbra, una scatola blu quadrata e me la offre. C'è un bellissimo Scorpione di bronzo, di quelli che i piloti Abarth vanno matti per averlo, alla premiazione della squadra e dei clienti vincenti.

C'è sopra una targhetta: «alla zanzara con simpatia, lo Scorpione», c'è scritto. Sta a vedere che è l'epitaffio. Della zanzara. Uccisa dallo Scorpione (con questa intervista — capovolta — naturalmente...)

Marcello Sabbatini

Craig Fischer

Speciale

AUTO  
SPRINT



VIAGGIO  
intorno ai  
programmi  
'71

Il segreto della JOHN WYER  
AUTOMOTIVE è forse anche  
una risposta ai problemi '70  
sulla «condizione umana»

# LAVORANDO divertendosi si vincono anche le corse!

DALL'INVIATO

**SLOUGH** - Quella di John Wyer è una piccola squadra, proporzionalmente ai risultati che ottiene, oppure una grande squadra se la si considera soltanto come unità di manovra per le corse. Gli è che la John Wyer Automotive è una squadra complessa, che fa le corse ma fa anche altre cose. Si ricorderà come da John Wyer, insieme con altri, sia nata la prima delle macchine da competizione della Ford degli ultimi anni, quella che doveva diventare la GT 40 e che ha avuto tanti successi. Poi, smessa l'attività legata direttamente alla Ford, John Wyer abbia costruito la Mirage, che ha avuto i suoi momenti di gloria anche se non ha avuto molto seguito. Ed andando più indietro nel tempo ricorderemo come fosse John Wyer il capo della squadra Aston Martin che è stata in primo piano tra le vetture sport.

Insieme con Wyer è David Yorke, anche lui un vecchio lupo delle corse, che ha avuto una buona parte nella squadra della Vanwall, quando correva in F.1. Ormai il binomio Wyer-Yorke è ritenuto inscindibile, e certo le due per-

sonalità si completano benissimo. Insieme fanno andare avanti, e piuttosto bene, la J.W.A., dall'anno scorso detta Gulf-Porsche.

I risultati ottenuti da questa squadra sono stati, nel 1970, molto buoni, come purtroppo sappiamo benissimo in Italia. Frutto, oltre che del disporre di buone macchine e di buoni piloti, anche della organizzazione. E non a caso alla Porsche, come leggete in queste stesse pagine, ritengono la Gulf-Wyer la squadra che meglio può servire da decentramento per le attività sportive, una squadra che lascia pochissime cose al caso.

Abbiamo incontrato, nei locali della JWA a Slough, insieme col capo meccanico Ermanno Cuoghi (il nome è modenese, come lui), anche quel Gioacchino Ramirez che ha imparato benissimo l'italiano anche lui a Modena e che negli ultimi anni era con la Eagle di Gurney. Ed i due compari, insieme con gli altri meccanici, stavano lavorando attorno a due Porsche 917, quelle che sono state imbarcate qualche giorno fa per la Argentina e che parteciperanno alla prima prova del campionato marche 1971.



La prova  
del 16



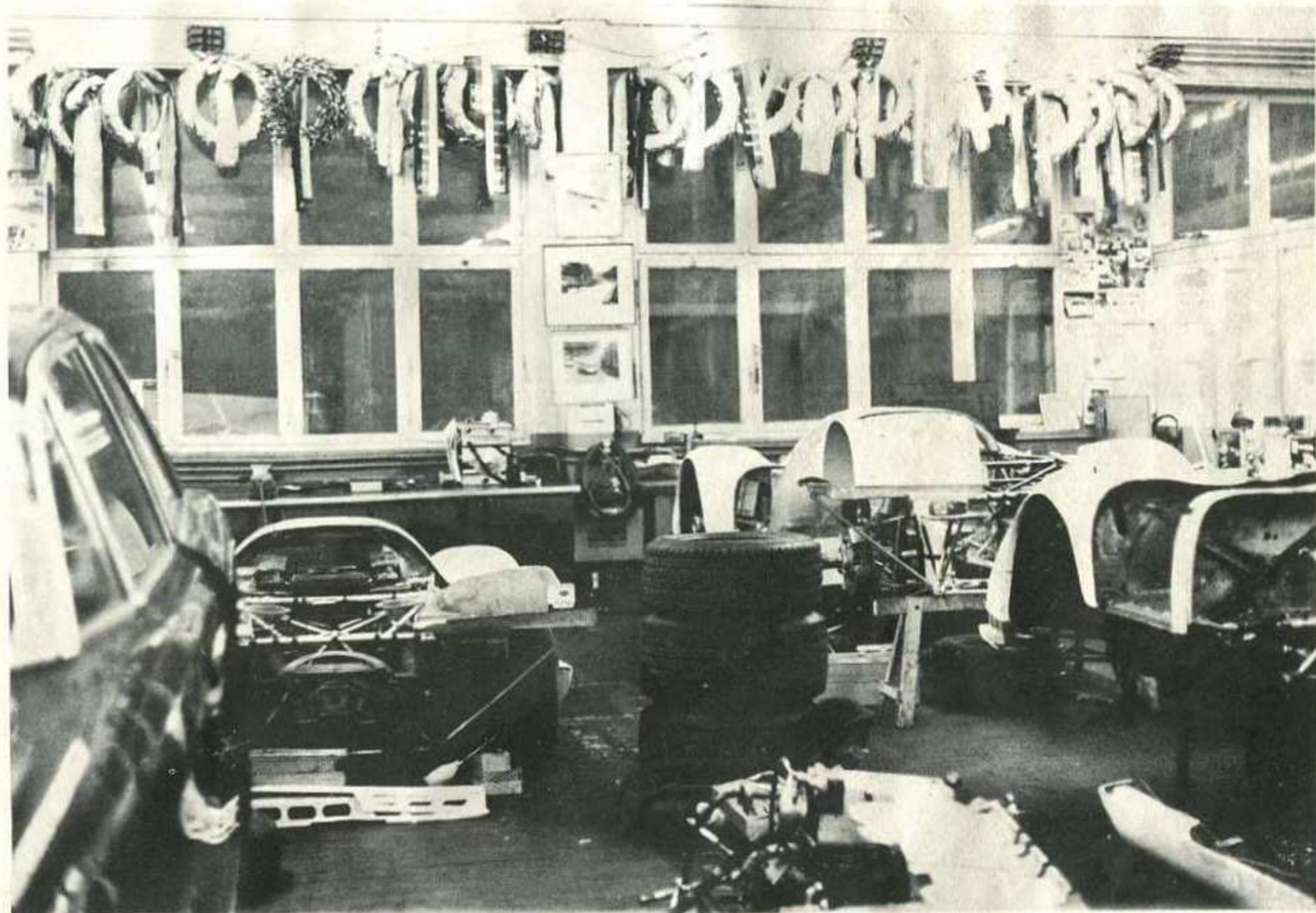
L'officina della Gulf-Porsche in Inghilterra. A destra il capomeccanico italiano Cuoghi con il progettista Horsman. Sotto in un angolo dell'officina due esemplari della Mirage del 1969. Sul secondo è stato montato un Ford 5 litri per «divertimento» (dicono)



## Ecco le foto ritardate dagli scioperi

L'ing. Piech (a destra) nel suo ufficio. Il giovane nipote di Porsche ha praticamente preso la intera direzione dell'azienda. Dietro di lui la foto aerea della pista privata di prova della Porsche dove a primavera si trasferirà tutto il reparto sperimentale

Nel reparto corse Porsche si stanno montando (sotto) le macchine che andranno a Daytona. Avranno qualche modifica di minor importanza, in estetica, e qualche altra leggera al telaio



Per poco non riuscivamo a fotografare, sia pure da lontano, il nuovo motore Porsche. L'ing. Piech si è accorto di quello che c'era e si è precipitato a coprire il blocco in montaggio. Però non abbastanza da non lasciarci capire che si tratta di un blocco, con otto buchi, quindi quello del futuro 16 cilindri; a destra le scatole dei pistoni Mahle evidentemente destinati al nuovo motore in fabbricazione.

Stavamo visitando l'officina della JWA insieme a David Yorke, che ci ha mostrato tutto quel che c'era da vedere e ci ha detto come funziona la squadra. Sono in tutto 22 persone, che non smettono un momento di lavorare alla preparazione delle macchine per le corse. Da circa un mese erano tutti impegnati attorno a quelle per l'Argentina, ed appena finito si sono messi sotto con quelle che andranno a Daytona, poiché il tempo a disposizione è poco e non c'è da stare fermi. Bisogna fare il massimo durante i periodi di «stanca» poiché appena la stagione comincia non c'è più requie. E questo lo sanno benissimo tutti quelli che sono alle prese col calendario.

Solo che qui hanno l'aria di avere idee chiarissime e di non lasciarsi sorprendere dagli avvenimenti, avendo tutto programmato con largo anticipo. Comunque restano dei periodi in cui il personale non è impiegato a fondo, ed allora si divertono a costruire qualche macchina extra, come quelle della Formula Ford che abbiamo visto abbozzate in un cantuccio. Od a fare qualche esperimento curioso,

come quello della Mirage vista a Imola l'anno scorso e sulla quale adesso abbiamo visto installato un motore Ford 5 litri.

E' un progetto serio? Yorke ci dice che si tratta di un divertimento, tanto per vedere cosa ne viene fuori, ma potrebbe essere anche qualcosa di concreto da vedere all'opera in qualche corsa.

Comunque quello che è certo è che le forze della squadra sono impiegate alla preparazione ed alla revisione delle Porsche 917, con le quali la Gulf-Wyer correrà il campionato marche. Che quest'anno si presenta relativamente facile, anche se quello 1970 in fondo non è stato difficile. I programmi sono chiari e semplici: ripetizione del 1970, con tutte le corse fatte dalla Gulf-Porsche salvo la Targa Florio per la quale si limiteranno ad aiutare la Porsche che scenderà coi suoi uomini. Hanno un contratto per due anni, sia con la Porsche sia con la Gulf, e quindi non sanno ancora quello che faranno nel 1972. Se la Porsche chie-

**Franco Lini**

CONTINUA A PAGINA 13



Il montaggio di un motore su una delle 917 Porsche per l'Argentina. Le macchine sono già state spedite e adesso preparano quelle per Daytona

I meccanici stanno lavorando a finire le macchine destinate alla Temporada in Argentina. Il barbuto è Ramirez, che era alla Eagle ed ora è con Wyer



L'ingresso apparentemente modesto dell'officina della Cosworth. Dietro ci sono i capannoni dove lavorano 130 persone



VIAGGIO  
intorno ai  
programmi  
'71

Fiduciosi

in casa COSWORTH

# Non avremo più gli alberi difettosi

## In casa WYER

CONTINUAZ. DA PAGINA 11

derà loro di continuare la collaborazione saranno ben felici di farlo. Anche se non si tratterà più di campionato marche. Infatti Yorke ha una bella esperienza anche di F.1, pur se i tempi sono cambiati; e soprattutto dice che:

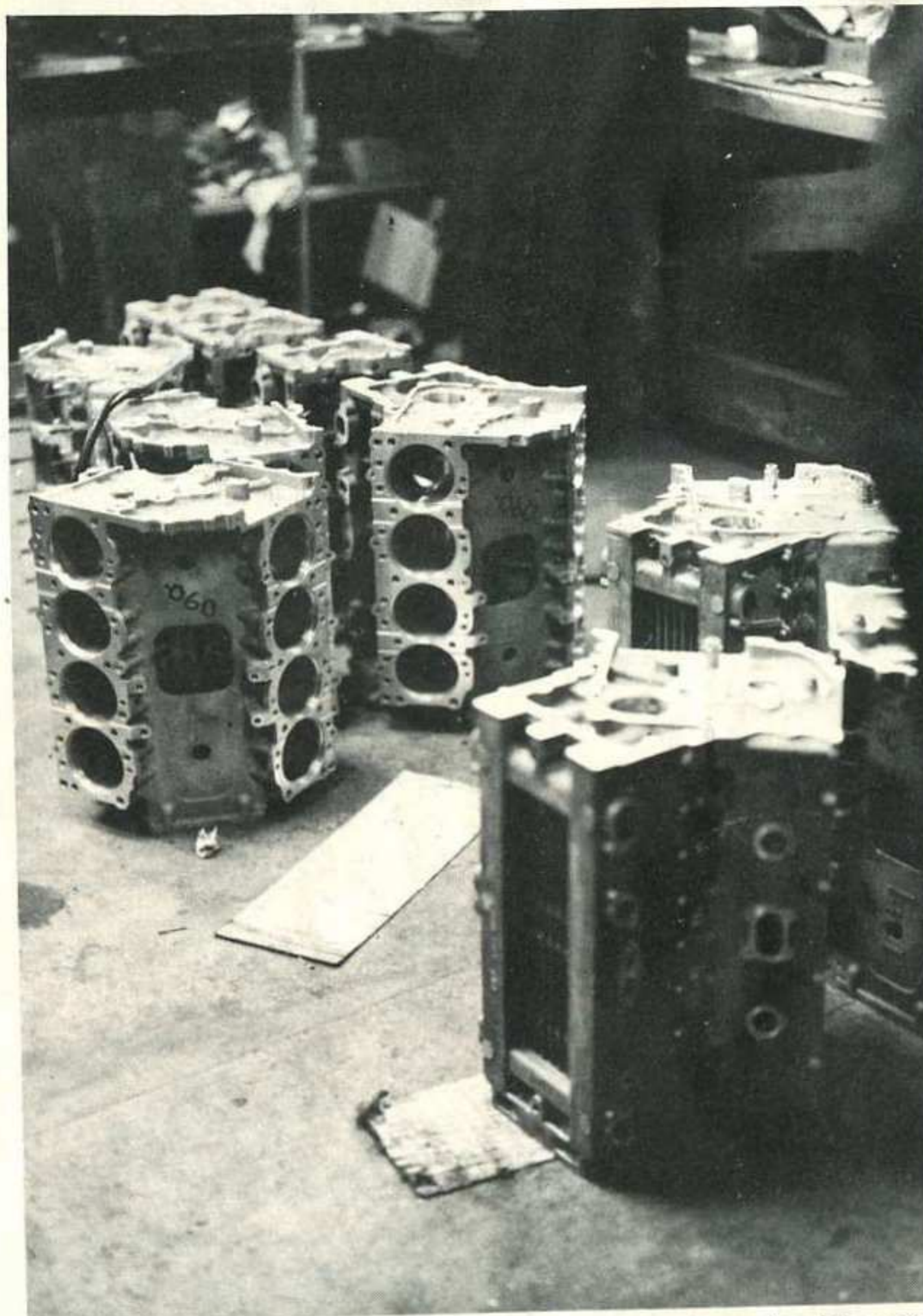
« Se la Porsche dovesse decidere di scegliere la F.1 e preparare le sue macchine come ha preparato le Sport, credo che sarà un competitore molto serio per tutti ».

Quel che è interessante, nella combinazione Porsche-Wyer-Gulf, è che tutti ne hanno tratto benefici rilevanti. La Porsche scaricandosi degli impegni delle corse, che hanno permesso ai tecnici di restare a casa e lavorare per il futuro; la Wyer avendo potuto disporre di macchine di alta classe e quindi in comune hanno permesso la messa a punto di lubrificanti speciali particolarmente avanzati, disponendo nei suoi laboratori di Pittsburg di motori tecnicamente molto migliori di quelli americani. E la Porsche di nuovo poiché dalle esperienze di laboratorio della Gulf ha tratto taluni insegnamenti che hanno permesso di migliorare i suoi motori.

Insomma questo è un esempio lampante di cosa significhi non soltanto programmazione e collaborazione, ma anche l'apporto delle corse al progresso tecnico.

Per quanto riguarda i piloti a disposizione la Gulf-Wyer ha piena libertà di scelta, ovviamente informandone la Porsche, e la squadra per il 1971 deve ritenersi, secondo Yorke, migliore di quella del 1970. Derek Bell ha dato prova di essere molto forte e maturo, e Oliver è di rendimento costante e senza dubbio elevato. Così, dice York, Rodriguez non dovrà fare più tanti sacrifici, perché il suo nuovo compagno è un uomo di rendimento sicuro.

Inutile chiedergli cosa pensa del campionato 1971. Dovrebbe essere fin troppo facile.



Una parte dei monoblocchi in lavorazione per la serie dei motori 1971. Ne costruiranno subito 16, poi forse un'altra diecina. Non di più. La scelta delle bielle (sotto), per misurazione e bilanciatura. Utilizzano il titanio, ma sperimentano anche altri materiali



DALL'INVIATO

NORTHAMPTON - Chissà perché tutti hanno della Cosworth Engineering Ltd. l'opinione che sia una piccolissima fabbrichetta, quasi un semplice « buco » da preparatori di motori altrui. E' una opinione diffusissima, e che può essere stata avvalorata dal fatto che gli uomini della Cosworth sono modesti e poco ciarlieri e che la fabbrica è un poco fuori mano, non facile da andare a scovare se proprio non ci si va apposta.

Invece la Cosworth è una fabbrica grande, dalle dimensioni contenute perché non vi sono cose grosse da fare (grosse in dimensioni intendo), ma organizzatissima e razionale. Ci sono dentro circa 130 persone, e pare che non siano abbastanza; più di quante ne conti il reparto corse della Ferrari, dunque, tanto per dare un'idea.

Da questa fabbrica seminasosta nel quartiere industriale di Northampton, a Nord di Londra e non molto distante da Silverstone, escono i motori che da qualche anno stanno facendo disperare i progettisti dei dodici cilindri, quelli che con ragione sono convinti di essere dalla parte giusta, ma che alla resa dei conti debbono ammettere di non essere ancora riusciti a far meglio dell'otto cilindri Ford. Non tutti, dico non tutti son fatti disperare, visto che adesso i dodici cilindri hanno cominciato loro a far disperare Keith Duckworth, progettista del Cosworth Ford e capo della fabbrica; Ferrari in primo luogo e poi BRM e Matra hanno già iniziato la manovra accerchiante che dovrebbe segnare l'affossamento definitivo del propulsore che per tutti questi ultimi anni è stato il dominatore.

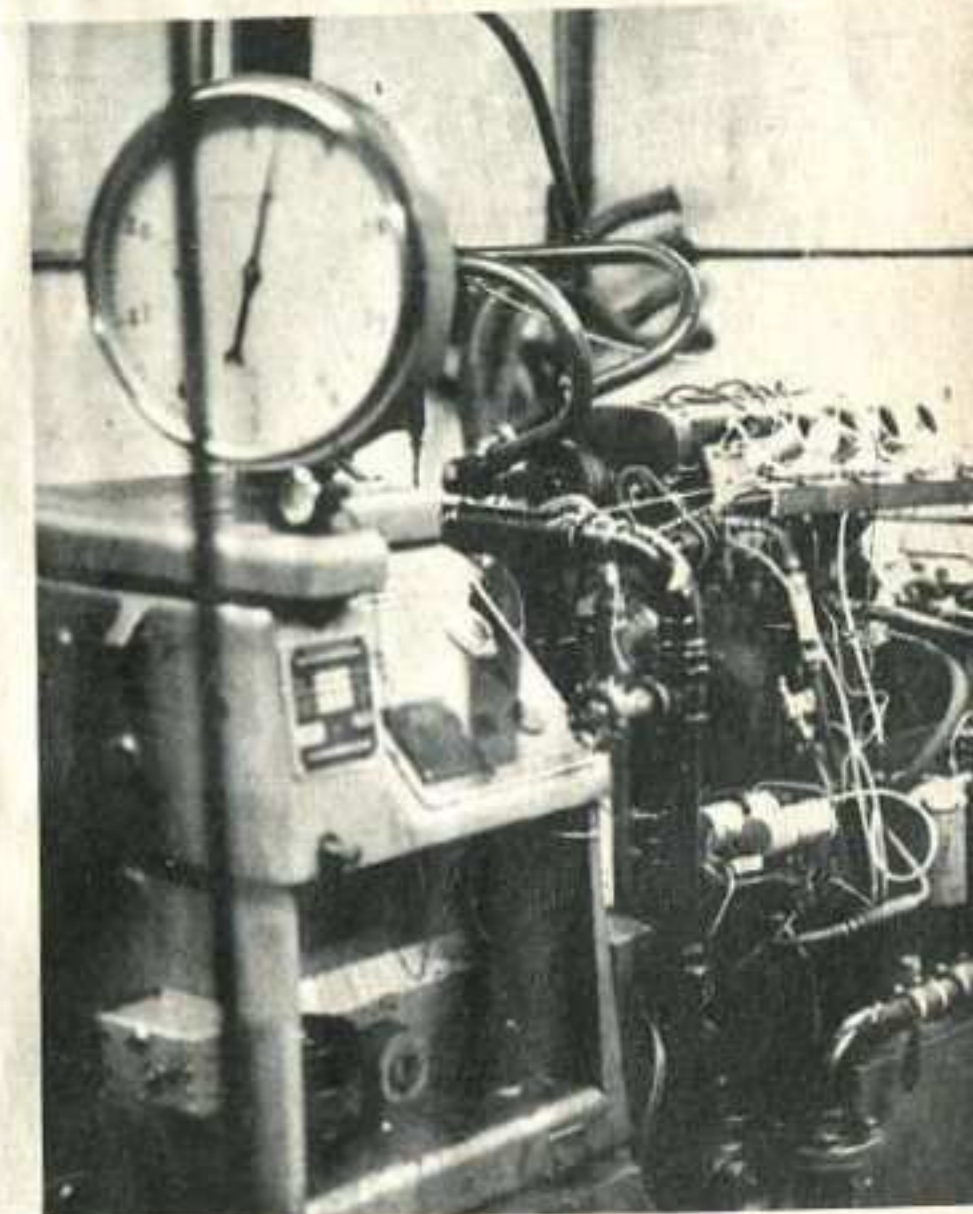
Proprio per vedere come reagisce Duckworth all'incalzare della nuova ondata, proprio per conoscere da lui come intende operare per opporsi alle potenze che gli altri sciorinano in pista, siamo venuti fin qui, in una giornata di mezzo sole e mezzo pioggia, una tipica normale giornata inglese.

E Keith Duckworth, tranquillo e sorridente come sempre, calmo e semplice, ci ha portati in giro per la fabbrica, mostrandoci tutto quello che stanno facendo e come lo stanno facendo, e piano piano svelandoci i suoi progetti. Molto semplici e molto apparentemente sicuri: continuare a vincere.

« Sì, certo, adesso Ferrari vince e i suoi motori sono indubbiamente molto forti. Però anche nelle ultime corse qualche nostro motore è stato molto vicino ai Ferrari, anzi nelle penultime gare un nostro motore era nettamente davanti.

Quindi qualcosa di buono lo facciamo anche noi.

« Abbiamo commesso l'errore di dar retta a troppa gente, e di impegnarci ad accontentare troppa gente. E così ci siamo trovati davanti ad un mare di lavoro, complicato durante la stagione da una serie di disavventure che proprio non ci aspettavamo. Tutto è cominciato con una partita di alberi motore imperfetti, che si sono rotti in serie. Così ci siamo trovati con molti motori da ricostruire e in fretta. La fretta ha impedito di fare le cose bene e così sono sal-



Su uno dei banchi prova c'era un motore Ford Cortina con distribuzione a cinghia, con talune soluzioni sperimentali in vista dell'impegno per i prossimi rallies

tate fuori altre rotture (distribuzione, n.d.r.), per cui alla fine non riuscivamo più a tenere dietro agli avvenimenti. Però non si tratta di cose normali, per noi, anzi ».

Va bene, Duckworth resta ottimista. E forse ha ragione, nel senso che effettivamente il 1970 è stato un anno disgraziato probabilmente per il troppo lavoro, non per le qualità intrinseche dei motori. Però crede proprio di poter ancora tener testa agli altri, specialmente ai Ferrari?

« Non so esattamente quanti cavalli abbia adesso il dodici cilindri piatto di Ferrari, forse è vero che abbia superato i 460 come dicono. Però sono sicuro che lavorando come si deve e mettendo a posto come si deve il nostro otto cilindri si debbono raggiungere almeno i 470 cavalli. Quindi... ».

Già, probabilmente è vero; ma può essere anche vero che i do-

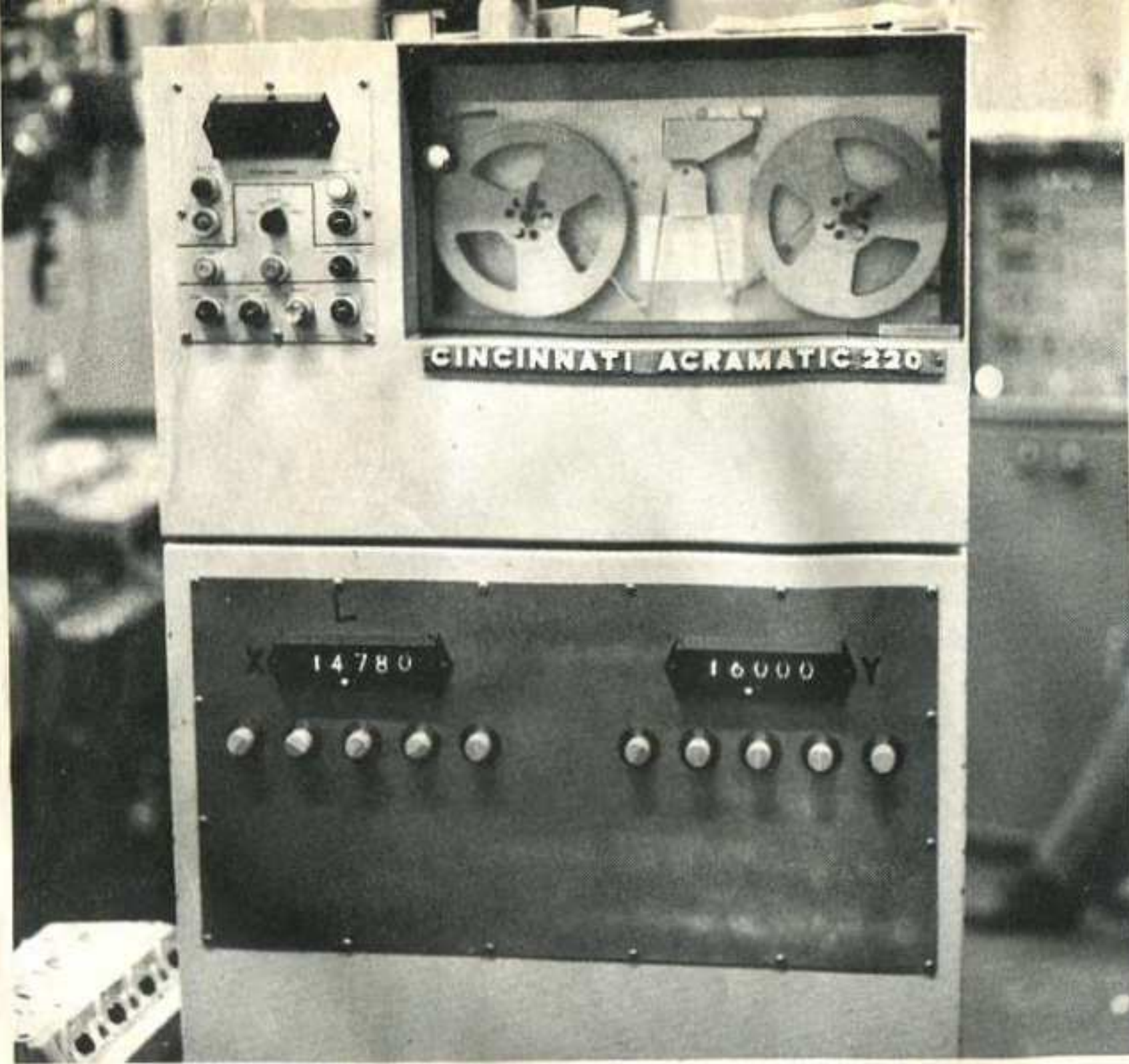
Franco Lini



**VIAGGIO**  
intorno ai  
programmi  
'71

Il «cervello» elettronico di una fresatrice automatica, con le bobine del nastro programmatore

# In casa Cosworth preparano 100 motori Formula 2



**VIAGGIO**  
intorno ai  
programmi  
'71

Il reparto corse vero e proprio (sotto). In primo piano sono delle casse dirette in Argentina, con materiale di scorta ed attrezzi. Poi la F. 1 a trazione integrale che era stata ad una esposizione e infine la «660» che andrà alla 1000 argentina

CONTINUAZ. DA PAGINA 13

dici cilindri possono arrivare più in alto?

«Teoricamente sì, ma noi abbiamo altri vantaggi, in valori di coppia e in sollecitazioni. Dovremmo almeno fare match pari» ci risponde sorridendo.

A parte il fatto che noi non siamo poi tanto sicuri che Ferrari abbia 460 cavalli e che Cosworth possa arrivare a 470 (diciamo che se sono per entrambi, effettivamente, 450 è un bel risultato?) non esistono altre ragioni a spiegare la moria cui i Cosworth sono stati sottoposti nel 1970?

«Abbiamo avuto molti problemi con la partita di alberi motore difettosi. Avevamo avuto anche le rotture alla distribuzione, ma le abbiamo superate. Adesso dal punto di vista della tenuta siamo abbastanza tranquilli. Abbiamo invece ancora da lavorare per eliminare le perdite meccaniche, che a mio avviso sono ancora troppo elevate. Il traguardo dei 150 cavalli-litro, effettivi è vicino e contiamo di superarlo presto».

Per questo stanno lavorando, come abbiamo potuto vedere. Negli ultimi tempi, per esempio, hanno eliminato certe passività dovute a contropressioni ed a cattiva lubrificazione mettendo a punto una pompa olio speciale, che separa, il lubrificante dall'aria di emulsione; ed è in queste cose apparentemente minori che sta il segreto, della messa a punto perfetta.

Bene. Una volta giunti a risultati soddisfacenti qual è il loro programma?

«Non ripeteremo gli errori. Per il 1971 faremo soltanto una quindicina di motori, due per marca. E li cureremo perfettamente. A quelli che hanno nostri motori daremo tutte le indicazioni e tutte le possibilità perché si facciano la manutenzione da loro; così elimineremo la dispersione di forze che abbiamo avuto nel 1970, quando ad un certo punto ci siamo trovati davanti a una media di otto motori per settimana da rifare. Faremo un centinaio di motori da due litri, per la F. 2 e per le macchine sport, e basta. Salvo certi normali lavori di sperimentazione per conto nostro o per conto della Ford che sono abituali».

Infatti durante la visita alla officina abbiamo visto in un reparto un motore dell'ultima generazione Ford di serie, quello con la distribuzione comandata da cinghia dentata, sul quale la Cosworth fa delle prove per arrivare a una ver-

sione per i rallies o certe corse. E' un lavoro che non è appariscente, ma che è importante; anche dal punto di vista finanziario. Non faranno nulla per la F. 3, soprattutto per la nuova che reputa troppo costretta tecnicamente e per la quale occorrerebbe disporre di molto tempo per arrivare a risultati concreti.

La Cosworth costruisce in casa molta roba, ma anche i pezzi che lei lavora vengono da fuori, poiché non ha fonderia. Le fusioni, gli alberi motore, i pistoni, vengono dall'esterno; però adesso stanno pensando seriamente a farsi i pistoni in casa, visto che quelli esterni qualche volta hanno dato dei grattacapi. Anche le valvole vengono da fuori, ma potrebbero farsele loro.

«E' un problema di personale — ci dice Duckworth — che è difficile da trovare». E' un problema che conoscono un poco tutti quelli che fanno cose speciali, anche in Italia, anche in Germania.

Comunque alla mancanza di personale altamente specializzato la Cosworth ha sopperito in parte con attrezzature di prim'ordine. Macchine utensili modernissime, talune veramente eccellenti, con lavorazioni a programmazione elettronica comandata da programmi a nastro; controlli minuziosi e precisissimi. E molta, molta attenzione, per cercare di non ripetere taluni avvenimenti del recente passato, quando per disparità di materiali e fretta di montaggio c'erano differenze rilevanti di rendimento tra un motore e l'altro.

Adesso il motore potrebbe chiamarsi soltanto Cosworth, visto che la Ford aveva pagato le spese di progettazione e di costruzione del prototipo, con l'impegno per loro di costruire cinque motori e farne la manutenzione per due anni (1967-68) per la Lotus. Poi sono stati liberi di riprodurlo e venderlo. Continua a chiamarsi Ford, tuttavia, anche perché le 100.000 sterline che la Ford ha pagate lo meritano.

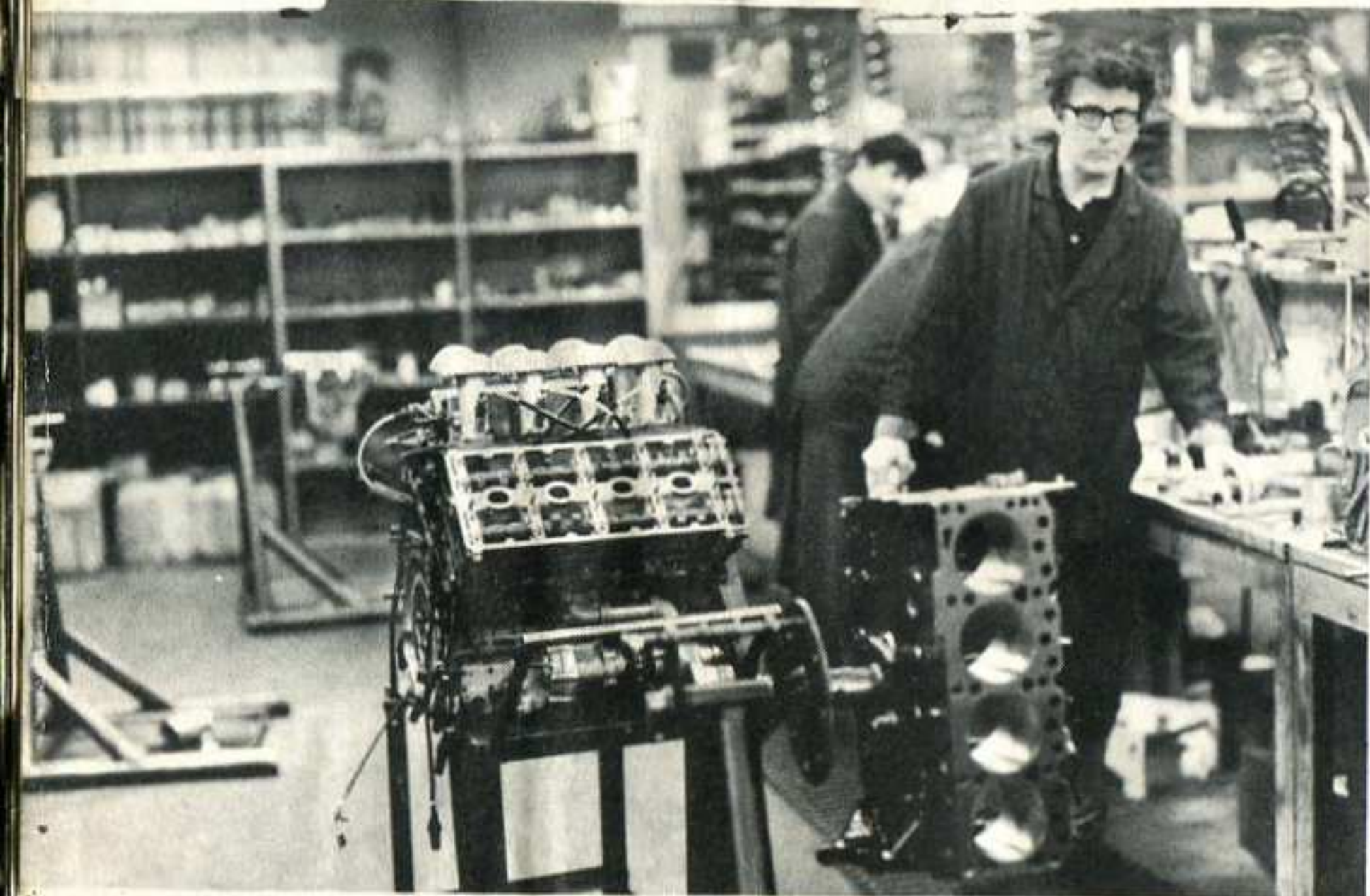
Sotto, dunque, a rincorrere i 470 cavalli. L'officina di Northampton è attrezzata per arrivarci, a questo traguardo, se esso è possibile. E' una fabbrica moderna e razionale, che appartiene ad un uomo solo, Keith Duckworth.

L'associazione Duckworth-Costin, che inizialmente ha dato il nome combinato Cosworth, esiste ancora, ma la fabbrica è quasi interamente di Duckworth, che è un tecnico ma anche un uomo d'affari. Di cavalli, da quando si è messo a progettare motori, ne ha fatti saltar fuori tanti, ma anche di sterline.

f. i.



Le nuove testate, appena giunte dalla fonderia, pronte per essere lavorate. Saranno leggermente differenti da quelle viste nel 1970



Un motore in revisione. E' uno dei due rotti da Fittipaldi in Messico, pare per un errore, da parte degli stessi meccanici della Lotus



Il reparto delle lavorazioni meccaniche. In primo piano in basso ecco un carter della distribuzione, appena uscito dalla fresatrice

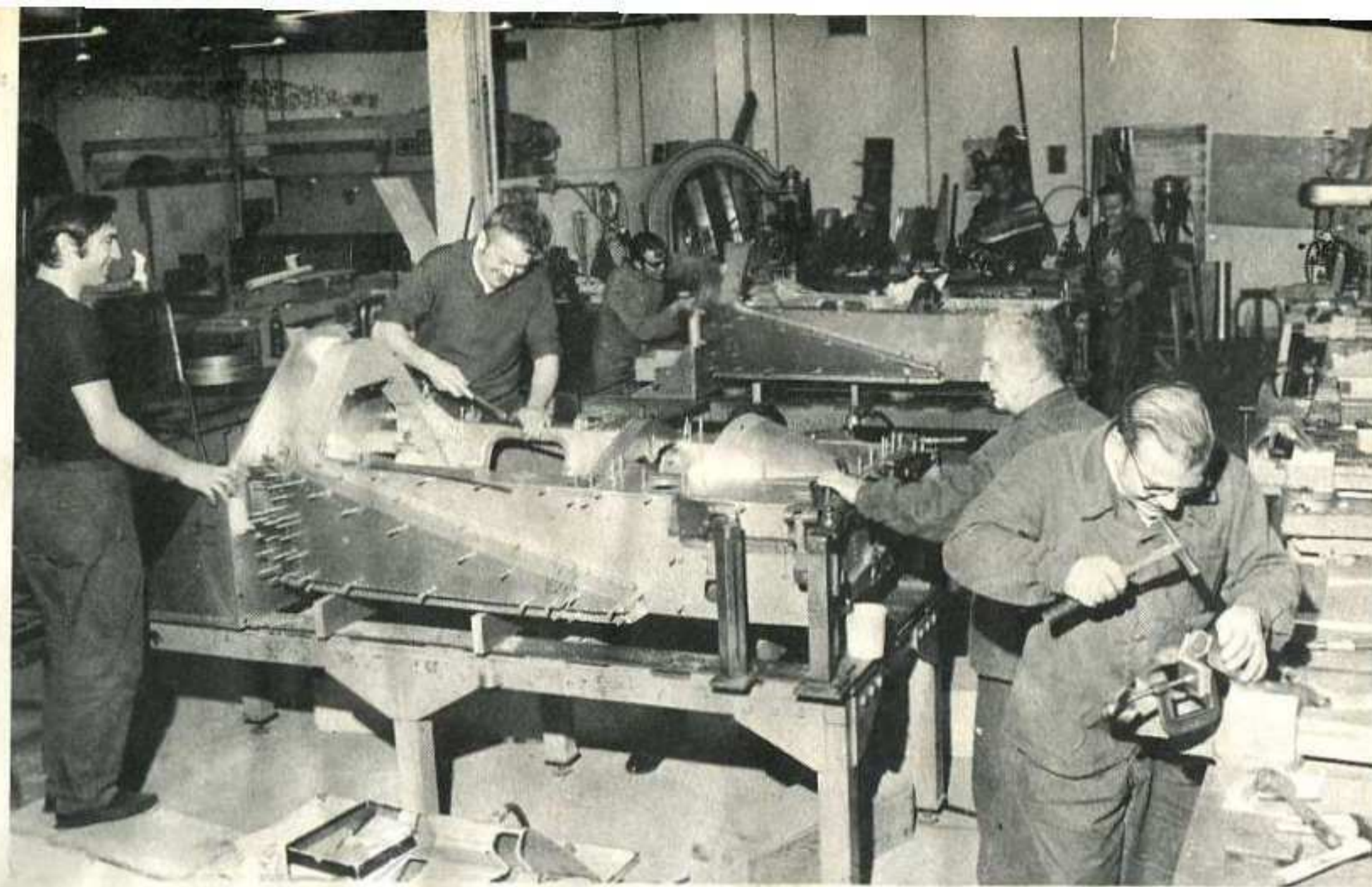


Il reparto montaggio motori. Tutte le parti provengono da officine esterne, ma sono progettate alla Matra. Sotto: ogni pezzo che arriva dai fornitori esterni è collaudato e controllato accuratamente prima di essere passato nel magazzino dove per ogni tipo di motore c'è un apposito compartimento separato

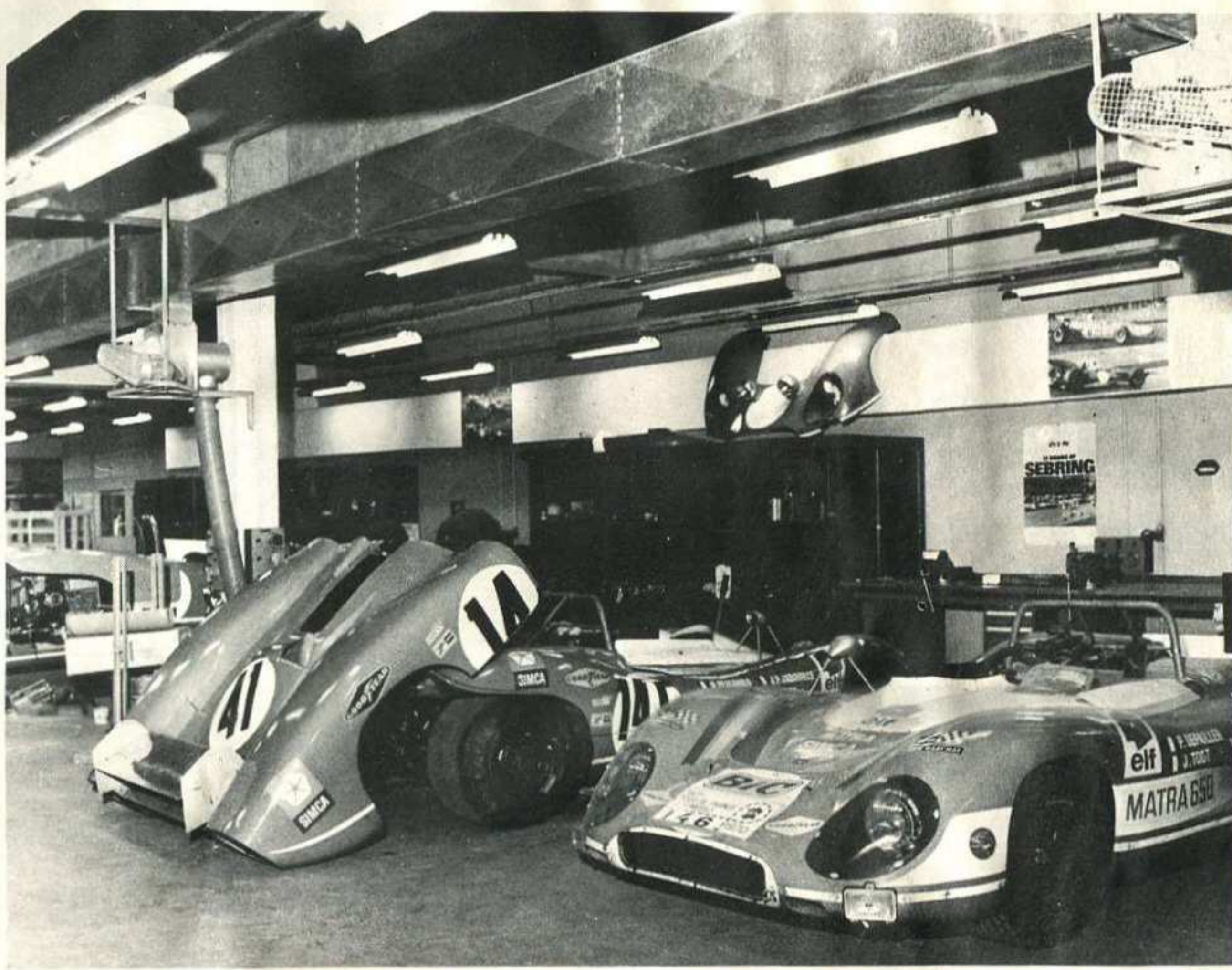
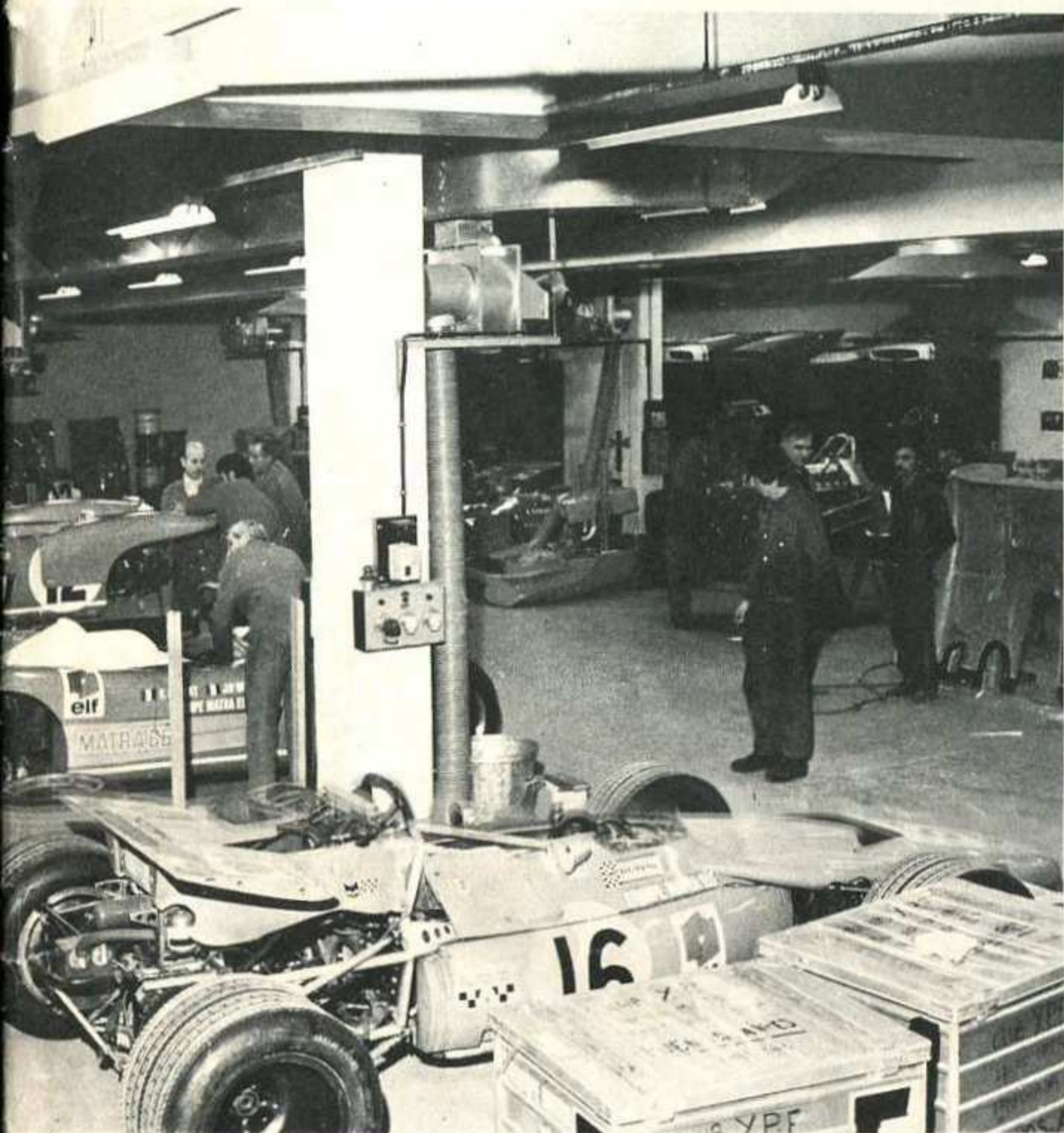


# L'obiettivo è vincere LE MANS

## Solo a metà stagione le novità MATRA



Ecco in costruzione i due telai delle monoposto Matra per il 1971. Sono uguali a quelli del 1970, con qualche piccola modifica. Sotto: le due Matra 650 che hanno concluso la loro carriera con la vittoria al Tour de France. Alla Matra leggono AUTOSPRINT e sui muri sono affissi i nostri manifesti a colori (foto LINI)



DALL INVIATO

VELIZY - Non c'erano proprio i mitra puntati ed il «mani in alto» ma eravamo su questo piano. Le guardie vestite di nero che erano alla porta, dopo aver sollevato la sbarra di accesso, hanno cominciato a chiederci se eravamo di nazionalità francese. E saputo che no, non eravamo francesi, ci hanno guardato con ancora più sospetto. Vista la macchina fotografica, poi, sono stati ancora più severi. Ed è stato tutto un trillare di telefoni. Le cose si sono ovviamente appianate subito, appena chi ci aspettava è stato informato della nostra presenza, e dopo aver riempito formulari, lasciato passaporto, e macchina fotografica al posto di guardia, e subito una perquisizione, abbiamo potuto incamminarci verso il terzo fabbricato del complesso ultramoderno nel quale si progettano e disegnano cose ultramoderne: i missili e le altre cose che fa la Matra.

Per uno che andava a visitare una officina di macchine da corsa la faccenda era perlomeno curiosa, ma certo giustificata. Gli estranei, in questi luoghi strettamente legati alla difesa (ed all'offesa anche), punte avanzate della tecnologia, sono e debbono essere automaticamente sospetti. Comunque dopo tutto si è svolto nel modo migliore e senza più nessuna impressione di sorveglianza. E la visita alla nuova sede della Matra Sports, cioè il reparto corse della Matra automobili, è stata interessante ed istruttiva.

La Matra è da poco nei locali modernissimi al seminterrato del terzo fabbricato della Engins Matra. Prima era isolata, in un capannone di legno affiancato da un fabbricato in mattoni, ma ha dovuto andarsene perché i due stabili erano sulla direttrice di una nuova grande strada, una delle superarterie che stanno sorgendo dappertutto a Parigi e che stanno risolvendo il proble-

ma della circolazione di questa zona intasatissima. Così adesso il reparto corse è qui, vicino ai missili, e secondo taluni dovrebbe essere un augurio.

Ci accompagna Jean Hebert, che per parecchi anni è stato buon pilota da rallyes e che ha fatto spesso da navigatore al cugino Bernard Consten, che adesso è presidente della Federazione francese ma che non disdegna di correre quando ne ha il tempo. In novembre ha vinto il rallye delle Cevennes. Hebert è quello che ha pilotato la famosa macchina a turbina progettata da Lory e costruita dalla Renault, la Stella Filante che è stata anche a Monza tanto tempo fa.

Ed è lui, in assenza del «patron» Lagardere a dirci dei programmi della Matra per l'immediato futuro.

«Nel 1971 correremo in tutte le prove di Formula Uno e in qualcuna di quelle del campionato marche. Cominceremo a Buenos Aires, poi andremo a Monza, a Brands Hatch e a Le Mans. Non andremo a Daytona e nemmeno a Sebring, perché ci costerebbe troppo caro; né alla Targa Florio perché è una gara che richiede troppa preparazione e noi non abbiamo alcuna esperienza. Quel che a noi interessa è vincere, un giorno o l'altro, a Le Mans, e quindi le gare del 1971 sono da noi viste soltanto in funzione di preparazione per la Le Mans del 1972. Ovviamente anche del campionato marche, benché questo non sia il nostro obiettivo».

La Matra quindi, come Ferrari, come probabilmente altri, farà una stagione ridotta per quanto riguarda i prototipi. E non poteva essere altrimenti, vista la bella pensata della CSI concernente le macchine del campionato 1971. Andranno perciò a quelle gare che possono insegnare qualcosa in funzione della 24 ore di Le Mans dell'anno dopo. Ed anche del 1971, perché, come ci di-

cono, non si sa mai, potrebbe accadere di tutto a Le Mans.

I prototipi saranno del tipo 660, quelli progettati da Bernard Boyer, che dei tecnici della Matra è il veterano delle corse. Egli infatti ha corso, poi partecipato alla costruzione della CD, poi è stato all'Alpine. Gli altri dirigenti tecnici, invece, vengono dai ranghi della Matra spaziale, e quello che hanno fatto nelle corse lo hanno dovuto imparare per strada. Il che tra l'altro suona complimento per le loro capacità, perché in fondo le macchine che hanno costruito sono molto buone. Così è del capo dei tecnici, l'ing. Martin dall'eterna sigaretta, dell'ing. Morin e degli altri.

Per esaurire il discorso sui prototipi chiediamo se andranno anche al Tour de France.

«Pensiamo di sì, perché nel 1970 abbiamo partecipato per aiutare questa grande prova a ritrovare il suo prestigio e ci siamo trovati a vincere, abbastanza facilmente d'altra parte. Adesso dobbiamo dimostrare che possiamo batterci bene anche con una opposizione qualificata, quale pare ci sarà nel 1971».

Il programma principale comunque resta quello della F. 1. Con Chris Amon e Jean Pierre Beltoise come piloti. Beltoise ed Amon avrebbero dovuto far coppia alla 1000 chilometri di Buenos Aires, anche, ma Amon aveva già un impegno in Nuova Zelanda e così con Beltoise andrà Cevert, per il quale c'è stata qualche difficoltà — ora appianata — dato che egli è rimasto con la Elf mentre la Matra è passata con la Shell. La notizia non è ancora ufficialissima, ma in sostanza l'abbinamento con la Shell è fatto.

Le macchine per la F. 1 saranno uguali a quelle del 1970. Non proprio uguali uguali, ma vicinissime.

«Le nostre macchine erano buone, ne siamo sicuri. I nostri problemi, nella stagione 1970, sono venuti dai motori. E sono stati problemi strani, perché al banco avevamo letto sui 440 cavalli di potenza, mentre in strada ce n'erano molti meno. Quindi c'erano dei difetti esterni, che ci stiamo ingegnando di eliminare. Abbiamo trovato delle noie alla lubrificazione, con emulsione dell'olio e contropressioni; abbiamo avuto dei guai con il sistema di alimentazione, tanto da non riuscire a pescare sempre tutto il carburante e quindi a costringerci a partire in tutte le corse con notevoli handicap di peso. Sappiamo anche che possiamo migliorare la "respirazione" del motore, con modifiche alle testate. Insomma crediamo che ci sia soltanto da fare una messa a punto accurata, piuttosto che ricercare del nuovo. E per quanto riguarda i telai vedete coi vostri occhi che sono uguali a quelli della stagione passata».

Infatti siamo vicini a due telai in costruzione, che sono gemelli di quelli visti nel 1970, con soltanto qualche modifica nella disposizione interna dei serbatoi. Sono le macchine che andranno in Argentina?

«Non credo, perché non saranno pronte. In Argentina andremo con le macchine del 1970, con qualche soluzione nuova per la lubrificazione. D'altra parte, come dicevo, sono uguali».

E per i motori? «In Sud Africa avremo i motori dell'anno scorso. Qualche modifica la vedremo a metà stagione, ma non sarà di gran conto. Ci basterebbe ripeto, ritrovare sulle ruote i cavalli che abbiamo al banco».

Gli studi sui motori li fanno loro, in casa, ma la costruzione materiale in pratica avviene all'esterno. Cioè dall'esterno vengono tutte le parti, che sono montate dagli uomini Matra. «Salvo qualche particolare che facciamo lavorare direttamente nelle officine qui

di fianco, quelle che lei non può vedere». Insomma nei motori Matra potrebbe scapparci un giorno o l'altro un pezzo di missile.

La Matra produce anche macchine di serie, come sapete. Ed hanno il motore Ford 4 cilindri a V. Come la mettono, adesso che è diventata Matra-Simca e viene venduta dalla rete della Chrysler?

«Beh, per adesso tutto è come prima. Solo che la Ford ha cessato la produzione del motore a V e noi ne abbiamo ancora una scorta ma non molto grande. Quindi un giorno o l'altro dovremo pur cambiare modello; ma resteremo Matra, cioè non faremo fare la macchina da altri ma la progetteremo da noi».

Comunque su questi ed altri argomenti ci sarà preciso «patron» Lagardere, che ha intenzione di tenere una conferenza stampa il 3 febbraio a Parigi, o pressapoco in quei giorni. Dipenderà anche dalla possibilità di presenza di Amon, che dovrebbe essere ritornato dalla Nuova Zelanda.

Anche perché dal 7 al 14 febbraio la Matra dovrà essere, insieme con le altre scuderie che utilizzano le gomme Goodyear, sul circuito Paul Richard, per una lunga serie di prove di gomme in vista del G.P. del Sud Africa.

Finita la chiacchierata eccoci a far fotografie. Non con la nostra macchina, rimasta al corpo di guardia, ma con una delle macchine «interne» della Matra. Macchina che dobbiamo restituire non appena scattate le fotografie e prima di uscire dalla porta reparto corse. Poi ce ne andiamo. Ed alla porta ci restituiscono tutto, e ci fanno anche dei sorrisi. Forse di sollievo, perché l'intruso se ne va!

Franco Lini



**COME e PERCHÉ' i piloti inglesi contestano la terza Formula: ecco gli interessanti risultati di una tavola rotonda a LONDRA**

# La F. 3 non è più

## un trampolino di lancio

Quanto vi è costata la stagione F. 3 appena conclusa? Perché non sono stati battuti i record sul giro quest'anno? Il cambio della cilindrata della F. 3 è una buona cosa?

Queste alcune delle domande poste ai migliori piloti inglesi di F. 3. Alla prima delle quali ha risposto **CYD WILLIAMS**, dicendo che ha speso circa 10.500.000, ma senza includervi il prezzo del furgone. **MIKE BEUTTLER** ha detto circa 4.500.000, mentre a **CARLOS PACE** non è venuta a costare meno di 15.000.000, e a **GERRY BIRRELL** circa 5.250.000; egli ha subito aggiunto, però, di essere stato molto fortunato, non avendo mai rotto il motore, ed avendo fatto solo due uscite di strada « una buona, ed una meno buona » — ha aggiunto Gerry — intendendo naturalmente per « buona » una brutta uscita. **JAMES HUNT** ha avuto un patrocinatore, e questa è stata una bella cosa per lui dato che ha rotto il motore nove volte, con guai che andavano dalle valvole alla completa distruzione del motore.

### Perché imbattuti alcuni records

**TONY LANFRANCHI** ha poi chiesto quale fosse la ragione per cui quest'anno non è stato battuto alcun record sul giro, alcuni dei quali risalenti addirittura a tre anni fa. Concordemente, i piloti hanno risposto che la ragione poteva essere la stasi nello sviluppo della formula, che si è notata in questa stagione. Le potenze massime in media erano inferiori all'anno passato, poiché gli elaboratori non se la sentivano di lavorare per una formula ormai in scadenza. Bisogna considerare anche che molti dei migliori piloti della stagione 1969, come Peterson o Wisell, scendevano in gara con motori sperimentali molto potenti, con i quali poi, magari prima di fermarsi potevano spiccare degli ottimi tempi.

Lo stesso discorso si può applicare allo sviluppo dei telai, che non sono stati ridisegnati per sfruttare appieno il vantaggio offerto dai più recenti tipi di pneumatici a profilo basso. « In teoria, ha affermato Birrell, i telai avrebbero dovuto essere modificati per diminuire il peso delle masse non sospese, ed essere

adattati alla guida più "dura" richiesta dai nuovi pneumatici. »

Un pilota deve sempre vendere la sua vettura alla fine della stagione?

**MIKE BEUTTLER** è di questo parere; egli ha corso con una delle prime Brabham BT28, fabbricata nel 1969, ma molto diversa dagli ultimi esemplari di BT28 costruiti. Per essere competitivi in F. 3 è indispensabile avere le ultime modifiche.

### Tutti contro la « strozzatura »

**JAMES HUNT** ha dichiarato di non essere d'accordo: se si ha una buona vettura, bisogna conservarla, a meno di non cambiarla con un modello completamente nuovo, anche perché la maggior parte delle monoposto possono essere aggiornate con le ultime modifiche.

**CYD WILLIAMS** ha affermato di aver cambiato la sua Chevron B15 con una Brabham unicamente per il fatto che il suo patrocinatore riteneva che una Brabham fosse più facile da vendere, a fine stagione. In caso contrario, egli avrebbe tenuto la Chevron. **GERRY BIRRELL** ha poi ricordato come lo sviluppo di una nuova vettura, con caratteristiche rivoluzionarie, costi molto denaro al costruttore, che poi se la vede copiare immediatamente dopo averla collaudata.

Il passaggio a 1600 cc della Formula 3, è una buona cosa? Secondo **BEUTTLER**, le nuove F. 3 saranno meno potenti delle attuali, mentre **CARLOS PACE** ha negato le voci secondo cui egli avrebbe già collaudato il nuovo motore Holbay F. 3. **Birrell** ha poi detto che « la strozzatura di 22 mm porterà una quantità di problemi nuovi » aggiungendo non senza malizia « che ci sarà da ridere se qualcuno partirà per una corsa con il cassoncino dell'aspirazione lento o addirittura fatto di materiale poroso, dato che l'aria si infila facilmente dappertutto... »

**Cyd Williams** — che vorrebbe passare in F. 2, ma che non trova un finanziatore per la cifra occorrente, oltre 22.000.000 —, sostiene che i nuovi motori avranno più o meno la stessa potenza di adesso, ma gireranno a non più di 7500 giri.

Parlando del rapporto tra aderenza dei pneumatici e potenza, **Birrell** ha osservato che è più facile in un certo senso

Non è una novità che la **SITUAZIONE DELLA F. 3** in Italia è ad un punto fermo. I costi sempre crescenti, i premi sempre « calanti », la rivoluzione portata dalla (per quanto attesa) entrata in vigore della cilindrata da 1600, sono tutti argomenti all'ordine del giorno nelle discussioni fra i piloti, i preparatori ed in genere gli interessati al « giro » della terza formula. Al recente convegno delle Commissioni Sportive di Bologna, questi interrogativi sono stati portati in aula, insieme a tutti i malumori che inevitabilmente sorgono in questi casi. Il presidente della sottocommissione velocità, Anzio Zucchi, di concerto con i suoi colleghi della CSAI, non ha potuto far altro che indire una riunione « al vertice » fra i protagonisti della F. 3 e la stessa CSAI, per vedere di sviscerare a fondo il problema e di concludere qualcosa a brevissimo termine.

Proprio in vista di questa riunione, potrebbe essere interessante conoscere l'opinione dei « formulisti » inglesi, che hanno tenuto una riunione del genere la settimana scorsa a Londra. Non si trattavano esattamente gli stessi problemi che saranno sul tappeto nella riunione prevista a metà gennaio, ma in ogni caso crediamo valga la pena ascoltare cosa ne pensano i colleghi inglesi, che, francamente, ne sanno parecchio, anche per il fatto che fanno una media di una ventina di gare all'anno. Dobbiamo alla cortesia del settimanale inglese « **MOTOR** » questo resoconto della suddetta riunione.

per un pilota passare alla F. 2 venendo dalla Ford piuttosto che dalla F. 3, poiché il rapporto aderenza-potenza nelle F. Ford e nelle F. 2 è quasi lo stesso. La F. 3 insegna al pilota la lotta ravvicinata e come programmare la propria corsa, ma la F. Ford insegna molto di più a controllare la vettura al limite dell'aderenza.

Parlando sul tema della sicurezza, **JAMES HUNT** ha dichiarato che ogni formula ha la sicurezza che i piloti le danno. Inoltre **BIRRELL**, richiesto di un parere a proposito dell'utilità o meno del « serpeggiamento » nei rettifili, ha detto:

« Dicono che serve a staccarsi dalla scia chi ti segue. Non è vero. Serve soltanto a non far passare chi è dietro. Il guaio peggiore non è solo il tempo che si perde in testa, ma il fatto che le vetture di coda devono a loro volta serpeggiare per « simpatia », per non perdere la scia, senza poter vedere bene cosa accade davanti a loro. E questa è stata la causa principale della morte di Jean-Luc Salomon nella gara di F. 3 di Rouen ».

### Sarà AMON con la MARCH-STP in TASMANIA

**CHICAGO** - Finalmente, a pochi giorni dalla partenza del Team STP per Levin, in Nuova Zelanda, Andy Granatelli si è trovato un pilota. E un pilota di fama, Chris Amon, che sarà al volante della March-Ford STP.

Nel darne l'annuncio Anthony Granatelli, presidente della STP Corp. e direttore della squadra STP, ha detto:

« Amon si è sempre messo in ottima luce nelle corse di gran premio in Europa, e soprattutto in questa recente stagione, facendo parte del nostro lavoro per sviluppare una vettura tutta nuova, la March. Siamo stati inoltre molto soddisfatti per le sue prestazioni al volante della nostra STP-March Can-Am, nelle ultime tre gare della serie. Amon ha accettato un incarico importante: lo sviluppo di una vettura nuovissima, in concorrenza con avversari temibili. Siamo felicissimi di poterci valere di lui e di fornirgli una vettura adatta alle sue doti, che gli consentirà di mostrare ai suoi ammiratori e amici ciò che si aspettano da lui sui circuiti della Tasmania ».

Benché Amon abbia anni di esperienza nella coppa Tasmania la vettura progettata è relativamente nuova per questo tipo di competizione e certi circuiti, come quelli della Nuova Zelanda. D'altronde il fattore più promettente di questa iniziativa della STP consiste nel fatto che la squadra di Granatelli ha scelto qualcuno molto pratico della serie in Tasmania. Inoltre, la STP ha iscritto all'ultimo momento anche una seconda monoposto per la Tasmania, cioè la Lotus 70 di F. A di proprietà della stessa STP.





Troppo realistico, ma certamente  
valido il test con la nuova tuta  
ignifuga col tessuto FTP

# Il « bonzo » che convince



Jim Starc con indosso la tuta fabbricata col tessuto FPT, prima dell'esperienza che gli è costata ustioni di primo grado al viso non protetto da casco integrale. Il nuovo tessuto sarà utilizzato anche per scarpe e guanti

**MILANO** - La dimostrazione di resistenza al fuoco di un nuovissimo tessuto, studiato e messo a punto da un tecnico italiano, avvenuta a Milano, è risultata straordinariamente convincente ma anche e soprattutto eccezionalmente realistica.

Un errore un poco grossolano compiuto dal « pilota » che ha fatto da cavia dimostrativa delle qualità del nuovo tessuto ha infatti permesso di constatare come le tute costruite con le nuove fibre siano effettivamente molto efficienti, nella loro funzione di protezione dal fuoco, soprattutto di benzina, ma ha provocato al « pilota » delle serie ustioni al viso ed a una mano, dando alla dimostrazione che doveva essere abbastanza scontata un tono di drammaticità veramente impressionante.

E' stato un incidente disgraziato, determinato dal fatto che il « pilota » prescelto per la prova era quel Jimmy Starc che si è fatto conoscere nel mondo intero per la pericolosità con la quale effettua certe funamboliche ed arditissime evoluzioni a bordo di automobili. Uno di quei « cascadeurs » che servono egregiamente ai registi di films per effetti non comuni, e che recentemente si era esibito a Milano in collisioni volontarie a 130 orari con macchine che arrivavano in senso inverso, e si è infilato a tutta velocità nelle acque dell'Idroscalo. Solo che Jim Starc di prove col fuoco non ne aveva mai compiute e pensando soltanto alle qualità della tuta non si è tanto preoccupato di proteggere il volto, infilandosi un casco non del tipo integrale e con una visiera plastica. Il secondo errore lo ha compiuto quando per rendere più spettacolare la dimostrazione ha cosperso di benzina il petto, anziché limitarsi a bagnarsi la schiena, ed il terzo quando è stato preso dalla paura avvertendo sul viso le vampate delle fiamme che salivano dal petto ed anziché sdraiarsi e fare quindi in modo che le fiamme salissero in alto fuori dal campo della testa, è rimasto in piedi per cui il capo si è trovato in mezzo ad un braciere.

Niente di seriamente allar-

mante, comunque, poiché mediante una coperta di amianto il fuoco è stato dapprima allontanato dal viso e infine spento, per cui la disavventura di Starc, che certo non era stata programmata, ha dato alla dimostrazione un potere convincente eccezionale.

Il nuovo tessuto ignifugo è stato messo a punto in Italia dal prof. Nereo Chiarotti, che è il responsabile del Laboratorio sperimentale dell'Istituto tessile di Busto Arsizio e che da quattro anni si interessa di tessuti ignifughi (ha tra l'altro collaborato con la

in uno strato di carbonio che rallenta l'azione del calore sulla seconda fibra; la quale a sua volta ha la stessa azione sulla terza, che così praticamente non viene alterata che in misura minima.

Tradotto in termini semplici tutto questo fa sì che il tessuto ottenuto con le nuove fibre subisca alterazioni ma non sia completamente fuso, e quindi sia sempre efficace quale schermo protettivo tra il fuoco ed il corpo del pilota. Il che è il primo risultato da raggiungere. Restava però quello altrettanto



Il prof. Nereo Chiarotti con la mano direttamente sul fuoco, protetta da un doppio strato di tessuto FPT (Fire Proof Textile)

NASA per la messa a punto delle tute spaziali). Sulla composizione delle fibre del filato egli non ha voluto dare indicazioni, logicamente, ma ci ha spiegato che si tratta di un filato particolare composto di tre fibre differenti, con la centro una di grande resistenza alla fusione, in mezzo una di minore resistenza ed all'esterno una di bassa resistenza. Tutte ininfiammabili ma agenti in modo differenziato e di protezione reciproca. Infatti se attaccata dal fuoco la prima fibra (esterna) fonde presto producendo innanzitutto uno strato di gas che quindi avversa la combustione e poi trasformandosi

importante delle ustioni da calore, anche senza contatto diretto col fuoco, risolto brillantemente grazie appunto alle qualità delle nuove fibre, che grazie al gas sviluppato nel loro processo di alterazione producono una interpedine che in sostanza agisce come una barriera anticalore. Una spettacolare dimostrazione, effettuata dallo stesso prof. Chiarotti, con una mano guantata da un doppio strato di tessuto e posto direttamente sul fuoco, ha vivamente permesso di constatare come le temperature a contatto della pelle fossero assolutamente sopportabili. Secondo le indicazioni forn-

Una prova dimostrativa effettuata col fuoco appiccato sul dorso. Nella dimostrazione alla stampa Starc si era messo benzina anche sul petto

# La prova del fuoco

CONTINUAZ. DA PAGINA 21

te da strumenti durante prove di laboratorio il tessuto così esposto, cioè in posizione orizzontale, raggiunge all'interno la temperatura di 55 gradi pressoché indefinitamente, cioè fino all'esaurimento della benzina. Col tessuto in sospensione, cioè in posizione verticale sul corpo del pilota, la sottotuta raggiunge la temperatura di 65 gradi dopo 50", limite quindi molto elevato sia per il ridotto calore sia per il tempo di esposizione.

A parte le caratteristiche tecniche dei tessuti, che interessano i tecnici, quello che è stato possibile constatare è che effettivamente i risultati raggiunti sono di grande interesse, rappresentando un notevole passo in avanti rispetto a quanto finora conosciuto. Tra l'altro le prove comparative effettuate con campioni del nuovo tessuto e campioni di altri tessuti ignifughi hanno permesso di constatare talune caratteristiche favorevoli al FTP. Una delle quali è la benzorepellenza.

Come abbiamo detto all'inizio, la dimostrazione effettuata da Jim Starc, involontariamente, è stata assolutamente realistica, ed il «pilota» si è comportato non secondo un capione predisposto ma nel modo più drammaticamente

naturale, cioè con reazioni dettate dal panico. Proprio quelle che potrebbe aver un pilota vero nelle stesse condizioni. E poiché le conseguenze degli errori precedenti, per fortuna non preoccupanti, sono state spiacevoli per le parti non protette dalla tuta, mentre non se ne sono avute per quelle protette, nonostante la gran massa di fuoco, dobbiamo proprio dire che nonostante la spiacevole drammaticità dell'accaduto esse hanno avuto il merito di servire da dimostrazione effettiva.

Insomma, visto quel che abbiamo visto non possiamo che dire benvenuto al tessuto FPT (Fire Proof Textile = tessuto antifuoco), che sarà posto in commercio dalla Linea Sport di Milano.



Le prove comparative e simultanee col fuoco a contatto diretto, tra due tipi di tessuto. Il FPT, a sinistra, non è stato forato e risulta ancora solido anche se abbrunito. L'altro tessuto è stato forato dopo pochi secondi. Sul FPT si nota il fumo costituito dal gas che esso sviluppa. Il successo «tecnico» (non certo quello paurosamente spettacolare) dell'iniziativa ha convinto l'AUTODELTA, per i cui piloti il direttore sportivo Bussinello ha ordinato queste tute

La CHEVRON ha già vinto

la «SERIE» sudafricana

# Dal temporale (con girotondi) il tris REDMAN

SPECIALE PER AUTOSPRINT

BULAWAYO - In coppia con l'«eroe» locale, John Love, Brian Redman si è conquistato il terzo successo consecutivo nelle Serie Springbok a Bulawayo e, così facendo, si è praticamente garantito la vittoria totale nella serie, per sé e per la Chevron, con dodici punti di vantaggio sul secondo piazzato.

Questa vittoria è stata fortunata, non si può negarlo, perché anche se erano sempre vicini alla vettura di testa, i due vincitori non erano in posizione da sferrare un attacco, ma i ritiri sfortunati (per loro) di Marko prima e di Hailwood dopo, sulle Lola, hanno lasciato la Chevron B19 spider più o meno padrona del campo.

Intellati anche Gardner e de Udy, quando le loro ottime probabilità di vincere il campionato, con la Boss Mustang di cinque litri, sono sfumate per colpa di un pezzo meccanico del valore di circa cinquecento lire, che si è rotto costringendoli a recuperare un numero di giri irrimediabilmente.

Il «Marko volante», che sta velocemente conquistandosi la fama di un futuro Jochen Rindt, in prova era stato di quasi due secondi più veloce di tutti e ha condotto in gara con facilità, ma poi un lieve ritorno di fiamma si è concluso con la fine del motore: ritiro settanta minuti dopo il via. John Love è dunque rimasto in testa, perché Hailwood si era precipitato al box pochi minuti prima per cambiare un pneumatico forato, e la sosta è diventata più lunga del previsto dato che la vettura si rifiutava di ripartire. Risultato: un giro di ritardo, o quasi.

Love si è fermato per il rifornimento, e anche per cedere la guida a Redman, esattamente a metà gara; questo ha permesso a Hailwood di passare in testa e si è fatto un vantaggio di oltre un giro quando, dopo una tornata, Redman ha dovuto sostare di nuovo per cercare di ovviare a un ritorno di fiamma. Anche Hailwood è però stato sfortunato, perché mentre passava davanti ai boxes a velocità molto elevata ha avuto un guasto che gli ha fatto fare un testa-coda di varie centinaia di metri sullo sterrato, schivando per miracolo un palo di ferro prima di fermarsi illeso sul vasto tratto di sicurezza.

La lunga fermata di Redman ha

inoltre dato la posizione di testa anche se per breve tempo, alla Lola di McNicol-Ferguson, ma poi la vettura si è fermata a sua volta, pochi minuti dopo, nel momento in cui scoppiava un grosso temporale accompagnato da pioggia battente che in pochi secondi ha allagato il circuito. Le macchine incappavano in continui testa-coda, tornando lentamente al box per cambiare i pneumatici e Redman si è addirittura girato nella pista di decelerazione!

Da questo momento la Chevron si è conquistata un regolare vantaggio, che è arrivato a oltre sette giri rispetto alla Lola di Ferguson, che prima della gara non era stata resa impermeabile e si fermava quindi ogni momento per venire «asciugata», questo finché è durata la pioggia.

Garth McGillewie, che aveva occupato un regolare terzo posto prima che cominciasse a piovere, si è pure ritirato quando la sua Chevron con motore FVC si è allagata definitivamente, mentre il pilota cercava di tornare al box. Jack Holme ha ottenuto un bel terzo posto con la Chevron B8, staccato di un giro dalla Lola, e questo ha fornito al suo compagno van de Merwe, la seconda posizione nella classifica del campionato. Due giri più arretrata c'era l'altra Chevron-BMW di Ortlepp e Taylor, che avevano battagliato con Holme per tutta la gara, prima che cadesse la pioggia, questo perché non avevano pneumatici per bagnato e quindi hanno perso molto terreno nel tentativo di tenere la vettura in pista. Ora Redman ha 43 punti, van de Merwe 31, Gardner-de Udy 28 e Holme 25.

Jeff Hutchinson

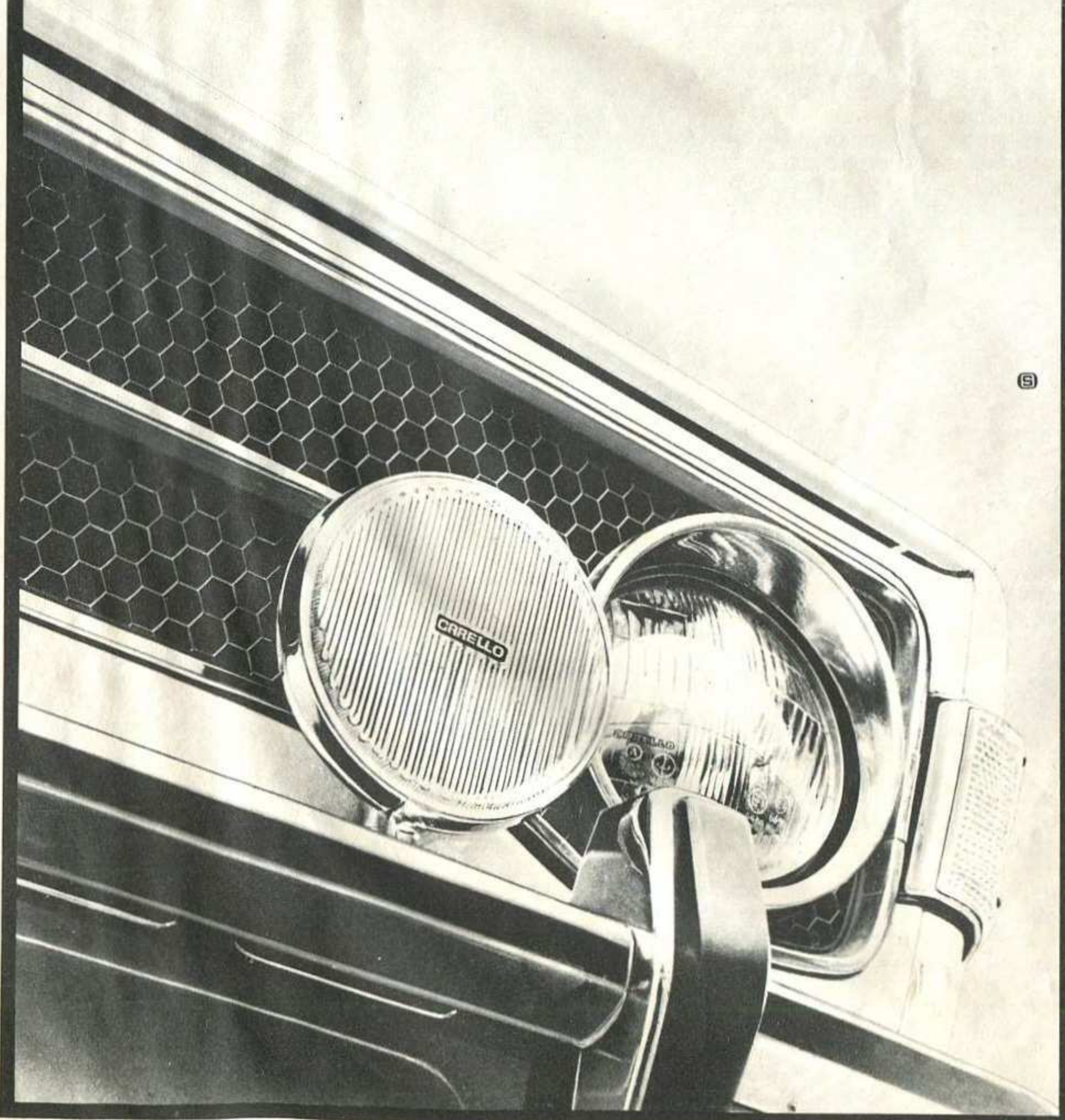
TRE ORE DI BULAWAYO - 13 dicembre - Terza prova della Springbok Series

LA CLASSIFICA

1. Redman-Love (Chevron) 103 giri, media kmh 140,407;
2. McNicol-Ferguson (Lola) 96 giri;
3. Holme-van de Merwe (Chevron);
4. Ortlepp-Taylor (Chevron) 92 giri;
5. Scheckter (Mazda) 91 giri;
6. Cloete-Mortimer (Renault) 90 giri;
7. Lupson (Renault) 89 giri;
8. Van Buren-Whitehouse (Porsche 906);
9. Chatz-von Rooyen (Alfa GTAm) 88 giri;
10. Abraham-Marais (Alfa GTV) 88 giri.

Giro più veloce: Marko 1'32"2, media kmh 159,291.

# FENDINEBBIA CARELLO JOD INDISPENSABILI



# Perché ICKX ha litigato con i «collegi» della G.P.D.A.

BRUXELLES - Piuttosto in sordina Jackie Ickx ha dato le dimissioni dalla GPDA, decisione che è stata resa ufficiale soltanto da poco mentre risale alla metà di novembre. È l'ultimo atto di una contestazione verso Francorchamps, che risale al 1968. Ickx è senz'altro il pilota che ha più sofferto per la soppressione dei G.P. del Belgio 69 e di Germania 70. Pur approvando gli sforzi compiuti per la sicurezza, non sopporta che questi portino a una non selettività delle piste, a un rifiuto, o a un'attenuazione della difficoltà. Ickx è contrario all'autodromo «asettico». Il secondo motivo è ufficiale e conta in forma minore. Pur perseguendo gli scopi della GPDA, Ickx non è d'accordo sui metodi usati. Vorrebbe che tutte le decisioni fossero prese fra gentlemen, dopo oculati studi, e non per colpi di testa o per istigazione di Stewart.

Le dimissioni del pilota belga non servono certamente a rafforzare la poltrona della GPDA nei confronti degli organizzatori e dei poteri sportivi, i quali ora potranno dire che l'associazione non rappresenta la unanimità. Non esiste gran pericolo che le dimissioni di Ickx ne trascinino altre, ma le riunioni cambieranno faccia. Stewart, per esempio, pur senza l'alleato Rindt, potrebbe dettare ancor più legge di fronte a una benevola neutralità.

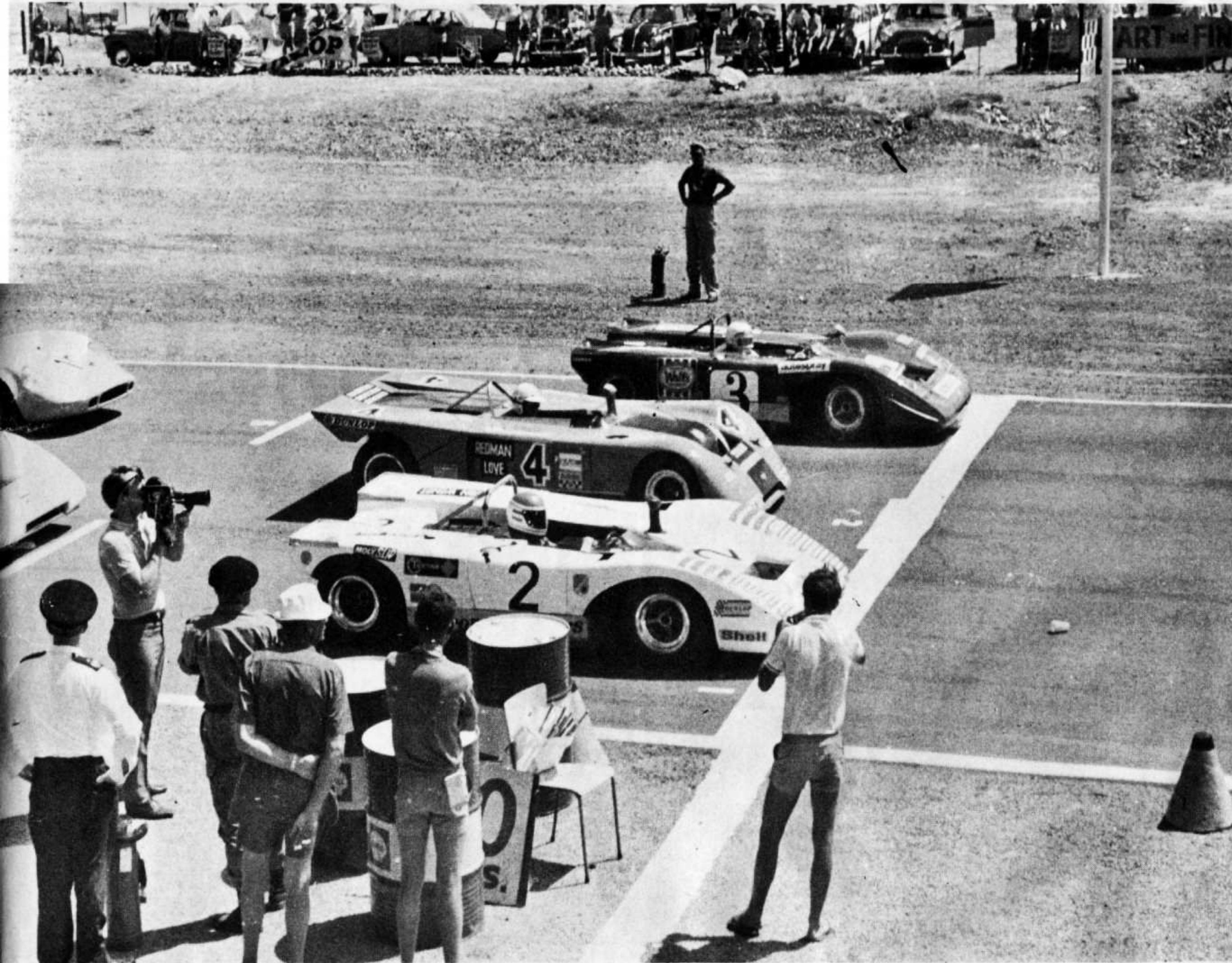
Queste dimissioni servono più che altro a fare il punto sulla GPDA. Un grosso errore, durante la riunione per l'omologazione dei circuiti di Zolder e di Francorchamps: mancava il rappresentante della GPDA e soltanto il segretario è stato a Francorchamps, nessuno a Zolder, neppure Oliver che era stato incaricato della visita. E dire che

i lavori richiesti per Spa ammontano a cento milioni di franchi belgi. Idem a Zolder. Il dramma della GPDA è chiaro: si tratta di un'associazione formata d'individualisti, i quali non hanno ancora capito che è nel loro interesse essere sempre d'accordo. Rappresentano la necessità di essere uniti ma al momento buono operano per se stessi e dimostrano indifferenza se l'argomento non li interessa. Pochi dei soci della GPDA credono nel valore dell'associazione e quindi la cosa non è seria.

Volendo realmente ottenere progressi nella sicurezza generale, la prima cosa da fare sarebbe di stabilire dei «comandamenti». Si sa abbastanza su vetture, piste e incidenti per prendere misure o no a seconda dei casi, ma non si può lasciare le decisioni a pareri personali, secondo gli umori del momento. Bisognerebbe nominare un gruppo di lavoro a tempo pieno, consapevole dei problemi, ma non formato di piloti (per lo meno di quelli attivi). Il professionista non a tempo per occuparsi a fondo della questione, è troppo preso da prove, allenamenti e contratti pubblicitari per dedicare il tempo necessario ai problemi.

Questo gruppo rappresenterebbe la GPDA e dopo ogni grande premio dovrebbe indire una riunione seria con Stewart, Ickx, Beltoise e Hulme, che hanno tutti e quattro idee ben precise sulla sicurezza, però con tendenze diverse, fatto molto interessante. Gli altri piloti dovrebbero avere il diritto di fare sentire la loro voce o di essere consultati per lettera, al di fuori delle riunioni annue.

**Philippe Toussaint**



Sopra, il tracciato del circuito di Bulawayo. A sinistra la partenza; in prima fila, tra due Lola, la Chevron di Redman-Love. Sotto, si cerca di far defluire dai boxes l'acqua piovana



Dopo essere stato per qualche tempo al terzo posto, McGilliwie spinge sconsolatamente ai boxes la sua Chevron B8 inutilizzabile



Sopra, la Chevron B19 del vincitore supera durante il temporale la Alfa Romeo di Chatz-Van Rooyen. Sotto, Hailwood mentre conduce la corsa. Notare la vettura che lo segue: è una Mini «specialissima»



# Potrebbe debuttare in ARGENTINA il prototipo 312

KYALAMI - Attualmente, il test più valido per una vettura è quello dato dalla pista sudafricana di Kyalami. Innanzi tutto, in Europa ora trovare un percorso agibile è difficile, inoltre in Sud Africa le particolari condizioni climatiche della pista rappresentano una situazione-limite superata la quale una vettura può dirsi a posto.

Temperatura torrida, altitudine elevata, pista difficile, questi gli elementi decisivi al collaudo della Ferrari 312 P, l'ultima vettura da competizione della casa di Maranello, scesa in Sud Africa con Ickx.

In effetti, le prove a Kyalami sono state molto positive. La vettura si è comportata molto bene anche con i 50 gradi di temperatura sulla pista, ed ha ottenuto tempi di assoluto rilievo. Nella prima giornata di prove, pur con i rapporti troppo lunghi (che limitavano i giri di quinta a 10.200) Ickx ha ottenuto 1'23"2. Bisogna tener presente che con la 5 litri « monotipo » con cui il belga e Giunti hanno vinto la recente 9 Ore sullo stesso tracciato, Ickx aveva fatto il suo miglior giro in 1'22"4, mentre il record per le F. 1 è 1'20"8 di Jack Brabham.

La 312 P, che in rettilineo ha raggiunto una velocità massima di 275 kmh, ha comunque risentito della mancanza

di gomme adatte al gran caldo, dato che dopo qualche giro la miscela surriscaldata faceva perdere gran parte dell'aderenza. Questo rimane in pratica l'unico problema da risolvere prima di impegnarsi in una gara di durata, poiché il motore, derivato da quello di F. 1, ha girato molto a lungo senza accusare alcun problema di surriscaldamento e se ne prevede già una versione con 30 CV in più.

Successivamente, con temperature di 48 gradi al sole e 31 all'ombra, i tempi sono ulteriormente calati, dato che Ickx ha girato prima in 1'21"8, poi in 1'21"1, un tempo che è eccezionale se lo si confronta con i parametri detti più sopra. Per di più, pur disturbato dai pneumatici, Ickx ha compiuto in varie riprese circa 120 giri, e nelle tornate in cui era in pista i tempi erano regolarissimi intorno a questi valori assoluti, con differenze in più di soli 3/10. E' stato anche modificata la presa d'aria anteriore, e montati i puntoni di reazione uguali alla F. 1.

E' molto probabile che, stanti i risultati ottimi registrati, diventa sempre più possibile che la 312 P, 3000 possa debuttare alla 1000 KM argentina del 10 gennaio, con i piloti Ickx-Giunti. Ma una decisione verrà presa al ritorno dell'ing. Forghieri con la macchina dal Sud Africa.

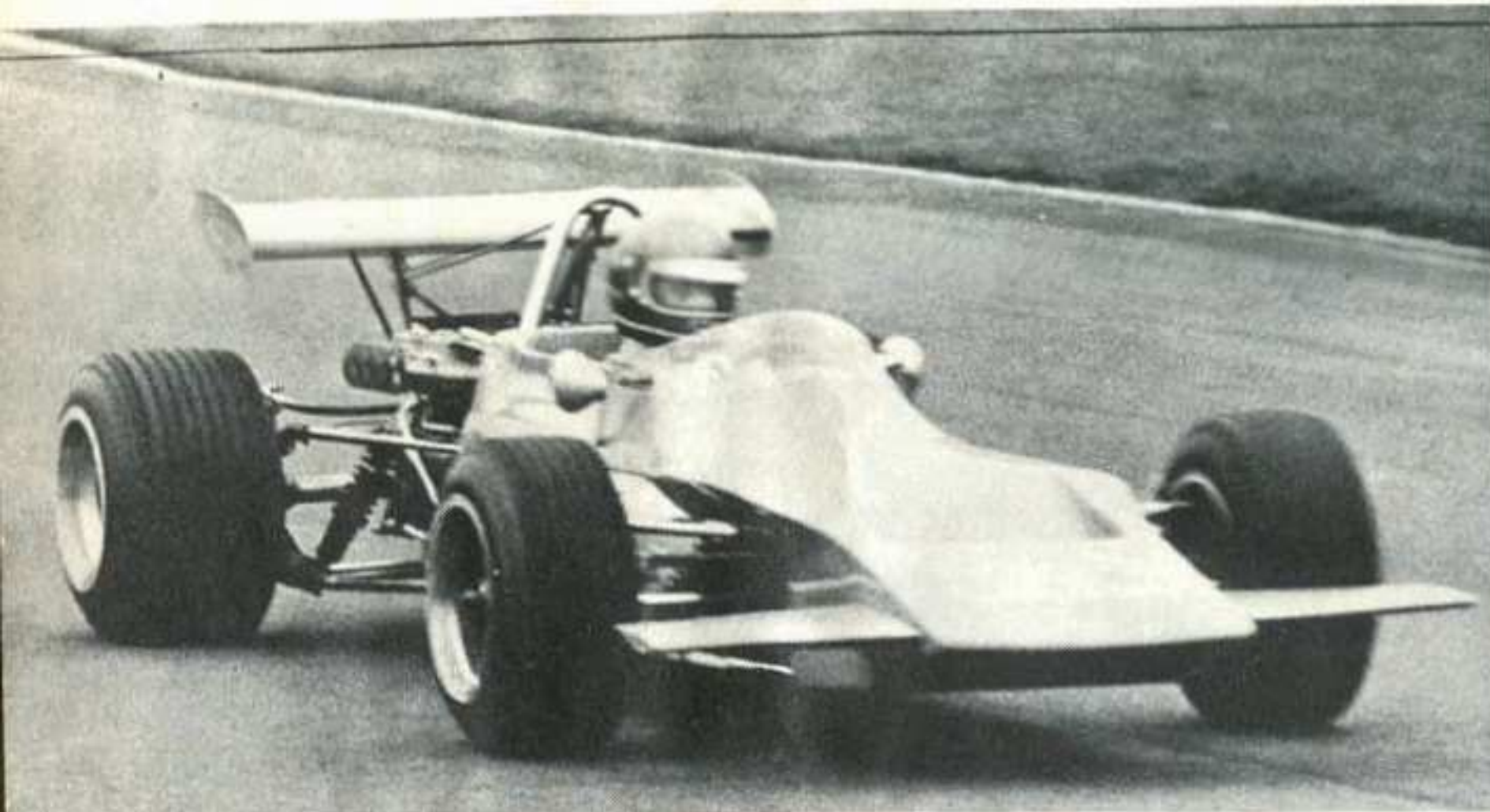


## L'identi-kit «parallelo»

SIMCA C.G.

CHRYSLER 180

	SIMCA C.G.	CHRYSLER 180
Numero dei cilindri	4	4
Alesaggio	91,7 mm	89,7 mm *
Corsa	81,6 mm	75 mm
Cilindrata unitaria	540 cc	453 cc
Cilindrata totale	2160 cc	1812 cc
Potenza massima	178 CV DIN a 6200 giri	97 CV DIN a 5800 giri
Coppia massima	22,5 kg/m a 5200 giri	14,7 kg/m a 3200 giri
Rapporto di compressione	10,5 : 1	9,2 : 1
Carburatori	2 d.c.o.	1 invert. d.c.
Raffreddamento	acqua	acqua
Carrozzeria	coupé 2 posti in fibra di vetro stratificato	berlina 4 porte 5 posti in lamiera d'acciaio
Cambio	5 rapporti sincr. più retromarcia	4 rapporti sincr. più retromarcia
Frizione	monodisco a secco	monodisco a secco
Sospensioni	4 ruote indipendenti	ruote indipendenti ant., assale rigido post.
Sterzo	a cremagliera, derivato dal coupé Simca 1200 S	a cremagliera
Freni	a disco, con doppio circuito e ripart. di frenata	a disco ant. e a tamburo post.; servofreno e doppio circuito
Serbatoio carburante	di sicurezza e doppio: uno per ogni lato dell'abitacolo; capacità: 96 litri	unico; capacità: 65 litri
Peso	720 kg. in ordine di marcia	1095 kg. in ordine di marcia
Dimensioni	lunghezza: m 3,900 larghezza: m 1,590 passo: m 2,400 carreggi.: m 1,380 ant.; m 1,300 post. alt. max.: m 1,160 altezza da terra: m 0,145	m 4,527 m 1,728 m 2,667 m 1,400 ant.; m 1,397 post. m 1,430 m 0,120



BRANDS HATCH - Questa, che a prima vista sembra una Lotus 69, è invece la nuova March per Formula Atlantic, collaudata a Brands Hatch all'inizio della settimana da Ronnie Peterson. La Formula Atlantic ha un buon calendario in Inghilterra, ed è in pratica l'equivalente della Formula B americana, che prevede motori derivati da basamenti di serie di 1600 cc di cilindrata. La March F. Atlantic utilizza il consueto Ford Twin Cam a due valvole alimentato a carburatori: la potenza è di circa 200 CV, e risulta molto più economico di un motore di F. 2.

### A fine gennaio forse pronta la MARCH-ALFA

LE CASTELET - Il nuovo acquisto della Autodelta, Henry Pescarolo, ha proseguito sul tracciato del Paul Ricard i collaudi dell'ultima versione della 3 litri SP Alfa Romeo. Pescarolo non ha potuto spingere a fondo, a causa del tempo cattivo, ma anche girando pochissimo ha ottenuto un interessante 1'18", mantenendosi entro limiti di assoluta sicurezza, anche per quanto riguarda il motore.

Nel frattempo, prosegue la costruzione della monoposto Alfa Romeo con telaio March. La nuova F. 1 anglo-italiana, verrà terminata a fine gennaio, e collaudata in febbraio, per essere pronta per la prima prova del Mondiale piloti in programma il 6 marzo a Kyalami.

### PIPER ha lasciato l'ospedale

Uscito dall'ospedale, DAVID PIPER era presente a un pranzo del BRDC a Londra, durante il quale ha ricevuto un premio destinato al privato più meritevole nelle gare internazionali. Amputato della gamba destra, Piper ha detto che l'anno prossimo spera di fare il collaudatore.

Il direttore della FORD ADVANCE VEHICLE and Performance ha dato le dimissioni dopo dieci anni, questo per il ritiro della Ford dalle corse. Passino ha detto: « Secondo me lo sport automobilistico sta per diventare il primo negli Stati Uniti e io volevo essere parte di questo futuro ». Si dice che due costruttori europei gli abbiano già fatto proposte.

La gara di F. 1 al circuito dell'ONTARIO, la settimana dopo la Corsa dei Campioni, avrà probabilmente venti iscrizioni.

Gli organizzatori della gara argentina di F. 1 hanno ricevuto l'iscrizione provvisoria di Alain de Cadenet, spera di fare correre Chris Craft o una Lotus 72 o una March.

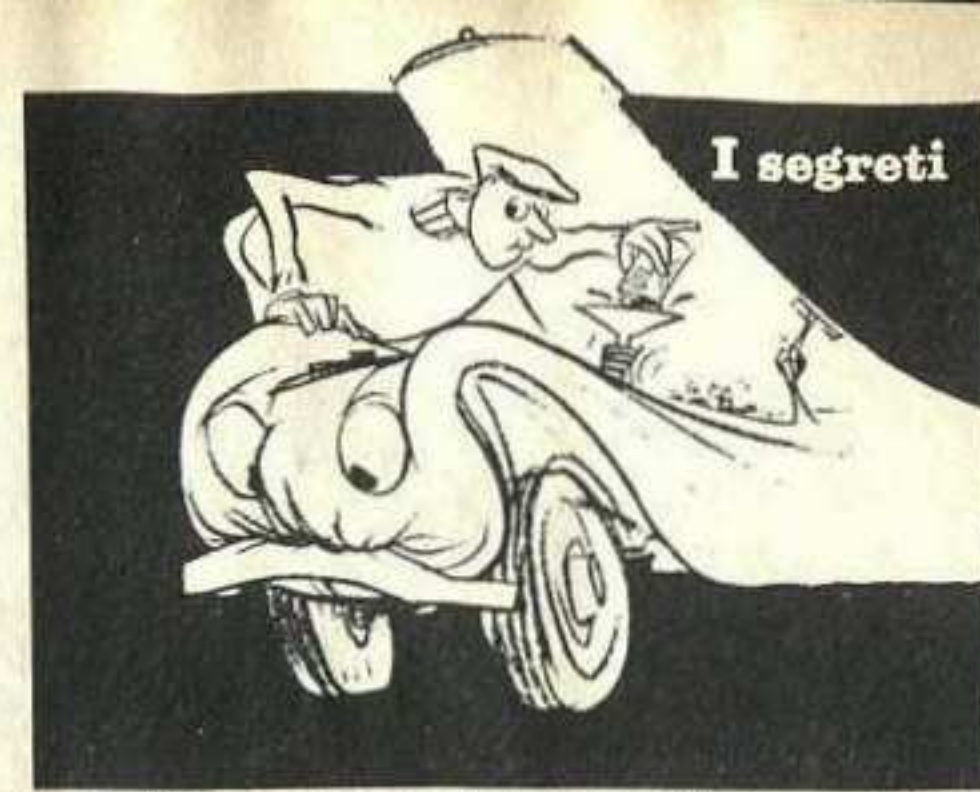
Le McLaren CAN-AM del 1971 sfoggeranno decalcomanie della Coca-Cola. Negli Stati Uniti la Coca-Cola appoggia in modo molto tangibile le corse automobilistiche e poco fa ha patrocinato la gara di Atlanta.

Si sta lottando perché il circuito di ZANDVOORT non venga chiuso. Bonnier si è recato sul luogo per suggerire migliorie, mentre un gruppo di sinistra sostiene che la pista dovrebbe essere tramutata in un luogo di svago, mentre lo sport automobilistico è per capitalisti.

FILIPINETTI manderà due vetture alla gara del 9 gennaio a Buenos Aires. Le Ferrari del team erano state provate da Schetty, prima di essere spedite. I piloti saranno Bonnier e Parkes. La squadra ha anche acquistato una Lola, sarà affidata a Peterson, si continua a dire in coppia con Agostini.



Al rallye delle CEVENNES si è annunciata una «cliente» difficile per tutte le rivali: la SIMCA 2,2



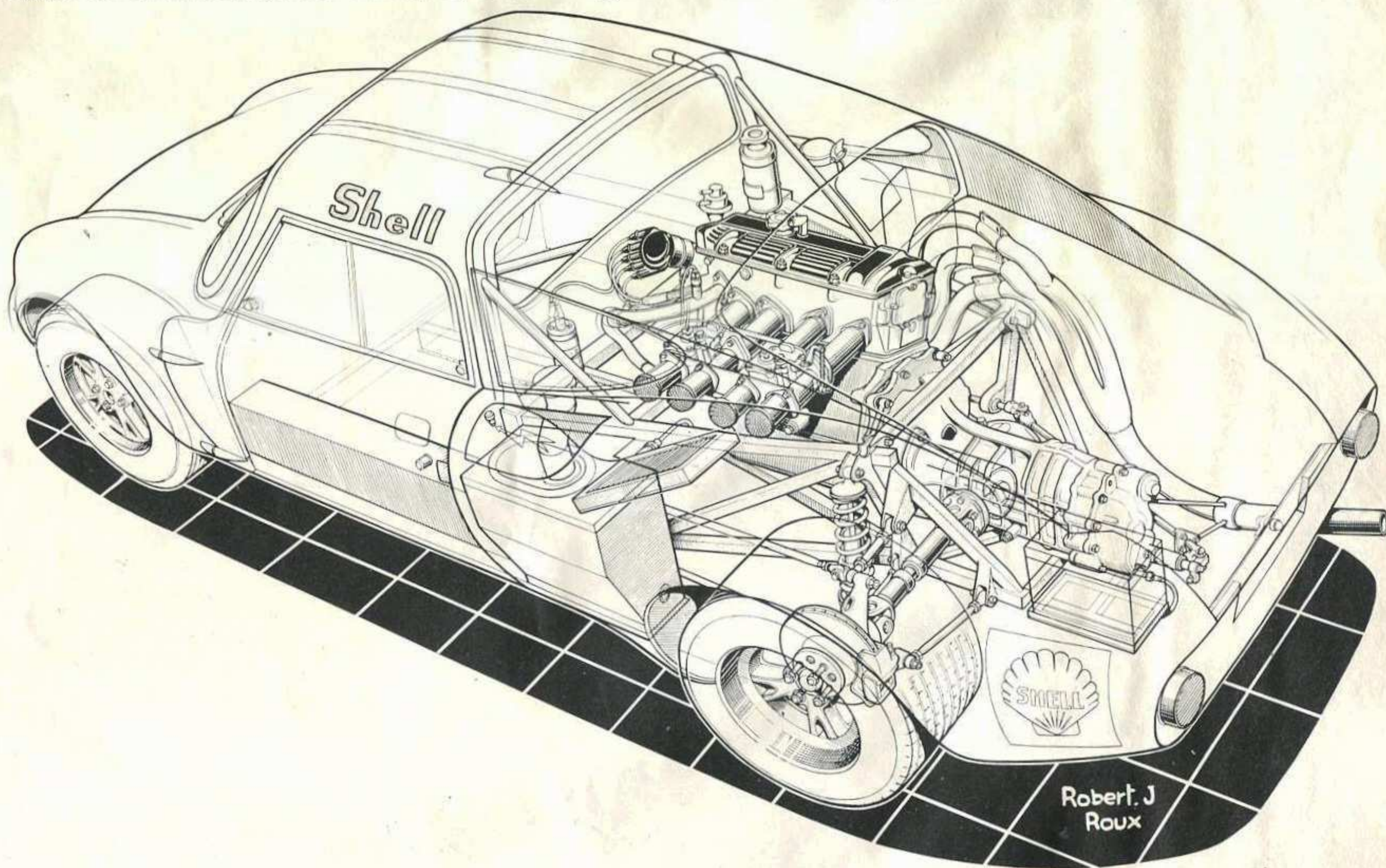
delle macchine vincenti

# Occhio al PROTO!

Raramente l'esordio agonistico di una vettura da rallye coincide con un'affermazione assoluta. Alla norma non si è sottratta nemmeno la Simca CG Proto MC, che alla sua prima importante esibizione, avvenuta al Tour de Corse, è stata costretta al ritiro. Ma, dicono le cronache, dopo aver fatto meraviglie, con il francese Fiorentino alla guida. Con la certezza che la vettura fosse proprio « azzeccata » sul piano tecnico (e lo possono testimoniare con obiettività gli equipaggi delle Renault-Alpine), quelli della Chrysler-France non hanno indugiato un attimo prima di iscrivere due esemplari della Simca CG al Critérium des Cévennes, di fine stagione.

questa automobile-cocktail. Il prototipo è il risultato di una stretta collaborazione tra la Chrysler France (di Poissy), la Matra e la C.G.

La Matra che poi è Simca, quindi Chrysler France, ha studiato e progettato un nuovo chassis, in acciaio, i cui principali elementi sono due cassoni situati inferiormente e lateralmente alle portiere, e congiungenti la piattaforma anteriore al traliccio posteriore. La C.G. è la piccola e qualificata fabbrica di Chappe e Gessalin, incaricata della realizzazione del coupé due posti. La forma della vettura è tipica CG, anche se opportunamente variata per la diversa sistemazione del motore,



Per l'occasione, la prima guida è stato il più popolare Gérard Larrousse, velocista e rallye-man di accertata abilità, il quale, lasciato momentaneamente il volante della Porsche-Martini, ha centrato il bersaglio al primo colpo... da maestro. Come ha dichiarato lui stesso, con una punta di modestia, dopo la vittoriosa prestazione, il merito maggiore va riconosciuto alla Simca CG. Che s'è tolta la soddisfazione di battere Porsche, Alfa Romeo ed Opel, e di costringere all'abbandono le Alpine-Renault ufficiali di Darniche (vincitore in Corsica), Nicolas, Vinatier e Serpaggi! Un successo, quello di Larrousse e della Simca 2,2, addirittura clamoroso, come si è dedotto anche dalla successione (e dai distacchi) delle 15 prove speciali.

Un solo contrattempo, momentaneo, per Larrousse nel terzo tratto di velocità a causa di un'avaria al comando dell'acceleratore. Meno bene è andata per Fiorentino, che ha dovuto abbandonare per un guasto irreparabile alla pompa della benzina.

Vediamo un po' come nasce, quale è il pedigree di

in posizione centrale (da cui la sigla M.C.), un po' come sul Ferrari L.M.

Il motore, realizzato dal Centro Studi della Chrysler France e derivato da quello della berlina « 180 », è di 2160 cmc. raggiunti grazie all'incremento dell'alesaggio e della corsa. La potenza dichiarata è di 178 CV Din (+ 81, rispetto alla « 180 ») ad un numero massimo di giri per la verità assai contenuto, come si addice ad una vettura da rallye. La potenza... in basso sta tutta nella coppia massima che è di kg-m 22,5 a 5200 giri! Anche il rapporto di compressione è stato aumentato (10,5:1).

La scatola del cambio, situata posteriormente, è a 5 velocità. Il peso del prototipo è di soli 720 kg, per cui il rapporto peso-potenza (4 kg-CV) è particolarmente favorevole.

La Simca CG, così com'è, s'inserisce d'autorità nel confronto al vertice del « rallismo » mondiale, con notevoli possibilità di non poche affermazioni contro le più quotate e collaudate Porsche, Ford, Alpine-Renault, Lancia, Opel, Datsun, Alfa Romeo, BMW, Fiat.

Lino Ceccarelli