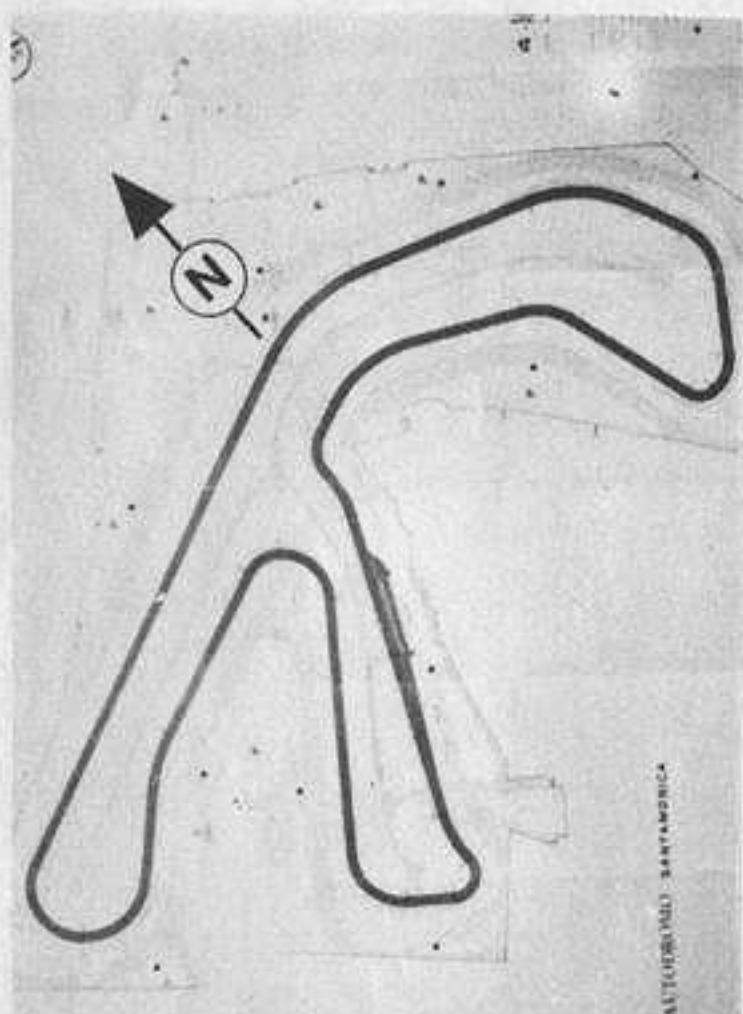


# RAPPORTO **3** AUTODROMI



Continua l'inchiesta di **AUTOSPRINT** nell'ITALIA degli impianti difficili: stavolta Gabriela NORIS si è fermata in ROMAGNA per constatare da vicino lo stato dei lavori del «SANTA MONICA»

Nella melma invernale, una ruspa sta lavorando ad aprire una trincea che permetterà ad una strada di servizio di passare sotto alla sede di gara. Il terreno appare sconvolto dai lavori, ma è ancora troppo presto perché una foto dia un'idea di quella che sarà la pista

# CREDERE

MISANO - In Romagna una stretta di mano o una «parola spesa» valgono più di una firma: è una vecchia legge che consente tanti vantaggi, tra cui quello di guadagnare tempo. Per questo gli imprenditori romagnoli sono stati i più lenti a dare l'avvio all'industria turistica alberghiera nel dopoguerra, e per questo sono all'avanguardia nell'attuare quelle trasformazioni e quegli adeguamenti che la loro attività richiede.

Quando si è saputo che si stava progettando un autodromo a Misano, abbiamo sperato che a intraprendere l'iniziativa fossero gli stessi uomini che hanno costruito la loro esperienza sugli alberghi perché ciò avrebbe significato avere un impianto bello, efficiente e subito. Ma dopo le prime voci ottimistiche, Misano si fermò e non se ne seppe nulla per molto tempo, tanto che l'ottimismo lasciò il posto al dubbio che alle parole non dovessero più far seguito i fatti promessi: «Abbiamo perso un anno perché i progettisti interpellati non si mettevano d'accordo. Sono state discusse molte proposte ma c'era sempre una ragione perché le cose non procedessero, per cui abbiamo preso la decisione radicale di cambiare strada. E' stato interpellato l'ing. Cavazzuti, quello stesso che ha progettato e realizzato la pista di Fiorano, che ci è stato proposto dallo stesso ing. Ferrari. Lui ha fatto il progetto che è già stato approvato; l'impresa ha appaltato i lavori e garantisce la consegna per luglio: in queste condizioni siamo più che ottimisti che l'autodromo sarà pronto per l'inaugurazione di luglio.»

## Dal Club all'autodromo

E' stato dunque un contrattempo di un anno? Vogliamo dare pieno credito all'ing. Sanpaolesi e all'avv. Piccioni che ci hanno ricevuti al club Santa Monica, ai bordi della costruenda pista romagnola, in uno scenario che neppure l'inverno riesce a sminuire della sua bellezza. Al contrario di Varano, dove il Motel con tennis e piscina nasce sullo slancio dell'autodromo, qui l'autodromo nasce là dove un Club doveva dare un avvio ad una lottizzazione che non ebbe seguito. Di qui la società per l'autodromo e le prospettive di un impianto che si presenterà con una fisionomia nuova per il nostro paese «Per noi l'autodromo è un fatto economico-turistico di notevole interesse: noi abbiamo costruito gli alberghi per farli rendere e costruiamo l'autodromo con le stesse inten-

zioni.» Queste sono le premesse, e sono premesse sicuramente buone. Buone anche perché a Misano si sono presi gli errori degli altri come esempi di cose da non fare «Sono andato due volte a Monza e non sono mai riuscito a vedere nulla» dice Piccioni «il massimo risultato è stato riuscire a mettere il naso contro la rete, ma di gara ne ho vista molto poca. A Misano questo non deve succedere, perché noi vogliamo che il pubblico, anche quello non appassionato che viene qui perché ha tempo libero e la curiosità di vedere una corsa, quando se ne vada pensi di tornare.»

## In funzione degli spettatori

Il nuovo impianto, coi suoi 3.333 metri di sviluppo della pista e con il pubblico disposto tutto attorno, e quindi in grado di avere una buona visuale, è progettato per rispondere a tutti i crismi della sicurezza, disponendo perfino di una strada interna per i mezzi di soccorso. Altra cosa che colpisce favorevolmente nel progetto è il piano previsto per il deflusso, con una strada che gira tutta intorno al muro di recinzione della pista ed immette i veicoli in una serie di arterie che vanno verso il mare, verso i monti, e verso i due vicini caselli dell'autostrada; questa garanzia di facile deflusso, ben rara da trovare in altri impianti, permetterà di conservare le gioie della giornata sportiva senza perderle in estenuanti code.

I presupposti dunque ci sono, e sono quelli giusti: a Misano si guarda al pubblico e l'ing. Sanpaolesi parla del nuovo impianto come di un teatro, di un luogo cioè fatto per il pubblico prima ancora che per gli attori: «Più teatri ci sono e più compagnie teatrali si formano e più il pubblico si interessa. Certo il pubblico preferisce i teatri dove ci sono begli spettacoli e dove è trattato bene. Nostro compito sarà quello di soddisfarlo al massimo perché è a lui che ci rivoliamo con l'autodromo.» Che questo spirito sia il benvenuto: presto queste parole dovranno lasciare il posto ai fatti, visto che la Scuderia Madunina è ancora convinta di poter fare disputare la sua gara di F. 2 proprio a Misano; questo luglio. Oppure, se non si riuscirà a fare installare in tempo il guard-rail, alla manifestazione estiva saranno le moto ad avere il ruolo di protagoniste.

Il mantenimento di questo appuntamento sarà la miglior prova che gli imprenditori potranno dare agli sportivi italiani.

## Le nostre **9** DOMANDE

**1** «Cosa spinge o può spingere, oggi, un privato o un gruppo di privati a costruire un autodromo in Italia?»

«Un autodromo non può nascere senza passione e noi abbiamo la passione e l'intento di contribuire alla creazione di queste strutture che in Italia mancano. Ma c'è un'altra ragione che ci spinge, ed è quella del guadagno, perché una volta stabilito che fare un autodromo in questa zona è un buon investimento, non si vede perché si dovrebbe rinunciare a pensare al guadagno.»

«Il nostro autodromo sorge in una zona dove può convergere il pubblico appassionatissimo di Toscana, Emilia e Marche, le comunicazioni sono ottime e la capacità alberghiera non ha limite (ci sono 700 alberghi solo a Riccione). Ma c'è di più, nel periodo di stagione turistica l'autodromo diventa un richiamo nuovo per centinaia di persone, italiane e straniere, che si avvicendano di 15 in 15 giorni sulle nostre spiagge. Per noi la risposta a questa domanda può essere: abbiamo deciso di costruire un impianto che diventi l'autodromo della riviera turistica, cioè un atto economico-turistico di notevole interesse.»

## Investimento di capitale

**2** «E' possibile pensare di costruire un circuito con spirito imprenditoriale, cioè per farne un investimento?»

«Noi pensiamo che tutte le iniziative, anche se sono turistiche o altro, non possono essere benefiche: un investimento di questo tipo deve remunerare il capitale. Prenda gli alberghi: i nostri alberghi della riviera sono sorti perché rendono, altrimenti non sarebbero sorti! Se un impianto non è produttivo, non può durare: è inutile piangere per i passivi. Chi dice che non guadagna nella gestione forse dimentica che, tanto per citare un dato possono essere date ben 137 concessioni di vendita attorno ad un autodromo! E' inutile fare le cose al di fuori di una gestione economica, è inutile creare dei nuovi carrozzoni che poi qualcuno deve pagare... e chi li paga se non i soliti contribuenti?»

Cosa significhi un autodromo sulla riviera adriatica lo abbiamo valutato prima di cominciare a lavorare e tra turismo, pubblico locale, autostrade e lo stesso aeroporto di Miramare, abbiamo calcolato che è ben difficile che qui l'autodromo possa non essere un buon investimento.»

## «Pensiamo alla F.1»

**3** «Qualsiasi azienda moderna deve operare pensando alle esigenze del consumatore. Poiché il "consumatore" di un circuito è il pubblico, cosa deve fare il costruttore di un circuito per invogliarlo ad affluire alle gare?»

«Ci sono due aspetti: uno sportivo ed uno economico. Su quello sportivo possiamo rispondere che noi vogliamo che le manifestazioni che si avranno a Misano interessino il pubblico. Per noi il punto fondamentale è questo: quando uno spettatore viene per la prima volta a vedere una corsa a Misano, deve andare via convinto e col desiderio di tornare. Non vogliamo anticipare i tempi ma siamo certi che riusciremo a portare a Misano anche manifestazioni molto importanti... F. 1 inclusa!»

Dal punto di vista organizzativo noi ci affideremo agli A.C.I. o ad altri specialisti — come la scuderia Madunina ad esempio — ma non è detto che non possiamo imparare ad organizzare anche noi ad un certo momento. Dal punto di vista economico non dimenticheremo mai che il nostro è un luogo di spettacolo che deve soddisfare anche un pubblico non sempre competente: saremo come buoni







Con un ulteriore aumento di capitale, si è qualche settimana fa aperta la «stagione '72 della Santa Monica S.p.A., la stagione che forse vedrà la conclusione che tutti si attendono, cioè la costruzione della pista. Dopo l'interruzione invernale i lavori — che già erano iniziati lo scorso anno con l'erezione del muro perimetrale — sono ripresi, ed attualmente il tracciato è completamente sbancato, cioè le ruspe hanno già «disegnato» quello che diverrà il circuito di Misano. Per luglio, i responsabili del «Santa Monica» vogliono aver finito il loro autodromo.



in

# MISANO?

albergatori e cercheremo sempre di migliorare l'impianto, ben sapendo che un autodromo non è mai finito.»

## Primi fra i privati

**4** «Che ostacoli deve affrontare e su quali aiuti può contare chi costruisce o gestisce attualmente un autodromo in Italia?»

«Ma chi costruisce autodromi in Italia al di fuori degli enti pubblici? Privati, fino ad ora non ce ne sono stati. La nostra è l'idea di un gruppo di appassionati di automobilismo che si sono trovati d'accordo con degli operatori economici. Abbiamo fondato una società per azioni, inizialmente composta di 17 soci ed ora con 60 e 20 nuove richieste di adesione, e poi abbiamo cominciato a lavorare ben sapendo che le difficoltà ci sarebbero state. Ma dove non ci sono difficoltà? Basta inquadrarle ed affrontarle come vanno affrontate e poi tutto si risolve: siamo in un paese libero e, al massimo, potranno dire che stiamo rischiando del nostro. Siamo certi che difficoltà ne avremo ancora, ma le affronteremo. Dal punto di vista degli aiuti abbiamo usufruito della Legge Corona, ottenendo un mutuo dal Ministero del Turismo e dello Spettacolo come infrastruttura turistica.

Alle autorità sportive, fino ad ora, non abbiamo chiesto nulla, ma l'AC Rimini ci sta appoggiando. Invece chi ci ha molto aiutati è stato il comm. Ferrari che, proponendoci l'ing. Cavazzuti per l'organizzazione, ci ha permesso di recuperare una parte del tempo perduto con le persone precedentemente incaricate e che non si erano dimostrate adatte a collaborare tra loro.»

## Politica dei prezzi

**5** «Quanto pensate che debba costare un posto in tribuna per una gara media, ad esempio di Formula 3?»

«Per il momento noi utilizzeremo le tribune naturali che il terreno offre, per cui il prezzo di ingresso sarà unico. Pensiamo ad un prezzo tra le 2000 e 2500 lire che potrà aumentare leggermente quando ci saranno le tribune vere e proprie. Ma più che parlare di cifre è importante sottolineare che noi preferiamo pensare

di avere tanta gente a prezzi popolari, piuttosto che poca a prezzi alti. Puntiamo sulla quantità di pubblico e sul fatto che la gente ritorni all'autodromo di Santa Monica. Bisogna ricordare che fra il nostro pubblico dobbiamo avere anche i turisti e non solo gli appassionati.»

## «L'AC Rimini ci aiuta»

**6** «Qual è l'influenza degli Automobile Club sull'attività di un circuito automobilistico? Questa influenza, se c'è, è positiva o negativa?»

«Non abbiamo esperienza e non possiamo dirlo. Fino ad oggi l'AC Rimini ci ha aiutati ed in futuro gli Automobile Club verranno qui come organizzatori. Questo per quanto riguarda gli AC locali. Per l'Automobile Club d'Italia non possiamo dire niente perché non abbiamo avuto contatti.»

## Spettatori al sicuro

**7** «Oggi si parla molto di sicurezza: lei che è parte in causa in quanto responsabile della gestione di un circuito, cosa pensa di questo problema?»

«Il nostro autodromo, così come è stato progettato, risponde a tutti i crismi della sicurezza e, soprattutto, verrà equipaggiato con quanto di meglio sarà disponibile al momento dell'installazione degli impianti destinati a questo scopo. L'ing. Cavazzuti ha premesso alla sua progettazione il tema della sicurezza del pubblico e dei piloti: per questo avremo una strada di servizio all'interno per i mezzi di soccorso, ci saranno banchine di terreno preparato di 15 metri ai fianchi della pista ed una scappatoia di decelerazione di 300 metri oltre la curva alla fine del tratto più veloce. Il progetto attuale prevede i guard-rails ma se al momento della installazione si fosse scoperto qualche sistema più valido noi lo adotteremo. Lo stesso varrà per il futuro: nel senso della sicurezza non si potrà mai lesinare perché un impianto fatto con lo spirito del nostro non può essere pericoloso. Naturalmente il pubblico sarà al di fuori di ogni rischio: tutto

attorno alla pista, a distanza adeguata e in posizione più alta. Tra le altre cose questo sistema consente la visione di tutto il percorso contribuendo alla spettacolarità.»

## Pronti a rinnovarsi

**8** «Nella gestione di un impianto sportivo, cosa si deve fare per poter reperire il denaro per i necessari aggiornamenti a favore della sicurezza?»

«Che l'impianto sia economico, cioè renda. Tutto quello che riguarda la sicurezza deve essere fatto ed io non mi spiego come sia possibile che si facciano polemiche o si cerchi di minimizzare o insabbiare ritrovati a favore della sicurezza come sta succedendo adesso col serbatoio dell'Autodelta. Come abbiamo detto non lesineremo negli investimenti a favore della sicurezza e saremo ben lieti di avere anche i suggerimenti dei piloti perché c'è sempre da imparare. Se un impianto è fatto in gestione economica ha interesse ad essere sempre adeguato: è come una industria che deve rinnovare periodicamente i suoi macchinari.»

## «Troppe piste sono vecchie»

**9** «Allo stato attuale, pensando agli incidenti gravi degli ultimi anni, quanta responsabilità attribuisce ai circuiti, quanta alle macchine, e quanta ad altre cause?»

«E' una domanda molto tecnica cui posso rispondere solo basandomi sulle impressioni. Pensiamo però che ci siano anche molti circuiti di concezione vecchia o con misure di sicurezza non adeguate.»

Gabriela Noris



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

**SPORTIVO**

**RUOTE**

**melber**

**PRODUZIONE**

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



**SETTORE**

**DIFFUSIONE**

**PROGETTO**

**IN LEGA LEGGERA**

**melber**

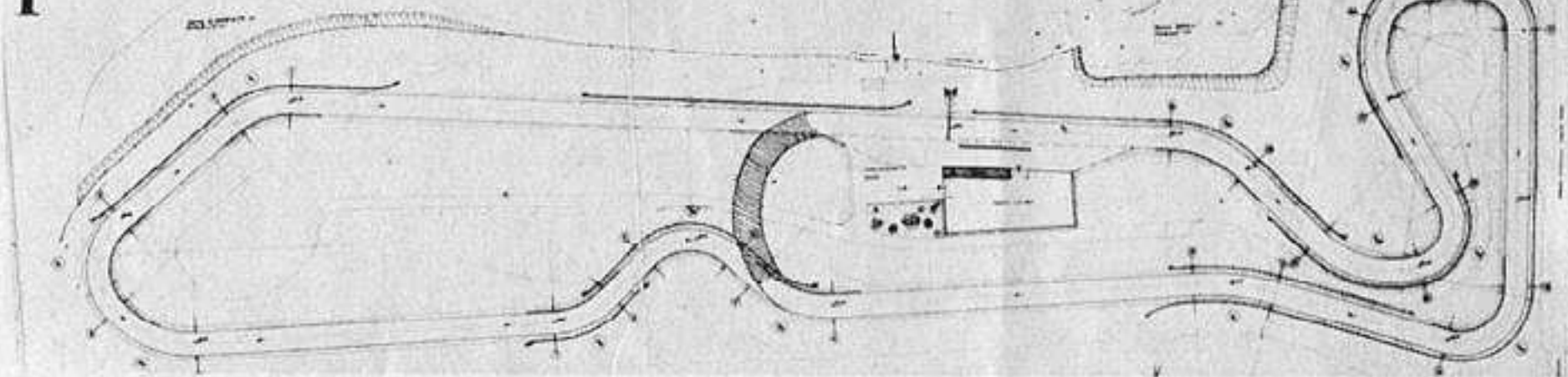
la «Eris Tondelli Racing Cars» annuncia la prossima diffusione di un nuovo volante sportivo







## Ecco la nuova pista portata a due chilometri



A destra: Giorgio Bonzani, il sindaco di Varano, indica simbolicamente la sua «nuova» pista. Il tracciato finiva dove c'è la curva tratteggiata. Ora è stato ritoccato coi consigli CSAI, allargato a 10 metri ed allungato fino a quasi 2 chilometri



# VARANO è già cresciuta

... e senza  
iniezioni  
di milioni CSAI

**VARANO MELEGARI** - «Un anno fa nessuno sapeva che ci fosse Varano Melegari» dice con la genuina soddisfazione di chi ha lavorato per il vantaggio del suo paese, il sindaco Giorgio Bonzani.

Lo abbiamo trovato a Fornovo, dove lavora all'ufficio del Registro per cinque giorni alla settimana (il sindaco di un piccolo paese deve anche avere un lavoro), e da lì ci ha portati nel suo Municipio, a Varano, dove sta amministrando poco più di duemila anime che hanno la tendenza a scappare verso la città. Un uomo con le idee chiare, con l'autorità di chi deve saper prendere decisioni in fretta senza star troppo a pensare ai «se» ed ai «ma». Soprattutto un uomo che non si fa illusioni perché intuisce le difficoltà che è destinato ad incontrare in conseguenza dell'attività che ha scelto per dare un rilancio al suo Comune che né industria, né agricoltura avrebbero potuto portare. «Quando siamo partiti col primo colpo di ruspa mi sono chiesto dove mai questa iniziativa, nata dall'entusiasmo di alcuni di noi, ci avrebbe portati...».

L'autodromo San Cristoforo di Varano de' Melegari (ma se ci fosse un ditta disposta ad un finanziamento pubblicitario il nome sarebbe disponibile) è nato in un modo realmente incredibile: «Ci mancava il campo sportivo a Varano, e allora abbiamo deciso di costruirlo giù vicino al fiume: siccome il terreno era più del necessario quando il campo sportivo è stato finito, ci siamo chiesti perché non costruire anche una pista intorno. Poteva andare bene per le biciclette o per i kart e, chissà, magari anche per le automobili. Già che c'eravamo abbiamo deciso di fare anche una variante e così, quasi senza accorgersene, nel 1970 ci siamo trovati ad organizzare alcune tris che hanno avuto un successo incredibile. La passione delle macchine ce la portava ogni giorno l'ing. Dallara, che tutti conoscono, per la De Tomaso, perché lui è vara-



Sopra, già sbancato e pronto per l'asfalto il nuovo tratto di pista. In fondo, il tracciato preesistente. Verranno previsti guardrail all'esterno. Sotto, il «tornantino» è stato addolcito in questo modo



nese e suo padre è il presidente della Pro-Loco di Varano. Da lì le cose sono andate avanti fino ad arrivare all'attività del '71, naturalmente col percorso notevolmente allungato».

Questo dell'allungamento del tracciato è stato il punto fermo per lo sviluppo futuro della pista. La volontà c'era, il progetto (stilato dal geom. Romano Meggi) c'era, i soldi... li erano andati a chiedere alla CSAI, che nella persona del suo presidente Rogano aveva promesso il suo interessamento. Il problema principale, ad un certo punto, era l'acquisizione dell'area necessaria a prolungare la pista, poiché anche la sospensione

momentanea del progetto da parte della CSAI, che lo voleva visionare, poteva rientrare nella normalità. Invece, quello del terreno sembrava un ostacolo insormontabile. Infatti il proprietario della terra, un industriale parmense, non voleva cedere solo il terreno necessario, ma tutta la proprietà, compresa una villa che sorge in una collinetta che domina la pista.

Il primo ostacolo a venire rimosso è stato quello posto dalla CSAI, che aveva in un primo tempo richiesto la realizzazione non di una ma di due «varianti», ritoccate, rispetto al progetto «varanese». Dopo alcune discussioni sulla non sussistenza delle ap-

prensioni della CSAI riguardo alla pericolosità del rettilineo di 400 metri che si riteneva necessario, la Commissione Sportiva, con encomiabile buon senso, si è affrettata ad approvare il progetto iniziale (a parte qualche ritocco) e a dare praticamente il suo benestare all'inizio dei lavori.

A questo punto, la situazione è letteralmente «precipitata», ed i varanesi hanno travolto tutti gli ostacoli. Ecco, in un breve sunto, la cronistoria della fulminea azione della Pro-Loco, l'organismo di cui fanno parte tutti i varanesi che contano, dal sindaco all'ing. Dallara:

**giovedì 2 marzo:** con una

raccomandata firmata dall'ing. Nosetto, la CSAI dà praticamente il via ai lavori di rinnovamento dell'autodromo S. Cristoforo di Varano Melegari;

**venerdì 3 marzo:** nel corso della notte fra giovedì e venerdì, la Pro-Loco immediatamente riunitasi arriva ad un compromesso con il sig. Vettori, proprietario del terreno nel quale la pista dovrebbe allungarsi, ed acquistano l'area (60.000 metri quadri) necessaria, per circa 10 milioni;

**sabato 4 marzo:** assemblea generale della Pro Loco, ed aspro dibattito se iniziare o no immediatamente i lavori. Fra gli oppositori (pochissimi) c'è l'ing. Dallara, che consiglierebbe di temporeggiare in attesa dei contributi chiesti alla CSAI ed al CONI. La sua eccezione viene respinta, e praticamente all'unanimità l'assemblea decide di iniziare subito i lavori;

**sabato 4 marzo (pomeriggio):** diciotto macchine operatrici, tenute in preallarme, iniziano gli sbancamenti e la sistemazione del fondo ghiaioso del nuovo tracciato, che risulterà lungo 1900 metri, con un rettilineo (quello dei boxes) di circa 400 metri di lunghezza. Larghezza non inferiore in nessun punto ai 10 metri. Rifacimento del «tornantino» ed ovviamente della «parabolica», che verrà spostata più a nord.

Ecco, in sintesi, come vorremmo che si affrontasse il problema degli autodromi in Italia, anche se ci rendiamo conto che quello di Varano è un caso limite. Comunque, le previsioni (con questo ritmo) parlano di completare la pista entro il 20 del mese, in modo da inaugurare il «nuovo» S. Cristoforo in occasione della prima gara in calendario, cioè il Trofeo AC Parma, in programma il 26 marzo. Quanto ai soldi della CSAI, se verranno, saranno i benvenuti, e certamente non andranno sprecati: ci sono ancora da fare molte cose, come i boxes in muratura, le tribune, altre infrastrutture. L'importante, ora, è che Varano Melegari, quasi sconosciuto paesino dell'Appennino parmense, abbia un tracciato che si può chiamare «autodromo».

IL RAPPORTO da VARANO de' M. continua nel prossimo numero





Dalla **FORD T** a una «idea iridata» ● Costa meno un rublo di **FIAT** ● **L'ALFA SUD** non è (ancora) da esportazione ● Un orologio di **CARTIER** sul cruscotto ● L'assaggio «132» **PININFARINA**

**DAL DIRETTORE**

**GINEVRA** - Arrivando il martedì (7 marzo) all'aeroporto di Cointrin, tutto avrei pensato meno che l'improvvisa bassa temperatura, ricaduta su Ginevra con una spolverata mattutina di neve, mi avrebbe costretto a partecipare a un omaggio per un campione del mondo! Che non si chiama Stewart, in questo caso. E' andata così. Che una macchina, della quale per carità di patria non faccio il nome, non è andata in moto al parcheggio esterno del «rent a car» aeroportuale. Così l'addetto alla società da noleggio macchine, mi ha messo di fronte a una fiammante VW verde. Che invece è andata in moto subito, ripetendo — se ci fosse stata neve a sufficienza — quella tale foto del manifesto pubblicitario in cui si vedeva in un parking d'alta montagna, tutte macchine ferme e solo due rotaie sulla neve: quella di un «Maggiolino» andato via tranquillamente.

L'omaggio l'ho scoperto

brica di Stato tedesca che, rispolverando gli stessi ing. Porsche, progettista fondatore, e Nordhoff, direttore generale rianimatore del dopoguerra, aveva studiato questa trovata per rilanciare sul mercato svizzero (meno 3000 unità nel '71) la produzione dei Maggiolini e Maggioloni, andata depauperandosi nell'ultimo anno in maniera vertiginosa ovunque.

Il motu proprio era stato deciso con la produzione il 17 febbraio 1972 della 15 milionesima 007.034 VW. Poiché la Ford T dei tempi eroici, dal 1908 al 1927 è uscita in 15 milioni e 007.033 unità, ne sorte che la VW è la nuova campione del mondo! Il ragionamento non fa una grinza e la proclamazione è stata sottolineata dalla presenza dei vari modelli storici della vettura tedesca: dal prototipo 1934, motore 1470 cc. potenza 20 cav. a 2000 giri e 90 km all'ora, al vero primo modello del 1938 motore 985 cc. 24 cav. 3000 giri, 105 all'ora, alla milionesima Coccinelle in oro e brillan-



Questa foto non c'entra col discorso generale, tranne per il fatto che c'è un campione del mondo (vero), Jackie STEWART. Più show-man (Ford) che visitatore, ecco lo scozzese «bloccato» da De TOMASO per definire la sua data (di corsa) con la PANTERA. Ma... non se n'è fatto nulla. Almeno per il 3 aprile al Nurburgring. Per ora è solo Herbert Muller, pilota «ufficiale» De Tomaso per la Gr. 4

qualche ora dopo, al Salone ancora in allestimento. Ché nello stand Volkswagen il leit motiv pubblicitario era costituito dalla proclamazione di un campione del mondo: il Maggiolino. La acclamazione era stata decisa motu proprio dal nuovo dirigente della fab-

ti (il paraurti) dell'agosto 1955, 1192 cc, 30 cv. 3400 giri, 110 all'ora; alla decimilionesima Coccinelle del novembre 1967 di 1285 cc., 40 cv., 4000 giri, 120 all'ora, per finire all'attualissima modello neo campione del mondo.

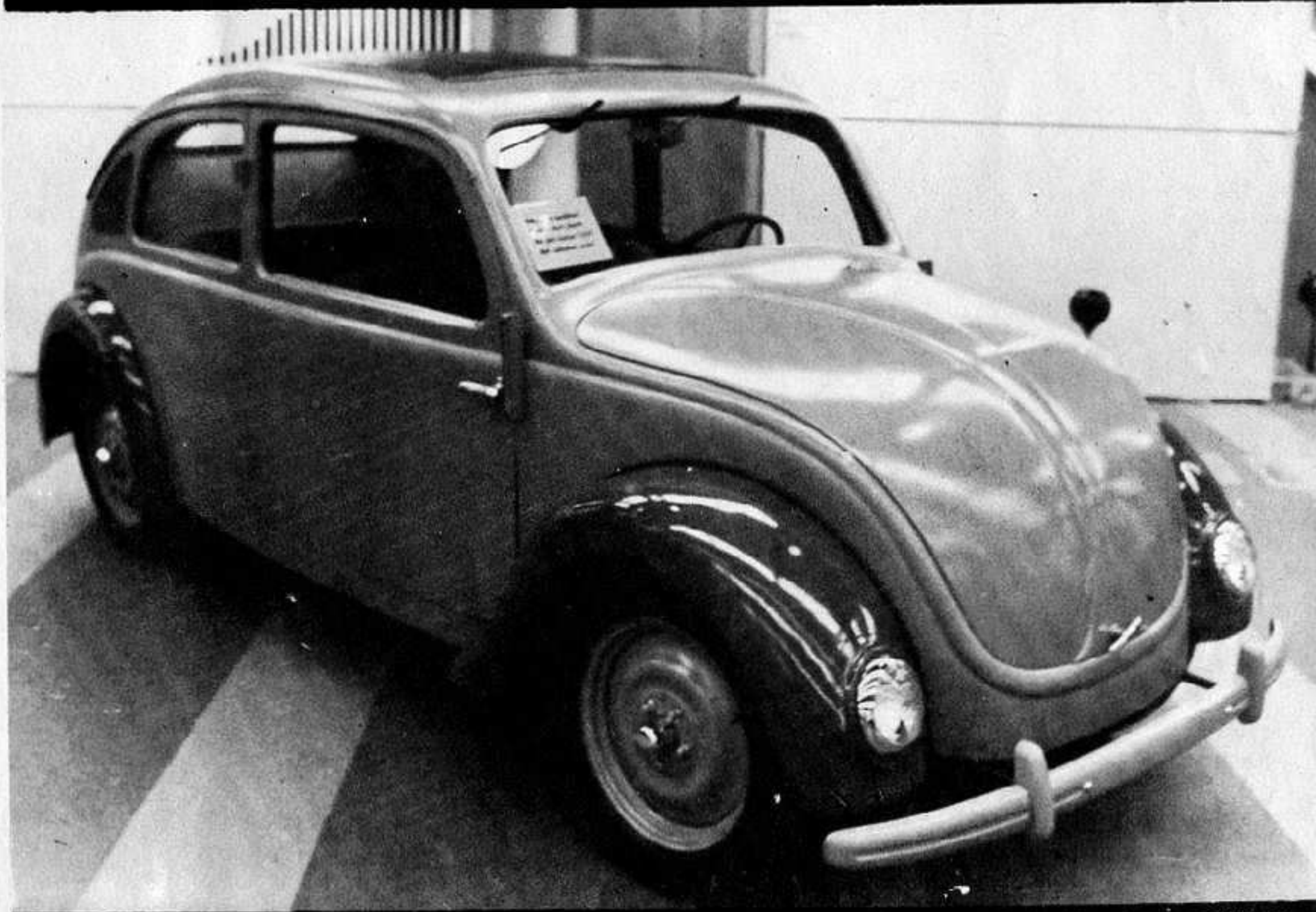
Il mio omaggio è stato però solo simbolico ché, al volante, sono rimaste tutte le riserve su un modello del quale ci si continua a chiedere, dal punto di vista strettamente tecnico-consumistico, come mai possa aver raggiunto vertici così totalitari di adesione della clientela. Ma tutto questo preambolo, che quasi esaurisce lo spazio discorsivo del Salone, vuol significare che, se in un Salone una Casa deve affidarsi a queste trovate — per quanto no-

Marcello Sabbatini

CONTINUA A PAGINA 20



**Un DESERTO il SALONE svizzero, ma fino a un certo punto. Infatti...**



Dal prototipo (molto militaresco) della «macchina del popolo» (quello che nel '34 Ferdy Porsche presentò a Hitler) al «Maggiolino» di 38 anni dopo, la «numero 15.007.034» (sotto) uscita dalla «catena» il 17 febbraio scorso. E' l'unità in più a quelle totalizzate dalla FORD col suo modello eroico «T». E questo è valso al dirigente di Wolsburg per (auto)proclamare la VW campione del mondo delle vetture (di) serie: che diventi un campionato FIA?

**COME SI VINCE a tavolino un campionato del MONDO**







## Le «SERIE»



Colin Chapman è stato fotografatissimo a Ginevra. Nel « deserto » espositivo era uno dei personaggi-chiave. Non per le vivacissime cravatte, ma per il « suo » due litri montato sulla Jensen e destinato ad arrivare sulle Lotus F. 2. Chapman ha fiducia in Rudd, l'ex-progettista BRM (per un futuro più ambizioso?).

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

tevoli — per cercare rilancio, significa che il momento che attraversiamo è difficile.

Ginevra la povera, bisogna proprio dire, quest'anno. Le novità si contano sulla punta delle dita e sono in genere novità di elite e non di massa. La stessa Fiat, per la prima volta forse nella storia del Salone svizzero, non ha fatto vedere niente di nuovo, nemmeno un accessorio in più a un modello. Sostiene ancora prepotentemente la 127 vettura quattro volte dell'anno anche se il 128 coupé è quello che raccoglie più simpatie. La tre porte 127, come sapete, non c'era. E dire che in Svizzera un po' tutti i costruttori europei debbono essere preoccupati. Ché i giapponesi, cacciati dal dollaro protetto di Nixon dagli USA, hanno trovato nella Svizzera la testa di sbarco consistente in Europa. Già hanno raddoppiato le vendite, toccando le 28 mila unità nel '71. E si vede al Salone, con lo show Toyota e Datsun che intenzioni abbiano, anche se i loro importatori non dimostrano molta fantasia nella presentazione.

La panoramica migliore comunque la affidiamo alle immagini, debitamente commentate. E' l'unico modo per fare sintesi chiara. C'è tutto. O quasi. Anche l'idea che oggi nel mondo dell'automobile è sempre più difficile scoprire e vedere qualcosa di nuovo. Il tema « costo-gusti-prezzo » è quello e non si scappa, dice un noto designer. Ora ci si mette anche l'obbligo ferreo delle norme di vetture sicure (ed è il risultato di eccessi industriali per il massimo profitto), come fare qualcosa di diverso e di originale? Infatti si vede. Le macchine ormai si rassomigliano tutte. Come le lavatrici e i frigoriferi. « Forse nel '75, quando saremo riusciti a meglio orizzontarci nelle nuove regole di sicurezza — continua l'amico stylist — potremo fare il punto nuovo. Per ora accontentiamoci e accontentatevi!... ».

m. s.



L'Alfa si consola degli aumenti di prezzo e delle affermazioni Fiat con la sua 127 quattro volte « vettura dell'Anno » nel '72, con la notizia che il quindicinale tedesco, « Auto Motor und Sport », ha sottoposto a prove esaurienti un gruppo di vetture compatte e con buon motore, ritenute essenziali nel traffico stradale europeo. La classifica stilata dopo il test vede in testa l'Alfa Super con 398 punti, seguita dalla BMW 2002, dalla Opel Ascona, dalla Fiat 125 e dalla Ford Taunus GXL. Ecco, a proposito, i nuovi prezzi ALFA ROMEO dal 10 marzo. L'aumento medio è del 3,65%. Il nuovo listino (Ige compresa per vetture franco filiali) è il seguente: GIULIA 1300 TI berlina L. 1.595.000 (1.570.000); GIULIA 1300 SUPER berlina L. 1.685.000 (1.660.000); GT 1300 JUNIOR coupé L. 2.020.000 (1.920.000); GTA 1300 JUNIOR coupé L. 2.595.000 (2.495.000); 1300 JUNIOR Z coupé L. 2.530.000 (2.430.000); 1300 JUNIOR spider L. 2.090.000 (2.020.000); GIULIA 1600 SUPER berlina L. 1.850.000 (1.825.000); 2000 berlina L. 2.395.000 (2.295.000); 2000 GT VELOCE coupé L. 2.815.000 (2.675.000); 2000 SPIDER VELOCE L. 2.730.000 (2.630.000); MONTREAL coupé L. 5.700.000 (5.400.000). Fra parentesi i prezzi del listino precedente.



Maestosa, come tutte le GM anche europee, la OPEL COMMODORE GS che ha avuto il suo battesimo mondiale a Ginevra. In fondo è stata l'unica vera novità con le altrettanto vistose Ford Consul e Granada che hanno colpito Stewart per la completezza della strumentazione, tanto da consigliarla a De Tomaso per la Pantera! Sempre nel giro General Motors, la Vauxhall inglese ha rinnovato il gruppo Victor con motore 1800 e 2300, la VX 4/90 e la Ventura



## La FIAT che costa meno...

Ecco la « LADA ». E' la Fiat 124 made in URSS, la Zhiguli. In Svizzera costa 240 mila lire meno della Fiat 124 prodotta a Torino. E' vero che ci sono molte differenze tecniche e di finiture, però la differenza è sensibile. E' un secco avviso alla produzione automobilistica dei Paesi occidentali. Se oltre cortina riescono a tener i prezzi così inferiori...

## ...una risposta anche ai sindacati anti-ALFA

...è quello che si dovrebbero chiedere i nostri sindacati quando, elettoralmente preoccupati dagli aumenti dei prezzi causati dalle agitazioni rivendicative degli operai, se la prendono con l'industria « di Stato » Alfa Romeo perché i suoi dirigenti per far quadrare i conti, sono costretti a crescere ancora i prezzi. E' un grosso problema questo del costo del lavoro in Occidente (e degli scioperi). Per le agitazioni le esportazioni Alfa si sono ridotte in Svizzera perdendo 400 unità di vendita rispetto al '71. Al Salone svizzero lo show (rosso) dell'Alfa Romeo si limitava a presentare i modelli noti (più la 333 da corsa). Non c'era invece l'Alfa Sud. Il fatto che non sia ancora disponibile in Italia (le scocche arrugginiscono, dicono, ma il motore?) ritarda il lancio all'estero

● Appunti ginevrini: le Maserati Mexico e Indy hanno adesso il tettuccio apribile. L'elettroscervo è un motorino piatto inserito nel cielo del tettuccio.

● Piero Taruffi imita Chapman. Al Salone svizzero sfoggiava una fiammante cravatta rosa. Invece Giovannino Lurani è diventato l'interprete ufficiale del Potronieri-TV (per le interviste a Stewart).



## Anche i prezzi delle REKORD '72

Tutta la nuova produzione GM è introdotta anche già in Italia. La nuova serie Opel Rekord è stata nel frattempo completata con le sprint, coupé e Caravan (nella foto sopra).

La nuova Rekord coupé si distingue subito per il suo design molto filante, la « Sprint » per il suo carattere più accentuatamente sportivo e la « Caravan » per la sua capacità di carico eccezionalmente ampia, conservando una linea molto piacevole e ben equilibrata.

Le versioni coupé e Caravan sono disponibili con motori 1,7 S da 1698 cc e 1,9 SH da 1897 cc, con potenze rispettivamente di 98 CV (SAE) a 5600 giri/minuto e di 107 CV (SAE) a 5200 giri/minuto.

La versione « Sprint » viene importata in Italia solo col motore 1,9 SH da 1897 cc e con una potenza di 107 CV (SAE) a 5200 giri/minuto. Essa è disponibile sia nel modello berlina che in quello coupé.

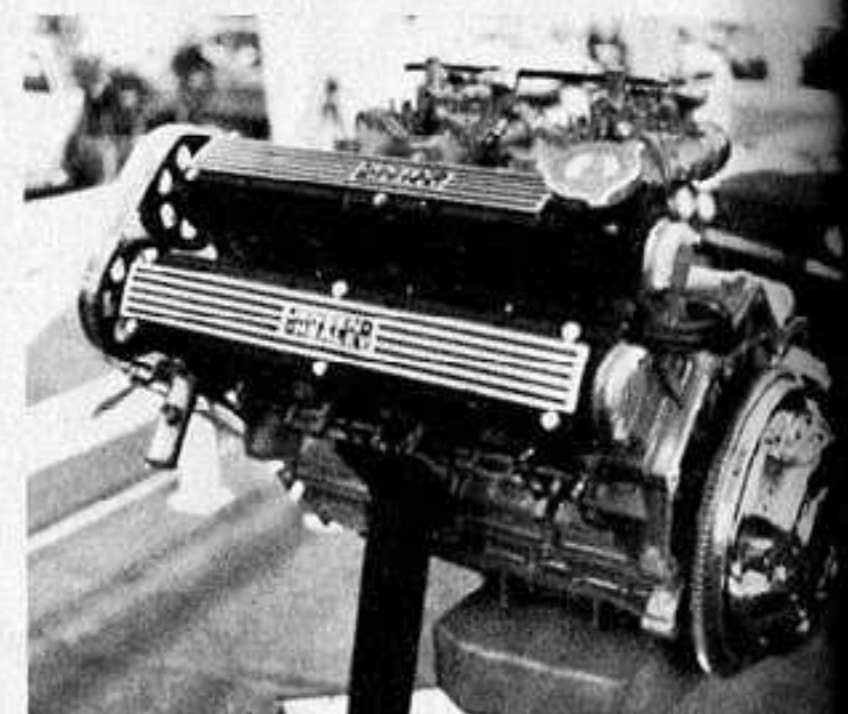
La nuova Rekord Caravan, a 3 e 5 porte, ha una capacità di carico di mc 1,93; nella versione lusso ha il pavimento interamente ricoperto di soffice, ma resistentissima moquette.

I prezzi di listino in Italia (IGE compresa e franco sede concessionario) sono:

Rekord coupé, motore 1,7 S	L. 1.960.000
Rekord caravan 3 porte, standard motore 1,7 S	L. 1.750.000
Rekord caravan 5 porte, standard motore 1,7 S	L. 1.850.000
Rekord caravan 5 porte, lusso, motore 1,7 S	L. 1.990.000
Rekord sprint, berlina 4 porte	L. 2.055.000
Rekord sprint, coupé	L. 2.105.000

La Rekord « Sprint » ha solo il motore 1,9 SH. Per ottenerlo sulle altre versioni occorre un sovrapprezzo di lire 35.000.

## Le SPORTIVE



Questo è il motore Lotus (però sui « coperchi » delle teste è scritto Healey) che viene montato dal nuovo spider Jensen-Healey (da 200 all'ora) una delle novità sportive di Ginevra. Il motore 4 cilindri in linea 16 valvole (da Autosprint già presentato) è stato disegnato da Tony Rudd che Chapman ha « raccolto » dalla BRM.

dalla  
JENSEN  
alla  
LOTUS F.2

Le ambizioni per la Jensen (e quindi per questo 1974 cc Lotus alesaggio-corsa 95x69) sono grosse. Produzione di almeno 15 mila unità. Il che dovrebbe permettere molto presto a Chapman di avere un « suo » propulsore sulla LOTUS F. 2. Ma le ambizioni di Colin non si fermano qui. Certamente Tony Rudd gli sta preparando qualcosa da F. 1. Tanto per ribellarsi alla... schiavitù Cosworth e per far diventare Chapman non più solo un assembleatore!...



La BMW ha lanciato il suo nuovo coupé 3000 con velocità cresciuta a 240 all'ora e poi questa versione sportiva, da Challenge Turismo, la sua famosa versione ALPINA, che mostrava in « vitro » il suo motore elaborato e potenziato, sinteticamente esposto anche sul pannello di fondo dello stand ginevrino

## Le ELETTRICHE



Una sezione del Salone svizzero è dedicata al problema dell'« aria pulita ». Mostra più didascalica che convincente. Naturalmente non poteva mancare la macchina elettrica. Così è stata vista per la prima volta il prototipo (sopra) British Leyland che è stato disegnato da Michelotti. Non poteva mancare l'Urbanina nella nuova versione MILANINA (sotto) di Zagato, che ne ha approntate alcune da usarsi prossimamente all'interno della Fiera di Milano





made  
in  
128

## Una «cassetta» sprint da 200mila lire per la «STRADALE» di Parkes

Molte le elaborazioni della Fiat 128 ginevrine. Cominciamo da quelle pagate di mr. Filipinetti. L'appassionato svizzero-san marinese-vaticano, ha fatto elaborare dal suo tecnico di fiducia, l'ing. Parkes (sotto controllo Fiat Svizzera) una 128 Rally, che sarà venduta in Svizzera e in Francia dall'organizzazione Fiat e si chiama Filipinetti «Stradale».

Alla vettura originale è stata cambiata la testa, il rapporto di compressione è ora di 10:1, sono stati cambiati anche i collettori di aspirazione, e i carburatori sono stati sostituiti con quelli del Dino Ferrari. Sono state adottate anche delle molle più rigide, mentre è stato sostituito anche la parte centrale dell'impianto di scarico.

Cambiate anche la barra antirullo e la balestra posteriore, sostituiti i cerchi che sono ora di 5 pollice e mezzo con pneumatici Michelin XAS 165x13.

La Filipinetti Stradale verrà venduta in Svizzera a circa

2 milioni e 250 mila lire, la macchina così «truccata» è accreditata di una velocità massima di oltre 175 kmh a 7200 giri-minuto.

E' possibile acquistare presso l'officina di Formigine questa elaborazione in scatola di montaggio, che può essere fatta in una giornata circa di lavoro al prezzo di L. 200 mila. L'elaborazione può essere fatta indifferentemente sulla Rally e sul Coupé 1300, sulla prima la potenza passa dai 67 CV originali a 100; mentre sul Coupé si va dai 75 che dà la casa ai 105 con una velocità massima di oltre 180 kmh.



Con le 2000 «fuma»  
anche il team

## FILIPINETTI '72

La Scuderia Filipinetti sarà presente nelle gare del Campionato d'Europa per le vetture Turismo con due macchine, una la 128 Rally e l'altra un coupé 128-1300 elaborate per il gruppo 2. Il motore che è sempre lo stesso viene elaborato a Formigine da Parkes e dalla sua équipe. La modifica più appariscente è l'adozione dell'iniezione

indiretta Lucas in posto dei carburatori.

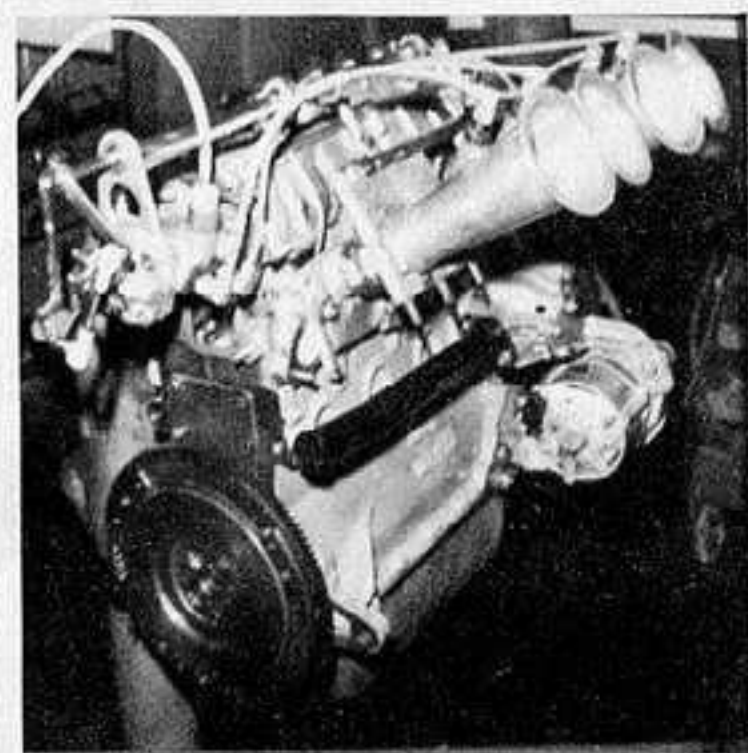
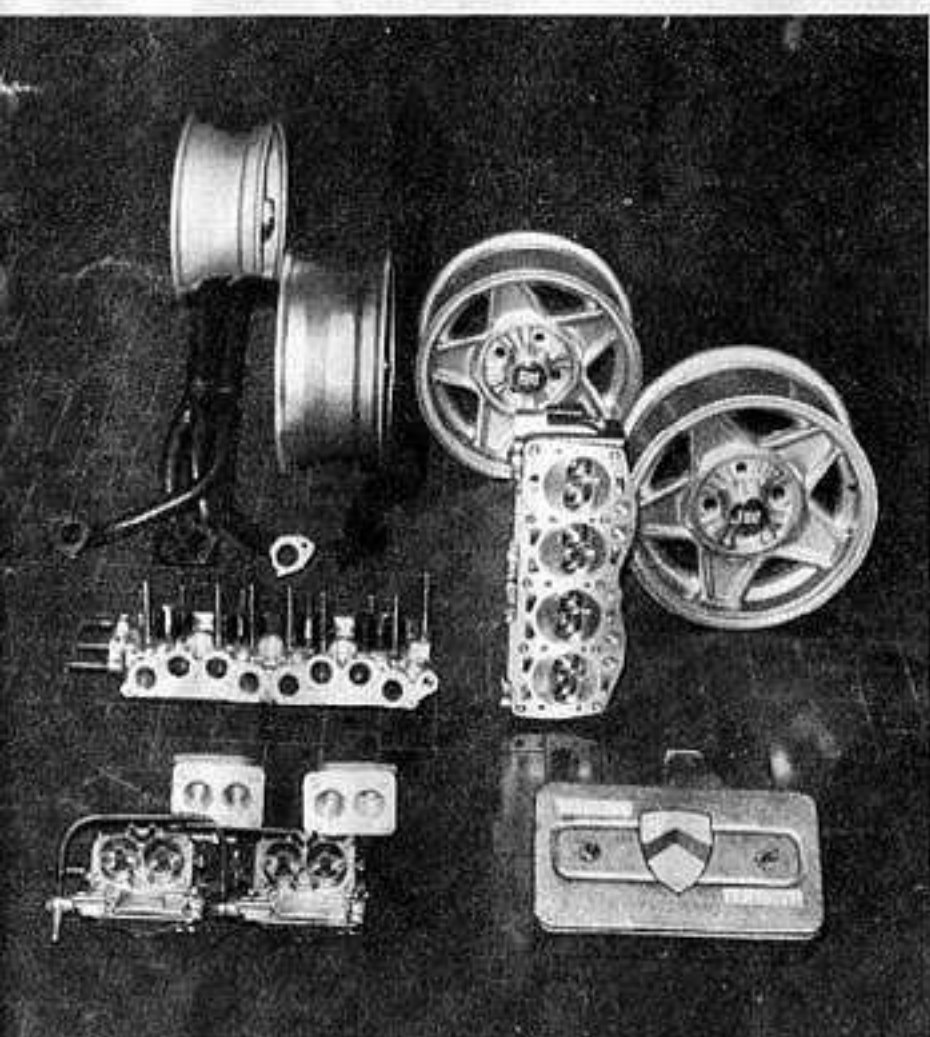
Le due vetture hanno una potenza massima di 155 CV a 8800 giri; la 128 Rally pesa 755 kg ed ha una velocità massima di 205 kmh, mentre il coupé è 770 kg ed è accreditato di 215 kmh.

I piloti per il Campionato europeo Turismo, saranno: Donà, Grano, Cheneviere, Haldi e Lafosse.

Gli altri impegni della Filipinetti sono: in F. 3 due vetture Martini-Antar, per Coulon e Albero, il motore sarà un Ford-Holbay.

Per il Campionato Europeo 2 litri, la Scuderia Filipinetti si mette a «fumare», infatti in collaborazione con «Flint» e «Gitanes» (che sono due marche di sigarette), darà una Lola T. 290 con motore Ford-Cosworth-Vega a Bonnier e a Lafosse perché venga pilotata per tutto il campionato.

Filipinetti è sempre stato un appassionato di Le Mans, e anche quest'anno non poteva mancare all'appuntamento della classica gara francese. La scuderia sarà al via di questa gara e a tutte quelle del Campionato d'Europa di vetture Gran Turismo con due Ferrari 365 GTB 4 Daytona da 400 e più CV.



A sinistra, alcuni particolari del «kit» Filipinetti per la Fiat 128. Sopra, il motore 1300 preparato da Parkes con iniezione Lucas, con 155 CV a 8800 giri. A destra, un coupé con i parafrangenti (però non ancora omologati)



## «PULSAR» la GIANNINI

Michelotti, il carrozziere torinese, ha presentato un coupé, dalla linea filante ed elegante, il motore è quello della Fiat 128 portato a 1584 cc dal preparatore Giannini di Roma. Il coupé rivela nell'insieme la classica impostazione che questo carrozziere ha sempre dato alle sue creature. La macchina è stata battezzata «PULSAR».

La linea anteriore è la più bella di tutto l'insieme del coupé. Il muso è molto basso e filante a punta lamellare, uno spoiler tipo Porsche è posto sul davanti e



da un'idea molto sportveggiate dell'insieme. Il motore ha una corsa di 68 mm mentre l'alesaggio è di 86 mm. Questo aumento di cilindrata fa sì che la vettura eroghi una potenza di 98 CV DIN a 7000 giri-minuto. Alberi a camme in testa, bielle in acciaio, pistoni a carter in alluminio, due carburatori Weber 42 DCNF, completano questo coupé che è accreditato di una velocità massima di oltre 190 kmh. Per ora è ancora solo uno studio e non si sa il prezzo.

Un altro motore della 128 è apparso a Ginevra su una vettura «speciale», un fuori strada. La macchina è di BERTONE, ed è derivata da quella presentata al Salone di Parigi del '70. La carrozzeria è in fibra di vetro, nel '70 questo «dune buggy» montava il motore della Simca 1200 S, ora ha adottato il motore della 128, e avrà un seguito di produzione: prezzo circa 1.500.000.

## La STRATOS con l'iniezione

TORINO - L'unico esemplare finora esistente della Stratos-Bertone, attualmente esposto al Salone di Ginevra, continuerà quanto prima i suoi collaudi con il motore che le è stato destinato, cioè il 6V Dino-Ferrari 2,4 litri. Fino a che la nuova vettura della squadra corse Lancia sarà allo stato di prototipo (e cioè per almeno questa stagione), essa potrà utilizzare anche il motore «corsa», cioè il 4 valvole ad iniezione. Poi, non appena si deciderà di costruirla in serie per poterla omologare, la Stratos potrebbe anche ricevere il nuovo Lancia 4 cilindri contrapposti di circa 2500 cc. Ben presto Bertone consegnerà altre sei Stratos, e pertanto la fase di sviluppo di questa attesa vettura potrà essere attuata con preoccupazioni minori di rotture ed incidenti. Per fare solo un esempio, i guard-rails della pista sperimentale di Chivasso potrebbero danneggiare seriamente una vettura, e bloccare così i tests per mancanza... di mezzi. Per quanto riguarda l'alloggiamento del 6 cilindri Dino nel vano motore della Stratos, resta da decidere in che posizione esso sarà messo: se cioè in posizione trasversale com'è nella Dino Ferrari, oppure in posizione longitudinale

La 124 Sport Rally presentata da Pininfarina a Ginevra non era un'esercitazione stilistica fine a se stessa, ma chiaramente la prefigurazione della futura Fiat da rallies, cioè lo spider 132 con motore 1800. Essa monta per ora i gruppi meccanici elaborati dall'Abarth, ed è stata accuratamente alleggerita, eliminando alla fine ben 100 chili di peso. Questo alleggerimento ha interessato alcune parti in lamiera, di minor spessore che nella vettura di serie; i cofani ed il tettuccio in resina poliestere; le portiere in lega leggera; i vetri laterali in cristallo più sottile; il parabrezza stratificato di spessore più ridotto; il lunotto in plexiglass.

Inoltre la vettura è completata con un roll-bar e con sedili anatomici di disegno molto funzionale. Esternamente la Fiat-Pininfarina 124 Sport Rally si distingue per l'assenza dei paraurti, sostituiti con rostri gommati; passaruota allargati in materiale plastico e cerchi in lega leggera che aumentano entrambe le carreggiate. Naturalmente, il suo obiettivo resta l'omologazione in Gran Turismo; resta da vedere quando questa potrà essere chiesta.

## L'«allestimento» è sul 1300

«Vi facciamo notare che avete erroneamente pubblicato a proposito del nostro coupé «Montecarlo» che si tratta di una Fulvia 1600 HF, mentre è ben precisato sul nostro comunicato stampa che si tratta di una versione della Fulvia coupé 1.3 S», ci ha scritto il capo ufficio Stampa Lancia.

Non sappiamo quale sia il «comunicato stampa» cui si riferisce l'ingegner Sandro Fiorio nella lettera che vedete qui riprodotta. Se vuole parlare di quello inviato in redazione un paio di settimane fa (e siglato con il n. 1046), che ci siamo accuratamente riletto, in esso non traspare nulla che giustifichi il sospetto che la coupé «allestimento Montecarlo» non sia una 1600, bensì una 1300.

La certezza che il comunicato ginevrino della Lancia inviato ad AUTOSPRINT non fosse «diverso» da quello inviato agli altri giornali ci è comunque venuta notando che le riviste (quindicinali o mensili) «dedicate» all'automobilismo di serie lo hanno pubblicato così com'era, parola per parola, secondo la loro abitudine giornalistica.

## La FIAT... 132 mascherata

made  
per  
RALLY



E, naturalmente, leggendo queste riviste non si capiva che diavolo di Fulvia fosse la coupé «allestimento Montecarlo».

Solo il mensile «Quattroruote» — oltre ad AUTOSPRINT — ha sentito la necessità di fornire ai suoi lettori qualche spiegazione, e naturalmente non ha avuto dubbi — come AUTOSPRINT — ad affermare (pag. 60 del mese di marzo) che si trattava di una ulteriore versione della HF 1600.

Detto questo, non abbiamo naturalmente nessuna difficoltà nel portare a

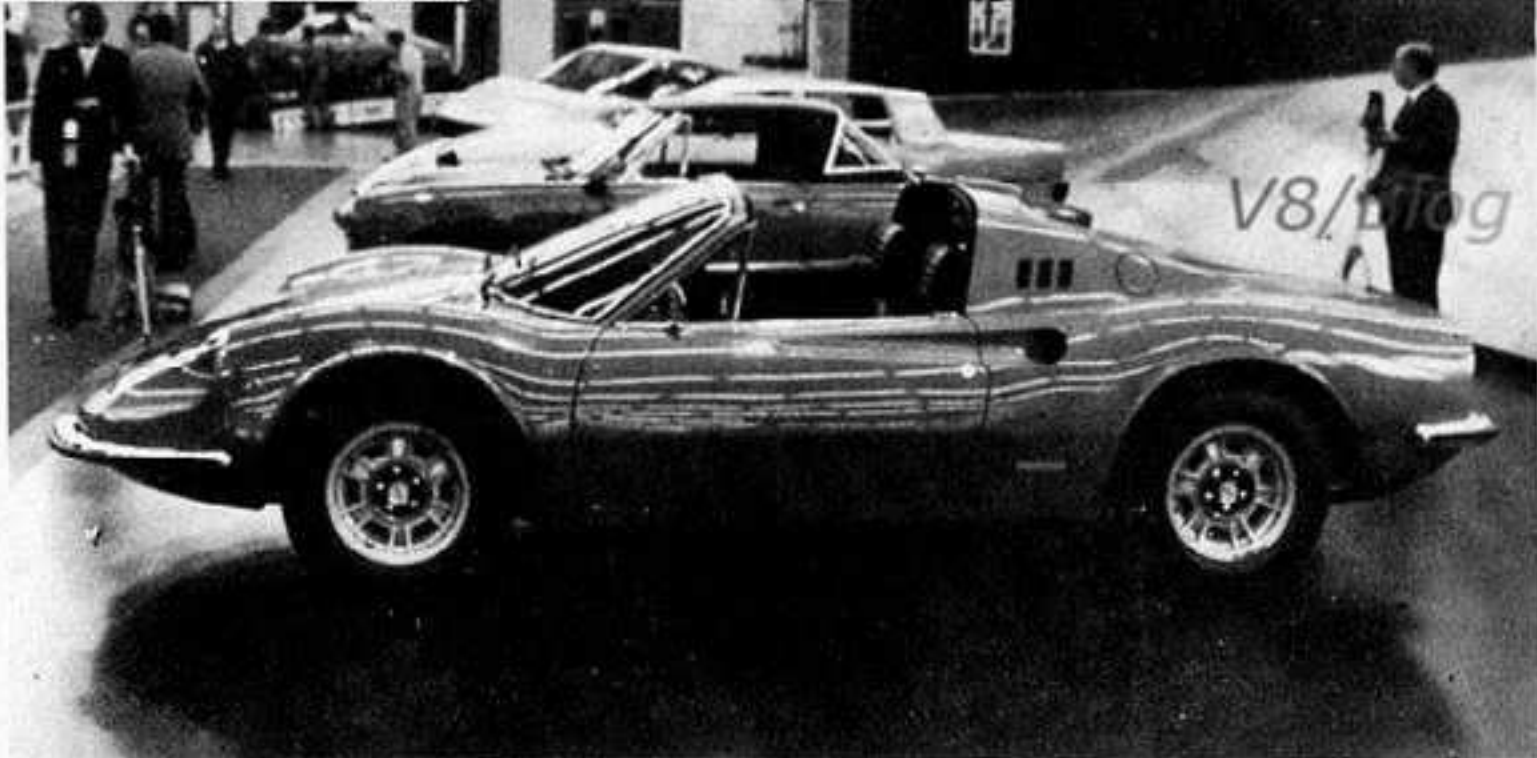
conoscenza dei nostri lettori che la nuova versione della Fulvia presentata dalla Lancia a Ginevra è in realtà una coupé 1300 S. Essa ha anche un prezzo: 2.145.000 lire (3.050.000 per la 2000 berlina iniezione cambio a 5 marce, presentata pure a Ginevra. Questa con carburatore costa 2.840.000). I fari allo jodio, i sedili anatomici, il color nero-arancio, il volante piccolo, le targhette tipo concorrenti «Montecarlo» sono tra le componenti essenziali dello «allestimento» suggerito dallo sfruttamento del successo monegasco.







Le  
SPE  
CIA  
LI



Lo spider DINO 246 GTS. Costerà 6.100.000 lire, cioè circa 300 mila lire in più del coupé. Il tettuccio rigido è facilmente asportabile e si inserisce dietro i sedili. Non vi ricorda nulla questa macchina vista così di profilo? Sembra la linea dei P.3 e P.4 di Ferrari di qualche anno fa...



Il vulcanico De Tomaso la sua sorpresa l'ha fatta con la «290» (che qualche giorno prima di Ginevra era «270»). E' la PANTERINA. In pratica è uguale. L'unica differenza (visibile) sono quelle 5 feritoie sull'anteriore. Tutte le dimensioni sono simili. Nel vano motore, invece del Ford 5000 c'è il 2994 Ford-Capri di Neerpasch, con 210 CV. Velocità dichiarata 230 chilometri orari



La ISO RIVOLTA, pur tra i problemi che incontra oggi la produzione delle vetture extralusso e speciali, ha presentato questa GRIFO la cui innovazione è sotto il cofano: monta un motore da CAN-AM! Infatti c'è lo Chevrolet 7000 da 450 CV che permette i 300 all'ora a questo coupé stradale. Tra le curiosità del Salone di Ginevra da segnalare l'ultimo accessorio di lusso esibito da una Lincoln-Continental per sultani: l'orologio sul cruscotto è di Cartier

## L'altra faccia delle (CITRO e) MASERATI



La vista posteriore del Citroen GS di Bertone e della Boomerang-Maserati. Sotto: il viso della GC di Bertone e (in basso) la SM coupé Frua

Alcuni carrozzieri si sono sbizzarriti sulla meccanica della Citroen-Maserati SM al Salone Ginevrino dell'auto.

La Citroen-Maserati, è la sola vettura di prestigio francese della classe coupé 4 posti. La vettura ha avuto un notevole successo di vendita in tutta Europa e in particolare modo in Francia. Così il carrozziere francese HEULIEZ, ne ha presa una e l'ha ancora più personalizzata per chi volesse avere un coupé-spider. Il tettuccio della vettura è stato tagliato nel senso della lunghezza in due parti che è ora possibile asportare volendo e farla diventare una spider o una semi-spider, in quanto il tettuccio è diviso in due.

Anche Pietro FRUA titolare dell'omonima carrozzeria che ha sede a Moncalieri ha presentato una Citroen-Maserati interpretata per essere una berlina 2+2 più sportiva, più leggera e più piccola.

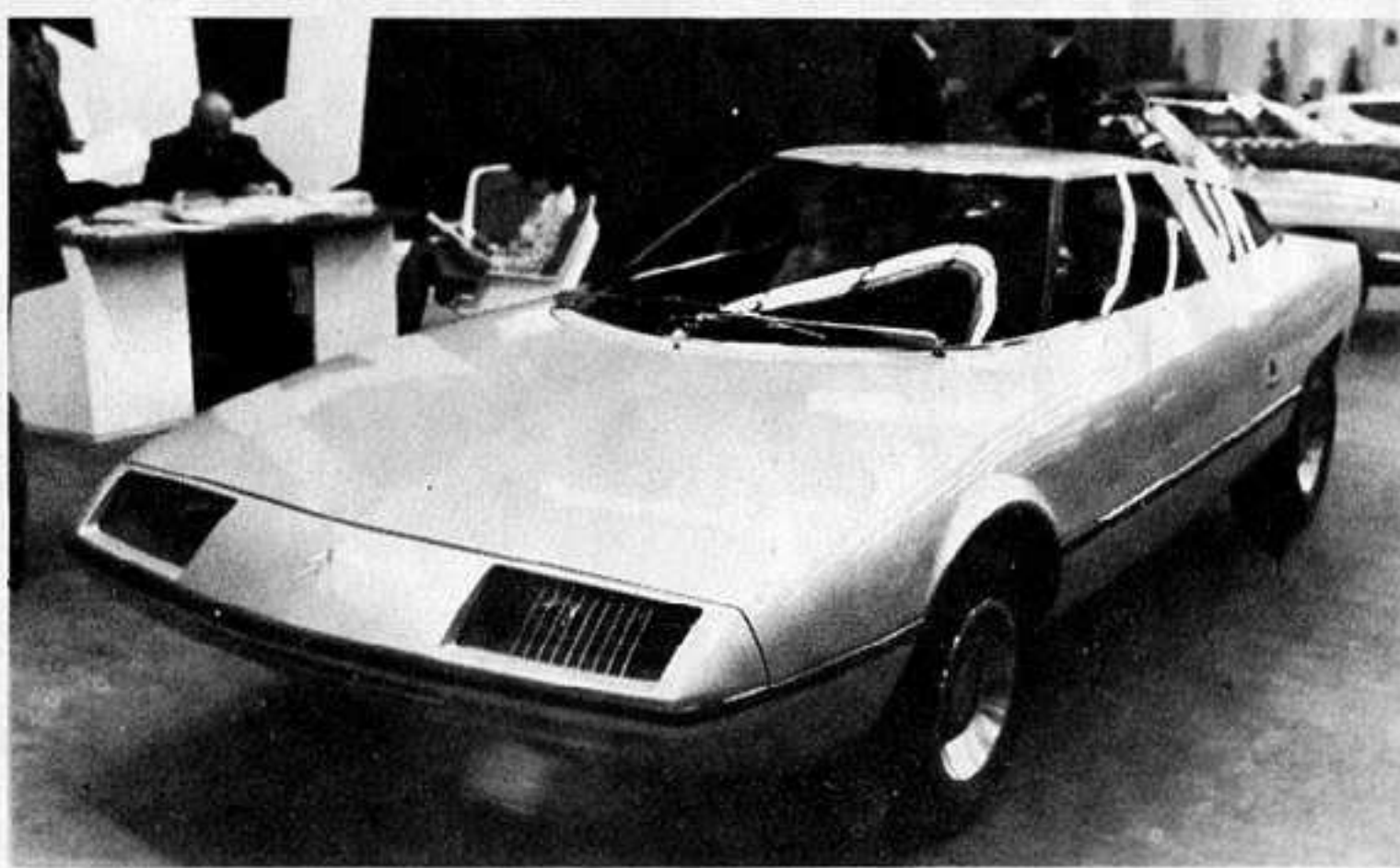
Il risultato è stato più che eccellente. La linea è più filante e molto più bella dell'originale, un grande vetro posteriore, è sagomato in modo da aumentare la capacità del bagagliaio, mentre l'interno è stato migliorato.

Gli organi meccanici e le sospensioni sono di serie, mentre il passo di questa stimolante berlina 2+2 è stato accorciato di 32 centimetri rispetto alla vettura normale. La Citroen SM «S» Frua è anche più corta rispetto alla vettura di serie di 41,5 cm, più bassa di 12,5 cm e più stretta di 4 cm.

La vettura di Frua è più bella della vettura di serie, è in poche parole una vera berlina con prestazioni sportiveggianti per la linea e per il cuore Maserati che pulsa dentro di essa.

Sempre di Frua una bella quattro porte su telaio Maserati.

La casa modenese ha smesso la produzione di questa grossa vettura di prestigio, ma vi è ancora richiesta



Ha collaborato a questo servizio da GINEVRA con testi e fotografie GIANCARLO CEVENINI



da parte dell'affezionata clientela di tutta Europa. Ora in attesa della nuova 4 porte Maserati, Frua ne ha vestita una, dalle linee classiche, con ampie superficie vetrata, e dall'interno molto lussuoso e comodo per ben 5 persone adulte, interno in pelle, aria condizionata e il solito motore Maserati 8 cilindri di 4700 cmc, fanno di questa vettura molto classica una Rolls-Royce tutta italiana.

La Maserati era presente a Ginevra con tutta la gamma della sua produzione; è mancata la novità assoluta cui da tanto tempo la casa modenese ci aveva abituato presentandocela a questo Salone.

Così la tanto attesa piccola «Bora» che doveva essere presentata qui per vari motivi non è venuta pronta e la sua presentazione è stata rimandata all'estate. La piccola Maserati o «Borina» come alcuni la vogliono chiamare perché si dice che sarà una sorella minore dell'ultima nata della casa modenese, monterà il motore della Citroen-Maserati portato a tre litri di cilindrata, il disegno della vettura non potrà essere che di Giugiaro, che ha presentato la sua «Boomerang».

La Boomerang (vista a Torino su... meccanica Alfa) ricorda molto da vicino la Marzal di Lamborghini, ma ne differisce in alcuni particolari essenziali. Sulla meccanica ultracollaudata della Bora, Giugiaro ha realizzato questo prototipo solo per proporre nuove soluzioni di forma. Il Boomerang è un coupé due posti, il cui motore posto longitudinalmente centrale sviluppa 310 CV a 6000 giri, la velocità massima è di 300 kmh (lo stesso motore 8 cilindri di 4719 cmc che viene montato sulla Bora è accreditato di una velocità massima di 280 kmh).

La Maserati ha prestatato la meccanica e il telaio della Bora alla Ital-Design, senza comunque impegnarsi nella realizzazione dell'iniziativa



BONNIER  
cerca soldi

● Incontri ginevrini. Joachim Bonnier a caccia di sponsor per la sua squadra Lola 3 litri. «Se non ne trovo, non so come fare a partecipare alle altre gare del mondiale Marche. Si spende troppo!» E ti fa i conti. Ti dice che lui dispone di 5 motori Cosworth serie 11 e di 2 serie «12», ma per fare un campionato serio ne occorrerebbero dodici. Un «serie 12» — spiega — costa 8000 sterline (cioè dodici milioni). Spera di convincere la Martini a dargli una mano, magari per la 1000 KM di Monza e per Le Mans. E a Sebring ci vai? «Non so se farò in tempo». Vorrà dire forse, a mettere insieme i motori rotti tra l'Argentina e Daytona. Comunque una macchina è iscritta.

MERZARIO  
a B. Hatch  
con l'AB. 3000

● ANDRETTI, in attesa di ricominciare a vincere nel campionato USAC (non si dà pace per la jella degli ultimi due anni), adesso è stato ricaricato dalla vittoria di Daytona. Lo si è visto a Kyalami: un quarto posto proprio di volontà con la F. 1 Ferrari «del mistero» [tecnico]. E' così ben carico che, forse anche auspice la Firestone (che almeno un campionato vuole vincerlo quest'anno), ha fatto sapere a Maranello di voler continuare nella sua attività con il 312 P. Così sarà anche a Brands Hatch e a Le Mans certamente con la Ferrari. Il che ha notevolmente disturbato Arturo Merzario, tornato in aspettativa in attesa, adesso, della 1000 KM di Monza e della Targa con Munari (dove la Ferrari dovrebbe andare con una macchina sola — chissà poi perché!). Se ha detto no Kinnunen si può chiedere a Larrousse — meglio di Pescarolo — di far coppia con Redman).

● Merzario, che intanto è offciato per le prove di Le Mans di questa settimana con la 312 P codalunga (per l'Alfa andranno Vaccarella e Marko), non è molto soddisfatto di questa situazione. E si può capirlo. Anche perché sembra che Maranello gli abbia ridotto anche i «permessi» per Osella. Però adesso Brands Hatch viene libera come data e allora non è escluso che il comasco sia fatto correre dal «rilevatore» del materiale Abarth con una tre litri dello Scorpione alla 6 ore inglese!

Il... freno  
d'aprile

● Il nuovo banco prova motori è arrivato all'Autodelta. E' un Froude. Ci si informa che la ragione dell'acquisto non è stata per i risultati del test comparativo su un motore 3000 risultato «povero» di cavalli (lo stesso ing. Satta smentisce), ma perché tra un paio di settimane si dovrà frenare il primo dodici boxer Alfa. Il «banco» precedente non gira tanto alto. A proposito del boxer milanese, il montaggio è agli sgoccioli, il test comincerà ai primi di aprile e c'è da precisare che questo motore è già a quattro supporti di banco (e non 7).

● Enzo Ferrari è tornato aggressivo dopo la «batosta» di Kyalami. Ed ha scritto al Cor-sera per lamentare lo sfronto del «garagisti e boscaioli» che lo battono! Se Ferrari si arrabbia vuol dire che ha ritrovato grinta! Anche se ci vuole qualcos'altro per far nascere quella B. 3 F. 11...

● Un'altra prova al banco. Sapete con quanti cavalli nel motore Andretti ha vinto a Daytona? Con 409. Tanti ne erogava il boxer del 312 P suo e di Ickx, che andava a 1 cilindri, come ricorderete, per un iniettore balordo. Il test è stato eseguito al banco al rientro della vettura dagli USA.







**F**orse avrei dovuto capire come mi sarebbe andata al G.P. DEL SUD AFRICA, quando John Surtees ed io abbiamo posto piede nel lussuoso Hotel Ranch a Kyalami. Eravamo appena arrivati in volo dall'Inghilterra, in preda allo sciopero dei minatori e con conseguenti interruzioni dell'erogazione della luce elettrica. Nell'atrio dell'albergo di Kyalami c'era un cartello, con cui s'informavamo i clienti che alla centrale elettrica locale erano in corso lavori, per cui l'erogazione della luce sarebbe stata sospesa tutti i giorni dalle 9 alle 18!!!

Comunque, il G.P. del Sud Africa è sempre un avvenimento molto simpatico. La gara gode di un'ottima organizzazione, fa caldo, il circuito è eccellente, e si corre volentieri su quel misto di curve lente e veloci, a medie di più o meno 190 orari. Il giorno della gara il circuito è affollato di gente e i servizi giornalistici sono formidabili, con abbondanti supplementi in tutti i giornali.

Diversamente da quasi tutti gli altri componenti il « circo » della F.1 io non avevo mai partecipato al G.P. del Sud Africa — bisogna ricordare che l'anno scorso a quest'epoca non ero ancora entrato nel team Brabham — però avevo corso la Nove Ore per la Chevron un paio di volte.

Surtees ed io siamo andati a Kyalami dieci giorni prima della gara, per fare delle prove con vetture e pneumatici Firestone. Benché non sia ormai più il primo Grande Premio dell'anno, quello di Kyalami è sempre teatro di molte prove, nel-

le settimane che precedono la gara, perché costruttori e fabbricanti di pneumatici sperimentano le loro novità per la stagione e c'è sempre gran battaglia fra Goodyear e Firestone, per ottenere il giro più veloce. In effetti, la crisi dell'energia elettrica in Inghilterra aveva influito anche su questo, perché entrambe le Case di pneumatici avevano potuto apportare modifiche in numero inferiore a quello previsto.

Benché le vetture fossero in Sud Africa già da un po' di tempo, John ed io ci eravamo portati dietro alcuni pezzi, compresi nuovi alettoni posteriori e parti per l'abitacolo. Al G.P. di Argentina mi ero infatti lamentato, perché entrava l'aria che mi dava noia alla testa, sicché abbiamo fatto montare una nuova sezione nella carrozzeria, sostituendo anche gli alettoni usati in Argentina con altri, muniti di « flap » posteriore regolabile che abbiamo potuto montare più alti — e quindi in aria « più pulita » — e ad un angolo più piatto, ciò che ha fatto leggermente aumentare la velocità in rettilineo. Ho anche fatto modificare un poco l'abitacolo e il volante.

### Mai abbastanza le prove

Il primo giorno in cui dovevamo girare era il venerdì, ma di tanto in tanto in quella regione del Sud Africa piove e, quando piove, l'acqua scende a torrenti e inonda il circuito. Il venerdì diluviava, sabato e domenica il circuito era chiuso, per cui sono sceso in pista soltanto il lunedì. Cinque giorni di prove possono sembrare molti, ma secondo me non si prova mai abbastanza, su qualsiasi circuito, e basta pensare a Indianapolis dove i piloti ci mettono un intero mese, per segnare il giro più veloce.

Detto fra parentesi, il caldo nell'abitacolo non mi disturba affatto sulla Surtees, nemmeno in condizioni come quelle che si trovano a Kyalami o a Buenos Aires. E dire che non dispongo di nessun condotto d'aria per rinfrescarmi! Evidentemente sono di grande aiuto i radiatori laterali, mentre alcuni dei piloti le cui vetture hanno i radiatori anteriori possono trovarsi molto a disagio, in una gara lunga, in un paese caldo.

In quel momento il mio compagno di squadra, Hailwood, era ancora in Australia per la Coppa Tasmania, quindi John si è infilato la tuta e ha pilotato la vettura di Mike. Io ho segnato tempi attorno a 1'19" e il martedì abbiamo fatto l'ultima messa a punto, in previsione del primo giorno delle prove ufficiali, il mercoledì, quando è arrivato Hailwood. Abbiamo segnato tempi discreti, ma i motori manifestavano stanchezza. A Kyalami il circuito diventa scivoloso per l'olio, verso la fine della settimana, per cui le prove del giovedì in genere vedono tempi più veloci di quelle del venerdì.

E' stato a questo punto che la nostra jella sudafricana ha fatto capolino. Si è rotto il cambio alla vettura di Mike e io, dopo avere coperto tre giri per «rodare» il mio motore nuovo, sono tornato al box e ho scoperto che perdevò abbondantemente olio. Restava dunque soltanto il venerdì e le cose sono andate meglio, con un tempo di 1'17"8 per me e di 1'17"4 per Mike. Mi ero così conquistato un posto in quarta fila nello schieramento di partenza. Non che mi sia servito a molto. In gara ho fatto la peggior partenza della mia vita!

Ci avevano detto che lo starter avrebbe sollevato un tabellone con 10", abbassando la bandiera 10" più tardi, decisione che pareva abbastanza sensata. Piuttosto che tenere il piede sulla frizione, quindi, sono rimasto in folle e quando è stato alzato il tabellone con la scritta «10"» ho innestato la marcia, salendo di giri. Il guaio è stato, però, che lo starter non ha saputo dominare il proprio orgasmo e ha abbassato la bandiera circa 4" dopo avere sollevato il tabellone, e così il povero Schenken si è trovato ad armeggiare invano! Devo essere partito ventesimo del folto gruppo e anche il povero Revson è rimasto incastrato, alle mie spalle.

Comunque, ho cominciato a risalire in mezzo al gruppo e in quei primi giri sono riuscito a infilarmi e a passare vari concorrenti — ricordo la March di Pescarolo, la Brabham di Hill, la Ferrari di Ickx e alcune altre — prima di cominciare a vedere una cortina di fumo nel mio specchietto, più o meno al quinto giro. Circa mezzo giro più tardi i miei timori hanno avuto conferma, quando la lancetta della temperatura dell'olio ha cominciato a salire, al tempo stesso in cui quella della pressione dell'olio scendeva.

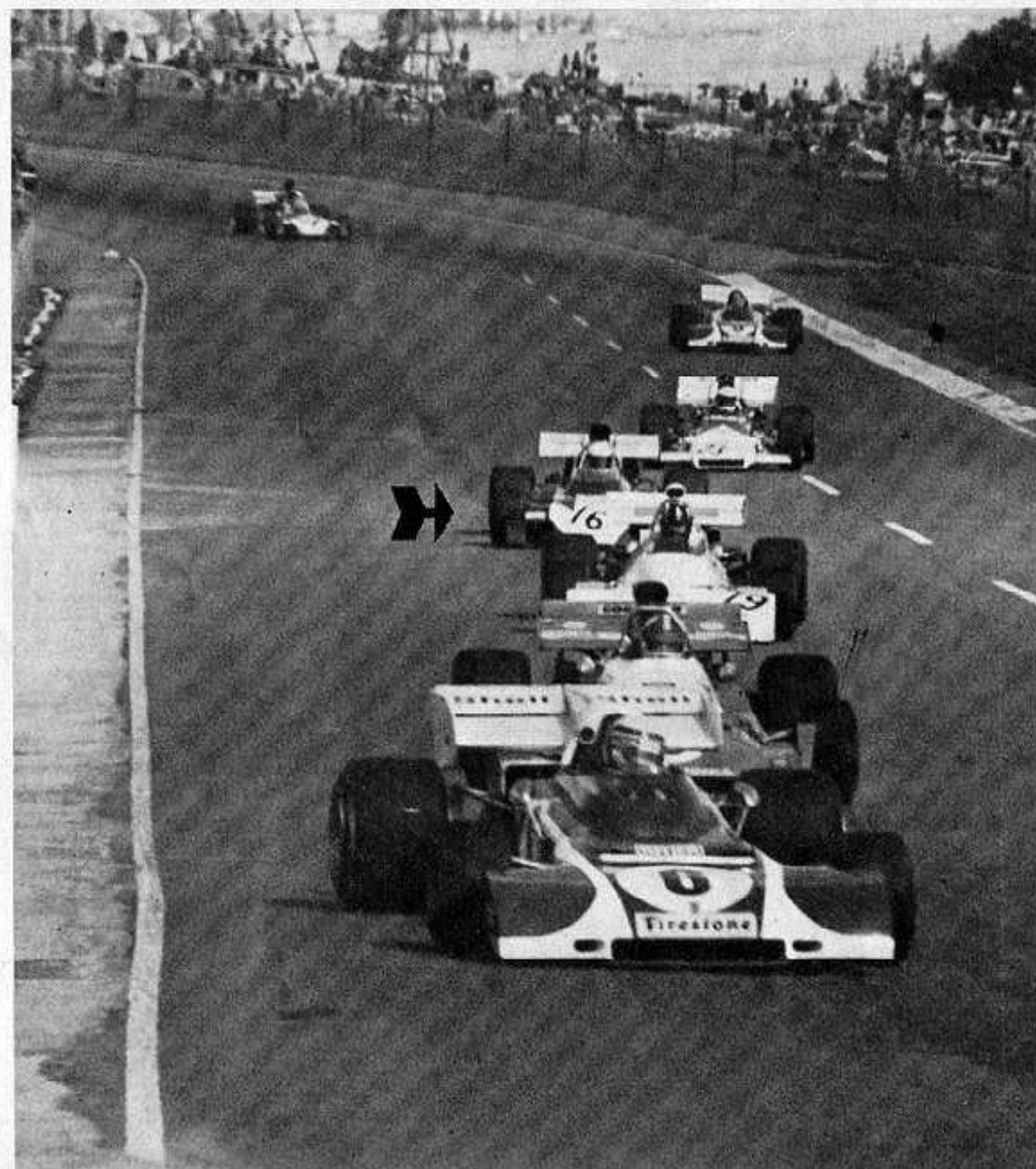
### Temperatura alta, pressione bassa

Ho continuato, tenendo cautamente d'occhio gli strumenti, e avevo appena raggiunto la Matra di Amon, all'undicesimo posto, quando la pressione dell'olio è scesa ancor più, mentre acceleravo forte lungo il rettilineo. Intanto la temperatura dell'olio era salita alle stelle e il fumo nello specchietto era ormai visibilissimo. Era arrivato il momento di fermarsi e avevo coperto saltando dieci giri. Una fine deludente, dopo due settimane di duro lavoro da parte del team, tanto che appena sceso di vettura me ne sono andato, per cambiarmi.

Goccia che ha fatto traboccare il vaso, l'indomani il nostro Jumbo jet era da poco decollato dall'aeroporto di Johannesburg, quando la voce del pilota all'interfono ci ha informati che c'era un guasto al motore, per cui dovevamo tornare indietro. Alla conclusione abbiamo saputo che era mancato l'olio e non stentavo a capire lo stato d'animo del pilota.

Mentre ero in Sud Africa è arrivata la notizia ufficiale che Tauranac aveva lasciato la Brabham, per cui si può proprio dire che non si vedono più in giro i visi ai quali si era abituati. Alan Fenn è diventato direttore generale della Surtees, mentre il direttore della squadra di F.2 è Pete Briggs. In ogni modo, la mia nuova Brabham di F.2 dovrebbe essere pronta per le gare di Pasqua a Oulton Park e a Thruxton, però prima ci saranno la mia gara per Ferrari nel campionato marche, a Sebring, e la Corsa dei Campioni a Brands Hatch.

Tim Schenken



Nei suoi primi giri (ne ha fatti in totale solo 9) del Gran Premio del Sud Africa, Schenken era al centro del gruppo, dodicesimo, e qui lo vediamo (con il n. 16) seguire Regazzoni, Amon e Graham Hill

Le esperienze  
(amare e no)  
in SUDAFRICA

L'ARIA  
più  
PULITA  
anche in  
MONO  
POSTO



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

140 km/h con 1197 cm<sup>3</sup> della Fiat 124 berlina e familiare

150 km/h con 1438 cm<sup>3</sup> della Fiat 124 Special

160 km/h con 1438 cm<sup>3</sup> della Fiat 124 Special T

170 km/h con 1438 cm<sup>3</sup> delle Fiat 124 Sport 1400

180 km/h con 1608 cm<sup>3</sup> delle Fiat 124 Sport 1600



Fiat 124 Special



# FERRARI

V8/Blog Spetta all'ing. SANDRO COLOMBO coordinare il programma di riscatto diventato più urgente in F.1 dopo il G.P. del SUDAFRICA: vogliamo scoprire insieme più da vicino l'uomo nuovo del «cavallino rampante»?

## il tecnico del restauro



Sud Africa, paese di contrasti. Nel paese in cui la discriminazione razziale è ancora un problema scottante, le formula 1 che sfrecciano accanto al manovale negro hanno un significato emblematico. Ha un significato anche il fotocolor a destra, in cui si vede la Surtees-Pagnossin di de Adamich davanti alla Ferrari di Ickx. A Kyalami, le Ferrari hanno tutte e tre accusato un misterioso «mal d'Africa» che è urgente scoprire.

Si definisce un coordinatore, l'ing. Sandro Colombo. L'uomo nuovo al vertice tecnico della Ferrari; e sorride, tentando di schermirsi, se appena cerchiamo altre definizioni, come «restauratore» o iniziatore d'un nuovo corso o d'una nuova era, destinata a grande splendore. «Faccio un lavoro di coordinamento — insiste — fra la progettazione, la sperimentazione, la gestione delle corse; cerco di armonizzare tutto. Beninteso, con le strutture e con gli ordinamenti interni esistenti. Anzi, ci tengo ad aumentare il peso delle responsabilità dei responsabili (non è un gioco di parole) di ogni settore.»

— E i risultati han cominciato ad essere lusinghieri — aggiungiamo.

«No, no, andiamoci piano — precisa l'ing. Colombo — giudichiamo ogni cosa per quello che realmente è. Il grande segreto delle ultime vittorie è quello di aver potuto disporre della rotazione di una ventina di motori... Ma non sarà un'intervista, questa...»

Per carità, niente interviste; parliamo un po' di lui e basta. Ma è proprio la cosa che più detesta: e gli seccano le inesattezze. Sarebbe pronto a scrivere a tutti i giornali che ne pubblicano, se non considerasse la richiesta di una precisazione o di una rettifica come una forma di esibizione, la ricerca d'una ulteriore pubblicità. Questo è l'ing. Colombo — via, facciamo uno strappo, parliamone, una volta, in nome

Enrico Benzing



In questa foto di tanti anni fa, l'ing. Colombo (a sinistra) assieme a Piero Taruffi si consultano con Geo Duke, in sella alla Gilera 500 4 cil.





## il tecnico del restauro

CONTINUAZ. DA PAGINA 37

della nostra ventennale amicizia — l'uomo che andava alle corse in tuta blu e berrettone a quadretti, confondendosi tra i suoi meccanici l'uomo capace di battersi, all'insaputa di tutti, per togliere dai pasticci un suo pilota, testa matta, ma in fondo buon ragazzo. Modestia certo, anche se non nel senso più comune, dove finisce per essere la forma peggiore di ambizione. Meglio dire sensatezza, saggezza, grande levatura di doti intellettuali e morali, equilibrio, compostezza. Giacché non siamo dinanzi a quel tipo di ingegnere tutto fisica e matematica, arido, oggi si direbbe « informatico ». Bensì ad un uomo di larga umanità, amante della famiglia, appassionato di pittura, che ancor oggi, appena può, prende cavalletto e colori, ottimo paesaggista, e va a dipingere, a Valbrona (Como), dov'è nato quarantotto anni fa, o più genericamente in Brianza.

E poi non voleva fare il giornalista? ecco un altro aspetto umanistico, almeno in parte, che pochi sanno. Certo, Sandro Colombo ha debuttato in campo motoristico come giornalista, dunque nostro collega e diretto concorrente: conserviamo i ritagli dei suoi articoli. S'era nel 1950; appena laureato in ingegneria meccanica, a Milano, era attratto dalle corse e da tutta la tecnologia che si portan dietro, particolarmente quelle motociclistiche, a quell'epoca, bisogna dirlo, tanto più vivaci e avvincenti di quelle automobilistiche.

### Giornalista mancato

Faceva le sue prime esperienze professionali alla O.M., a Milano, ma il suo interesse era per la tecnica da corsa: avrebbe piantato tutto alla prima seria opportunità giornalistica. Il suo temperamento artistico e la sua educazione umanistica e scientifica (allora si faceva, in questo campo, un giornalismo più rigorosamente tecnico), gli parevano l'ideale per poter esprimere tutta la sua personalità.

Ma l'opportunità non venne e il giornalismo non

lo inghiottì; gli si aprirono, invece, le porte alla Moto Gilera, sul finire di quello stesso 1950. Ne ricordiamo ancora l'annuncio, nello studio dell'indimenticabile prof. Speluzzi, che anch'egli frequentava; e ricordiamo pure le parole del compianto docente del Politecnico milanese: « Farà molta strada, perché è veramente bravo ». Facile profezia; anche se il cammino d'un uomo di valore non è mai tutto rose e fiori, come suol dirsi.

Ebbene, completiamo il quadro con qualche altra pennellata e ricordando le principali tappe professionali dell'ing. Colombo. Ragione essenziale del suo successo sono ovviamente le sue cospicue doti di tecnico d'eccezione ma aggiungiamo anche la sua precoce maturità, la sua loquela pacata e persuasiva, il tono autoritario e confidenziale, la cordialità e l'intransigenza.

C'è, però, un fatto importantissimo, che ha finora accompagnato, quasi un « leit-motiv », la vita professionale di Sandro Colombo: quello di essere un grande progettista, specie di motori, senza attestazioni ufficiali, cioè senza qualcosa di significativo che portasse il suo nome. Infatti, in ogni sua esperienza, ha sempre avuto il difficile compito di mettere in piedi, di rendere funzionali dei progetti altrui, più o meno lacunosi; un ruolo di grande restauratore tecnico.

### La 4 cilindri da rifare

Eccone il primo: entrando appena ventiscienne alla Moto Gilera, cosa trovava? una quattro cilindri 500 cc già ricca di tradizioni e di successi, però con mal celati difetti. Una moto che prendeva origine dalla famosa Rondine degli anni trenta di Taruffi, Giannini e Remor: dalle affermazioni dello stesso Taruffi alle clamorose vittorie di Dorino Serafini all'Ulster e nel G.P. di Germania a Hohenstein nel 1939. Una moto capace di vincere (Pagani) anche nel '46, tolto il compressore, e poi completamente ridisegnata, nel '48, dall'ing. Remor, passando dal raffreddamento ad acqua a quello ad aria. Le prime vittorie di Masserini, le sfuriate di Bandirola, il classico ritorno di Pagani (per un punto perde il mondiale) nel '49 e il titolo conquistato nel '50 da Masetti, vittorioso a Francorchamps e ad Assen, pur battuto d'un soffio da Duke a Monza. Qui entrava in scena l'ing. Colombo e la macchina veniva quasi completamente riveduta: c'era da fronteggiare una fortissima concorrenza, italiana e inglese e c'era da perfezionare telaio e motore. C'era anche allora una discussa sospensione posteriore: era quella a barra di torsione, che poi l'ing. Remor ripropose con lo stesso insuccesso nel disegnare l'antagonista quattro cilindri M.V. - Augusta.

« Fece un lavoro enorme e trasformò le macchine », ricorda oggi Alfredo Milani, l'uomo che rinnovò nel '51 i successi della Gilera « quattro », passando come una meteora sulle scene internazionali di quell'anno e battendo due volte (Monza e Albi) il grande Duke. Alfredo Milani, il pilota italiano che più abbiamo ammirato in quel periodo, seguiva anche i collaudi e rammenta: « Era un piacere provare e correre con lui; segnava tutto; aveva imparato dall'ing. Taruffi. Ascoltava tutto; non gli sfuggiva nulla; arrivava anche alla pignoleria. Ma si progrediva. Era rispettoso e benvenuto da tutti, meccanici, tecnici e piloti; anche dagli stranieri, quando arrivarono Duke e Armstrong, nel '53. Adesso sono i suoi figli a venire da me, nel mio negozio di via S. M. del Carso; gli metto a posto le motociclette: uno ha la bicilindrica Yamaha e l'altro l'Hercules da "cross". Sono molto appassionati ».

Un progetto suo, Sandro Colombo, l'aveva avviato alla Gilera, con la 500 cc bialbero monocilindrica, una soluzione che avrebbe potuto segnare una svolta nella tecnica motociclistica d'allora, quando la situazione era un po' quella odierna delle utilizzazioni in « F.1 » tra otto e dodici cilindri. Il solo a credere veramente in quella macchina era proprio Alfredo Milani, che la portò (con sfortuna) al debutto nel '52, correndo in testa a Barcellona;

pensate, all'inizio dello sviluppo, sul più veloce dei terreni, Monza, c'erano appena 2" al giro di differenza con la quattro cilindri! Ma il progetto venne ostacolato e scartato senza tanto chiasso, nonostante l'importanza dell'episodio: altri tempi e soprattutto altri uomini.

Quindi, per un futile motivo, l'ing. Colombo lasciava la Gilera nel '54: uomo rigorosissimo e tutto d'un pezzo, si risentì al rifiuto d'una modesta richiesta. Ma ecco un'altra piega del suo carattere e della sua etica: avrebbe potuto passare all'avversario, alla M.V., che lo avrebbe accolto a peso d'oro; invece nulla che potesse sapere di rivalsa. Libero professionista, negli anni successivi seguiva un sacco di consulenze e si recava spesso in Spagna, dove progettava alcune interessanti motoleggere per la Ossa.

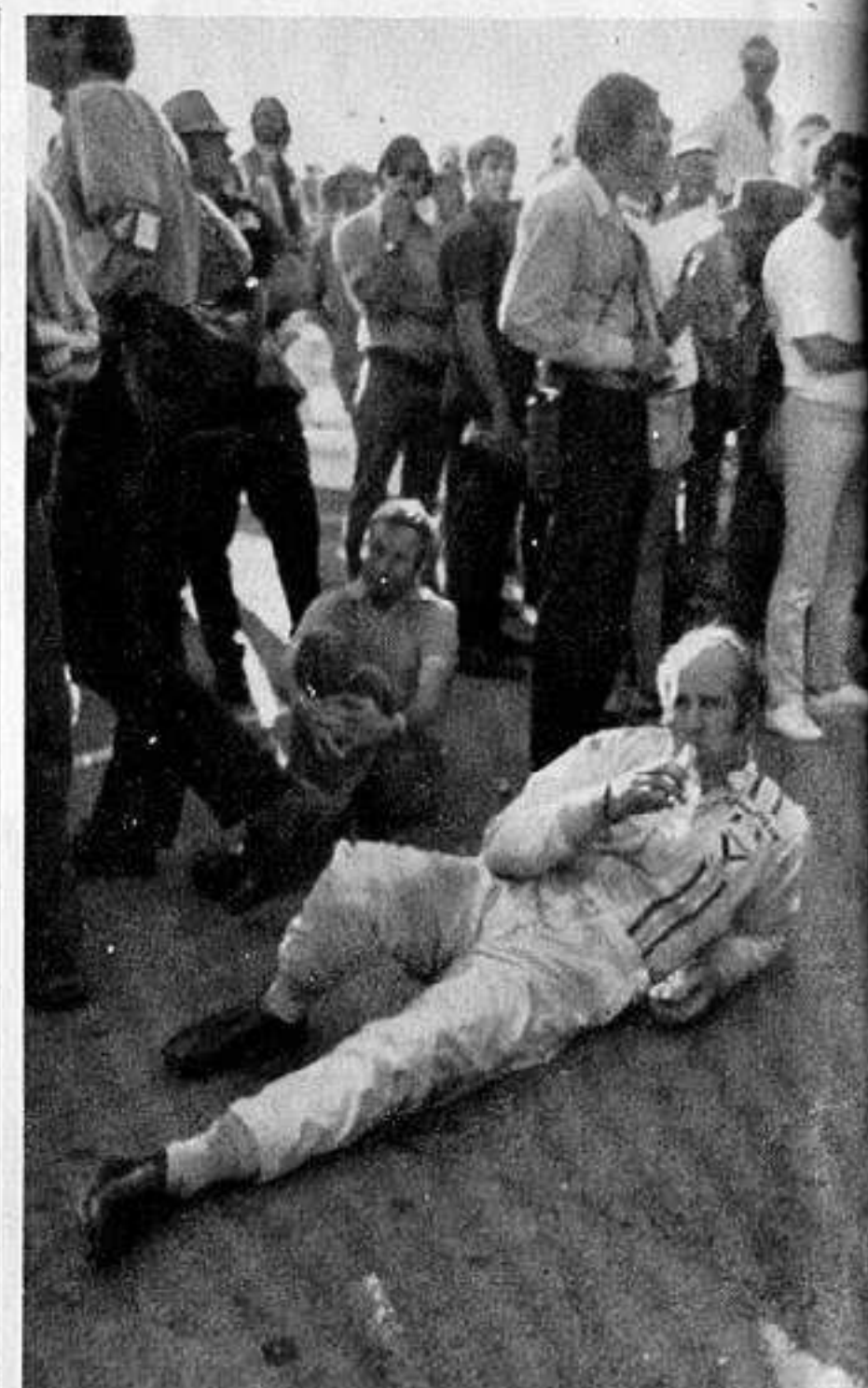
Nondimeno, la consulenza maggiore era per la Bianchi, che finiva per assorbirgli la sua intera attività. Anche qui un'opera di restaurazione tecnica: produzione motociclistica da perfezionare e preparazione del ritorno alle corse, con le moto Sport 175 e 250 cc. Anche qui con una progettazione preesistente (Drusiani e De Caria), per un motore monoalbero ed una macchina che ha conosciuto, con i suoi interventi, buone affermazioni.

Con la trasformazione della Bianchi nel '58, lasciava il campo motociclistico per quello automobilistico, alla Innocenti, iniziando con la direzione della sperimentazione, per raggiungere in pochi anni il vertice della direzione tecnica di tutto il settore auto, produzione compresa. Altro lavoro delicato, importantissimo e alquanto oscuro: sarà difficile la creazione e la costruzione d'un modello ex novo; ma pochi sanno quanto impegnativo sia il montaggio, per di più d'una macchina inglese. Tuttavia, l'ing. Colombo trovava ugualmente il tempo di presiedere una Commissione della Federazione motociclistica, che rappresentava in campo internazionale, dove ha dato il suo apporto alla classificazione del motore Wankel, e soprattutto a seguire varie progettazioni: un rivoluzionario veicolo industriale a due cilindri, di cui si realizzò soltanto il prototipo, e più d'una vettura, disegnata da cima a fondo, nella speranza che la Innocenti costruisse la « sua » macchina, tutta italiana. Progetti che, come si deduce dalla mancata costruzione, restavano lettera morta; finché la scissione e la « britannizzazione » della Innocenti dall'anno scorso gli hanno fatto preferire un'altra strada. Nell'incertezza tra Fiat e Alfa Romeo, ha prevalso la prima, con la « scelta » fatta nei mesi scorsi dalla Ferrari: c'era il desiderio di tornare alla tecnica da corsa; c'era una vecchia conoscenza, conseguente all'amicizia che legava il « boss » di Maranello al compianto comm. Gilera; l'episodio dei manicotti di gomma ai carburatori, veramente... l'uovo di Colombo, data la pratica motociclistica, e le lunghe discussioni su quel progetto di motore ad otto cilindri raffreddato ad aria.

### Non è un « ingegnerino »

Sarà anche l'ultima opera di restauro tecnico (pardon, di coordinamento e d'armonizzazione) dell'ing. Colombo? Ci auguriamo che questo tecnico (da quanti anni manca alla Ferrari un grosso progettista? nell'ultimo decennio si sono allevati soltanto « ingegnerini », termine usato nelle fabbriche per indicare giovani neo-laureati) possa pensare, a quarantotto anni e dopo ventidue di esperienze, ad un suo progetto. Anche se non consideriamo che sia proprio questa la maggiore esigenza del momento: quel che è più importante e urgente è una direzione tecnica di grande forza e autorevolezza, in grado di rompere certe posizioni carismatiche dello stesso ing. Enzo Ferrari e di creare una moderna ed efficiente équipe di tecnici di prima grandezza. Del resto, l'ultima dichiarazione fattaci da Colombo: « Dobbiamo lavorare in stretta collaborazione con i costruttori di gomme; non si può più dire: noi facciamo una buona macchina, ai pneumatici ci pensino loro... », rappresenta già una prima breccia alle citate posizioni carismatiche. E guardiamo al prossimo futuro con tanta fiducia.

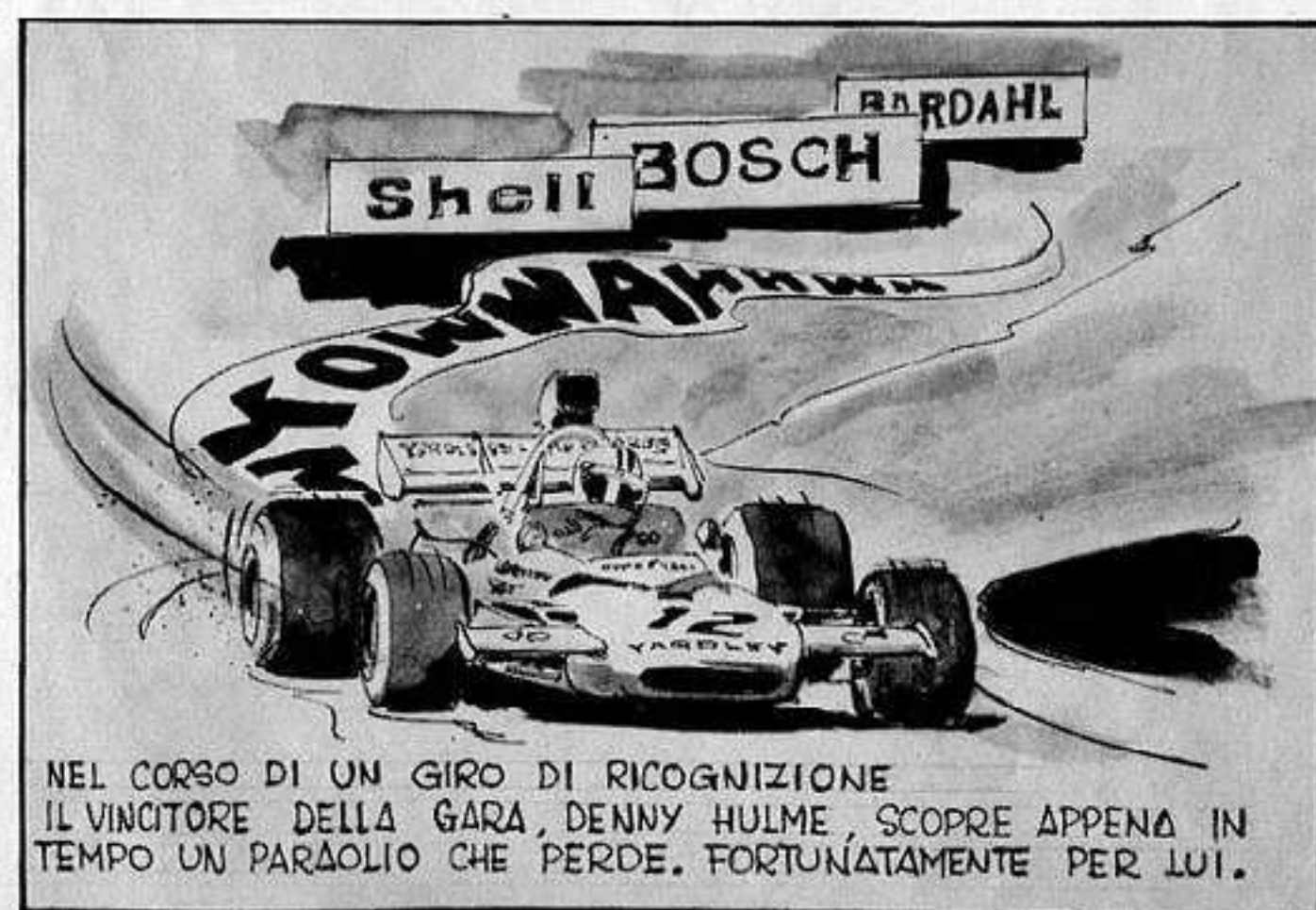
e. b.



Nei giorni precedenti la gara, i piloti hanno modo di rilassarsi vicino alla piscina dell'albergo che ospita tutti. Ecco Stewart col « clan » della Ferrari. A destra, il nuovo reggigeno di Ickx...



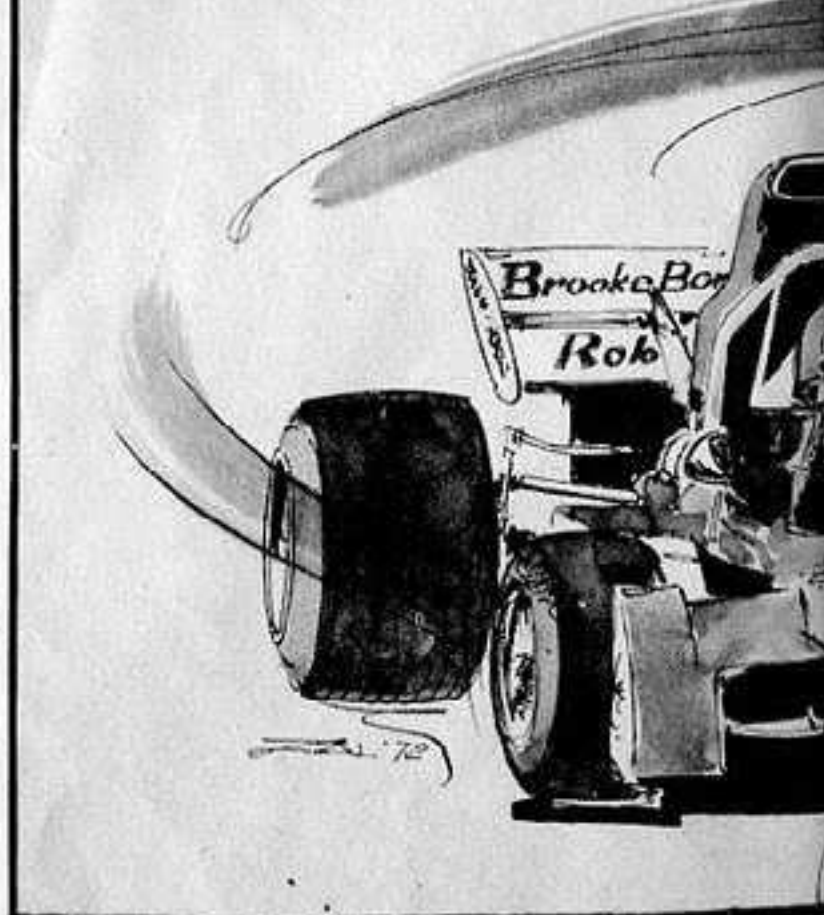
## KYALAMI 10 per 10 (giri)



NEL CORSO DI UN GIRO DI RICOGNIZIONE IL VINCITORE DELLA GARA, DENNY HULME, SCOPRE APPENA IN TEMPO UN PARAOILIO CHE PERDE. FORTUNATAMENTE PER LUI.

10. GIRO	20. GIRO	30. GIRO	40. GIRO
1. STEWART (Tyrrell)	STEWART	STEWART	STEWART
2. HULME (McLaren)	FITTIPALDI	FITTIPALDI	FITTIPALDI
3. FITTIPALDI (JPS-Lotus)	HAILWOOD	HULME	HULME
4. HAILWOOD (Surtees)	HULME	PETERSON	PETERSON
5. CEVERT (Tyrrell)	PETERSON	AMON	AMON
6. PETERSON (March)	AMON	REVSON	REVSON
7. BELTOISE (BRM)	REUTEMANN	REGAZZONI	ANDRETTI
8. REUTEMANN (Brabham)	REGAZZONI	ANDRETTI	REGAZZONI
9. REGAZZONI (Ferrari)	ANDRETTI	DE ADAMICH	DE ADAMICH
10. AMON (Matra-Simca)	REVSON	ICKX	HILL
11. ANDRETTI (Ferrari)	GANLEY	HILL	ICKX
12. GANLEY (BRM)	ICKX	LAUDA	LAUDA
13. REVSON (McLaren)	DE ADAMICH	GANLEY	WALKER
14. ICKX (Ferrari)	HILL	PESCAROLO	PESCAROLO
15. DE ADAMICH (Surtees)	LAUDA	WALKER	BELTOISE
16. HILL (Brabham)	PESCAROLO	BELTOISE	MARKO
17. PESCAROLO (March)	MARKO	MARKO	STOMMELEN
18. LAUDA (March)	WALKER	STOMMELEN	CEVERT
19. MARKO (BRM)	STOMMELEN	LOVE	LOVE
20. WALKER (JPS-Lotus)	BELTOISE	CEVERT	PAGE
21. STOMMELEN (Elfeland)	LOVE	PAGE	GANLEY
22. LOVE (Surtees)	CEVERT	GHEVIN	GHEVIN
23. GHEVIN (BRM)	PAGE		
24. PACE (March)	GHEVIN		

A SPRON BATTUTO, MIKE "THE BIKE" HAILWOOD, STEWART, AIUTANDOSI CON FREQUENTE A SCOPO ORMAI QUASI RAGGIUNTO.



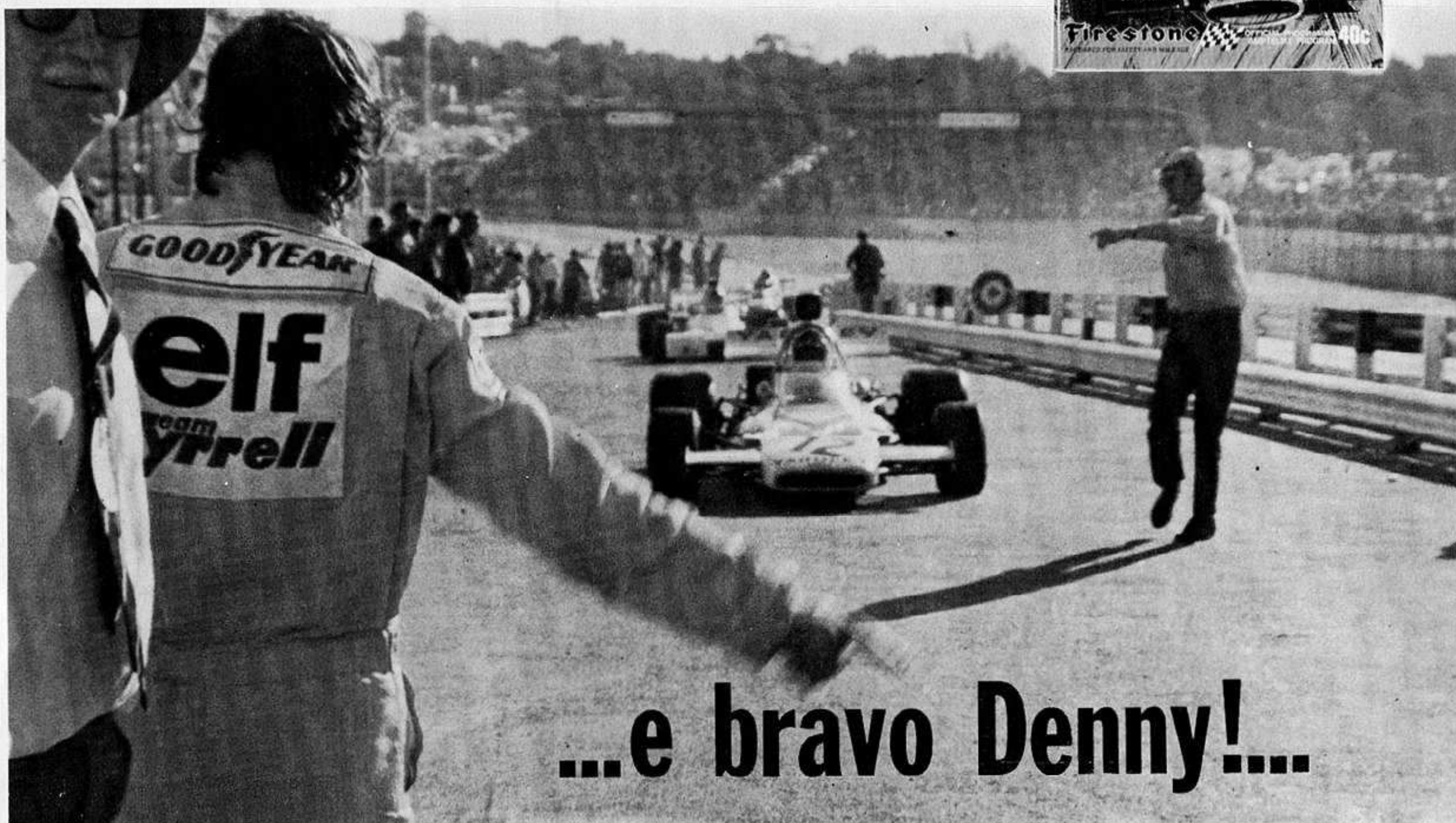




Hulme era piuttosto sicuro di sé; eccolo in pieno relax durante la conferenza stampa dei piloti prima della corsa. A destra, Stewart, dopo il ritiro, per la perdita d'olio dal cambio e conseguente grippaggio, ha seguito il resto della corsa dal box, ed ora si appresta a complimentare il vincitore che rientra



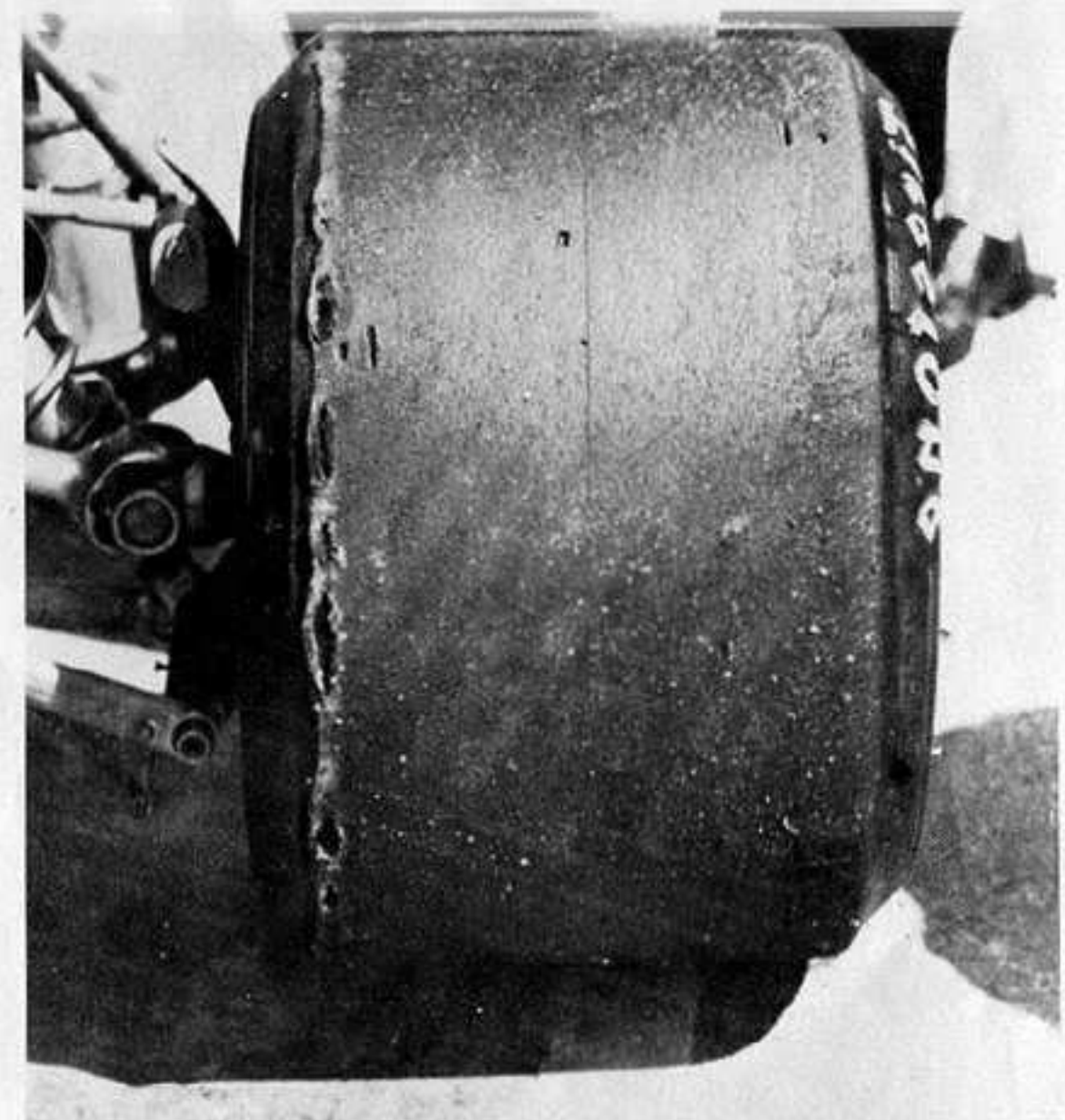
La March dell'esordiente Carlos Pace era una 711 aggiornata con la « gobba » posteriore, come l'altra March di Pescarolo. A destra, anche Amon ha fatto esercizio di controsterzo con la sua Matra-Simca



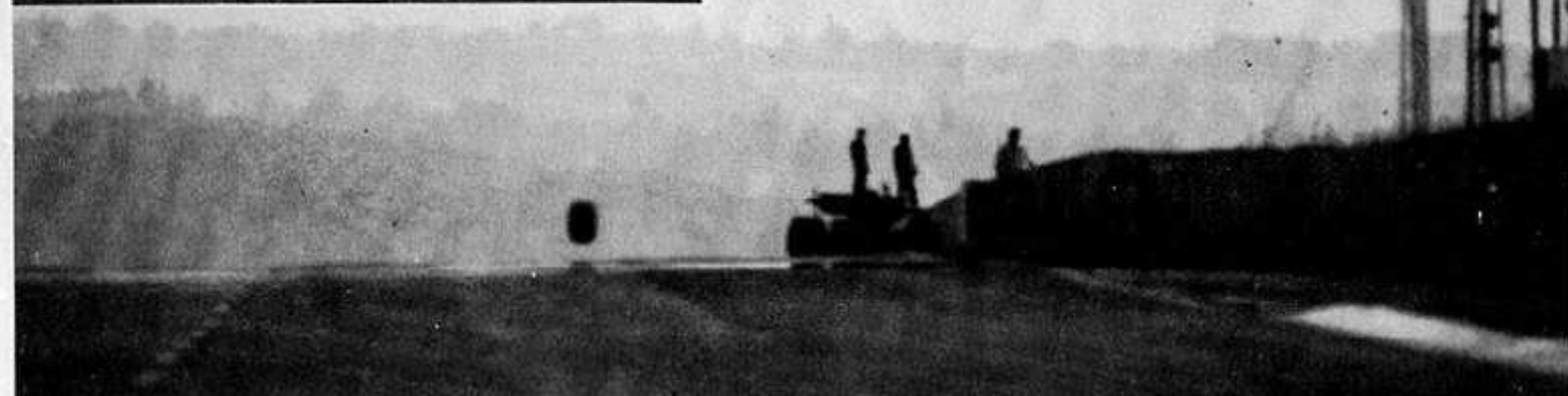
...e bravo Denny!...



A sinistra, Colin Chapman guarda la Ferrari. Non diteci che ha trovato qualcosa da copiare...! Sopra, gli scarichi del 12 V Matra. Sono in titanio, e costano la bellezza di un milione di lire circa. A destra, il preoccupante stato, in prova, del Firestone posteriore della BRM di Gethin, che ha messo in subbuglio i box



Brutta avventura (a lieto fine) per Emerson Fittipaldi durante le prove: gli si è allentato il gallettone della ruota anteriore destra. La vediamo ballonzolare al centro della pista nella foto sotto. Fittipaldi si è arrangiato a rimontarla ai bordi della pista ed è quindi tornato ai box



MOD DÀ LA CACCIA AL FUGGITIVO ESCURSIONI SUI CORDOLI. SOSPENSIONE KAPUTT.

50. GIRO	60. GIRO	70. GIRO	79. GIRO
FITTIPALDI	HULME	HULME	HULME
HULME	FITTIPALDI	FITTIPALDI	FITTIPALDI
AMON	AMON	REVSON	REVSON
PETERSON	REVSON	PETERSON	ANDRETTI
REVSON	PETERSON	ANDRETTI	PETERSON
ANDRETTI	ANDRETTI	HILL	HILL
REGAZZONI	HILL	LAUDA	LAUDA
HILL	LAUDA	ICKX	ICKX
ICKX	ICKX	AMON	CEVERT
LAUDA	BELTOISE	WALKER	WALKER
WALKER	WALKER	PESCAROLO	PESCAROLO
BELTOISE	PESCAROLO	CEVERT	REGAZZONI
PESCAROLO	CEVERT	REGAZZONI	STOMMELEN
CEVERT	STOMMELEN	STOMMELEN	MARKO
STOMMELEN	REGAZZONI	MARKO	AMON
MARKO	MARKO	LOVE	LOVE
LOVE	LOVE	PACE	PACE
PACE	PACE	GANLEY	
GANLEY	GANLEY		
DE ADAMICH	DE ADAMICH		
GETHIN	GETHIN		



CON BELLA DISINVOLTURA, ANDREA DE ADAMICH TROVA IL TEMPO ED IL MODO DI SUPERARE ICKX... (TRIPUDIO A MARANELLO).







• Il circuito Armagnac, a NOGARO, subirà importanti modifiche. La lunghezza sarà aumentata e la larghezza pure, mentre verranno costruite anche nuove tribune.

• Come si era ventilato, FRANÇOIS MIGAULT lascia la F. 3 e passa alla F. 2 con una Taydec, preparata da Tom Clapham. Intanto Migault è diventato padre di una bambina, chiamata Céline.

## GARDNER teme le 5000

• Appena concluso il GP d'Australia il campione europeo di F. 5000, FRANK GARDNER, disse: «Ho appena finito la mia ultima gara su questo tipo di vettura. Sto diventando troppo prudente e non si può farlo, con questi proiettili di F. 5000.» Per il futuro, ha detto che potrebbe partecipare al campionato turismo inglese.

• La Porsche 917, usata l'anno scorso da Siffert nella Can-Am, è stata comprata da WILLI KAUSEN che se ne servirà nelle gare dell'Interserie.

• Per la prima volta, quest'anno il MARTINI INTERNATIONAL si svolgerà di domenica. La data originale era il 17 giugno, ora spostata al 18. Infatti si attribuisce lo scarso pubblico al fatto che la gara si svolgesse di sabato.

• Quest'anno ci sarà un RALLY CAN-AM internazionale, che comprenderà tre gare in Canada, una negli Stati Uniti e una in Messico.

## Ritardano le nuove F.1

• Alla CORSA DEI CAMPIONI Dave Walker sarà iscritto con una JPS. Da Bourne arriva la voce secondo cui non sarà iscritta la BRM P 180, anche se in prova tutto è andato bene, salvo «per la presenza della stampa». Mosley ritiene molto improbabile che la nuova March 721 X debutti in questa gara.

• E' giunta voce dall'America che la GILLETTE, con sede a Boston, ha iniziato trattative per patrocinare in parte il campionato mondiale piloti.

• L'ECURIE ECOÏSSE, concorrente per un paio di stagioni in F. 2, riduce la sua attività. Per salvare la scuderia il suo «patron», lord Elgin, aveva cercato di fare una fusione con la DART, ma Dobbie ha finito per rifiutare.

• Se BILL FRANCE ha ceduto la presidenza del circuito di Daytona al figlio, Bill junior, lo ha fatto perché vuole dedicarsi alla campagna presidenziale del governatore dell'Alabama, George Wallace.

• A quanto pare quest'anno né van Lennep né Wisell piloteranno una Marlboro BRM. Dopo l'annullamento del GP d'Olanda, van Lennep si è ritirato dal gruppo dei piloti BRM, mentre Wisell ha litigato con Stanley, pare per critiche rivolte alla sua abilità di pilota, quindi dopo una sola gara è disoccupato.

• La Francia e l'Italia hanno firmato l'accordo per la costruzione di un TUNNEL di km 12,5 sotto il massiccio del Moncenisio.

## Il «TEXACO» a Vallelunga

• Domenica prossima, 19 marzo, per l'organizzazione del «Gruppo piloti romani», sulla pista dell'Autodromo di Vallelunga si svolgerà una gara «chiusa» di velocità in circuito, il 1. TROFEO TEXACO, alla quale saranno ammesse le vetture dei gruppi 1 - 2 - 3 - 4 - 5 e F. 850. La competizione è prova valevole per il campionato sociale dell'A.C. Roma e per quello del Gruppo piloti romani. In qualità di concorrenti e conduttori potranno partecipare i soci degli A.C. di Roma, Frosinone, Rieti, Viterbo, Napoli, Firenze, Arezzo, Latina, Siena e Perugia. Le prove ufficiali di qualificazione avranno luogo dalle ore 10 alle ore 17,30 di sabato 18, mentre le partenze inizieranno alle ore 10 di domenica 19 marzo con le classi 850, 1000 e 1150. Le gare si svolgeranno su 20 giri della pista piccola.

• GIANCARLO NADDEO, Casco d'oro 1971, titolare, a Roma, di una concessionaria Renault, è anche il dirigente di una sezione romana della Scuderia Italia. La quale scuderia, oltre ai programmi già resi noti per l'attività F. 2, F. 3, F. Ford e F. 850, ha lanciato nuove iniziative a carattere «abbinamenti-sponsor» anche per la Formula Italia. Per eventuali informazioni su questa ultima attività, gli interessati possono telefonare la sera del martedì al numero (02) 89.21.21.

• Pare che alla COMMISSIONE INTERPARLAMENTARE si sia orientati ad elevare da 1600 a 2000 cc la cilindrata delle vetture sulle quali graverà l'imposta sul valore aggiunto, nella misura del 18 per cento. Questo perché il testo originario diceva che l'aliquota avrebbe riguardato «vetture a uso privato con cilindrata superiore ai 1600 cc» e molti ambienti eccezionano che la misura era punitiva per una serie di programmi contro l'inquinamento.

• Il nuovo presidente dei Costruttori di carrozzerie dell'ANFIA è l'ing. SERGIO PININFARINA. L'elezione è avvenuta durante l'assemblea del gruppo, che si è svolta a Milano.

## A ruba il prestito IRI

• La società AUTOSTRADE del gruppo IRI ha deliberato l'emissione di un prestito obbligazionario di 150 miliardi di lire, che dovrebbe uscire attorno alla quindicina di marzo e che darà circa l'8 per cento. I cento miliardi offerti al pubblico sono già stati «bruciati» dalle prenotazioni.

• Nel periodo 1-15 febbraio gli autoveicoli iscritti al PRA sono stati 78.241, divisi in 70.554 vetture, 193 autobus, 4.057 veicoli industriali 3.437 motoveicoli.



• Un americano di origine italiana, Nicholas Palazzolo, ha inventato APPARECCHIATURE «PARLANTI», da applicare alla sua automobile. Entrano in funzione, per esempio, quando la vettura si ferma e la voce della moglie gli dice «hai dimenticato di spegnere le luci». Oppure un'altra voce l'avverte che è in riserva e così via. Tutto il complesso di questi sistemi è protetto da regolari brevetti.

• Una ditta inglese ha immesso sul mercato un dispositivo AVVISATORE DI RETROMARCIA, cioè una specie di cicalino da sistemare nella parte posteriore della vettura, che emette un suono speciale quando il guidatore innesta la retromarcia. In tal modo chi si trova nelle vicinanze è avvertito che la vettura sta per muoversi all'indietro.

• La produzione mondiale di CAUCIU' è scesa in novembre a 260.000 tonnellate, cioè duemila meno che in ottobre. Il consumo, al tempo stesso, è passato da 260.000 tonnellate a 252.000, calcolando anche quello dei paesi comunisti.

• La FIAT ENGLAND ha annunciato un aumento medio del 3,50 per cento dei prezzi dei suoi autoveicoli. La società sussidiaria della Fiat aveva già aumentato i prezzi del 2 per cento, nell'ottobre scorso. Aumentati in Inghilterra anche i prezzi delle Volkswagen, eccettuato quello della nuova VW K-70.

• La POLONIA esporterà quest'anno nell'Unione Sovietica vetture per 230 milioni di zloty (più 35 per cento sul 1971). La consegna di parti di automobili di fabbricazione sovietica, destinate alle Fiat costruite in Polonia, aumenterà dell'8 per cento.

• In gennaio il volume d'affari della CHRYSLER FRANCE è stato di 372,9 milioni di franchi, contro i 350,4 dello stesso periodo dello scorso anno. La Casa ha prodotto 44.556 vetture e ne ha esportate 28.325.

## MEC batte Stati Uniti

• Con l'ingresso dell'Inghilterra nel MEC la produzione automobilistica totale della CEE nel 1971 è risultata superiore a quella degli Stati Uniti: 11 milioni 395.000 autoveicoli, contro 10.651.000.

• Nel mese di gennaio si sono vendute in INGHILTERRA 137.408 vetture, contro 101.739 dello stesso periodo del 1971. Le vetture estere hanno rappresentato il 18 per cento del totale, contro il 16,1 per cento dello scorso anno.

• Nel 1971 la produzione di autoveicoli è calata in ITALIA del 2 per cento in confronto con l'anno precedente, passando da 1,85 a 1,82 milioni di esemplari.

## L'apriscatole gigante

• Negli STATI UNITI in caso di incidente gli automobilisti ora possono contare su un mezzo di salvataggio messo a punto da una ditta che in passato fabbricava accessori per vetture sportive. Si tratta di un «apriscatole gigante» che facilita l'apertura di una vettura schiacciata in caso di urto, il raddrizzamento di una macchina rovesciata, il sollevamento di oggetti che gravano sul veicolo e così via.

• La squadra mobile di Brescia ha scoperto un grande traffico di AUTOMOBILI che venivano RUBATE e quindi portate in Olanda, per la vendita. Sono state recuperate 120 vetture, ma si ritiene che ce ne siano ancora molte in circolazione. Gli arrestati, a Brescia, sono nove.

• Il S.I.A. (sindacato italiano automobilisti) torna agli onori della cronaca e ancora una volta per opera del «segretario nazionale responsabile fondatore» Luciano Cassan, il quale ha rinnovato al comune di Milano l'invito a prendere in considerazione i suggerimenti proposti per il miglioramento della circolazione e della sosta nella capitale lombarda.

## Furgoncini dall'URSS

• La Izhevsk Automobili costruirà fra non molto una nuova MOSKOVICH, il furgone IZH-1500 con parte della carrozzeria asportabile. Il veicolo è destinato al trasporto di merci. Nella foto un gruppo di Moskvich nella versione berlina alla catena di montaggio.

• L'Assicurazione per le vetture da corsa, istituita dalla LLOYDS, prevede anche l'assicurazione dei furgoni per il trasporto. Si potrà ottenere una Carta Verde per assicurazioni internazionali, per tutta la stagione, a metà del prezzo normale.

• I prezzi delle vetture PEUGEOT in Italia hanno subito un aumento variabile dall'1,6 al 2,8 per cento a seconda del modello. I nuovi prezzi, Ige e trasporto compresi, delle vetture più diffuse sono i seguenti: 204 berlina lire 1.285.000 (+20.000), 304 berlina lire 1.430.000 (+35.000), 404 berlina lire 1.550.000 (+30.000), 504 berlina lire 1.940.000 (+45.000).

• Il quotidiano d'informazione «Roma», con sede a Napoli, organizzerà dal 22 al 27 aprile l'8. SETTIMANA DELL'AUTOMOBILISTA, alla Mostra d'Oltremare, col patrocinio dell'Azienda Autonoma di Soggiorno e del Comune di Napoli. La Settimana si articolerà in una serie di manifestazioni, tra le quali un concorso di eleganza per vetture (23-25), un'esposizione del veicolo industriale leggero (23-25) e un rally nazionale (25), denominato Coppa Città di Napoli Giro della Campania, valevole per il titolo nazionale. Seguirà una sfilata di moda su vetture.



Gli elaboratori del modellino

COME da un P.4 nasce un «512 M»



Umberto MURARO, un veronese diciannovenne, da qualche tempo dedica il suo tempo libero alla costruzione di mini-modelli. Usando una scocca del «Ferrari P4» e il noto materiale DAS, ha sostanzialmente modificato il tipo primitivo traendone un «FERRARI 512M». Usando la stessa tecnica e il medesimo materiale DAS, dalla carrozza di un convenzionale GT ha tratto anche, riproducendone le classiche «bombature», una ALFA GTA competizione.



Minimodellisti di tipo «industriale», i fratelli MARIO e FRANCO BARBERIS da Casale Monferrato. Hanno cominciato il lavoro per «hobby» or sono cinque anni e lo hanno sviluppato in modo del tutto originale. Acquistano modelli presso un negozio e con i «kits» di loro creazione li trasformano in «vetture» corsaiole, introducendo nuove tecniche, perfezionando gli assemblaggi e gli equipaggiamenti e ricorrendo, infine, allo stucco da carrozziere per le «bombe» vere, e proprie. Tutto ciò, e non siamo lieti, grazie anche al cospicuo aiuto datoci dalle foto di AUTOSPRINT che, come ci scrivono, li ispira per le vetture turismo e gran turismo. In autunno, poi, il negozio presso il quale acquistano i modelli, mette a loro disposizione, per due settimane, una vetrina: ed ecco fatto il «Racing Car Show» che permette ai nostri amici di ricevere «ordinazioni» di elaborazione da parte di altri collezionisti. Nel piccolo «campionario» della produzione dei fratelli Barberis figurano l'Alfa GTA 1300 Junior così come si presentava alle 24 Ore di Francorchamps e la Opel GT 2000 gr. 4 (nella foto sotto), la Morris Mini Cooper S e la Fiat Abarth 595 SS gr. 2 (nella foto sopra).

