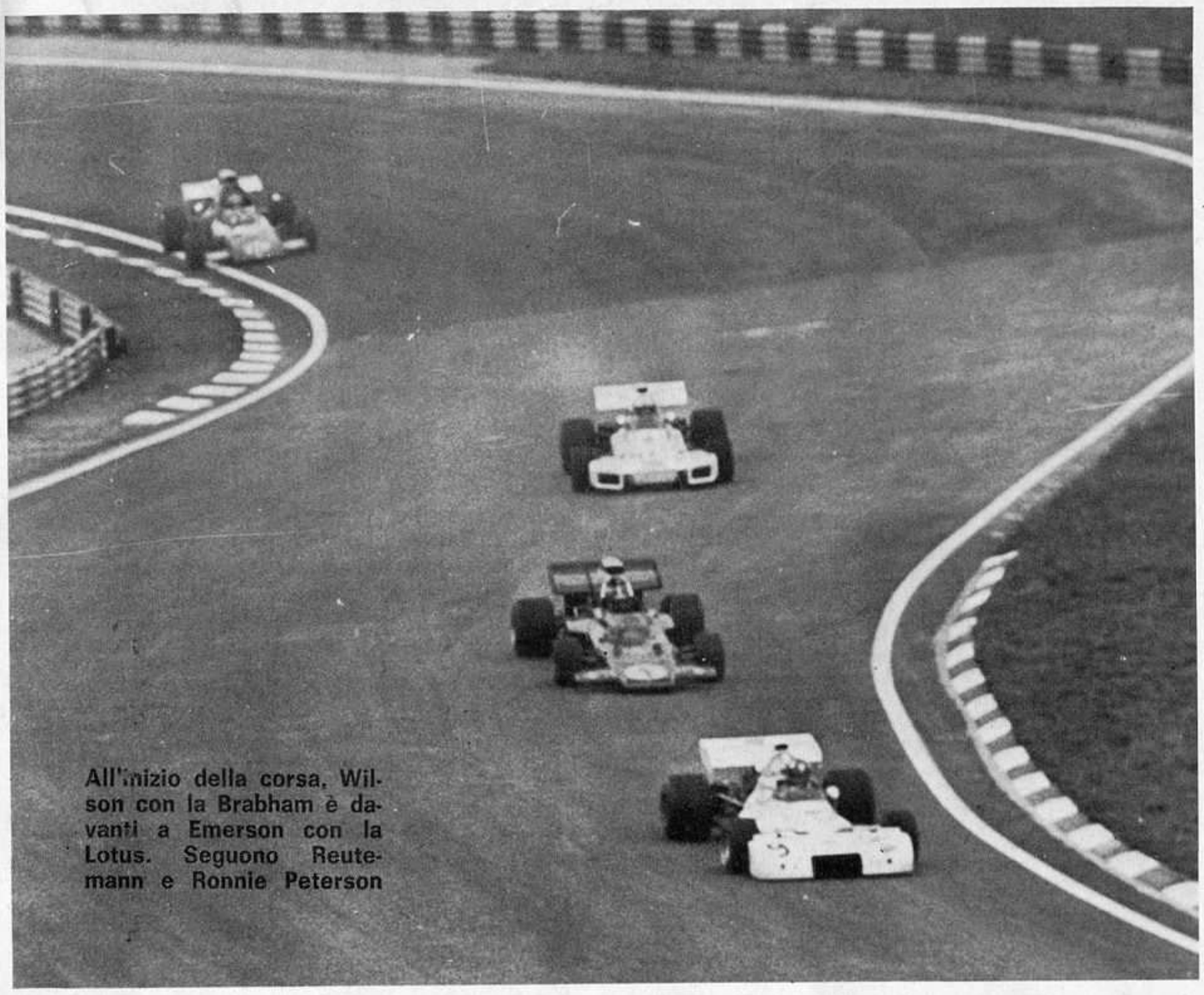
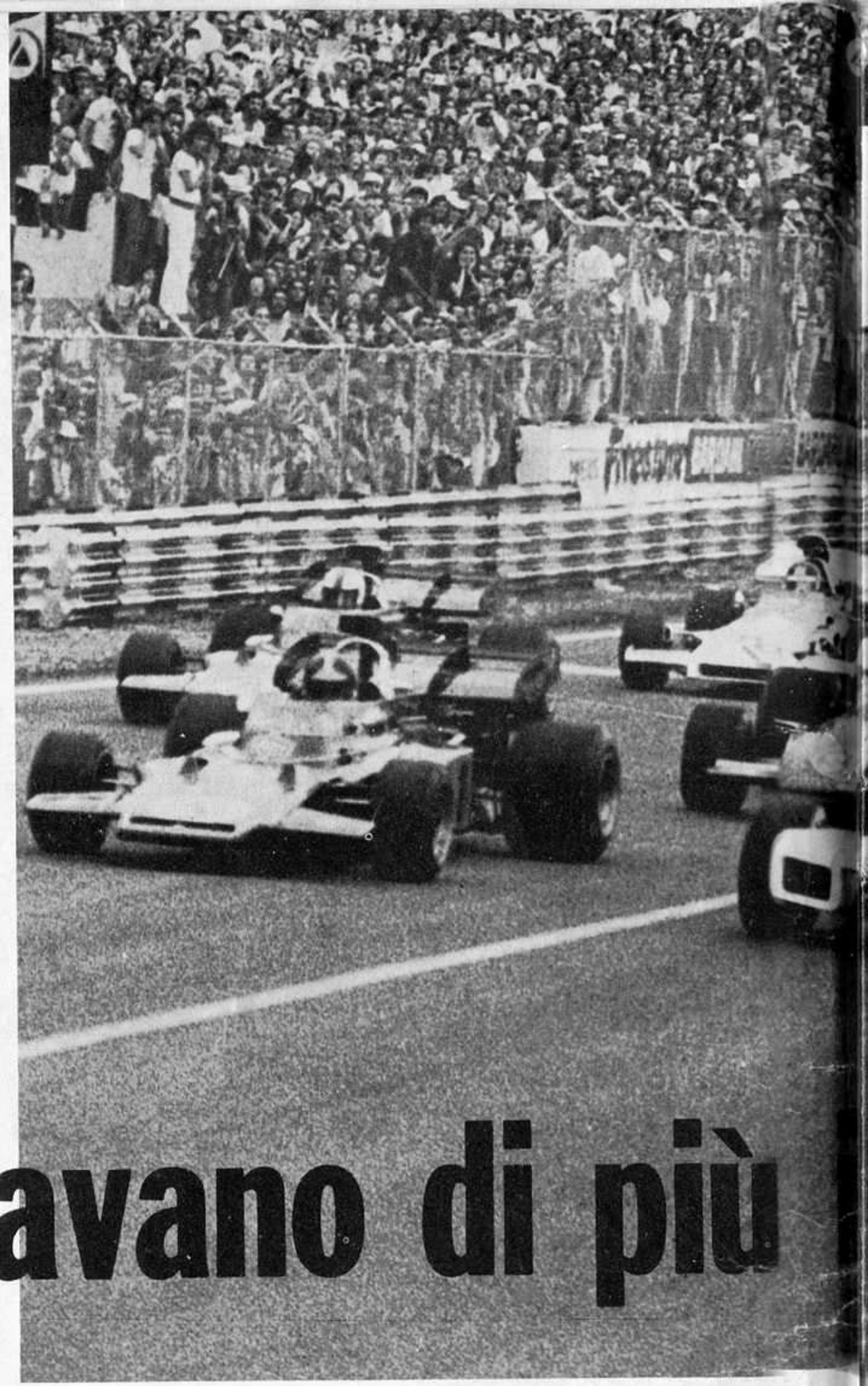
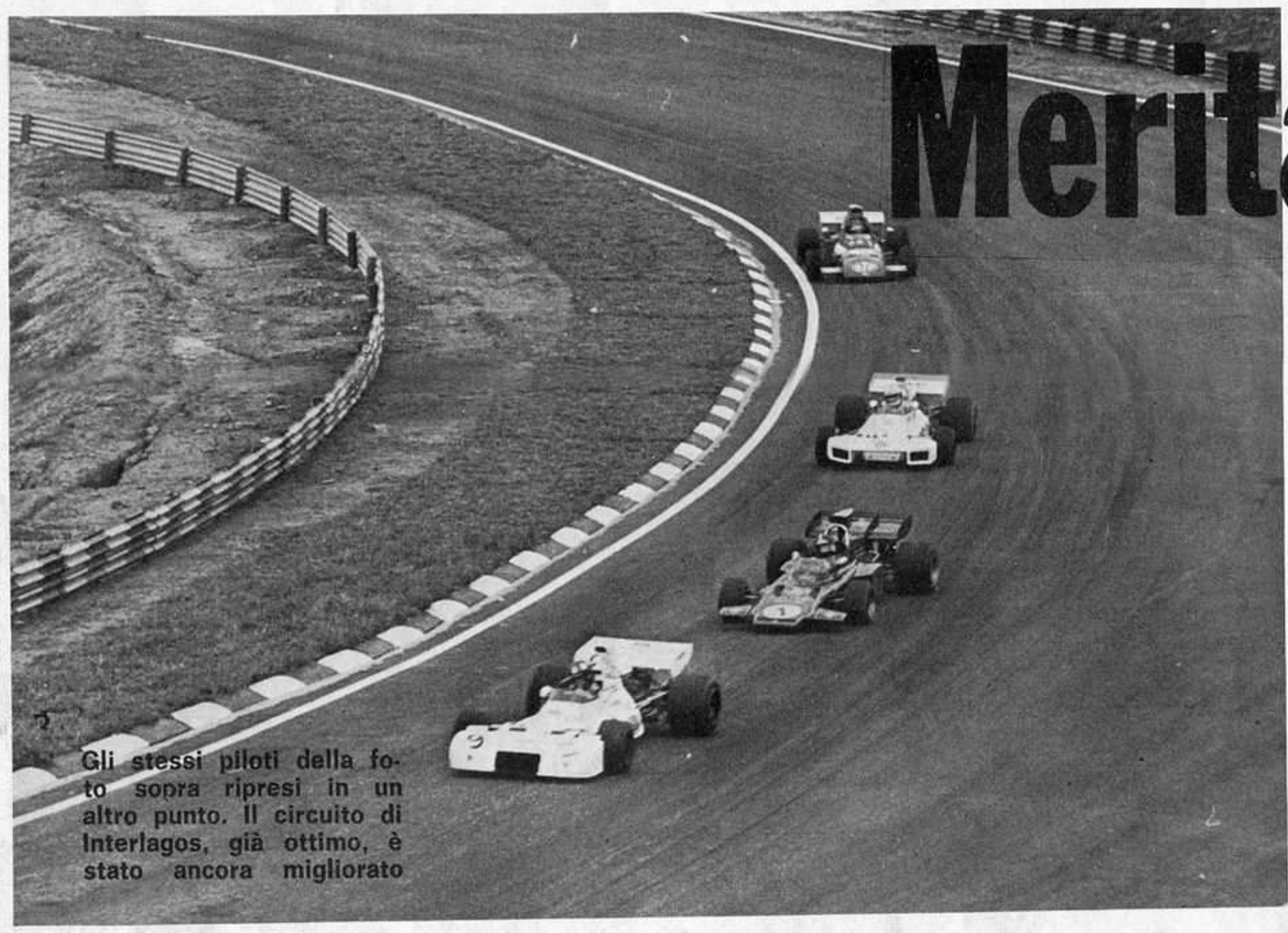
V8/Blog Scans



All'inizio della corsa, Wilson con la Brabham è davanti a Emerson con la Lotus. Seguono Reutemann e Ronnie Peterson



Meritavano di più



Gli stessi piloti della foto sopra ripresi in un altro punto. Il circuito di Interlagos, già ottimo, è stato ancora migliorato

Emerson se n'è andato, ed anche Reutemann ha passato Wilson Fittipaldi, attaccato ora da Peterson

SPECIALE PER AUTOSPRINT

INTERLAGOS - Carlos Reutemann con la Brabham Ford BT 34, ha vinto la sua prima corsa F. 1 col Gran Premio del Barsile, quando ormai sembrava che il favorito di casa Emerson Fittipaldi, riuscisse a dare la soddisfazione attesa ai 225 mila spettatori che già dalle undici del mattino avevano invaso la magnifica pista di Interlagos. Emerson Fittipaldi è stato costretto al ritiro quando mancavano appena 6 giri al termine, causa la rottura del braccio sinistro della sospensione posteriore della sua Lotus 72 D.

Per Reutemann si tratta del primo successo in F. 1, dal debutto dell'ottobre scorso a Brands Hatch.

La corsa nel complesso è stata monotona. Wilson Fittipaldi è stato il più veloce alla partenza tenendo testa per due giri al fratello, a Ronnie Peterson e a Carlos Reutemann. Poi al terzo passaggio Emerson ha rotto gli indugi ed ha preso la testa conducendo indisturbato fino al 32. giro quando alla curva Laranja ha ceduto la sospensione. L'altro favorito della gara, lo svedese Ronnie Peterson ha sempre navigato in terza posizione perdendola al 27. giro per una foratura. Con un rabbioso inseguimento è riuscito a recuperare la posizione perduta.

Degli altri otto partecipanti a questo Gran Premio c'è poco da dire. Infatti, dopo solo due curve, ben quattro macchine erano fuori gara: la BRM di Beltoise non aveva neppure preso il via per noie alla accensione, mentre le due March della Scuderia Williams-Politoys, guidate da Pescarolo e da Pace e la BRM P.160 di Gethin sono rimaste bloccate alla seconda curva per l'ingresso nel comando acceleratore di sabbia e ghiaia che ha bloccato la ghigliottina. Solo Pace è riuscito a raggiungere i boxes utilizzando l'anello esterno della pista, ma non è riuscito a ripartire avendo rovinato le valvole.

C'era molta sabbia in pista causa la pioggia che la sera precedente aveva portato una leggera fanghiglia sull'asfalto. Poi col sole è venuta la polvere sollevata dal passaggio delle prime macchine; i concorrenti che seguivano hanno subito le conseguenze. Nel rallentamento delle vetture che lo precedevano Soler-Roig (BRM P.135) ha perso immediatamente il contatto con i primi.

Alle 15,11 le undici macchine vengono schierate per la partenza data in due tempi dal direttore di gara Paul Frère mentre rimane ferma ai boxes la BRM P.160 di Beltoise.

Il più lesto è Wilson Fittipaldi, alla sua seconda esperienza in

COSI' (IN 12) AL VIA

E. FITTIPALDI **J.P.S.** 2'32''363	C. REUTEMANN **Brabham BT 34** 2'34''387
R. PETERSON **March 721** 2'34''616	W. FITTIPALDI **Brabham BT 33** 2'36''344
D. WALKER **J.P.S.** 2'37''686	BELTOISE (non part.) **BRM P.160** 2'37''793
J. C. PACE **March 721** 2'39''376	H. PESCAROLO **March 721** 2'40''21
P. GETHIN **BRM P.160** 2'40''388	L. P. BUENO **March 711** 2'41''606
H. MARKO **BRM P.160** 2'46''391	A. SOLER-ROIG **BRM P.153** 2'51''541

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex
AUTOSPRINT
domenica SPRINT

Il BRASILE si è guadagnato la prova mondiale

Era cominciato bene il week-end di PASQUA per CARLOS REUTEMANN 1° nel G. P. BRASILE F. 1

Reutemann (a sinistra) e Peterson primo e secondo, festeggiati al termine della gara

duecentomila di INTERLAGOS!

F. 1, che approfitta di un attimo di indecisione di Reutemann. Alla seconda curva, come abbiamo detto, sono fuori gara Pescarolo, Pace e Gethin mentre il tempo si rannuvola minacciando pioggia.

Emerson Fittipaldi, partito lentamente, risale le posizioni per portarsi al comando al terzo passaggio seguito da Reutemann, Peterson e dal fratello. Più staccati gli altri. Al sesto passaggio è immutata la posizione di testa mentre Peterson sferra un attacco a Reutemann senza esito alcuno. Perde terreno Wilson Fittipaldi che più tardi lamenterà noie alla quinta marcia mentre continua la lotta per la quinta posizione tra Dave Walker ed Helmut Marko. Quest' ultimo supera l'australiano nel corso del nono passaggio.

Quando Emerson Fittipaldi, nettamente al comando, inizia l'undicesimo giro doppia Soler-Roig ed alle sue spalle Reutemann stacca Peterson, un po' rinunciatario.

Proprio al 20. giro Emerson Fittipaldi in 2'35"248, che migliora il record della pista appartenente a Ronnie Peterson su March F. 2 stabilito lo scorso novembre.

A metà gara le posizioni sono invariate con Emerson che doppia anche Bueno sulla March 711 affittatagli dalla Scuderia Hollywood. Ha abbandonato al 12. giro Soler-Roig per noie alla accensione, causate dalle vibrazioni che hanno staccato il dinoplex. Nulla di nuovo sino al 27. giro quando Peterson si arresta ai boxes con una gomma forata. Ne approfitta Wilson Fittipaldi per passare in terza posizione, ma lo svedese riparte ed in sole tre tornate raggiunge e supera Wilson all'ingresso della curva n. 1 riconquistando la terza posizione.

Con un boato del pubblico viene segnalato il testa-coda in pieno rettilineo in prossimità della curva Laranja, di Emerson Fittipaldi che non urta in nessun ostacolo pur sfiorando il guard-rail in pieno testa-coda. Senza neppure fermarsi Fittipaldi prosegue per i boxes ove viene riscontrata dai meccanici la rottura della sospensione posteriore sinistra. Emerson nel testa-coda si è sbucciato leggermente un ginocchio. Mentre Fittipaldi rientrava ai boxes, Reutemann transitava sul traguardo in prima posizione ed al giro successivo Ecclestone, nuovo proprietario della Brabham, segnalava con grandi gesti al suo pupillo di rallentare.

Dave Walker (John Player Special) Helmut Marko (BRM P.160) hanno lottato a lungo tra loro ed infine ha avuto la meglio l'austriaco.

Giancarlo Falletti

LE POSIZIONI

al 10. giro

❶ Emerson Fittipaldi; ❷ Reutemann; ❸ Peterson; ❹ Wilson Fittipaldi; ❺ Walker; ❻ Marko; ❼ Pereira Bueno; ❽ Soler-Roig. Giro più veloce: Emerson Fittipaldi, in 2'35"813.

al 20. giro

❶ Emerson Fittipaldi; ❷ Reutemann; ❸ Peterson; ❹ Wilson Fittipaldi; ❺ Marko; ❻ Walker; ❼ Pereira Bueno a 1 giro; ❽ Soler-Roig a 8 giri. Giro più veloce: Emerson Fittipaldi, in 2'35"640.

Al termine del 32. passaggio, quando aveva 13" di vantaggio su Reutemann, Emerson Fittipaldi si è fermato al box accusando noie alla sospensione posteriore sinistra; sarà costretto al ritiro

Le macchine presenti

Il maxi alettone LOTUS

JOHN PLAYER SPECIAL: Emerson Fittipaldi disponeva di una nuova macchina simile alla precedente ma irrobustita nella struttura generale. Uniche modifiche, il serbatoio dell'olio posteriore e l'alettone con i bordi laterali maggiorati che però non ha dato i risultati sperati.

MARCH: la 721X è rimasta nelle officine di Bicester e Peterson disponeva della nota 722 mentre Bueno aveva la vecchia 711 con frontale anteriore classico.

BRM: tre vetture P160 per Beltoise, Gethin e Marko e la P153 per Soler-Roig. Nulla di nuovo da segnalare. Tutti si aspettano molto dalla nuova P180 anche se la messa a punto, affidata a Ganley, sembra difficoltosa. Dovrebbe essere stata questa l'ultima apparizione della P153 che ha debuttato nel 1970 in Sud Africa.

BRABHAM: nessuna modifica sulle BT33 e BT34 in attesa della BT37 che Ecclestone garantisce che schiererà a Madrid.

WILLIAMS: le due March-Politoys adottavano il frontale piatto. Sulla macchina di Pescarolo era montato un Cosworth serie 12. Williams, che in Brasile era affiancato da Tauranac (ora in ferie sugli sci in Italia), ha dichiarato che inizierà prossimamente i collaudi della Politoys F. 1.

GRAN PREMIO DEL BRASILE - Gara internazionale per vetture di Formula 1 - Autodromo di Interlagos - San Paolo - 30 marzo 1972.

LA CLASSIFICA

1. Carlos Reutemann (Brabham - Cosworth BT 34) 37 giri in 1.37'16"248, media 181,679 kmh; 2. Peterson (March-Cosworth 712)1.38'43"904; 3. Wilson Fittipaldi (Brabham-Cosworth BT33) 1.39' 19"627; 4. Marko (BRM P 160) a 1 giro; 5. Walker (JPS-Cosworth 72) a 1 giro; 6. Pereira Bueno (March-Cosworth 711) a 2 giri; 7. Emerson Fittipaldi (JPS-Cosworth 72) a 5 giri; non classificati: Soler-Roig (BRM P 153) e Carlos Pace (March-Cosworth 721).

Giro più veloce: il 20. di Emerson Fittipaldi in 2'35"248.

● Il contratto di Wilson Fittipaldi con la Brabham è di due anni. Il primo anno Wilson ha portato un proprio sponsor mentre il secondo anno non ha nessun obbligo.

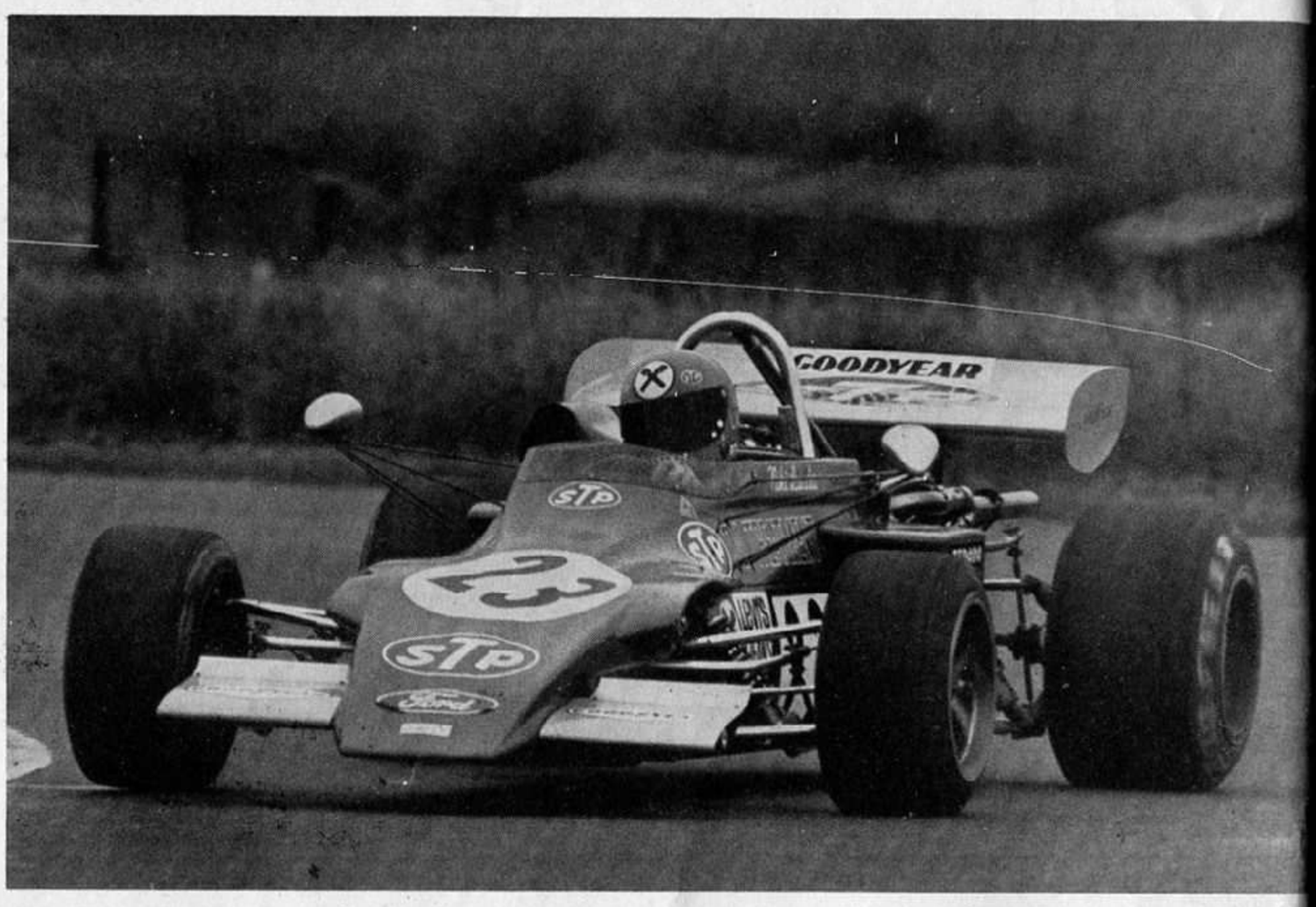
Partenza doppia a Montecarlo

● E' allo studio la possibilità di far partire 25 macchine al C.P. di Montecarlo. La partenza avverrebbe in due tempi con due gruppi di macchine separate da 10 secondi. Una seconda soluzione prevede 20 macchine al via.

Il giovane austriaco punta al Campionato Europeo

Le March ufficiali di Lauda e Peterson hanno dominato il secondo round dell'europeo F. 2. L'austriaco (foto accanto) **è ora primo nella classifica del campionato. Peterson nella foto** a destra, **ha vinto sia la manche che la finale, riconfermandosi «re» della F. 2**

Nicki LAUDA si sbarazza di SCHENKEN e SURTEES



SPECIALE PER AUTOSPRINT

OULTON PARK - Il round a Oulton Park, del campionato John Player, di F. 2, è stato vinto da Nicki Lauda, mediante abilità e fortuna. E' stato sempre al comando, unico fra i piloti di primo piano a non accusare noie meccaniche o di maneggevolezza, su pista bagnata e molto traditrice.

Prevedibilmente, le presenze concrete erano assai inferiori a quelle promesse sulla carta, tanto più che molti piloti hanno preferito risparmiare le loro vetture per la gara di Thruxton, valevole per il campionato europeo. Al via, dunque, soltanto quattordici concorrenti e la grande sorpresa nello schieramento è stata la prima posizione di Dave Purley, su March 722. I tempi delle altre squadre hanno confermato che questo pilota è stato regolarmente veloce e si è conquistato la prima posizione al via con un trucco classico: un ultimo giro velocissimo, verso il termine delle prove, con serbatoi quasi vuoti (al giro seguente è rimasto infatti senza carburante). Il suo tempo era di 1'29"6. Lauda — che ha trovato «difficile farsi la mano» sul circuito, era pure in prima fila col tempo di 1'30"2, poi c'era Schenken con lo stesso tempo, al volante della BT38 del Team Rondel, che era stata completata soltanto il giorno precedente le prove.

In seconda fila Surtees (1'31") alla sua prima apparizione in F. 2 dal 1967. In prova ha coperto alcuni giri brillanti. Accanto a «Big John» c'era Birrell, con 1'31"4, tempo ottenuto nonostante la situazione al team, che lo stesso Birrell ha definito «il caos completo», visto che appena la vettura era stata preparata per l'asciutto si è messo a piovere e viceversa. In terza fila anche l'asso di F. 3 Roger Williamson, al suo debutto in F. 2 (con una March 722), il quale aveva dichiarato la propria intenzione di fare una corsa regolare. Tempo 1'31"8. Morgan, il vincitore della corsa a Mallory Park, ha segnato 1'33" con la sua nuova BT38, prima di urtare la barriera di metallo, in ciò che è stata definita **« la giungla armco di Oulton Park »**. Accanto a lui l'ex pilota Can-Am Kazato, con una T 722 (1'33"6), Scott, Lunger, Belso, Wingfielf e Barker occupavano le altre due file. In fondo c'era Scheckter con la McLaren M21 ufficiale, il quale ha segnato soltanto 1'46"6, prima di cozzare violentemente contro l'Armco, sicché è stato necessario riparare il muso della vettura.

Il via è stato ritardato perché è cominciata a cadere una leggera pioggia e, appena un pilota ha deciso di cambiare pneumatici, altri hanno seguito l'esempio, sostituendo agli slicks con gomme intermedie o da pioggia. E' risultato poi un bene, che la corsa non fosse iniziata in orario, con gli slicks. La pista era bagnata all'abbassarsi della bandiera e Lauda si è infilato in testa, davanti a Schenken e a Surtees. I tre conducevano al termine del primo giro; Schenken era sesto e Purley si è fermato sul circuito perdendo poi cinque giri ad armeggiare attorno alla vettura, prima di ripartire. Kazato aveva dovuto tornare quasi subito al box.

Nelle prime fasi Schenken è rimasto accodato a Lauda e si sono entrambi staccati da Surtees (che al quinto giro era arretrato di 12"), che era minacciato da Williamson, mentre Birrell li teneva tutti e due d'occhio. Alla settima tornata Surtees ha momentaneamente rallentato, tanto che Williamson e Birrell gli sono passati davanti.

Poi Scheckter è dovuto andare al box e restarvi a lungo, mentre Phil Kerr e i meccanici esaminavano i freni (finendo poi per spingere via la vettura) e Morgan ha fatto altrettanto, per sostituire il casco con uno di quelli antiquati, con gli occhialoni. E' stato il solo a trovare che la visiera era un handicap in quelle condizioni, dato che ormai pioveva forte.

A dieci giri Lauda conduceva per poco più di 1", vantaggio che ha poi rapidamente ampliato, perché Schenken ha avuto una lieve foratura. Surtees ha dato inizio a un contrattacco e ha risuperato Birrell, prima di rallentare di nuovo, col motore che sputacchiava. Anche lui aveva fastidi con la visiera e su ogni rettifilo la sollevava. Dopo due giri ha di nuovo dovuto cedere il passo a Birrell.

A metà gara Lauda aveva un vantaggio di 24", mentre Williamson, al terzo posto, era staccato di 41" da Schenken. Birrell cominciava a sferrare l'attacco a Williamson, ma gli altri si preoccupavano più di mantenere in pista le vetture che di farsi avanti. Kazato aveva rinunciato, dopo più di un testa-coda, e i motori in difficoltà, per l'acqua che penetrava negli impianti elettrici, erano la regola, più che l'eccezione.

Poi altre due vetture in testa-coda: quella di Belso, il quale, avendo sollevato la visiera, è stato subito accecato da spruzzi d'acqua negli occhi, e quella di Williamson. Belso ha urtato la barriera procedendo all'indietro, e danneggiando la sospensione posteriore, mentre Williamson l'ha urtata col muso, danneggiando la sospensione anteriore. Dopo si è fermato in pista Surtees, col motore spento. Tutto ciò ha fatto sì che i ritardatari con poche speranze si sono invece trovati in posizioni che fruttavano punti nel campionato, perfino Purley, che aveva perso tanto tempo agli inizi alla fine è stato invece il più veloce di tutti.

Verso la conclusione, Birrell ha rapidamente accorciato la distanza che lo separava da Schenken, il cui pneumatico era ormai quasi afflosciato, e le posizioni si sono stabilizzate quando l'australiano ha fatto un testacoda, sicché a un giro dalla fine lo scozzese è passato al secondo posto. Intanto Lauda dava nettamente l'impressione di essere il più sicuro e questo, in aggiunta alla vettura, («andava alla perfezione», ha detto Lauda) ha significato una meritata vittoria.

d. h.

CAMPIONATO JOHN PLAYER - 31 marzo - Gara internazionale per vetture di F. 2.
LA CLASSIFICA (40 giri)
1. Niki Lauda (March 722) 1.12'34", media kmh 146,95; 2. Birrell (March 722) 1.13'24"6; 3. Schenken (Brabham BT38) 1.13'42"4; 4. Morgan (Brabham BT38) 37 giri; 5. Wingfield (Brabham BT 36) 37 giri; 6. Purley (March 722) 35 giri.
Giro più veloce: Schenken 1'43"6, media kmh 154,36.

WILLIAMSON «eredita» da PRYCE in F. 3

OULTON PARK - Con pista ancora quasi asciutta (salvo per alcune chiazze umide per la pioggia caduta prima) c'è stato un altro round del campionato Shell di F. 3 (vinto da Williamson) che è stato accompagnato da limitate discussioni al parco macchine, e quelle che ci sono state riguardavano più che altro le solite liti per il rifiuto, per esempio, di squadre come la Lotus, che sono sotto contratto con altre società petrolifere, di mettere sulle vetture decalcomanie Shell.

La sensazione del momento in F. 3, il gallese ventottenne Tom Pryce era in prima posizione nello schieramento di ventinove vetture, avendo girato con la Royale in 1'50"4, di 1"6 più veloce degli altri due in prima fila, Sutcliffe su GRD e Trimmer con la JPS, che adesso pare un poco più competitiva. In seconda fila c'erano Williamson su March 723 e Vandervell su English Ensign. Venivano poi la molto migliorata Ensign di von Opel, la BT38 di Hull e la March di Hunt, tutte in terza fila.

Già all'inizio la gara è diventata spezzettata, quando Williamson ha cercato di forzarsi un passaggio dalla seconda fila, all'abbassarsi della bandiera. Poiché gli altri, temendo una collisione, multipla, hanno esitato, Pryce si è fatto un vantaggio di cinquanta metri, già alla prima curva. Al termine del giro iniziale pareva non avere avversari, seguito da Vandervell, Ashley ed Evans. Hunt è arrivato al box con un guasto, causato da un urto contro il terrapieno, mentre Sutcliffe si ritirava per guasto meccanico.

Al termine del secondo giro Pryce aveva un vantaggio di 4"5 sul secondo, che adesso era Williamson, mentre il giapponese Kuwashina aveva fatto il primo testa-coda della gara, scatenando un grande sbandieramento delle «antiquate» bandiere gialle (questa gara è stata la prima a fare ritorno al vecchio sistema delle bandiere).

Poco prima della metà gara Pryce ha perso la posizione di testa per un testa-coda e così Williamson ha ereditato la prima posizione, che non ha più mollato. Ora secondo era Mike Walker, ma non ha potuto fare di meglio che mantenere la distanza. L'unica lotta in tipico stile F. 3 si è avuta fra Maskell, von Opel ed Evans, che battagliavano per il telzo posto. Ottime prestazioni di Hull, che si è portato nella sesta posizione, dopo essere stato praticamente fermato alla curva Esso da numerosi testa-coda di altri concorrenti, agli inizi della gara. Dopo era anche rimasto senza quinta marcia.

Appena uscite dal circuito, tutte le vetture sono state allineate per la verifica del peso e, quasi incredibile dopo il recente pasticcio di Brands Hatch, soltanto una è stata trovata leggermente sottopeso.

GARA DI F. 3 - Gara di velocità in circuito valevole per il campionato Shell - 31 marzo 1972.
LA CLASSIFICA
1. Williamson (March) 33'19"2, media kmh 159,99; 2. Walker (Ensign) 33'21"4; 3. Maskell (Lotus) 33'57"; 4. von Opel (Ensign) 33'58"; 5. Evans (March) 33'58".
Giro più veloce: Williamson e Walker 1'38"2, media kmh 162,86.

V8/Blog Scans

Si conferma la crisi dei motori

In volata il re RONNIE va a punti FRANCISCI

CORSA A THRUXTON - 3 aprile - internazionale di velocità in cl valevole per il campionato europ F. 2.

LE CLASSIFICHE

Prima manche - 28 giri

1. Lauda (March 72) 34'30''4, kmh 184,59; 2. Birrell (March 34'43''; 3. Scheckter (McLaren 34'58''; 4. Surtees (TS10) 34'58 Scott (Brabham BT38) 34'58''2; thin (Chevron B20) 34'58''8; 7 (Pygmée) 26 giri; non classific ley (March 722) 24 giri; Francisc bham BT 38) 23 giri.

Giro più veloce: Lauda e Pace 1' **media kmh 187,50.**

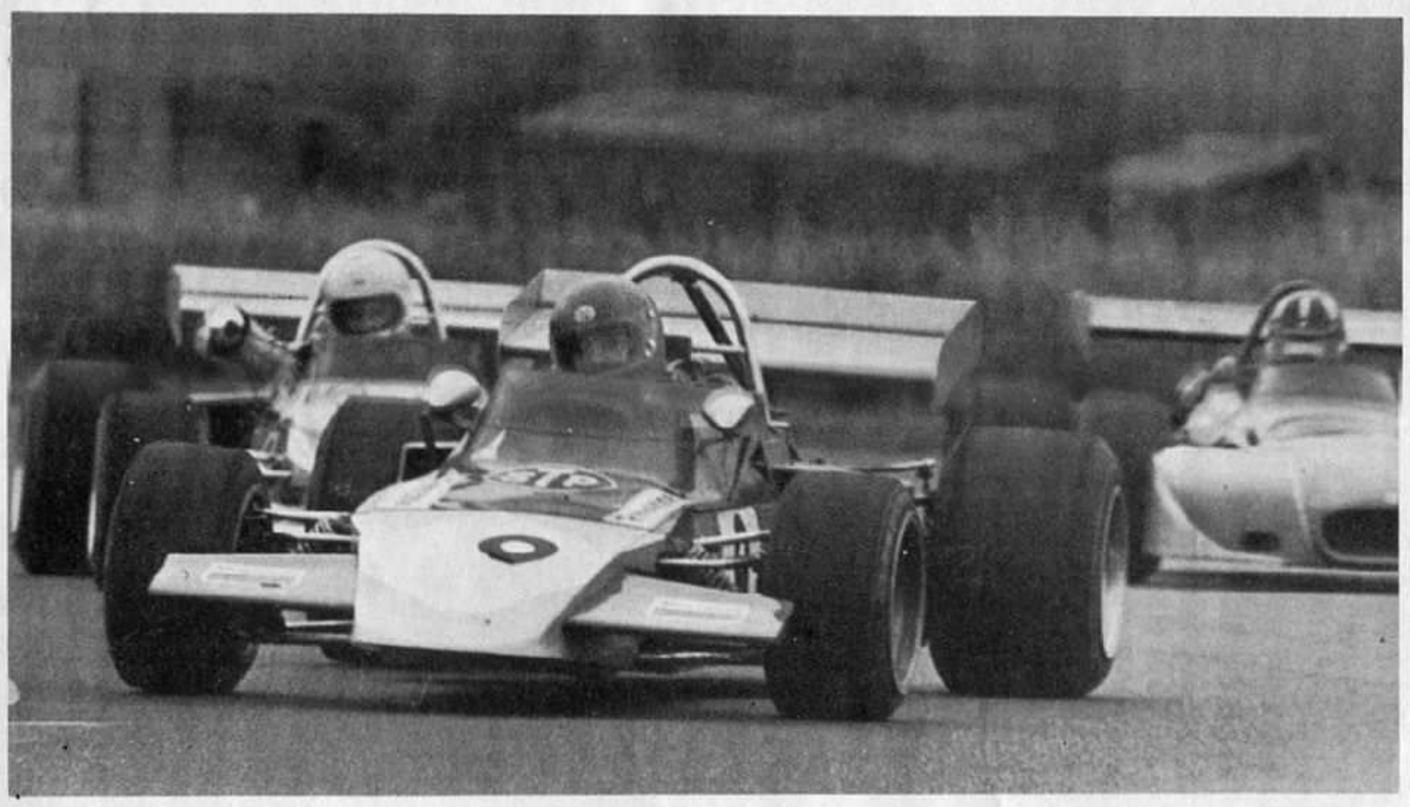
Seconda manche - 28 giri

1. Peterson (March 722) 33'47'', dia kmh 188,55; 2. Cévert (March 7 34'08''4, 3. Jaussaud (Brabham BT 34'44''8; 4. Westbury (Brabham B 35'00''8; 5. Jarier (March 722) 27 6. Hill (Brabham BT36) 27 giri; 7. B (Brabham BT36) 27 giri; 8. Dal Bo gmée) 26 giri; 9. non classificato thorne (Leda) 22 giri.

Giro più veloce: Peterson 1'11'' media kmh. 190,11 nuovo record.

Finale - 50 giri

1. Peterson 1.00'19''4, media kmh 188,29 2. Cévert 1.00'44''; 3. Lauda 49 giri; 4. Dal Bono 48 giri; 5. Francisci 47 giri; non classificato Westbury.



A sinistra, **David Morgan, vincitore della gara di esordio al Mallory Park, è sparito subito di scena a Thruxton. Aveva una Brabham BT 38 nuova.** Sopra, **Claudio Francisci, anch'egli con la BT 38, è arrivato quinto con una corsa regolare, prendendo punti**

SPECIALE PER AUTOSPRINT

THRUXTON - La vittoria di Ronnie Peterson è stata di quelle « in volata », però la competizione ha messo in luce le debolezze della corrente F. 2, soprattutto per quanto riguarda i motori. Soltanto sei vetture sono arrivate al termine della gara e una non è stata classificata; quella di Westbury. Il quinto posto di Francisci è degno di lode, dopo una corsa regolare e oculata.

Nella prima manche ha preso la testa Birrell, davanti a Pace, Lauda e Surtees. I primi tre si sono presto aperti un varco, in rapporto agli altri, e al terzo giro Pace è passato al comando, in frenaggio all'imbocco della chicane. Sei tornate più tardi Lauda ha superato Birrell a sua volta e questi ha poi trascorso il resto del tempo a lottare con la cattiva maneggevolezza della sua vettura, dovuta ad ammortizzatori difettosi. Dopo si è aperto un distacco anche fra i primi tre e fra Birrell e Scheckter, che avevano entrambi superato Surtees. « Big John » ha impiegato molti giri a tenere a bada Scott, che però l'ha superato al diciasettesimo giro. A questo punto Pace è arrivato lentamente al box e la bandiera si è abbassata davanti a Lauda, che ha vinto nettamente la manche, davanti a Birrell. A un certo punto Francisci era nono, ma una fermata al box, per il distacco di un tubo dell'olio, gli ha fatto perdere due giri.

Nella seconda manche la vittoria di Peterson è stata praticamente senza avversari. Per cinque giri lo svedese ha duellato un poco con Hailwood, Cévert e Birrell, poi l'ordine è cambiato e Mike ha perso terreno. Dal fondo dello schieramento, Graham Hill è risalito rapidamente al sesto posto, al quinto giro, alle spalle di Wilson Fittipaldi, passando poi in quarta posizione, quando il brasiliano si è ritirato per rottura della sospensione. Per un certo tempo Jaussaud ha sfidato l'ex campione, ma poi è rimasto arretrato per via di un testa-coda.

L'ordine fra gli inseguitori di Peterson è rimasto immutato fino al ventunesimo giro, quando Hill ha raggiunto e superato Hailwood. Al giro seguente Hailwood ha dovuto abbandonare, per guasto al motore, ma Hill ha occupato la terza posizione per una sola tornata, quindi ha fatto una breve sosta al box per il distacco del tubo di scarico. Intanto Peterson ha superato il traguardo, dopo una manche che non è stata del tutto priva di noie, infatti prima della finale, per ordine di Duckworth, si è sostituita la testa cilindri del suo Cosworth. Le vetture di Fittipaldi e di Hailwood non sono state riparate in tempo per potere partecipare alla finale, per cui sullo schieramento c'erano soltanto venti macchine con Peterson naturalmente in prima posizione.

Lo svedese ha preso la testa, davanti a Lauda, Birrell, Scheckter e Surtees, mentre tre vetture venivano eliminate da un incidente alla seconda curva. A quanto pare era stato causato da Pace e gli altri coinvolti erano Jaussaud e Duarte, ma tutti e tre sono andati via a piedi, illesi.

Per un poco le due March STP dei piloti ufficiali hanno imposto il ritmo alla gara, mentre alle loro spalle si può dire che gli altri concorrenti si disintegrassero. Il passo si è stabilizzato e Cévert ha rimediato a una mediocre partenza, portando via la quinta posizione a Surtees, al quinto giro, mentre Hill strappava la settima a Jaussaud.

Peterson ha uguagliato il nuovo record che aveva stabilito prima e, al settimo giro, il suo vantaggio era di 9'' su Lauda, che al nono giro aveva dovuto cedere il secondo posto a Cévert. L'ordine dei primi tre è rimasto immutato, ma Surtees ha dovuto fermarsi per guasto all'impianto

David Hodges

Si è rivisto Cévert in Formula 2. Il francese, che disponeva di una delle March 722 patrocinate dalla Elf ed iscritte da John Coombs, è giunto secondo sia nella manche che in finale

CONTINUA A PAGINA 26

INUAZ. DA PAGINA 25

ico. Anche Scheckter è to al box, poco dopo, per scaldamento e la Bra- di Hill ha di nuovo per- tubo di scarico, con uente sosta al box. dopo si è ritirato Ja- Francisci (era dodice- al diciassettesimo giro to doppiato per la pri- volta da Peterson. A metà a soltanto quattro vetture no sullo stesso giro dello edese.

ussaud è riuscito a strap- la quarta posizione a rell, ma al giro successivo ritirato per rottura di albero a camme. Nelle cin- e successive tornate sono pariti di scena altri tre pi- ti: Gethin per guasto al motore, Scott per uscita di pista, Purley per rottura di un tubo dell'olio.

Mentre Peterson filava tranquillo per coprire gli ultimi venti giri, la corsa dietro di lui ha assunto quasi l'aspetto di un fiasco. Hawthorne con la Leda si è fermato e così Francisci è passato al sesto posto, ottenendo punti nel campionato; sesto posto che è diventato il quinto, quando Birrell ha sostato al box e si è ritirato. Ora soltanto cinque vetture in gara non avevano avuto guai di qualche tipo. Hill è tornato in pista, ha coperto alcuni giri velocissimo, ma ha poi dovuto abbandonare per surriscaldamento. Westbury ha passato tanto tempo al box che ha coperto soltanto ventotto giri.

Ultimo punto saliente della gara, Peterson ha doppiato il suo compagno di squadra, Lauda, al quarantottesimo giro, per cui soltanto Peterson e Cévert hanno coperto tutta la distanza. Quanto ai punti di campionato, soltanto Lauda, Dal Bo e Francisci ne hanno segnati.

d. h.

SURTEES chiede motori DINO

La monoposto TS F. 2 del team FINA per de Adamich al montaggio in questi giorni alla Surtees non era pronta per Thruxton

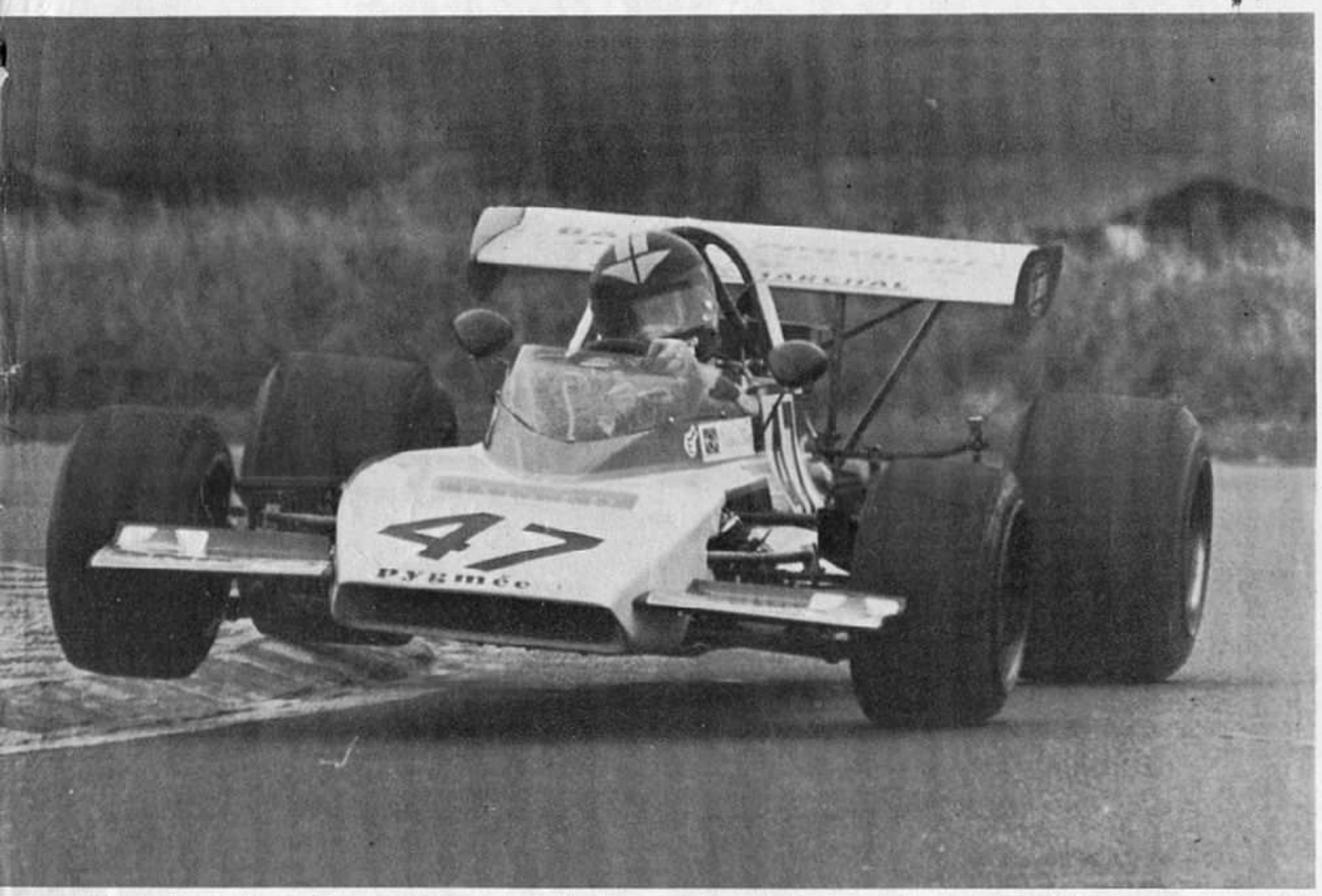
John Surtees, la cui attività è ora soprattutto dedicata alla costruzione delle sue TS, si è messo in contatto con la Ferrari per avere alcuni motori Fiat-Dino nella preparazione di Brambilla, per le sue F. 2. L'interesse di Surtees potrebbe anche derivare dalla difficoltà che attualmente si riscontra in Inghilterra per avere buoni motori due litri, di sicuro affidamento. A proposito di Formula 2 Surtees, quella per de Adamich non è venuta pronta per Thruxton. Lo sarà però presto e Andrea l'avrà in Italia verso il 13 aprile per poi provarla a Varano Melegari.

Sopra, Mike Hailwood con la Surtees TS10, è stato uno dei tanti che ha rotto il motore. Era un BDA 1800 di Brian Hart

La battaglia del « grano » '72

● D'accordo con gli organizzatori della Corsa dei Campioni, quelli di Silverstone non intendono assolutamente farsi ricattare dalle squadre che chiedono premi di partenza esorbitanti per gare non di campionato. Per conseguenza i teams Tyrrell e Brabham non parteciperanno all'International Trophy di F. 1, mentre è ormai certo che in quella gara Surtees sarà in pista.

● Fra non molto su alcune AUTOSTRADE FRANCESI il limite di velocità sarà limitato a 140 orari, per fare diminuire il grande numero d'incidenti.



Carlos Pace ha guidato con la consueta irruenza una delle nuove Pygmée MDB17, dotata di un BDA-Amon. Del team BE Racing fanno parte, oltre Pace, anche Patrick Dal Bo ed il brasiliano Lion Duarte

A Thruxton c'erano anche le Super-Vee. La Royale di Tony Roberts si è « incontrata » con un terrapieno, riducendosi male

REUTEMANN per almeno due mesi lontano dalle corse

Le BT 38 in quarantena per il fuso a snodo

THRUXTON - Come a Oulton Park, le presenze a Thruxton erano inferiori a quanto si era previsto. Soltanto quindici vetture sono apparse per le prove e così erano inutili le manche di qualificazione, dato che nella finale sarebbero potute partire trenta vetture. Assenti nella prima manche Potocki e Ruesch, perché le loro macchine rispettivamente BT38 e TS10 non erano pronte, Perrot, Jabouille e Ikuzawa perché privi di motori, Brambilla e Pollock. Liane Duarte ha coperto un solo giro nelle prove ufficiali, prima che la sua vetture venisse trainata via con guasto all'impianto elettrico. Assenti nella seconda manche de Adamich, perché la TS10 non era pronta, l'altro Brambilla, Walkinshaw e Salomon, entrambi senza motore, Wollek e Moser. Problemi dovuti agli scioperi francesi hanno impedito che fosse presente la Elf e Cévert ha pilotato la March 722 di Coombs. Il tempo per le prove è stato nuvoloso, ma praticamente senza pioggia.

Nella prima sessione per la prima manche soltanto Reutemann è sceso sotto il vecchio record della F. 2, in 1'13". Il secondo più veloce è stato Birrell in 1'13"8, poi Scheckter in 1'14" e 4 e Pace in 1'14"6. Schenken è stato perseguitato da ritorni di fiamma e ha completato soltanto tre giri (tempo migliore 1'29"8) mentre i due piloti più anziani, Surtees e Hill hanno segnato rispettivamente 1'15" e 1'15"4.

Nella seconda sessione Reutemann ha migliorato il tempo, in 1'12"6, Pace e Birrell hanno segnato 1'13"2, entro il record, e il quarto miglior tempo è stato quello di Purley, che ha confermato le belle doti messe in luce a Oulton Park, avvalorando la sua tesi: **« Mi sono reso conto che l'unico modo per pilotare una March è di fare come Peterson, cioè lanciarla in giro freneticamente! »** Hill ha migliorato il proprio tempo, mentre Surtees andava di frequente al box e ha coperto soltanto sette giri, il migliore in 1'18". Francisci ha partecipato soltanto alla seconda sessione, con l'undicesimo miglior tempo. Verso la fine delle prove Reutemann ha urtato violentemente contro il terrapieno la vettura si è rovesciata, poi si è raddrizzata. Trasporto all'ospedale, Reutemann sulle prime pareva soltanto choccato ma il lunedì si è saputo che sarà fuori scena per tre mesi, essendosi rotto una cavigilia. C'è chi parla però di stop solo fino a maggio. Si è poi venuto a sapere che l'incidente è stato causato da usura del fuso a snodo e le vetture del Rondel Team non gareggeranno più finché non si sarà ovviato all'inconveniente. Sulle prime si era pensato di ritirare tutte le Brabham BT38 dalla gara, ma dopo una riunione gli altri piloti con queste vetture hanno deciso di correre ugualmente, naturalmente esclusi Schenken e Pescarolo, del Rondel Team.

Nella prima sessione per la seconda manche soltanto Peterson è stato entro il record, in 1'12"8, mentre gli altri erano molto più lenti. Cévert ha coperto soltanto cinque giri, prima di avere una perdita d'olio. C'era Hawthorne con la Leda Tui F. 2, che appariva per la prima volta: tempo 1'20"4.

Nella seconda sessione Peterson ha girato in 1'10"8 (media 192,76), mettendo tutti gli altri in ombra. Cévert e Hailwood hanno migliorato, entrambi entro il record, mentre Jaussaud e Kazato segnavano 1'13", prima che il giapponese avesse un incidente. La sua 722 si è rovesciata per due volte nell'urto, ma all'ospedale Kazato è risultato ferito molto lievemente, e questo va tutto a onore della robustezza della monoscocca March. Dopo le prove è stato cambiato il motore della vettura di Hill, che così ha avuto il permesso di partire dal fondo dello schieramento della seconda manche, perché ci fosse il tempo per cambiare i rapporti.

d. h.

● Il RALLY DEI TULIPANI, in calendario per i giorni dal 24 al 29 aprile, è stato rinviato al mese di settembre, perché gli organizzatori non hanno ottenuto l'autorizzazione delle prefetture per attraversare certi tratti previsti. La data nuova sarà probabilmente verso la metà di settembre.

Sotto, **Graham Hill è giunto sesto nella sua manche, con una Brabham BT36 iscritta dalla Tate of Leeds Racing, ma si è ritirato nella manche finale**

1. Van Lennep PILETTE che botta!

SNETTERTON - L'olandese van Lennep, al volante di una TS11 Chevrolet, ha ottenuto una meritata vittoria il venerdì santo, nel Trofeo Rothmans di F. 5000. La gara di venticinque giri che si correva sull'ex aeroporto, ha visto al comando per molto tempo Gordon Spice, sulla Kitchmat Chevrolet, cioè la McLaren M10B modificata, ma poi ha cominciato ad avere noie alle sospensioni e van Lennep lo ha raggiunto e superato. Poco dopo Pilette, sulla McLaren M10B del Team VDS, si è portato al secondo posto, quindi alla vettura di Spice si è rotta la sospensione, quando il pilota è finito contro il terrapieno alle «S». E' rimasto illeso, ma la vettura era molto danneggiata. Van Lennep ha dunque vinto con 8" di vantaggio su Pilette, che negli ultimi giri aveva entrambi i pneumatici anteriori che si afflosciavano.

Terzo, dopo avere subito ripetuti ritorni di fiamma, Redman con la McLaren di Sid Taylor. Quarto il nuovo arrivato della F. 5000, Steve Compton.

Al via c'erano dieci piloti in tutto e uno dei favoriti, leader del campionato, era sparito per guasto in prova: cioè Rollinson su Lola, il cui cambio non funzionava. C'era anche McRae su Leda, ma ha dovuto andare al box dopo il giro di riscaldamento, prima della partenza mobile, per rottura di un tubo dell'acqua. Ha così perso molti giri, mentre si effettuava la riparazione ma poi ha avuto lo stesso inconveniente e ha dovuto abbandonare.

TROFEO ROTHMANS - Gara per vetture di F. 5000 - 31 marzo 1972.
LA CLASSIFICA
1. van Lennep (TS11) 34'10"2; media kmh 191,45; 2. Pilette (McLaren); 3. Redman (McLaren); 4. Compton (TS8); 5. Allen (McLaren); 6. Saunders (Crosslé); 7. Santo (McLaren).
Giro più veloce: Spice, Redman e van Lennep 1'21"2, media kmh 193,20.

TROFEO ROTHMANS - Gara per vetture di F. 5000 - 3 aprile 1972.
LA CLASSIFICA
1. McRae (Leda) 46'19"4, media kmh 155,12; 2. Redman (McLaren) 46'33"; 3. van Lennep (TS 11) 46'33"2; 4. Rollinson (Lola) 46'45"4; 5. Pilette (McLaren) 46'45"8; 6. Calcutt (McLaren) 58 giri; 7. Santo (McLaren) 57 giri; 8. Saunders (Crosslé) 57 giri; 9. Berry (Brabham Rover) 57 giri; 10. Allen (McLaren).
Giro più veloce: McRae, Rollinson e Holland 45"6, media kmh 157,38.

Finalmente spettacolo e 1. McRAE

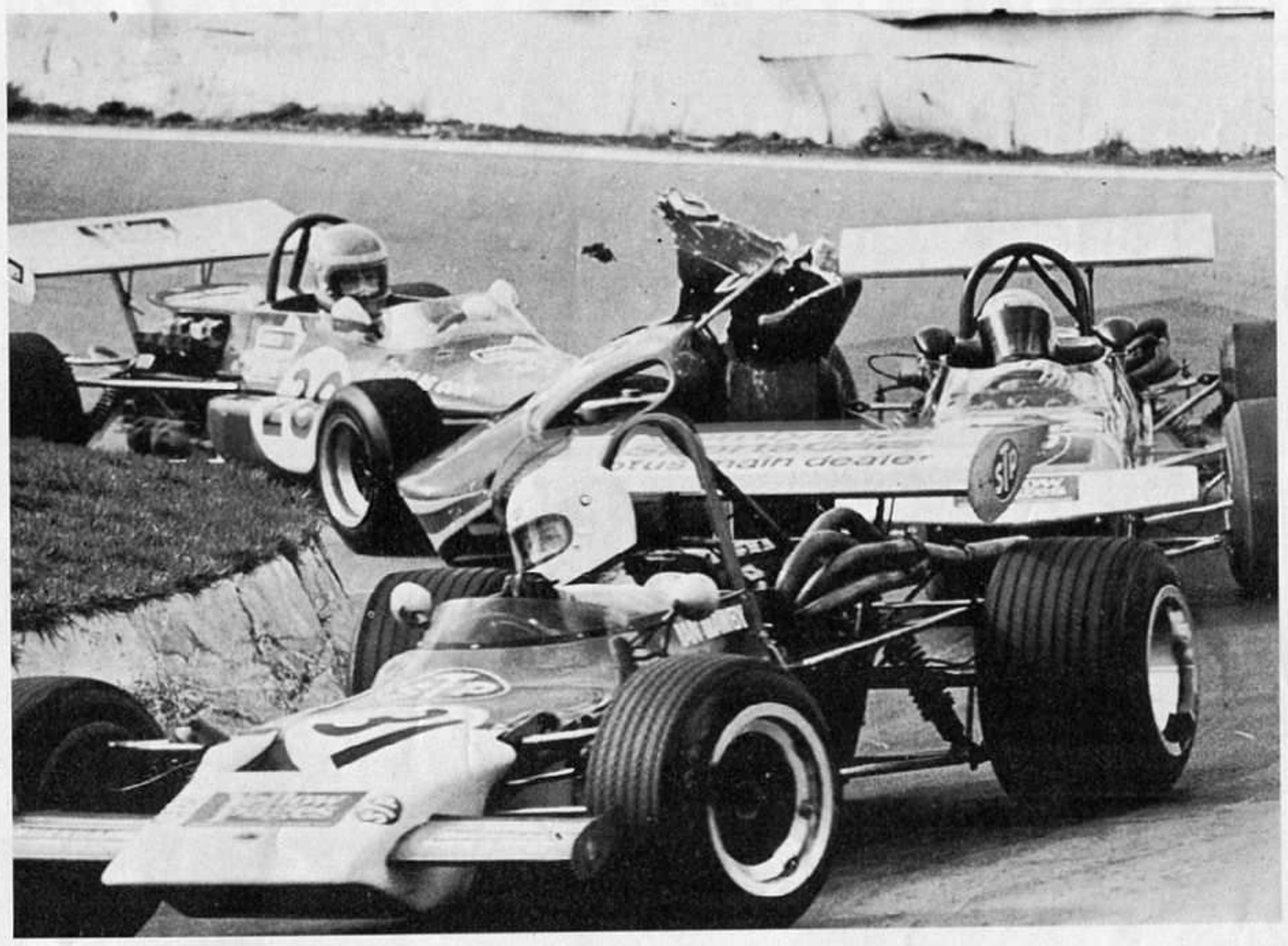
BRANDS HATCH - Questa di Brands Hatch è stata una delle più appassionanti gare di F. 5000 che si fossero viste da tempo. McRae ha interrotto la jella che lo perseguitava ottenendo una vittoria molto convincente. Con la sua Leda Chevrolet ha condotto per tutti i sessanta giri, dopo essere partito in prima posizione. Tanto McRae che Rollinson e Holland (McLaren M10B) hanno uguagliato il record assoluto di 45"6, media 157,3, stabilito da McRae due anni fa.

Mentre il futuro vincitore spariva in distanza, la folla ha assistito a un magnifico duello per le altre posizioni. Redman ha continuato a respingere gli attacchi di Rollinson, che a sua volta era tallonato da Holland, van Lennep e Pilette. Per i ... giri questi cinque piloti sem... vano legati insieme da fili ir... sibili, poi Redman è riuscit... staccarsi un poco.

A metà gara 2" dividevano ... linson e Redman, con M... che precedeva Redman di ... Rollinson non aveva vita ... per il duro duello che gl... cava sostenere con Holla... van Lennep, per la terza po... ne. Poi, mentre era sotto pr... ne, tallonato dagli altri, R... son ha commesso l'errore ... prendere larga una curva e ... bito Holland e van Lennep ... hanno approfittato per passar...

Al quarantaseiesimo giro Holland, che poco prima aveva superato van Lennep, ha urtato contro il guard-rail e ha lasciato così via libera all'olandese che si è quindi avvicinato a Redman, in seconda posizione. Gli ultimi giri hanno rappresentato un terribile sforzo, per van Lennep, che però non è riuscito a strappare il secondo posto all'inglese. Rollinson e Pilette hanno finito staccati di poco.

Michael Kettlewell



Come si è visto nella gara a Mallory Park, la Formula Atlantic può fornire uno spettacolo abbastanza appassionante, in certi momenti forse anche troppo. Uno dei piloti che si sono trovati in difficoltà, alla forcella, era Nicholas Cook, che vediamo nella foto sotto, mentre perde il muso della vettura, dopo un urto con la ruota anteriore della Chevron di Mather, mentre Mawby riesce a fare uscire la sua Lotus 69 dal groviglio senza riportare danni.

Nella gara di F. 5000 di Mallory Park, in assenza dei « divi », l'unico duello di spicco si è avuto fra Ray Allen e Keith Holland, che tenta di infilarsi.

La CSI incolpa la G.P.D.A.

Ritorna la bandiera dell'olio

PARIGI - Con un comunicato stampa zeppo di cautele ed attento al « disimpegno » più sfacciato, la CSI si è rimangiata la famosa decisione di abolire la bandiera giallo-rossa per l'olio, dopo le generali proteste di questo inizio di stagione.

La faccenda della bandiera per l'olio è andata così. Lo scorso anno, la CSI aveva pensato di semplificare le segnalazioni mediante bandiere, anche in vista della loro graduale — ma lontana — sostituzione con segnali luminosi fissi, e la prima e per ora unica a « cadere » era stata la bandiera giallo-rossa che tutti i piloti ben conoscevano. Nel suo comunicato di questi giorni, la CSI tiene a precisare che « la soppressione della bandiera giallo-rossa era stata proposta dalla GPDA », e che la CSI l'aveva accettata « dopo averla rifiutata una volta, e non senza reticenze ».

Può anche essere che sia così, ma innanzi tutto i piloti della GPDA sono una ventina in tutto e possono avere le loro esigenze, sono tutti professionisti e probabilmente si ritengono in grado di fare le necessarie distinzioni quando viene loro agitata una bandiera gialla. In secondo luogo, visto che l'iniziativa di semplificazione dei segnali in pista era partita dalla CSI, non vediamo cosa la CSI stessa avrebbe abolito, per attuare questa « semplificazione ». Le banidere sono in definitiva abbastanza poche, quella rossa e quella verde vengono usate piuttosto raramente, ed in pratica le uniche « utili » erano tre, quella blu, quella gialla e quella giallo-rossa. Non c'era molto da scegliere per « semplificare ».

La reazione di organizzatori, commissari di percorso e piloti è stata unanime, e specie dall'Inghilterra si erano sollevate critiche molto aspre sulla inutilità di questa idea. Ora, in questo suo comunicato, la CSI ha deciso « un supplemento di studi da affidare alla sottocommissione Circuiti e Sicurezza ». Nel frattempo, termina il comunicato, le varie autorità sportive nazionali saranno libere di continuare ad usare la bandiera giallo-rossa a strisce segnalante la presenza di olio in pista. Cosa che è stata immediatamente fatta, sia alle gare inglesi di Oulton Park, Thruxton e Snetterton che a quelle tedesche al Nurburgring.

Le moto all'assalto di VARANO

Week-end pasquale intensissimo a Varano. Non c'erano corse in programma, ma piloti e pubblico non sono mancati, fra sabato domenica e lunedì, anche perché domenica prossima c'è un'altra gara, con il Campionato di F. Ford e gare per Turismo e Gran Turismo speciali. Lella Lombardi, provando il suo Lotus-Novamotor, ha stabilito il nuovo record — ufficioso — del tracciato girando in 54" e 8, non ostante i rapporti non perfetti. La Lella si è dichiarata contenta del tracciato, comunque giudicato molto faticoso per una F. 3. Da rilevare che la sua Lotus era regolata in maniera « internazionale », cioè con strozzatura da 21,5 e pneumatici da 8 pollici. Molto intense anche le prove di Lorenzo Sassi, vincitore della gara di Formula Ford di domenica 26 ed attualmente capolista della classifica. Sassi, che è di Reggiolo, lo stesso paese di Bandini, probabilmente proverà la nuova F. 3 che sta allestendo Doneda, ed ha impegni ambiziosi per il futuro.

In allenamento c'erano anche alcune Alpine, sia gruppo 3 che gruppo 4. Su una di queste, la 1600 gruppo 4 di Colombo, ha «riassaggiato» la pista Leonordo Durst, ex-giovane leone delle piccole cilindrate ed attualmente «consulente» dei preparatori genovesi Audisio-Benvenuto. Con una Alpine gruppo 4 1300 dovrebbe fra non molto debuttare un'altra vecchia conoscenza, cioè Ugo Barilaro, anch'egli da qualche tempo lontano dalle gare. Ma al contrario di Durst, che non intende ricominciare, Barilaro ha intenzione di seguire il campionato, a partire dalla Targa Florio.

I responsabili di Varano sono ora presi d'assalto anche dai motociclisti, sia per prove che per gare vere e proprie, viste le difficolta in cui si dibattono i circuiti stracittadini. A Varano non avrebbero nulla in contrario a mettere a disposizione il loro impianto anche agli organizzatori di gare motociclistiche, ma certamente in primo luogo ci vorrebbe un sopralluogo ed un successivo collaudo della pista anche per le due ruote che, come si sa, hanno esigenze di sicurezza ben diverse dalle automobili.

• Le iscrizioni per la 1000 BOAC sono più o meno quelle previste: il terzetto Ferrari, quello Alfa, un paio di Lola (forse tre) una Mirage e così via. La vigilia della gara, dopo le prove, ci sarà una corsa di Formula Atlantic che potrebbe aprire gli occhi a osservatori stranieri, per i quali questa categoria è praticamente ignota. Le iscrizioni per questa corsa superano già il numero ammesso.

• **Mentre Ruesch sarà partner di Carlos Pace sulla AMS Sport 2000 nell'Europeo, pare che** Vittorio Venturi e Mauro Nesti **correranno per i colori della Nettuno con una Lola 2000. Trattative per l'acquisto della vettura sono in corso con Bonnier.**

Gigi Fontanesi sul podio del Nurburgring riceve le congratulazioni dello « sportleiter » del Mittelrhein e si appresta a rinverdire l'argento di AUTOSPRINT con la corona... argentea del secondo posto, mentre Conny Andersson guarda, soddisfatto d'averlo battuto, il suo cavalleresco e molto valoroso avversario (italiano)

E' appena partita la prima manche della F. 3 e Jochen Mass guida la muta avendo a fianco Fontanesi (n. 36) seguito come un'ombra da Conny Andersson con a fianco Freddy Link (n. 28) e all'interno Hannelore Werner (n. 1). Dietro Link, col n. 10 sul cofano, si scorge l'Alpine-Renault dello sfortunato Jabouille

Un testacoda a duecento all'ora non spaventa il modenese

FONTANESI proprio d'argento

CORSA DI F. 3 - Gara di velocità in circuito - 2 aprile 1972.
LA CLASSIFICA
1. Andersson (Brabham) 2.4'21''3; 2. Fontanesi (Tecno) 2.4'30''1; 3. Mohr (Brabham) 2.5'47''5; 4. Dahlqvist (Merlyn) 2.7'46''8; 5. Hannelore Werner (Eifelland) 2.7'50''2; 6. W. Deutsch (Eifelland) 2.8'38''4; 7. R. Deutsch (Eifelland) 2.9'52''4; 8. Karlsson (Brabham) 2.10'43''3; 9. Witti (Lotus) 2.11'2''; 10. Bulow (Eifelland) 2.12'55''7.

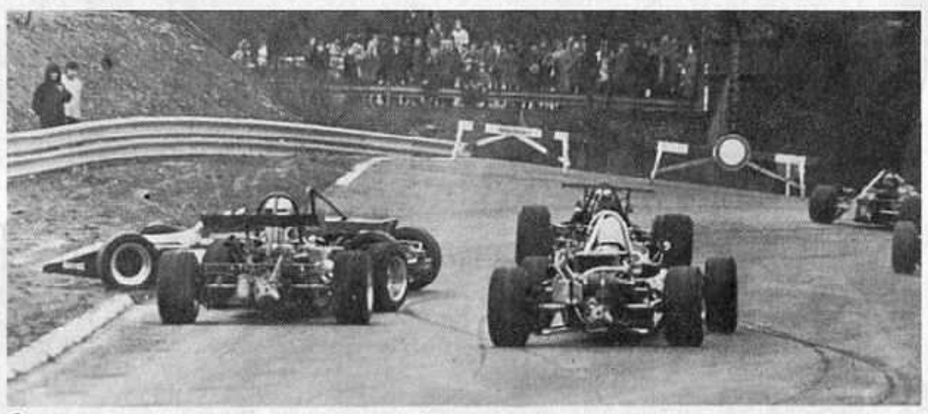
SPECIALE PER AUTOSPRINT

NURBURGRING - Pilotando la sua Brabham BT35 con motore Novamotor, lo svedese Conny Andersson ha fatto un bel colpo, vincendo il primo premio di 10.000 marchi, con una vittoria a sorpresa nella gara di F. 3, contorno a quella dell'Interserie che si svolgeva il giorno dopo. Vittoria a sorpresa si è detto, dopo che Jabouille, con l'Alpine ufficiale, non era partito nella seconda manche perché nel giro di riscaldamento gli si era rotto il motore, dopo avere vinto nettamente la prima manche, con un vantaggio di 30'' su Andersson. Grandi protagonisti della gara gli altrettanto meritevoli Fontanesi su Tecno ufficiale e Mohr su Brabham BT35, arrivati secondo e terzo.

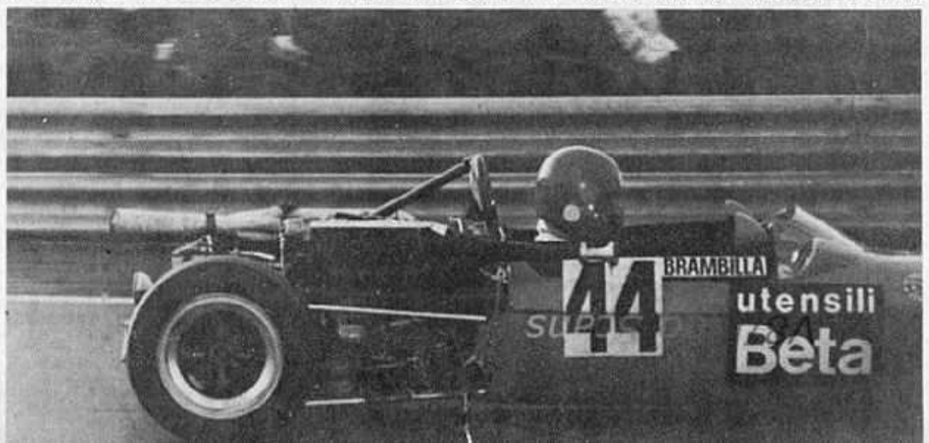
La minaccia di pioggia, durante la prima manche, ha fatto partire Fontanesi con pneumatici da bagnato, ma è ugualmente riuscito ad occupare un magnifico terzo posto, dietro le due vetture con gomme da asciutto, quelle di Jabouille e di Andersson. Anche Mohr è stato attardato nella prima manche, in cui è partito dal fondo dello schieramento perché un guasto aveva fatto escludere il suo tempo in prova dalle posizioni al via. Ciononostante è riuscito ad occupare la quarta posizione, aiutato dai pneumatici, piazzandosi così terzo assoluto.

Appunto perché il tempo era minaccioso (e invece non è piovuto) la prima manche è stata sciupata, in quanto tutte meno tre delle vetture sono partite con pneumatici da pista bagnata. Dopo una deprimente sessione di prove con circuito umido, che ha portato a molte vetture danneggiate, Jochen Mass, con la March Novamotor patrocinata dall'Auto Zeitung, ha preso il via dalla prima posizione, essendo stato di quasi 10'' più veloce di Fontanesi, con cui divideva la prima fila. Mass ha fatto la migliore partenza e, nonostante i pneumatici non adatti, ha condotto per il primo dei sette giri, tallonato da Jabouille, Andersson e Fontanesi; quando sono però arrivati alla curva sud per la seconda volta, è passato avanti Jabouille sottofrenando; ha preso il comando, che ha tenuto fino alla conclusione e i suoi pneumatici intermedi gli davano circa 5'' secondi a giro in più, rispetto agli altri. Mentre la gara proseguiva, Mass è arretrato al quarto posto, col motore che perdeva potenza, poi all'ultimo giro un guasto alla batteria lo ha relegato al ventunesimo posto.

Un'altra scena della prima manche F. 3. Gigi Fontanesi affronta la prima curva dopo i box precedendo Jochen Mass e Conny Andersson mentre Jabouille è già fuggito e si appresta a vincere la serie. Poi Mass perderà contatto e finirà addirittura ventunesimo, mentre Andersson riuscirà a precedere Fontanesi di 8 secondi



Scena animata (foto sopra) prima dell'imbocco del sottopassaggio che porta al rettilineo delle tribune: un concorrente entra in testa coda ed esce di strada mentre l'inseguitore lo schiva di precisione. Vittorio Brambilla (foto sotto) ha incontrato una grigia giornata per lo scarso rendimento del motore che non pescava benzina



Nonostante fosse in svantaggio, Fontanesi si dimostrava molto deciso, nella sua battaglia con Andersson per la seconda posizione, battaglia che è durata fino al quarto giro, quando è a poco a poco arretrato. Anche Vittorio Brambilla se la cavava bene, con la Birel Wainer, tenendosi stretto il sesto posto, agli inizi, ma poi noie all'alimentazione lo hanno fatto arretrare a poco a poco, costringendolo quindi al ritiro, mentre il varco dietro ai leaders si faceva più grande, nel momento in cui l'Alpine di Schommers arretrava a sua volta, quando era quinta, e si fermava poi al box per noie all'accensione.

A un giro dalla fine Mohr si era portato al quinto posto, attardato di 1' rispetto a Mass e senza possibilità di raggiungerlo. Quando, però, la March non è apparsa, al termine dell'ultima tornata, Mohr si è trovato con un colpo di fortuna in quarta posizione, dovendo però ricuperare quasi due minuti sul vincitore, nella seconda manche.

Col sole che brillava, all'inizio della seconda manche, questa volta non c'erano dubbi sulla scelta dei pneumatici. I meccanici di Mass hanno montato un nuovo motore, fra le due manche, anche se il pilota partiva dal fondo dello schieramento. Jabouille sembrava il sicuro vincitore, purché fosse rimasto in contatto con il gruppo di testa in questa manche, ma mentre arrivavano le vetture, per la partenza mobile, una biella della sua macchina ha provocato un guasto al motore e così le possibilità di vittoria tornavano in ballo per tutti.

Fontanesi ha fatto una partenza perfetta e ha capeggiato il gruppo al primo giro, al termine del quale Andersson era però in testa, con Mohr e Fontanesi divisi da meno di una lunghezza. Quarto era lo svedese Dahlqvist, su Merlyn con motore Holbay, mentre un sorprendente quinto era Mass, che nel primo giro aveva superato ben venticinque vetture. La sua macchina aveva una « bozza » sul muso, dopo l'urto con la coda di un altra. Al passaggio successivo Mass aveva abbassato il record sul giro a 8'44''1 ed era ormai nel gruppo dei leaders, i quattro abbordavano le curve praticamente affiancati, all'inizio della terza tornata. Per i due giri successivi il pubblico lungo i ventidue chilometri ha assistito a una delle più belle battaglie mai viste da tempo, mentre i quattro piloti cambiavano posizioni ogni pochi metri, abbassando a turno il record. Era fatale che succedesse qualcosa ed è toccato a Mass, al quinto giro. Ha tentato di superare Andersson, per strappargli il comando in frenaggio, all'Aremberg, ma ha frenato troppo tardi, ha perso il controllo della vettura, è entrato in testa-coda ed è finito contro il guard-rail. Per fortuna la macchina non è stato molto danneggiata, ma Mass ha dovuto abbandonare. Mohr è riuscito per miracolo ad evitarlo ed è arretrato di qualche secondo, per rimettersi in sesto, ma alla fine del giro successivo era di nuovo con Fontanesi e Andersson, avendo segnato l'ultimo giro più veloce in 8'39''5, nella sua foga.

I tre hanno continuato la lotta per tutto il resto della gara e all'abbassarsi della bandiera Andersson ha tagliato il traguardo di pochi secondi davanti a Fontanesi, che aveva perso il contatto a causa di un pauroso testacoda fortunatamente senza conseguenze, mentre Mohr continuava ad occupare il terzo posto.

In complesso è stata versata l'incredibile somma di 75.000 marchi in premi vari e di partenza, per questa gara di F. 3, ma non è stato sufficiente per attirare i piloti inglesi, che non volevano perdere la prova del loro campionato in Inghilterra.

Jeff Hutchinson

STOMMELEN vedovo ALFA (4000)

● **ROLF STOMMELEN** fedele all'appuntamento era al Nurburgring in attesa dell'**ALFA 33.4** per partecipare alla prima prova del campionato Interserie. Ma la vettura sperimentale è mancata all'attesa per cui a Stommelen non è restato che fare il divo effettuando un giro d'onore, unico pilota tedesco di formula 1, al fianco del dinamico direttore di corsa Schatz, mentre l'annunciatore tesseva le lodi del riccioluto Rolf e si rammaricava con gli spettatori per non poterlo vedere all'opera.

● Perché non è arrivata l'**ALFA 33.4 AL NURBURGRING?** Ai box si diceva che essendo rientrata tardi la vettura dagli USA, a Settimo Milanese non hanno fatto in tempo a montare il motore.

● **MARIO CASONI**, l'unico rappresentante italiano nel consesso dell'**INTERSERIE**, è giunto invece molto in anticipo al Nurburgring. E con lui la vettura iscritta fifty-fifty dalla Brescia Corse e dalla Bonnier Inter S.A. Ma la neve ha guastato i piani dei novelli soci e la vettura n. 18 è restata ferma nelle autorimesse per ben tre giorni. Col risultato che nelle prove ufficiali prima non arrivava benzina, poi la temperatura dell'acqua saliva alle stelle tanto che la squadra Bonnier ha dovuto sostituire nella notte fra la domenica e il lunedì addirittura il motore.

● Tutti i tecnici presenti al Nurburgring dopo la gara non facevano che parlare di Gigi Fontanesi, mentre lo speaker continuava a dire al microfono: **« FONTANESI, ITALIANO, CONGRATULAZIONI, CONGRATULAZIONI ».**

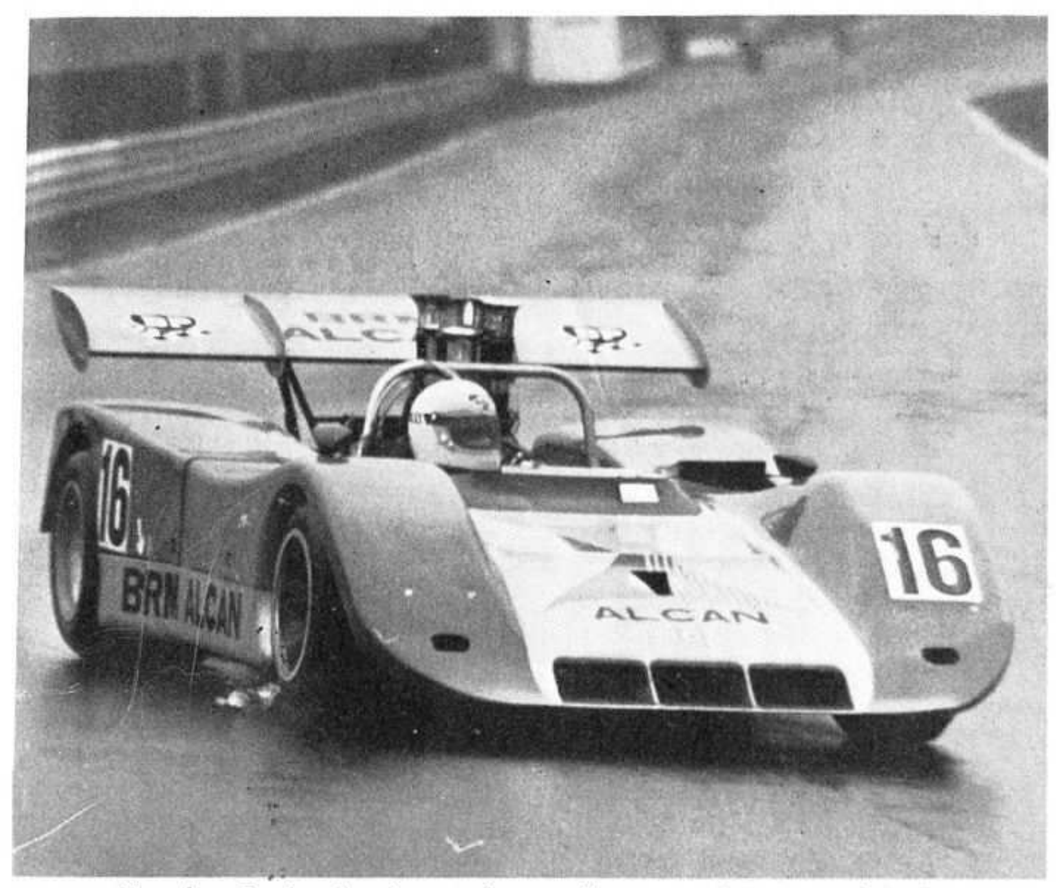
● Sabato per le prove pioveva a dirotto e faceva freddo, ma oltre **20 MILA SPETTATORI** erano presenti e paganti sul « Ring » di **ADENAU.** Domenica sole e **68.000** sono stati i biglietti venduti. Lunedì acqua a catinelle, ma folla enorme per la gioia degli organizzatori che comunque hanno rischiato grosso con tutti quei premi in palio.

● Il **NURBURGRING** appartiene per il **51 per cento alla regione** e per il **49 per cento allo Stato**; entrambi si interessano vivamente delle sorti dell'impianto tanto dall'aver speso oltre 6 milioni di marchi (1 miliardo e 92 milioni di lire) nel 1971 per ammodernare il circuito e di avere in bilancio altri 6 milioni, sempre di marchi, da spendere nel 1972. Alle corse del 2 e 3 aprile erano inoltre presenti il **Ministro delle finanze** tedesco e il **presidente del Gau** (regione) del Mittelrhein, appassionati come pochi per le corse automobilistiche. Veramente come in Italia!

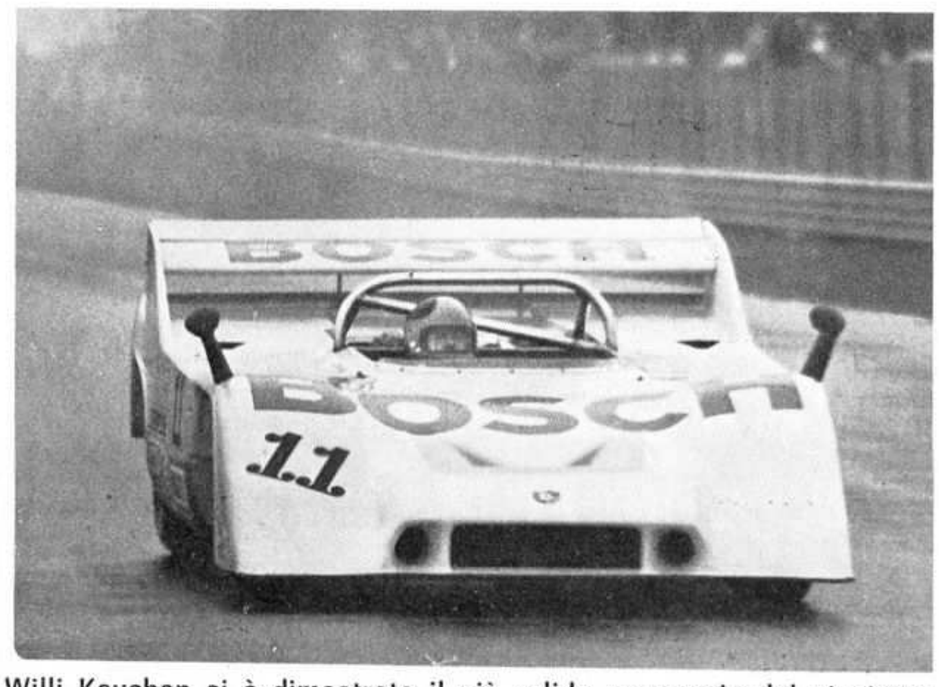
● **JOCHEN MASS** ha deluso tutti i tedeschi presenti. Dopo essere arrivato appena ventunesimo nella prima manche, vinta brillantemente dallo sfortunato Jabouille, nella seconda ha voluto dare battaglia al trio **ANDERSSON, FONTANESI, MOHR** con il risultato di uscire di pista. Pare anche che non sia stato molto corretto in corsa, ma i commissari di percorso hanno chiuso non soltanto un occhio ma tutti e due.

a. p.

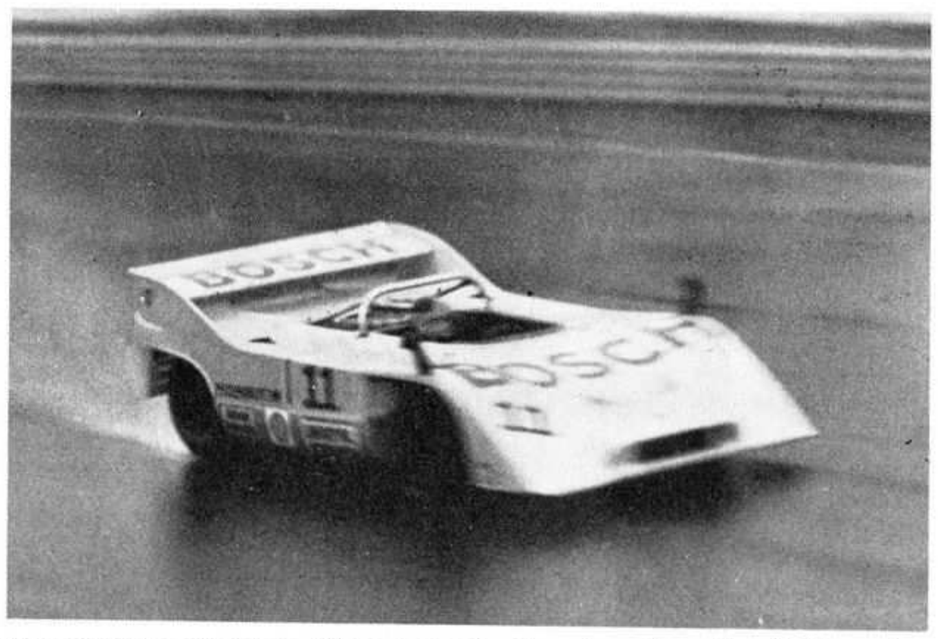
V8/Blog Scans



Howden Ganley in piena azione nella corsa vittoriosa al Nurburgring. La sua BRM 8100, dotata di circa 750 HP, gli ha permesso di riportare una sonante affermazione nella prima prova dell'Interserie



Willi Kaushen si è dimostrato il più valido avversario del vincitore Ganley. Con la sua nuova Porsche 917-10 da 700 HP il tedesco aveva segnato il miglior tempo nelle prove (foto HUTCHINSON)



Ancora Willi Kaushen (foto sopra) che sfreccia sul rettilineo davanti alle tribune. Le enormi ruote del suo 917-10 sollevano una vera scia di spruzzi d'acqua. Mario Casoni (foto sotto) non ha avuto fortuna nelle prove e ha dovuto affrontare la gara dopo avere fatto appena quattro giri del Nurburgring sempre sul bagnato

GANLEY si aggiudica il (modesto) primo round

40 meccanici non salvano la PORSCHE dalla BRM 8

NURBURGRING - Ganley è ripartito da dove si era fermato Redman, conducendo la BRM dello scorso anno, patrocinata dalla Alcan, a una vittoria senza avversari nel primo round del campionato Interserie. Un week-end di corse bene organizzato è stato sciupato dal tempo freddo e piovoso. Le gare del lunedì, cioè quella dell'Interserie e quella del campionato europeo GT, si sono disputate sotto la pioggia che, unita alle scarse iscrizioni, ha lasciato il pubblico più in preda alla noia che al divertimento.

Ganley non ha praticamente avuto avversari, dato che la prevista sfida della Porsche non è mai stata gran che. Kinnunen, con la 910 ufficiale, con il motore di soli 5400 cc, l'unico attualmente disponibile, ha trascorso le due manches sforzandosi di restare abbrancato a un lontano quarto posto, dato che il suo motore in tutta la corsa non è mai salito oltre i 6500 giri-min.

Benché si fosse parlato di quaranta persone, addette alle Porsche, fra le due manches non sono riuscite a fare nulla al motore, perché potesse mostrare al pubblico il suo potenziale. Il «divo» fra i piloti della Porsche è stato Kauhsen, che ha portato la sua 917 di cinque litri nella prima posizione al via e ha condotto nella prima manche per due giri, prima che Ganley riuscisse a passare in mezzo agli accecanti spruzzi di pioggia, staccandosi poi facilmente per correre verso una facile vittoria. Nella seconda manche Ganley è stato il mattatore e ha poi tagliato il traguardo con 2'3 di vantaggio, per somma dei tempi, davanti a Kauhsen.

Terzo assoluto Kelleners, con la nuova McLaren M8S con motore Reynolds tutto in alluminio, di 8100 cc. Certe vetture avevano bell'aspetto e parevano promettenti, ma purtroppo erano pochi i conduttori con abilità sufficiente per tenere a bada 700 HP sul bagnato. Kelleners ha però ottenuto un bel premio di 7000 marchi, offerto dalla Rex, una ditta tedesca, per la vettura più bella. Quarto assoluto Kinnunen, quinto Neuhaus con la sua 917 dello scorso anno, con motore di cinque litri e nuova coda; aveva avuto un bellissimo duello con Casoni, che disponeva della Lola preparata da Bonnier. Si può dire che Casoni ha dato una buona prova, dato che aveva avuto poche possibilità per provare, perché il suo motore ha dovuto essere cambiato. Nonostante ciò, ha fatto una gara regolare, fino alla conclusione.

Questi che abbiamo nominato sono stati i soli concorrenti «seri», dato che la Lola tre litri di Wisell non è mai andata bene lungo tutto il week-end e non ha potuto gareggiare nella prima manche, per problemi di alimentazione. Nella seconda manche Wisell ha resistito per un solo giro, prima di fermarsi alla chicane con acqua che si era infiltrata nell'impianto elettrico.

Loos non è partito, dopo le prove, con la McLaren M8F, e ha detto che non funzionava la terza marcia. Non aveva però assolutamente l'aria di voler scoprire il motivo del guasto, né di desiderare che vi fosse posto rimedio! L'austriaco Steffan Sklenar, noto per la sua originalità, se così vogliamo chiamarla, non è venuto meno a quanto si era previsto: dopo un paio di giri, con la March ex di Kelleners, se n'è andato a casa dicendo che era tutta colpa dei meccanici se la vettura non andava forte (in prova era stato il più lento). L'Alfa di Stommelen non è arrivata in tempo da Sebring e il team ha pensato che non valeva la pena portare una delle vecchie tre litri, o la quattro litri, perché volevano provare la vettura che useranno alla 1000 km del Nurburgring. La McLaren-Mercedes, di cui si era tanto parlato, non è apparsa non essendo pronta.

Per fortuna la gara Interserie era mescolata a una per sport due litri, quindi questo ha aumentato il numero delle vetture in gara, non abbastanza però, quando erano sparse per la pista. Guy Edwards, con la sua nuova Lola due litri, ha ottenuto una facile vittoria nella sua classe e si è piazzato ottavo assoluto. Dopo di lui c'era il tedesco Kraus con la Porsche 917 spider, ma era ancora molto preso ad imparare a maneggiare una vettura con motore di cinque litri (l'anno scorso correva col 908 di tre litri).

Non si può negare che l'Interserie abbia avuto un mediocre avvio, soprattutto per quanto riguarda il pubblico. Tanto più su un circuito così grande lo spettacolo non è interessante, con così poche vetture in pista. Sul bagnato, poi, se ne vedono trenta o quaranta su un circuito piccolo è più appassionante che vederne soltanto quattordici, come è successo al Nurburgring.

j. h.

CORSA A NURBURGRING - Prima prova valevole per l'Interserie - 3 aprile 1972.

LA CLASSIFICA

1. Ganley (BRM 8100) 2.10'59''8, media kmh 146,4; 2. Kauhsen (Porsche 917-10) 2.13'3''8; 3. Kelleners (McLaren 8100) 2.16'55''9; 4. Kinnunen (Porsche 917-10) 2.17'41''2; 5. Neuhaus (Porsche 917 spider) 2.19'3''5; 6. Casoni (Lola) 2.22' 25''8; 7. Kraus (Porsche 917 spider) 12 giri; 8. Vonselow (Chevron) 4 giri; 9. Reiger (McLaren M8C) 3 giri; 10. Wisell (Lola) 1 giro.

Giro più veloce: Ganley 9'7'', media kmh 150,3.

Spettatore col vaiolo movimenta l'EURO-GT per ora tutto «911»

NURBURGRING - La prima prova del campionato europeo GT si correva, come quella dell'Interserie, in due manches, ma per il pubblico è stata più interessante dell'altra.

Il pilota inglese Fitzpatrick si è aggiudicato la vittoria, con la Porsche 911 S di Kramer, dopo avere vinto la seconda manche ed essersi piazzato terzo nella prima. Entrambe le manches hanno visto una lotta serrata e il principale avversario di Fitzpatrick è stato Larrousse, con una Porsche analoga; il francese è riuscito a farsi avanti nella prima manche, quando la vettura di Fitzpatrick si era messa ad andare a quattro cilindri ed era quindi arretrata di ben venti posizioni, dopo la partenza dal palo (era entrata acqua nel motore). Fitzpatrick è risalito, senza tuttavia riuscire a strappare il comando a Larrousse il quale pilotava come se fosse sulla neve, ondeggiando da una parte all'altra, in tipica guida da rally.

La vittoria di Fitzpatrick è però stata sicura quando, nella seconda manche, Larrousse è sparito per guasto, al quarto giro, mentre era in terza posizione. Secondo assoluto Haldi, con un' analoga Porsche 911 S, arrivata seconda in entrambe le manches. Tra i leaders c'erano altri due piloti su Porsche, Speckonig e Schickentanz (che ha segnato il giro più veloce) i quali si sono piazzati terzo e quarto. L'Alpine ufficiale di Thérier è uscita di pista per testa-coda e ha urtato la barriera, mentre era in terza posizione.

Come se la pioggia non bastasse, per infastidire il pubblico, è arrivata insistente voce ai boxes che una zona riservata al pubblico, attorno a Schwalbenschwanz, era stata chiusa e messa « in quarantena », per la presenza di uno spettatore sospettato di essere affetto da vaiolo!

Sono stati installati oltre 5000 metri di nuovo guard-rail, con raddoppio nei punti più pericolosi, è stata creata una grande S 'o chicane che termina ai piedi della salita e che ha il compito di rallentare l'andatura dei piloti, sono state costruite vie di fuga e fasce d'emergenza con uno strato di circa 20/30 cm. di sabbia, è stata creata una lunga pista di decelerazione e, davanti ai box, è stato costruito un muretto di protezione in cemento armato.

I lavori richiesti, anzi, come nel caso della chicane, imposti dalla commissione circuiti e sicurezza della CSI, sono stati addirittura superati in ampiezza e in quantità, comprendendo negli stessi lavori di ampliamento e ammodernamento, la costruzione di una nuova fetta di tribuna la cui capienza è così stata portata a 8.000 posti a sedere. La spesa complessiva è stata di 8 milioni 930 mila franchi belgi, pari a circa 120 milioni di lire.

CORSA AL NURBURGRING - Prima prova del campionato europeo per vetture GT - 3 aprile 1972

LA CASSIFICA

1. Fitzpatrick (Porsche 911S) 2.24'26''7, media kmh 132,8; 2. Haldi (Porsche 911S) 2.24'57''8; 3. Speckonig (Porsche 911S) 2.25'7''7; 4. Schinkentanz (Porsche 911S) 2.26'20''1; 5. Keller (Porsche 911S) 2.28'25''3; 6. Chrissmann (Opel Steinmetz) 2.30'15''1.

Giro più veloce: Schinckentanz 10'8''8; media kmh 135.

Con 120 milioni ZOLDER ha cambiato faccia

ZOLDER - Sul rinnovato circuito di Zolder, la cui incompletezza e insicurezza aveva « congelato » nel 1971 tutte le grandi manifestazioni internazionali, ha avuto luogo la « vernice » con la disputa delle Coppe del Belgio. Al volante della sua Ford Escort, Bourgoignie è stato il dominatore della giornata relegando in seconda posizione un avversario incomodo come Peltier e la sua BMW 2800 CS. Nella stessa occasione le Alfa GTA 1300 junior hanno battuto nettamente tutte le avversarie, piazzando tre conduttori ai primi tre posti di classifica.

Le innovazioni e i completamenti portati a questo circuito hanno permesso il regolare svolgimento della manifestazione alla quale ha assistito un foltissimo pubblico. Tutti i lavori, intrapresi qualche mese fa, sono stati tempestivamente completati e, sulla base di quanto si è visto, in modo perfetto.

LE CLASSIFICHE

TURISMO SPECIALE GR. 2 - Classi oltre 1300: 1. Bourgoignie (Ford Escort) 27'54''7 media 136,032 kmh; 2. Peltier (BMW 2800 CS) 27'56''0; 3. Dex (Escort) 28'59''9 - **Classe 1300:** 1. Marceli Engels (Alfa GTA-J); 2. De Jamblinne (Alfa GTA-J); 3. Noè (Alfa GTA-J) - **Classi fino a 1150:** 1. Vernaeve (Cooper S); 2. Neri (Fiat 128 c.); 3. Witvrouw (Cooper) - **Giro più veloce del gruppo:** Peltier (BMW 2800 CS) 1'47''4 media 141,452 kmh. - **Turismo di serie:** 1. Alain Dex (Ford Mustang) 32'49''0; 2. Vermeulen (Opel GSE) 32'54''6 - **GT speciale:** 1. Joisten (Porsche 911 S) 44'22''8 media 114,105 kmh - **Formula V 1600:** 1. Bross (VW Max) media 145,936 kmh.

V8/Blog Scans

Sui monti di TANZANIA la DATSUN ha perso il SAFARI, guadagnato (con pieno merito) dalla ESCORT «finlandese»

Caccia grossa di MIKKOLA

SPECIALE PER AUTOSPRINT

DAR - ES - SALAAM (Tanzania) - Trionfo della Ford Escort e prima vittoria di corridori non « di casa » nel Rally automobilistico dell'Africa Orientale, meglio noto con il nome di « East African Safari ». Ha vinto la Ford Escort RS 1600 del finlandese Hannu Mikkola e dello svedese Gunnar Palm che ha concluso alle 7,35 di lunedì una corsa confermatasi come al solito quanto mai dura a massacrante, sia per le vetture che per i piloti, e che ha portato la pattuglia dei « sopravvissuti » attraverso la Tanzania, la Uganda ed il Kenya per un totale di 6.180 chilometri.

La vittoria della coppia scandinava si è delineata fin dalla seconda delle cinque giornate, ed è stata contrastata con alterna fortuna dalla Porsche 911 dei polacchi Sobieslav Zasada e Marian Bien, giunti secondi, e da un'altra Ford Escort, quella affidata ai kenioti Vic Preston e Bev Smith.

Edgar Hermann, il beniamino locale di origine tedesca che era chiamato all' « en plein » dopo essersi aggiudicato le due precedenti edizioni del rally (1970 e 1971) ha dovuto rinunciare alla lotta proprio nell'ultimo tratto di gara. La sua Datsun 240Z è stata costretta a fermarsi lungo le accidentate strade dei monti di Usambara, in Tanzania con le sospensioni in avaria. La sosta prolungatasi per molto tempo ha privato Hermann dell'ultima chance. La sua Datsun 240Z confermatasi vettura brillante oltre che potente, non avrebbe però a parer nostro potuto soffiare a Mikkola una vittoria più che meritata in virtù di un condotta di gara quanto mai regolare.

Al traguardo Mikkola, accreditato non ufficialmente di 553 penalità, ha brindato come vuole la tradizione a champagne fra centinaia di persone festanti.

« Avremmo potuto andare più veloci ma non eravamo pungolati. Non abbiamo avuto noie con la nostra auto e la mancanza di intoppi è condizione essenziale per vincere un rally ».

Ad accogliere le 25 vetture superstiti — su un campo di 86 partenti — vi erano lungo le strade di Dar-Es-Salaam migliaia di persone a confermare il fascino che questa corsa ancora conserva nonostante la durezza del percorso. A rendere completa la festa è mancata quest'anno la presenza di due case prestigiose, Lancia e Alpine-Renault. Con queste due marche in gara, la lotta sarebbe stata ancora più incandescente.

Assenti Alpine e Lancia la vittoria della Ford pronosticata in sede di vigilia, è stata netta. Tre vetture inglesi ai primi quattro posti è la dimostrazione lampante del loro trionfo. Accanto al successo della Ford quello dei conduttori europei. Cinque dei primi dieci sono specialisti del vecchio continente e ben tre scandinavi.

Purtroppo dopo solo quattro ore di corsa è finita l'avventura africana di Lele Pinto che con la sua Fiat 125 si stava comportando ottimamente occupando addirittura la quarta piazza assoluta.

Per sua sfortuna non è riuscito ad evitare un fossato che attraversava completamente la strada finendoci dentro a forte andatura distruggendo irrimediabilmente la macchina.

Per Mikkola, che si era aggiudicato nel 1970 la Londra-Messico su una distanza complessiva di 26.000 chilometri, è una vittoria quasi « al primo colpo ». Il finlandese era infatti alla sua prima esperienza completa all'East African Safari, poiché l'altro anno aveva sì partecipato ma si era dovuto ritirare a metà corsa per guasti meccanici. La vittoria di Mikkola-Palm ha cominciato a delinearsi dopo i primi 3.000 chilometri di corsa. Dopo essere giunti secondi al posto di controllo di Nairobi, nelle prime ore di venerdì (era in testa la giapponese Datsun 240 di Hermann e Schuller), i due piloti scandinavi sono passati a condurre in prossimità di Kampala, inizio della terza tappa. A questo punto avevano dichiarato forfait 47 degli 86 corridori partiti. Fra i ritiri più illustri quello del beniamino locale Joginder Singh, vincitore dell'edizione 1965 del rally.

Al posto di controllo di Kakamega, a circa metà percorso, Mikkola-Palm dovevano guardarsi oltre che da un ritorno di Hermann anche dalla Ford Escort RS dei kenyoti Robin Hillyar e Mark Birley. Mentre i concorrenti si accingevano a «scalare» i monti Abdedare, prima di immettersi in Uganda, la pioggia, che cadeva a scrosci, contribuiva a rendere sempre più difficile la gara. Dopo una sosta di circa sei ore, i concorrenti puntavano verso il Kenya. Si era ormai a metà percorso e le posizioni di testa non mutavano. Mikkola-Palm in testa tallonati dalla Porsche del polacco Zasada.

A Magamaga, ad un centinaio di chilometri da Jampapla, Hermann e Schuller erano protagonisti di un eccezionale ritorno. Il loro distacco dai battistrada era ridotto ad un solo punto. Perdeva terreno la Porsche di Zasada e rinveniva invece il finlandese Rauno Aaltonen su Datsun 240Z, settimo come ordine di gara, ma in classifica terzo dietro ad Hermann e Schuller.

Sabato 1 aprile, i concorrenti puntavano su Nairobi dove era situato il traguardo della terza tappa. Da qui dovevano affrontare l'ultimo salto, quello che attraverso 1865 chilometri li avrebbe portati al traguardo fissato a Dar-Es-Salaam, capitale della Tanzania. Le posizioni di testa vedevano il finlandese Hannu Mikkola e lo svedese Gunnar Palm ancora primi su Ford Escort RS 1600 (corretto) dinanzi alla Porsche 911 dei polacchi Sobieslav Zasada e Marian Bien. Terza la Ford Escort dei kenioti Vic Preston e Bev Smith, mentre ora Hermann e la sua Datsun 240Z erano quarti.

A questo punto tutti si aspettavano, come tradizione vuole, il colpo di scena: il guasto meccanico che avrebbe tolto di corsa Mikkola e Palm che da circa 4.000 chilometri continuavano a dettar legge. Le strade impervie ed il tempo dovevano fare il resto. Ma al posto di controllo di Thompson Falls, Mikkola e Palm reggevano. Non solo, ma quando entravano in Tanzania, nelle prime ore di domenica, il loro vantaggio sui più diretti avversari era sensibilmente aumentato. A meno di 1000 chilometri dalla conclusione la loro Escort aveva circa mezz'ora di vantaggio sulla Porsche 911 dei polacchi. A questo punto erano in gara soltanto venti degli 86 concorrenti partiti da Dar-Es-Salaam cinque giorni prima.

Prima ad entrare a Mombasa dopo aver completato i 450 chilometri da Nairobi alla cittadina del Kenya, era la Datsun 240Z di Edgar Hermann che tuttavia, a causa di penalità raccolte, retrocedeva al terzo posto.

Dopo quattro ore di riposo la pattuglia dei « sopravvissuti » affrontava l'ultima tappa per un totale di 6.180 chilometri. Attraversate le foreste ai piedi dei monti Usambara, i concorrenti raggiungevano in dieci chilometri quote quasi montane che ne mettevano a dura prova la resistenza.

Gli ultimi centocinquanta chilometri erano massacranti: strade tutte buche tortuose, e ridotte ad acquitrini, ma le posizioni di testa non mutavano, a parte il ritardo accumulato da Hermann.

Andrea Torchia

No, Munari non corre con il Dino Ferrari all'Elba. Queste foto di Munari (e Merzario) si riferiscono alle prove dell'altra settimana sul percorso della Targa Florio quando hanno coperto circa 2000 km. Per il « drago » l'esigenza di farlo abituale alla trazione posteriore col Dino, ha consigliato i tecnici di Maranello a lasciargli la 246 GT anche per tutta la scorsa settimana, in modo che si assuefacesse ancora di più al diverso tipo di guida. L'ha adoperata sempre, prima di spostarsi all'Elba. Al suo ritorno inizierà le prove in pista col 312 P a Fiorano e poi tornerà in Sicilia. Nella foto a destra, la Dino di Munari-Merzario in ricognizione sul circuito delle Madonie. Qui sopra, Munari al box di Cerda con Arturo Merzario

Le piogge torrenziali hanno reso durissimo il Safari. Ecco la Datsun di Aaltonen-Liddon districarsi nel fango. Le Ford che hanno dominato erano delle RS di serie, con il motore portato a 1800, le sospensioni rinforzate ed i freni da corsa. Inoltre, avevano un doppio serbatoio ed una gabbia protettiva

L'identi-kit della ESCORT RS

MOTORE: cilindrata 1800 cc - Alesaggio 85,6 mm - Corsa 77,6 mm - Potenza 220 HP - Regime di rotazione max. 8000 g/m - Alberi a camme BD3 - Carburatori 2 Weber 45DCOE. **CAMBIO:** I: 2,296, II:1,697, III: 1,280, IV: 1. **RAPPORTI AL PONTE:** 5,1 : 1 - 4,6 : 1 - 4,35 : 1 a seconda dei percorsi. **RUOTE:** in lega di magnesio con diametro di 13'' e cerchi di 7'' (o 6'' per neve o fango). **PNEUMATICI:** Dunlop, con dimensioni variabili a seconda delle condizioni stradali. **CARBURANTE:** Super Shell. **PESO TOTALE:** kg 1044. **VELOCITA' MAX:** circa 185 kmh, a seconda del rapporto al cambio.

IL CAMPIONATO MARCHE RALLIES (3.a prova)

	Montecarlo	Svezia	Safari	Totale
PORSCHE	15	15	15	45
LANCIA	20	12	—	32
FORD	8	—	20	28
DATSUN	12	—	8	20
SAAB	—	20	—	20
OPEL	2	10	—	12
BMW	—	6	—	6
ALPINE	4	—	—	4
PEUGEOT	—	—	4	4
FIAT	3	—	—	3

EAST AFRICAN SAFARI, valido per il campionato internazionale rallies per marche. Dar-es-Salaam, 30 marzo - 2 aprile 1972.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Hannu Mikkola - Gunnar Palm (Ford Escort RS 1600) penalità 553; 2. Zasada-Bien (Porsche 911 S) 572; 3. Preston-Smith (Ford Escort RS 1600) 577; 4. Hillyar-Birley (Ford Escort RS 1600) 714; 5. Hermann-Schuller (Datsun 240 Z) 757; 6. Aaltonen-Fall (Datsun 240 Z) 769; 7. Harris-Austin (Peugeot 504) 866; 8. Makinen-Liddon (Ford Escort RS 1600) 867; 9. Shankland-Bates (Peugeot 504) 875; 10. Metha-Dougthy (Datsun 240 Z) 889; 11. Rhemtulla-Jivani (Datsun 1800 SSS) 984; 12. Andersson-Davenport (Datsun 1800 SSS) 1005; 13. Colcheth-Drews (Triumph 2500) 1169.

V8/Blog Scan

Girotondo per 118 all'ELBA

Le ORE del rally

GIOVEDI' 6 APRILE
Portoferraio: ore **8-18** verifiche G. 1, 2, 3 e 4; ore **22,01** inizio partenze 1. tappa.

VENERDI' 7
Portoferraio: ore **11,50** inizio arrivi; ore **22,01** inizio partenze 2. tappa.

SABATO 8
Portoferraio: ore **11,50** inizio arrivi; ore **16** esposizione classifiche.

PROVA	1. passaggio giovedì 6 ore	1. passaggio venerdì 7 ore	1. passaggio sabato 8 ore
Falconaia	22'20'	4.17' 8,54' 22,20'	4'17' 8,54'
Segagnana	23,28'	10,51' 23,28'	10,51'
Monte Lentisco	—	1,35' 8,38'	1,35' 8,38'
Volterraio	—	3,57' 8,16' 11,33'	3,57' 8,16' 11'33'
Monte Castello	—	4,29' 7'58'	4,29' 7,58'
Monte S. Martino	—	4,53'	4,53'

La tenacia con cui gli organizzatori del Rally dell'Elba hanno sostenuto da sempre la loro corsa anche ad onta dei giudizi molto drastici da più parti espressi riguardo la esagerata durezza del percorso è stata premiata quest'anno dalla massiccia e qualificata presenza degli iscritti a questa quinta edizione.

La grossa sorpresa, quella dell'ultima ora, è stata l'iscrizione di ben tre Saab ufficiali guidate dai due specialisti nordici di queste vetture, Eriksson e Lusenius, e dalla famosa Pat Moss.

Niente da fare purtroppo per Nicolas nonostante le offerte di varia natura fatte dagli organizzatori al campione transalpino, attuale leader del campionato conduttori di cui l'Elba è una prova in calendario, affinché partecipasse (dopo il forfait delle Alpine ufficiali) alla guida di una vettura privata.

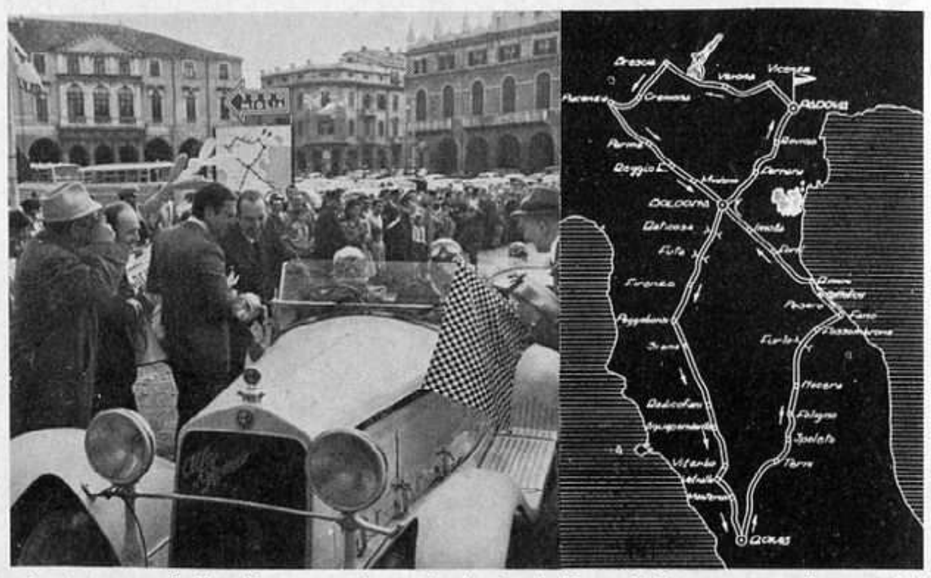
Ci saranno comunque tutti i migliori italiani a contrastare il passo ai campioni stranieri (e a questo proposito sarà molto interessante vedere se Kallstrom parteciperà in veste di protagonista o come semplice spalla del nostro numero uno, Munari, che attualmente guida la classifica del campionato italiano). Al via comunque ci saranno oltre ai succitati svedesi, anche equipaggi tedeschi, austriaci, svizzeri, belgi e spagnoli a sottolineare l'importanza internazionale raggiunta da questo rally.

Degno di nota il ritorno alle gare di Rubbieri che, lasciato libero quest'anno dalla Fiat, correrà con una Porsche per i colori della Lloyd Adriatico, e tutta da seguire la lotta per la supremazia fra le dame (purtroppo ancora una volta contesa dai soliti tre equipaggi) dopo il nulla di fatto del rally siciliano.

L'alto numero degli iscritti a questo rally (come d'altronde i tantissimi delle prime prove dei rallies nazionali) e che sta a testimoniare il momento felice di questa specialità troverà dopo la prova elbana un brusco arresto per la quasi contemporanea sparizione dal calendario delle due prossime gare. Infatti dopo il Rally dei 999 minuti, rinviato a causa delle elezioni, è stato rinviato anche il Rally dei 1000 Km dell'Adriatico.

Riconosceteli da questi numeri

N. gara	1. Cond.	2. Cond.	Naz.	Marca	Scuderia	G/C
1	MUNARI	MANNUCCI	I	Lancia HF	Lancia Corse	4/1
2	TROMBOTTO	MANZINI	I	Fiat 124 S	3 Gazzelle	4/2
3	ERIKSSON	X	S	SAAB	AC Svezia	4/1
4	BARBASIO	SODANO	I	Lancia HF	Lancia Corse	4/1
5	WARMBOLD	EISENDLE	D	BMW 2002 ti	AC Germania	2/5
6	PAGANELLI	RUSSO	I	Fiat 124 S	3 Gazzelle	4/2
7	JANGER	WESSIAK	A	V.W. 1302 S	AC Austria	2/4
8	BALLESTRIERI	BERNACCHINI A.	I	Lancia HF	Lancia Corse	4/1
9	LUSENIUS	X	S	SAAB	AC Svezia	4/1
10	PINTO	MACALUSO	I	Fiat 124 S	Jolly Club	4/2
11	KALLSTROM	HAGGBOM	S	Lancia HF	Lancia Corse	4/1
12	GUNTER	WOLFANG	D	Porsche 911	AC Germania	4/2
14	SMANIA	ZAMBELLI	I	Fiat 124 S	3 Gazzelle	4/2
15	MANZAGOL	GALLICANI	F	Alpine	AC Bastia	4/1
16	BESOZZI	BRUSATI	I	Lancia HF	3 Gazzelle	4/1
18	BISULLI	ZANUCCOLI	I	Fiat 124 S	Jolly Club	4/2
19	FISCHER	RADER	D	V.W. 1302 S	Porsche Austria	2/4
20	PAT MOSS	X	S	SAAB	AC Svezia	4/1
21	TAUFER	BONELLI	I	Porsche 911	Taufer R. Team	3/1
22	PELGANTA	MANNINI	I	Lancia HF	Lancia Corse	3/2
23	VERINI	QUARANTA	I	Fiat 124 S	Jolly Club	4/2
24	PITTONI	ROMBOLOTTI	I	Porsche 911	4R Lloyd Adr.	3/3
25	BOSSETTI	MISCHIATTI	I	Lancia HF	3 Gazzelle	4/1
26	FISCHER	HANS	A	V.W. 1302 S	Porsche Austria	2/4
27	CECCATO	BERTOLLO	I	Fiat 128	Bassano Corse	1/2
28	CARELLO	OBERTI	I	Lancia Fulvia	3 Gazzelle	4/1
29	TOMIZ	DONATELLA «SQUAW»	I	Fiat 124 S	3 Gazzelle	4/2
30	RUBBIERI	ULIVI	I	Porsche 911 S	4R Lloyd Adr.	4/2
31	FELCHER	SCABINI	I	Lancia HF	Jolly Club	3/2
32	TECILLA	LIPIZER	I	Fiat 128	Jolly Club	1/2
33	GRUNSTEIDL	HOPPF	A	BMW 2002 ti	AC Austria	2/5
34	TAUROK	NEGER	A	Volvo	AC Austria	2/5
35	DALL'AVA	X	I	Lancia Fulvia	Jolly Club	3/2
36	SONDA	MONEGATO	I	Fiat 128	Bassano Corse	2/3
37	BISEK	NEVERLA	A	V.W. 1302 S	Porsche Austria	2/4
38	«DIDI»	LOPES	B	Fiat 124	AC Belgio	3/2
39	KUMIN	KUMIN	CH	Porsche 911	AC Svizzera	4/2
40	GOTTLIEB	GERALD	A	BMW 2002 ti	AC Austria	2/5
41	PERAZIO	ROSSI	I	Lancia HF	3 Gazzelle	3/2
42	MATTIAZZO	SINCOVICH	I	Alfa Romeo	AC Firenze	2/2
43	TACCHINI	MARIANI	I	Lancia HF	3 Gazzelle	3/2
44	KISVARDAY	BIASUTTI	I	Porsche 911	4R Lloyd Adr.	3/3
45	ROSSI	X	I	Lancia 1600	Grifone Corse	3/2
45	BRAI	VIGNOLI	I	Opel K	Jolly Club	1/5
47	BARDI	DE LUCA	I	Ford Escort	AC Livorno	1/3
48	RAMOINO	BASCIANELLI	I	Alpine	AC Imperia	4/1
49	GARGINI	DOMINICI	I	Lancia HF	Balestrero	4/1
50	ALEMANY	X	E	Opel	AC Spagna	1/5
51	ORMEZZANO	OSELLA	I	Fiat 128	3 Gazzelle	2/3
52	BAGGIO	BAGGIO	I	Fiat 124 S	Bassano Corse	4/2
53	BOSSETTI	BOCCA	I	Lancia HF	3 Gazzelle	3/2
54	« GIUBAR »	SCALABRINI	I	Fiat 124	Piloti Senesi	2/3
55	PITTONI	FELCHER	I	Lancia HF	Jolly Club	3/2
56	GIRAUDO	PERENO	I	Fiat 125	North West	1/5
57	STRINGHINI	BRASCHI	I	Lancia HF	Jolly Club	3/2
58	« BERMAN »	BERTOCCI	I	Fiat 125	Piloti Senesi	2/5
59	FAGNOLA	FALLETTI	I	Fiat 125	3 Gazzelle	1/5
60	GIUSTRI IVANA	MARINON P.	I	Lancia HF	Grifone	3/3
61	QUARTI	BERTULAZZI	I	Fiat 125	North West	1/5
62	SOLARINO	BOVATI	I	Lancia HF	Jolly Club	3/2
63	DECE'	CITRINI	I	Fiat 124 S	Racing Club	4/1
64	SANESI	LEPORATTI	I	Fiat 124	S. Corse Ravenna	2/5
65	VISTARINI ENRICA	RAIMONDI	I	Citroen DS	Racing Club Po	2/5
66	TRUCCO	TESIO	I	Simca R.	3 Gazzelle	1/3
67	DI NASSO	BOTTAI	I	Fiat 124	Livorno Corse	1/4
68	MOTTINI	BORMOLINI	I	Fiat 128	Jolly Club	2/2
69	TACCHINI	GRAZIOSI	I	Fiat 124 S	3 Gazzelle	4/2
70	VALLINI	ALESSANDRINI	I	Simca	North West	1/3
71	GIOVACCHINI	TAFFARI	I	Lancia HF	Livorno Corse	3/3
72	LO BELLO	X	I	Fiat 125	Jolly Club	1/5
73	STAGNANI	ZANELLI	I	Lancia HF	Grifone	3/2
74	AVVENTI	BAGGIO	I	Lancia HF	Piave J. Club	3/2
75	ARDISSON	GHINASSI	I	Lancia 1600	Livorno Corse	4/1
76	VERRI	MACCARIO	I	Fiat 125	AC Imperia	1/5
77	FILIPPI	COLORAFI	I	Alfa Romeo	3 Gazzelle	1/4
78	BRAMBILLA	LAERA	I	Lancia HF	Milano Corse	4/1
79	« ICCUDRAC »	« ALDEG »	I	Fiat 125	Pegaso	1/5
81	GALULLO	GALULLO	I	V.W. 1500	AC Livorno	2/4
82	CONTESINI	WIEGAND	I	Fiat 850	Livorno Corse	1/1
83	GIRONDI	LONGHI	I	Lancia 1600	3 Gazzelle	3/2
84	BRUNO	D'ARRIGO	I	Lancia Fulvia	Grifone Erg.	3/2
85	MAZZA	TOSI	I	Lancia HF	Ateneo	3/2
86	DE ANGELIS	FIORETTI	I	Lancia 1600	Racing Club	3/2
87	NIGIOTTI	GADDUCCI	I	Alpine	Livorno Corse	4/1
88	SANTACROCE	VERSI	I	Fiat 128	Jolly Club	2/3
89	ODDERO	X	I	Fiat 128	Torino Corse	2/3
90	« FORTEBRACCIO »	MOTTA	I	A. 112	North West	2/1
91	MIRANI	MAGAROTTO	I	Simca	Piacenza Corse	2/3
92	CHIONSINI	GAMBA	I	Fiat 124	AC Livorno	1/3
93	MONTI	FINZI	I	Fiat 128	AC Milano	2/2
94	LORENZELLI	GIUFFRIDA	I	Fiat 124	Team 1971	4/2
95	FILIPPI	CIONI	I	Fiat 125 S	Livorno Corse	2/5
96	GERBINO	MANNINI	I	Fiat 125		2/5
97	AVENOSO	DIMUZIO	I	Fiat 128	Delle Palme	1/2
98	SAPORITI	ODILE	I	Fiat 124	AC Varese	3/2
99	SALVATORI	SALVATORI	I	Fiat 127	Borzacchini	1/1
100	CORRADINI	GAIONI	I	A. 112	Bassano Corse	2/2
101	SIGNORINI	CORSETTI	I	Fiat 850	AC Livorno	1/1
102	PARDUCCI	RICCARDI	I	Fiat 128	Balestrero	1/3
103	BOERI	BONATO	I	Renault G.	AC Imperia	2/3
104	BENEDETTI	BALSINI	I	A. 112	Livorno Corse	1/1
105	SCALABRINI	GATTOLI	I	Fiat 850	AC Livorno	1/1
106	TUCCI	CHIUMAROLO	I	Alfa Romeo GT		2/5
107	BARTOLETTI	BARTOLETTI	I	Fiat 128	Bassano Corse	1/3
108	BETTI	BETTI	I	Fiat 125	3 Gazzelle	2/5
109	MARINARI	CAMPANI	I	Autobianchi	AC Livorno	1/3
110	CUNEO	GALANTINI	I	Opel Manta	AC Livorno	1/4
111	PELLANDA	BRAITO	I	Fiat 124	Bassano Corse	2/3
112	CATTA	PUCCI	I	Renault R8	AC Livorno	1/2
113	BLUBAKER	GYPS	I	Lancia HF	3 Gazzelle	4/1
114	« ZIPP »	LUZZATTO	I	Opel K	3 Gazzelle	1/5
115	DE STEFANO	GRASSO	I	Fiat 125	Cuneo Corse	1/4
116	GAETANI	MICANGELI	I	Fiat 125 S	AC Roma	1/5
117	MORTARA	TORRIANI	I	Fiat 1600	3 Gazzelle	4/2
118	SUNI	ANTONELLI	I	Simca	Milano Corse	1/2



A sinistra, folla di appassionati al via della edizione precedente della 1000 Miglia rievocativa, a Padova. Nella foto l'Alfa 1750 del 1930 di Giulio Dabbino e Ivano Ponchia. A destra, il tracciato edizione '72

La nostra «Love story»

PADOVA - Il noto equipaggio Sanesi-Guidotti e numerosi piloti stranieri tra cui gli inglesi che tanta parte ebbero nella leggendaria e più popolare delle corse automobilistiche del mondo, alludiamo alla « 1000 Miglia » saranno al via quest'anno alla terza edizione della Mille Miglia storica, la nostra « Love Story » dal 14 al 16 aprile prossimo per l'organizzazione dal Veteran Car Club di cui è presidente l'appassionato Giulio Dubbini con la collaborazione della Fina, dell'Automobile Club di Padova dell'Amministrazione Comunale di Padova e dell'Ente provinciale per il Turismo.

Il complesso apparato organizzativo della interessante rassegna che si disputerà in due tappe, la prima seguirà l'itinerario Padova, Brescia, Piacenza, Bologna, Firenze, Poggibonsi, Passo di Radicofani, Viterbo e Roma con arrivo in via Cassia all'altezza del chilometro 7 e la seconda che toccherà le seguenti località: Roma, San Giacomo di Spoleto, Bologna e quindi Padova dove l'arrivo avverrà in Prato della Valle per complessivi chilometri 1355.

La manifestazione è riservata alle vetture costruite dal 1927 al 1940 con estensione al 1952 per vetture di particolare interesse storico. Sanesi-Guidotti saranno al via della competizione con l'Alfa Romeo disco volante 3000 CM del Museo di Arese. A fianco di questa vettura sfileranno numerose altre auto importanti che hanno segnato una tappa importante nella storia dell'automobilismo sportivo nazionale ed europeo. Lungo l'itinerario sono previsti numerosi controlli a timbro e precisamente nelle seguenti località: Brescia: viale Rebuffone, Piacenza: stazione Fina via Colombo, Bologna: località Pianoro, Firenze: via Senese, Passo di Radicofani: metri 900, Viterbo: via Cassia, San Giacomo di Spoleto: via Flaminia, Cattolica: via Saludecese, Bologna: San Lazzaro di Savena (stazione Fina) e Padova dove sarà posto lo striscione d'arrivo in Prato della Valle.

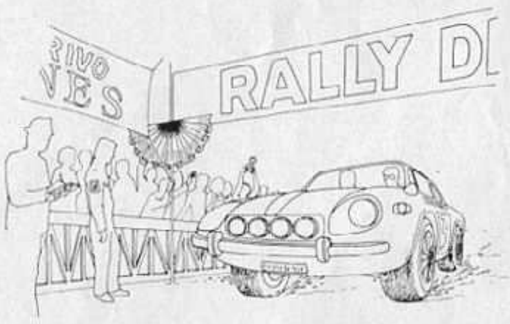
Informazione ed iscrizioni vanno inoltrate al comitato organizzatore, via Caprera 31, Padova, tel. 65.12.55 signor Giulio Dubbini. Fino a questo momento sono giunte oltre sessanta iscrizioni, tra cui, come abbiamo riferito numerosi piloti inglesi con vetture particolarmente rappresentative. La terza edizione della « 1000 Miglia » storica si avvia così a riscuotere un successo davvero strepitoso.

a. t.

● La Fiat smentisce la notizia circolata, secondo la quale s'interesserebbe alla **ROLLS ROYCE**. La voce deve essere nata perché lord Poole, che ha a che fare con la Casa inglese, è entrato a fare parte del consiglio di amministrazione della Fiat.

● Il **RACING CLUB TORINO** è costretto a sospendere per il momento lo svolgimento delle gare messe in calendario. Superate le impreviste difficoltà, circa l'agibilità della pista all'aeroporto Cerrina, si spera che le corse possano venire effettuate.

kléber corre



KLEBER CORRE per aiutare i piloti a vincere, con un Servizio Assistenza famoso sui percorsi di rally di tutto il mondo.
KLEBER CORRE per collaudare le tecniche nuove dei suoi pneumatici d'avanguardia.

pneumatici radiali V 10

Kléber

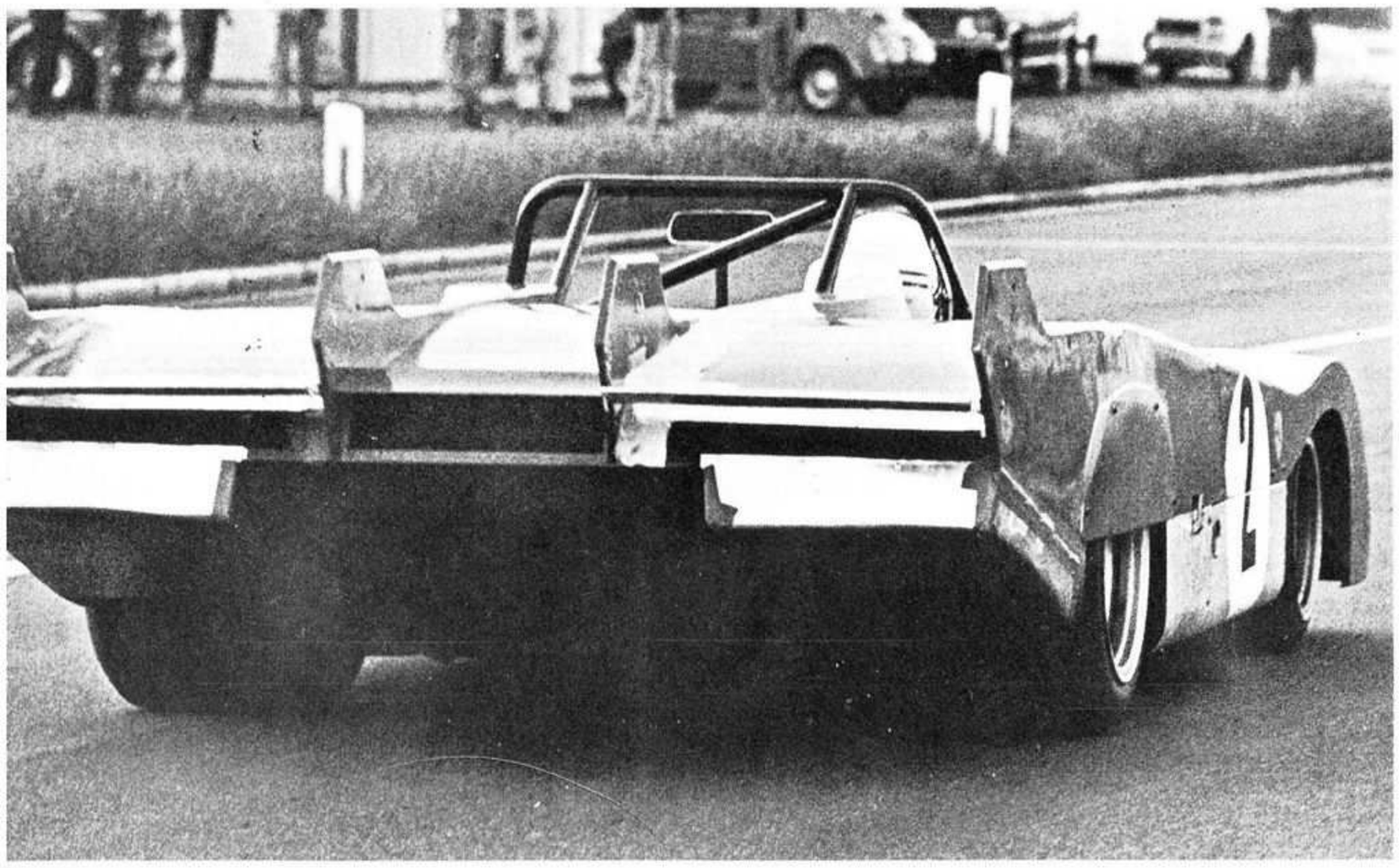
dolci international 160

L'ing. Colombo tutto intento a « fermare » la corsa del Ferrari 312 P con un cronometro a mano. Sotto, ecco la coda della massima velocità, 336 kmh, con evidenti i cassoncini in lamiera aggiunti

V8/Blog Scans

Dall'autostrada di TORINO a MONZA le prove Ferrari per LE MANS

Con le pinne, le code



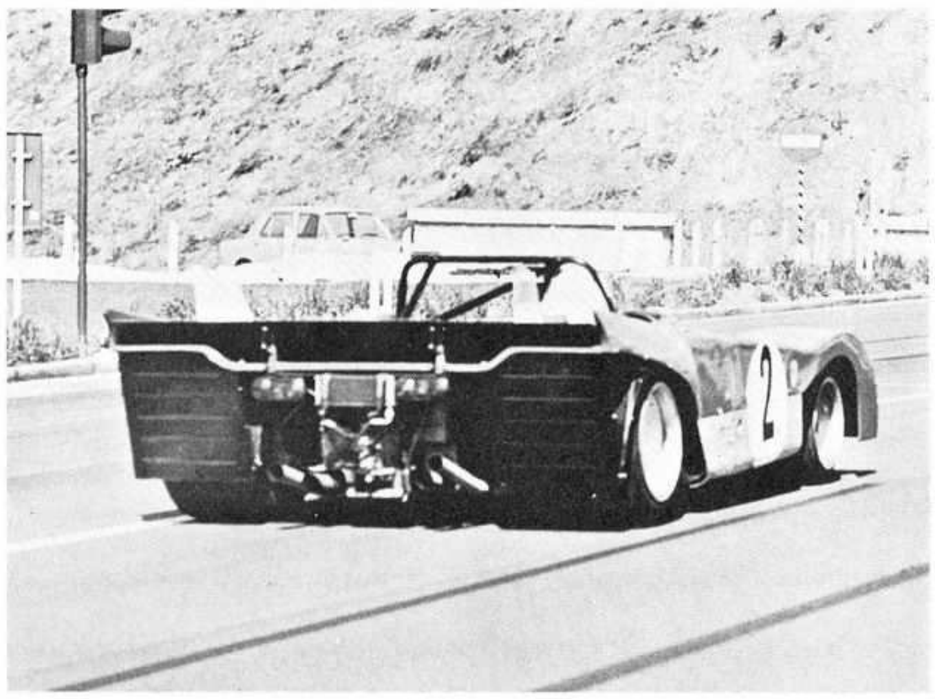
Due « giacche blu » FIAT al test aereodinamico

TORINO - Mercoledì 29 marzo, ore 10 di mattina, presenti l'ing. Forghieri, l'ing. Colombo, una nutrita schiera di meccanici della Ferrari e due super-tecnici ingegneri «giacche-blu» della Fiat, sono iniziate le prove aerodinamiche del 312 P per Le Mans. Pilota la vettura Merzario.

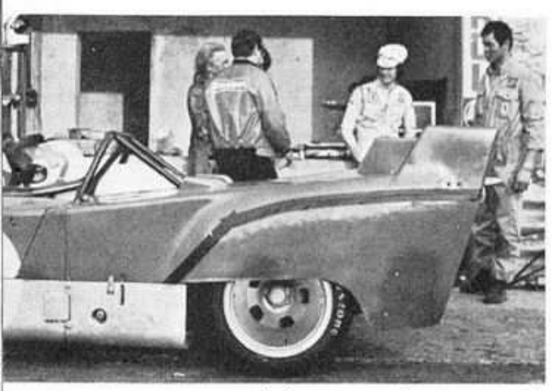
Si inizia col «tastare» la base utilizzando la carrozzeria standard, la risposta del doppio cronometraggio elettronico è 306 kmh. Vi è anche un anemometro che per tutta la giornata non supera indicazioni dell'ordine di 3 kmh. Da segnalare che il giorno precedente era stato ventosissimo e quindi assai pericoloso per prove di velocità in quanto la stabilità di traiettoria a velocità così elevate è sempre precaria. Il giorno delle prove, per fortuna invece, sole ed una leggera brezza.

Merzario si ferma e vengono applicati i parafanghini posteriori: nuova prova. Nuova fermata, viene sostituita la coda con una di tipo intermedio semi-lunga dotata di un alettone molto basso sul bordo estremo trasversale, sostenuto da due pinne verticali: tra bordo cofano ed alettone si ha una fessura del tipo Handley-Page in modo che l'alettone deporta senza aumentare troppo la sezione trasversale della carrozzeria e funge da estrattore dell'aria cofano e radiatore. L'incidenza dell'

Dietro le ruote è visibile la grembialatura obbligatoria per regolamento a partire da aprile



Oltre alle due piccole derive orientate già usate quest'anno, su questo tipo di coda sono stati rialzati i bordi esterni, a fare anch'essi da pinnatura. A destra: il tipo di coda assolutamente piatto, con pinne laterali e alettoncino posteriore leggermente staccato. La parte anteriore della macchina non ha subito modifiche. Dalle tribune monzesi osservava (e fotografava) con molta attenzione uno 007-Alfa, il giovane Corbari che fa da segretario sportivo del team Autodelta ed era prima alla Ferrari (Foto LINI)



Le prove del secondo tipo di coda sono state integrate dalla applicazione di paratie laterali che coprono in parte le ruote. Sotto: Regazzoni si appresta a salire in macchina per una prova senza gli alettoncini che erano stati posti tra le pinne, ai due lati della macchina

MONZA - Pinnature, code lunghe e corte, grembiulature posteriori rese indispensabili dai regolamenti, ecco il vario panorama del materiale provato a Monza l'altro giorno dalla Ferrari, ovviamente in vista dell'adattamento delle macchine alle prossime gare molto veloci. Vale a dire quella di Monza del 25 aprile, quella di Spa del 7 maggio e quella di Le Mans di giugno.

Autori delle prove che hanno fornito all'ing. Caliri le indicazioni necessarie a capire qualcosa sul da farsi sono stati Regazzoni e Merzario, alternatisi in pista a bordo della stessa macchina, che tra l'altro era quella che era già stata a Le Mans e quindi non aveva un motore molto fresco. Quindi non fate alcun caso alle prestazioni assolute, che sono da prendere per quello che valgono, sia per la suddetta non freschezza del motore, sia perché in sostanza i piloti non hanno mai voluto fare dei tempi eccezionali, ma soltanto provare come la macchina stava in strada e reagiva con le differenti soluzioni aerodinamiche. Con tutto ciò, pare che Regazzoni abbia ottenuto un 1'24" che eguaglierebbe il record di Rodriguez, ma i tempi non sono sicuri per qualche difficoltà con i cronometri.

Delle soluzioni aerodinamiche, alcune già provate sia a Le Mans, sia nelle prove autostradali compiute nei giorni scorsi; altre inedite. Tornati a Maranello tutti, macchine meccanici e tecnici, si analizzeranno i risultati e se ne trarranno le conclusioni, com'è normale.

Vedremo se saranno ritenute sufficienti le due pinnette inclinate abituali, o quelle laterali appena accennate, accompagnate da un alettoncino che occupa tutta la parte finale della macchina, oppure la dotazione di quattro pinne longitudinali con due alettoncini laterali posti tra loro, con lo spazio centrale libero. E vedremo se saranno o non adottate le paratie verticali laterali che coprendo in parte i pneumatici hanno completato il quadro delle prove. Quel che è certo è che — come d'altra parte tutte le altre macchine sport — le Ferrari le vedremo d'ora in avanti dotate della grembiulatura posteriore che scende in verticale a coprire le ruote, come è prescritto dai regolamenti. E' stata imposta per attenuare, se non eliminare, il fenomeno delle colonne d'acqua sollevate dalle enormi ruote delle macchine attuali in caso di pista bagnata, ed è certo una delle rare misure sensate che, sia pure con ritardo, la CSI ha preso. Certo migliore di quella ineffabile coda che è la luce posteriore obbligatoria sulle monoposto! Naturalmente sarebbe stato meglio che ci avessero pensato a suo tempo, quando hanno fatto i regolamenti di questa categoria non accorgendosi che lasciavano ai progettisti la possibilità di avere tutto il didietro della macchina nudo. Ma torniamo alle prove della Ferrari.

A qualcosa sono servite, senza dubbio, però bisogna tener conto delle opinioni personali e dei gusti dei piloti. Ce n'erano due, come abbiamo detto, e ciascuno di loro aveva reazioni differenti alle varie soluzioni ed ai vari aggiustamenti. Nel caso della coda con le due pinne laterali e l'alettoncino totale, ad esempio, Merzario aveva chiesto una certa accentuata inclinazione dell'ala, prima di sentirsi a suo agio, mentre Regazzoni appena montato in macchina ha subito chiesto che l'inclinazione venisse ridotta. Quando le macchine saranno provate dagli altri cinque della squadra ufficiale...

Quel che è da rilevare è che la Ferrari dimostra di voler essere pronta per le battaglie future, quelle che si avranno su campi propizi alle velocità massime. La prossima corsa dei prototipi è Brands Hatch, ma si sta pensando a Monza ed alle altre due da oltre duecento di media. I cavalli ci sono, quindi è bene adoperarli al meglio. Ancora una vittoria o due e il campionato mondiale è al sicuro.

A proposito di vittoria o due: Regazzoni ha superato la stizza di Sebring, e adesso dice con la sua solita aria scanzonata che... non avendo vinto a Sebring, dove erano loro di turno logico, lui e Redman dovranno vincere due corse di seguito. Gli altri sono avvisati.

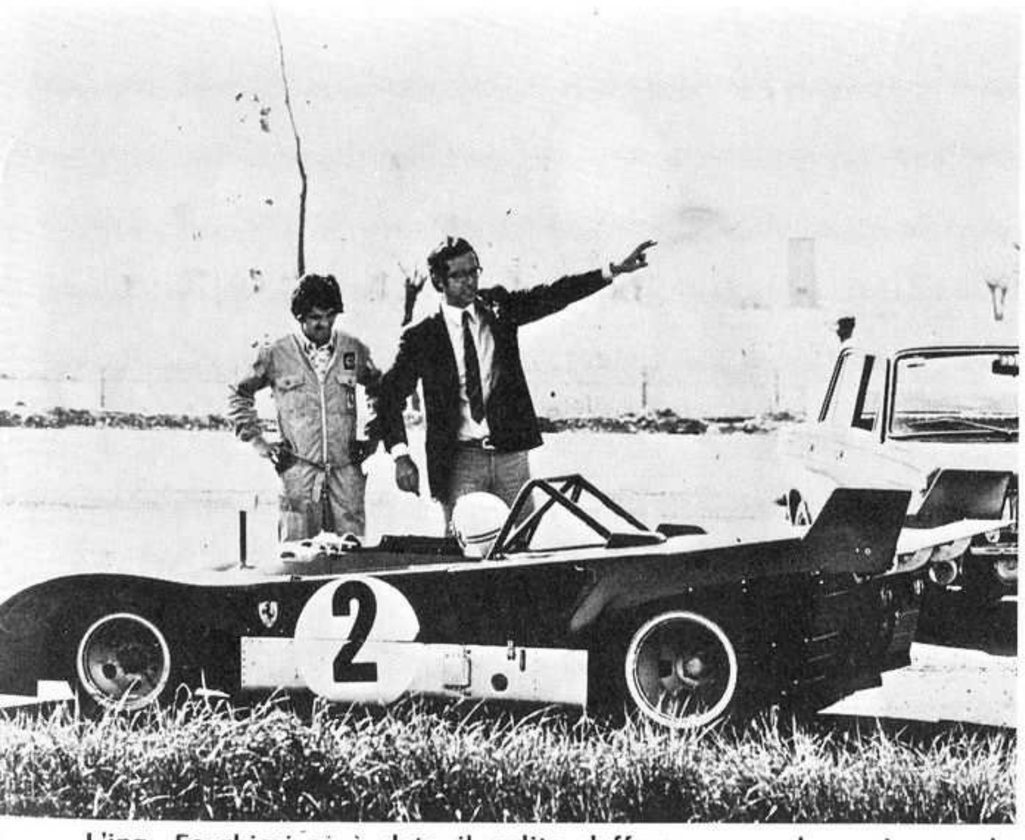
f. l.

V8/Blog Scans

Nuovi radiatori per la Formula 1

MODENA - Probabilmente è stata quella di giovedì scorso una delle ultime (se non ultima) prove della Ferrari al vecchio autodromo della « Madonnina ». Poi ci si trasferirà all'autodromo « privato » di Fiorano. In pista a Modena la monoposto di Mario Andretti con Peter Schetty al volante. Ai boxes l'ing. Mauro Forghieri, assistito dall'ing. Giorgio Ferrari. C'è una novità nella macchina: due prese d'aria abbastanza voluminose davanti ai radiatori dell'olio. Schetty attacca e fa registrare 58''2, un tempo ottimo. « Continueremo a lavorare — mormora qualcuno del clan — il tempo lo abbiamo; non faremo nessuna altra corsa prima del Gran Premio di Spagna; forse andremo una settimana prima a Jarama; ma per ora continueremo, forse, sulla pista di Fiorano ». Per la soluzione delle prese d'aria, quei grossi bocchettoni che appesantiscono un po' la parte posteriore, si deciderà se lasciarli o toglierli, quando li avranno provati anche Andretti, Ickx e Regazzoni.

e i grembiuli...



L'ing. Forghieri si è dato il solito daffare, provando e riprovando soluzioni intermedie sul 312 P. In questa foto, ed in quella in alto la vettura ha la coda standard ed i parafanghi regolamentari

alettone è intorno allo zero Con questa coda vengono effettuate moltissime prove: vengono montati i parafanghini, viene chiusa la bocca anteriore che funge da spoiler, viene aggiunto il baffo anteriore (a bocca aperta); infine si applica una carenatura alle ruote posteriori e in questa veste finale la vettura sembra comportarsi molto bene in quanto a stabilità, e la velocità cresce dell'ordine di un 10-20 kmh senza che nascano moti parassiti della carrozzeria, s'intende a piena velocità. Questa coda dovrebbe essere la più redditizia per Le Mans in quanto assicurerebbe una riserva di maneggevolezza nel misto parallelamente ad un buon margine di controllo nel veloce insieme ad una punta di velocità massima dell'ordine dei 320-325 kmh.

Viene montata successivamente la coda lunga già vista a Le Mans con i due spoilerini sostenuti dalle quattro pinne posteriori. Al primo passaggio, in pieno, si nota (sic!) un incremento di velocità, 325-330 kmh, ma accompagnato da un intenso «delfinamento» della vettura, sensazione che non garantisce una sufficiente stabilità. Grandi lavori agli ammortizzatori, alle molle probabilmente, poi vengono anche spostati gli alettoncini orizzontali posteriori in posizione bassissima sul bordo trasversale della carrozzeria (vedi discorso precedente); vengono anche carenate le ruote posteriori.

Infine, vengono aggiunte due protuberanze alla parte inferiore posteriore della carrozzeria, e, con il muso normale, (fessura spoiler e baffetto inferiore) viene effettuata l'ultima prova. In questa ultima serie si raggiungono i 336 kmh; il «delfinamento» e la sensazione di instabilità con le ultime modifiche sono sensibilmente ridotti. Anche con la carrozzeria normale si era provato a chiudere la fessura spoiler anteriore. Questo dimostra che è probabile la presenza a Le Mans di diverse versioni di carrozzeria.

Sia per la vettura con coda lunga e coda intermedia sono stati provati dei parabrezza molto più avvolgenti del normale. In totale dalla mattina alle 10 alla sera alle 19 sono stati effettuati circa una sessantina di passaggi, quindi un bel po' di strada, data la lunghezza di 12 chilometri della base e dello spazio necessario a raggiungere la velocità massima. A proposito della base, si tratta di un primo pezzo di raddoppio della Torino-Savona prima del casello di Marene. L'impianto è dotato nella parte centrale di un paio di zone di rilevamento mediante cellule elettroniche su base di circa cento metri.

Particolarmente intenso il lavoro della Squadra, del boss Forghieri, del supervisore ingegner Colombo (rallentato da un fastidioso mal di testa) e degli uomini della Fiat. Grande interesse destato dai non silenziosi passaggi di Merzario infaticabile e diligentissimo nella veste stretta del collaudatore.

Giorgio Rossotto

La TECNO (per un giro) «assaggia» la FERRARI

MODENA - Non più fortunata, in confronto a quella della settimana scorsa (della quale abbiamo dato notizia) la seduta della Tecno con la F. 1 affidata come al solito al collaudatore Nanni Galli.

Presente Luciano Pederzani e tutto lo staff della casa bolognese compreso quel Gigi Venturelli un motorista che ha l'orecchio finissimo in fatto di « canto » dei motori. Venturelli è da tempo in contatto coi Pederzani ed è stato lui ad assistere ai primi giri al banco del nuovo motore. Gigi Venturelli e Medardo Fantuzzi sono, quindi, i due collaboratori modenesi della Tecno.

La soluzione dei radiatori dell'acqua in alto, alle spalle del pilota, non ha dato completamente una soluzione favorevole. C'è ancora del surriscaldamento e non è escluso che si ritorni alla collocazione dei due radiatori a fianco del muso, sperando di far filtrare maggiore aria. La questione non è soltanto della Tecno perché nel box accanto, come scriviamo a parte, c'erano quelli della Ferrari impegnati a dar respiro ai radiatori mediante due prese d'aria piuttosto voluminose.

Dunque, il motore della Tecno pare proprio abbia (e ne abbiamo avuto conferma ai box) quei 450 cavalli a 11.500 giri che vennero denunciati a suo tempo; ma il telaio, che è di un tipo intermedio, non avrebbe ancora dato tutti i risultati sperati. Non manca chi sostiene che andava meglio quello precedente all'attuale. Comunque si tratta di trovare le soluzioni migliori, e per questo è in preparazione anche un telaio inconsueto per la Tecno, cioè un telaio scatolato.

Nanni Galli ha fatto parecchi giri, ma arrestandosi frequentemente ai box. A un certo punto sembrava si potesse fare un bel raffronto fra la Ferrari e la Tecno. Le duecento persone presenti speravano di assistere a un duello. Galli spingeva a fondo ed è parso che a un certo punto le distanze restassero inalterate, il che significa che almeno per un giro la velocità sarebbe stata la stesso. Ma poi la Tecno si è arrestata ancora.

Quando si avrà il debutto? Pare confermato nel Gran Premio di Spagna del 1. Maggio. C'era anche il manager David Yorke, naturalmente impaziente di poter allineare la vettura della marca bolognese. Però, a parte gli inconvenienti inevitabili per una macchina nuova, possiamo dire che ci pare di intravedere complessivamente che si vada verso la soluzione dei problemi e problemini. Verrà il giorno delle meritate soddisfazioni, per i Pederzani, anche con la F. 1.

Mario Morselli

Rimaneggiato il gruppo « Velocità » della C.S.A.I.

ROMA - La Sottocommissione della velocità della CSAI è stata rinnovata e, pare, senza l'intervento del presidente ACI Carpi de' Resmini. Alla presidenza è stato riconfermato Anzio Zucchi mentre gli altri componenti sono: Benelli, Lazzaretti, Moruzzi, Nanni Galli, Natili, Rosso e Santulli con Angiolini rappresentante dell'ANCAI, Beccarini per la FISA e Fedi per l'ANFIA. Sono usciti quindi Bussinello e Salvi del Pero e i loro posti sono stati presi da Natili e Rosso. Naturalmente Romolo Tavoni è stato riconfermato nelle funzioni di segretario.

BOMBA RENAULT (la «5» col motore «12»)

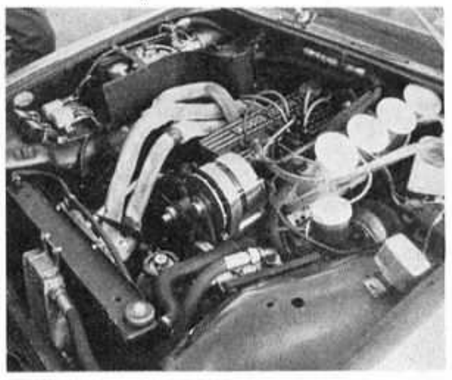
MARSIGLIA - Una Renault 5 piuttosto speciale è stata sorpresa sul circuito Jean Behra, a Magny Cours. Affidata a Patrick Dépailler, questa vettura ha girato facilmente in 58"5, tempi assolutamente inverosimili per una Renault 5 di serie, anche se pilotata da Dépailler, o da qualsiasi altro pilota di levatura internazionale.

Esteriormente la vettura non differiva dalla Renault 5 che conosciamo dall'inizio dell'anno, se non per i cerchioni in lega « Gotti », con pneumatici Racing Michelin TA3, parafanghi con passaggio allargato, una presa d'aria sul cofano davanti al pilota e fori di aerazione per il raffreddamento dei freni anteriori. Inoltre la carrozzeria è stata abbassata. Si direbbe però che le sospensioni originali siano state conservate e, perfino, che siano state rinforzate con punti di ancoraggio un poco modificati. Sotto il cofano, c'era infatti un motore Renault 12 Gordini, con iniezioni Lucas, la cui potenza dovrebbe essere attorno ai 160 HP DIN. Il cambio a cinque rapporti e con leva al pavimento è quello della Renault 12 Gordini. Questa vettura così modificata avrebbe raggiunto la velocità di 218 orari sull'anello di velocità a Montlhéry, velocità inconsueta per una Renault 5. Da notare che i freni sono a disco anteriormente (dischi di R 12) e a tamburo posteriormente.

Tenuta di strada e comportamento ricordavano quelli delle famose Mini-Cooper, notevolmente preparate ed efficaci. Pare però che i freni siano ancora deboli, in rapporto alle prestazioni della vettura.

Sarebbero in preparazione due vetture di questo tipo, una alla Renault Gordini a Chatillon, l'altra al centro tecnico Renault a Rueil. Quella sorpresa a Magny Cours non ha potuto essere riconosciuta come una di queste due, ma la targa rivela se non altro l'immatricolazione nel dipartimento ove si trova Viry Chatillon. Comunque, è abbastanza probabile che prima o poi una Renault 5 di questo tipo possa apparire in corsa.

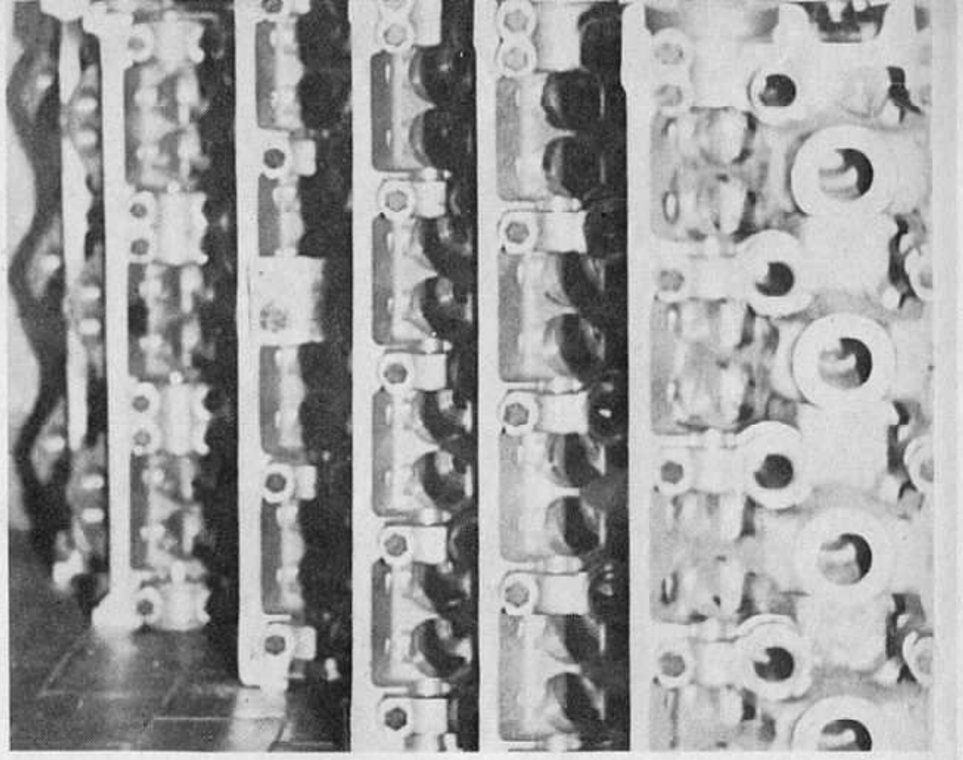
Le Renault 5 appare trasformata dalla « cura ». Sotto a sinistra, **le prese d'aria per i freni ed i pneumatici Michelin racing utilizzati.** A destra, **il motore R 12 alimentato ad iniezione Lucas, da 160 CV**



FORD CAPRI ufficiale alla TARGA con 2 piloti italiani

ROMA - Le corse sono una « malattia », che si contrae più facilmente andando a vederle, naturalmente. Ne sa qualcosa il presidente della Ford-Italia, Nicola Da Vinci il quale, dopo l'euforia della vittoria delle sue macchine alla 4 Ore di Monza sta dandosi da fare per procurare una Capri preparata da Neerpasch a due piloti italiani, per la prossima Targa Florio. Per quanto riguarda i piloti, quelli nell'« orbita » del d.s. Micci sono Francisci e Rinaldi, per il quale comunque potrebbero esserci delle complicazioni da parte dell'Alfa Romeo che lo ha sotto contratto.

Si accende l'EURO campionato


Particolare « rubato » delle teste (che vediamo anche nella foto sotto). Evidente la differenza tra i pezzi del mille cc in linea e quelli del milletre boxer

Sfida a 16 valvole (e una CAPRI 5000?)

Non ostante tutte le dichiarazioni sulla degenerazione delle vetture gruppo 2, sull'aumento spropositato dei costi, sull'assurdità di certe omologazioni, le case costruttrici non smettono di farsi « guerra » in tutti i modi, negli uffici progetti prima che nelle piste, nell'intento di presentare « armi » sempre più perfezionate onde prevalere: evidentemente il Campionato Europeo Turismo fa gola a tutti.

Ultimo episodio di questa battaglia è di iniziativa della General Motors. Visto che la Opel Commodore non è evidentemente in grado, non ostante gli aggiornamenti del 5 marce e delle testate a flusso incrociato, di opporsi allo strapotere di Ford e BMW, già da tempo la Opel pensava di omologare il coupé Manta in una veste più « corsaiola ». Le prime notizie parlavano dell'omologazione della Manta dotata del motore 6 cilindri in linea 3 litri della Commodore, e può anche darsi che l'omologazione sia richiesta. La precedenza, invece pare sarà data ad una versione della Ascona mossa nientemeno che dallo Chevrolet Vega, nella sua elaborazione Cosworth con testata a 16 valvole. Ricordiamo che il Vega è attualmente il 4 cilindri « sulla cresta dell'onda », richiestissimo dai costruttori di vetture Sport e gruppo 7 ed atteso dai costruttori di Formula 2.

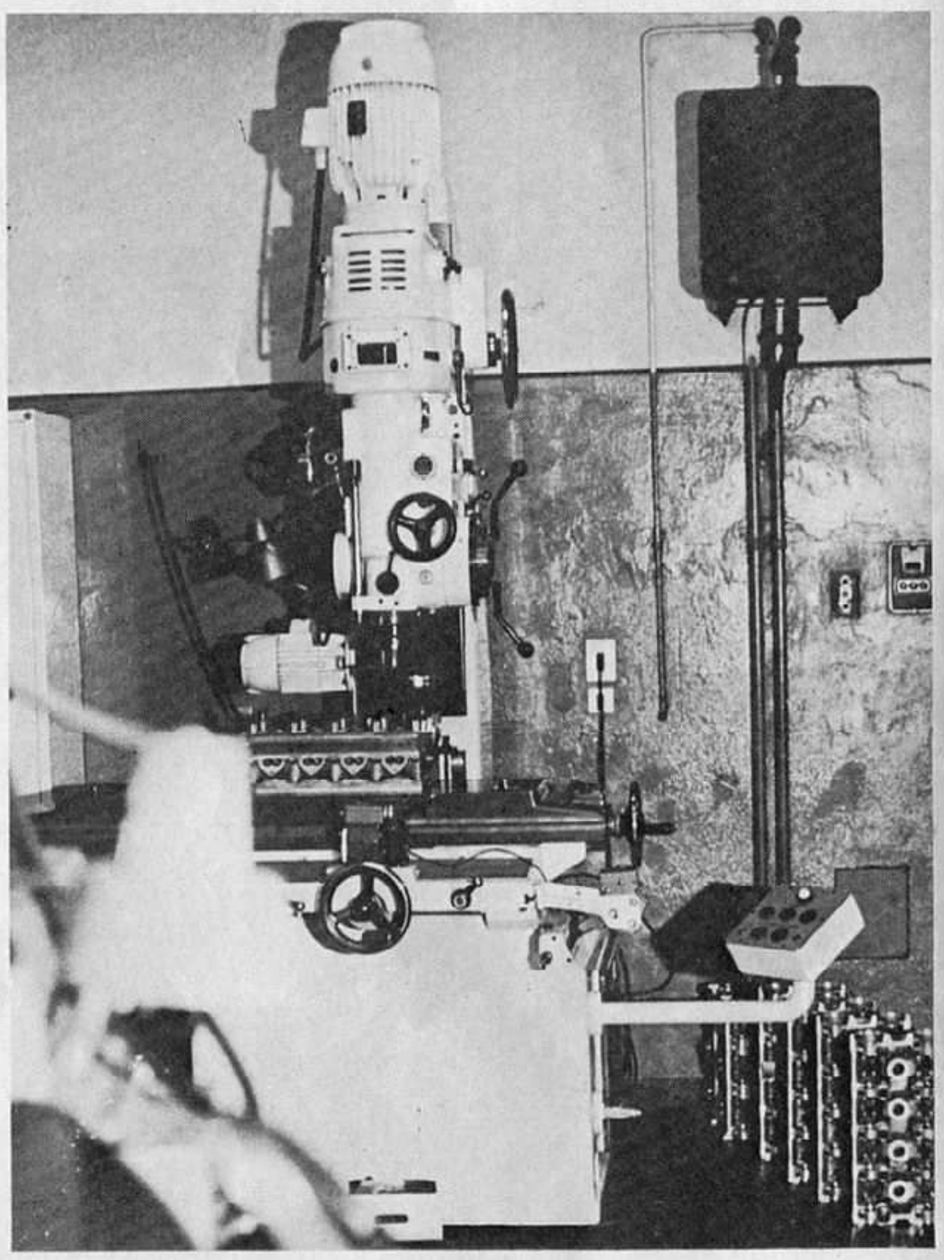
Una vettura-bomba

Omologato l'Ascona-Vega, la General Motors otterrebbe il doppio scopo di presentare nel Campionato Turismo una vettura-bomba da quasi 300 CV per 8/9 quintali (e forse meno) di peso, e di rendere disponibile lo stesso motore Vega per le Formula 2, nella quale formula si possono com'è noto utilizzare motori che siano montati su una vettura omologata almeno in gruppo 2. Infatti, la chiave di volta della potenza del Vega, e quindi la ragione del suo utilizzo agonistico, risiede nella testata a 16 valvole che la versione originale, montata nella « subcompact » americana, ovviamente non ha.

Contromossa Ford

Per parare il colpo, la Ford ha in previsione due armi; nella seconda divisione (cioè in diretta concorrenza con la eventuale Ascona-Vega), la Ford potrebbe omologare una ulteriore versione del BDA 16 valvole, con un nuovo basamento in alluminio e cilindrata portata a 2 litri « pieni » (attualmente il BDA-Escort e sui 1800), tale da erogare una potenza di almeno 290 CV.

Per quanto riguarda la terza divisione, a parte il fatto che questi modelli di 2000 da 300 CV dovrebbero essere sufficienti a conquistare la vittoria assoluta in qualsiasi pista, la Ford ha in mente una ulteriore versione anche della Capri. Già a Colonia, al banco prova tedesco, si sta facendo girare dei 6 V da 315 CV, ma se queste potenze non bastassero è allo studio un nuovo « mostro »: una Capri V8 cinque litri. Si tratterebbe del motore 4750 ex-Mirage, montato su alcuni modelli di Mustang, che potrebbe facilmente erogare 500 CV. Se questa « escalation » si attuerà, e vi sono molte probabilità che ciò avvenga, sarà necessario ristrutturare il Campionato Turismo, a meno che non lo si voglia correre delle specie di « stock car » europei.


Su questa monumentale tracciatrice/alesatrice millesimale si stanno lavorando le teste dell'F-410 16 valvole. Visibile a terra il primo gruppo di pezzi. Se guardate bene, notate che le teste più vicine al muro hanno i semisupporti a cappello degli alberi a camme trattenuti da quattro bulloni anziché due. E se contate i cilindri, vedete che sono tre. Quanti ne servono, appunto, per una bancata del boxer F-613. Sotto a destra: il millino suddetto sorpreso nello spogliatoio, pardon sala montaggio motori corsa, uno dei sancta sanctorum dell'autofficina Ferraris che non ci stupiremmo di trovare, in qualche futura visita, equipaggiata con apparecchiature di misura e regolazione delle condizioni ambientali. Sotto a sinistra: lavorazione a disegno dei condotti di aspirazione e scarico. Sullo sfondo, la sezione della testa coi suoi 42° di angolo compreso fra gli steli delle valvole

GIANNINI

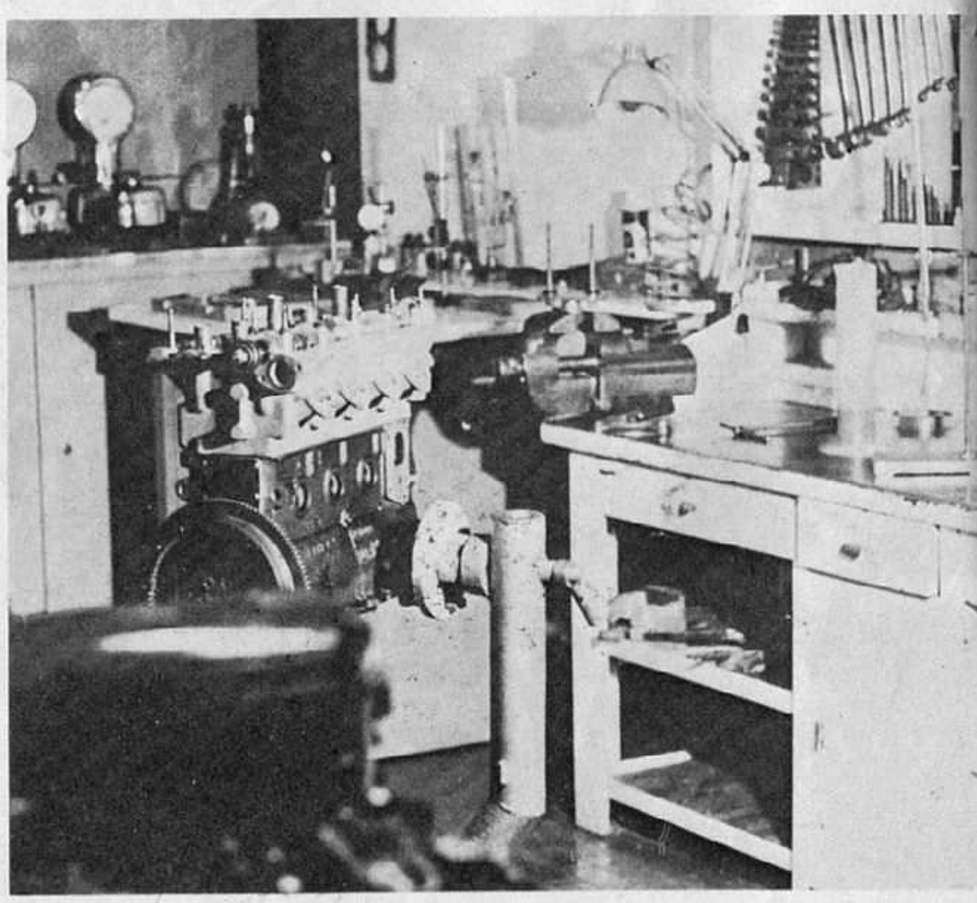
SOCIETA' GIANNINI AUTOMOBILI S.p.A.

- **FIAT-Giannini 500 TV:** berlina 2 porte, motore 2 cilindri, alesaggio mm 67,4, corsa mm 70, 499,5 cc, potenza max HP 22 DIN, vel. oltre 105 kmh **Lire 685.000**
- **FIAT-Giannini 590 GT:** berlina 2 porte, motore 2 cilindri, alesaggio mm 73, corsa mm 70, 586 cc, potenza max HP 28 DIN, vel. oltre 120 kmh **Lire 750.000**
- **FIAT-Giannini 650 NP:** berlina 2 porte, motore 2 cilindri, alesaggio mm 77, corsa mm 70, 652 cc, potenza max HP 32 DIN, vel. oltre 130 kmh **Lire 760.000**
- **FIAT-Giannini 128 NP-S:** 2 porte, motore 4 cilindri, 2 carburatori, alesaggio mm 80, corsa mm 55,5, potenza max HP 76 DIN, vel. oltre 170 kmh **Lire 1.500.000**

E LE FIAT-GIANNINI DA COMPETIZIONE:

- **FIAT-Giannini 500 Montecarlo:** potenza max HP 27 DIN, giri motore 6000 **Lire 845.000**
- **FIAT-Giannini 590 Vallelunga:** potenza max HP 35 DIN, giri motore 6000 **Lire 845.000**
- **FIAT-Giannini 650 Modena:** potenza max HP 42 DIN, giri motore 6000 **Lire 845.000**

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



V8/Blog Scan

MISCHIATUTTO MILANESE

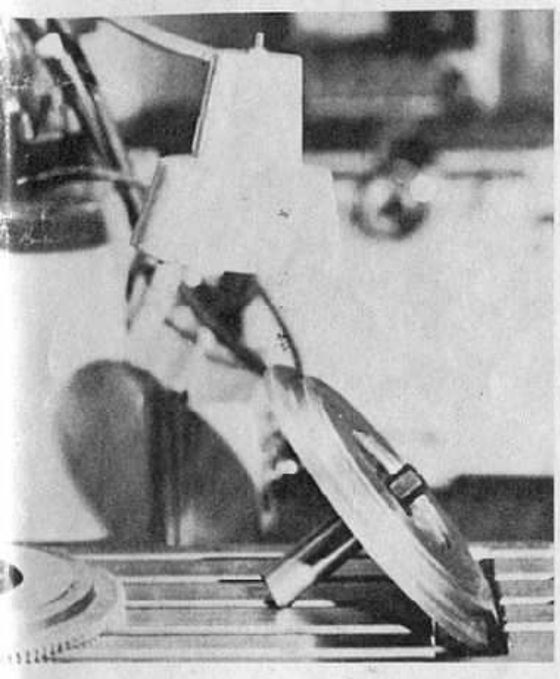
visita a ROMEO FERRARIS

L'importanza di una «esse»

MILANO - L'aria che tira in casa Ferraris si avverte subito entrando nel cortile dell'Autofficina, dove il quattrenne primogenito si industria di limar via qualche cosa dal suo miglior tempo di 15"3, appena comunicatogli da un'entusiastica zia f.f.D.S. Il go-kart usato per le prove dispone di una doppia demoltiplica (cinghie dentate...!), ma il minuscolo conduttore riesce comunque a metterlo « in appoggio », specie nel... tratto misto veloce che passa fra due vetture in riparazione.

Sul bagnato, invece, è contentissimo se riesce a girarsi, il birbantello.

Nasce un volano per l'indiavolato « millino » « F-410 ». Come si vede, niente corona dentata, ma il tutto è ricavato da pezzo unico, come si conviene considerata la... linea rossa 12.000. Materiale, acciaio 38NCDA bonificato e trattato termicamente (foto Orzali)



Ce lo dice suo padre e aggiunge mellifluo: **« Speriamo che non voglia correre »**, senza accorgersi che l'idea gli illumina il viso con una espressione da mal di pancia.

Di Romeo Ferraris, la cui Esse finale sarà bene cominciare a scandirla a scanso di confusioni, si finisce molto spesso per parlare in redazione; in quanto l'infaticabile preparatore milanese ci ha ormai abituati ad una certa continuità nell'affrontare ambiziosi problemi corsaioli. Ambizione che singolarmente contrasta con le preghiere di riservatezza di cui il cronista viene solitamente subissato.

E' degli ultimi tempi un esempio che ci ha condotti ad arrivare — ohibò — in ritardo con una notizia relativa al « millino » F-410 da 150 cavalli/litro: per un anno, gonfiando come rane fumatrici, abbiamo fatto nostra la massima di Provolino « Boccaccia mia statte zitta! », finché abbiamo potuto ammirare la... primizia riportata col dovuto rilievo da consorella pagina, sniff e sob! Autosprint per una volta nei panni di Justine, con tutte le disgrazie della virtù difesa ad oltranza. Sai che sghignazzi. Coi pezzi sott'occhio, ci siamo permessi qualche considerazione esplorativa a carattere insinuatorio, ma a dir la verità senza provocare nemmeno una piega. Né il facile paragone con il classico layout Cosworth nel parlar di teste, né le attribuzioni di scuola modenese accampate en passant nel curiosare ci hanno permesso di orientare sospetti verso un ipotetico e ragionevolmente ipotizzabile consulente di progetto.

Perché a questo livello di prestazioni specifiche i casi sono due: o Romeo Ferraris si è inserito di prepotenza nell'olimpo dei quattro gatti addetti ai lavori (cosa di cui ci potremmo solo compiacere e congratulare), o che di uno dei quattro gatti medesimi c'è sotto lo zampino. Di sicuro sappiamo che quanto previsto in sede di progetto si è puntualmente verificato in prova, almeno finora, e che il piccolo mostro invelenito sibila a 12.000 giri/minuto, rispettando i prefissati 19,2 m/secondo di velocità media pistone.

Questi due numerelli ci porterebbero a stabilire una corsa di 48 mm esatti mentre ci consta che il valore vero è superiore di quattro decimi. Le dimensioni base sono infatti di mm 81x48,4; imparentate fra di loro da un rapporto di compressione =10,8.

E l'F-613? Ah, già, dimenticavamo di spiegarvi il codice distintivo dei progetti Ferraris-Corse: l'Effe, ovviamente, sta a significare il padrone del vapore. La prima cifra indica il numero dei cilindri e le seguenti individuano la cilindrata. Ergo, F-410=4 cilindri 1000 cc; F-613=6 cilindri 1300. Che è un boxer e, a giudicare dalle teste che abbiamo visto, sarà un altro pacchetto di dinamite. Insomma, se qualcuno ci venisse a raccontare che da tale unità motrice si possono spremere 200 cavalli, aspetteremmo a scandalizzarci.

In questo caso non abbiamo avuto alcun elemento dimensionale, tuttavia prendendo per buono un valore 17,8 orecchiato al volo in fatto di velocità media stantuffo e scegliendo un 13.000 giri/min. che suona bene, non dovremmo scostarci molto dai 41 millimetri di corsa. Che per una cilindrata unitaria di 216 cc (1300:6) ci darebbero una sezione intorno agli 81 cmq e pertanto un alesaggio situato nei dintorni degli 82 mm ossia il doppio della corsa. Possibile?

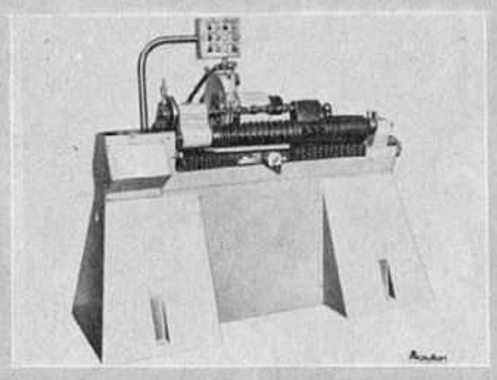
Resta il fatto che all'officina Ferraris la meccanica viene presa molto sul serio sia in via di principio che sul concreto e costoso piano dell'attrezzatura. Le foto di corredo mostrano qualche fase di lavorazione e una parte del macchinario, di cui colpisce lo standard qualitativo.

A rimorchio delle due iniziative motoristiche descritte, la ditta ha agganciato una bella fetta degli stanziamenti previsti per l'anno in corso, anche perché certe lavorazioni da incubo richiedono apposite macchine utensili, che i fornitori non usano regalare e pare vogliano dei soldi in cambio. Paese che vai, usanza che trovi. Soldi che Romeo finirà di sborsare fra qualche anno e nel frattempo magari altre macchine saranno divenute indispensabili ed avranno preso la via dell'officina. Forse, dice l'uomo, o forse no: dipenderà in buona parte dai risultati del futuro più o meno immediato.

Che, oltre agli « F » 410 e 613 abbracciano la consueta assistenza ai clienti corridori BMW e/o FIAT 128, di cui per ora abbiamo visto solo modelli berlina.

La classe 1300 turismo speciale, risponde Ferraris alla nostra domanda, si vince quest'anno con un couperino Fiat 128 da 150 cavalli di motore e 750 chili di peso. Affermazione degna di chi sa quello che vuole anche se la 4 Ore non ha confermato l'oroscopo.

Giuliano Orzali



La macchina che copia le cammes

TORINO - Nata da un'idea di Anselmo Capra, notissimo preparatore piemontese, è stata realizzata da Luciano Massoni, noto pilota campione italiano su 500 e su Flaminia coupé con moltissime gare al suo attivo e molti piazzamenti in rally (Mugello, Targa Florio, Rally dei Fiori, ecc.). Questa macchina, oltre al prezzo relativamente accessibile anche per un piccolo preparatore, ha il grande vantaggio di permettere una piccola produzione differenziata favorendone l'esperienza. Si tratta di una copiatrice meccanica estremamente precisa e a questo riguardo è interessante sottolineare che il prototipo ha superato una prova difficilissima: delle camme sono state realizzate per Dalla Chiesa e il noto esperto super-preparatore le ha verificate trovandole perfette. Anche alla Cosworth lavorano con macchine simili, cambiano solo i rapporti « copia-camme » che per la ditta inglese sono 1/1 mentre per la macchina realizzata da Luciano Massoni il rapporto è circa 2/1.

E' molto interessante la possibilità di invertire il procedimento « copia-camme » realizzando dei copia da assi a camme già esistenti. Sempre nell'ambito del lavoro di preparazione vi è la possibilità partendo da uno stesso profilo di copia di spostare la posizione del massimo e di « smagrire » o « ingrassare » il profilo della camma.

Il prototipo di serie già in versione definitiva si presenta molto bene come realizzazione estremamente curato nei particolari e con una struttura di base molto stabile. Su questa macchina è possibile montare ogni tipo di asse a camme anche di motori a 6 cilindri in linea.

Da RADIO GOVONE all' ELECTRONIC RACING

Scintilla da 1000 vittorie

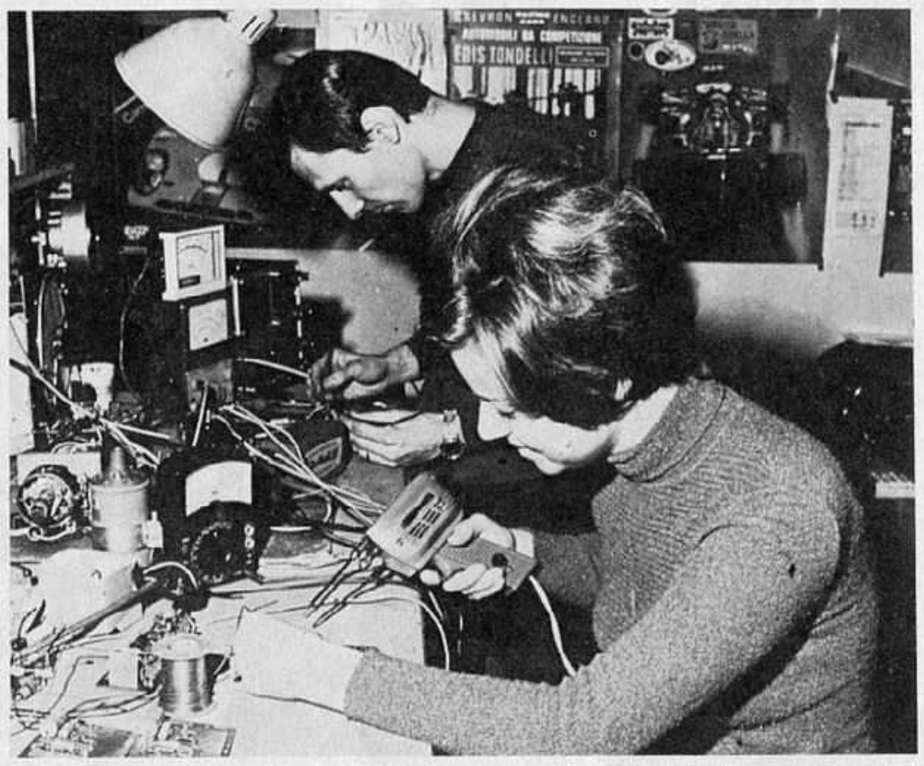
SPECIALE PER AUTOSPRINT

TORINO - Mario Cane, « l'elettronico del Monferrato » (detto anche « Scintilla ») ha da sempre il chiodo dell'elettronica in felice simbiosi con una notevole capacità tecnico-pratica, caratteristica degli abitanti di Govone. Dopo aver frequentato una scuola tecnica elettronica, si specializza in radio-televisione ed in radio-trasmittenti. A questo proposito vi è un aneddoto divertente: infatti, giovanissimo, aveva installato una radio trasmittente a Govone su frequenze un po' proibite, mandando in onda per i contadini della zona, musiche di fisarmonica, mazurke e walzer, con tanto di annunci: Qui Radio Govone, inizia programma musicale...

E' tra i primi ad adattare radio normali alla modulazione. Poi come tutti, entra alla Fiat, ma lo mandano a riparare pompe idrauliche. Resiste per un po', chiede di essere trasferito e finalmente viene a contatto con apparecchiature elettroniche. Ahimé! si tratta solo di sostituire parti e non di capirne i guasti. Chiusa la parentesi Fiat mette in proprio un laboratorio dove costruisce super amplificatori alta fedeltà a transistor e, cosa molto rara, ottime casse acustiche con un proprio procedimento, per giradischi stereo. In questo periodo ha anche una proficua collaborazione con un professore di acustica, in interessantissimi esperimenti su esperienze auditive. Infatti, progetta apparecchi auditivi, in particolare prende a cuore il problema dei sordi che devono confessarsi per i quali mette a punto uno speciale citofono da confessionale, salvandoli dalle fiamme dell'inferno.

Inizia quindi la « fase 007 », producendo micro-trasmittenti, « cimici » per detectives, sistemi per ascoltare attraverso più pareti, e sistemi di prelievo di messaggi telefonici a distanza grandissima. Già nel '61 aveva iniziato ad interessarsi di accensioni, e a fare i primi esperimenti, ma con scarsi risultati in quanto i componenti in commercio non erano all'altezza delle gravissime sollecitazioni cui è sottoposta l'accensione elettronica.

Nel '68 riprende in mano il problema e riesce a realizzare delle accensioni che oltre a funzionare, durano. Incoraggiato, propone un'accensione elettronica a Bosato che la prova e la ritiene molto soddisfacente. Da questo momento inizia l'espansione a macchia d'olio, nel campo delle corse: Monzeglio, Facetti, Conrero, Osella, Bonomelli, Monticone, Fren, Boldrin, Varese, Scola, Schenetti e moltissimi altri la adottano con risultati più che lusinghieri. Alla base del successo dell'accensione «Electronic Racing» sta un'affidabilità notevolissima, unita ad una potenza di scintilla determinante in tutti i casi di imbrattamento negli avviamenti difficili, nei regimi transitori e a quelli massimi. Vi è anche una notevole adattabilità ad ogni tipo di auto da corsa e soprattutto non da corsa.



Mario Cane ha nella moglie Anna una infaticabile e validissima collaboratrice. Ecco « scintilla » e la moglie intenti ad assemblare, nel piccolo laboratorio casalingo, i componenti delle accensioni elettroniche «Electronic Racing». Ogni accensione viene scrupolosamente provata su un'apposita apparecchiatura di simulazione

Infatti il sig. Cane ha peregrinato a lungo presso tutti i preparatori sopra citati eseguendo innumerevoli prove e per quanto riguarda le auto di serie presso l'Elettrauto Mazza di Torino ha eseguito un incredibile numero di esperimenti per verificare l'adattabilità del suo apparato ad ogni tipo di vettura; proprio in questo lavoro capillare da certosino di costruzione e immediata verifica e realizzando via via una serie innumerevole di circuiti, circa 200, sta il segreto del buon funzionamento di questa accensione.

E' interessante sottolineare che, dato l'uso di componenti speciali e la speciale resina che « lega » l'insieme della struttura, questa accensione resiste bene all'umidità e a temperature da —40° a +120°. Anche per quanto riguarda le vibrazioni, il problema è risolto in quanto un apparato ha resistito per lungo tempo su una vettura da competizione pur essendo applicato direttamente sul motore.

Progetti futuri: una nuvola di idee e pochissimo tempo in quanto deve badare alla produzione, aiutato dalla sua bravissima moglie Anna. Mario Canè comunque ha in programma di realizzare a brevissima scadenza un sistema per eliminare completamente spinterogeno, calotta e contatti. Sta anche mettendo a punto un ritardo elettronico per avviamento e sfruttabile anche per la messa a punto dei motori in sala prova; si potrà, elettronizzando i banchi prova, trovare per ogni regime l'anticipo ottimo, in modo da poter costruire una perfetta curva di anticipo senza doversi avvicinare ai motori in prova mentre girano a regimi proibitivi.

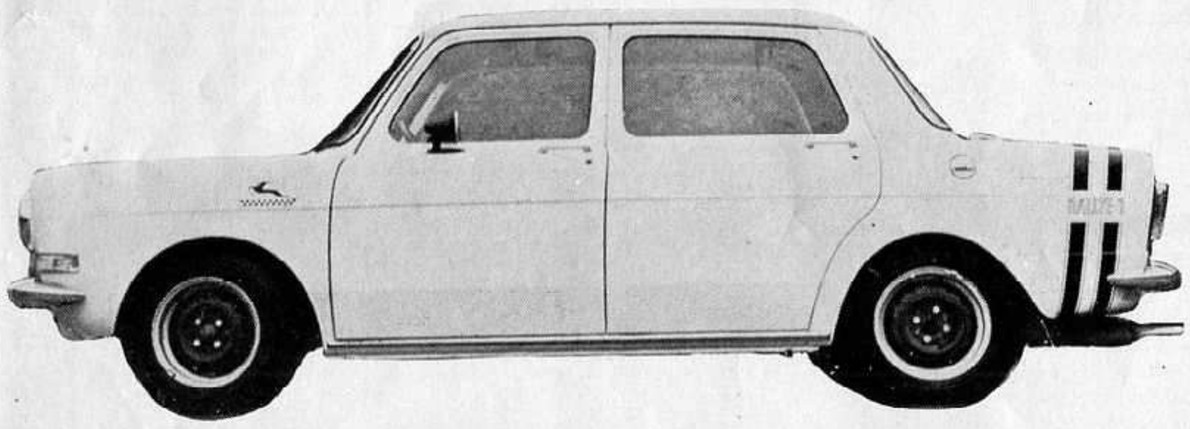
Ha anche realizzato, partendo da un normale contagiri in commercio, un efficentissimo limitatore di giri. Data l'importanza dell'accensione su qualunque tipo di vettura sia montata, Canè esegue accuratamente uno studio statistico di qualità sui componenti delle varie marche in commercio. Si può veramente dire che le gare hanno permesso e accertano con più di 1000 vittorie, la messa a punto di un'accensione efficacissima.

Giorgio Rossotto

AUTO SPRINT PROVE

al volante della SIMCA 1000 RALLYE 1

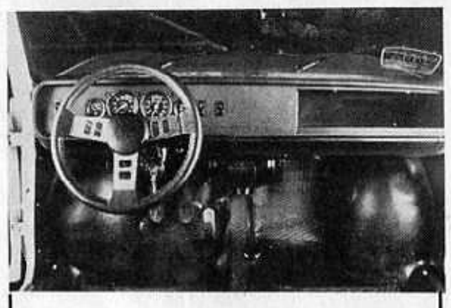
Un milione da rallye



AJACCIO - Per convincerti che la piccola agile Simca nero e arancio, che ti avevano messo in mano a Bastia per due giorni con un doppio itinerario, tra le montagne dell'interno verso Corte prima e con un percorso da vero rally laggiù fino ad Ajaccio poi, non fosse uno dei soliti arrangiamenti di un modello vendutissimo e necessario di una cura veronoff di ringiovanimento, in fondo c'è voluto poco. Almeno per il sottoscritto. Fare un po' di chilometri insieme a Sandro Munari che la guidava e appresso azzardare una « bagarre » stradale abbinata (si fa per dire, naturalmente) con il noto rallyman su un altro esemplare, lungo il tratto più tortuoso degli 800 chilometri che disegnano la Corsica sul fianco « italiano ». Così eri costretto a tener giù il piede più di quanto non avresti fatto da solo, solo perché c'era quel tale a « spingerti ». E ti sei potuto accorgere che la nouvelle Simca R 1 è proprio un'altra macchina, con quel motore cresciuto a 1294 cc. Anche la stabilità è migliorata, magari solo dai freni ti saresti atteso qualcosa di più. E forse c'è qualcosa da dire sul volante che, per farlo sportivo, l'hanno disegnato un po' troppo corposo per una impugnatura non affaticante, soprattutto in quel cordolo di cucitura grossa del cuoio di rivestimento, che finisce per darti fastidio all'interno delle dita.

Personalmente sono contrario alle impressioni di guida fatte così, con i sempre accattivanti public-relations-men che ti rendono tutto facile, con i depliant e le conferenze che ti riempiono di dati tecnici ufficiali, con gli irrigimentati programmi nei quali l'unica evasione può costituirla magari l'ardire kamikaze di un collega che si va a insabbiare su una striscia di costa solo per eccitate ambizioni di inquadrature fotografiche felliniane. E se non fosse per il solito Sandrocchio di Cavarzere che dà i consigli giusti, rimarrebbe lì fino a sera e tu e gli altri perderesti l'aereo che ti aspetta, ad Aiaccio, alla fine della due giorni-rally che ti son toccati. Con i « grazie » degli uomini-Chrysler, perché perlomeno gli hai tolto il fastidio di riportare le macchine di prova indietro (gli altri colleghi arriveranno ad Ajaccio e andranno a Bastia: così, in una routine alternativa durata un mese e più nell'isola di Napoleone con tutti i soloni della stampa specializzata mondiale).

Sei contrario a queste impressioni di guida perché sai che, in realtà, per giudicare una macchina, devi averla tua non per un migliaio di chilometri ma per 5000 e solo dopo un simile chilometraggio puoi saperne davvero tanto per dire qualcosa di giusto ai tuoi lettori, ammesso che ti credano.



L'identi-kit

MOTORE: 1294 cmc. - quattro cilindri in linea - alesaggio 76,7 - corsa 70 mm. - compressione 9,8:1 - potenza massima **60 hp DIN a 5.400 giri** - coppia massima 9,36 mkg. a 2600 giri - distribuzione ad aste e bilancieri - alimentazione con un carburatore monocorpo;

TRASMISSIONE: ruote posteriori motrici - frizione monodisco a secco - cambio a quattro marce sincronizzate + R.M. - comando a cloche.

SOSPENSIONI: anteriori indipendenti con molle a balestra; posteriori con molle elicoidali.

STERZO: a cremagliera.

FRENI: a disco anteriori, a tamburo posteriori.

PESO: kg. 785.

POTENZA FISCALE: 7 HP.

Però stavolta qualche cosa per essere soddisfatto la hai. Soprattutto se vai a ricollegarti al prezzo: **un milione e trentanove mila lire!** Ecco, il prezzo è la vera qualità-chiave di questa Simca sportiva per giovani. Conosciuto il prezzo puoi perdonare tutto. Anche certe licenze di comfort che ti hanno pizzicato al naso, (ma non certo i sedili che sono anatomicamente molto comodi, da vera sport rally).

Se la Simca R.1 ha un pregio, sempre tenendo come riferimento il prezzo, è di mostrare davvero qualcosa di nuovo ed essenzialmente diverso dal modello standard. Non è una rally di nome. Lo è più sul serio, abbastanza di fatto. Anche se, dovendola utilizzare per correre davvero, c'è ancora qualcos'altro da fare. E la Simca lo sa bene, tanto che sa fino a dove le si può portare (e dove magari la porterà in seguito).

Ci fai bene davvero i 150 all'ora (non in Corsica naturalmente). La posizione dei pedali lascia qualche incertezza. I sessanta cavalli DIN te li garantiscono a 5400 giri, ma l'escursione di qualche cosa in più della lancetta, puoi seguirla senza affanno sul contagiri. Sui 1000 metri, chi ha avuto modo di provarla con criterio, ti assicura che puoi arrivare in 36" con un passaggio ai 400 sui 19". Lo sterzo è molto preciso nel misto; la modifica alle sospensioni l'ha migliorata nettamente come tenuta di strada, un po' meno come confortevolezza. La frenata lascia qualche dubbio nell'uso violento. Puoi avvertire un leggero scarto di traiettoria. Resta il consumo. Diciamo che nove litri per 100 chilometri può essere il suo medio normale limite.

In 10 anni la Simca ha prodotto 1 milione e quattrocentomila «Mille», nelle varie evoluzioni. Un successo quasi senza precedenti, nato per la trovata della miniberlina a quattro porte, ma poi evidentemente mantenuto da altri pregi, utilitarietà complessiva compresa. In Italia sono 250 mila le Simca Mille della quota nazionale.

Quando fu lanciata nel '70 la prima Rally corsaiola per un sondaggio, forse nessuno a Poissy credeva che ne sarebbero state vendute trentamila quasi di getto di quella versione con motore 1118. Così ecco la Rally 1 che è lo sfruttamento più commerciale di quel successo, nella crescita di cilindrata a 1300 per battersi meglio contro le rivali che si chiamano **Ford Escort Sport, Fiat 128 Rally, NSU TT, Mini 1275 GT, Opel Kadett Rally 1,2 S.** E' in buona compagnia. Ma alla Chrysler Europa sono convinti di trovare spazio se, per il momento, su 450 Simca 1000 che si producono a Poissy, già 50 giornaliere sono le « R. 1 ». Sì, quel milione e trentanovemila lire è la carta credito essenziale per le ambiziose prospettive.

Marcello Sabbatini

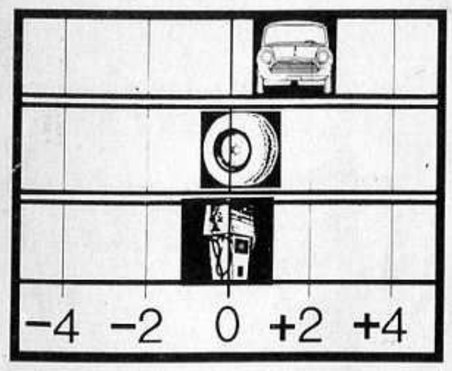
Allo specchio con le rivali

I sei modelli « paralleli »	Potenza fiscale HP	Cilindrata cmc	Potenza reale (HP DIN)	Prezzo L.	Velocità km/h
SIMCA 1000 RALLYE 1	7	1294	60	1.039.000	153,5
FORD ESCORT SPORT	7	1296	72	1.263.000	148,4
FIAT 128 RALLY	7	1294	67	1.300.000	149,4
NSU TT	7	1177	65	1.215.000	155,0
MINI 1275 GT	7	1275	61	1.295.000	140,0
OPEL KADETT RALLYE 1,2 S	7	1196	60	1.478.000	140,0

Evoluzione tecnica della Simca 1000

ottobre 1961
febbraio 1972

	ANNI E SERIE	Evoluzione comune a tutti i modelli: MECCANICA (modifiche importanti)	Evoluzione comune a tutti i modelli: CARROZZERIA	NUOVI MODELLI	PRODUZIONE TUTTI I MODELLI
DALLE ORIGINI AL MOTORE "349" (OTTOBRE 1961 - SETTEMBRE 1967)	Serie "S" dal sett. 61 al sett. 62 Modello 1962	—	Tipo iniziale	— Coupé Simca 1000 (Bertone) presentato a Ginevra nel marzo 62	61: 9670 62: 154282
	Serie "T" dal sett. 62 al sett. 63 Modello 1963	– Nuova tiranteria di direzione – Serbatoio carburante aumentato: da 29 a 35 l. – Nuovo condotto d'aspirazione (Motore 315 S) (50 HP SAE invece di 45)	Tipo iniziale (1000 "normale")	– Simca 1000 Gran Lusso · finizione Naugahyde · colore metallizzato · modanatura laterale – Simca 1000 Coupé (lancio commerciale con motore 52 HP)	168.654
	Serie "V" dal sett. 63 al sett. 64 Modello 1964	– Creazione di 2 versioni del motore 315 S: · 315 S normale 50 HP · 315 SA 52 HP e adozione di un sistema di ricircolazione dei gas del carter	Tipo iniziale invariato – Sedili "comfort" su GL – Punti diancoraggio per cinture di sicurezza	– SIMCA "900" (mercato metropolitano) – SIMCA 900 G (esportazione) – SIMCA 1000 "USA" specificazione US. (Calandra speciale, proiettori da 180 mm.)	113.818
	Serie "A" dal sett. 64 al sett. 65 Modello 1965	—	Miglioramento della climatizzazione	– SIMCA 1000 "GLS": · finizione molto avanzata · equipaggiamento conforme alle richieste della Stampa	116.259
	Serie "B" dal sett. 65 al sett. 66 Modelli 1966	– Nuovo fissaggio motore — – Adozione (in opzione) della trasmissione semiautomatica a convertitore FERODO	– Nuovo cruscotto – Sedile posteriore ribaltabile (di serie o in opzione secondo i tipi) – Deflettori anteriori su GL e GLS	Razionalizzazione della gamma delle varianti: 1000 Commerciale 1000 L (Lusso) 1000 LS (Lusso Super ex norm.) 1000 GL (Gran Lusso) 1000 GLS (Gran Lusso Super) 1000 GLA (automatica) Simca 1000 Coupé	133.276
	Serie "C" dal sett. 66 al sett. 67 Modelli 1967	—	—	Gamma invariata: in marzo presentazione del Coupé 1200 S: · 1204 cm³ · 80 HP DIN · 175 km/h.	88.085
DAL MOTORE "349" ALLA RALLYE 1 (SETTEMBRE 1967 - FEBBRAIO 1972)	Serie "D" dal sett. 67 al sett. 68 Modelli 1968	– Nuovo motore tipo 349, facente parte di una gamma unificata 1000 - 1100 - 1200 – Nuovo filtro olio – Nuovo filtro aria	—	Gamma invariata 1000 USA: nuova versione secondo norme USA 1968. Produzione 1000 Commerciale sospesa. Coupé 1200 S: servo-freno	81.594
	Serie "E" dal sett. 68 al sett. 69 Modelli 1969	– Diversificazione dei modelli: 4-5 e 6 HP, a partire dal monoblocco unificato 5 HP di base – Adozione direzione a cremagliera (origine 1100) – Adozione sospensione anteriore del coupé su ogni tipo – Adozione sospensioni posteriori del coupé e ruote da 13 pollici per 5 e 6 HP	**L'aspetto della 1000 cambia per la 1ª volta dal 1961.** – Nuova calandra anteriore – Proiettori da 180 mm. – Nuovi gruppi ottici e nuovi paraurti – Nuovi fanalini posteriori a grande superficie – Nuova illuminazione targa posteriore	Adozione di una finizione specifica per ogni modello: 4 HP LS 5 HP GL 6 HP Special (GLS) Opzione automatica solo su 5 HP 1000 USA (norme US 1969) soltanto su 6 HP	115.486
	Serie "F" dal sett. 69 al sett. 70 Modelli 1970	– Migliorata la potenza con modifiche apportate alle testate – Tasso di compressione modificato su 4 HP – Freni anteriori a disco su 6 HP	– Nuovo cruscotto Nuovi sedili sui 3 tipi	Gamma invariata (fino al marzo 1970) Produzione 1000 USA sospesa Lancio della 1000 Rallye il 10-1-70	Celebrazione della milionesima SIMCA 1000 il 25 febbraio 1970 — 109.180
	Serie "G" dal sett. 70 al sett. 71 Modelli 1971	Su 4 HP: pneumatici a carcassa radiale di serie. Nessuna modifica meccanica per gli altri modelli.	Su tutti i tipi: – nuovo monogramma che sostituisce le lettere separate S.I.M.C.A. – nuovo materiale di rivestimento interno. Sulla 1000 Rallye: – sedile anatomico regolabile con spessori.	Gamma invariata, ma aggiunta della SIMCA 1000 5 HP, analoga alla SIM'4, tranne: – motore 944 cm³ – ruote da 13 pollici – pneumatici radiali – paracolpi in gomma	105.461
	Serie "H" dal sett. 71 al feb. 72 e fino al salone di ottobre	Su tutti i modelli: – rinforzo della struttura in conformità con la norma R 12 – rinforzo dei triangoli di sospensione, rinforzo della chiusura cofano anteriore. – Nuovo volante di sicurezza. – Serrature rinforzate.	Nuovi colori di carrozzeria Febbraio 1972: sulla 1000 Rallye 1: cruscotto anti-riflesso	– Soppressione del modello GL – Creazione di un modello GLS 6 HP: meccanica della Special, carrozzeria GLS 68 – Febbraio 1972: lancio della 1000 Rallye 1. Motore 1294 cm³ 7 HP – Equipaggiamento motore modificato – Sospensioni anteriori e posteriori modificate	



AUTO in BORSA

le quotazioni delle industrie dell'automobile (e quelle collegate) in tutto il mondo

Gli indici AUTOSPRINT

AUTO	511,70	(+2,62)
GOMME	500,05	(+1,38)
PETROLIO	501,18	(—1,30)

Gli indici generali dei vari settori, sono stati ricavati tenendo conto solo delle quotazioni relative alle società da noi prese in considerazione. Gli indici Autosprint sono stati posti uguale a 500 dal primo gennaio 1972

Settimana positiva per Fiat (+1,91) e Pirelli (+2,42) in contrapposizione alla petrolifera Sarom (—0,92).

La Fiat e la Pirelli hanno presentato i bilanci '71 con un utile di gestione che permette la distribuzione di un buon dividendo. L'azienda torinese con i suoi 15 miliardi di utile e con un'aggiunta di altri 20 miliardi prelevati dalle riserve tassate riesce a lasciare invariato il dividendo (120 lire) distribuito l'anno scorso.

L'azienda milanese di pneumatici ha presentato invece un utile netto di 1.543 milioni superiore a quello dell'anno scorso ammontante a lire 1.131 milioni, ciò consente la distribuzione di un dividendo di lire 105.

L'ultima delle tre aziende italiane quotate alla nostra Borsa internazionale risente invece delle difficoltà che sta attraversando l'industria petrolifera: lo sciopero dei lavoratori del petrolio, l'agitazione dei gestori delle pompe di benzina e la situazione di tutto il settore petrolifero.

Il settore automobilistico ha presentato questa settimana un aumento del nostro indice di +2,62 grazie, oltre che all'andamento generale in ripresa, alla Peugeot che ha presentato uno sbalzo del +25,04 per cento dovuto a movimenti di capitale che si dovrebbero verificare nell'ambito dell'azienda.

La Ford Motor da parte sua, ha avuto per il 1971 un fatturato di ben 16,4 miliardi di dollari, il più alto della storia della compagnia.

SETTIMANA dal 23 al 30 marzo

SOCIETA'	*Nazionalità*	*BORSA*	*Giovedì 23*	*Giovedì 30/3*	*Percentuale settimanale*
AUTOMOBILI					
FIAT	Italia	Milano	2090	2130	+1,91
		Zurigo	14.30	14.50	+1,40
		Parigi	18.20	19	+4,39
		Francoforte	11.75	11.90	+1,28
FORD MOTOR	USA	New York	74 3/8	74	—0,50
		Zurigo	282	279 1/2	—0,89
GENERAL MOTORS	USA	New York	82 7/8	83 5/8	+0,90
		Zurigo	321	320	—0,31
AMERICAN MOTORS	USA	New York	6 7/8	6 3/4	—1,82
CHRYSLER	USA	New York	32 1/2	33 3/4	+3,85
		Zurigo	125	127 1/2	+2,—
BRITISH LEYLAND	G.B.	Londra	43 7/8	41 7/8	—4,56
CITROEN	Francia	Parigi	81.50	83	+1,84
PEUGEOT	Francia	Parigi	274.90	319	+25,04
BMW	Germania	Francoforte	211.50	221	+4,49
DAIMLER BENZ	Germania	Francoforte	379	406	+7,12
AUDI-NSU	Germania	Francoforte	226	225	+0,44
VOLKSWAGEN	Germania	Francoforte	159	163.80	+3,02
		Zurigo	190	196 1/2	+3,42
NISSAN MOTORS	Giappone	Tokyo	440	491	+11,59
HONDA MOTORS	Giappone	Tokyo	394	370	—6,09
TOYOTA	Giappone	Tokyo	601	595	—0,99
PNEUMATICI					
PIRELLI	Italia	Milano	1614	1653	+2,42
		Parigi	13.40	14	+4,48
		Zurigo	9.85	11.15	+3,05
		Francoforte	9.25	9.40	+1,62
FIRESTONE TYRE	USA	New York	24 7/8	25 3/4	+3,51
GOODYEAR T & R	USA	New York	30 7/8	31 1/4	+1,21
		Zurigo	120 1/2	118	—2,07
GOODRICH	USA	New York	27	27	—
MICHELIN	Francia	Parigi	1366	1378	+0,88
DUNLOP	G.B.	Londra	183	179	—2,19
CONTINENTAL	Germania	Francoforte	115.50	116.50	+0,87
PETROLIO					
SAROM	Italia	Milano	868	860	—0,92
STANDARD OIL NEW JERSEY	USA	New York	72 3/4	70 1/4	—3,44
		Zurigo	279 1/2	266 1/2	—4,65
MOBIL OIL	USA	New York	52 1/8	51 3/8	—1,44
GULF OIL	USA	New York	25 5/8	26	+1,46
SHELL OIL	USA	New York	46 3/4	46 5/8	—0,27
		Londra	308	308	—
ESSO STANDARD	USA	Parigi	130	134.50	+3,46
MARATHON OIL	USA	New York	31 1/4	30 3/4	—1,60
TEXACO	USA	New York	32 1/8	30 7/8	—3,89
PETROFINA	Belgio	Bruxelles	4395	4510	+2,62
BRITISH PETROLEUM	G.B.	New York	13 5/8	13 3/8	—1,83
		Londra	523 1/2	532 1/2	+1,72
ROYAL DUTCH SHELL GROUP	G.B.	New York	35 7/8	35 3/8	—1,39
		Londra	18 1/2	17 1/8	—7,43
		Amsterdam	116.10	113.30	—2,41

A cura di **Giorgio NONNI**

de Adamich nel c.d. GPDA

● Anche se la **CORSA DEI CAMPIONI** non è stata proprio degna del suo nome in pista, i campioni erano invece tutti presenti alla riunione della GPDA, ove Bonnier ha confermato che il nome dell'associazione non cambia, nonostante i suoi recenti altri titoli. Eletti membri del comitato, sotto la direzione di Syrett, de Adamich, Mass, Revson, Hulme, Emerson Fittipaldi e Jim Bottomley, il responsabile per le relazioni della Fondazione Clark sulle tute anti-incendio. A Louis Stanley è stato chiesto di fungere da consulente.

● L'ex pilota ufficiale della Palliser, **PETER LAMPLOUGH**, ha comprato dalla Merlyn la MK 21 che Schenkter pilotò verso la fine della stagione scorsa.

● Il pilota inglese **JACKIE OLIVER** che parteciperà alle gare Can-Am '72 al volante della UOP's Lead-Free Shadow, si sta facendo confezionare un sedile « su misura » presso la Bostrom Co., ditta specializzata nella produzione di sedili « sospesi » per camionisti, per veicoli da ricreazione e per scavatrici. Questo sedile è particolarmente raccomandato perché assicura al pilota il massimo di stabilità laterale.

L'anti-VEGA di Bonnier

● La **BONNIER INTER** s.a. ha messo ora in commercio una versione modificata del motore Ford Cosworth FVC, designandolo **FVC-B**. Il nuovo motore che pare dia **DAI 12 AI 15 CAVALLI** più di quello originale, è stato definito da Helmut Marko di rendimento quasi simile al Vega 2 litri pur essendo soltanto un 1800.

● L'attore-pilota **STEVE McQUEEN** ha divorziato, dopo quindici anni di matrimonio. Pare che sia molto abbattuto, soprattutto al pensiero di dovere pagare alla ex moglie alimenti ammontanti a quasi cinque milioni di lire al mese.

● **STEWART** riparla della sua passione per il tiro al piattello. Ha detto di nuovo che nei prossimi cinque anni parteciperà a meno corse, dedicandosi spesso al cinema, ai suoi affari e al suo hobby preferito. **« Prima di correre, era campione europeo di tiro al piattello — ha detto — e dovrò riprendere ad allenarmi. Potere gareggiare per le due medaglie di oro di Monaco, quest'anno, significherebbe di più, per me, che vincere una corsa ».**

● Due francesi, Philippe de Henning e Jean Claude Alzerat, piloteranno le **MARCH 713M** ex di Hunt e di Mc Inerney nelle gare di campionato francese e in alcune altre. Il patrocinio è fornito dalla ditta di cibi dietetici, La Vie Claire, i motori sono dei Vegantune.

● La discussione fra la signora proprietaria del circuito di **ST. JOVITE** e il CASC non è finita. Fra non molto si dovrebbe sapere se il G. P. del Canada passerà a Mosport e pare sicuro che la prova Can-Am di St. Jovite non ci sarà.

● Ha compiuto cinquant'anni l'asso svedese dei rallies: **BO LJUNGFELDT.** Come regalo di compleanno, ha firmato un nuovo contratto con Troberg per pilotare una Chevy Camaro. Ljungfeldt cominciò a correre nel 1946.

● **MIKE BEUTTLER** ha confermato che parteciperà alle principali prove del campionato del mondo di F. 1 con una March 721 della scuderia Clarke-Mordaunt, alla quale si è unito Malcolm Guthrie. Prima gara, il G.P. di Spagna.

La MARLBORO vuole Wisell

● Si era detto che, dopo un diverbio con Stanley, **WISELL** aveva rinunciato a pilotare una Marlboro-BRM, d'ora in poi, ma la Marlboro svizzera ci tiene molto ad averlo, quindi non è escluso che lo si riveda a Monaco.

● Come si era già detto, è sicuro che il rallysta francese **PIOT**, lasciata la Ford, correrà con la Ligier JS2 nel campionato GT e forse in qualche rally importante.

● Si sapeva che **DICK SCAMMELL** aveva lasciato il museo di Wheatcroft e che voleva tornare a lavorare su vetture di F. 1. Surtees l'ha assunto provvisoriamente, per occuparsi della TS9B, ma non sarebbe sorprendente che Scammell restasse alla Surtees, per occuparsi appunto delle F. 1.

● La prova valida per il campionato sport del **RAC**, che doveva svolgersi come « contorno » alla corsa di Thruxton, non c'è stata per la scarsità delle iscrizioni.

● **ROSEMARY SMITH**, che era malata, si sta rimettendo e spera di potere partecipare al Paris-St. Raphael, in coppia con Pauline Gullick. Dipenderà dalla possibilità o meno di fare tornare in tempo la loro Opel Manta, per il Rally del Galles che segue a ruota.

● Pare che la soppressione del **RALLY DI WIESBADEN** dipenda dal fatto che le autorità, a Praga, non hanno voluto autorizzare il passaggio dei concorrenti attraverso la Cecoslovacchia.

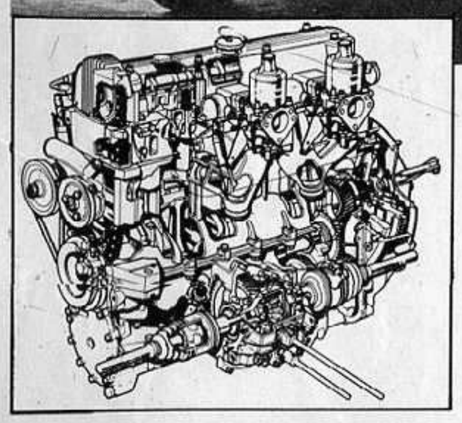
● **DONATELLA GALLO** mostra compiaciuta la « Rosa d'Oro Lancôme », l'ambito riconoscimento assegnato in rarissime occasioni alle esponenti del mondo sportivo, attribuitale per la sua vittoria, dopo dura lotta contro agguerrite avversarie, nel campionato italiano di motoslitta.

● Dopo l'ottima prova data in Tasmania, **McRAE** andrà forse con la Leda STP al campionato americano della F. 5000 e non è escluso che Granatelli gli fornisca una vettura USAC — forse anche a Indianapolis — con telaio inglese. Lola?

● La **DAF** e la International Harvester stanno per unire le loro attività nel campo dello sviluppo, della produzione e del marketing di veicoli industriali.

Le inglesi di primavera

● La Chrysler segue la crescente richiesta per versioni ad alte prestazioni (sua definizione, non nostra) delle berline standard, presentando la Hillman Avanger Tiger. La vettura non è ancora in vendita, anzi per ora viene esposta con una certa esitazione, per saggiare le reazioni del pubblico. Esternamente questa variante dell'Avanger è abbellita in eccesso, con strisce nere e una specie di alettoncino sul vano portabagagli. Ha però sospensione più bassa e più rigida, freni servoassistiti e motore con doppio carburatore Weber 40DCOE, oltre a collettori e teste cilindri modificati che dovrebbero dare un notevole (ma non chiarito) aumento di potenza.



● Questa primavera i costruttori inglesi stanno sfornando molti modelli nuovi o modificati. I più recenti, fra questi ultimi, sono l'Austin Morris 2200 e la Wolseley Six, con motore a sei cilindri di 2227 cc. (Foto a sinistra). Il radiatore è montato anteriormente, anziché lateralmente e non mancano gli abbellimenti. Si parla di velocità nell'ordine di 185 orari. Continua la produzione della 1800 a quattro cilindri, modificata nei particolari.

● Anche la Vauxhall punta a un mercato per vetture un poco diverse, con la Viva X14, e la Casa annuncia con orgoglio che ne verranno prodotte soltanto seimila. Qui la differenza consiste nelle finiture, più che nelle parti meccaniche, seguendo forse il concetto che ci sarà chi è disposto a pagare più del necessario, per una Viva, al solo scopo di fare bella figura con gli amici.

● La **SURTEES TS8**, con la quale Rollinson si piazzò quarto nel campionato F. 5000 dello scorso anno, è stata comprata da Alan Brodie.

● Tornando sulla gara di F. 3 a **BRANDS HATCH**, con le sue proteste e le sue squalifiche, la polemica non è ancora conclusa. Sono comunque stati multati i primi quattro concorrenti, perché le vetture erano sotto il limite del peso ma la « sentenza » sarà resa definitiva soltanto dopo il controllo eseguito dal Dipartimento Pesi e misure.

● Ancora più ricco, quest'anno, il montepremi del **RALLY SHERRY** (20-23 settembre). I patrocinatori, produttori di vino di Xeres, hanno già stanziato oltre un milione di pesetas, da aggiungere ad altri premi offerti da fabbricanti di accessori.

● La **VOLVO** costruisce dieci vetture speciali, per provare alcune innovazioni quali un paraurti idraulico che assorbe gli urti, cinture di sicurezza dal funzionamento automatico, un dispositivo che interrompe il flusso del carburante in caso di urto e varie altre.

Ricchissima OULTON F.2

● Il montepremi della gara di **F. 2** a **OULTON PARK**, svoltasi il 31 marzo, era raddoppiato e per conseguenza la competizione è diventata la più ricca in Inghilterra, per quanto riguarda questa formula.

● Confermato ufficialmente che **JOHN HINE** parteciperà al campionato marche due litri con una Chevron ufficiale del Red Rose Racing. Ci saranno inoltre vetture per Juncadella, Bosch, Bridges e Josa. Patrocinio della Tergal e dell'Escuderia Montjuich. Le vetture monteranno motori Cosworth Vega o Alan Smith FVC.

● La regina d'Inghilterra ha conferito l'onorificienza CBE (comandante dell'impero britannico) a **CHARLES J. PILLIOD**, vice presidente della Goodyear e presidente della Goodyear Int. Corp., rispettivamente dal settembre e dal gennaio 1971.

V8/Blog Scan

Una targa indovinata

● La vedova del creatore di James Bond, lo scrittore Ian Fleming, morto di recente, possiede una **ROVER** con targa « CIA 666 ». La targa era su una vettura comprata di seconda mano e la signora Fleming l'ha trasferita su quella acquistata di recente, poiché tutti avevano trovato la cosa molto divertente.

● I **PREZZI** delle vetture tedesche e francesi in Italia potranno diminuire lievemente a partire dal primo luglio. L'eventuale diminuzione sarà conseguenza del rinvio dell'applicazione dell'IVA.

● Nel periodo 1-15 marzo nelle **ISCRIZIONI** di veicoli nuovi al **PRA** si è registrata, rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, una flessione di 679 unità, pari al 0,97 per cento.

● Sempre parlando della « vettura sicura », pare che le **CASE EUROPEE** non siano disposte a accogliere il programma patrocinato dagli Stati Uniti, a parte Volkswagen e Mercedes, che hanno forti esportazioni verso l'America.

● E' stato reso noto un piano quinquennale della **CIRCOLAZIONE STRADALE**, in cui si trattano soprattutto quattro punti: uniformazione delle condizioni per il rilascio delle patenti entro quest'anno; uniformazione del controllo tecnico periodico dei veicoli entro il 1973; decisioni sulle misure riguardanti i limiti di velocità, entro il 1974; predisposizioni dei programmi comuni di educazione stradale nelle scuole e di uniformità nella segnaletica stradale orizzontale entro il 1975.

● Nel mese di **FEBBRAIO**, sono stati iscritti al PRA (pubblico registro automobilistico) 143.238 veicoli nuovi di fabbrica, suddivisi in 128.664 autovetture, 308 autobus, 7.584 autoveicoli industriali e 6.682 motoveicoli. Rispetto ai 131.711 autoveicoli immatricolati nello stesso mese dell'anno 1971, si è, quindi, registrato un aumento di 11.527 unità, pari all'8,75%. Nel primo bimestre 1972 gli autoveicoli nuovi di fabbrica immatricolati sono stati 269.971; nello stesso periodo dell'anno 1971 ne erano stati registrati 251.505 per cui si è registrato un aumento di 18.466 unità, pari al 7,34%.

● Al Circolo della Stampa di Milano è stata aggiudicata la **PALMA D'ORO** della pubblicità alla SAI, società assicuratrice industriale.

● Un metodo originale per « addolcire » il disappunto di una **CONTRAVVENZIONE**, è stato messo in atto, in occasione delle feste pasquali, da un noto pasticciere di Amsterdam il quale, preoccupato dal calo delle vendite visto che con l'aumento della motorizzazione il problema del parcheggio stava diventando una tragedia, ha reso noto che offrirà una torta pasquale a chi presenterà, acquistando altri dolciumi, il foglietto della multa. L'espediente ha dimostrato la sua efficacia; non solo la clientela non è diminuita, ma molti automobilisti giocano con la sorte parcheggiando davanti alla pasticceria con la sicurezza di tornare a casa, male che vada, con una bella torta che li ripaga dall'esborso forzato agli implacabili tutori del traffico.

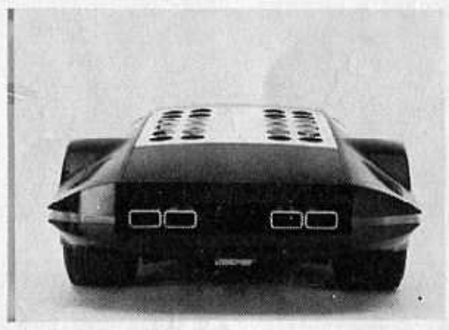
● Organizzati dall'Automobile Club d'Italia e dal ministero della Pubblica Istruzione, si svolgeranno quest'anno, nelle scoule elementari, concorsi di **EDUCAZIONE STRADALE** di espressione grafica sul tema: « L'uomo e la strada ». Nelle scoule medie, invece, verranno istituiti corsi facoltativi e concorsi provinciali riservati, questi ultimi, agli allievi che avranno frequentato i corsi facoltativi.

● Su invito del ministero dei trasporti, l'**ACI** richiama l'attenzione dei proprietari e dei guidatori di autoveicoli sui pericoli derivanti dall'uso di montare pneumatici declassati, destinati a veicoli per uso agricolo che, com'è noto, non possono superare la velocità di 27 kmh.

● Nel mese di febbraio 1972, la **BMW** ha consegnato 7130 autovetture con un aumento del 15% nei confronti delle consegne effettuate nello stesso mese del 1971. Se poi si confrontano i risultati dei primi due mesi dell'anno, l'aumento sale al 21%. Anche nell'esportazione la BMW ha registrato un netto miglioramento e in particolare per quanto riguarda il mercato statunitense.

● L'Istituto centrale di **STATISTICA**, in collaborazione con l'ACI, ha comunicato i dati relativi agli incidenti stradali verificatisi in Italia nel mese di settembre 1971 e nel periodo gennaio-settembre 1971. A causa dei 26.583 incidenti rilevati dalla polizia stradale o di altri agenti preposti alla vigilanza del traffico nel mese di settembre, sono morte 875 persone, mentre i feriti sono stati 21.111; nel settembre 1970 gli incidenti erano stati 25.444 con 890 morti e 19.625 feriti, con un aumento di 1.139 incidenti (+4,5%), e di 1.486 feriti (+7,6%). E' diminuito, invece, il numero delle persone decedute di 15 unità, pari all'1,7%.

Nel periodo gennaio-settembre 1971, gli incidenti stradali sono stati complessivamente 225.452 con 7.188 morti e 172.940 feriti, mentre nel corrispondente periodo dell'anno 1970 gli incidenti registrati furono 228.509 con 7.455 morti e 171.844 feriti. Si sono avuti, pertanto, 3.057 incidenti in meno, una diminuzione di 267 deceduti, ma un aumento di 1.069 feriti.



Premiato il «MODULO»

● Dopo lo «Style Auto Award» 1971, assegnato alla **PININFARINA** per la realizzazione della carrozzeria della Fiat 130 coupé, la rivista americana «Automobile Quarterly» ha conferito al carrozziere un altrettanto importante riconoscimento per la realizzazione della «Modulo», giudicata dalla giuria vettura stilisticamente eccellente. Questo ambito riconoscimento è stato consegnato il 30 marzo all'ingegner Sergio Pininfarina in occasione del Salone dell'Auto di New York dove la vettura era esposta. Dopo il Salone di New York, la « Modulo» andrà al Salone di Los Angeles e successivamente parteciperà alle riprese di un importante film sul « design », che verrà girato in Canada.

● Il presidente della **BP** e la National Iranian Oil Co. hanno firmato un accordo per ricerche di idrocarburi nel mare del nord.

● Nel periodo 1 gennaio-31 ottobre 1971 in Italia sono state **RUBATE** 134.736 automobili, con un aumento del 38,05 per cento rispetto ai mesi corrispondenti dell'anno prima. La 500 è in assoluto la vettura preferita dai ladri: 42.268 rubate in dieci mesi. In Francia, nello stesso anno, le automobili rubate sono state oltre centomila, su un totale di tredici milioni in circolazione. In sei anni il numero dei furti è raddoppiato.

I ragazzi ci imitano (meglio)

Finalmente abbiamo scoperto gli autori! Un momento, non intendiamo dire che ci siamo trasformati in tanti Mike Shayne o James Bond, no: abbiamo scoperto chi sono i nostri assidui corrispondenti **GIOVANNA ANTOLINI** e **ANDREA MAGRI** (che non è parente del nostro redattore). La loro assiduità, la reiteratezza nel chiedere, l'avidità di sapere ci avevano non poco insospettito e, perché no, anche lusingato. Ora, l'arcano è svelato in quanto in redazione, accompagnata da una simpatica lettera firmata dai « nostri » e, per delega, anche da Giorgio Ghidetti, Salvatore Lonardi e Antonio Ferrara, ci è pervenuta una copia di un giornaletto di automobilismo (come dicono), redatto, stampato ed edito proprio da quella « intelligente cinquina ».

Un mini-periodico fatto molto bene, scritto con bello stile, corredato di fotografie, ma soprattutto informato e imparziale nei giudizi anche se la giornalista-segretaria di redazione lamenta alcune palesi preferenze dei suoi coredattori. Giovanna, detta Badold (a proposito, che significa?), Giorgio, detto Jacky, e Andrea, detto Clay (e per questi ultimi è inutile chiedere la derivazione del nomignolo), si cimentano con spigliatezza e conoscenza di causa su un terreno nel quale anche loro più « autorevoli colleghi » molto spesso falliscono. Cronache, tecnica, commenti, flashes che denotano una sicura preparazione e un amore sconfinato verso lo sport automobilistico, e un modo di scrivere che molto spesso vorremmo leggere anche sui « giornaloni ».

I redattori di « Motoring drivers and cars » chiedono collaboratori e scambi di notizie, ma rifuggono da un certo giornalismo che riduce la notizia di un grande avvenimento e di una altrettanto grande vittoria italiana in campo internazionale a un livello decisamente inferiore del « gol del centravanti Cavicchia del Lecce » (senza naturalmente volere sottovalutare l'opera del bravo calciatore) e da certi giornalisti che neppure sanno che si dice Alfa Romeo (ahimè! Giovanna) e non Alfa Romea, che si dice Marko e Schenken e non Merko e Schenke (Lorenzo, Lorenzo, perché ti vuoi creare nemici anche fra le giovani leve?); così come non ammettono che le sgambature di un solo cavallo, si chiami pure Une de Mai, possano avere più spazio dei tanti « cavalli » delle Ferrari, delle Alfa, delle Tyrrell ecc.

MOTORING DRIVERS and CARS
Redazione: Via Pandino 25
CREMONA
(c/o Giovanna Antolini)