

CAMBIAMENTI DI DATA

● Rally 999 minuti (6-7 maggio): rinviato a data da destinare ● Rally 1000 Km Adriatico (30 aprile - 1 maggio): rinviato a data da destinare ● Rally dei Tulipani (24-29 aprile): rinviato a settembre. ● Autogiro Asparagi - Trofeo Simca: rinviato al 16 luglio. ● G.P. Arturo Mercanti (Monza F. 3, 7 maggio) rinviato a data da destinare.



Le corse chiave dal 17 al 25 aprile in Italia e all'estero

GARE SOPRESSE

Il circuito di Zandvoort è parzialmente riaperto, pertanto la prova del campionato Shell di F. 3 (8 maggio), verrà anticipata al 30 aprile. Annullati definitivamente la Trieste-Opicina (30 aprile), la gara di F. 2 a Magny Cours (1 maggio), il G.P. di Budapest (campionato europeo turismo, 4 maggio), la corsa di Hamenlinna (campionato marche due litri, 7 maggio), il Rally di Wiesbaden (camp. europeo piloti, 26-27 maggio), il Rally di Ginevra (camp. europeo piloti, 2-4 giugno), la gara in salita di Bachelerie (18 giugno), la gara di F. 3 a Pau (7 maggio). Annullata la gara Can-Am a St. Jovite (25 giugno).

Aprile

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
21-23	Rally Montecarlo Junior	Monaco			●	Rally	Martino-Librizzi (Fulvia)
22-23	Rally Darmstadt	Germania			●	Rally	
22-23	Heatway Internazionale	N. Zelanda			●●●	Rally	
22-23	Daily Express	Gran Bretagna	Circuito di Silverstone mt. 4710		○○○ F. 1, F. 5000 Camp. Shell. F. 3	Velocità in circuito	F. 1 Hill (Brabham) 1'11"3". Nuovo record: Stewart (Tyrrell) 1'20"5, media 210,660. F. 3: Bond (Ensign). Nuovo record: Williamson (March) e Kottulinsky (Lotus) 1'38"4, media 172,240.
23	Trofeo Giunti	AC Roma	Circuito di Vallelunga mt. 3210 2 manches di 40 giri percorso km. 256	Prove: ven. e sab. ore 14-18 Gara: dom. ore 15,15	○○○ Camp. Eur. Marche 2000 - F. Ford	Velocità in circuito	Merzario (Abarth) 1.41"6", media 151,411. Giro più veloce: Elford (Lola) 1'14"6 media 154,424
23	5. Trofeo Primavera	Scud. S. Marino	Partenza e arrivo a Borgo Maggiore Percorso km. 210	Partenza ore 7 Arrivo ore 11	●●	Rally	Giulianelli (Lancia HF)
23	Coppa Città di Lucca	AC Lucca	Partenza e arrivo Mura Urbano - perc. km 180	Partenza ore 8,30 Arrivo ore 14	●	Regolarità	Canè (Lancia Fulvia)
23	Targa Asquer	AC Cagliari	S. Gregorio Campuomu km. 4	Partenza ore 11 Arrivo ore 12,30	□	Velocità in salita	Biggio (Abarth) 3'11", record (1965)
23	Gara Tris	Kart Arciona			●	Velocità in circuito	
23	Trofeo Città di Varese	Scud. Sporturismo	Partenza e arrivo Varese - Piazza ex macello	Orario: 9-19	●	Autotorneo	
23	150 Miglia di Trenton	Stati Uniti			●●● Camp. USAC	Velocità in circuito	
23	Gara Circuito Hansa	Germania			●●● T, GT, S	Velocità in circuito	
23	Corsa di Krahberg	Germania			●	Velocità in salita	
23	Slalom di Norimberga	Germania			●●●	Slalom	
23	Coppa Jyllandsringen	Danimarca	Circuito di Jyllands mt. 1701		●●● T, GT	Velocità in circuito	
23	Corsa di Murs	Francia			●	Velocità in salita	Péchaire (Martini) 4'10"8 Record: Maublanc 4'8" ('70)
23	Corsa di Hebecrevon	Francia			●	Velocità in salita	
23	Coppa Piaggio	Monster Team Torino	Aeroporto Cerrina Rivalta Torinese	Orario: 9-18	●	Tris	Zampolli (Dallara Sp.) 2' 42"9 nuovo record
23	Slalom Goodyear	Lussemburgo			●●●	Slalom	
23	Gimkana Kartodromo S. Croce - Carpi	Racing Fischiacchio			●	Gimkana	
24	Bay Park	N. Zelanda			●●● T	Velocità in circuito	
25	1000 Km di Monza	AC Milano	Circuito di Monza mt. 5750	Prove: dom. e lun. ore 14-17 Part.: martedì ore 11 Arrivo: martedì ore 15,30	●●● Camp. mond. Marche	Velocità in circuito	Rodriguez-Oliyer (Porsche). Nuovo record: Rodriguez 1'24", media kmh 246,428
25	Coppa Città di Napoli	AC Napoli	Part.: Piazza Plebiscito Arrivo: Mostra Oltremare percorso: km 425		●	Rally	Canè (Fulvia)
25	Trofeo Vignola in Fiore	Centro St. Vignola	Part.: Vignola	Partenza ore 8	●	Regolarità	Rubboli (Fulvia)
27-30	Rally del Marocco MAROCCO	N.T. ●●● Camp. int. rallies marche			●●●	Rally	Deschazeaux-Planard (Citroen)
28-30	Rally Ostmark GERMANIA	●			●	Rally	
28-1/5	Rally Nordland GERMANIA	●●●			●●●	Rally	
29	Rialto - Trofeo Amoco AC MILANO	●			●	Regolarità	Canè (Lancia)
29	Trofeo Città di Venezia SCUD. SPORTURISMO	●			●	Autotorneo	
29-30	Rally di Lorena FRANCIA	●●			●●	Rally	
29-30	Rally Côte d'Armor FRANCIA	●●			●●	Rally	Bourdon-Bertrand (Alpine)

LEGENDA: ●●● = internazionale; ●● = nazionale a part. str.; ● = naz.; □ = « chiusa »



La rivoluzione calcolata milanese

Che la situazione della attuale CSAI sia fluida, con possibilità di un « rinnovamento » in autunno, ad opera del neo Presidente ACI (per ora sempre « designato ») Carpi de' Resmini, è confermato da una recente vicenda. In occasione della rimanipolazione interna di alcuni incarichi, era stato progettato l'ingresso di un qualificato esponente milanese, per annullare quella scusante di « vittimismo » che ha distinto l'AC della capitale cosiddetta economica d'Italia (ma forse adesso è ormai Torino) da quando due anni fa a Bologna i dirigenti scelsero la « via emiliana » allo sport automobilistico.

Il candidato prescelto era Sergio Mantovani, il noto dirigente della CS dell'AC milanese ed ex pilota negli anni cinquanta con Musso e Castelletti. Ma il gentile personaggio, dopo molte incertezze, ha finito per rinunciare, senza un motivo reale. Hanno prevalso le pressioni del suo « clan » che si prepara probabilmente alla rivoluzione novembrina con l'obiettivo di ottenere certo qualcosa di più che non soltanto un consigliere.

● Il più dispiaciuto della mancata vittoria di Merzario al Castellet con l'Abarth è stato proprio Enzo Ferrari. E lo ha detto al comasco con tutta comprensione.

NANNI in castigo

● Sconcertante alla premiazione Alfa, dell'altra settimana. Nonostante le calorose strette di mano a Nanni Galli, nel corso della consegna del trofeo da parte del dott. Luraghi e del dott. Di Nola, alla successiva cena è stato notato che il pratese era rimasto solo soletto, abbandonato. Tutti i maxi piloti della squadra presenti, erano al tavolo « presidenziale ». Galli, invece, era finito in un tavolino lontano, in quarantena isolata!

● Alcuni meccanici Alfa ce l'hanno col sottoscritto, sostenendo che su AUTOSPRINT è stato sempre « evitato » di pubblicare una copertina con la 333 vittoriosa, l'anno scorso. E ciò lo tengono a simbolo di antipatia. Possibile che gli amici Manfredini, Lupo e C. non riescano a convincersi invece che solo da pochi numeri — come tutti i lettori sanno — siamo in grado di stampare la copertina a colori nella notte di domenica prima essa veniva passata al fotolito e alla stampa con almeno sette giorni di anticipo? Perciò allora bisognava « fare i maghi » e intuire il possibile vincitore a 7 e più giorni di distanza! E che si sia riusciti ad azzeccarci molte volte, è stata un misto di fortuna e calcolo razionale. E' evidente che una vittoria di Stewart o di una Porsche 917, (come un piazzamento di una Ferrari), fosse sempre più ipotizzabile nel '71 che non un successo delle 333!

Marcellino



La lampada del DRAKE Questo disegno molto grazioso, è stato regalato da un giovanissimo ammiratore a Enzo Ferrari. Ed ora campeggia nella nuova stanza di lavoro del « Drake » a Fiorano. Un augurio davvero simpatico. Notare i particolari: il tappeto traguardo e la... lampada Tyrrell mod. Stewart! (al centro della casetta)



La scommessa Questa tenuta di Arturo Merzario retour di Castellet non è che abbia proprio entusiasmato Enzo Ferrari. Ed è finita con una scommessa. Al primo risultato positivo con Ferrari, l'Arturo dovrà tagliarsi (a misura giusta) i capelli!...



Non profeta (in patria). Si chiama Manrico ZANUSO, corre per i colori della Scuderia Palladio, ma vive in Germania a Norimberga. E' tra i protagonisti della tedesca Formula Super Vee. Pare che abbia voglia comunque di cimentarsi prima o dopo anche in F.3 (e in Italia).



PUBBLICITEIDE Clay Regazzoni è in un momento di grande sviluppo... commerciale. La capitalizzazione (economica) del suo nome viene concretata da un gruppo scelto di « managers ». Tra le iniziative concrete, ecco adesso anche la giacca « marca Regazzoni »!

◀ Scommettiamo che anche i più accaniti fumatori italiani non conoscono le sigarette « Monza ». No, non è un prodotto Monital. Figurarsi! Il finlandese Lasse Sirvio, una delle rivelazioni della formula Supervee ha come sponsor una marca finlandese di sigarette, che si chiama MONZA in onore dell'autodromo italiano (e con buona pace dei nostri burocrati che si nascondono dietro le piante).

Le gomme difficili della F. ITALIA

I due collaudatori ufficiali della Formula Italia, Giorgio Pianta ed Arturo Merzario, hanno compiuto una ulteriore seduta di messa a punto all'autodromo di Monza, nei primi giorni della scorsa settimana, con tre diversi esemplari. Il tempo incerto, con forti acquazzoni, è stato in un certo senso l'ideale per il tipo di collaudo effettuato, tendente a definire il tipo di gomma con cui la monoposto-scuola verrà consegnata agli impazienti clienti.

Si è appurato che il Firestone è nettamente più preciso e stabile sull'asciutto, mentre invece il Pirelli ha caratteristiche più « polivalenti », essendo un poco inferiore sull'asciutto ma più affidabile sul bagnato. Dato che l'orientamento è quello di obbligare un tipo unico di gommatura, non è difficile pensare che la scelta ricadrà sul Pirelli.

Nel corso dei collaudi, Giorgio Pianta ha avuto anche una piccola disavventura: arrivando in frenata all'ingresso della Junior, ha trovato una pozza d'acqua ed ha compiuto un testa coda, urtando anche piuttosto violentemente la barriera all'esterno della curva. La F. Italia si è comportata ottimamente, dato che la semplice sostituzione del puntone di reazione posteriore destro (15' di tempo) è stata sufficiente per rimettere in grado la macchina di scendere nuovamente in pista. Infatti, successivamente la vettura è stata collaudata anche sul circuito stradale, raggiungendo circa i 215 kmh.

Sia Merzario che Pianta sono molto soddisfatti dei collaudi, e secondo loro la Formula Italia sarà realmente in grado di selezionare i talenti « veri ». Per quanto riguarda Pianta, correrà la 1000 KM di Monza in coppia con Giorgio Schon sulla Lola 212 aggiornata che sarà patrocinata dalla Valvoline.

MAGNI difende Monza

MONZA - « Non possiamo permettere che la demagogia continui a prevaricare gli interessi dello sport. Bisogna finirli una volta per tutte con le ambiguità e le tergiversazioni. I politici devono assumersi le proprie responsabilità », queste sono le parole con le quali Fiorenzo Magni, presidente dell'associazione Azzurri d'Italia, ha concluso la sua appassionata arringa in difesa dell'Autodromo di Monza che, per l'incomprensione delle autorità comunali, rischia di dovere chiudere i battenti alle grandi prove automobilistiche se non verranno eseguiti i lavori richiesti dai piloti della GPDA che hanno minacciato di non partecipare al G.P. d'Italia di Formula 1. Arringa e denuncia pronunciata nel corso di una riunione del Panathlon Club di Monza appositamente convocata per esaminare la situazione dell'autodromo monzese, dopo l'ulteriore silenzio degli amministratori verso la ennesima richiesta della SIAS per ottenere l'abbattimento di quelle 728 piante che permetterebbero l'esecuzione delle varianti richieste alla curva grande, o « curvone », e alla curva Ascari.

« Settecentoventotto piante di cui 563 sono rappresentate da polloni invecchiati, governati a ceduo » ha aggiunto il prof. Aldo Feliciani docente di selvicoltura presso l'Università di Milano « messe a dimora apposta per essere tagliate dopo un certo tempo allo scopo di utilizzarne il legno ». Ma su questi 728 alberi da tagliare (su oltre due milioni) si sono arenate le richieste della SIAS mettendo in pericolo la sopravvivenza del nostro più grande autodromo.

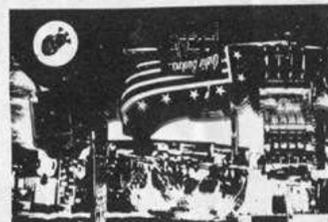


nelle pagine che seguono

Buono sconto per Vallelunga



Quello che un pilota impara da spettatore



Contraddizioni americane

il pallottoliere delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale di mezzanotte

a pagina

- 2 Dove corriamo domenica?
- 3 ZANZARA
- 34 KARTING Giornale SCUDERIE
- 43 Nuovi BOLIDI AUTO per tutti
- 45 MOTORAMA
- 46 BORSA-AUTO TUTTESPRINT
- 48 SCRIVETECI rimarremo amici
- 50 INFORMATUTTO
- 51 COMPRAVENDITA



ROMA - Quella del 12 aprile 1972 potrebbe passare alla storia dell'automobilismo (non soltanto capitolino) come la data dell'apertura di un dialogo tra l'A.C. Roma e i giornalisti su un tema sempre scottante e sempre attuale: VALLELUNGA. L'occasione dell'incontro del neo-presidente Mario De Cesare e di tutto il suo stato maggiore con i rappresentanti della stampa specializzata l'ha procurata l'annuncio ufficiale del 2. Trofeo Ignazio Giunti di domenica prossima, gara valida per l'Europeo marche.

«Purtroppo — ha detto l'avv. De Cesare — c'è la concomitanza della 1000 KM di Monza di martedì 25, ma speriamo egoisticamente che Merzario non corra a Monza la prova mondiale, così lo avremo tra

i principali protagonisti di Vallelunga».

La disponibilità del pilota comasco, a questo punto, dipende dall'entità dell'ingaggio. Sarebbe in atto, in sostanza, un braccio di ferro tra gli organizzatori di Monza e di Vallelunga: chi offre di più avrà Merzario. Ma è difficile crederci considerando che Merzario è pilota ufficiale Ferrari e come tale dovrà sostituire Andretti.

Durante il dibattito, rivelatosi estremamente costruttivo, il presidente De Cesare si è avvalso della collaborazione del direttore dell'autodromo romano Luciano De Luca e dell'organizzatore milanese Remo Cattini (che lavorerà per tutto il '72 presso l'A.C. Roma), che qualcuno ha voluto definire «il primo bagnante di Vallelunga».

Per il «Trofeo GIUNTI» del 23 aprile riservato alle vetture SPORT 2 litri

L'A.C. ROMA inaugura la politica dei MINI-PREZZI

F.1 a VALLELUNGA il 18 giugno

Chiamato in causa sull'esiguità degli impegni diretti a Vallelunga (cinque in tutta la stagione) l'avv. De Cesare l'ha giustificata asserendo che «siccome le corse sono passive (sic!), non è saggio — amministrativamente parlando — contrarre debiti, anche se con noi stessi». A questo punto è intervenuto Piero Taruffi il quale s'è meravigliato (e noi con lui) perché l'affermazione suona come un esplicito rinnegamento dei principi di politica economica applicata alle corse automobilistiche.

TARUFFI ha aggiunto: «Come

mai soltanto a Vallelunga il pubblico, il grosso pubblico dovrebbe disertare gli appuntamenti importanti? Provate ad organizzare prove titolate e la gente accorrerà numerosa! Non venirmi a dire che il reddito medio procapite, più elevato a Milano che a Roma, è alla base del successo di folla alle manifestazioni monzesi. Come mai allora prima che l'A.C.I. acquistasse l'autodromo si facevano a Vallelunga spesso e volentieri gli esauriti?...

E' un vecchio tasto. De Cesare si sente a questo punto in-

vestito dell'autorità che gli deriva dal grado, confessa subito che non ha i soldi per fare di più e di meglio, ma vorrebbe intanto dimostrare ai denigratori dell'autodromo di Vallelunga che è tecnicamente possibile ospitare un G.P. di F. 1. Quando? Il 18 giugno, data lasciata vacante dal G.P. d'Olanda.

Naturalmente non varrà per il campionato mondiale, tuttavia si creerebbe una valida e più spettacolare alternativa a Monza, e poi chissà... Noi aggiungiamo che l'A.C.I. dell'avv. Filippo Carpi De' Resmini non può non incoraggiare l'iniziativa

e non può non stanziare altri fondi per assicurare una continuativa funzione di un impianto che dopo tutto (a differenza per esempio di Monza) è di proprietà dell'ente che ora dirige.

Vallelunga non deve essere considerata soltanto una pista di prova, un luogo di raduno di vetture turismo o addirittura un monumento e pertanto meta turistica e archeologica. Vallelunga è già oggi l'autodromo di domani, potrebbe svolgere benissimo un'attività settimanale. Non si abbia paura di spendere (direttamente) i soldi per organizzare manifestazioni ad alto livello!... Altrimenti l'A.C. Roma lo dica pure che il suo mestiere non è quello di far funzionare come si deve un autodromo, che ha in gestione (vero avv. De Cesare?) per valorizzarlo attraverso l'E.G.A.V. e la Vallelunga S.p.A. Adesso che l'avv. Carpi De' Resmini ha accumulato le incombenze sulle spalle del presidente dell'A.C. Roma, abbia almeno la responsabilità di pronunciarsi una volta per sempre sull'argomento.

Vallelunga è dell'A.C.I. e se non si vuole che faccia la fine di tante diramazioni «Acitalia» rendiamo l'impianto efficiente ed autosufficiente! Sennò si prenda il coraggio a due mani, si ceda la gestione a privati e vedrete come le corse si riveleranno di punto in bianco attive.

Ma di altro s'è parlato mercoledì in via Cristoforo Colombo. Ci hanno fatto sapere che le uscite dei parcheggi di Vallelunga saranno aumentate per consentire un maggior deflusso di veicoli. Noi sosteniamo che è un errore, perché le strade che portano a Roma possono recepire meglio, seppur al limite della congestione, un volume di traffico distribuito con criterio nel tempo. Semmai vale la pena di rendere la «direttissima» Sacrofano-Prima Porta a senso unico (verso Roma) dalle 18 alle 20 per alleggerire la pressione sulle consoia Cassia e Flaminia.

Per domenica 23 aprile saranno pronti i «prati», sistemati finalmente come si deve, per ospitare circa 15.000 persone, che sommate alle 12.000 a sedere in tribuna fanno un pubblico-record. I prezzi sono stati

contenuti in 3500 lire (ridotti 2500) per le tribune e 1500 lire (ridotti 1000) per il prato. Sono stati previsti anche biglietti cumulativi (prove più gare) al prezzo di lire 4000 (ridotti 3000).

Non ci sarà viceversa il ristorante-bar a monte delle tribune perché la commissione provinciale di vigilanza avrebbe manifestato timori di incendi. Una volta la C.P.V. aveva assillato l'autodromo ai locali pubblici chiusi per pretendere maggiori misure di sicurezza, adesso che si è chiesto di mettere un ristorante-bar le autorità hanno opposto un netto rifiuto dimenticandosi che teatri, cinema, grandi magazzini dispongono tranquillamente di un annesso servizio ristoro!!!

Finalmente sarà aperto il sottopassaggio (pare senza inaugurazione ufficiale) che collega la tribuna ai boxes. Sarà ammesso il solo passaggio dei giornalisti e degli addetti ai lavori. Gli stessi giornalisti potranno beneficiare di due boxes, chiusi da vetrate, soprattutto per intervistare senza troppo rumore piloti, direttori sportivi, organizzatori, ecc. Un servizio di cronometraggio è a disposizione della stampa.

Domenica 23 aprile, poco prima della partenza della «manche» d'apertura della prova dell'Europeo Sport, i piloti deporranno una corona d'alloro sotto il busto di Ignazio Giunti che, come sapete, è sistemato sul viale delle tribune.

La Tv si collegherà con Vallelunga per trasmettere in cronaca diretta la seconda «manche» del Trofeo Ignazio Giunti, sul secondo programma con inizio alle ore 17,15 circa.

Lino Ceccarelli

• NOGARO - La Scuderia Filipinetti ha riportato una bella affermazione nelle gare svoltesi sul circuito di Nogaro, denominate «Coppe di Pasqua». Lafosse, al volante di una Lola T.290 si è imposto nella gara riservata alle vetture sport, davanti a Noghes su Grac e alla Lola T.212 di Villanueva. Nella medesima occasione Lafosse ha migliorato di oltre un secondo il record della pista che apparteneva a Swart su Lola T.212. La gara riservata alle vetture di F. 3, vinta da Leclerc su Alpine, Albero e Coulon si classificavano rispettivamente secondo e terzo a bordo di due Martini appartenenti alla Scuderia.

AUTO
SPRINT

BUONO SCONTO per VALLELUNGA

CAMPIONATO
EUROPEO MARCHE
VETTURE 2 LITRI

2. Trofeo Ignazio GIUNTI

23 APRILE
1972
ORE 14

Tutti i lettori di **AUTOSPRINT** presentando questo tagliando alle biglietterie di VALLELUNGA potranno ottenere lo sconto riservato ai soci ACR:

	Prezzo intero L.	Prezzo ridotto L.
TRIBUNA	3.500	2.500
PRATO	1.500	1.000
PROVE	1.000	800
Biglietto cumulativo (venerdì, sabato, domenica)	4.000	3.000





Scuderia Nettuno e AC Bologna hanno premiato assieme i loro soci sportivi per i meriti acquisiti nell'annata 1971. Il presidente dell'Automobile Club dott. Liguori (a sinistra nella foto) ha appena consegnato la grande coppa d'onore all'on.le Giovanni Elkan, presidente della Nettuno, che gli stringe la mano soddisfatto. Fra gli ospiti d'onore (foto al centro) anche Nanni Galli e Sandro Munari che con Arturo Merzario (foto sotto) sono stati insigniti del distintivo d'oro dell'Automobile Club, mentre la Scuderia Nettuno ha loro consegnato la tessera di soci onorari.



Nella premiazione della Scuderia «NETTUNO» annunciato ufficialmente lo sblocco del problema autodromo «DINO FERRARI»

«Sarebbe stato un delitto abbandonare IMOLA»

Anche per la «Nettuno» è venuto il turno della premiazione. Una cerimonia che si è svolta allo Chalet delle Rose di Pontecchio Marconi, in concomitanza con la premiazione dei suoi soci sportivi da parte dell'Automobile Club Bologna. La serata, che costituiva l'ideale approdo di una annata di attività, è riuscita simpaticamente festosa sia per l'intervento di tutte le massime autorità cittadine con a capo il Prefetto dott. Mario Cerutti e il primo presidente della Corte d'Appello dott. Ubaldo Belli (tanto da fare dire al pre-

sidente dell'AC Bologna «mi sento autorizzato a non rispettare l'etichetta della elencazione»), che per l'atmosfera ideale creata dalla comunione d'intenti tra l'ente automobilistico e la scuderia. L'applauso che ha sottolineato le parole del dott. Liguori quando, esprimendo il proprio legittimo orgoglio, ha annunciato che «il sogno degli sportivi di avere nell'autodromo Dino Ferrari di Imola un circuito permanente sta diventando realtà», è stato il più chiaro riconoscimento dei sentimenti comuni.

Proseguendo nel suo indirizzo di salute il «padrone di casa in condominio», ha riaffermato che gli sforzi dell'Automobile Club Bologna sono volti alla valorizzazione dello sport del volante, perché «in tempi in cui l'opportunismo, la vigliaccheria, la goffaggine sono spesso eretti a simbolo di saper vivere, i piloti hanno camminato in un settore umano ancora moralmente limpido con passo sicuro per dare alla loro passione un armonioso indirizzo fatto di coraggio, tenacia e lealtà». Gli applausi si sono rinnovati quando il sindaco di Imola Gualandi, confermando le parole del dott. Liguori, ha dichiarato che «abbandonare l'au-

todromo di Imola sarebbe stato un delitto, come hanno detto sia la popolazione, sia il Consiglio comunale, sia l'83 e passa per cento dei soci dell'ESTI».

Per nessuna scuderia l'annata 1971 è stata tanto provvida di risultati come per la Nettuno (anche se, come ha detto l'altro padrone di casa, il presidente on.le Elkan, non hanno raggiunto la portata di quelli del 1970). Quattrocentoventitrè presenze-gara, due titoli nazionali (Buonapace e Nesti), 63 vittorie, un centinaio di piazzamenti d'onore sono un risultato eccellente soprattutto se si pensa all'impronta del tutto dilettantistica.

Dopo avere sintetizzato questo stato di cose ed avere annunciato i programmi della Nettuno per l'anno in corso, riallacciandosi al discorso sul «Dino Ferrari», l'on.le Elkan ha detto: «Noi sappiamo che questa realizzazione che comporterà una spesa di 500 milioni, ha avuto critiche da parte di Italia Nostra' una importante e gloriosa associazione che vuole difendere le nostre bellezze, ma che questa volta ha detto cose risultate prive di fondamento, come pure da parte di coloro che ritengono che i rumori possano turbare la quiete di quei centri ove sono ricoverati i malati di mente, mentre sappiamo che vi sono illustri psichiatri che dicono che potendo dare a questi malati delle distrazioni come quelle del rombo dei motori, si possono raggiungere ottimi risultati terapeutici». Il presidente della Scuderia Nettuno rivolgendosi, quindi, alle autorità presenti in relazione alle gare che avranno luogo il 30 aprile e il 1. maggio a Imola, polemicamente ha dichiarato: «Quando in una manifestazione automobilistica vi sono tutte le salvaguardie necessarie per l'incolumità del pubblico, quando gli organizzatori so-

MONZA F. 3 sospesa per le elezioni

MILANO - La manifestazione automobilistica che per l'organizzazione della Scuderia Meneghina-3 F' avrebbe dovuto svolgersi all'autodromo di Monza domenica 7 maggio, è stata rinviata. La Scuderia Meneghina comunica infatti: «Il Gran Premio Arturo Mercanti (F. 3 - F. Ford - F. 850) in calendario per il 7 maggio a Monza è stato rinviato a data da destinarsi per causa di forza maggiore in quanto in concomitanza con le elezioni politiche». Il comunicato della Meneghina è stato diramato dopo che le autorità di pubblica sicurezza avevano notificato agli organizzatori la forzata sospensione della gara.

no tranquilli che il rischio del pilota è solo dovuto a fattori imponderabili, E' BENE DARE SOLLECITAMENTE IL VIA E NON FRAPPORRE OSTACOLI».

E' seguita quindi la premiazione sotto la regia del nostro direttore; sono così sfilati al tavolo d'onore i migliori piloti della Nettuno e dell'AC Bologna fra gli applausi più cordiali che si sono intensificati quando, per ricevere un distintivo d'oro dell'AC sono stati invitati Nanni Galli, Arturo Merzario e Sandro Munari, ospiti d'onore della festa. Hanno ricevuto i premi loro spettanti i campioni Buonapace e Nesti, i secondi classificati nelle graduatorie italiane Ricci e Rosselli, i terzi Riccardone, Ciccozzi, Magri e Martino, il quarto Rinaldi e i quinti Codeluppi, Gatta, Giudici, Santulli, mentre Venturi è stato premiato per il nuovo record sul giro F. 3 all'autodromo Dino Ferrari. Hanno ricevuto particolari riconoscimenti anche la TECNO, la AMS, Weiner Mantovani e Enzo Osella.

Carlo Burlando



Parafllu

para il caldo, para il freddo

Il ritorno di John Surtees alla F. 2, dopo tanti anni, non è stato fortunato. Eccolo ad Oulton Park guidare la sua TS 10 davanti al debuttante Williamson

CHE COSA

impara un pilota a fare da spettatore



LONDRA - Da Sebring sono tornato in jet, per prepararmi in previsione del week-end pasquale di F. 2: prove a Oulton Park il giovedì, corsa a Oulton Park il venerdì, prove a Thruxton il sabato, corsa a Thruxton il lunedì. E invece mi sono potuto preparare poco, perché la mia nuova Brabham BT38 di F. 2 era stata terminata soltanto il mercoledì sera e i ragazzi del Rondel Racing l'hanno subito caricata sul furgone, filando via verso la Contea del Cheshire. Qualsiasi speranza io avessi avuto di mettere a punto la vettura, partendo da zero, durante le prove a Oulton Park, è stata decisamente mandata a farsi benedire dalla pioggia scrosciante e, comunque, la prima volta in cui sono sceso in pista la vettura ha fatto soltanto mezzo giro, prima che s'incagliasse la valvola di sicurezza del carburante e mi sono fermato sul circuito. Quando non mi hanno visto riapparire, i miei meccanici sono corsi fuori e intanto io, avendo capito che si trattava della valvola ho telefonato da una postazione di commissario per avvertire Ron Dennis, ai boxes. Lui ha radunato gli attrezzi necessari, facendone un pacchetto, che ha poi chiesto a Gerry Birrell di consegnarmi. Gerry ha lanciato il pacchetto fuori dell'abitacolo mentre passava, e ha mirato tanto bene che ha schivato la mia testa soltanto per un pelo.

Anche dopo, però, era inutile cercare di mettere a punto una vettura nuova di zecca su un fondo inondato dall'acqua, d'altro canto evidentemente non doveva avere problemi, visto che abbiamo finito per segnare il sesto miglior tempo. Per la sessione di prove del pomeriggio il tempo era un poco migliore e abbiamo ottenuto un posto in prima fila, con Purley (al palo, nella seconda gara di F. 2 della sua vita) e con Lauda, della March. Faceva ancora molto freddo, e questo creava un problema perché gli slicks Goodyear che montavo si mettono a funzionare bene soltanto quando la temperatura del battistrada raggiunge i 65 gradi, mentre io non riuscivo a portarla oltre i 50.

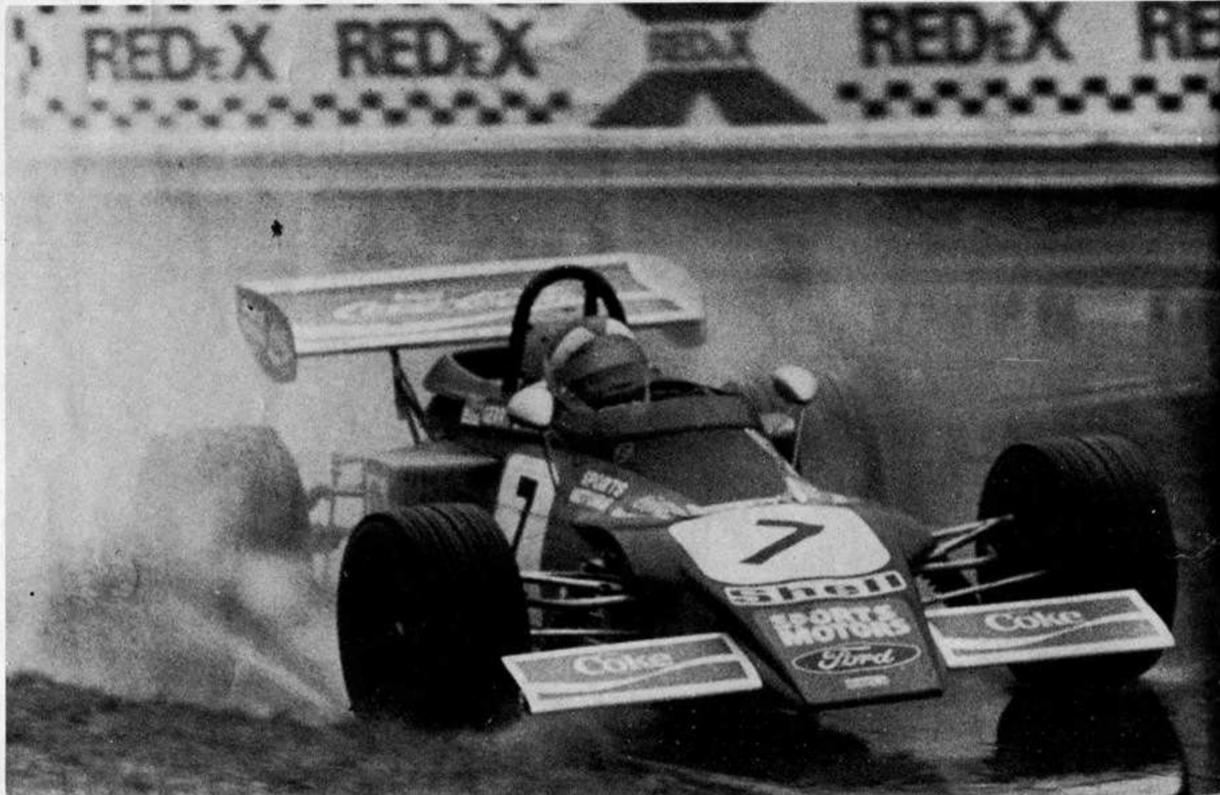
Irriconoscibile OULTON PARK

Fra parentesi, a Oulton Park sono stati svolti numerosi lavori per la sicurezza. Sul primo momento non ho neppure riconosciuto

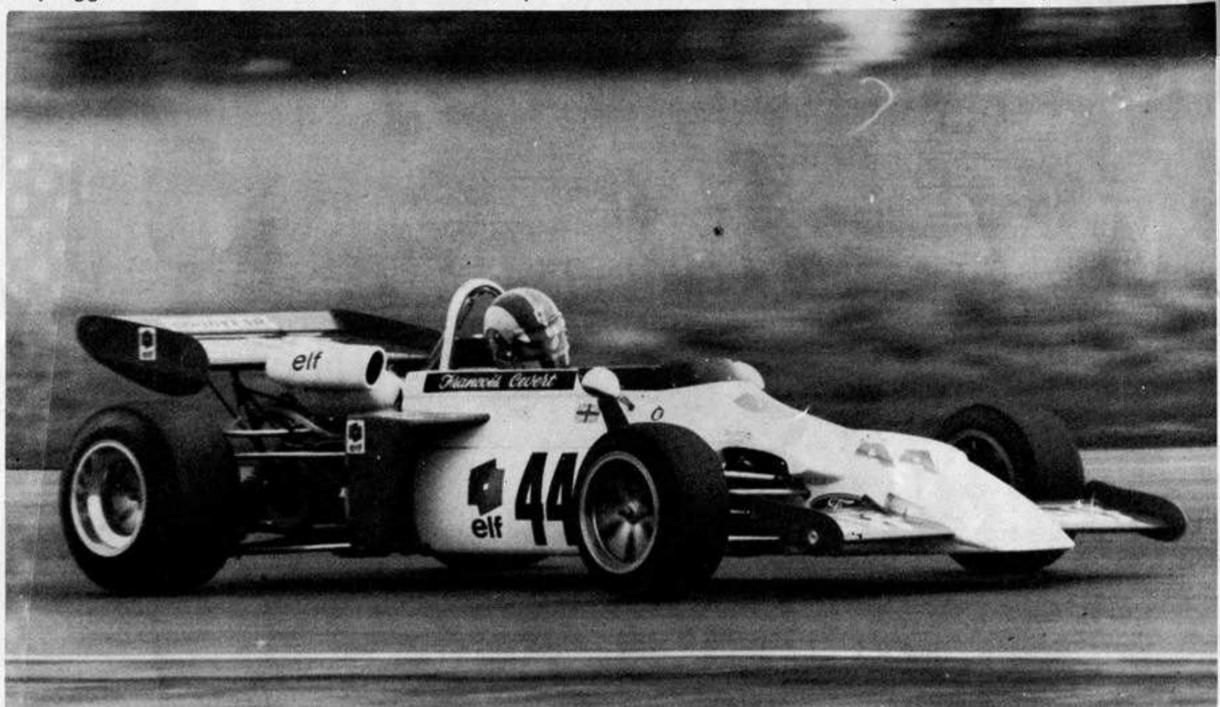
to il luogo e giravo chiedendomi dove diavolo fossi! Il circuito è molto migliorato, su questo non c'è dubbio, anche se ha perso un poco del suo carattere, ammesso che si possa definire carattere sbattere contro gli alberi. Adesso ci sono barriere Armco che impediscono di finire in un lago in testa-coda, e di annegare, oppure di urtare contro l'edificio in cima a Clay Hill, però il percorso è sempre quello. Al caso il circuito era un poco più lento dello scorso anno, perché alcuni tratti non spianati, dove si era rifatta la superficie, rendevano la pista piuttosto scivolosa. Capitava di trovarsi su superfici diverse a metà di una curva, oppure nella zona di frenaggio, e questo può essere insidioso.

Una lastra di ghiaccio

Le condizioni meteorologiche, prima della gara, erano di quelle che fanno venire i capelli bianchi a un direttore di squadra: il cielo aveva un aspetto indeciso e non si poteva capire se il tempo sarebbe rimasto abbastanza asciutto per gli slicks, oppure se sarebbe scrosciata la pioggia, che avrebbe richiesto pneumatici per bagnato. Quando, però, sono sceso in pista per il giro di riscaldamento, con gli slicks, cominciava a piovere e sembrava di procedere su una lastra di ghiaccio: il minimo uso dell'acceleratore o del freno significava perdere aderenza. Gira-



Sopra, ancora ad Oulton Park, Gerry Birrell mantiene sapientemente in traiettoria la sua March sotto la pioggia battente. Sotto, un'altra March, quella che Coombs ha iscritto per Cevert, giunto secondo



vo guardando più il cielo della pista, cercando di fare previsioni meteorologiche, ma evidentemente non devo essere molto bravo perché pensavo che il tempo si sarebbe schiarito e invece ci sono state le cateratte! Per questo la partenza è stata ritardata, perché potissimo tutti montare pneumatici da bagnato, e in pochi minuti il circuito era allagato.

Al via ha preso la testa Lauda, tallonato da me, e ci siamo staccati senza fatica dagli altri. Io sono rimasto a lungo bersaglio de-

gli spruzzi lanciati dalla vettura di Niki, sempre cercando di superarlo, ma l'acqua era tale che praticamente non vedevo dove andavo, quindi non sarei mai potuto passare, a meno che Lauda non avesse commesso un errore. A parte la visibilità, la vettura era anche poco maneggevole; non essendo stata messa a punto, aveva tendenza a scodinzolare e a mettersi per traverso sulle gobbe, perfino in rettilineo.

Poi ho cominciato a prendere larghe le curve a sinistra e la ruo-

ta anteriore di destra si bloccava nel frenaggio. Uno o due giri più tardi ho visto che il battistrada diventava concavo: come se non bastasse il tempo, mi ero beccato una maledetta foratura!

Senza un filo d'aria

Mancavano ancora venticinque giri e, poiché il pneumatico non sembrava afflosciarsi molto rapida-

A 30 minuti da MONZA

CUCCIOLI CANI S. BERNARDO

Allevamento dell'ALPINO di Bruno Gilardi

22050 Rovagnate (Como) S.S. 342 Km. 30





OULTON PARK - Niki Lauda vince la sua prima gara in Formula due
(foto Snowdon)



mente, ho tirato avanti chiedendomi che fare. A giudicare dalle indicazioni dal box, anche se avevo perso il contatto con Lauda, gli avversari che avevo alle spalle non si avvicinavano di molto per cui ho deciso di continuare così, tenendo d'occhio il pneumatico. Sono passato ad andatura un po' troppo veloce su una pozzanghera, a Old Hall, con risultante testacoda, ma per strano caso, sullo stesso giro Birrell, che mi seguiva, ha fatto altrettanto a Clay Hill, per cui il distacco fra noi è rimasto immutato.

Verso la fine ho raggiunto Dave Morgan, che aveva dovuto sostare al box e cercava di riguadagnare tempo. Per via della foratura, non potevo batterlo in frenaggio o alla uscita delle curve e mi è toccato quindi restargli dietro. In breve ho cominciato a vedere Gerry Birrell nello specchietto retrovisore, ma non ho avuto modo d'impeccargli di superarmi. Sono comunque riuscito a restare abbrancato al terzo posto fino alla conclusione e ormai il pneumatico era talmente afflosciato che non doveva più contenere neanche un filo di aria. Come consolazione, mentre inseguivo Lauda avevo segnato il giro più veloce.

Il guasto metallurgico

A proposito, devo dire che il lavoro dei commissari è stato ottimo. Quando ho forato, per esempio, se ne sono accorti e mi hanno indicato il pneumatico, nel caso non avessi visto, e in prova, costretti a seguire il cretinissimo nuovo regolamento, che impone la bandiera gialla per segnalare olio, hanno fatto delle distinzioni fra olio e incidente, tenendo la bandiera ferma e indicando la pista, iniziativa di grande utilità. Per fortuna è stato poi deciso, in tempo per la gara, di tornare alla cara, vecchia bandiera gialla e rossa, per segnalare olio.

Subito dopo la corsa, il team Rondel si è precipitato alle officine a Windsor per cambiare i motori e prepararsi per le prove del sabato a Thruxton. Nella prima sessione io sono riuscito a coprire soltanto tre giri, prima che si rompesse il comando del distributore, mentre nella seconda sessione il mio compagno di squadra, Carlos Reutemann, ha avuto il noto, brutto incidente con la BT38. Gente che l'aveva visto, ha detto che per prima cosa si era staccata una ruota per cui Ron Dennis ha fatto esaminare con cura i rottami e infatti si era rotto un mozzo posteriore.

La vettura è poi stata riportata a Windsor e Ron ha fatto esaminare il guasto da un esperto metallurgico dell'aeronautica, il quale ha confermato che poteva anche trattarsi di un difetto di costruzione. E' stato allora che Ron ha deciso coraggiosamente di ritirare le altre vetture della Rondel dalla corsa, informando anche gli altri piloti di Brabham BT38 del responso del tecnico.

E così, mi sono ridotto a fare lo spettatore alla gara del lunedì e devo riconoscere che né quella, né l'altra a Oulton Park, sono state uno spettacolo interessante: in generale le corse di F. 2 hanno lotte serrate e appassionanti, ma quando si risolvono, come il lunedì di Pasqua, in un ristretto numero di concorrenti che gira in processione, con soli cinque piloti al traguardo, allora non biasimo la gente se non ci va. Nella maggioranza le mancate partenze e i ritiri sono stati dovuti a note ai motori e, del resto, le prime gare di una nuova formula sono sempre irte di problemi. E' soltanto un peccato per il pubblico inglese, che le prime tre gare della nuova formula di due litri si siano svolte tutte in Inghilterra.

Io, comunque, mi diverto sempre a fare lo spettatore. Sono stato a guardare alla chicane e mi sono sempre più convinto che il modo più veloce per affrontare quel tipo di curva consiste nel prenderla larga. E proprio questo che hanno fatto Peterson e Cévert, e sembrava che andassero piano, mentre alcuni degli altri hanno dato uno spettacolo quasi drammatico, urtando il marciapiede, slittando e così via, eppure al cronometro erano più lenti di parecchi secondi.

Surriscaldamento guai di oggi

Si direbbe che uno dei guai dei nuovi motori sia il surriscaldamento e mi ha anche interessato notare che certi piloti si fermano al box, appena la temperatura dell'acqua sale, mentre altri girano avvolti in nuvole di vapore. Dopo il vapore cessa, perché non c'è più acqua, e viene sostituito da fumo provocato dall'olio. Alla conclusione il motore, emettendo veri e propri rantoli, si riduce a un rottame e, a questo punto, i piloti sono finalmente costretti a fermarsi! Non è detto che osservare lo svolgimento di una gara, quando si è conduttori, insegni nuove tecniche, però fa capire un sacco di cose sui propri colleghi.

Tim Schenken



LIANA ORFEI

il mio cavallo vincente ha due ali in più

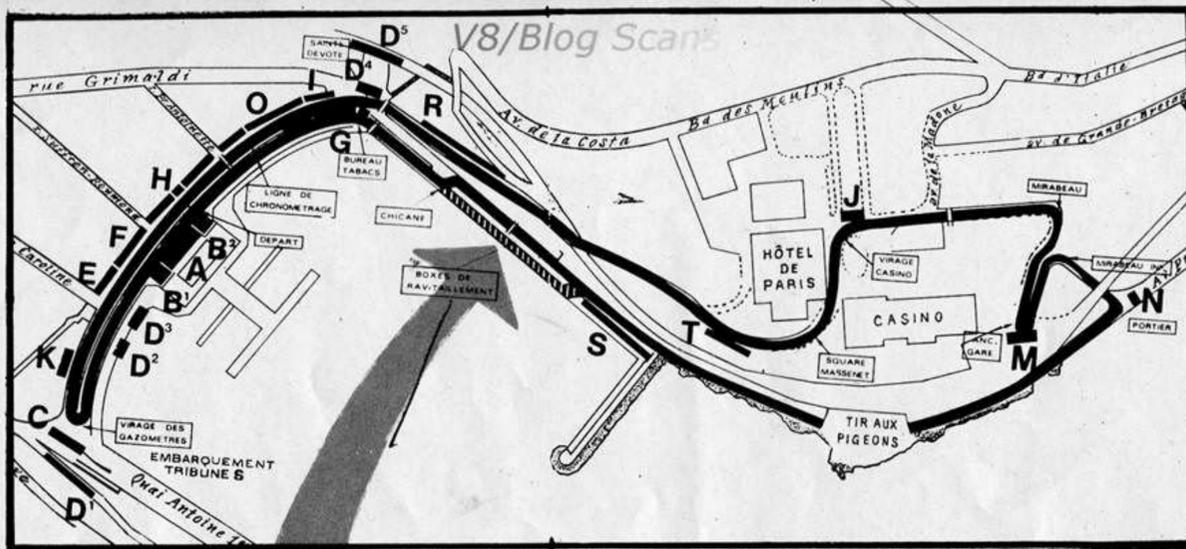
le ali di Mobil A-42 l'unica benzina "salvapotenza"

● per chi apprezza uno scatto in più ● per chi vuole più Km per ogni litro
● per chi pretende più sicurezza per ogni Km

ogni rifornimento Mobil equivale a una messa a punto del motore

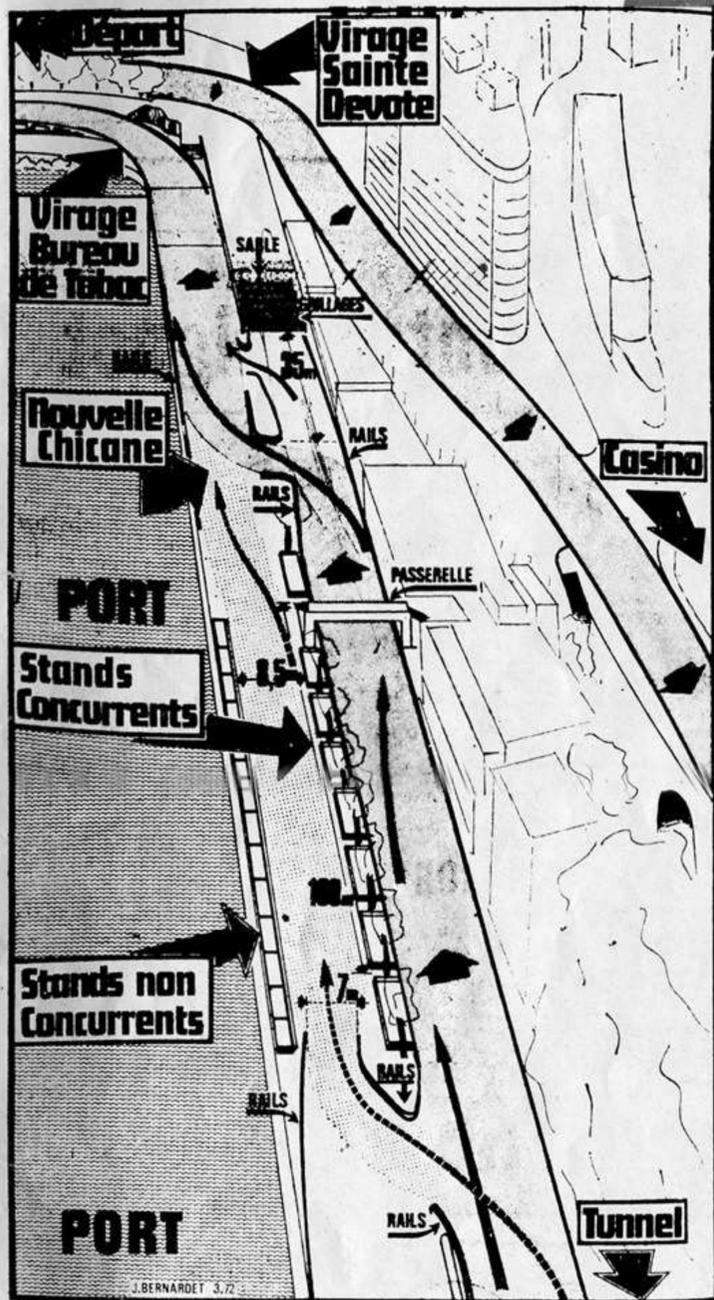
Mobil due ali in più ai cavalli motore

E' ritornata
in discussione
la modifica
al circuito di
Montecarlo



Sempre più
difficile la
sicurezza del
Gran Premio
monegasco

Un ponte sul porto per «l'uscita boxes»?



Il disegno della nuova «chicane» riportato da «L'EQUIPE»

MONTECARLO - Grossi problemi per gli organizzatori del Gran Premio di Monaco sul circuito di Montecarlo, a poco più di un mese dalla effettuazione. La smania di innovazioni ad ogni costo, nel nome della pretesa sicurezza, ha portato la CSI a voler a tutti i costi che la tradizionale disposizione dei box di Montecarlo fosse alterata (come abbiamo già documentato su AUTOSPRINT), ritenendo la soluzione abituale molto pericolosa. Su questo punto possiamo essere d'accordo. Solo che da parte della CSI, dopo studi e sopralluoghi, effettuati anche con la presenza di Stewart e di Bonnier, si è giunti ad una conclusione, che si è tradotta in un progetto particolareggiato, che è molto pericoloso (anche se tassativa per la CSI).

La zona dei box, che finora era stata posta di fronte alle tribune principali, subito dopo la famosa curva del gasometro, dovrebbe essere spostata sulla banchina che precede la curva del tabaccaio, cioè dopo l'uscita dal tunnel e la chicane finora utilizzata. Come zona di sosta e lavoro al box dovrebbe essere utilizzata proprio la banchina che veniva finora percorsa in gara uscendo dalla chicane, mentre la nuova pista di percorrenza in gara sarà ricavata dalla pavimentazione stradale esistente in parallelo. Una nuova chicane, posta più avanti e alla fine della zona box, riporta poi il percorso sulla banchina, più vicino al «tabaccaio».

Teoricamente, almeno sulla carta disegnata, la soluzione potrebbe essere valida, staccando la zona box dalla pista, o almeno mettendo le macchine ferme in una zona non percorsa da quelle in corsa. In pratica questa soluzione è assolutamente cervellotica, perché non ha evidentemente tenuto conto del fatto che le macchine che debbono rientrare ai box sono pressoché costrette a tagliare la traiettoria di quelle che continuano sulla pista, in corrispondenza della vecchia chicane, in una zona che è visibile, per chi sovrappiunga, soltanto per pochi metri.

Il più grave, poi, è il fatto che chi voglia ritornare sulla pista deve obbligatoriamente tagliare la traiettoria di chi stia percorrendo la nuova chicane, quindi costituire un pericoloso ostacolo che è visibile soltanto all'ultimo momento. Per questo nel progetto della CSI è stato previsto un commissario, dotato di semaforo, che dovrebbe impedire il ritorno in pista delle macchine provenienti dai box fino a quando la pista di gara non sia abbastanza libera da permettere la immissione senza pericoli. In linea teorica tutto bene. In pratica ciò significa che chi è ai box rischia di non tornare più in pista, perché il ritmo dei passaggi durante un GP di Monaco è tale che è pressoché impossibile che non vi siano macchine per più di una decina di secondi. Ben che vada si rischia di tener ferme le macchine ai box per moltissimo tempo, se non per minuti! Immaginate cosa ciò possa significare. E immaginate cosa potrebbe accadere durante le prove, quando tutti continuano a fermarsi e ripartire dai box! Davanti alla evidenza della assurdità della soluzione CSI, i responsabili di Montecarlo, con in testa l'avv. Boeri nuovo presidente dell'AC Monaco hanno studiato una soluzione aggiuntiva, che

è certo un ripiego, ma che almeno rende potabile l'assurda disposizione contenuta nel disegno CSI. Si tratterebbe di costruire, a sbalzo sul mare, un allargamento della banchina in modo che le macchine che debbano tornare in pista possano avere un loro corridoio, separato dalla traiettoria di corsa da un guard-rail, che permetta di avere le macchine in accelerazione su linee parallele, ed a vista reciproca. Ciò impedirebbe il taglio netto della traiettoria, e la immissione sulla pista avverrebbe in una zona in cui anche quelli in corsa sono in decelerazione.

Questa variante al progetto CSI è stata presentata nei giorni scorsi sia ai piloti Stewart e Bonnier, sia ai membri della commissione CSI per la sicurezza ed i circuiti, come unica possibile. Attendiamo di sapere cosa decideranno. Nel frattempo viene spontanea una domanda. Sapendo che tra un anno, al massimo due, sarà eseguita la modifica del circuito, con l'allungamento ottenuto con nuove strade che vanno verso Est, dalla parte del Beach, non era meglio permettere che per una volta ancora fossero utilizzati i box tradizionali? Quelli almeno sono in zona di accelerazione, fuori traiettoria!

f. i.

RETROVISORI ESTERNI con LICENZA DI SORPASSO vitaloni spa

montati all'origine dalle principali case automobilistiche ed omologati dalle norme europee

ESIGETELI IN TUTTI I NEGOZI DI ACCESSORI E RICAMBI AUTO

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

I tests FERRARI da FIORANO a NIVELLES

Da sinistra: Munari, Regazzoni, Peterson, Schenken e Ickx hanno preso in mezzo il loro d.s. Peter Schetty, l'unico a « lavorare » (è di spalle in tuta da collaudatore) al volante delle 312 P sabato 8 aprile nell'inaugurazione della pista di Fiorano. Però è stata una breve parentesi per i piloti, chiamati nella settimana scorsa a impegnarsi in tests: dalle prove di primo affiatamento di Munari col 312 P a Fiorano, a quelle di Ickx e Regazzoni con le F. 1 a Nivelles impegnati poi con gli altri colleghi a Brands Hatch nella 1000 Km inglese



Col battesimo « FIRESTONE » garantito a NIVELLES il G.P. del Belgio di giugno

NIVELLES - E' ormai confermato che il GP del Belgio si svolgerà sul circuito di Nivelles, nel prossimo giugno, e proprio su questa pista, di metri 3724, in questi giorni la Firestone ha svolto una serie di prove, con Ferrari, Lotus, John Player Special Texaco e Surtees. La pista non è mai stata realmente asciutta e, tutto sommato, le vetture hanno girato poco, nelle tre giornate della Firestone. Comunque il fattore di maggiore importanza, in queste sessioni di prove, consiste soprattutto nell'entusiasmo dei piloti e dei responsabili delle squadre nei confronti del circuito. Per quanto difensore accanito di Francorchamps, lo stesso Ickx ha detto: « Questa pista è formidabile, straordinaria, un tracciato magnifico, moderno, di grande semplicità, che denota uno studio accurato. E' un circuito non soltanto sicuro, ma anche piacevole; praticamente nessuna curva è inclinata e inoltre è molto veloce. Sono veramente bene impressionato e non credevo che in Belgio si riuscisse a fare una simile realizzazione. »

Quando gli abbiamo chiesto il suo parere sullo svolgimento del Gran Premio a Zolder, nel 1973, Ickx ha risposto: « Ho molta paura che i piloti di F. 1, dopo avere visto Nivelles, non vogliono più correre altrove, in Belgio. »

Quanto a Mauro Forghieri, il suo parere è stato breve ma esplicito. « E' meraviglioso », ha detto, mentre Regazzoni manifestava un entusiasmo che non aveva nulla da invidiare a quello di Ickx.

Durante le prove, con le stesse vetture dei grandi premi precedenti, Ickx ha segnato 1'14"4 alla media di kmh 180,193, cioè un tempo di 3" migliore di quello della Leda 5000 di McRae la domenica precedente. Regazzoni ha girato in 1'15"1, alla media di kmh 178,514. Del resto il pilota belga in seguito ha detto: « Durante il grande premio si dovrebbe scendere a 1'12" (media 186,200) e forse anche meno. »

A Nivelles, quanto anche le John Player Special Texaco, con Emerson Fittipaldi e Dave Walker, e anche in questa squadra l'entusiasmo era assoluto. Fittipaldi non cessava di elogiare la pista. « Dal punto di vista della sicurezza è fantastica — ha detto. — E' raro trovare un circuito corto altrettanto veloce. Quando i lavori saranno finiti, si tratterà del più bello; tutto è stato studiato con cura, soprattutto per i piloti e per i meccanici che dispongono di boxes magnifici. In complesso direi che Nivelles trova posto fra i cinque migliori circuiti d'Europa, cioè con quelli del Nurburgring, del Ricard, di Vallelunga e di Jarama. »

Fittipaldi aveva la solita vettura, salvo per alcune modifiche alle sospensioni. Il suo miglior tempo è stato attorno a 1'16" (media 176,400). Parlando appunto della vettura, ci ha detto: « Attualmente, secondo me, noi facciamo parte delle tre marche più competitive, con Tyrrell e la McLaren. » Intanto Forghieri e Ickx ascoltavano sorridendo.

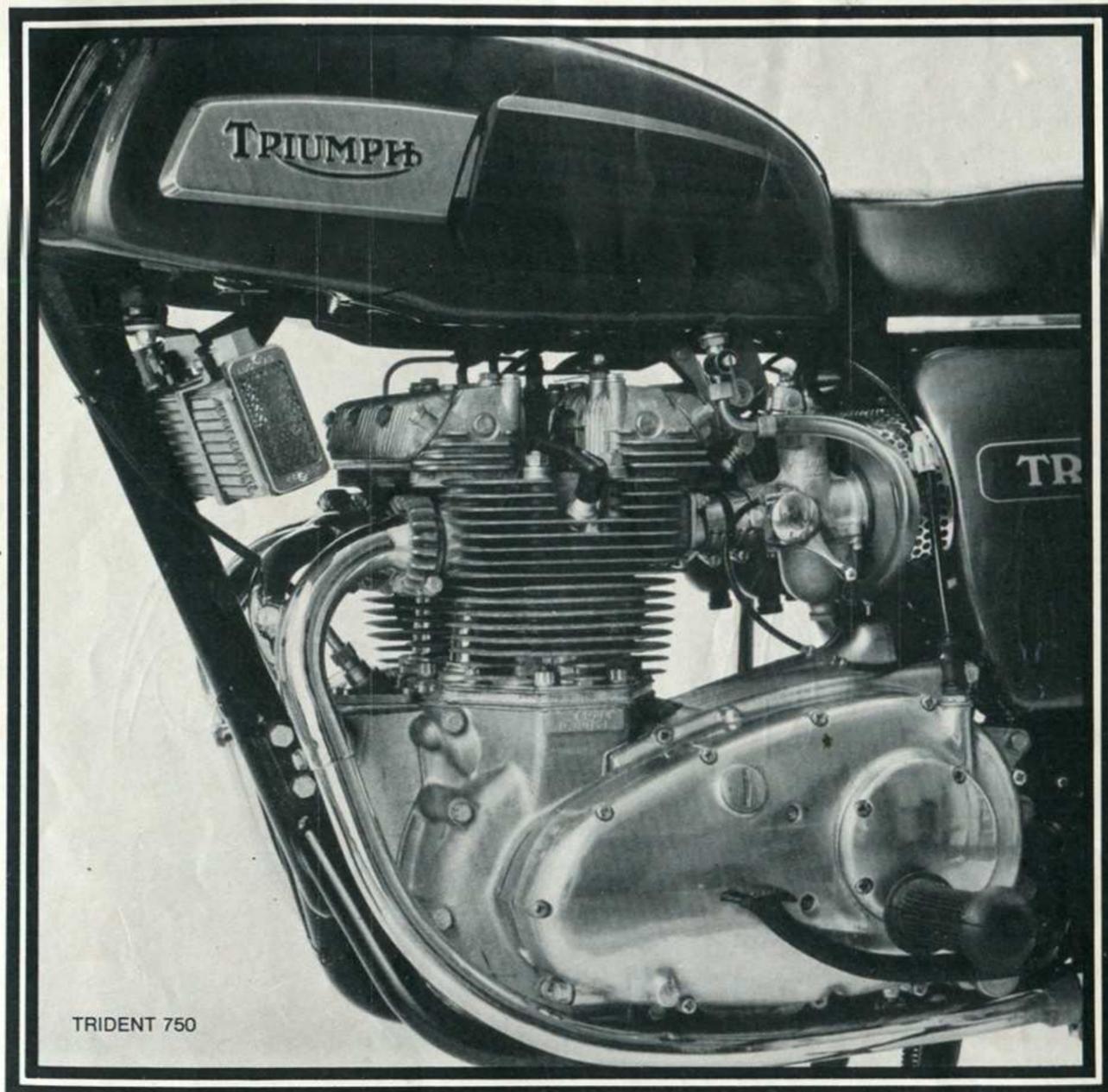
Quanto alle Surtees hanno girato poco. Schenken ha segnato 1'22". Hailwood 1'20". Schenken, a sua volta entusiasta del circuito, ha detto che per quanto riguarda la sua vettura al momento tutto va per il meglio.

Purtroppo il maltempo non ha cessato di infastidire i piloti e le prove sono continuate senza ulteriori miglioramenti, almeno di una certa importanza. Ickx e Regazzoni si sono mantenuti sui loro tempi, mentre Schenken è riuscito, con la Surtees a portarsi sull'1'20". Nella terza giornata è stato ancora Ickx a realizzare il tempo migliore facendo registrare, nonostante la pioggia, un significativo 1'15"4. Gli altri erano già partiti e il campione di casa ha potuto girare in tutta tranquillità per circa 60 giri, che, poi, sono stati i conclusivi delle prove del Ferrari 312 F. 1.

André Royez

TRIUMPH ...la scusa che cercavate

Era un bel po' che ci pensavate, che sognavate di correre incontro al vento,
di dire basta al contorto traffico della città,
siete stati a lungo indecisi...
poi un giorno avete incontrato una Triumph: un vero colpo di fulmine
e siete balzati in sella, dimenticando il resto.
Triumph, la scusa buona che cercavate per sentirvi più felici!



TRIDENT 750

bepi koelliker

importatore e distributore esclusivo per tutta l'Italia
C.so di P.ta Vittoria, 36 - Milano - tel. 799.244/795.560
Concessionari in tutta Italia



Sandro Munari, a Fiorano, prosegue bene il suo affiatamento con la Ferrari 3 litri Sport

La MILLE chilometri di Munari

FIORANO - Dopo tanti rinvii finalmente Sandro Munari è riuscito a provare il Ferrari 312, il «muletto», del tipo che guiderà il 21 maggio prossimo alla Targa Florio in coppia con Merzario.

L'appuntamento era fissato per lunedì scorso 10 aprile alle 8,30 nella nuova pista di Fiorano che Enzo Ferrari aveva battezzato il sabato precedente con 500 ospiti. Quello di MUNARI è in pratica il secondo, vero battesimo dell'impianto. Assistono alle prove l'ing. Caliri, che guida i meccanici capitanati da Cuoghi, il d.s. Schetty che collaudava le vetture in partenza per Brands Hatch, con il direttore della pista Ghedini. Il primo «contatto» di Munari con la 312 avviene esattamente alle 9,45, Sandro ascolta tutte le raccomandazioni di Caliri e Schetty sul funzionamento delle pompe e sull'uso del cambio e parte per alcuni giri, i primi.

La serietà del pilota si vede subito. Infatti Munari compie alcuni giri ad una velocità molto ridotta, diciamo 50 all'ora, per imparare l'uso del cambio e per capire come reagisce la vettura quando si frena e quando si accelera. Il prototipo è il settimo di cui dispongono a Maranello ma è il... primo, cioè la versione '71 aggiornata, ed è quello che viene adoperato come laboratorio per le esperienze a Fiorano. Munari che è abbastanza alto ha difficoltà a trovare la giusta posizione di guida. Dopo pochi giri si ferma per farsi imbottire lo schienale del seggiolino e per sgranchirsi le gambe. Gli chiediamo le sue prime impressioni.

«E' una macchina con una accelerazione spaventosa — dice — quando cambi marcia, non devi aspettare che il motore vada su di giri per riprendere, ma è subito lì pronto che canta che è un piacere.»

Intanto i meccanici hanno fatto le modifiche che il pilota ha chiesto, e questi riprende a girare. Lo andiamo a vedere lungo il percorso di questa nuova pista nei punti più spettacolari; nonostante siano i primi giri, Sandro guida già con bella disinvoltura, tenta timidamente qualche affondo nei brevi rettilinei, e man mano che i giri passano l'andatura aumenta.

In lontananza si vede la via Giardini, che da Modena porta a Maranello e che fiancheggia il circuito, intasata di vetture e di pubblico che si è fermato a vedere girare il rosso prototipo.

Verso le 12 arriva Enzo Ferrari. E sorridente e disteso, saluta Munari che in quel momento si sta riposando e va nella «sala di comando» dove 10 televisori (che diventeranno forse presto 20) trasmettono le immagini da tutti i punti del circuito. Dopo un po' Munari riparte per alcuni giri, e il



Sopra, Munari assistito da Caliri e da Schetty sta per iniziare un turno di prove. A destra, eccolo in un punto lento del tracciato

«Commenda» ha l'occasione di ammirarlo sugli schermi televisivi.

Il suo giudizio su Munari è esplicito: «Mi sembra un pilota molto serio — dice — e credo che abbia delle qualità di stradista che saranno determinati in alcuni circuiti come la Targa Florio dove speriamo vorrà correre.»

Gli chiediamo perché dice «speriamo vorrà correre». Non è già sicuro? non dovrebbe fare coppia con Merzario?

«Sì — dice l'ing. Ferrari —, ma sa che cosa mi ha detto Munari quando gli ho offerto la mia macchina? Ingegnere la ringrazio, ma prima di dirle di sì, bisogna che la provi la sua vettura, non ho mai guidato macchine con potenze così alte, devo vedere e rendermi conto se sono in grado di portarle in una gara. Ora noi gli abbiamo dato la possibilità di provare e di allenarsi sia qui sulla nuova pista di Fiorano, dove il pilota dovrà fare 500 giri (circa 1500 km!), poi quanto prima la macchina sarà trasferita a Palermo per andare a provare alla Targa, dopo di che avrò una risposta sicura dal pilota.»

Le ossa rotte

Intervallo per il pranzo, eppoi ancora tutti in pista, è arrivato anche Merzario, reduce dalla sfortunata gara di Le Castellet, con un vistoso giaccone di renna rosso pieno di frange e con gli immancabili capelli lunghi.

Ferrari lo vede e si fa raccontare che cosa gli è successo a Le Castellet, salta fuori la ormai nota scommessa: «Alla prima vittoria Ferrari ti farai tagliare i capelli!» Merzario annuisce contento. «Per una soddisfazione del genere — replica — mi rapo anche a zero!»

L'allenamento di Munari prose-

gue, e il pilota ora guida già con più padronanza del mezzo e alla fine della giornata avrà percorso circa 65 giri.

«Ho le ossa rotte — dice il pilota —, la macchina è troppo piccola per me, e nonostante le imbottiture fatte ho le piaghe nella schiena. Però nel complesso molto soddisfatto. Prima di salire avevo timore che fosse una macchina difficile da guidare, invece mi sono dovuto ricredere, la si guida con una facilità enorme, risponde molto bene a tutti i comandi, e la porto con molta naturalezza.»

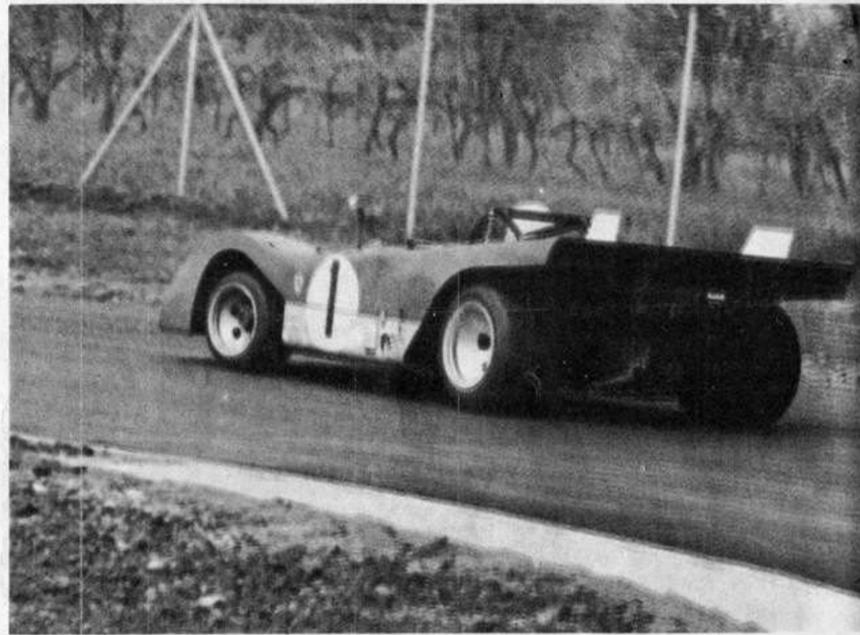
Per l'allenamento del giorno dopo, l'ing. Caliri promette a Munari che farà arretrare la pedaliera, e che quindi il pilota si troverà più a suo agio. Anche il responsabile della squadra prototipi è contento dell'allenamento di Munari. «E' un pilota serio — dice —, e quello che mi ha favorevolmente impressionato è il fatto che ha compiuto alcuni giri, i primi ad una andatura molto ridotta per imparare la posizione delle marce. Avrei giurato che come hanno fatto molti piloti che sono saliti per la prima volta sul nostro 312 avrebbe prima o poi o spento il motore, per uno sbaglio di innesto di marcia, oppure avrebbe "grattato" nell'inserire un rapporto. Invece nulla di tutto questo è successo, meglio così, si vede che hanno ragione quelli che me lo hanno descritto come un pilota molto serio e preparato.»

Ottantaquattro giri di allenamento farà il secondo giorno Munari, è presente sulla pista di Fiorano anche l'ing. Colombo che rassicura Munari che quanto prima gli verrà data la possibilità di guidare la macchina anche sul circuito delle Madonie.

Il pilota ormai, risolti o quasi



Ecco Sandro con Ferrari, visibilmente compiaciuto per il lavoro svolto dal nuovo acquisto del «cavallino» per la Targa Florio e per la praticità mostrata dalla «sua» pista alle porte della fabbrica



i problemi di abitabilità, guida in scioltezza e fa anche parecchi giri che se venissero cronometrati sarebbero al livello di quelli fatti da altri o per lo meno molto vicini.

Ma dirà poi Munari: «Se avessi voluto fare dei tempi avrei anche potuto tentare di farlo in un giro, ma avrei potuto sbagliare, e uscire di pista a che pro? Meglio che impari prima a conoscere bene il comportamento della vettura prima di portarla ai limiti.»

Verso sera il pilota sente una vibrazione alle spalle, e avverte Caliri. La macchina viene portata in officina, e si scoprirà che è una vibrazione che viene dal volano che viene subito riparata, e la macchina è pronta per il giorno dopo per altri giri di allenamento.

350 giri

Chiediamo a Munari che cosa ci può dire adesso, parteciperà o no alla Targa? Qual è la risposta che darà a Enzo Ferrari?

«Beh — dice Sandro — ormai credo di poter dire di sì. La macchina l'ho provata, mi piace e penso di poterla guidare in una corsa. Però prima di un sì assolutamente definitivo la voglio provare anche sul percorso della Targa, i circuiti stradali sono molto differenti, se non altro per le condizioni dell'asfalto che è molto irregolare.»

Le prove sono durate fino al venerdì pomeriggio, anche se ostacolate un po' dal maltempo e da qualche problema tecnico, come una avaria alla ruota anteriore in una confidenza in curva. L'ultimo giorno ha seguito il lavoro di Munari anche l'ing. Forghieri rientrato da Nivelles, che è stato molto prodigo di consigli con il rallyman, rimasto molto colpito dai suggerimenti del discusso dirigente tecnico. Tra l'al-

tro è stato provato anche un altro tipo di coda posteriore, con uno spoiler speciale per la Targa, in maniera da avere più aderenza.

Tutto sommato Munari ha già percorso circa 350 giri, cioè quasi una Mille chilometri sulla pista-laboratorio, in piena tranquillità e lontano dagli occhi indiscreti.

«Questo è molto importante — dice Ferrari — Ecco, forse ho trovato il modo giusto per allenare bene e senza patemi dei piloti italiani. Ci voleva proprio. Lo sa che registriamo, in amplex, anche le varie prove? Così, come fanno i pugili, ogni pilota può riguardarsi e notare gli eventuali errori di traiettoria o altro.» E' quanto ci risulta abbia fatto anche Munari. Non si parla di tempi, naturalmente, anche se — a giudicare dai visi e da qualche parolina raccolta qua e là, il pilota HF sembra sia sceso, in 5 giorni di dura fatica di una ventina di secondi dagli iniziali, tranquilli 1'40".

Prima di andare in Sicilia, Munari concluderà senz'altro il programma dei cinquecento giri (cioè di 1500 km), compatibilmente alla disponibilità di un nuovo motore, per quanto riguarda i giorni.

Diteci la verità: ma se non ci fosse stata Fiorano, come avrebbe potuto un qualsiasi pilota affrontare un salto così impegnativo dai 160 cavalli di una Fulvia HF ai 450 di una Ferrari 312 P? 1500 chilometri di affiatamento con un mezzo, molti piloti hanno impiegato anni di attività per metterli insieme!...

Sì, ha ragione Ferrari. Fiorano sarà la nuova frontiera dei piloti italiani! E forse finirà per far cambiare idea anche a lui sull'impiego più massiccio e sereno di piloti col passaporto verde nella sua squadra!...

Giancarlo Cevenini



DALL'INVIATO

PORTOFERRAIO - Delle tre squadre ufficiali presenti al Rally dell'Elba soltanto quella della Volkswagen austriaca ha presentato novità tecniche degne di nota. Lancia e Fiat infatti avevano le macchine conosciute, sia pure con gli adattamenti in funzione della gara specifica. Da parte della Fiat si è notato un ulteriore affinamento della preparazione nei particolari, poco visibili ma certo efficaci.

I «maggioloni» venuti all'Elba erano stati accolti con una certa divertita curiosità dal pubblico ed anche dai concorrenti, ma la curiosità si è tramutata in interesse e preoccupazione dopo i primi risultati ufficiali, scanditi dalla annunciatrice Barbara, quella che lavora anche per la nostra Rai-TV oltre che per Radio Montecarlo, in tre lingue.

Alla vigilia si era favoleggiato, attorno a queste Volkswagen, di motori da due litri e di altre diavolerie. Poi si è avuta la conferma della iscrizione nella classe 1600 e infine si sono viste le macchine. In apparenza proprio dei «Maggioloni» dotati di tanti fari e basta. In realtà delle macchine ultrapreparate, sotto la direzione del signor Strassle, vale a dire quello che un paio d'anni or sono si vedeva sulle piste a dirigere le Porsche 917 della Porsche Salzburg. E infatti l'iscrizione è stata fatta dalla Porsche Austria di Salzburg, la filiale austriaca della famiglia Porsche-Piech.

Adattate al regolamento internazionale del gruppo 2 (Turismo speciale), le quattro macchine che in origine erano delle 1302 cc sono diventate delle 1600 cc con cilindrata cioè portata al limite di classe, come è permesso. In luogo del cambio originale VW è stato adottato un cambio Porsche 5 velocità, irrobustendo anche i semiassi. Il motore, portato a 1600 cc come abbiamo detto, è stato notevolmente migliorato, con trasformazione delle testate,



La VW di... PIECH

I piloti-rally (presto « associati ») premieranno la corsa dell'ELBA

PORTOFERRAIO - Non è soltanto la differenza e la relativa incomprensione linguistica, che fanno apparire particolarmente quieti gli svedesi della Lancia, ma il loro carattere, che pure non si può definire di tranquilli paccocconi, visto quello che fanno quando sono per le strade, scatenati.

Apparentemente tranquilli, Kallstrom e Haggbom sono invece molto attivi ed attenti, e soprattutto Haggbom — da tanti anni sulla breccia — è uno di quelli che di rally potrebbero insegnare a tutti, data la esperienza e l'impegno.

Così non sorprenda se è stato a lui che abbiamo chiesto un giudizio sulla gara dell'Elba, che affrontava per la prima volta.

«E' uno dei migliori rally d'Europa, non vi sono dubbi. E' un vero peccato che non si possa farlo leggermente più corto, al massimo di mille chilometri, per quella regola del minimo di 1200 chilometri necessari per il campionato europeo. Se quest'anno, come pare, noi piloti faremo una votazione per stabilire quale sarà il rally dell'anno, credo proprio che il premio lo dovremo dare al Rally dell'Elba, per la sua conformazione, organizzazione, e formula. Solo che non ritengo giusto, che si debbano porre su uno stesso pia-

no delle gare belle e tiratissime come questa ed altre che sono soltanto lunghe e abbastanza noiose. Non è soltanto una questione di chilometraggio che può dare un volto a una gara. Questo dell'Elba è un rally che potrebbe essere anche dimezzato, in durata, valendo sportivamente ancora più di tutti.»

Gunnar Haggbom si scalda, a questo proposito, e comincia a citare fatti e circostanze che non hanno niente a che fare con l'Elba, ma che hanno tutti la stessa origine: una certa incompetenza, o ignoranza, nella stesura dei regolamenti internazionali. E ci dice:

«Penso che sarebbe tempo che anche i piloti siano ascoltati, nelle loro richieste, per far in maniera che le gare siano sempre più migliorate e che siano eliminati certi aspetti abbastanza sciocchi di talune gare. Per questo ci riuniremo in una associazione (adesso esiste quella dei veterani del Rally di Montecarlo) e chiederemo che nella commissione rallies della CSI vi sia anche un nostro rappresentante, allo stesso modo che vi è un rappresentante degli organizzatori e dei costruttori. Non vogliamo fare una associazione sindacale, ma dare il nostro contributo fattivo per il miglioramento della nostra attività. In fin dei conti le gare siamo noi a farle, non gli altri...»

Le sole
novità tecniche
erano i
«MAGGIOLONI»

dotate di valvole più grandi e con condotti allargati. L'alimentazione è stata fatta con due carburatori Weber doppio corpo. La lubrificazione è stata modificata, scegliendo la soluzione a carter secco, con serbatoio esterno e con un radiatore per l'olio dotato di termostato.

In gara queste Volkswagen hanno dimostrato di essere molto veloci, ed adatte in modo particolare al genere di strade dell'Elba, anche per la adozione delle gomme Pirelli uguali a quelle usate da Fiat e Lancia. Delle quattro VW partite tre sono state eliminate. Quella del giovane Fischer per uscita di strada, quella del dott. Fischer per la rottura di un ammortizzatore che ha poi provocato la rottura dell'attacco relativo quella di Bisek perché si è rotta la cinghia del ventilatore senza che il pilota se ne accorgesse in tempo, cosicché ha poi grippato il motore. La macchina superstita è ra al secondo posto assoluto alla fine della prima tappa ed ha sempre marciato regolarmente e con prestazioni eccellenti. Una foratura nella terza prova speciale le ha fatto perdere moltissimo tempo.

La Pirelli aveva portato qui le sue gomme tipo MS 35 ma dotate di miglioramenti importanti. Il tipo C5 aveva l'irrobustimento della carcassa, per resistere meglio ai colpi ed alle pietre aguzze, in vista dell'evitare i rischi di forature. Con una miscela speciale molto resistente, che ha il pregio di consumarsi in modo uniforme ed anche di offrire miglior aderenza, che è stata contraddistinta con un bollo rosso sulla carcassa. Erano state portate anche gomme con chiodature, per il caso che fosse piovuto e vi fosse stata della fanghiglia, ma non sono state utilizzate. Una buona parte dei concorrenti ha utilizzato le gomme della Kleber, che in questo rally era venuta in forze.

Franco Lini



TROFEO SIMCA KLEBER RALLYES NAZIONALI

Campionato 1972 fra i piloti che gareggeranno con vetture del Gruppo Chrysler (Simca, Chrysler, Sunbeam) nelle prove valide per il Trofeo Nazionale dei Rallyes Nazionali indetto dalla C.S.A.I.

Regolamento e moduli d'iscrizione presso: Concessionarie Chrysler Italia □ Scuderie riconosciute dalla C.S.A.I. □ Chrysler Italia S.p.A.

UNA SIMCA · CHRYSLER PER TANTE VITTORIE!

A tutti i piloti che nella stagione 1972 si impegneranno ad almeno 5 competizioni a calendario C.S.A.I., la Chrysler Italia offre l'acquisto di una vettura a prezzo preferenziale. Ulteriori informazioni vanno richieste a:

Chrysler Italia S.p.A., Casella Postale 480, 10100 Torino, Tel. (011) 961832.



CONTINUAZIONE

La COPPA del MEDITERRANEO presto una realtà



La «pilotessa» ufficiale della Fiat per la particolare classifica femminile, Donatella Tominz, si è fatta molto onore all'Elba, giungendo per di più sesta assoluta. Eccola al traguardo, complimentata dal barone Antonio Pucci (a destra)

PORTOFERRAIO - Il 5. Rally dell'Isola d'Elba, che ha fatto seguito al Rally della Costa Brava, ha confermato che la Fiat ha tutte le carte in regola per inserirsi e ben figurare tra le più forti Case partecipanti ai rallies. Certi che i nostri lettori vorrebbero sapere qualcosa di più abbiamo colto l'occasione della presenza al rally dell'ing. **GIOVANNI CANAVESE**, vice direttore Ufficio Esperienze, e dell'ing. **Ferdinando Russo**, direttore marche associate, per chiedere loro quali sono i programmi e gli intendimenti del reparto rallies della Fiat.

— Quando è cominciata l'attività della Fiat in campo rallyistico? Come si è svolta? Quali risultati avete ottenuto sinora?

«La Fiat ha cominciato ad interessarsi ai rallies nel 1967 prestando una assistenza gratuita a tutti i clienti che gareggiavano con vetture proprie in queste competizioni. Questa attività è stata sempre più potenziata fino ad arrivare alla attuale organizzazione; parallelamente sono stati selezionati alcuni piloti che dimostravano di possedere particolari doti ai quali affidare vetture appositamente preparate del Reparto Rallies. Come risultati, a parte le conquiste del campionato italiano assoluto nel 1970 e della Coppa CSAI gruppo 1 per 3 anni consecutivi e delle Coppe CSAI gr. 3 sempre nel '70»

— La Fiat ha ottenuto dai rallies ai quali ha partecipato qualche vantaggio tecnico per la produzione di serie?

«I rallies sono serviti essenzialmente alla Fiat come convalida e dimostrazione della validità delle soluzioni tecniche adottate sui vari modelli e lungamente sperimentate dagli appositi Reparti prima della loro entrata in produzione».

— Quanti uomini e mezzi sono impegnati durante una stagione dalla Fiat nel reparto rally? Quanti in gara e quanti in officina?

«Il reparto rally è costituito da 30 operai e 10 impiegati che vengono utilizzati per l'assistenza durante le gare in numero variabile in funzione delle nostre vetture impegnate e delle caratteristiche del percorso».

Si sa che presso l'Abarth è in corso di preparazione una 124 maggiormente alleggerita e con potenza superiore alle attuali 124 in gara qui all'Isola d'Elba. Quali sono le nuove caratteristiche di questa vettura?

«Effettivamente stiamo lavorando in questa direzione ed un primo prototipo è stato presentato al Salone di Ginevra dalla Pininfarina. Le caratteristiche definitive saranno comunicate appena possibile».

— Quale è il programma di massima della Fiat nella corrente stagione?

«Partecipare alle gare valide per il campionato italiano, oltre ad alcune per il campionato europeo e la Mitropa Cup».

— Quali sono le differenze sostanziali fra le vetture preparate per i rallies e quelle prettamente di serie?

«Quelle ammesse dall'allegato J del regolamento internazionale».

— La Fiat ha intenzione di preparare dei 128 coupé in grado di reggere il confronto con altre vetture che ora vanno per la maggiore?

«Il 128 coupé è una vettura che si presta particolarmente all'impiego rallyistico per cui è nostra intenzione di sfruttare al massimo le possibilità di questo modello».

— Quali sono le agevolazioni che la Fiat offre ai propri clienti sportivi che vogliono partecipare ai rallies sia nazionali che esteri?

«Assistenza tecnica gratuita durante le gare e limitatamente ai rallies internazionali premi di classifica in danaro».

c. b.

V8/Blog Scan

PORTOFERRAIO - Appassionato ideatore del Rally dell'Elba, insieme con Sergio Bettoja, Dado Andreini non è soltanto un organizzatore appassionato di una gara sia pure magnifica, ma un vulcanico maceratore di idee, che smania di mettere in pratica appena possibile.

Adesso, insieme con la ovvia continua valorizzazione della «sua» gara, ha in mente di istituire una specie di alleanza tecnico-geografica tra le organizzazioni di un tipo determinato di rally, e pensa ad una unione mediterranea che insieme con le similitudini geografiche e ambientali potrebbe avere anche una funzione di valorizzazione di un tipo di vettura automobile ben definibile come, appunto, macchina mediterranea. Riflettendo sulle caratteristiche troppo spesso contrastanti che sono richieste alle macchine che intendano partecipare ai rallies che vengono organizzati in tutta Europa e in tutte le stagioni, Andreini ne ha tratto la convinzione che per le gare del bacino mediterraneo, col loro clima e con le loro strade, possa esistere un ben determinabile tipo di veicolo, capace di buoni risultati senza modifiche gara per gara.

L'idea originaria, da noi già anticipata, ha trovato radici anche nella convinzione che i rallies del bacino mediterraneo sono per forza somiglianti, e quindi si potreb-



Le gomme Pirelli Cinturato MS 35 nella versione H tipo 5C, utilizzate all'Elba da Fiat e Lancia. Disegno e mescola erano studiati per lo specifico impiego. Sotto: la gomma Pirelli MS 35 adatta a ricevere una chiodatura molto estesa. Non sono usate gomme con chiodi



be giungere ad una effettiva ed operante unificazione di regolamenti e di stili organizzativi tra di loro.

Il tutto, in una enunciazione di principio che è già stata avanzata agli organizzatori interessati, dovrebbe essere racchiuso in una specie di challenge annuale da chiamare appunto **COPPA DEL MEDITERRANEO**, anche se è stata pure ventilata l'idea di una Coppa delle isole mediterranee (Elba, Corsica, Sicilia, Sardegna, ecc.) con praticamente le stesse finalità.

● **Pietro MARUFFI** è «fuori giri» per la soddisfazione della vittoria all'ELBA che rilancia la squadra FIAT e soprattutto il morale. Il primo elogio della casa glielo ha fatto sul campo l'ing. Canavese, responsabile dell'attività rallies della Fiat, in assenza dell'ing. Sguazzini, che ha raggiunto (affamato) solo nella serata di sabato, l'Elba, proveniente da Maranello. Non si dava pace, però, il Maruffi per i suoi capitati a Pinto, Bisulli, Smania e Paganelli. Sembra che all'origine di tutto sia la ripetuta rottura dei puntoni di reazione al ponte posteriore, a causa dell'intensità e della frequenza delle vibrazioni dovute al fondo più dissestato e più duro del previsto. L'albero di trasmissione, non ancorato, comprimeva la scatola del cambio che in certi casi (Pinto e Smania) è addirittura esplosa. A metà della seconda tappa il difetto stava manifestandosi anche sulla 124 spider di Tominz-«Squaw» ma una provvidenziale sostituzione del ponte consentiva loro di proseguire e terminare il rally. L'unica Fiat rimasta indenne da questo inconveniente è stata quella di Trombotto-Enrico.

Le notizie della REGOLARITA'

La prima classifica del Trofeo SIMCA-KLEBER

Il Trofeo **SIMCA-KLEBER** dei Rallies nazionali, patrocinato da **AUTOSPRINT**, è in pieno svolgimento. Come ricorderete sono valide tutte le gare in calendario per il Trofeo dei rallies nazionali con l'eccezione della Coppa della Favera. Dopo le prime tre gare conduce la classifica parziale Alessandro De Rocco che è riuscito (nel Trofeo Due Valli a Verona) a guadagnarsi il punteggio massimo in palio aggiudicandosi la sua classe ed arrivando primo di tutte le Simca iscritte alla gara.

CONDUTTORE	CESENA	VERONA	SAVONA	TOTALE PUNTI
1 Alessandro DE ROCCO	—	9+9	—	18
2 Antonio ZUNINO	—	—	9	9
2 Natalino PARMA	9	—	—	9
4 Ezio BENATO	7	—	—	7
4 Claudio FERRI	—	—	7	7
6 Francesco MENEGHETTI	5	—	—	5
7 Riccardo SUNI	4	—	—	4
8 Daniele TINACCI	3	—	—	3
9 Giorgio POZZUOLI	2	—	—	2

Autosciatoria con pioggia sul MATESE

CAMPOBASSO - Sulle nevi di Campitello Matese il 2. Raduno autosciatorio organizzato dall'Automobile Club di Campobasso in collaborazione con la direzione sportiva di Campitello Matese. La manifestazione ha visto larga affluenza di pubblico e un folto numero di concorrenti che hanno dato vita ad una gara interessante sia dal punto di vista sportivo che tecnico. Purtroppo anche quest'anno il tempo non è stato clemente con organizzatori e partecipanti. In particolare la gara automobilistica si è svolta sotto la pioggia.

Oltre quaranta partecipanti hanno preso il via nelle due prove in programma di cui una suddivisa in quattro tratti rispettivamente di 70, 20, 70 e 50 metri da percorrere in otto secondi e una prova di slalom negli stessi tratti, da percorrere in dieci secondi. Ha vinto la coppia Di Capua (4. nella gara di regolarità) e Mandolesi. Fra i concorrenti non è mancato il vincitore dello scorso anno, Saccone di Napoli, il quale però è stato squalificato nella gara di slalom per salto di birilli. Tra i locali ha deluso le aspettative degli sportivi il concorrente Nicola Scarano, mentre nella gara di sci si è registrato un incidente al concorrente Bucci che ha riportato una frattura.

La premiazione si è svolta nei locali della night «Il Covo», gentilmente messo a disposizione dalla Campitello Matese S.p.A. Alla consegna dei premi hanno provveduto il presidente della commissione sportiva dell'AC Campobasso dott. Lucio Velardi, il direttore dello stesso AC dott. Giovanni Quartullo e il direttore tecnico della Campitello Matese Riccardo Platner.

g. q.

2. RADUNO AUTOSCIATORIO DI CAMPIELLO MATESE - 3 aprile 1972.

LE CLASSIFICHE

Combinata auto-sci: 1. Di Capua-Mandolesi (Fulvia R 1,3) pen. 10,7; 2. Garzia-Fiordalisio (Fulvia HF R) 13,47; 3. Leone-Massoni (Fulvia R HF 1,3) 30,70; 4. Zuccarino-Koelliker (A 112) 48,97; 5. Papalardo-Cimaglia (Fiat 600) 53,38; 6. Sabelli-De Lucia 53,89; 7. Landi-Puca 55,47; 8. Sprovieri-Nerilli 58,57; 9. Sprovieri-Santoli 64,57; 10. Ballabio-Ballabio 64,62; 11. Del Giudice-Masciello 68,26; 12. Cimino-Della Valle 75,29; 13. Patané-Palange 86,96; 14. De Francis-Salvatore 88,04; 15. Adrianopoli-Merenghi 95,56; 16. Fiordalisio-Carluccio 96,85; 17. Cassera-Devita 106,77; 18. Vitale-T'Abbraccio 107,79; 19. Ferraresi-Antenucci 108,37; 20. De Socio-De Socio 108,46; 21. Ciriella-Antonucci 109,50; 22. Pacifici-Gentile 120,85; 23. Scarano-Barletta 129,63.

Combinata femminile: 1. Koelliker-Magri (Volkswagen 1200) pen. 137,45; 2. Concilio-Di Lauro (Fulvia R 1,3) 149,44.

Gara automobilistica: 1. Cassera (Innocenti-Mini Cooper) pen. 4,7; 2. Sprovieri (Fiat 124 sport) 8,5; 3. Leone (Fulvia 1,3) 8,8; 4. Di Capua (Fulvia R) 10,7; 5. Garzia (Fulvia HF R) 12,2.

A PETRINI la «seconda» dell'Autotorneo

MELEGNANO - Un pubblico moltissimo, valutabile in diverse migliaia di unità, ha presenziato allo svolgimento del «1. Trofeo fiera del perdono», gara valida per la classifica dell'Autotorneo italiano 1972. Le vetture per la gara erano state messe a disposizione dalla concessionaria Fiat dei fratelli Massironi e dalla società Innocenti. Le gare sono state molto interessanti per la viva lotta che si è sviluppata fra i vari concorrenti, fra i quali ben 50 debuttanti che ad ogni modo si sono fatti molto onore. Le vittorie di classe sono andate a Luciano Baldazzi (classe 800), Mauro Gherardi (classe 1250), Giordano Maggi (classe oltre 1250), Giuseppe Petrini (classe Mini A 112), Massimo Erialti (cat. prototipi) e da Piera Calvini per la categoria femminile. Nella classifica assoluta affermazione di Giuseppe Petrini su Giordano Maggi e Bruno Lanteri.

1. TROFEO FIERA DEL PERDONO - Seconda prova dell'Autotorneo Italiano - Melegnano, 1-2 aprile 1972.

CLASSIFICHE

Absolute Maschile: 1. Giuseppe Petrini (Mini Inn.) 55,17; 2. Giordano Maggi (Fiat 128 R) 56,30; 3. Lanteri (Mini Inn.) 56,48; 4. Gherardi (Fiat 127) 57,09; 5. Franco Maggi (Fiat 127 S) 57,60; 6. Duma (Mini 1000 S) 57,60; 7. Leone (Mini 1000) 57,71; 8. Botto (Fiat 127) 57,72; 9. Cascone (Mini Inn.) 58,20; 10. Malchiodi (A.R. GTJ) 58,45; 11. Baldazzi (Fiat 500) 58,63; 12. Tripodi (Mini 1000) 58,70; 13. Vacchini (Mini 1000) 58,89; 14. Squadrelli (Mini 1000) 59,15; 15. Sansica (Mini 1000) 59,41; 16. Bianchi (Volkswagen) 59,47; 17. Massironi (Fiat 127) 59,48; 18. Massironi (Fiat 127) 59,55; 19. Gargano (Fiat 127) 59,58; 20. Gherzi (Mini Cooper) 59,89.

Classe fino a 800 cc: 1. Luciano Baldazzi 58,63; 2. Giordano Maggi 60,22; 3. Franco Maggi 60,25; 4. Spreafico 60,75; 5. Fioretti 61,35; 6. Possenti 64,61.

Classe da 801 a 1250 cc: 1. Mauro Gherardi 57,09; 2. Gianfranco Maggi 57,60; 3. Botto 57,72; 4. Lanteri 58,88; 5. Massironi 59,48; 6. Massironi 59,55.

Classe oltre 1250: 1. Giordano Maggi 58,30; 2. Malchiodi 58,45; 3. Bianchi 59,47; 4. Massironi 60,27; 5. Sabbatini 60,40; 6. Franco Maggi 60,64.

Classe Mini A112: 1. Giuseppe Petrini 55,17; 2. Lanteri 56,48; 3. Duma 57,60; 4. Leone 57,71; 5. Cascone 58,20; 6. Tripodi 58,70; 7. Vacchini 58,89; 8. Squadrelli 59,15; 9. Sansica 59,41; 10. Gherzi 59,89.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

NEW YORK - Se non fosse stato per la Ferrari, la Fiat, la General Motors e qualche altra marca come la De Tomaso, forse del 16. Salone Internazionale dell'automobile che è rimasto aperto nove giorni nei tre piani del Colyseum (nel passato erano quattro), non si sarebbe avuta eco. Estetica, colori (tanti), eleganza (infinita), sforzo, belle modelle, ma in sostanza nulla che potesse convincere appieno. A chi la colpa? Alla inflazione monetaria? Alla imposta della sovrattassa federale sulle importazioni? Alla stretta di cinghia delle ditte costruttrici?

Se volete andare a fondo e trovare il vero movente di questo « recesso » spettacolare, che il Salone internazionale di New York sottolinea, difficilmente troverete la risposta. Ho parlato con i dirigenti della G.M. che è la più massiccia in fatto di presenze, e tutti sono del parere che il Salone, quest'anno, è sempre valido anche se non eccelle. Mancano le novità, insomma. Le macchine esposte da mezzo continente sono già state vedute, acquistate, provate sulla strada. Però i visitatori sono stati calcolati in 2 milioni anche se, venendo al Colyseum, non hanno trovato che grandiosità generica, una bella e ricca vetrina, insomma. Per le novità, si è contagiata l'America della simile crisi delle rassegne europee.

Nonostante questo 2 milioni di spettatori hanno pagato 3 milioni di dollari, cioè un incasso vertiginoso di oltre 4 miliardi, per circolare nei tre piani, per vedere in maggioranza anche macchine che dal mese di settembre si offrono in mille colori, nei saloni di vendita. Il maggior motivo insolito, ha finito così per diventare la... premiazione del « MODULO » Pininfarina. Alla vigilia la rivista d'automobilismo « Motor Car » (che ha 15 anni di vita), ha assegnato il suo quarto Award appunto al « MODULO » realizzato su meccanica Ferrari dal carrozziere torinese.

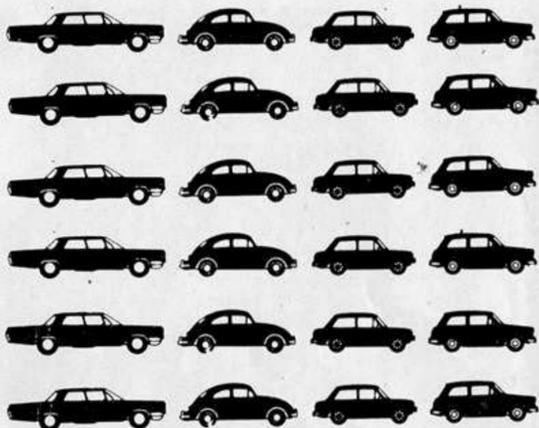
« Siamo dinanzi al futuro » ha commentato un noto giornalista.

« Siamo sulla terra o siamo su Marte? » si è chiesto una vezzosa fanciulla dinanzi al Modulo che ora la General Motors sembra interessata ad acquistare. L'ing. Sergio Pininfarina, presente alla mostra, ha sorriso con modestia. « Ho fatto del mio meglio » ha detto.

La General Motors comunque non è passata in secondo piano. E' troppo grossa, troppo ricca, troppo coinvolta. Pensate: ha pagato 50 milioni di dollari il brevetto della casa giapponese Mazda che ha realizzato il motore rotante « Mazda R. 100 ». « Il motore del domani » è scritto a fianco del compatto propulsore nato Wankel che — a detta dei dirigenti di Detroit — nel 1974 verrà immesso su vasta scala nel mercato americano.

Il tema dell'inquinamento non è stato certo ignorato. Troppe pressioni esistono. Troppe volte il governo di Washington ha dovuto dire ai magnati di Detroit che nel 1973 le macchine non verranno autorizzate a circolare se non avranno le « Featurettes » (traduci, caratteristiche) capaci di eliminare i gas velenosi che inquinano l'aria. Proprio la G.M. ha costruito una macchina, per ora dal prezzo proi-

► Senza carrozzeria, ecco come si presenta la vettura elettrica costruita dalla « Anderson Power » ed esposta al Salone di New York. Con le dodici batterie da 6 volt, il peso della vettura supererà di poco gli 11 quintali



IL SALONE di NEW YORK

RIPETE ed ESALTA TUTTI

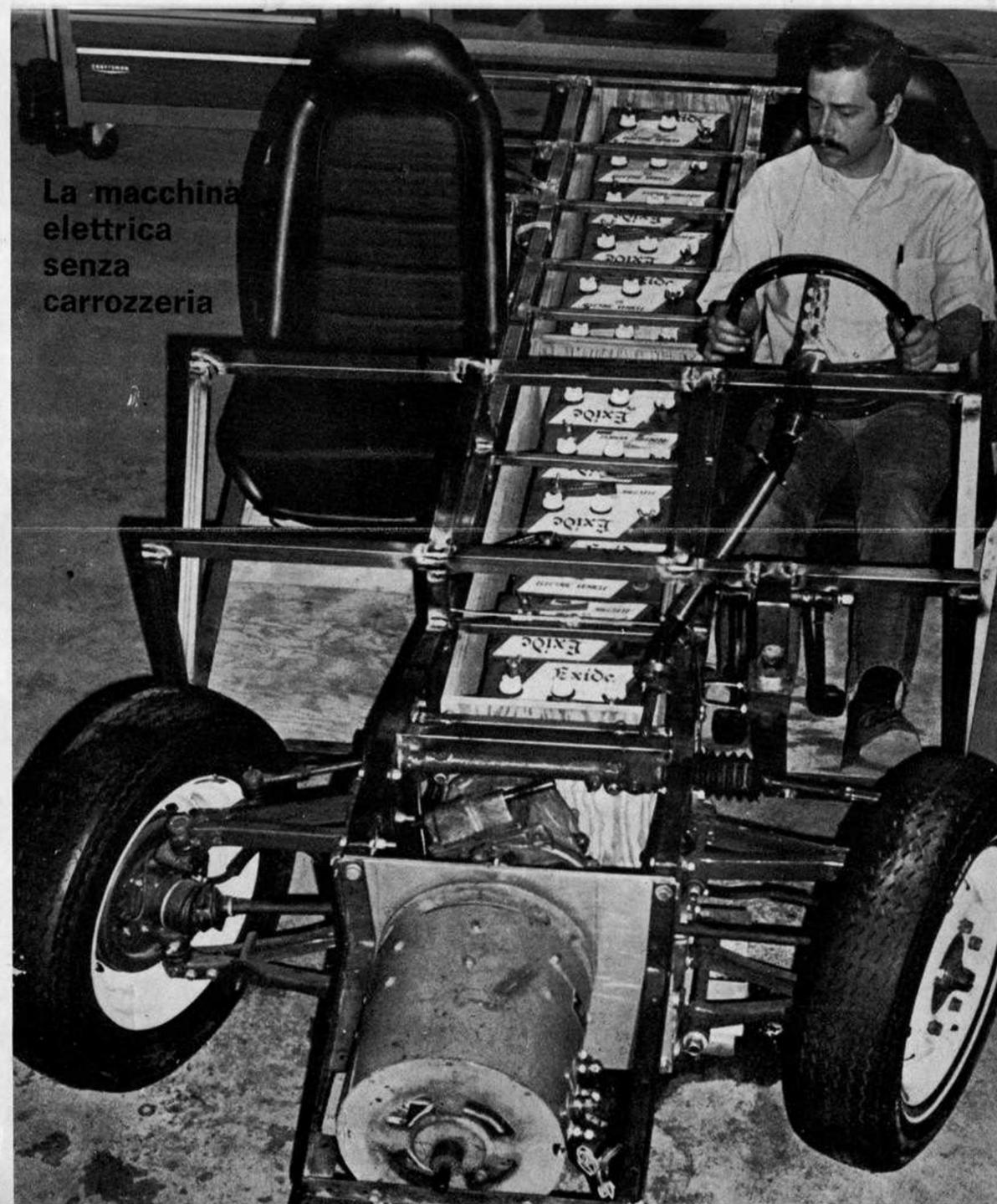
i MOTIVI di CONTROSENNO

(VERI o FALSI, REALI o DIA-

LETTICI: dall'ecologia alla sicurezza) PER LA GRANDE

PROTAGONISTA del mondo fine secolo XX: l'AUTOMOBILE

4.000.000.000 di contraddizioni



La macchina elettrica senza carrozzeria

bitivo, con 12 speciali caratteristiche. Il « tema » della macchina è: sicurezza. Può resistere ad impatti di 72 km. orari, possiede numerose qualità che intanto fanno di essa una macchina impossibile a vendersi. Ma in un paio d'anni, si spera, gli ostacoli finanziari verranno rimossi.

Poi c'è la macchina elettrica. E' tornata in ballo. Una volta messa al cantone dalle pressioni dei magnati del petrolio (« Se togliamo di mezzo l'oro nero, addio ricchezza d'America » hanno detto), è stata riproposta in un modello dalla linea aerodinamica piacevole, dal peso di 2350 libbre, comprese le dodici batterie di 6 volt. La ditta costruttrice, la « Anderson Power », ha detto che il costo della vettura è di molto inferiore a quello delle compatte americane ed il costo della manutenzione e delle batterie è inferiore di un terzo al costo per mantenere una normale vettura. Staremo a vedere se i magnati del petrolio riporteranno la medesima frase che dissero ad un sanmarinese di New York, che aveva costruito il motore capace di viaggiare ad acqua: « Se lei non sa dove è il Bellevue Hospital (il manicomio) glielo indicheremo noi. Anzi ve lo manderemo in Cadillac. Butti via questo mostro nel fiume »! Troppi sono i coefficienti che giocano contro le propulsioni rivoluzionarie. Se aboliamo il ferro per sostituirlo col plexiglas, se aboliamo il petrolio per sostituirlo con l'acqua (vapore) o l'elettricità, dove vanno a finire l'industria, il benessere di milioni di operai americani? dicono i più interessati. E' il problema eterno del progresso tecnico che si morde la coda e crea problemi di conversione. Comunque rosso fiammante, sagoma alquanto sportiva, ecco la « DMK IV » azionata a vapore. Sin dove giungerà nessuno può dirlo.

E passiamo agli espositori italiani. Il « Modulo » Ferrari ha vinto l'Award quale « car of the year » per le sue forme « outstanding », eccezionali. Le Lamborghini, Pantera De Tomaso, Alfa Romeo sono state al centro dell'attenzione; la Fiat ha avuto quest'anno un occhio di riguardo speciale. La « 128 » torinese, per la prima volta presentata ufficialmente al pubblico statunitense, è stata la damigella d'onore. Dopo la non felice Gremlin, gli americani hanno cercato di rimediare con la « Capri », ma anche questo modello non ha troppo incontrato il favore del pubblico. La Fiat 128 è un mezzo che ha incontrato invece subito. La massima industria italiana nel 1971 ha venduto in USA 46 mila automezzi risalendo la corrente dopo un calo spaventoso, di fronte alle Volkswagen e le Toyota, presenti quest'anno con una specie di 128 Fiat denominata « Carina ».

La propaganda esasperante della Volkswagen — attaccata poi dall'avv. Ralph Nader — (AUTOSPRINT pubblicò il risultato della inchiesta Nader che definì il « maggiolino » la « macchina più pericolosa del mondo »), la sovrattassa imposta da Nixon alle importazioni, fecero però retrocedere le vetture tedesche e giapponesi. Il loro posto fu preso dalle Porsche, favorite dalla vittoria nel campionato mondiale marche, ma il suo trionfo è stato momentaneo. Così ora tornano alla ribalta le macchine italiane.

Su questa scia, forse, è nata anche una coproduzione italo-americana. La « Marque I », chiamata in un primo tempo la « Marque Mirage », è azionata da un motore Chevrolet, o, a richiesta, Chrysler,

Lino Manocchia

CONTINUA A PAGINA 42

IL SALONE di NEW YORK
 RIPETE ed ESALTA TUTTI
 I MOTIVI di CONTROSENTO
 (VERI o FALSI REALI o DIA)
 LETTICI: dall'ecologia alla sicurezza) PER LA GRANDE
 PROTAGONISTA del mondo fine secolo XX: l'AUTOMOBILE

CONTINUAZ. DA PAGINA 39

può raggiungere le 180 miglia orarie (e per un coupé è già molto), ed è carrozzata signorilmente da Piero Frua. Motore V8, cinque marce, freni a disco, sospensioni a spirale, sintetizzano i dati tecnici. Il suo prezzo è di 13 mila dollari (circa 8 milioni di lire). Anche la Citroen SM-Maserati, ha avuto successo. Essa è definita dalla rivista « Motor Trend » il più affascinante autoveicolo dell'anno. Non contiamo, poi, le « dune buggy », le

« funny car », le « hot road » e le macchine da corsa con in testa la « Sunoco McLaren » di Mark Donohue regalata al Museo automobilistico, che hanno « fatto » molta curiosità, come sempre. Così come certe auto speciali, come la vettura usata a Hollywood per girare il film « The Godfather » (Il padrino).

Insomma sui tre piani del Coliseum c'era tanta roba per tutti i gusti e per tutte le tasche! Anche se nessuna novità eclatante per il mercato immediato. In compenso, al primo piano, figura un'auto-sintesi particolarissima: la « Any car ». Ovvero una qualsiasi macchina. Coda di Chrysler 1965, fronte di Cadillac Eldorado, porte anteriori di Chevrolet, sezione posteriore di Volkswagen, abitacolo di Camaro. Una dimostrazione sintesi da parte dei tecnici federali su come po-

trebbe essere l'auto ideale per l'uso di tutti i giorni. Ha incuriosito particolarmente Pininfarina. « E' uno studio da tenere presente. Non si sa mai », ha concluso sorridendo l'erede del « mago » carrozzerie.

Nulla di eccezionale, quindi, a questo salone newyorkese, poco di nuovo, molto di vecchio. Infinite le discussioni sull'inquinamento atmosferico, sugli intasamenti del traffico, sulle colpe che i costruttori di automobili hanno verso la società. Ma se poi, in fondo, si tirano le somme, due milioni di visitatori, quattro miliardi e mezzo d'incasso, hanno un solo, probante significato: questo dannato mezzo meccanico che riempie le strade, tortura le orecchie, avvelena l'aria, piace, tutti lo vogliono o lo vorrebbero avere. Nonostante la crisi.

I. m.



La CHEVROLET ha presentato ai frequentatori, calcolati a circa due milioni, il Computer che stabilisce il « livello » personale di guida in base alle domande e alle risposte di una persona

Dagli USA, in tema di contraddizioni ci sono anche queste sportive:

Chinetti anti CSI

per il peso delle GT

NEW YORK - Al Salone newyorkese molta gente ha fatto capannello attorno al « Modulo » della Pininfarina, esposto allo stand Ferrari-Chinetti. C'era anche Phil Hill, con la bionda che ha sposato di recente. Quando gli abbiamo chiesto se sente la mancanza delle corse ha risposto: « Sì, ma non sento la mancanza della tensione. » Ma qui non diciamo del Salone. Ne leggerete in altre pagine. Qui lasciamo parlare Chinetti, il sempre attivo rappresentante Ferrari d'America che delle corse ha fatto la sua vita.

Luigi Chinetti, il giorno in cui l'abbiamo visto aveva voglia di sfogarsi. Era ancora seccatissimo per la 12 Ore di Sebring, perché gli era toccato di sostituire il serbatoio di una delle sue Daytona. « Nella maggioranza, il personale di Sebring — ha detto — è formato da gente che nella vita di tutti i giorni non ha niente a che fare con le corse, mentre per una sola giornata si trova ad avere grande autorità e così perde ogni capacità di ragionare. Vogliono tutti fare sfoggio di potere, sentirsi in grado di dire alla Ferrari che deve modificare la vettura, altrimenti non può gareggiare. E' assurdo! A che cosa serve che la FIA detti i regolamenti per il campionato mondiale marche, se poi a Sebring fanno regole loro personali? Se ogni gara ha un suo regolamento, che scopo ha la FIA? »

« Se la FIA volesse cambiare i regolamenti, dovrebbe farlo nei riguardi del peso minimo delle GT. Non dico questo perché corre mio figlio, ma è ridicolo che ci siano vetture del peso di kg. 1350, che vanno a oltre 300 all'ora, con pneumatici normali. Le Case stanno cercando di trovare un pneumatico che regga a quelle velocità e a quei pesi, ma per ora non ci sono riuscite. Anche prima della gara di Daytona sono scoppiati molti pneumatici e Posey è stato fortunato a salvare la pelle, nel suo incidente. Alla più recente riunione delle CSI, ho detto che non si tratta di essere più competitivi: occorre che le vetture siano più sicure. Attualmente sono troppo pesanti, per le velocità che raggiungono. A Ginevra ho parlato con Giovannino Lurani, il quale ha detto che cercherà di aiutare. La Pantera pesa kg. 1050 e ha un motore di sei litri. La nostra vettura pesa kg. 1350 e la FIA dice che si devono aggiungere cento chilogrammi, oltre a un roll-bar. Poi, a Bruxelles, aumentano il peso a 1500 chilogrammi! Sono furente. »

« Sulla vettura che dovrebbe essere una vera GT, bisognerebbe togliere il condizionamento dell'aria, i finestrini, la radio, ma il resto dovrebbe rispondere a quel che vuole il cliente. Perché non possiamo fare una carrozzeria in alluminio? In tal caso, se il conduttore rimanesse intrappolato, in un incidente, potrebbe sollevarla e uscire; cosa invece impossibile con la lamiera di acciaio. Il motore non cambierebbe e si dovrebbe proibire di modificarlo, mentre si dovrebbe permettere a noi di fare le carrozzerie in alluminio. Nel giugno scorso, per via degli scioperi, una delle Daytona che avevo ordinato a Maranello non era pronta. Allora telefonai a Vittorio de Nora, un mio cliente, che aveva da poco avuto la macchina. « Senti Vittorio — gli dissi — mi dispiace, però mi occorre la tua vettura per la gara di Le Mans. Devi restituirmela ». Il poveretto, che l'aveva avuta da poco, fu molto gentile e la portò a Modena. Noi l'affidammo a Plero Drogo, dicendogli di togliere tutto, ed è quella la macchina che mio figlio pilotò a Le Mans, vincendo la categoria GT. »

Andò da Modena a Roma nel furgone, per essere imbarcato sull'aereo per New York a Ciampino, ma a circa venti minuti dall'aeroporto il furgone ebbe un guasto. Invece di avvertire qualcuno, il conducente decise di fare lui stesso la riparazione. Gli occorre- ro varie ore e quando arrivò a Ciampino, l'aereo era partito da dieci minuti. Intanto avevano telefonato a Modena, offrendo di fare aspettare l'aereo, ma nessuno sapeva dove fosse la vettura, per cui dopo un'ora l'aereo fu fatto partire. E così la Ferrari finì per essere imbarcata su un aereo merci, che non andava però direttamente a New York; si fermò a Londra, ove la vettura dovette fare il trasbordo. Successe non si sa bene che cosa e la macchina fu lasciata da parte e non si riusciva a ritrovarla. Dopo parecchi giorni telefonammo, in tutti gli stati, e finalmente venne trovata, ma avevano perso le ruote. Arrivò a New York in quelle condizioni. Per fortuna, più o meno nello stesso momento, arrivò da Modena il responsabile tecnico dei clienti, Fiorini, che tornava dalle prove a Le Mans e aveva delle ruote che ci prestò. Dopo tutte queste vicissitudini, arrivati a Daytona, ci furono tutti i fastidi per il serbatoio. Al giro di Francia andava bene, in altre gare andava bene, ma a Sebring non andava bene! La corsa di Sebring è in mano a gente che prova piacere a squalificare le macchine. Ma che organizzazione in realtà. Non ci sono luci nei boxes; non c'è niente. E la gara si conclude di notte!

« Sono contento che ora rendano obbligatorie le fermate al box, nelle corse di F. 1, ma a Indianapolis esagerano, imponendone addirittura quattro. Comunque alla gente piace, perché quando una macchina si ferma al box c'è sempre una folla lì attorno, che si diverte. Forse, però, dovrebbe esserci un tempo minimo per la sosta, perché non è possibile stringere i bulloni e fare tutto il resto in diciassette secondi, come accade nelle gare per stock cars. »

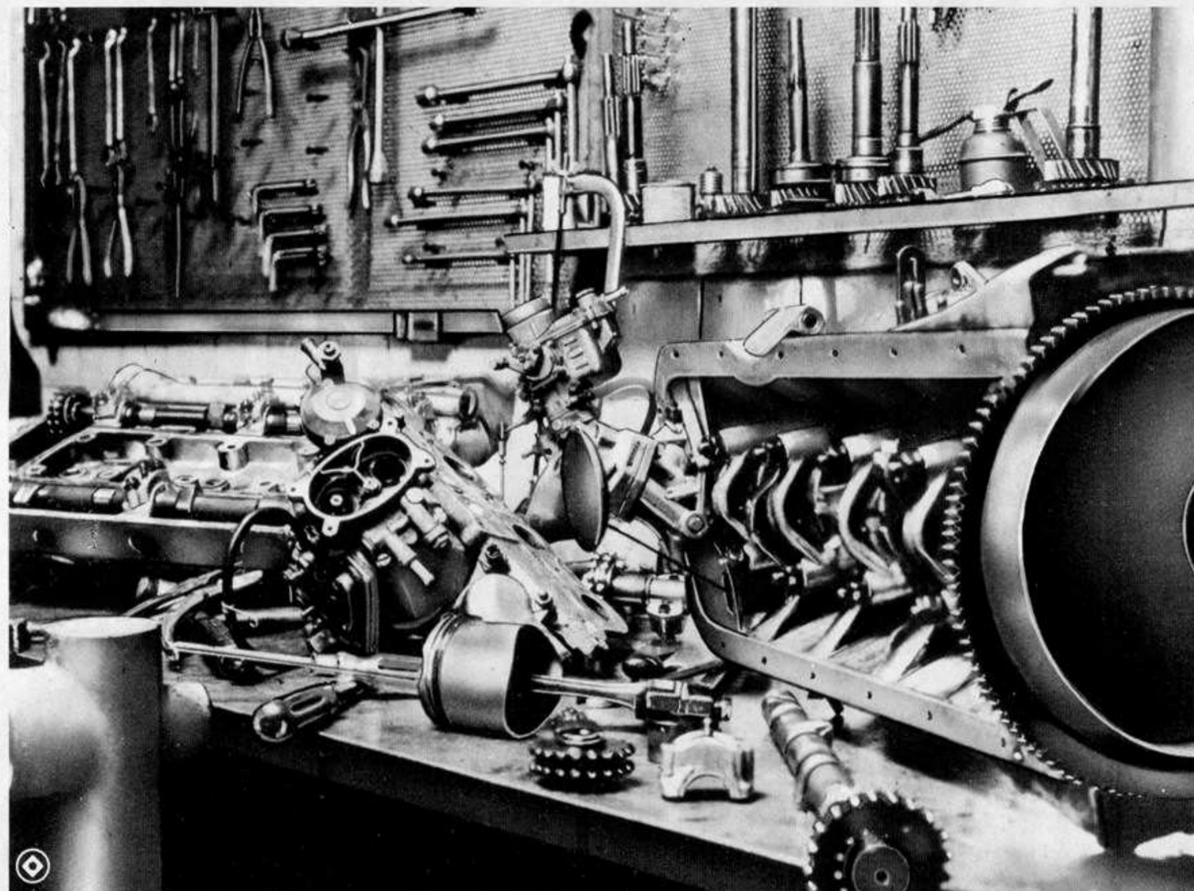
« Comunque, ripeto che è illogico essere intransigenti sulla questione dell'alluminio e poi lasciare tutto libero per quanto riguarda il motore. E' permesso cambiare pistoni, compressione, diametro, modificare alberi a camme e valvole, mentre sono cose che dovrebbero essere proibite perché non hanno senso. I clienti sono soddisfatti, quando la Ferrari vince con una macchina identica a quella che hanno loro. »

« Ricordo che al Giro d'Italia, nel 1934, le vetture erano delle vere GT (vinse la Lancia Astura). La Fiat aveva la Bailla Coppa d'Oro, di cui furono costruiti duecento esemplari per la clientela e si può dire che la vettura sia diventata storica. Le Case dovevano dare tutte le caratteristiche e le macchine dovevano essere veramente come i modelli per la clientela. Ricordo che la Plymouth, pilotata da Stoffel e Pesato, vinse la sua classe. La coppa era d'oro e pesava un chilogrammo e mezzo. Quella sì, che era una vera gara per GT. Insisto nel dire che l'anno prossimo dovrebbero proibire qualsiasi truccatura del motore. »

Poi Chinetti, vulcanico com'è, salta ancora ad un altro argomento:

« Ora faremo alcune corse con la Can-Am sette litri, quelle sui circuiti più vicini a New York, perché il fatto che noi partecipiamo a gare fa un gran piacere ai nostri clienti. Pilota sarà Sam Posey. »

Logan B. Lessona



quanti se ne potevano salvare!

BARDAHL

a protezione del motore

Bardahl, additivi ed oli speciali per autotrazione progettati per assicurare ai motori moderni una perfetta lubrificazione in ogni condizione di impiego. Bardahl, additivi ed oli per una miglior protezione ed una maggior durata del motore.



BARDAHL
 INTERNATIONAL OIL CORPORATION S.p.A.
 fuoriclasse nella lubrificazione.

Via Stazione delle Cascine 6/A
 50135 Firenze

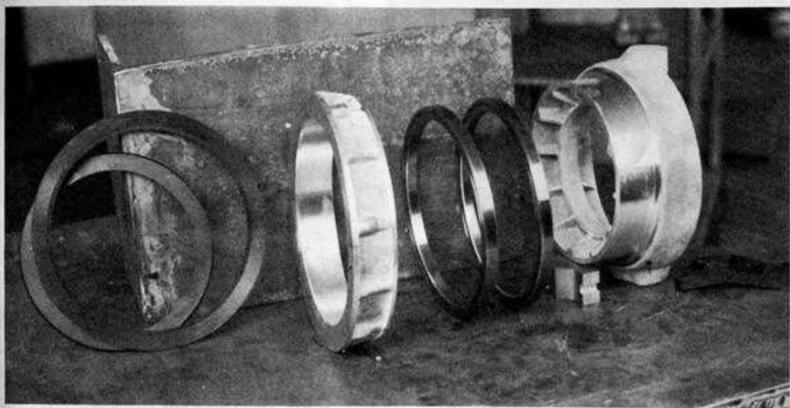
« Non avete idea di quanto ci successe, portandola da Daytona a Sebring. »



I segreti della MOMO 2000



Ecco i rivoluzionari cuscinetti anulari



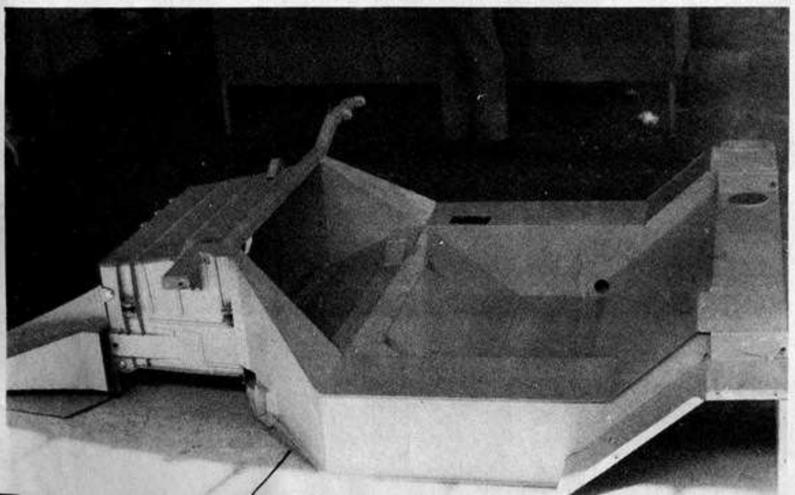
L'insieme del montante anteriore anulare in parti « esplose »; Da sinistra: l'anello portaruota, oltre al quale sono gli anelli distanziali, i due cuscinetti a grande diametro (180 mm.) di costruzione americana, ed infine il montante o portamozzo. Sotto, il montante anteriore (a sinistra) e quello posteriore fusi in lega di magnesio

MILANO - Ecco l'originale telaio dell'inedita Momo 2000, progettata dall'ing. Giorgio Valentini, e soprattutto il suo rivoluzionario ruotismo, con cuscinetti anulari. L'originalità del telaio, come si vede dalla foto, non risiede soltanto nel disegno, con serbatoi della benzina nel vano centrale a sezione trapezoidale e dall'ottimo andamento degli elementi di congiunzione la cas-

vamo fatto di questa soluzione due mesi fa, ecco ora le fotografie dei primi particolari realizzati, e la più facile comprensione della innovazione. Innovazione, si badi bene, di portata eccezionale, perché costituisce la prima risoluzione globale ai nuovi problemi posti dalle gomme larghe: finora si sono avute estrapolazioni e adattamenti dei disegni convenzionali, correndo dietro a questo processo di continuo allargamento delle ruote; adesso si affronta tutto su basi nuove, come se si disegnassero per la prima volta, quindi assai razionalmente, tutti i complessi ruote-sospensioni. Di qui l'idea dell'ing. Valentini di realizzare montanti anulari. Le foto ce ne mostrano le fusioni di quello anteriore di sinistra e di quello posteriore. Nell'anteriore, con fusioni in lega al magnesio, si avranno sensibili riduzioni delle masse non sospese; si parla del 30÷40%. Ma soprattutto si potrà migliorare il cinematismo della sospensione e si potrà ridurre il braccio a terra, con maggiore penetrazione dei tiranti delle sospensioni all'interno del cerchio ruota.

e. b.

Questo il telaio scatolato della nuova Momo 2 litri. Pur non essendo altrettanto rivoluzionario come le sospensioni, è tuttavia molto interessante. Ad esempio, i serbatoi del carburante sono stati alloggiati nel vano trapezoidale situato alle spalle del pilota



La 1001 in legno e moquette

Seguendo « a ruota » la recente presentazione della sua nuova gamma di modelli, la Innocenti ha presentato la MINI 1001, che è in pratica la versione « lusso » della Mini 1000, della quale conserva la meccanica e le prestazioni. Questa versione, è particolarmente curata nell'allestimento interno e nella dotazione di accessori. Essi comprendono: nuovi sedili con rivestimento centrale in panno; moquette al pavimento in tinta con la carrozzeria; corona del volante e pomello del cambio in legno; bocchette e bordature cromate; lunotto termico; accendisigari. Inoltre, vi sono miglioramenti funzionali fra cui l'alternatore al posto della dinamo ed una nuova pedaliera, con pedali più grandi ed acceleratore incernierato in basso.

Esternamente la linea è immutata, solo si rilevano alcuni ritocchi come le nuove coppe ruote, le cornici cromate ai telai dei cristalli e, naturalmente, i fregi e le scritte « Mini 1001 ».

Quella « 1 » in più, rispetto alla 1000, viene a costare 52.000 lire in più, dato che il prezzo di listino della 1001 è stato fissato in 1.150.000.



La Skoda 110 Rallye è una vettura « veramente » allestita per i rallye, dato che è consegnata completa di accessori, roll-bar, fari, cerchi larghi e con il motore potenziato a 70 CV DIN

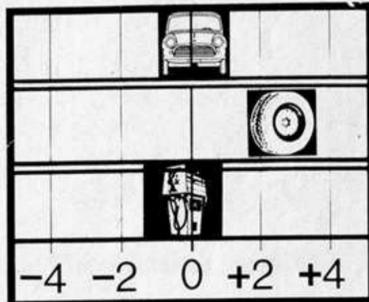
La SKODA rallye col «tripmaster»

La MOTOREST di Roma, importatrice delle vetture cecoslovacche Skoda, ha presentato la 110 Rallye, un primo lotto delle quali sta per essere consegnato ai primi clienti. Diversamente da quello cui ci hanno abituato le versioni « rally » apparse nei listini di tante case, questa Skoda mantiene la promessa implicita in questa denominazione, dato che essa è stata allestita prevedendo tutto, o quasi, è necessario per l'impiego rallistico della vettura.

Infatti, essa è consegnata completa di roll-bar, estintore, quattro fari allo jodio, lavavetro elettrico ed una ricchissima strumentazione, comprendente, oltre a contagiri e manometri acqua-olio, persino due misuratori Halda « tripmaster » per il calcolo dei percorsi.

Per quanto concerne la meccanica, la Skoda Rallye segue l'impostazione delle versioni

100 e 110, con un motore di 1107 a quattro cilindri piazzato posteriormente ed erogante 70 CV DIN a 6000 giri, mediante l'adozione di un carburatore doppio corpo, potenza aumentabile facilmente ad oltre 100 CV. Il motore è dotato di un radiatore dell'olio piazzato posteriormente, che può essere anche montato davanti sul muso della vettura. Il cambio è a 4 velocità con una buona scelta di rapporti ravvicinati e di rapporti al ponte. Con il rapporto più lungo, la Skoda Rallye ha delle prestazioni più che buone, poiché è accreditata di 160 kmh e compie il Km da fermo in 33" netti. Per giudicare positivamente questa « vera » Rallye cecoslovacca, sarebbe necessario ovviamente conoscere il prezzo della vettura ed effettuare una prova sui percorsi cui è destinata, in ogni modo è da sottolineare la cura con cui questa versione è stata allestita.



AUTO in BORSA

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

Gli indici

AUTO SPRINT

AUTO	515,03	(+1,51)
GOMME	506,99	(+3,21)
PETROLIO	502,44	(-0,63)

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 uguali a 500 dal primo gennaio 1972

L'andamento positivo ha caratterizzato anche in questa settimana i settori dell'«Auto in Borsa», particolarmente quello dei pneumatici dove l'indice Autosprint è passato a 506,99 con un aumento del 3,21 per cento. Il settore del petrolio ha avuto invece un andamento irregolare concretizzatosi in un -0,63%.

La Borsa di Milano, con Fiat +9,45, Pirelli +7,95 e Sarom +1,38, ha presentato una tendenza al rialzo che non aveva da molto tempo. Questo soprattutto a seguito di dichiarazioni di uomini politici inerenti la ristrutturazione del mercato azionario italiano. La Fiat ha annunciato che i primi 400 operai dei mille previsti hanno fatto il loro ingresso nel suo nuovo stabilimento di Sulmona ed entro la fine dell'anno anche gli altri 600 inizieranno a lavorare.

Wall Street il movimento di ascesa è stato frenato dalle inquietanti notizie pervenute dal Vietnam. Le preoccupazioni così suscitate erano più che sufficienti per distogliere molti investitori dagli acquisti e gli scambi si sono infatti sensibilmente contratti.

Una intonazione contrastata ha caratterizzato nella scorsa ottava i mercati internazionali petroliferi passando da un +4,71 della Esso Standard a un -4,69 della Texaco. Sono stati pubblicati i risultati di una indagine condotta dal P.I.W. da cui si desume che il prezzo di importazione del petrolio è calato in questi ultimi 15 anni grazie allo sviluppo e all'impiego delle navi cisterna giganti che hanno fatto abbassare il prezzo del nolo.

AUTOMOBILI

SETTIMANA DAL 6 AL 13 APRILE

SOCIETA'	Nazionalità	BORSA	Giovedì 6/4	Giovedì 13/4	Percentuale settimanale
FIAT	Italia	Milano	2255	2468	+9,45
		Zurigo	14.65	16.80	+1,47
		Parigi	13.80	16.60	+2,03
		Francoforte	12.65	13.90	+0,99
FORD MOTOR	USA	New York	74 1/2	75 7/8	+1,85
		Zurigo	289	290	+0,35
GENERAL MOTORS	USA	New York	83 3/4	83	-0,89
		Zurigo	325	322	-0,92
AMERICAN MOTORS	USA	New York	7 1/8	7	-1,75
CHRYSLER	USA	New York	34 1/4	34 3/4	+1,46
		Zurigo	131 1/2	135	+2,66
BRITISH LEYLAND	G.B.	Londra	44 3/8	42 1/8	-5,07
CITROEN	Francia	Parigi	95	92.80	-2,32
PEUGEOT	Francia	Parigi	322.80	343	+6,26
BMW	Germania	Francoforte	216.80	220	+1,48
DAIMLER BENZ	Germania	Francoforte	397	411	+3,53
AUDI-NSU	Germania	Francoforte	226	226	—
VOLKSWAGEN	Germania	Francoforte	157.50	163.30	+3,68
		Zurigo	191 1/2	196	+2,35
NISSAN MOTORS	Giappone	Tokyo	500	498	-0,40
HONDA MOTORS	Giappone	Tokyo	336	338	+0,59
TOYOTA	Giappone	Tokyo	605	635	+4,96

PNEUMATICI

SOCIETA'	Nazionalità	BORSA	Giovedì 6/4	Giovedì 13/4	Percentuale settimanale
PIRELLI	Italia	Milano	1735	1873	+7,95
		Parigi	14.90	16	+7,38
		Zurigo	11.45	12.45	+8,73
		Francoforte	9.70	10.90	+1,24
FIRESTONE TYRE	USA	New York	25 1/4	25 7/8	+2,47
GOODYEAR T & R	USA	New York	32 1/4	32 7/8	+1,94
		Zurigo	124	126 1/2	+2,02
GOODRICH	USA	New York	28 5/8	28 1/8	-1,75
MICHELIN	Francia	Parigi	1399	1414	+1,07
DUNLOP	G.B.	Londra	190	195	+2,63
CONTINENTAL	Germania	Francoforte	116.50	118.50	+1,72

PETROLIO

SOCIETA'	Nazionalità	BORSA	Giovedì 6/4	Giovedì 13/4	Percentuale settimanale
SAROM	Italia	Milano	868	880	+1,38
STANDARD OIL NEW JERSEY	USA	New York	70 3/4	70 7/8	+0,18
		Zurigo	274	274	—
MOBIL OIL	USA	New York	51 1/2	50	-2,91
GULF OIL	USA	New York	25 3/4	25 3/4	—
		Londra	47 1/8	45 3/8	-3,71
SHELL OIL	USA	New York	304	306	+0,66
		Londra	138	144.50	+4,71
ESSO STANDARD	USA	Parigi	138	144.50	+4,71
MARATHON OIL	USA	New York	32 3/4	33 3/4	+3,05
TEXACO	USA	New York	32	30 1/2	-4,69
PETROFINA	Belgio	Bruxelles	4600	4650	+1,09
BRITISH PETROLEUM	G.B.	New York	13 5/8	13 1/4	-2,75
		Londra	514 1/2	508 1/2	-1,17
ROYAL DUTCH SHELL GROUP	G.B.	New York	36 7/8	37	+0,34
		Londra	17 7/8	17 1/8	-4,19
		Amsterdam	118.70	117.80	-0,76

A cura di Giorgio NONNI



Tutti al Nurburgring

Organizzata dall'ADAC Nordrhein, nei giorni 29 e 30 aprile si svolgerà al Nurburgring una grande manifestazione motoristica, denominata «35. ADAC EIFELRENNEN», riservata a gare motociclistiche, nonché ad una corsa vetture Turismo e Gran turismo valida per il campionato tedesco, e una corsa per monoposto Formula 2. Le prove avranno luogo venerdì 28 e sabato 29 aprile con inizio, rispettivamente, alle ore 8 e alle ore 7, mentre le gare prenderanno il via domenica 30 a cominciare dalle ore 9. La gara di F. 2 si svolgerà su dieci giri con partenza alle 15,20; quella delle turismo e GT su sei giri con partenza alle ore 17,10.



Lo svedese HARNOLD SUNDQVIST, pilota e costruttore del veicolo speciale a getto «Silver Streak», è uscito di strada con il suo bolide nel corso di una dimostrazione all'autodromo di Keimola, in Finlandia, senza comunque riportare danni personali. Sundqvist è il detentore del record di velocità per l'Europa con 418 kmh, record conquistato l'estate scorsa in Gran Bretagna. Nella telefoto, ecco il pilota che prende visione dei danni al suo mezzo.

L'edizione 1972 del Mont Ventoux (18 giugno) parrebbe dovere riacquistare l'importanza che aveva un poco perso. Saranno infatti al via le Alpine ufficiali ed è quasi certo che una sarà affidata ad ANDRUET.

La «X COPPA PRIMAVERA» dell'Automobile Club Salerno che doveva effettuarsi il 9 aprile e che per motivi tecnico-organizzativi era stata rinviata a data da destinarsi, ha ora trovato un nuovo inserimento nel calendario velocistico italiano. Essa si svolgerà il primo giorno d'ottobre per cui l'appuntamento sulle belle strade amalfitane è soltanto rimandato e non cancellato.

Alla presenza dei dirigenti della EST e dell'importatore elvetico del prodotto, BRUNO PESCIA protagonista assoluto 1971 nelle gare di Formula Ford e che quest'anno gareggerà in Formula 3, ha firmato un accordo pubblicitario per reclamizzare, nel 1972, il marchio «EST».

Come già annunciato, il rally internazionale 1000 KM DELL'ADRIATICO, che doveva effettuarsi nei giorni 30 aprile e 1 maggio, è stato rinviato a data da destinarsi perché esigenze di ordine pubblico connesse alla fase conclusiva pre-elettorale, ne vietano, per ora lo svolgimento. La nuova data della manifestazione sarà definita dagli organizzatori dell'Automobile Club di Bari d'intesa con la CSAI.

Il RAC ha già annunciato alcune date internazionali provvisorie per il 1973. Una delle corse nuove sarebbe un round del campionato europeo GT, che si correrebbe a Thruxton il 5 agosto. Poiché l'anno prossimo la Pasqua arriva tardi, l'International Trophy di Silverstone è stato anticipato all'8 aprile, una settimana dopo la BOAC. Nessuna data per le gare di Oulton Park.

Disertando la corsa di F. 2 a Hockenheim, SURTEES ha spedito la sua TS 10 in Giappone, dove correrà il 3 maggio, al G.P. di Fuji. Per lo stesso motivo non sarà a Pau il 7.

Varie corse che avrebbero dovuto svolgersi sul circuito di Mont Tremblant in Canada saranno organizzate dal CASC a Sanair o S.te Croix (quest'ultimo è un nuovo circuito vicino a Quebec).

La nuova squadra di Brabham F. 2 per Jaussaud e Potocki, finanziata da un consorzio di uomini d'affari francesi, l'ASCA, spera di dare una guida di F. 1 a JAUSSAUD per il G.P. di Monaco. A Thruxton si è visto Alain Fenn, della Surtees, parlare con i dirigenti della squadra e un telaio Surtees parrebbe la scelta più probabile.

La Jaeger Meister, che fa correre Graham Hill in F. 2, produce una bibita che è piaciuta molto a «Baffo».

Il pilota americano GORDON JOHNCOCK ha provato a Goodwood la McLaren, con la quale parteciperà alla 500 miglia d'Indianapolis.

Dopo la smentita da parte della BMW su un futuro di corse, ora viene chiarito che la Casa non correrà né in F. 1 né in F. 2, perché sarebbe troppo costoso e non servirebbe dal punto di vista tecnico, mentre parteciperà attivamente a gare GT e ai rallies. Non si sa ancora se la BMW istituirà una società a sé stante per le corse o se si limiterà ad avere un settore sportivo.

PUMA

00141 ROMA
via
Val Seriana 3 a
telefono
89 70 96

scatola di montaggio L. 440.000
vettura di serie come da foto L. 1.300.000
con garanzia

