

Francesco Bergami, di Massa Lombarda, è il vincitore assoluto della Coppa Petrobelli a Varano Melegari. Eccolo davanti alle altre Formule Ford con la sua De Sanctis (Attualfoto)

A BERGAMI la Coppa PETROBELLI a Varano

Formula FORD batte GT

VARANO MELEGARI - Il programma dell'autodromo varanese prosegue. Anche la prima edizione della coppa Paolo Petrobelli, organizzata dall'A.C. di Mantova, passa all'archivio, che sta assumendo proporzioni notevoli.

Ancora una volta Varano Melegari ha tenuto banco. Gli appassionati, i piloti, si sono ritrovati nel piccolo paese della Val Ceno, che contribuisce con la sua suggestività al successo dell'autodromo, per gareggiare e per vedere le corse. Ogni volta qualcosa di nuovo, un ospite, una vettura, un esordiente. Oggi Masetti, l'ex campione del mondo, che vanta anche un discreto passato come pilota automobilista (per saperne di più basta chiedere qualcosa a Gigi Bertocco) ha polarizzato l'attenzione di questo pubblico genuino, facile all'esaltazione e, in ultima analisi, non troppo esigente. Masetti, ha abbassato la bandiera tricolore in una partenza, ha rilasciato suggerimenti qua e là, seguendo con particolare inte-

resse i concittadini Borri e Morelli.

Ma veniamo alle gare. Questa volta, contrariamente al solito, si è fatto tutto in un giorno, prove in mattinata, e gare al pomeriggio. Gli iscritti, sempre molto numerosi, creano ogni volta dei problemi agli organizzatori locali, quasi sempre in difficoltà con gli esclusi dalla competizione. Una cosa ci ha colpiti immediatamente: una Fiat 127 bianca targata Napoli. Il suo pilota Mario Grilli è arrivato dal capoluogo campano con la stessa vettura, il giorno prima e, dopo aver terminato la gara ha imboccato l'autostrada sempre con la sua 127, seconda nella classe 1000, anche se con un giro di svantaggio, rispetto al vincitore. Si vede che l'automobilismo può fare anche questo!

Ma torniamo in cronaca. Quattordici 500 si contendono la prima vittoria della giornata. Bufoli (Cevenini) non ha rivali e vince agevolmente davanti al parmense Bertoni e al piacentino Nucci. Lavazza che aveva contrastato il passo del vincitore

fino all'ultimo giro, anzi era in prima posizione, si deve accontentare del sesto posto per aver rotto il filo dell'acceleratore. Nella classe 600, dopo il ritiro di Bettazzi (Baistrocchi) causato dalla rottura di un pistone, «Tibeli» ha via libera e si aggiudica agevolmente la classe. Nella 700 Marco Magri concede un po' meno alla platea e tranquillamente coglie il suo primo successo a Varano. Nella classe 850 sono presenti tutti i migliori e Samuele Valerio (Baistrocchi) tiene testa abbastanza agevolmente a Gatti (Baistrocchi) che a Varano non riesce a vincere. Stefanelli (Baistrocchi) impegnato a rincorrere dopo una sbandata, rompe il motore, che ha anche un principio d'incendio, e Bonaventuri fa sua la vittoria della classe 1000.

Nella classe 1150, dopo la vittoria del varanese Dalla Chiesa, un piccolo giallo a fine corsa. Il toscano Aquilini si lamenta. Per lui la partenza non è stata regolare. Il direttore di corsa, infatti, dopo avere esposto il

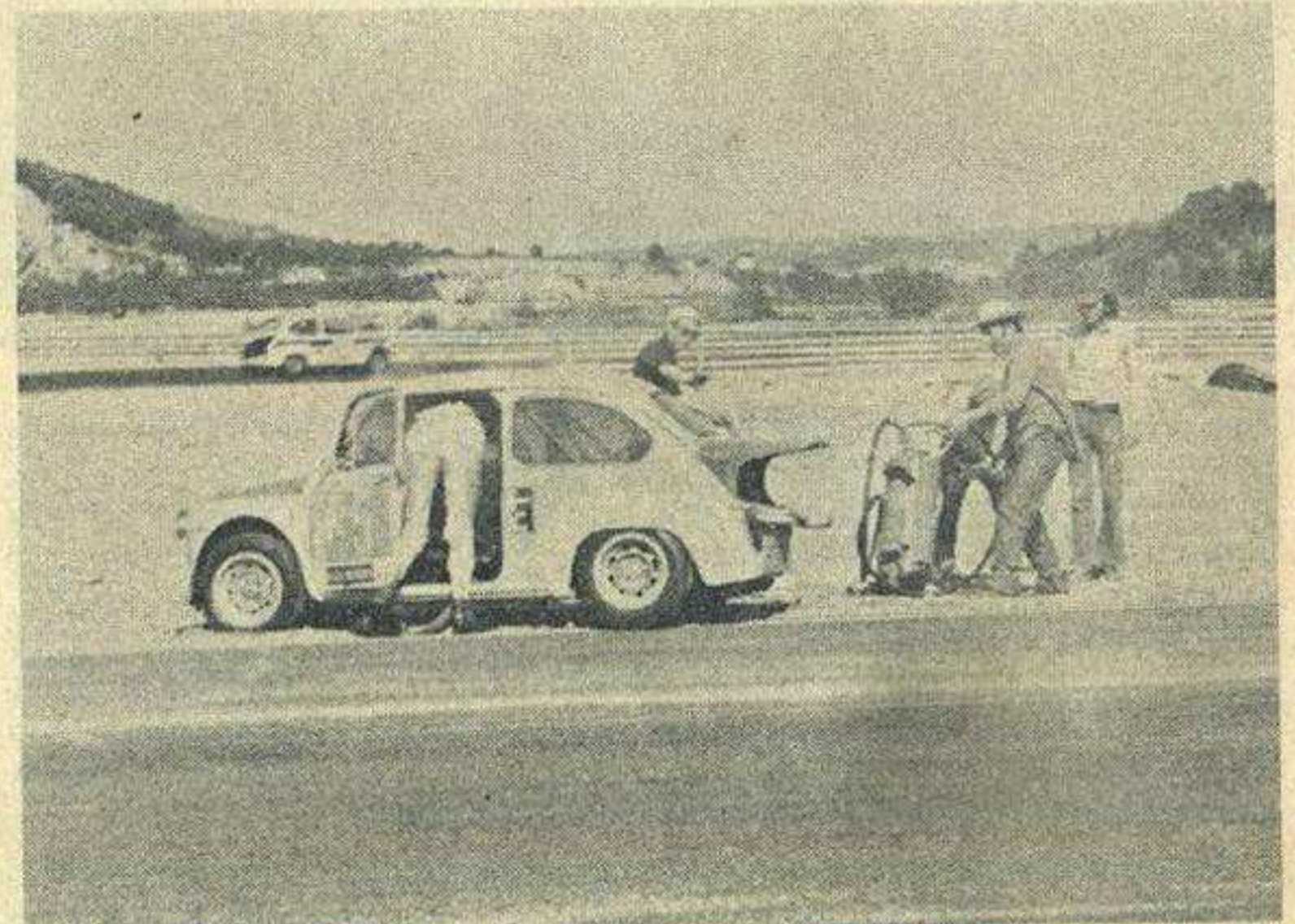
cartello dei 30 secondi, mostra la bandiera rossa. I motori in fase di riscaldamento abbassano il numero dei giri. Improvvisamente però, senza altro preavviso, viene dato il via e Dalla Chiesa è il primo a scattare e mantiene la testa fino alla fine. Aquilini, da buon toscano protesta ma alla fine non gli rimane altro che lanciare una sfida alla prossima occasione. Il pubblico dopo avere visto la sconfitta di Tanghetti ad opera dell'ottimo «Enzo» nella classe 1300, si interessa a Paolo Felice Corini che duella con «Alval» per la vittoria del 2000. Corini, dopo essere stato superato riesce a riportarsi in testa, ma a due giri dal termine rompe la pompa della benzina e per la seconda volta sfuma una vittoria sicura.

Giovanni Borri domina la scena del gruppo 4. L'alfiere della Parma corse doveva subire l'attacco di Bonomelli che all'ulti-

mo momento non ha potuto partecipare. A sostituire Bonomelli ci pensa Bettoni che parte in testa, ma Borri lo supera alla terza tornata e va a cogliere la sua seconda vittoria. Zorzi si prende la rivincita su Callegari e Ragaiolo e si aggiudica, senza troppa fatica, la gara delle F. 850 dimostrando una certa superiorità. Poi Bergami conclude degnamente questa giornata aggiudicandosi la coppa Petrobelli, portando la sua De Sanctis di F. Ford a quasi 111 di media e stabilendo il miglior tempo assoluto con un buon 58"4.

A fine gara qualcuno metteva in dubbio la regolarità della vettura vincente, ma questa volta non c'era di mezzo il campionato italiano, e quindi non c'è stato nessun reclamo, anche se questi signori della Ford non riescono mai a tacere.

Gianluca Bacchi Modena



Aladino Stefanelli ha fatto spegnere «a rate» la sua Abarth che aveva un principio d'incendio. Ogni tanto andava a controllare...



Sopra, «Alval» con la sua velocissima Escort ha perso così il suo duello con Corini, che poi si è fermato con la pompa benzina in avaria. Sotto, Dalla Chiesa ha vinto su Aquilini con polemica



COPPA PETROBELLI - Gara chiusa di velocità in circuito - Varano Melegari (Parma), 11 maggio 1972 (10 giri per ogni corsa).

LE CLASSIFICHE

Turismo - Gruppo 2

Classe 500 (tutti su Fiat 500): 1. Andrea Buffoli in 12'12"5 alla media di kmh 88,464; 2. Bertoni in 12'35"7; 3. Nucci 12'38"; 4. «Giordan» 12'51"2; 5. Pesetti 12'58"3; 6. Lavazza 13'04"4; 7. Cocchi 13'10"4; 8. Foletti 13'19"6; 9. Pasquale a un giro; 10. Lombardi a un giro; 11. Franco Gianni a un giro; **Giro più veloce:** Lavazza in 1'11"6 alla media di kmh 92,303.

Classe 600: 1. «Tibeli» (Abarth 595) in 12'16"9 alla media di kmh 87,936; 2. Tabacco (Abarth 595) 12'32"2; 3. Sanguinetti (Abarth 595) 12'59"; 4. De Crema (Fiat Giannini) a un giro.

Giro più veloce: Bettazzi in 1'08"9, media kmh 94,049.

Classe 700: 1. Marco Magri (Abarth 695) in 11'45"7 alla media di kmh 91,824; 2. Poggi (Abarth 695) 11'52"8; 3. Betti (Giannini 650) 12'04"; 4. Dall'Aglio (Abarth 695) a un giro.

Giro più veloce: Magri in 1'08"2, media kmh 95,015.

Classe 850 (tutti su Abarth 850): 1. Samuele Valerio in 11'23"7 media kmh 94,778; 2. Gatti 11'38"1; 3. Sanetti (Mini Cooper) 11'38"9; 4. Del Bono 11'42"; 5. Biselli 12'02"; 6. Ravinale 12'02"9; 7. Rafanelli 12'03"4; 8. Tortoroli (Fiat 850) a un giro; 8. Oreste Lucini (Fiat 127) a un giro.

Giro più veloce: Valerio in 1'07", media kmh 96,572.

Classe 1000: 1. Angelo Bonaventuri (A-

barth 850) in 12'05"7 alla media di kmh 89,293; 2. Mario Grilli (Fiat 127) a un giro.

Giro più veloce: Stefanelli in 1'05"4 media kmh 99,083.

Classe 1150 (tutti su Fiat 128): 1. Giuseppe Dalla Chiesa in 10'51"8 alla media di kmh 99,417; 2. Aquilini 10'52"8; 3. Battistini 10'53"8; 4. Kessel a un giro; 5. Vallati (Daf 55) a due giri.

Giro più veloce: Battistini in 1'03"6 media kmh 101,887.

Classe 1300: 1. «Enzo» (A.R. GTA) in 10'34", media kmh 103,848; 2. Tanghetti (A.R. GTA) 10'41"2; 3. Gabani (Alfa 1300) 10'47"1.

Giro più veloce: «Enzo» in 1'01"1 alla media di kmh 106,056.

Classe 1600: 1. Angelo Chiapparini (A.R. 1600) in 10'54"9, media kmh 98,946; 2. «Humbert» (BMW 1600) 10'55"4; 3. Rossi (A.R. 1600) 10'56"6; 4. «Il Ragno» (A.R. 1600) 11'33"2; 5. «Bugh» (A.R. 1600) a un giro.

Giro più veloce: «Humbert» in 1'03"7 media kmh 101,727.

Classe 2000: 1. «Alval» (Ford Escort 2000) in 10'54"7 media kmh 98,977; 2. Turelli (BMW 2002) 11'05"8; 3. Fantini (BMW 2002) 11'40"3.

Giro più veloce: «Alval» in 1'02"5 media kmh 103,680.

Gran Turismo Speciale - Gruppo 4
Classe 1150: 1. Bruno Costamagna (Abarth 998) 11'31"3, media kmh 93,736; 2. Brambilla (Abarth 1000) 11'38"2; 3. «Memo» (Abarth 1000) 11'42"8; 4. Melandri (Bertone 1000) a un giro.

Giro più veloce: Costamagna 1'07"6 media kmh 95,858.

Classe 1300: 1. Francesco Galbiati (H.

F. 1300) in 11'03"8, media kmh 97,620; 2. Ronchi (Lancia Sport) 11'08"7; 3. Soccomano (Lancia Sport) 11'26".

Giro più veloce: Galbiati in 1'04"9, media kmh 99,846.

Classe 1600: 1. «Effe Ci» (Alpine Renault) in 10'36"6, media kmh 101,791; 2. Bassini (A.R. GTA) 10'48"1; 3. Moroschi (Alpine) 11'10"8; 4. Gonfiotti (A.R. GTA) a un giro; 5. Chiapparini (A.R. GTA) a un giro.

Giro più veloce: «Effe Ci» in 1'01"6 media kmh 105,195.

Classe 2000: 1. Giovanni Borri (Porsche 911) in 10'15"6, media 105,263; 2. Bettoni (Porsche 2000) 10'24".

Giro più veloce: Borri in 59"7, media kmh 108,543.

Formula Ford: 1. Francesco Bergami (De Sanctis) in 10'00"2, media kmh 107,964; 2. Manzoni (Tecno) 10'10"7; 3. Terzi (Delta) 10'11"4; 4. Gallini (Tecno) 10'12"; 5. Sterzel (BWA) 10'12"7; 6. Morelli (Lotus) 10'18"2; 7. Vairani (BWA) 10'49"; 8. Previl (Tecno) 10'50"1; 9. Avigni (De Sanctis) a un giro.

Giro più veloce: Bergami in 58"4, media kmh 110,959 kmh.

Formula 850: 1. Renzo Zorzi (Monteverdi) in 10'27"8, media kmh 103,218; 2. Ragaiolo (Biraghi) 10'33"3; 3. Guanziroli (BWA) 10'37"6; 4. Callegari (Giuliani) 10'40"2; 5. Fossati (BWA) 10'42"8; 6. Bosio (BWA) 11'04"5; 7. «Grimaldi» (Biraghi) 11'05"9; 8. Giglio (Giglio) 11'12"8; 9. Pasquetto (A.M.S.) 11'19"7; 10. Taroni (Biraghi) 11'26"8; 11. Gneasto (Zani) 11'30"2.

Giro più veloce: Zorzi in 1'01"4, media kmh 105,537.

Fra l'apatia generale la COPPA PIEMONTE

Duello mancato a MONZA

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MONZA - La terza edizione della «Coppa Piemonte» avrà parecchio amareggiato i suoi organizzatori tanta è stata la desolazione che ha caratterizzato la manifestazione. E' vero che la pioggia è venuta a completare l'opera quando mancavano ancora due corse da disputare, ma è altrettanto vero che tutta la giornata è andata avanti all'insegna della più completa apatia senza che nessuno e niente potesse fare qualcosa per risolvere le sorti di una manifestazione che nelle intenzioni degli organizzatori, per l'occasione gli Automobile Club piemontesi, ha pur sempre lo scopo di garantire una certa continuità all'attività agonistica dei soci dei relativi Automobile Club. Non un solo motivo tecnico di rilievo abbiamo potuto notare nell'arco delle 8 corse su cui era articolata la manifestazione.

Alla vigilia si pensava che il duello tra Franco Pilone ed Eris Tondelli avrebbe ancora una volta costituito un certo motivo di interesse se non altro agonistico. Invece anche questo è venuto a mancare in quanto Tondelli non si è presentato neppure alle verifiche mentre Pilone, che pur aveva partecipato alle verifiche, non si è presentato all'autodromo di Monza adducendo la giustificazione che la vettura non era in ordine. E così si è tirato avanti con una infinità di corse, ben otto abbiamo detto, ogni volta con un numero di concorrenti davvero irrisorio, cosa che naturalmente non poteva entusiasmare i pochi spettatori presenti (nella tribuna d'onore abbiamo contato 165 persone). Abbiamo suggerito al direttore di corsa Lorenzo Aimaretti l'idea di dare alla competizione nei prossimi anni, validità di campionato. La cosa pare sia estremamente improbabile in quanto i citati Automobile Club non avrebbero fondi utili per affrontare le prevedibili maggiori spese. Allora tanto vale tirare a campare. Contenti loro contenti tutti, anche se

lo sport dell'automobile non viene ad acquistare nessun merito da quel che pur rappresenta una fatica fisica ed economica per i piloti che vi partecipano.

E veniamo alla gara che come si è detto, è stata articolata in otto corse. In pista una miriade di vetture di molte categorie e classi. Sono state della partita infatti le vetture Turismo e Granturismo Nazionale, Turismo e Granturismo Speciale, Sport e infine le monoposto di Formula 850 Ford e Monza. Una sagra paesana che però denotava la mancanza di quell'agonismo indispensabile per renderla appassionante. Vincitore assoluto della «Coppa Piemonte» risultava il giovane industriale torinese Roberto Filannino che non aveva nessuna difficoltà a regolare con la sua Abarth-Osella l'avversario di classe Pasquale Anastasio su Chevrolet e gli avversari di gara Pierino Cullati su AMS e Renato Davico su Fiat Abarth. Erano questi quattro piloti a dar vita alla gara che doveva decidere la proclamazione del vincitore assoluto. Per quanto riguarda le altre corse della giornata, la prima che vedeva in pista le classi 850 e 1000 del Turismo Nazionale, si risolveva in un bel monologo della Mini Cooper di Livio Cibin mentre la Fiat 850 coupé di Giuseppe Cerchio faceva sua la vittoria di classe.

La seconda con le classi 1150 e oltre 1150 sempre del turismo nazionale, viveva del vivace duello che ingaggiavano Massimo Manna e Attilio Mercadante, entrambi su Alfa Romeo GTV. Era il primo ad avere la meglio sull'avversario grazie anche ad una migliore tecnica di guida. Bruno Mensa dal canto suo portava la sua Fiat 128 coupé al successo nella classe 1150. La terza corsa, con in pista la classe 500 del turismo speciale, risultava abbastanza movimentata. Dal principio era Piero Lavazza a fare l'andatura mentre Danilo Mazza e Dante Aimaro controllavano la situazione. Al quinto giro Lavazza usciva alla parabola perdendo il vantaggio acquisito. Andava così al comando Aimaro inseguito tenacemente da Mazza.

E al decimo giro le posizioni tra i due si invertivano. Intanto Lavazza era protagonista di una brillante rimonta. Sul finire della corsa l'inseguimento di carovana con la conquista della seconda posizione assoluta alle spalle del vincitore Mazza.

Molto bella anche la quarta corsa della giornata con tre protagonisti assoluti: Franco Piacenti, Gianfranco Folin e Leonardo Cavallo. I tre guidano la corsa alternandosi continuamente al volante. Aveva la meglio il primo che precedeva nell'ordine i due avversari. A Piacenti oltre che il successo di gara anche ovviamente quello della classe 850 mentre la classe 700 era appannaggio di Giovanni Carena. Delle altre gare della giornata, degna di rilievo quella che ha visto in pista le classi 1150 e 1300 del turismo speciale. Era Luigi Pozzo al volante dell'Alfa Romeo GTA della Scuderia Monzeglio a fare sua la partita mentre Pietrino Tali doveva accontentarsi della seconda posizione. Per il resto più niente da aggiungere in quanto la corsa disputata con le monoposto di formula 850, Ford e Monza non può definirsi tale. Vincitore assoluto comunque risultava Piergiorgio Mussa al volante della Bellasi di Formula Ford.

Roberto Andreis

Ridotto a 9 giri il Trofeo CADETTI

VIALE nel diluvio

MONZA - Una serata infernale, che ha trovato in un acquazzone della peggiore specie l'inatteso protagonista della prima prova del Trofeo Cadetti (giunto alla sua ottava edizione) riservato, com'è noto, a piloti e vetture della Formula Monza.

Molto nutrito il numero degli iscritti contati in ben 63 quasi tutti presenti fin dalle primissime ore del pomeriggio. Numerosi ovviamente gli esordienti quali la rivelazione della serata Bruno Ottini, Lugli, Piccaluga, Consonni, Serasina, Nebuloni, Boschini. Tra le monoposto notati i nuovi telai anche se la parte del Leone continua a farla il bravo Pino Repetto di Alessandria che ha in campo oltre una trentina di vetture di sua costruzione di cui due assistite ufficialmente e cioè quella di Alberto Viale e quella di «Gioris». Ed è stato proprio il primo ad aggiudicarsi la gara anche se favorito dalla conclusione anticipata della stessa. La finale infatti era prevista su una distanza di 48,100 chilometri pari a 20 giri della pista junior. Solo che essendo la pioggia divenuta torrenziale il direttore di gara, Maffezzoli, decideva saggiamente di farla terminare prima del previsto. Alla conclusione del nono giro veniva sventolata la bandiera a scacchi che sanciva la conclusione della gara. In quel momento era primo appunto il giovane Viale ed era quindi sua la vittoria.

Quindici vetture schierate per la prima batteria. Felicissima partenza dell'esordiente Ottini che prende la testa del gruppo e quindi è anche il primo ad entrare in variante. Già al primo passaggio il vantaggio del pilota della scuderia Meneghina nei confronti del gruppo è piuttosto consistente. Aumenterà sempre di più tanto da non essere più disturbato. Nelle immediate vicinanze ottimo il duello tra Cavallini e Benso per la seconda posizione. A tre giri dal termine la vettura di Benso fa i capricci per cui Cavallini ha via libera. Tra i piloti che viaggiano nelle retrovie ottima la progressione della LAB-CRM di Renato Benusiglio che, conquistando quasi ad ogni giro una posizione, riesce a classificarsi in sesta posizione e quindi a qualificarsi per la finale.

Più movimentata la seconda batteria per la quale si schierano in pista 17 vetture. La lotta per la prima posizione diventa subito una questione a due tra la Santandrea di Vigezzi e la LAB di Ravaglia. I due si alternano al comando fino all'ottavo giro quando Vigezzi è costretto a fermarsi a causa di inconvenienti meccanici. Né Melesi né «Cini», né Serasina che seguono subito dietro riescono a colmare nel quattro giri conclusivi il distacco che li divide dal battistrada.

La terza batteria con diciotto partenti rappresenta fin dalle prime battute un monologo del giovane Alberto Viale che parte con bella scelta di tempo con la sua Repetto e se ne va in splendida solitudine a cogliere il meritato successo. Degli altri partecipanti alla batteria ci prova prima Verrelli ad opporsi alla marcia spavalda del casalese poi Borrello quindi Antonio Capra. Sono soltanto buoni pro-

Caos organizzativo ad Alghero

GILIBERTI senza record

SPECIALE PER AUTOSPRINT

ALGHERO - Non era certo nata sotto i migliori auspici questa edizione della Alghero-Scala Piccada, valida per il Trofeo Nazionale della montagna. La concomitanza con il Trofeo «Vittorio Urigo» di atletica leggera, reso più che mai interessante dalla partecipazione di grandi atleti quali Aresè, Fiasconaro e Mennea, aveva fatto temere uno scarso successo della manifestazione. Tale timore risultava però infondato dal momento che gli spettatori sono accorsi numerosissimi.

Ci ha provato anche il maltempo ad ostacolare il naturale svolgersi della competizione. Già nelle prove infatti, svoltesi nella mattinata di sabato, sul nastro di asfalto reso pericolosissimo dalla pioggia incessante, non erano state ottenute buone prestazioni. Il miglior tempo ottenuto da Palmas su HF 1,6 restava ben lontano da quello ottenuto da «Amphicar» lo scorso anno. Sempre nelle prove Giliberti con la sua Abarth 2000 non poteva giocare tutte le sue carte per l'impossibilità di sfruttare appieno la potenza del mezzo a causa dell'asfalto bagnato.

Durante la gara invece, nonostante il maltempo perdurasse, il livello delle prestazioni è sensibilmente migliorato anche se il primato di «Amphicar» non ha corso il benché minimo rischio. Giliberti, portacolori della Scuderia Pegaso, favorito d'obbligo, ha infatti coperto il percorso di km. 8,050 in 4'01", superiore di

2/3 a quello fatto registrare dal suo compagno di colori nella edizione scorsa.

Qualche cenno di cronaca per l'analisi di alcune fra le classi più interessanti. Nella classe 600 gruppo 2 Gasole, dopo una serie ininterrotta di successi, ha conosciuto l'amaro della sconfitta imputabile soprattutto, senza nulla togliere al vincitore della classe Tarasconi, alla non perfetta efficienza del suo bicilindrico Abarth. Nella 1300 turismo speciale si è ancora una volta assistito ad un duello tra Dessanai e Diaz e quest'ultimo è uscito nuovamente sconfitto sebbene in modo più onorevole che non quindici giorni fa a Campuomu. Nella stessa classe, ma nel gruppo 4, D'Aquila ha dovuto lanciare la sua sfida solo contro il cronometro e sebbene si sia comportato degnamente, non è riuscito a migliorare il record della stessa classe detenuto da Runfola. Nel Gran Turismo fino a 1600 Palmas e la HF hanno portato a termine una prova eccellente raggiungendo il secondo posto assoluto e migliorando il record precedente detenuto da Di Rienzo. Nel gruppo 5 Giliberti è salito tra l'entusiasmo della folla che già invadeva la sede stradale come ormai troppo volte succede. Si è notata anche una numerosa partecipazione di piloti appartenenti alla neonata Scuderia Nuoro Corse.

Infine spendiamo due parole per dichiarare insoddisfatti della organizzazione curata dall'AC Sassari, come ad esempio il piccolo caos cronometrico durante le prove o la non perfetta efficienza dei segnalatori sul percorso.

Salvatore Ciusa

ALGHERO - SCALA PICCADA - Gara nazionale di velocità in salita valida per il Trofeo della Montagna - Alghero, 14 maggio 1972.

LE CLASSIFICHE

Assoluta: 1. Angelo Giliberti (Abarth 2000) in 4'01"7, alla media di kmh 119,901; 2. Palmas (HF 1,6) 4'34"3; 3. Di Rienzo (GTA 1,6) 4'37"7; 4. Malone (Porsche) 4'41"6; 5. D'Aquila (Fulvia Zagato 1,3) 4'43"4; 6. Virdis (GTAm) 4'44"7; 7. Capitta (Abarth 1000 bialbero) 4'53"2; 8. Pettinaro (A.R. Quadrifoglio) 4'53"6; 9. «Il Brizzolato» (GTA 1,6) 4'53"7; 10. Dessanai (GTAJ) 4'55"8.

Gruppo 1 - Classe 500 (tutti su Fiat 500): 1. Angius in 6'55", media 69,831; 2. Cambilargiu 7'16"8; 3. Parisi 7'22"9.

Classe 850: 1. Carrucci (Fiat 850) 6'05"2, media 79,354 kmh; 2. Addis (Fiat 850 coupé) 6'24"1.

Classe 1000: 1. Farris (Fiat 127) 5'59"4, media 80,634 kmh; 2. Sotgiu (A 112) 6'03"7; 3. Ruiu (Fiat 850 coupé) 6'05"7.

Classe 1150: 1. Persico (Fiat 128) 6'01"5, media 80,166 kmh; 2. Egizi (Simca 1100) 6'12"2; 3. Poggi (Fiat 128) 6'17"1.

Classe 1300: 1. Pisano (Fiat 128 coupé) 5'24"7, media 89,252; 2. Mastroni (GTJ) 6'02"8.

Classe 1600: 1. Lo Sciuoto (GTV) 5'28"5, media 88,219 kmh.

Classe 2000: 1. Mannoni (GT 2000) 5'06"8, media 94,459 kmh.

Gruppo 2 - Classe 500 (tutti su Fiat 500): 1. Fraghy 5'46", media 83,757 kmh; 2. Bertolotti 5'49"5; 3. Ragus 5'57"8.

Classe 600 (tutti su Abarth 595): 1. Tarasconi 5'34"3, media 76,689 kmh; 2. Collu 5'37"3; 3. Gasole 5'40"8.

Classe 700 (tutti su Abarth 685): 1. Tola 5'36"1, media 85,224 kmh; 2. Casu 5'47"3; 3. Bacci 5'54"8.

Classe 850 (tutti su Fiat Abarth 850): 1. Ferretti 5'20"2, media 90,506 kmh; 2. Barberis 5'20"4; 3. Tola 5'23"1.

Classe 1000: 1. Orrù (Mini Cooper) 5'19"5, media 90,704 kmh; 2. Tilocca (A 112) 5'19"8.

Classe 1300: 1. Seddanai (GTAJ) 4'55"8, media 97,972 kmh; 2. Diaz (GTAJ) 4'56"9.

Classe 1600: 1. Pettinaro (A.R. Quadrifoglio) 4'53"6, media 98,706 kmh; 2. Grasso (GTV) 5'26"7.

Classe oltre 2000: 1. Virdis (GTAm) 4'44", media 102,042 kmh; 2. Costa (GTAm) 5'13"2.

Gruppo 3 - Classe 1300: 1. Capra (Fulvia rally) 5'10"5, media 93,333; 2. Salamina (Fulvia rally) 5'17"2; 3. Schettino (Fulvia rally) 5'20"2.

Classe 1600: 1. Ripani (HF 1,6) 4'57"7, media 97,346; 2. Meloni (Alpine Renault) 5'01"1; 3. Piras (HF 1,6) 5'10"5.

Gruppo 4 - Classe 1300: 1. D'Aquila (Fulvia Sport Zagato) 4'43"4, media 102,258.

Classe 1600: 1. Palmas (HF 1,6) 4'34"3, media 105,651; 2. Di Rienzo (GTA 1,6) 4'37"3; «Il Brizzolato» (GTA 1,6) 4'53"7.

Classe 2000: 1. Maione (Porsche) 4'41"6, media 102,912.

Gruppo 5 - Classe 1000 (tutti su Abarth 1000 bialbero): 1. Capitta 4'53"2, media 98,840; 2. «Tam-Tam» 4'56"2; 3. Tola 5'06"1.

Classe 2000: 1. Giliberti (Abarth 2000) 4'01"7, media 119,901.

3. COPPA PIEMONTE - Gara chiusa di velocità in circuito - Monza, pista Junior - 14 maggio 1972.

CLASSIFICHE

Gruppo 1 e Turismo CSAI
Classe 850: 1. Giuseppe Cerchio (Fiat 850 Coupé), giri 20 in 28'04"3 media 102,208 kmh; 2. «Folgore» (Inn. M. Minor K2) 27'55"8, giri 18.

Giro più veloce: il 2. e il 3. di Cerchio in 1'22" alla media di 105,585 kmh.

Classe 1000: 1. Livio Cibin (Mini Cooper MK2) 27'15"2, media 105,895; 2. Adreani (Fiat 127) 27'31"9; 3. Bellini (Mini Cooper MK2) 27'32"2; 4. Finotti (Inn. Cooper) 27'47"8; 5. Barbero (Autob. A-112 E) giri 19; 6. Amico (Mini Cooper MK2) giri 18.

Giro più veloce: il 17. di Cibin in 1'19" alla media di kmh 109,594.

Classe 1150: 1. Bruno Mensa (Fiat 128 Coupé) 24'48"3 giri 19 media 110,530; 2. Giorgis (Fiat 128 Coupé) giri 19; 3. Clofi (Fiat 128 Coupé) giri 18; 4. Taverna (Fiat 128) giri 18; 5. Casalegno (Fiat 128) giri 18.

Giro più veloce: il 15. e il 17. di Mensa in 1'17"3 alla media di 112,005.

Classe oltre 1150: 1. Massimo Manna (A. Romeo GTV) 24'19"8 giri 20 media 118,618; 2. Mercadante (A. Romeo GTV) giri 20; 3. Garrone (Fiat 128 Coupé) giri 19; 4. Negro (BMW) giri 18.

Giro più veloce: il 17. di Manna in 1'12"1 alla media di 120,083.

Gruppo 2.
Classe 500: 1. Danilo Mazza (Fiat 500) 27'54"6 giri 20 media 103,403; 2. Lavazza (Fiat 500) 27'55"1; 3. Aimaro (Fiat 500) 29'20"2; 4. Pinardi (Fiat Giannini) giri 19; 5. Marinelli (Fiat 500) giri 13.

Giro più veloce: il 20. di Lavazza in 1'18"6 alla media di 110,152.

Classe 700: 1. Giovanni Carena (Fiat Abarth 695) 25'38"0 giri 19 media 106,958; 2. Botto (Fiat Abarth 595) giri 19; 3. Verdoia (Fiat Abarth 695) giri 18; 4. Gario (Fiat Abarth 695) giri 18; 5. Pellegrino (Fiat Abarth) giri 17; 6. Boggiatto (Fiat Abarth) giri 12.

Giro più veloce: il 2. di Botto e l'11 di Carena in 1'19"4 alla media di 109,042.

Classe 850: 1. Franco Piacenti (Fiat Abarth) 24'50"6 giri 20 media 116,167; 2. Cavallo (Fiat Abarth) 24'50"8; 3. Folin (Fiat Abarth) 25'20"5.

Giro più veloce: l'11 di Folin in 1'12"5 alla media di 119,420.

Classe 1150: 1. Giuseppe Dalla Chiesa (Fiat 128) 22'44"2 giri 19 media 120,580.

Giro più veloce: il 9. di Dalla Chiesa in 1'10"1 alla media di 123,509.

Classe 1300: 1. Luigi Pozzo (A. Romeo GTA) 21'59"3 giri 20 media 131,251; 2. Tali (A. Romeo GTA) 22'55"3; 3. Cattaneo (A. Romeo GTA) giri 19; 4. L'Innominato (R. Gordini R8) giri 18; 5. Sorrentino (A. Romeo GTJ) giri 18; 6. Grandini (R. Gordini) giri 13; 7. Calmarini (A. Romeo GTJ) giri 12; 8. Colbacchini (A. Romeo GT) giri 10.

Giro più veloce: il 5. di Pozzo in 1'04"8 alla media di 133,611.

Gruppo 3 e Gran Turismo CSAI
Classe 1600 1. Mario Regis (Alpine) 23'00"9 giri 19 media 119,126; 2. Perotto (Alpine) giri 19; 3. Bernardi (Alpine) giri 19; 4. Peano (Alpine) giri 19; 5. Rua (L. Fulvia HF) giri 19.

Giro più veloce: il 14. di Perotto in 1'10"8 alla media di 122,288.

Gruppo 4
Classe 1300 1. Bruno Bonacina (Alpine) 22'34"8 giri 20 media 127,812; 2. Vaccario (L. Fulvia HF) giri 19.

Giro più veloce: il 4. di Bersano (Alpine 1300) in 1'05"6 alla media di 131,981.

Classe 1600: 1. Bruno Beccaro (L. Fulvia HF) 23'13"9 giri 20 media 124,228; 2. Parlamento (A. Romeo GTV) 22'45"8 giri 19.

Giro più veloce: il 5. di Balocca (Alfa Romeo GTA) in 1'05"7 alla media di 131,780.

Gruppo 5
Classe 1000: 1. Pierino Cullati (AMS) 21'33"8 giri 20 media 133,838; 2. Davico (Fiat Abarth) giri 14.

Giro più veloce: il 17. di Cullati in 1'02"6 alla media di 139,306.

Classe 1300: 1. Roberto Filannino (Abarth Osella) 20'34"4 giri 20 media 140,278; 2. Anastasio (Chevron) 21'32"2.

Giro più veloce: il 3. di Filannino in 1'00"2 alla media di 143,820.

Formula 850
1. Gianni Isgrò (Bellasi) 25'02"2 giri 19 media 109,289.

Giro più veloce: il 3. in 1'10"5 alla media di 122,808.

Formula Monza
1. Aldo Sario (Sario) 25'11"8 giri 17 media 97,370; 2. Pavasio (Repetto) 25'09"7 giri 16.

Giro più veloce: il 3. di Sario in 1'21"8 alla media di 105,843.

Formula Ford
1. Piergiorgio Mussa (Bellasi) 24'40"8 giri 20 media 116,936; 2. Torta (Tecno Delta) 24'41"3 giri 20; 3. Tallia (Bellasi) 25'52"2 giri 18.

Giro più veloce: il 3. di Torta in 1'07"1 alla media di 129,031.

LUALDI sbatte vince CORMIO

SPECIALE PER AUTOSPRINT

VERNASCA - Una gara falsata dalla pioggia con pronostici a catafascio ha premiato inaspettatamente la perizia e la passione di Matteo Cormio che ha portato alla vittoria la sua Alfa Romeo GTV quando il nastro stradale era ancora asciutto, precedendo Zanini (GTV) e uno spettacoloso Tanghetti su Alfa Romeo GTJ. La decalcomania della vigilia che in base ai tempi delle prove metteva in prima fila Lualdi e Borri non ha attecchito sul cristallo appannato del castello di Vernasca e i grossi nomi cui andavano i favori del pronostico sono stati costretti invece a navigare sotto il diluvio come meglio hanno potuto approdando alla fine nel mezzo della classifica generale.

La gara è stata interrotta da incidenti il più grave dei quali è stato quello che ha colpito il favorito Lualdi. All'entrata di Lugagnano Lualdi, per sua stessa ammissione, ha errato nel frenare uscendo di strada e finendo contro un palo, disintegrando la sua Abarth 2000. Nell'incidente lo sfortunato pilota bustese riportava la frattura esposta della tibia e del perone di entrambi gli arti inferiori e la frattura della spalla destra. Nella fuoruscita di Lualdi rimanevano coinvolti anche uno spettatore e una guardia della polizia, che peraltro se la cavano, il primo con una ferita alla nuca, e la seconda con qualche contusione. Gli altri fuoristrada si risolvevano senza gravi conseguenze per i piloti e gli spettatori. Tutte le interruzioni e i numerosi testacoda dovuti alle condizioni dell'asfalto hanno danneggiato altri concorrenti che seguivano.

In una situazione del genere non c'è da guardare a tempi e medie, di gran lunga inferiori a ciò che venne fatto sull'asciutto nel 1971. La pioggia incessante da quando iniziarono a partire i concorrenti del gruppo 3 a quando il direttore di corsa Piccioli ha chiuso, ha messo addosso un buon minuto a tutti coloro che dovevano ancora prendere il via. Ciò non toglie che i 156 partecipanti non si siano esibiti e finché il tempo si è mantenuto hanno fatto registrare prestazioni di notevole livello. Erano tante le categorie e tantissime le classi che un esame di tutti i partecipanti non è assolutamente possibile. Ci limiteremo alle prove dei migliori di ogni classe. Nella Formula 850 il successo parziale è andato a «Mitia» su De Sanctis che col tempo di 5'29"9 ha preceduto la Bignami di Fiorelli e si è inserito al sesto posto della classifica assoluta. Nel turismo CSAI il più veloce della categoria è risultato Arcadio Pezzali su Alfa Romeo GTV, mentre successi parziali di classe, sempre in questa categoria, hanno ottenuto Bianchi nella 500, Ghiglia nella 850, Poletti nella 1150, Ceccarelli nella 1300, Zini nella 1600. Nel gruppo 2 turismo speciale i tempi di rilievo li abbiamo avuti nella classe 1600 con i 5'20"2 di Cormio, i 5'23" netti di Zanini, i 5'23"1 di Tanghetti, terzo assoluto, che si è aggiudicato la classe 1300 precedendo il favorito Zanussi della Vidal San Marco, peraltro ostacolato nella sua corsa dal testa-coda del concorrente che lo precedeva. Le altre vittorie parziali del gruppo sono state appannaggio di Mucci su

Gianni nella 500, di Poggi su Balzi nella 700, di Samuele su Del Buono nella 850, di Scardi su Vailati nella 1150 e di Daverio nei confronti di Zarpellon nella oltre 1600.

Nella gran turismo CSAI il più veloce è risultato il bresciano «R.B.» su Alpine 1600 che è riuscito, nonostante la pioggia battente, a far fermare i cronometri su un ottimo 6'07"2, precedendo di oltre 11" l'altra Alpine 1600 di Pescina, mentre nella classe fino a 1300 il successo è arriso al bergamasco Caio davanti a Losini e alla Ivana Giustri. Nel gran turismo speciale, assoluto di Francesco Galbiati per soli 9 decimi sul bresciano Guido Caffi, favorito della vigilia. Le altre vittorie di classe sono state ottenute da Brambilla nella 1000, da Lucherini, che ha preceduto di 3" Festa nella 1600 e di Bettoni nella 2000 e oltre. Il senese Giovanni Maggiorini ha dominato nella sport, favorito anche dal fatto che Zaldini e Zaniratti sono saliti con molta prudenza pur aggiudicandosi le classi fino a 1300 e fino a 2000.

L'apparato organizzativo dell'A.C. Piacenza ha fatto meraviglie nonostante le condizioni ambientali. Ben inquadrata nei collegamenti grazie ai radioamatori, la gara è sempre rimasta sotto controllo. Anche perché tutti, a cominciare dai commissari di percorso e dagli uomini delle forze dell'ordine che hanno assolto con precisione il compito loro affidato, ed è doveroso sottolinearne l'oscura ma preziosa fatica.

Carlo Burlando

Molti brividi e pochi «tempi» nelle prove Indy

A destra, la Termo-King Special di Jim Malloy carambola sulla pista prendendo fuoco durante la prima sessione di prove di qualificazione per la 500 miglia di Indianapolis del 27 maggio

SPECIALE PER AUTOSPRINT

INDIANAPOLIS - Delusione per i 100 mila spettatori venuti ad assistere alla prima sessione di qualificazione ad Indianapolis, pagando 10 dollari, e disappunto per molti piloti che speravano di potersi qualificare e conquistare la prima posizione di partenza oltre ai 20 mila dollari che spettano al vincitore della «pole position». Sabato mattina, il cielo ha scaricato catinelle d'acqua.

Alle 14.30 finalmente, il sole. Come se nulla fosse successo. Ma in realtà le cateratte d'acqua hanno fatto andare a monte le prove perché ci son voluti 45 minuti prima che una dozzina di automobili sport — girando sull'ovale — asciugassero il fondo. Poi

Castell'Arquato-Vernasca, gara chiusa di velocità in salita - Piacenza, 14 maggio 1971.

LE CLASSIFICHE

F. 850: 1. «Mitia» (De Sanctis) 5'29"9, media kmh. 105,413; 2. Fiorelli (Bignami) 5'37"1; 3. Sartori (Tecno) 6'13"7.

TURISMO CSAI

Classe 500: 1. Roberto Santi (Fiat 500) 8'44"2, media kmh. 66,341; 2. Gabelli (Fiat 500) 8'49"9.

Classe 850: 1. Ermanno Ghiglia (Fiat 850) 6'34"8, media kmh 88,085; 2. Za-

6'25"8; 9. Menichetti (A.R. GT Junior) 6'26"5; 10. Papa (A.R. GT Junior) 6'30"6; 11. Ghidini (A.R. GT Junior) 6'31"9.

Classe 1600: 1. Luciano Zini (A.R. GTV) 6'05"4, media kmh. 95,172; 2. Campani (A.R. GTV) 6'06"7; 3. Gualtieri (A.R. GTV) 6'08"3; 4. Favineti (Fiat 124 Coupé) 6'20"1; 5. Sospiri (A.R. GTV) 6'38"1.

Classe 2000: 1. Arcadio Pezzali (A.R. GTV 2000) 5'51"2, media kmh. 99,020; 2. Campesan (BMW 2002) 5'57"3; 3. Squasina (A.R. GTV 2000) 5'57"2; 4. «F.L.» (A.R. GTV 2000) 6'05"7.

Vailati (Daf 55) 5'38"9; 3. Boccone (Fiat 128) 5'44"6; 4. Saleri (Abarth 1000) 5'49"5; 5. Kessel (Fiat 128) 5'51"6; 6. Battistini (Fiat 128) 5'55"9; 7. Panzeri (Fiat 128) 5'57"5; 8. Piacentini (A 112) 5'57"7; 9. Bonaventuri (Abarth 1000) 6'10"1; 10. Rastelli (Renault R8) 6'26"4; 11. «Ragatas» (Abarth 1000) 6'38"2; 12. Fornacciari (Renault R8) 6'49"6.

Classe 1300: 1. Abele Tanghetti (A.R. GTA Junior) 5'23"1, media kmh. 107,632; 2. Zanussi (A.R. GTA Junior) 5'28"2; 3. Del Cas (A.R. GTA Junior) 5'31"1; 4. Perego (A.R. GTA Junior) 5'36"3; 5. Garavelli (A.R. GTA Junior) 5'44"4.

Classe 1600: 1. Matteo Cormio (A.R. GTV) 5'20"2, media kmh. 108,607; 2. Zanini (A.R. GTV) 5'23"3; 3. «Humbert» (A.R. GTV) 5'30"9; 4. Sarti (Ford Escort) 5'34"4; 5. Rossi (A.R. GTV) 5'39"7; 6. Chiapparini (A.R. GTV) 5'34"8; 7. Bernardi (A.R. GTV) 5'46"9; 8. Riva (A.R. GTV) 5'47"5; 9. Camparelli (A.R. GTV) 5'53"1; 10. Pozzi (Opel Ascona) 5'58"7; 11. Pasini (Ford Escort) 5'59"8; 12. Beretta (A.R. GTV) 6'21"4; 13. Brienza (A.R. GTV) 6'29"9.

Classe oltre 1600: 1. Guido Daverio (A.R. GTAm) 5'39"1, media kmh. 102,584; 2. Zarpellon (A.R. 2600) 5'50"2.

GRAN TURISMO CSAI

Classe 1300: 1. Giacinto Caio (Fulvia HF) 6'20"7, media kmh. 91,347; 2. Losini (Fulvia HF) 6'27"3; 3. Ivana Giustri (Fulvia HF) 6'30"6; 4. Montecchi (Fulvia HF) 6'39"9; 5. Anna Maria Dionisi (Fulvia HF) 6'42"1; 6. De Carli (Fulvia HF) 6'48"2; 7. Sidoli (Fulvia HF) 6'50"1.

Classe 1800: 1. «R.B.» (Alpine 1600) 6'07"2, media kmh. 94,706; 2. Pescina (Alpine 1600) 6'18"5; 3. Bellizzi (Alpine 1600) 6'19"5; 4. Sansoni (Lancia HF) 6'26"6; 5. Pell (Lancia HF) 6'28"3; 6. Villi (Lancia HF) 6'44"8; 7. Arozzi (Fiat 124) 7'13"2.

GRAN TURISMO GR. 4

Classe 1000: 1. Paolo Brambilla (Abarth OTS) 6'35"4, media kmh. 87,951; 2. Tarpani (Fiat OT) 6'55"3; 3. Melandri (Bertone) 7'09"6.

Classe 1300: 1. Galbiati (Fulvia HF) 6'02"8, media kmh. 95,854; 2. Caffi (Fulvia Zagato) 6'03"7; 3. Saccomanno (Fulvia HF) 6'24"7; 4. Mecugi (Lancia HF) 6'29"9; 5. Novaro (Alpine Gran Turismo) 6'58"2.

Classe 1600: 1. Alberto Lucherini (A.R. GTA) 6'29"1, media kmh. 89,375; 2. Sesta (A.R. GTA) 6'32"4; 3. Cieloscuoro (A.R. GTA) 6'35"4; 4. Cattaneo (A.R. GTA) 6'37"1.

Classe oltre 2000: 1. Stefano Bettoni (Porsche) 6'34"9, media kmh. 88,073.

GR. 5 SPORT

Classe 1000: 1. Giovanni Maggiorini (Abarth 1000) 6'14"6, media kmh. 92,835.

2. «Bremen» (AMS) 7'22"6.

Classe 1300: 1. Carlo Zaldini (Abarth OT) 8'22"9, media kmh. 69,151.

Classe 2000: 1. Franco Zaniratti (Abarth 2000) 6'42"9, media kmh. 86,316.



Così si è ridotta l'Abarth di Lualdi dopo l'urto a Lugagnano

nessi (Fiat 850) 6'40"2; 3. Ricci (Fiat 850) 6'55"3; 4. Foroni (Fiat 850) 7'01"5; 5. Tortoroli (Fiat 850) 7'42"2.

Classe 1000: 1. Mario Grilli (Fiat 127) 6'26"3, media kmh. 90,023; 2. Manni (A. 112) 6'34"7; 3. Curatolo (Cooper 1000) 6'35"5; 4. Giorgetti (A 112) 6'36"8; 5. Orsi (Cooper 1000) 6'40"7; 6. Garaventa (Cooper 1000) 6'42"2; 7. Bendini (Fiat 127) 6'47"7; 8. Scafidi (Cooper 1000) 6'49"2; 9. Cantù (Cooper 1000) 6'52"1; 10. Cardella (Cooper 1000) 7'24"4.

Classe 1150: 1. Giovanni Poletti (Fiat 128) 6'06"5, media kmh. 94,887; 2. Marchi (Fiat 128) 6'19"3; 3. Albera (Fiat 128) 6'29"2; 4. Fontanesi (Fiat 128) 6'37"8; 5. Degani (Fiat 128) 6'41"6.

Classe 1300: 1. Enrico Ceccarelli (Renault Gordini) 5'53"6, media kmh. 98,348; 2. Bonaccorsi (Fiat 128) 6'03"9; 3. Belfiglio (Simca) 6'18"2; 4. «Onei» (A.R. GT Junior) 6'19"7; 5. Regosa (Fiat 128) 6'19"8; 6. Meizi (A.R. GT Junior) 6'22"2; 7. Balzari (A.R. GT Junior) 6'23"2; 8. Gloria Peja (Renault Gordini)

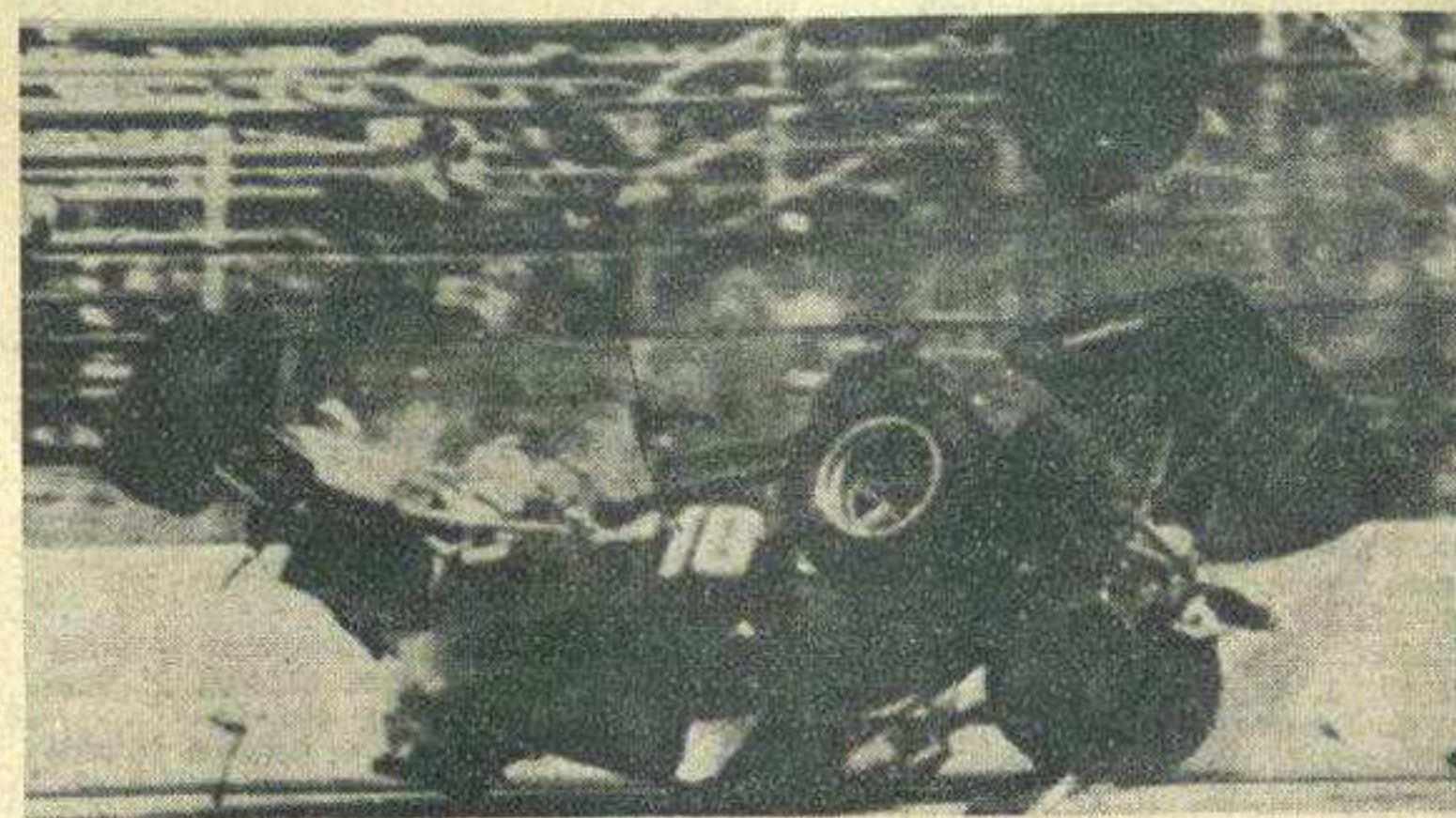
GR. 2 TURISMO SPECIALE

Classe 500: 1. Giancarlo Nucci (Fiat 500) 6'32"1, media kmh. 88,714; 2. Gianni (Fiat 500) 6'37"7; 3. Callegari (Fiat 500) 6'39"9; 4. Corti (Fiat 500) 6'42"1; 5. Di Pasquale (Fiat 500) 6'55"5; 6. Bodini (Fiat 500) 7'02"2.

Classe 700: 1. Pier Giorgio Poggi (Abarth 695) 6'01"6, media kmh. 96,172; 2. Balzi (Abarth 695) 6'11"6; 3. Buffoli (Abarth 695) 6'16"5; 4. Sanguinetti (Abarth 595) 6'18"1; 5. De Crema (Abarth 595) 6'37"3; 6. Guidoni (Abarth 595) 6'50"9; 7. Dall'Olio (Abarth 695) 7'04"3; 8. «Aras» (Abarth 595) 7'07"2.

Classe 850: 1. Samuele Valerio (Abarth 850) 5'47"2, media kmh. 100,161; 2. Del Buono (Abarth 850) 5'53"3; 3. «John John» (Abarth 850) 6'01"5; 4. Bigliardi (Abarth 850) 6'18"4; 5. Carbone (Abarth 850) 6'21"6; 6. Pellanda (Abarth 850) 6'22"7; 7. Fuochi (Abarth 850) 7'01"8.

Classe 1150: 1. Donato Icardi (Abarth 1000) 5'29"7, media kmh. 105,478; 2.



to e l'acqua è venuta giù copiosa. Soltanto per mezz'ora i piloti hanno provato e durante questi 30 minuti il brivido non è mancato. Steve Krisilof il pilota del New Jersey ha urtato il muretto di protezione, ha compiuto una lunga piroetta ma se l'è cavata con un po' di paura.

Poco dopo invece, Jim Malloy, il 37enne pilota che lo scorso anno si piazzò quarto qui ad Indy, con la sua «Termo King» blu ha urtato il muro due volte, è quindi schizzato sul prato con la macchina in fiamme, subito domate. Il pilota del Colorado ha riportato la frattura del braccio e della gamba sinistra e bruciature di secondo grado. Privo di sensi è stato trasportato in ospedale in elicottero. Dopo questi due in-

cidenti, la pioggia.

Nel pomeriggio il sole è venuto, poi se n'è andato, ma la pista bagnata non ha consentito l'operazione «qualifica», per la quale rimangono sabato e domenica prossima, tempo molto breve per qualificare 33 macchine su 80 iscritte.

Complessivamente tre piloti, oltre a Bobby Unser, hanno rotto la barriera delle 190 miglia: Peter Revson su Mc Laren (191,123), Gary Bettenhausen — stesso tempo — e Mike Mosley 190,500. A.J. Foyt, prima che rompesse il motore aveva fermato il tachimetro sulle 189,553 miglia, Mark Donohue 188,363, Jim Malloy, coinvolto nell'incidente, 188 e 948, Al Unser 187,442, Gordon Johncock 187,227 e Bill Vukovich 186,568.

Lino Manocchia

Si rompe la 312 P a TORINO

La FERRARI non ha retto il test di 24 ore

SPECIALE PER AUTOSPRINT

TORINO - Seconda « puntata » di un comando di tecnici, meccanici e piloti della Ferrari alla pista Fiat per una messa a punto in vista di Le Mans.

La pista Fiat che in questi giorni ha visto intense prove della 132, consiste in un rettilineo di una decina di km con una leggerissima curva in prossimità della fine della pista stessa verso Torino, seguita da un dosso che precede di poco il termine del tracciato di prova. Si ritrovano pari pari le condizioni del rettilineo di Le Mans accentuate da una maggior lunghezza del tratto diritto.

Ad un lunedì molto piovoso con temporali succede un martedì afosissimo che accoglie la squadra Ferrari sotto un sole indavolato. Alle ore 15 di martedì la vettura viene scaricata dalla bisarca e comincia la messa a punto sotto la sorveglianza attentissima dell'ing. Colombo (il « Kissinger » di Maranello) dell'ing. Caliri, di Bellentani e quattro meccanici della Ferrari e di molti tecnici Fiat. I piloti presenti sono Merzario, Redman e Munari. Lo stesso ing. Colombo con i piloti sulla sua vettura percorre la pista disponendo opportuni cartelli in corrispondenza dei quali, poco prima delle due teste della pista, verranno

un muletto per la Grecia senza autobloccante. Munari proverà l'indomani mattina questa vettura sulla pista dei Roeri di Bra confrontando le prestazioni con una vettura dotata di autobloccante. Sembra che quest'ultima dopo le prove sia risultata molto soddisfacente.

Il primo a salire sulla 312, dotata per questa occasione della coda intermedia, (questa coda è efficacissima e pare che il divario velocistico con quella lunga sia molto più contenuto di quanto detto) è Merzario che effettua in collaborazione di Caliri la messa a punto della vettura. Si parla di assetto tipo quello di Spa, in effetti l'impressione ottica di stabilità è favorevole. E' interessante notare la mancanza delle appendici aerodinamiche all'abitacolo e alle ruote posteriori e al muso sperimentate in precedenza. Lo scopo della prova è quello di verificare in condizioni critiche gli organi della vettura in particolare motore e trasmissione. Le cellule fotoelettriche che la volta scorsa avevano dato problemi in quanto alimentate da batterie sono inserite in un opportuno circuito che ha risolto i guai e anche la centrale stessa di controllo appare completata.

Alla prima ora di Merzario subentra Redman, il terzo a provare è Munari. Nel frattempo i

po un paio di passaggi, sentendo una vibrazione di motore-cambio, si ferma. Consulto intorno alla vettura e smontaggio del cambio prevedendo un guio al famoso giunto elastico, e forse qualche altra cosetta in quanto lo stesso Bellentani si era seduto al posto di guida (a fatica) e aveva provato a dare qualche accelerata.

Approfitto della pausa per scambiare qualche parola coi piloti. Sono entrambi molto molto stanchi. Munari era sceso dal suo turno di guida zoppicando per un crampo al piede destro costretto a fondo sull'acceleratore. Molto intenso è anche lo stress dovuto alla massima attenzione necessaria con la preoccupazione di eventuali scoppi di gomme, e a vincere l'assoluta e ingannevole monotonia del rettilineo. Sembra che un cane sia riuscito a intrufolarsi nella rete per fortuna senza provocare danni. Un signore domanda a Merzario come trova la pista e saputolo se ne va contento: si tratta del costruttore. Il richiamo di gente è stato intensissimo e ogni piazzola e i ponti sono pieni di vetture ferme e di gente. Il lavoro continua, poi le prove sono sospese.

Torno giovedì mattina a vedere e non trovo nessuno; è probabile che il danno riscontrato fosse più grave del previsto e che comunque i risultati positivi raggiunti non richiedessero di continuare per forza le prove.

Giorgio Rossotto

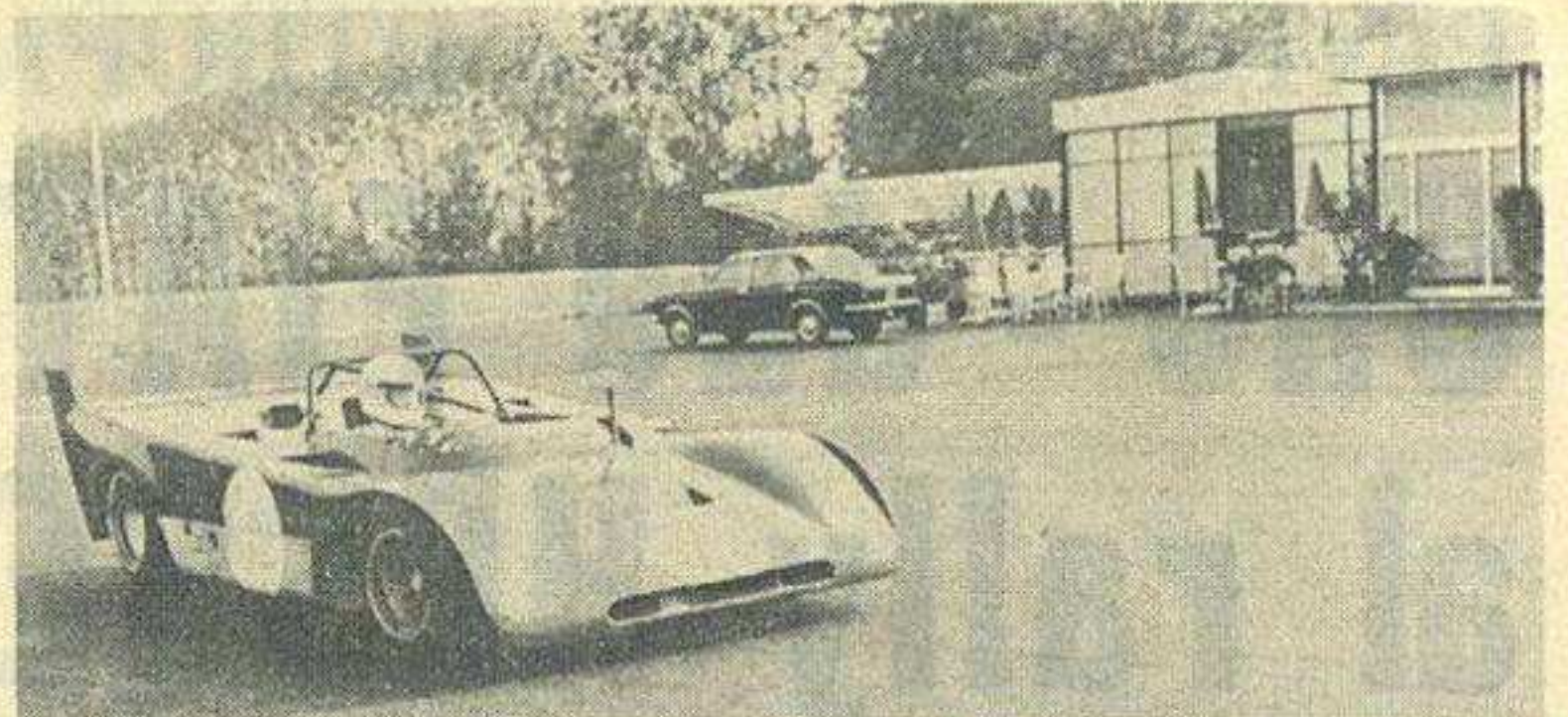
Accorciano i rapporti le ALFA ROMEO in TARGA

SPECIALE PER AUTOSPRINT

PALERMO - Intensa settimana di preparazione alla 56. Targa Florio per l'Alfa Romeo. Gli uomini dell'Autodelta hanno continuato gli allenamenti e le operazioni di messa a punto della 33t3 sulle strade delle Madonie che, dal canto loro, col passare dei giorni vanno migliorando attraverso i classici « ritocchi » di manutenzione per essere già alle prove del giovedì 18 nelle migliori condizioni. Tra l'altro quest'inverno la strada provinciale è stata molto meno battuta dai camions impegnati nella realizzazione dell'autostrada Palermo-Catania e, in definitiva, il fondo dovrebbe risultare più scorrevole ed uniforme che lo scorso anno.

La « tubolare » che era rimasta danneggiata nell'incidente di Vaccarella, è tornata in strada già dal martedì. Elford ne ha approfittato per collezionare quattro tornate riportando un giudizio globalmente positivo. Mercoledì poi il pilota ha preso la via di Montecarlo dove è andato a fare il... vigile urbano, comandando il semaforo in uscita dalla « scappatoia » della tanto « chiacchierata » nuova chicane monegasca. Al suo posto sono arrivati Toine Hezemans, Gijs Van Lennep ed Helmut Marko. I tre piloti si sono lungamente alternati al volante delle varie GTAm e utili sono state le indicazioni principalmente fornite da Vaccarella (che è stato un po' il minimo comune multiplo delle operazioni Alfa in Sicilia), per trovare un compromesso tra stabilità e cedevolezza delle sospensioni. In particolare sono stati provati diversi tipi di gomme, ammortizzatori, molloni, barre stabilizzatrici, cofani e carenature, mentre dopo i primi giri si erano accorciati i rapporti in considerazione anche del fatto che il traffico aperto non consente « allunghi » eccessivi.

Non si è visto, di contro, Andrea de Adamich, impegnato con la preparazione del G.P. di Monaco, alla cui



Sopra, Brian Redman nella « variante » che permetteva alla vettura di tornare sui suoi passi. Sotto, erano state programmate anche delle prove di rifornimento del carburante, con bidoni a gravità



Mentre Munari riflette, Merzario pensa ed i tecnici discutono durante una delle soste nella prova di « fatica » della 312 P a Torino

effettuati due scali di marcia in modo da passare all'altezza della centrale di controllo posta a metà strada al massimo della velocità, percorrere successivamente circa tre km a piena andatura, scalare di due marce (5. 4. 3.), riprendere, eseguire il tornante di testa, accelerare sino a essere in pieno (317 kmh) nel punto centrale. Unico problema, come già detto, il dosso difficile da fare in pieno, per non staccare la vettura da terra, come ci dirà lo stesso Merzario. Il fondo della pista si presenta ottimo con qualche leggera incertezza verso la testa in direzione di Torino. Con questi criteri si realizzerà la media di 256-260 kmh invero elevatissima.

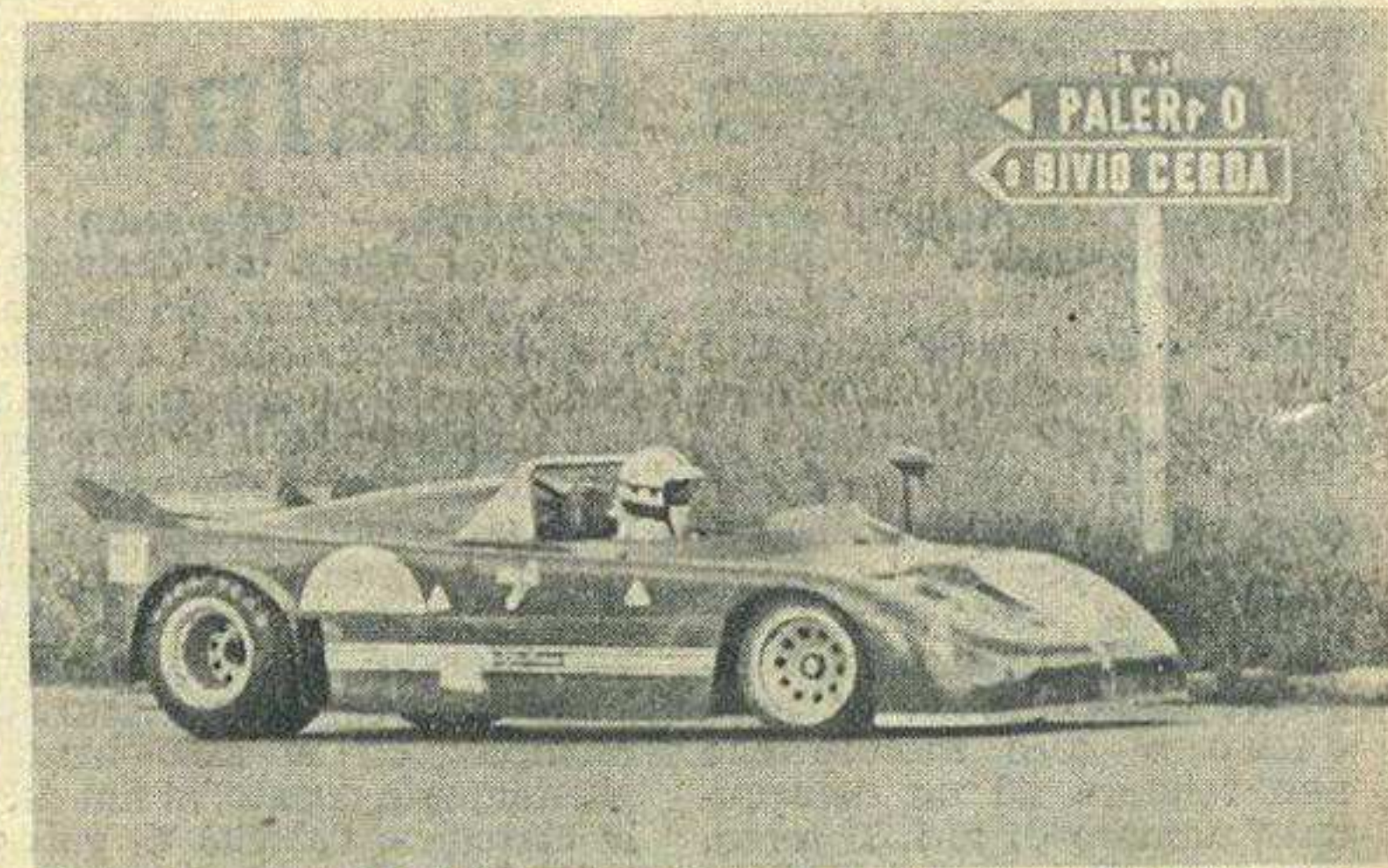
Prima che si dia inizio alle prove Munari fa un paio di passaggi con la sua HF. Si tratta di

meccanici hanno disposto una centrale di rifornimento rapido, attingendo benzina da una cospicua scorta di bidoni. Tutto lascia pensare ad una simulazione di 24 ore di gara. Verso le 21 nasce un problema in quanto nel tratto discendente verso Torino con i fari abbaglianti i piloti (è alla guida Redman) si trovano ad abbagliare ed essere abbagliati dalle macchine. Redman prova un paio di passaggi da brivido verso Torino a fari spenti!! e poi le prove vengono sospese.

Mercoledì mattina in pista prove Fiat della 132 in mano ai giornalisti. Al pomeriggio, assente Redman, andato a Montecarlo, inizia nuovamente la prova che continua sino alle 20,30 circa. 12 ore percorse a 260 di media. Merzario appena salito, do-

volta è partito mercoledì anche il « dottor » Marko. Van Lennep dal canto suo ha avuto una « toccatina » con un camion a circuito aperto. Fortunatamente, anche questa volta, nulla di grave. Solo che il giorno dopo il pilota olandese non si è presentato più al Motel Aurim di Cerda, base operativa dell'Alfa, perché trattenuto in albergo a Cefalù da un fastidioso raffreddore

fine settimana, dopo i tests di durata del 312 in autostrada, vicino a Torino, per una ulteriore presa di contatto di Munari col tracciato madonita non si è vista. Evidentemente a Maranello hanno deciso di rinviare ancora di qualche giorno l'operazione, lasciando a bocca asciutta i moltissimi appassionati che già si erano piazzati in posizione strategica, a Bonfornello o



Nino Vaccarella ha fatto da « regista » alle prove Alfa alla Targa

con febbre a 38 che lo terrà a letto presumibilmente fino a lunedì.

« Da martedì sarò di nuovo in strada — ci ha detto il biondo Gijs, interpellato telefonicamente al S. Lucia — e ricomincerò a provare la Targa. Giovedì poi alle prove sarò perfettamente in forma ».

Sabato mattina è ripartito per Milano l'ingegner Severi, colpito da un gravissimo lutto familiare, e gli allenamenti sono proseguiti a ritmo ridotto soltanto con Vaccarella ed Hezemans.

La Ferrari, che pure era attesa per

a Sclafani Bagni, per vedere il « drago » impegnato col tre litri modenese. Frattanto si è avuta conferma che la presidenza onoraria della 56. Targa Florio è andata ad Alberto Rogano, che succede così, idealmente, a Ferry Porsche, a Luraghi e alla Baronessa Giunti. Insieme al presidente della CSAI interverranno alla più antica corsa del mondo anche il neo presidente dell'Automobile Club d'Italia e il « mitico » direttore sportivo della Mercedes, Alfred Neubauer.

PINTO in testa alla MITROPA Uno - due FIAT al rally HESSE

«Lele» Pinto, con la Fiat 124 sport spider, ha preceduto il compagno di squadra Paganelli nella seconda prova della Mitropa Cup e ora guida la classifica davanti a Besozzi con la Lancia

SPECIALE PER AUTOSPRINT

FRANCOFORTE - Raffaele Pinto e Luigi Macaluso su Fiat 124 spider hanno vinto il Rally Hesse valevole quale seconda prova della Mitropa Cup che continua a essere monopolio di equipaggi italiani. Pinto molto concentrato e veloce, ha corso quasi con prepotenza dopo essere stato penalizzato di 105 punti per un errore di cronometraggio, e Macaluso, sempre attento e preciso, sta dimostrando molta bravura agevolato soprattutto dalla sua calma.

Il rally, che presentava alla partenza ben 140 equipaggi in rappresentanza di otto nazioni, aveva una lunghezza di km 800 (due giri uguali di 400 km da ripetersi in senso contrario) ed era imperniato su sei prove speciali, delle quali le ultime due (in zona militare) si potevano provare solo il giorno prima della partenza e solamente due volte. La nota interessante di questo rally era il percorso segreto a tutti i concorrenti, quindi questi ultimi erano a conoscenza solamente delle prove di velocità e l'organizzazione dava il radar al momento della partenza. Ne è risultato un rally molto bello, con prove di velocità a tappe difficili causa la media di oltre 60 km all'ora e le difficili condizioni ambientali e naturali: il fango, la nebbia e la pioggia continua. L'unica nota negativa è venuta dai cronometristi, impreparati e anche maleducati che, seppur dotati di «printogines», sono incorsi in errori madornali, dando un anticipo di 35" a Pinto e un ritardo di 20" a Kullang al controllo orario di arrivo a Kirchheim per ubicazione difettosa.

Secondi a completare il successo Fiat, Paganelli e Russo davanti a Kullang e Pinto alla fine del primo giro. I due hanno condotto una gara regolare contenuta da un lieve difetto al loro motore che non rendeva ad un determinato numero di giri. Il terzo, Kullang, pilota ufficiale Opel in Svezia, ha dimostrato, come tutti i nordici, di essere un vero specialista su terreno sterrato. Di Ballestrieri e Bernacchini possiamo dire che alla fine delle quattro prove speciali capeggiavano la classifica e sono stati tolti di gara da un banale guasto all'impianto elettrico; un vero peccato perché la lotta per la vittoria sarebbe stata ancora più interessante. Dopo l'exploit di Verini al Rally Elan in Austria, qui abbiamo

avuto quello di Pelganta, settimo arrivato; Besozzi non molto fortunato per comprensibile mancanza di esperienza in rally di questo genere, ha dovuto accontentarsi di arrivare onorevolmente.

Cavallari, questa volta in coppia con Scabini, ha dovuto ritirarsi alla fine del primo giro quando era in buona posizione. E' nostra convinzione che con perseveranza e serietà la squadra CSAI capeggiata da Salvay riuscirà ad ottenere a fine anno un buon risultato.

Mario Mannucci

RALLY HESSE - Seconda prova della Mitropa Cup - Francoforte, 13-14 maggio 1972.

LA CLASSIFICA
1. Pinto-Macaluso (Fiat 124 spider) pen. 4692,6; 2. Paganelli-Russo (Fiat 124 spider) 4701,6; 3. Kullang-Andersson (Opel Ascona) 4701,6; 4. Miersch-Loewenhardt (Opel Ascona) 5134,5; 5. Zweibaumer-Schons (BMW 1602) 5142,1; 6. Gottlieb-Wittig (BMW 2002 TI) 5329,0; 7. Pelganta-Citrini (Lancia HF 1,6) 5347,2; 8. Knorr-Euler (Porsche 911 S) 5462,9; 9. Waldner-Grimm (Opel Ascona SR) 5718,9; 10. Stockmann-Barby (Opel Ascona SR) 5745,8; 11. Veckert-Norwig (Ford Taunus) 5807,5; 12. Duge-Bucklacher (BMW 2002 TI) 5832,0; 13. Blankenhagen-Smith (Porsche 911 S) 5837,7; 14. Winter-Welti (Lancia HF 1,6) 5847,3; 15. Besozzi-Brusati (Lancia HF 1,6) 5866,7.

Classifica della Mitropa Cup - Pinto-Macaluso punti 48; Besozzi 26; Ballestrieri, Bernacchini 25; Paganelli, Russo 23; Verini, Eiesendle, Pelganta, Citrini 21; Cavallari, Janger 17.

PERTUSIO primo nel Trofeo «ARRIGO GANDOLFI»

Finalmente sconfitto CANÉ

FERRARA - Quest'anno la CSAI, aderendo al desiderio della maggioranza dei regolari ha concesso agli organizzatori una maggiore libertà nel regolamentare le loro gare. Ne hanno subito approfittato gli organizzatori più esperti e sportivi: fra questi in prima linea la Scuderia San Giorgio. Il Trofeo Arrigo Gandolfi deve essere citato ad esempio: ed in esso hanno giustamente dosato, ai fini della classifica, l'abilità di guida e le doti di precisione di piloti.

Ha infatti vinto un pilota completo: Pietro Pertusio, che ha preceduto il sempre bravissimo Cané, dominatore delle precedenti gare di Trofeo. A Ferrara si svolgeranno altre tre gare valide per il trofeo nazionale della regolarità. La maggior parte dei concorrenti, dato il successo del Trofeo Gandolfi, si augura che siano ideate sulla falsariga dello stesso Trofeo.

Con pochi ritocchi e valen-



A Vercelli un «S. Andrea» liscio liscio Vince la IMERITO

VERCELLI - Sei «provette» semplici e banali, tutte sul «dritto» e con tempi lunghissimi; due tratti su sterrato di cui proprio non siamo riusciti a comprendere la funzione: questa seconda edizione del «Trofeo S. Andrea» aveva certo più le caratteristiche di un gioco a premi da dopolavoro aziendale che di una prova di Trofeo. Certo la sua impostazione era ben distante da quel criterio innovatore presentato, discusso ed approvato nelle tumultuose giornate di Firenze e destinato a garantire un futuro alla Regolarità.

Non siamo peraltro tra quelli che vorrebbero mandare i regolari sui greti dei torrenti o tantomeno trasformarli in velocisti puri; semplicemente riteniamo che una gara automobilistica, per potere definirsi tale, debba almeno richiedere un certo impegno di guida. Le critiche agli organizzatori non vogliono e non potrebbero comunque togliere minimamente rilievo alla brillantissima prestazione ed alla prepotente dimostrazione di forma e di superiorità fornita da Luigina Imerito sui 110 avversari. A distanza di un paio di settimane, la forte portacolori della Grifone ha così bissato il successo conseguito a Vignola

in una gara di concezione diametralmente opposta, rafforzando così la sua seconda posizione nella classifica assoluta del Trofeo nazionale, alle spalle di Cané.

Alle spalle della vincitrice la lotta per il secondo posto è stata apertissima fino all'ultimo «bip» e si è conclusa a favore di Pavanello sulla Poggiali, su Pertusio e «Mimmo» finiti tutti nello spazio di pochi centesimi.

Gigi Mosca

2. TROFEO S. ANDREA, gara nazionale valida per il Trofeo della Regolarità - Vercelli, 11 maggio 1972.

CLASSIFICA GENERALE
1. Luigina Imerito penalità 4,5; 2. Pavanello 6,8; 3. Maria Poggiali 6,9; 4. Pertusio 7,1; 5. «Mimmo» 7,6; 6. Casalone 8,2; 7. Santorum 8,4; 8. Calcatelli 8,7; 9. Palisca 11,0; 10. Garraffa 11,3; 11. Nosenzo 11,4; 11. Borghesio 11,4; 13. Barbera 11,6; 14. Gangia 12,6; 15. Virovello 14,2; 16. Leva 14,9; 17. Testone 14,9; 18. Barbero 15,0; 19. Motta 16,0; 19. Bertola 16,0; 21. Betti 16,2; 22. Magistri 16,6; 23. Fasano 17,8; 24. Vignati 18,0; 24. Castaldi 18,0; 26. Bianchi 18,1; 27. Lombardi 18,7; 28. Ferrario 19,3; 29. D'Arrigo 19,5; 30. Forato V. 19,9; 31. Forato T. 20,1; 32. Pugno 20,2; 33. Lastrucci 20,4; 34. Gaidano 20,5; 35. Franchi 20,5; 36. Crimi 21,0; 37. Pirovello 22,0.

7. TROFEO «ARRIGO GANDOLFI» - Gara nazionale valida per il «Trofeo della Regolarità» - Ferrara, 14 maggio 1972.

CLASSIFICA ASSOLUTA
1. Piero Pertusio (Fulvia 1300) pen. 8,9; 2. Cané (Fulvia 1300) 9,1; 3. Donini (Mini Minor) 10,9; 4. Garraffa (Fulvia 1600) 11,1; 5. Piaggio (A.R. 1300) 15,0; 5. Santorum (Fulvia 1300) 15,0; 7. M. Cristina Poggiali (Fulvia 1600) 15,9; 8. Baglioni (Fulvia 1600) 16,3; 9. Ruozzi (Fulvia 1300) 16,6; 10. Garimberti (Fulvia 1600) 17,2; 11. «Mimo» (Fulvia 1300) 19,7; 12. Luigina Imerito (Fulvia 1600) 20,2; 13. Nannei (Ford Escort) 24,4; 14. Castaldi (Fulvia 1600) 25,4; 15. Gibelli (Fulvia 1300) 26,9; 16. Borghesio (Fulvia 1300) 28,0; 17. Alessi (Fiat 128) 31,9; 18. Faldini (Fulvia 1300) 32,4; 19. Franchi (Fiat 128) 32,6; 20. Menichetti (Fiat 128) 35,5; 21. Simonini (Fulvia 1300) 36,9; 22. «Lui» (Gordini 1600) 39,1; 23. Sala (Fulvia 1300) 40,3; 24. Testoni (Fulvia 1600) 41,4; 25. «Picci» (Fulvia 1600) 47,2; 26. Prandi (Fulvia 1300) 49,4; 27. Rubinacci (Fulvia 1300) 57,3; 28. Calogera (Fulvia 1300 Z.) 60,5; 29. Calcatelli (Fiat 128) 63,1; 30. «Leone» (Fiat 127) 69,5; 31. Steffé (Fiat 128) 68,8 (9,5); 32. Peretti (A. 112) 68,8 (14,6); 33. Argentina Castillett (Fulvia 1300) 72,7; 34. Somià (Fiat 128 R.) 76,5; 35. Venturi (A. 112) 79,4; 36. Pancaldi (Mini Minor) 80,3; 37. Bogacini (Fiat 128) 80,5; 38. Antonelli (R. 4) 83,4; 39. Forato (A.R. Junior) 91,0; 40. Angela Fava (Fulvia 1300) 102,5; 41. Perazzi (A.R. Junior) 104,6; 42. Diomira Gatti (A.R. Junior) 112,5.

dosi del prezioso esperimento odierno si otterranno ottime gare che chiuderanno definitivamente la bocca ai denigratori della regolarità. I giovani non chiedono di meglio che poter gareggiare senza spendere troppi quattrini, né rovinare le loro automobili, pur potendo mettere in evidenza le loro capacità di guida. Gran parte del merito spetta agli infaticabili dirigenti della Scuderia San Giorgio che non si sono accontentati di scrivere il Regolamento al tavolino, ma dopo averlo ideato lo hanno ripetutamente provato, trovando in più, le strade adatte per realizzarlo.

Sono stati interpellati in merito alla manifestazione, i concorrenti Cané Baglioni, Imerito, Garraffa e Santorum, tutti d'accordo nel dichiarare la gara impegnativa, selettiva, bellissima. Fra tutti il più entusiasta Per Carlo Borghesio che nella prova di abilità ha dimostrato di essere sempre un «leone».

Nel Rallycross di Asti

GALATINI vendica Torino

ASTI - Osvaldo Galatini, il camionista volante di Sassello, il «duro» per eccellenza del rallycross si è preso una brillante rivincita dominando da un capo all'altro la seconda prova del campionato di rallycross disputata ad Asti davanti a quindicimila persone. Come ricorderete, esattamente un mese fa a Torino, Galatini mancò per un soffio il successo pieno: dominatore anche in quell'occasione delle sedici batterie, si vide costretto a cedere la posizione di leader proprio nella finalissima, causa un pauroso cappottamento alla prima curva.

Ad Asti Galatini non ha praticamente avuto avversari: ha imposto alla gara un ritmo sostenuto, sicuro e deciso di conquistare la vittoria. Dopo aver fatta sua la classifica, redatta in base alla somma dei tempi delle sedici batterie, affrontava la finalissima che lo vedeva dominatore fin dopo i primi metri: per Fargion e Alamo, Galatini risultava troppo veloce e il pilota di Sassello, incitato a gran voce dal folto pubblico, distanziava sempre più i suoi diretti avversari che nell'inutile tentativo di accorciare le distanze cappottavano quasi simultaneamente all'ingresso della curva posta subito dopo la buca-trampolino; prontamente aiutati dai meccanici, Fargion e Alamo riprendevano la corsa proprio mentre Galatini veniva portato in trionfo.

In questo secondo appuntamento '72 del Rallycross la classifica finale presenta qualche sorpresa: quattro giovani in vetta alla classifica! Galatini, Fargion, Alamo e Silvuni. Anche le prove di qualificazione hanno visto brillantemente piazzati i giovani. Che ci sia finalmente un cambio della guardia? O si è trattato solamente di una battuta di arresto da parte dei «Mici», Galatini e Grimaldi? Difficile fare un pronostico per le prossime gare: i giovani incalzano, gli «anziani» sono sempre bravi e per nulla rinunciatari.

Ad Asti, però hanno avuto la loro giornata no; per «Mici» questo inizio di campionato non promette bene, il torinese non sembra molto «concentrato», un po' giù di forma diremmo noi. Per Grimaldi il discorso cambia, il romano focoso irruento non trova mai la giusta partenza; proprio nella fase più delicata, quella del «pronti via», Grimaldi si gioca la corsa. Per Natili invece, si è trattato solo di una parentesi, un po' sfortunata, ma il campione in carica è sempre in piena forma e a Napoli terzo appuntamento '72, il risultato sarà sicuramente incertissimo fino alle ultime battute.

c. m. m.

2. PROVA DEL TROFEO FORD KLEBER 1972 DI RALLYCROSS - Asti, 14 maggio 1972.

CASSIFICHE
Finale - 1. Osvaldo Galatini in 3'28"; 2. Fargion 4'21"; 3. Alamo 4'41".
Finalissima - 1. Osvaldo Galatini (Sassello) in 6'51"; 2. Fargion (Firenze) 6'53"; 3. Alamo (Arezzo) 6'56"; 4. Silvuni (Firenze) 6'56"; 5. Natili 6'56"; 7. Talamini (Ferrara) 6'56"; 7. «Blach» (Lucca) 6'57"; 8. «Mici» (Torino) 7'02"; 9. Popof (La Spezia) 7'03"; 10. Goi (Vigevano) 7'03".

Cigno - McRae
con la LedaSTATI UNITI - G.P. di Monterey - Gara
di velocità in circuito1. McRae (Leda); 2. Posey (Surtees);
3. Lunger (Lola).McRae ha vinto le due manche, una davanti a Hobbs, l'altra davanti a Posey. Hobbs,
che stava andando bene, ha dovuto abbandonare per guasto.La « barchetta »
a sorpresaFRANCIA - Corsa di Bourbach - Gara
di velocità in salita1. Chelli (Lola) 1'58"7; 2. Joliat (Brab-
ham).Per la prima volta, questa gara ha visto la vittoria di una « barchetta » davanti
a una monoposto. Il tempo del vincitore non si è però avvicinato al record, stabi-
lito nel 1971 da Bayard, in 1'55"8.Toh! vince
una TECNOFRANCIA - Monts Jura - Gara di velo-
cità in salita1. Martin (Tecno) 1'04"55, nuovo record;
2. Pignard (Tecno); 3. Rua (Tecno).Dominio delle Tecno F.2. Martin ha battuto due novellini, che però promettono
molto. Maublanc, che inaugurava la sua Chevron, si è piazzato soltanto sesto, ma
la sua vettura ha ancora bisogno di messa a punto.Corse e
letteraturaFRANCIA - Corsa di Chamborigaud -
Gara di velocità in salita1. Vacheron (Brabham) 1'40"; 2. Gianre
(Monoposto F.2).Questa quarta edizione della gara non ha avuto nulla di spicco, se non che il via
è stato dato da uno scrittore abbastanza noto in Francia, Chabrol.Nuove monoposto che fanno proseliti in Argentina
Bagarre da Luna Park in F. 4

NUEVE DE JULIO - Altra gara di Sport, « insaporita » da un ripieno di F. 4 che sta dimostrando di essere la categoria più popolare in questo momento, forse assieme ai rallies che stanno guadagnando favori del pubblico a gonfie vele. In questa bella cittadina di Nueve de Julio ossia 9 di luglio, al via solamente 14 macchine Sport, quando la quindicesima, pilotata da Gaston Perkins non è stata ammessa al via perché in ritardo. Dopo che in parecchie altre corrispondenze avevo accennato alla buona volontà, troppo buona, dei direttori di gara che attendevano con somma pazienza la sola presentazione di una vettura che con il motore sparso nel suolo, doveva essere pazientemente rifatta,

e con questo tutta la manifestazione sopportava ritardi eccessivi che quasi facevano correre l'ultima batteria con i fari accesi, oggi un direttore di gara si permette il lusso di rimandare ai box un Gaston Perkins, il quale inviperito aveva certamente ragione di protestare.

Le solite tre serie e finale per somma di tempi e una sola vettura a giri completi e quattro vetture in forte ritardo costituiscono l'esito finale di questa corsa sport. Vincendo da punta a punta Jorge Del Rio che finalmente poteva sedersi su un fiammante Berta Tornado, con odore a vernice fresca. Dopo tanto tentare fortuna con vetture vecchie e sbilenche, finalmente Del Rio poteva acciuffare il suo trionfo e dimostrare che a vettura

buona corrisponde buon pilota. Non è molto comune vedere in queste latitudini, che una vettura appena fatta vinca una gara, la lotta con Di Palma è stata tenace contro il suo avversario, con l'handicap, per Di Palma, di aver fuso il Tornado sabato in prova. Toglieva quello della sua vettura privata e così com'era partita, mantenendosi in testa fino all'ultimo giro della prima batteria, per poi sparire dalla corsa. Tre vetture Berta Tornado nuove fiammanti in gara, quella con un delirante giallo con righe verdi di Del Rio, una bianca immacolata di Perkins e il terzo di Ternengo. Da notare che Perkins, cancellato dalla prima batteria per i famosi 2 minuti, poteva presentarsi nelle altre e il Direttore di gara si meritava una medaglia al

Circuito di Nueve de Julio. Gara per vetture sport prototipo. Tre batterie di 15 giri ognuna. Circuito di m 4.614,85.

CATEGORIA SPORT

Prima serie: 1. Jorge Del Rio (Tornado Berta) in 22'42"4, media kmh 182,913; 2. Di Palma 22'42"6; 3. Plano.

Seconda serie: 1. Del Rio in 23'23"6; 2. Ternengo 23'33"8; 3. Perkins 23'50"4 tutti su Berta Tornado.

Terza batteria: 1. Del Rio in 23'27"8; 2. Perkins 23'45"7; 3. Ternengo.

Somma di tempi: 1. Del Rio in 1.9'33"8, media kmh 179,118; 2. Plano con 44 giri; 3. Ternengo con 42; 4. Faverio con 42; 5. Pino con 42; 6. Perkins con 30 giri.

FORMULA 4

Prima batteria: 1. Jarque (Renault) in 12'58"5; 2. Andretta 13'21"3; 3. Llavallol 13'23"6.

Seconda batteria: 1. Balangione (Renault) in 13'0"8, media kmh 148,968; 2. Faverio 13'4"5; 3. Satorra 13'9"9.

Serie finale: 1. Guerra (Renault) in 18'10"4; media kmh 152,361; 2. Jarque 18'19"2; 3. Andretta 18'20"0.

merito per avere così calpestato il regolamento. Roba da matti...

Invece euforia nella F. 4 dove sono iscritte negli appositi registri già 147 monoposto delle quali 117 in condizioni di presentarsi al via. E' una formula che comincia a piacere molto di più di quella degli assi dove poche vetture danno sempre lo spettacolo ripetuto ogni domenica. La F. 4 è fatta di gente giovane che si fa la macchina durante la settimana per poi lottare la domenica. Non è certamente una categoria molto pura in fatto di gara, certe inosservanze delle segnalazioni dei « banderilleros » certi colpi da « Luna Park » fra le macchine, una certa mancanza di disciplina si fa notare, ma sono molti gli iscritti e molte le macchine e tutto praticamente è permesso. Si è fatto luce un certo Guerra, ragazzo che lava pezzi di motore in una officina, e che piano piano è saltato fuori. In pista non vinceva nelle due prove iniziali, ma in quella finale con un « rusch » strepitoso passava in tromba dieci avversari di colpo e non si faceva più riprendere. Un nome, molto guerriero, ma da tener presente per il futuro.

a. c. b.



Il dott. Baravelli, normalmente direttore di corsa alle manifestazioni velostiche a Vallelunga, si congratula con i vincitori della gara per fuoristrada svoltasi presso il lago di Bracciano. Per le due ruote motrici, primo è stato Mencarelli. Il dott. Ansaloni, del Club Nazionale Fuoristrada, può essere fiero della riuscita della gara.

Nuova Scuderia
a Catania

CATANIA - Si è costituita a Catania, grazie all'interessamento del dott. Angelo La Comba e del dott. Guizzardi, rispettivamente presidente e direttore di zona della Integritrice Assicurazioni, la scuderia motoristica « Squadra Corse Integritrice », con sede in via Umberto 372-374. Tutti gli sport motoristici sono nei programmi di questo nuovo sodalizio, dall'auto al karting, dalla motonautica al motociclismo. Il C.D. della nuova scuderia, già riconosciuta dalla CSAI e dalla FIM, è presieduto da Giuseppe Di Gregorio. Fra i piloti, Famoso, Henninger, Peditto ed altri.

LATTANZIO
il più regolare

BARI - Anche se un po' poco per colmare il vuoto lasciato dalla non effettuazione del Rally dell'Adriatico, il 1. raduno Nazionale di Regolarità « Arte-Sport » ha avuto un notevole successo, con oltre 60 concorrenti di tutta Italia. La manifestazione, ideata dal gruppo cronometristi del capoluogo pugliese, è stata vinta da Vito Lattanzio, che ha superato il napoletano Pappalardo. Nella gimkana, molto sfortunato è stato La Rovere, che aveva vinto su Lattanzio la prova speciale « al centesimo ».

jackie
stewartocchiali firmati
dal campione
montatura scura
o cromata unisexL. 6.500
spese di spedizione
comprese

in vendita presso

SHOPCAR33
racing equipments
33, via Plinio/20129 Milano
tel. 26 56 86

PUMA

stabilimento:

00141 ROMA - via Val Seriana 3a
telefono 89.70.96 - 83.19.345scatola
di montaggio
L. 440.000
sconto 10 %
fino al
31/5/72

vettura di serie

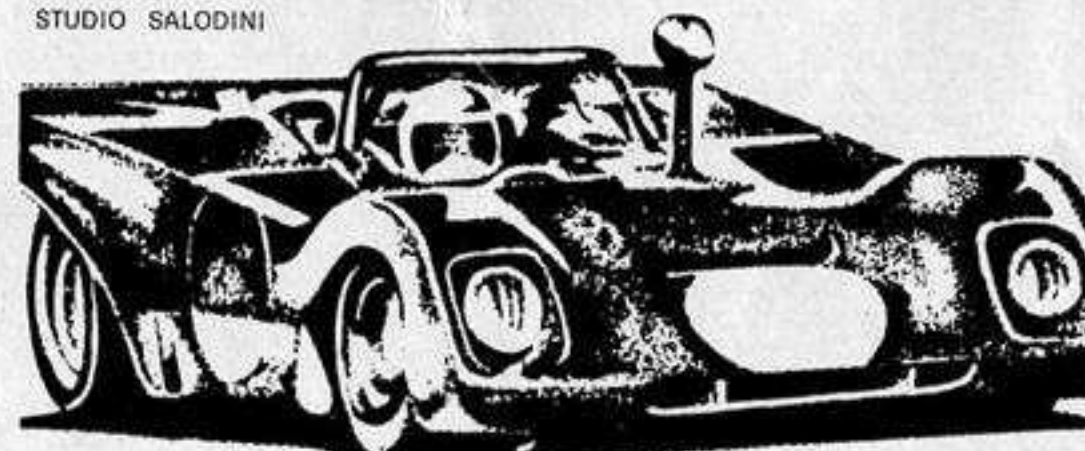
L. 1.300.000 con garanzia

cercasi concessionari per le zone libere

Oltre i limiti delle sollecitazioni più gravose
senza cedimenti.
Da anni i dischi freno BREMBO colgono
le più belle vittorie.
In queste competizioni la riprova della loro
qualità.

DISCHI FRENO BREMBO

STUDIO SALODINI



2 piloti puniti e sei assolti dopo Pescara

**LE
PROSSIME
GARE**

21 maggio, PISTA S. PANCRAZIO, Parma, gara naz. cl. 100 e 125 cc. - 21, CIRCUITO DI SENIGALLIA, gara naz. cl. 100 e 125 cc. - 21, CIRCUITO DI RADDA IN CHIANTI (SI), gara ch. cl. 100 e 125 cc. - 28, PISTA SCHIRANNA, Varese, gara naz. cl. 100 cc. - 28, PISTA OTTAVA, Sassari, gara ch. cl. 100 cc. - 28, PISTA ROMEA, S. Giuseppe, gara naz. cl. 125 e K 250 - 28, PISTA TRICOLORE, Reggio Emilia, gara ch. cl. 100 cc. - 28, CIRCUITO DI IESI (AN), gara naz. cl. 100 e 125 cc. - 2 giugno, PISTA AZZURRA, Jesolo, cl. 100 cc. 1.a e 2. categoria, 1. prova Campionato italiano.

Era stato drastico e tempestivo il Comitato Nazionale Karting nel prendere i noti provvedimenti a carico di alcuni piloti dopo i fatti di Pescara. Il provvedimento cautelativo voleva essere una remora ad una situazione incresciosa venutasi a creare a Pescara.

Ancora più deciso è stato sia nel condurre gli accertamenti, a tempo di record, sia nello scagionare dopo attento esame e approfondita disamina delle varie causali, quei piloti che nulla in buona sostanza avevano commesso, ma soltanto travolti da un clima surriscaldato.

Riunitosi infatti a Roma, il Comitato Nazionale Karting ha deciso di revocare la sospensione cautelativa, restituendoli all'attività agonistica i piloti: MASSIMO GIAMMIRO, GIAMBRUNO DEL FANTE, DANTE ANDRE-NACCI, FRANCESCO MARCOTULLIO, COLANGELO ADELCHI.

Invece ha proposto alla CSAI sei mesi di sospensione per il pilota OIVIERI FIORENZO (riconoscendogli la buona condotta) e due mesi per ROMANELLI PASQUALE. Tra gli altri provvedimenti, ha ratificato la proposta della Federazione di anticipare al 25 giugno la seconda prova del Campionato Italiano classe 125 cc come desiderato dai piloti.

I BONI di Jesolo

IESOLO - Sorprendenti le prestazioni del vecchio Renzo Giannini finito all'apice della graduatoria della 1.a categoria con il marchigiano Franco Sonni, vera rivelazione di questa prima prova. Garbelli quando è costretto ad inseguire perde mordente e manca di convinzione. È stato sfortunato con il fermo all'ultimo giro, così come è sfortunato il milanese Perego, mentre Piccinelli, autore di una spettacolare rimonta nella seconda finale, non è ancora a suo agio sul nuovo telaio.

Due finali sulla stessa falsariga con Boni in fuga e la coppia romana di Siena e Blasi ad inseguire, ma finiti le due volte nell'ordine. Peccato che i vecchi piloti, alcuni in verità della 1.a categoria, hanno ad ogni costo voluto rimediare al loro naturale calo di competitività con manovre da teppisti per ostacolare il vento dei giovani che già li travolge.

LE CLASSIFICHE

1. prova 125 cc. - 1.a categoria: 1. Giannini Renzo punti 116; 2. Sonni Franco 116; 3. Neri Germano 109; 4. Barilli Gastone 107; 5. Gardelli Francesco 107; 6. Perlini Luciano 104; 7. Briganti Giovanni 104; 8. Perego Roberto 101; 9. Pic-

cinelli G. Franco 100; 10. Monti Florio 99.

1. prova 125 cc. 2.a categoria: 1. Bini Giulio punti 120; 2. Siena Stefano 116; 3. Blasi Luciano 112; 4. Vitali Marino 109; 5. Mazzola Gianni 108; 6. Giovannozzi G. Franco 105; 7. Ballabeni G. Franco 99; 8. Stinchelli Giovanni 99; 9. Francone Onorato 96; 10. Giannini Gianni 96.

Classe 100 cc. 1.a categoria: 1. Giacometto Pier Luigi; 2. Jachelli Giovanni; 3. Parilla Achille.

Classe 100 cc. 2.a categoria: 1. De Biasi Domenico; 2. Boldrin Luigi; 3. Boesso Antonio.

Classe 100 cc. 3.a categoria: 1. Bressan Vittorio; 2. Barbieri Livio; 3. Zanetti Antonio.

La seconda Mille Miglia

BRESCIA - Pomeriggio di... fuoco nel senso spettacolare sportivo, sulla pista del rinnovato Kartodromo di Rezzato per la disputa del secondo Trofeo «Mille Miglia» gara nazionale valevole anche come prima prova del Compionato Regionale Lombardo.

Il vincitore assoluto è risultato il cremonese Sandro Bini primo in entrambe le prove nella seconda categoria della 100 cc.

Nella prima categoria cl. 125 cc primo il bresciano Carrara su Tony, che aveva conquistato il secondo posto in entrambe le prove mentre Vanaria, sesto e primo, è finito secondo.

Nella seconda categoria vittoria del milanese Maiolino davanti a Silvestri. Nella prima categoria della 100 primo posto per il torinese Giacometto seguito dal varesino Mombelli.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 cc 1.a cat.: 1. Giacometto; 2. Mombelli; 3. Neri; 4. Rossi P.; 5. Jachelli.

Cl. 100 2.a cat.: 1. Bini; 2. Santini; 3. Gabbiani; 4. Mosso; 5. Bonadei.

Cl. 100 cc 3. cat.: 1. Lotteri; 2. Chiesa; 3. Russo; 4. Bressan; 5. Raimondi.

Cl. 125 cc 1.a cat.: 1. Carrara B.; 2. Vanaria C.; 3. Ider I.; 4. Bazzoli; 5. Piccinelli.

Cl. 125 cc 2.a cat.: 1. Maiolino; 2. Silvestri B.; 3. Ballabeni; 4. Corniani; 5. Marcolongo.

Pellegrini in toscana

ABBADIA S. SALVATORE - Organizzata dal Moto club La Balzana con la collaborazione della Pro loco di Abbadia S. Salvatore, si è svolta una manifestazione kartistica valevole quale prima prova del campionato regionale.

CAMPIONATO TOSCANO

Classe 125 2.a categoria: 1. Gorelli; 2. Moroni; 3. Roggiolani; 4. Massai.

Classe 100 2.a categoria: 1. Vannetti; 2. Menoni; 3. Franci; 4. Lastri.

Classe 100 3.a categoria: 1. Picchioni; 2. Menoni; 3. Beligni; 4. Vergari.

GARA EXTRAREGIONALE

Classe 125 2.a categoria: 1. Pellegrini; 2. Liberati; 3. Stortini; 4. Massai.

Classe 100 2.a categoria: 1. Melonaro; 2. Giuggioli.

Classe 100 3.a categoria: 1. Cheveer; 2. Grossi E.; 3. Grossi A.; 4. Ottaviani.

Umbria al sole

BASTIA UMBRA - La riapertura, dopo quasi dieci anni, della pista di Bastia Umbra ha restituito all'Umbria l'attività karting.

Nella 1.a categoria della classe 100 cc si è imposto con facilità il romano Mancini a conclusione di una gara regolare. Alle sue spalle Domenichini e Copparoni. La seconda categoria ha registrato ancora una vittoria di Melonaro su Nanni e Rossi. La terza della stessa classe la vittoria dell'americano Cheveer su Marilungo e Grossi.

Nella 125 cc 2.a categoria, la vittoria dell'anconetano Melonari su Moretti è stata la conclusione di un duello a lungo protrattosi.

LE CLASSIFICHE

Classe 100 cc 1.a categoria: 1. Mancini Amerigo; 2. Domenichini Oddino; 3. Copparoni Mario; 4. Chiocci Piero.

Classe 100 cc 2.a categoria: 1. Melonaro Giampaolo; 2. Manni Francesco; 3. Rossi Pietro; 4. Vannoni Vasco; 5. Moretti David.

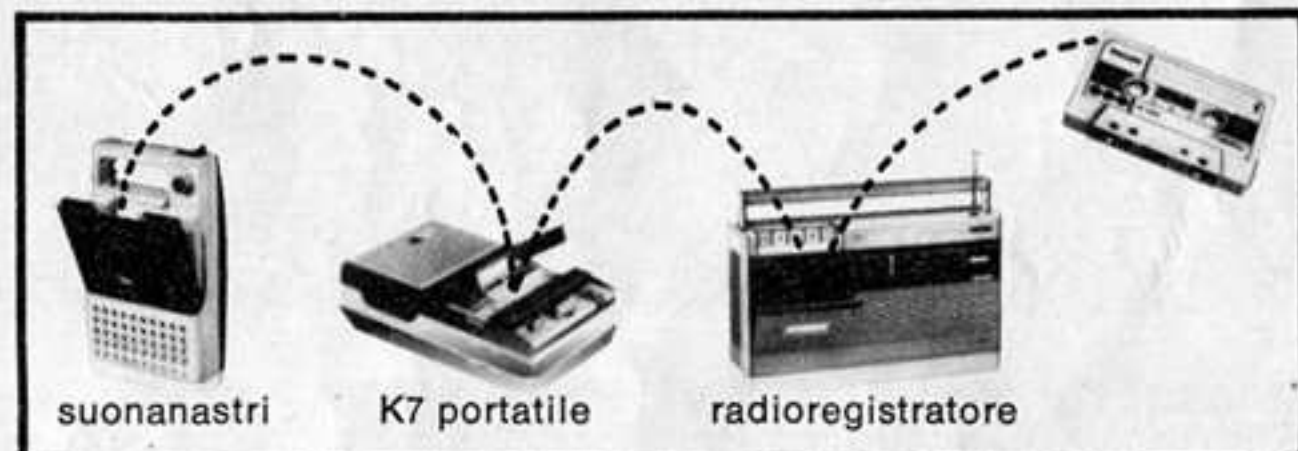
Classe 100 cc 3.a categoria: 1. Cheveer Edoardo; 2. Marilungo Giorgio; 3. Grossi Riccardo; 4. Balducci Ugo; 5. Pantaleoni Mario.

Classe 125 cc 2.a categoria: 1. Melonari Franco; 2. Moretti David; 3. Masciarelli Raffaele; 4. Stortini Luigi; 5. Carbonari Renzo.

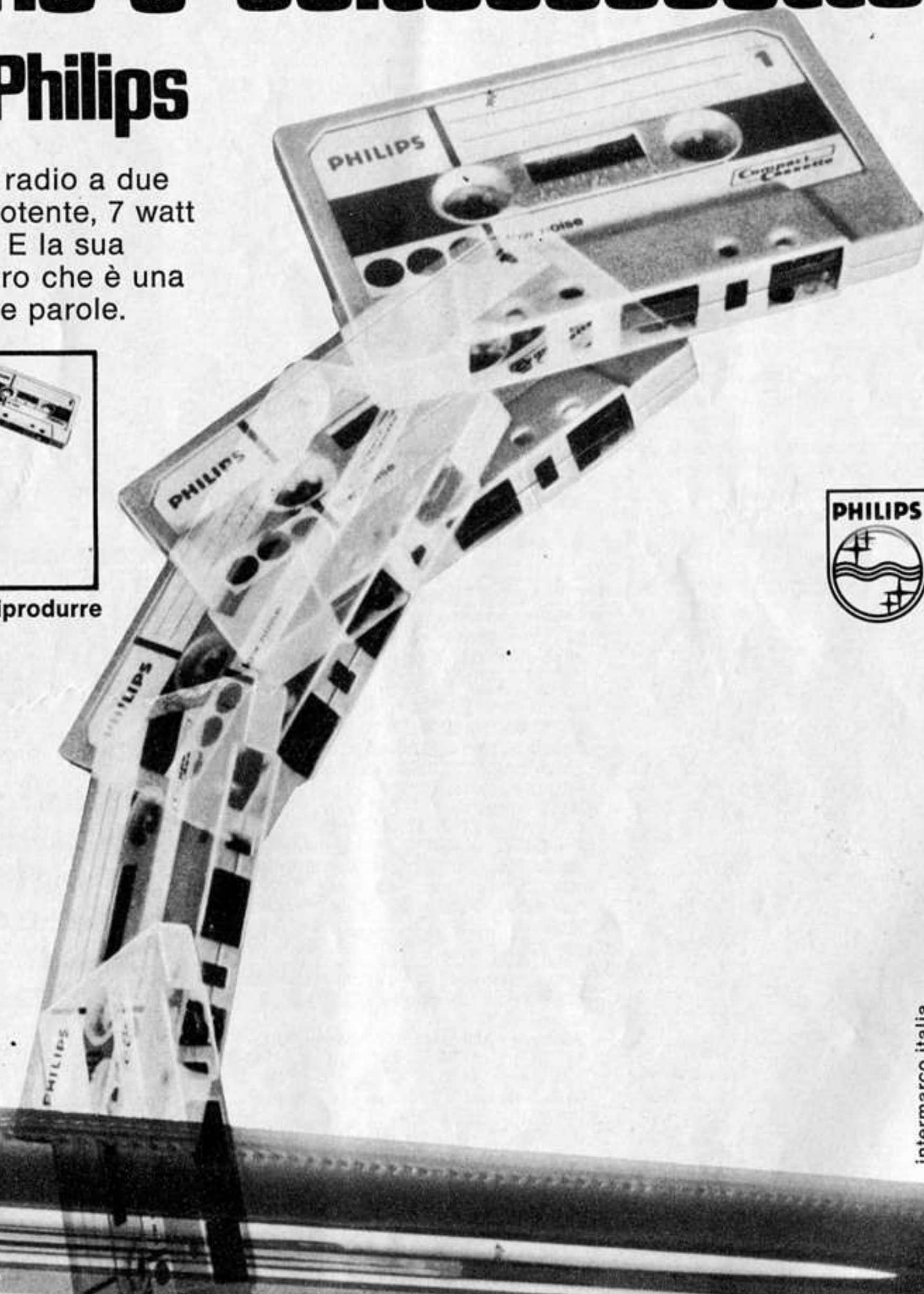
viaggia suona e "saltacassetta"

autoradio STEREO Philips

RN 312, stereo da viaggio. Ha tutto. Una radio a due gamme d'onda. Un suonastri stereo: potente, 7 watt per canale. Un viaggio dentro la musica. E la sua saltacassetta... salta da un Philips all'altro che è una meraviglia: per nuove musiche, per nuove parole.



Saltacassetta, sistema universale per registrare e riprodurre



intermarco italia

PHILIPS

Il 2 giugno prossimo si svolgerà sulla pista Azzurra di Jesolo la prima prova del campionato italiano riservato alle classi 100 cc di 1.a e 2.a cat. I piloti che sono interessati a parteciparvi devono mandare la loro adesione entro e non oltre il 26 maggio 1972 alla F.I.K. unitamente alla tassa di L. 3.500.

DALL'INVIATO

COLMAR BERG - Tranquillo, bucolico, il Lussemburgo presenta al visitatore una immagine di serena pace agreste.

E' quindi molto sorprendente scoprire, proprio nel cuore di una regione come questa, l'improvviso spettacolo di un insieme industriale che già dalle linee esterne avverti essere uno dei più moderni, con le sue linee squadrate e basse, tutto cemento alluminio e vetri, contrastante col castello granducale poco distante.

E' il complesso di produzione, collegato col centro di studi e ricerche, della Goodyear, un complesso che è certo tra i più razionali del mondo per il semplice fatto di essere di costruzione recente e recentissima. Dotato delle più moderne attrezzature, con ovvio largo impiego dei sistemi elettronici, il complesso industriale Goodyear di Colmar-Berg comprende gli stabilimenti di produzione dei pneumatici ed il grande centro sperimentale.

Da questo centro sperimentale della Goodyear è uscito, in questi giorni, per entrare nelle linee di produzione, il nuovo pneumatico G 800 S, ultimo prodotto della linea di pneumatici a

carcassa radiale, che è il primo in Europa ad avere in combinazione l'acciaio ed il poliestere, una combinazione che lo rende il più robusto ed il più durevole.

Che la nuova gomma abbia caratteristiche veramente rilevanti lo si è potuto constatare osservando da vicino le prove che sono effettuate nei laboratori del centro ricerche, anche in confronto ad altri pneumatici (Goodyear e di altre marche); ma soprattutto lo si è potuto constatare attraverso le prove pratiche che abbiamo potuto compiere sulla pista di prove, altro elemento importante del complesso Goodyear, che è situata a poca distanza dal centro ricerche e sperimentazioni. Ovviamente non abbiamo effettuato una prova di durata, ma già le impressioni di stabilità, di aderenza e di poca rumorosità del nuovo pneumatico sono sufficienti a dare l'impressione di un notevole progresso, in tutte le condizioni e sui diversi tipi di vettura.

Le gomme del tipo G 800 S sono state studiate e costruite per macchine che abbiano velocità massima fino a 180 chilometri orari, e per questo le vetture che erano state portate sulla pista erano del tipo «medio europeo». Ce n'erano di tutti i tipi e nazionalità, ed in fondo la nostra prova è stata

interessante anche per constatare come in sostanza siano... le macchine italiane ad essere le migliori, perché avendo potuto spingere i limiti di aderenza molto in avanti, grazie alle qualità delle gomme, abbiamo potuto renderci conto di come le più recenti vetture italiane siano effettivamente molto migliori di tante altre concorrenti.

Comunque quel che possiamo dire, a proposito delle nuove gomme G 800 S è che grazie agli studi del centro ricerche Goodyear esse sono in grado di sopprimere in una certa misura anche alle deficienze delle macchine, e questo è senza dubbio un complimento che dobbiamo rivolgere ai tecnici che le hanno messe a punto. In ogni condizione, su strada asciutta e sulla strada artificialmente bagnata, abbiamo rilevato una aderenza di alto livello, ed anche una notevole attitudine a superare il fenomeno dell'acquaplaning nelle condizioni più varie (strato bagnato che si presenta all'improvviso in curva, frenata improvvisa su suolo bagnato, ecc).

Tutte queste sono caratteristiche certamente positive, ma quel che alla Goodyear vogliono sottolineare è che insieme con queste qualità la nuova gomma G 800 S è di eccezionale robustezza. Infatti sposando la carcassa

in poliestere alla cintura a base di acciaio è stata realizzata una gomma che è confortevole per la elasticità dei fianchi (che permettono inoltre di assorbire con molta disinvoltura anche notevoli urti laterali) ed è robustissima nel battistrada. Il disegno della banda di rotolamento, ottenuto attraverso l'ausilio del cervello elettronico, e la composizione della miscela (tipo di gomma usato) completano la somma delle qualità di questo pneumatico che certo avrà notevole successo.

Spettacolare, a questo proposito, è stata la dimostrazione di come la nuova gomma sia capace di sopportare sforzi enormi, effettuata da un aereo da turismo del tipo Pilatus, quello che viene utilizzato anche per il soccorso in montagna, equipaggiato con due gomme G 800 S e che ha effettuato davanti ai nostri occhi un atterraggio cortissimo, quindi con l'impatto caratteristico di un aereo ma anche con la frenata molto rude capace di fermare l'apparecchio in breve spazio.

Insieme con le caratteristiche di robustezza e comfort, il nuovo pneumatico ha un'altra dote notevole, data appunto dalla combinazione tra poliesteri e acciaio: la stabilità dimensionale derivante dalla non estensibilità della cintura in acciaio.

Anche un aereo può atterrare «corto» col nuovo radiale GOODYEAR G 800 S

La gomma d'acciaio



Charles E. Strigle, direttore del Centro Tecnico lussemburghese Goodyear ha affermato che «la combinazione dei fili di acciaio e della fibra di poliestere impiegata come elemento resistente nel G800S è stata studiata in modo da renderlo il più robusto e il più sicuro pneumatico per la marcia su strada oggi esistente ed è considerata dalla Goodyear un importante progresso tecnico nella progettazione dei pneumatici».

Il poliestere è un materiale sintetico al 100 per cento e pertanto le sue proprietà possono essere completamente controllate. La fibra di poliestere ha dato tale affidamento da venir impiegata per la fabbricazione del «cordone ombelicale» che nei voli spaziali mantiene uniti alla navicella gli astronauti che fuoriescono da essa per spostarsi nel vuoto.

«L'uso combinato di poliestere e di acciaio rappresenta l'ultimo ritrovato della tecnica umana quella cioè che permette più di ogni altro di avvicinarsi alla costruzione di una carcassa assolutamente perfetta di pneumatico», ha detto Strigle.

Secondo la Goodyear, i principali vantaggi pratici presentati dai pneumatici G800S consistono in una eccellente resistenza allo slittamento sia all'asciutto che sul bagnato, una grande stabilità in curva ed alle grandi velocità, arresti pronti e sicuri e lunga durata del battistrada.

I tecnici della Goodyear hanno spiegato che tali vantaggi sono il risultato di una vasta gamma di particolari caratteristiche costruttive tra cui in particolare:

- un disegno del battistrada a cinque costole e quattro scanalature, che presenta un gran numero di bordi mordenti atti ad assicurare la trazione, la stabilità direzionale e laterale, e una pronta dispersione dell'acqua;
- scanalature di drenaggio di tipo angolato e rinforzato per una efficiente dispersione dell'acqua in tutte le condizioni di guida. Il rinforzo dei bordi assicura che i canali di drenaggio rimangano aperti anche durante le frenate e in curva, condizioni di marcia queste che tendono a comprimere le scanalature del battistrada nella maggior parte dei pneumatici attualmente in uso;
- battistrada ampio e piatto, per un lungo chilometraggio, una grande aderenza su strade bagnate o asciutte e un elevato potere frenante.
- disegno del battistrada a passo variabile per evitare effetti di risonanza anche alle alte velocità;
- battistrada rigido per una sua lunga durata, breve spazio di frenatura anche su superfici stradali bagnate e rapida risposta ai movimenti dello sterzo;
- impiego di fibre di poliestere nella carcassa per la massima durata della stessa, il che assicura inoltre una struttura uniforme a tutto il pneumatico e permette una marcia confortevole.

L'attuale presentazione del pneumatico G800S è stata preceduta da un programma di prove durato due anni, che ha previsto tra l'altro l'impiego di oltre 10.000 pneumatici del nuovo tipo su strade di ogni classe nel Lussemburgo, in Olanda, Belgio, Inghilterra, Germania, Svezia e Italia, oltre alle prove di atterraggio con l'aereo Pilatus Porter.

George J. Buijtendijk, vice-presidente europeo della Goodyear International Corporation, ha preannunciato che il nuovo pneumatico G800S sarà quest'anno messo in commercio in Europa solo in quantità limitate e in un certo numero di dimensioni, mentre l'intera gamma delle grandezze normali sarà disponibile in tutti i paesi europei entro il 1973, ponendo in rilievo che la Goodyear, con la creazione del G800S, ha inteso perseguire la sua politica costante di fornire agli automobilisti i tipi di pneumatici che essi desiderano.

f. l.

oggi si dice...

ZABOV

lo squisito
zabaglione
italiano



AS-CAR FILM agenzia di Pubblicità - Bo.

Il centro sperimentale della Goodyear in Europa, che ha iniziato a funzionare con soli due ingegneri specializzati nel ramo, ha ora la sua sede in un edificio a due piani con 7.000 mq coperti e impiegata circa 800 dipendenti, in massima parte tecnici, disegnatori e chimici di ogni nazionalità, i quali sono impegnati nello sviluppo di nuovi pneumatici studiando fra l'altro la realizzazione di mescole sempre migliori.

Esso dispone per le prove su strada di un parco di 90 autoveicoli tra automobili e autocarri, che nel 1971 hanno percorso oltre 11 milioni di chilometri collaudando i pneumatici della Goodyear su tutte le strade di Europa.

In aggiunta al lavoro svolto in proprio, il Centro coordina le attività di una rete internazionale di tecnici a stretto contatto con il mondo automobilistico. Questi ingegneri della Goodyear sono dislocati in tutti i maggiori mercati ed effettuano visite regolari in tutte le fabbriche automobilistiche. Di qui a breve tempo il Centro Tecnico sarà anche in grado di dare il suo appoggio per quanto concerne i pneumatici per aereo, servendosi di una nuova sezione per la ricerca e lo sviluppo in tale campo che dovrebbe entrare in funzione a Colmar Berg nei primi mesi del 1973.



● I LIMITI DI VELOCITA' esistono nei seguenti paesi: Francia, 110 orari su tutte le strade e autostrade; Gran Bretagna, 112 orari sull'intera rete stradale e autostradale; Stati Uniti, 112 orari ovunque (in alcuni stati 90); Svezia, 70 o 90 orari sulle strade extraurbane, 110 sulle autostrade; Svizzera, 100 orari sulle strade ordinarie (dal 1.º gennaio 1973).

● Uno stabilimento della MATRA è stato distrutto da un incendio. Lo stabilimento produceva missili per il ministero della difesa nazionale.

● Nei prossimi tre anni l'ALFA investirà in Sud Africa 13,3 milioni di dollari. La Casa intende costruire un impianto di montaggio per autoveicoli, nella zona industriale vicino a Pretoria.

FORD vince per GRANADA

● L'Alta Corte di Londra ha respinto la richiesta avanzata dalla Granada Group Limited e da alcune altre Società dello stesso gruppo di impedire alla Ford Motor Company l'uso del nome GRANADA per contrassegnare un nuovo modello di vettura. Pertanto alla Ford Motor Company è stato riconosciuto il pieno diritto di usare il nome Granada per i propri modelli e per le attività promozionali e pubblicitarie che vi si riferiscono. Come noto, le nuove Ford Consul e Granada, recentemente presentate al Salone di Ginevra, sono state immesse sul mercato automobilistico di tutta Europa il 23 marzo scorso.

● La FORD CAPRI, la fortunatissima vettura che da anni domina il sempre più interessante mercato dei «coupé per famiglia» in tutti i principali paesi d'Europa, sta raccogliendo un crescente successo anche negli Stati Uniti, dove è stata introdotta esattamente un anno fa. Parallelamente al successo commerciale, il popolare coupé della Ford sta riscuotendo numerosi riconoscimenti da parte della stampa specializzata americana. Il più recente le è stato attribuito dai lettori della nota rivista «Car and driver» che l'hanno eletta miglior coupé tra quelli attualmente commercializzati negli Stati Uniti. La Ford Capri ha ottenuto il 33,8% dei voti, precedendo nettamente la Mazda RX 2, la Vega GT, la Opel 1900 Rally e la Toyota.

● E' stato nominato presidente e amministratore delegato della MOBIL italiana Jean Louis Lehmann, che sostituisce Stig Host, il quale assume un altro rilevante incarico presso la Mobil Europe di Londra.

● Nell'intero 1971 la PEUGEOT in Italia ha immatricolato 12.954 unità, con un incremento del 51% rispetto all'anno precedente. Complessivamente le vendite della Peugeot italiana hanno raggiunto un totale di 14.345 autoveicoli, con un aumento del 55%.

● Tre fra le più grosse società petrolifere inglesi hanno annunciato un aumento nel prezzo della benzina. Si tratta di Shell, BP e Texaco.

● La FORD americana ha annunciato il ribasso dei prezzi al dettaglio di alcuni suoi modelli. In media sarà di tredici dollari, in rapporto a tutti i modelli in produzione.

● Il consiglio della CEE ha approvato una direttiva intesa ad uniformare le norme vigenti nei vari paesi della comunità, relative ai retrovisori dei veicoli a motore.

● I quattro «grandi» AMERICANI annunciano per le vendite del mese di aprile una cifra totale di 773.767 vetture, con un aumento cioè del 5,1% in rapporto allo stesso mese del 1971.

● Vittima di un male incurabile, si è spento mercoledì scorso a Firenze Dorando Malinconi, il popolarissimo «bamboniera» da tanti anni appassionato di corse automobilistiche, cui aveva anche partecipato con buon successo. Alla sua famiglia ed agli amici, le condoglianze di Autosprint.

● Ecco il sostituto di Neerpasch. E' il tedesco MICHAEL KRANEFUSS, trentacinquenne originario della Westfalia, nuovo Direttore Sportivo della Ford Colonia. Kranefuss, da molti anni nel mondo delle corse prima come pilota e poi come tecnico sportivo, è sempre stato considerato il braccio destro di Neerpasch, con il quale ha lavorato nel reparto corse della Ford sin dal 1968.

● GARY GABELICH, detentore del record di velocità su terra, si è gravemente ferito in un incidente avvenuto su una pista della California. Ha subito due operazioni a una gamba.

● Il comune di SPOLETO ha ordinato un progetto per il nuovo autodromo umbro, che dovrà sorgere nei pressi della città. Appena pronto, il progetto verrà sottoposto alla CSAI per l'approvazione.

● Il 4 giugno il nuovo circuito francese di DIJON-PRENOIS accoglierà le vetture che disputeranno la quinta prova del campionato marche due litri. Situato a dodici km da Dijon, vicino all'aeroporto civile di Daris, il circuito verrà inaugurato il 26 maggio, in presenza della stampa nazionale e internazionale.

● L'annullamento del G.P. d'Olanda ha permesso a Jackie STEWART di iscriversi a un secondo grand prix inglese: quello al piattello (che porta appunto il titolo «British Grand Prix»). Tutti ricorderanno che Stewart era un asso, in questo campo, e che la sua decisione di diventare pilota automobilistico fu influenzata dal fatto di non essere riuscito, per poco, ad ottenere un posto nel team inglese 1962 alle Olimpiadi di Roma.



● Un gran giurì federale ha accusato GENERAL MOTORS e FORD di avere violato la legge anti-trust, rifiutando di abbassare i prezzi delle vetture per i proprietari di «flotte».

● I COSTRUTTORI AMERICANI hanno «richiamato» in fabbrica quasi nove milioni di vetture l'anno scorso, per ovviare a 182 difetti in fatto di sicurezza.

● Nel mese di marzo la CHRYSLER France ha prodotto 47.546 vetture, cifra che rappresenta un nuovo record assoluto di produzione. Quello precedente risaliva al marzo 1971, con 45.388 unità.



Molti degli esponenti CSI erano a Modena. Oltre a visitare le De Tomaso hanno provato in pista la Pantera GTS



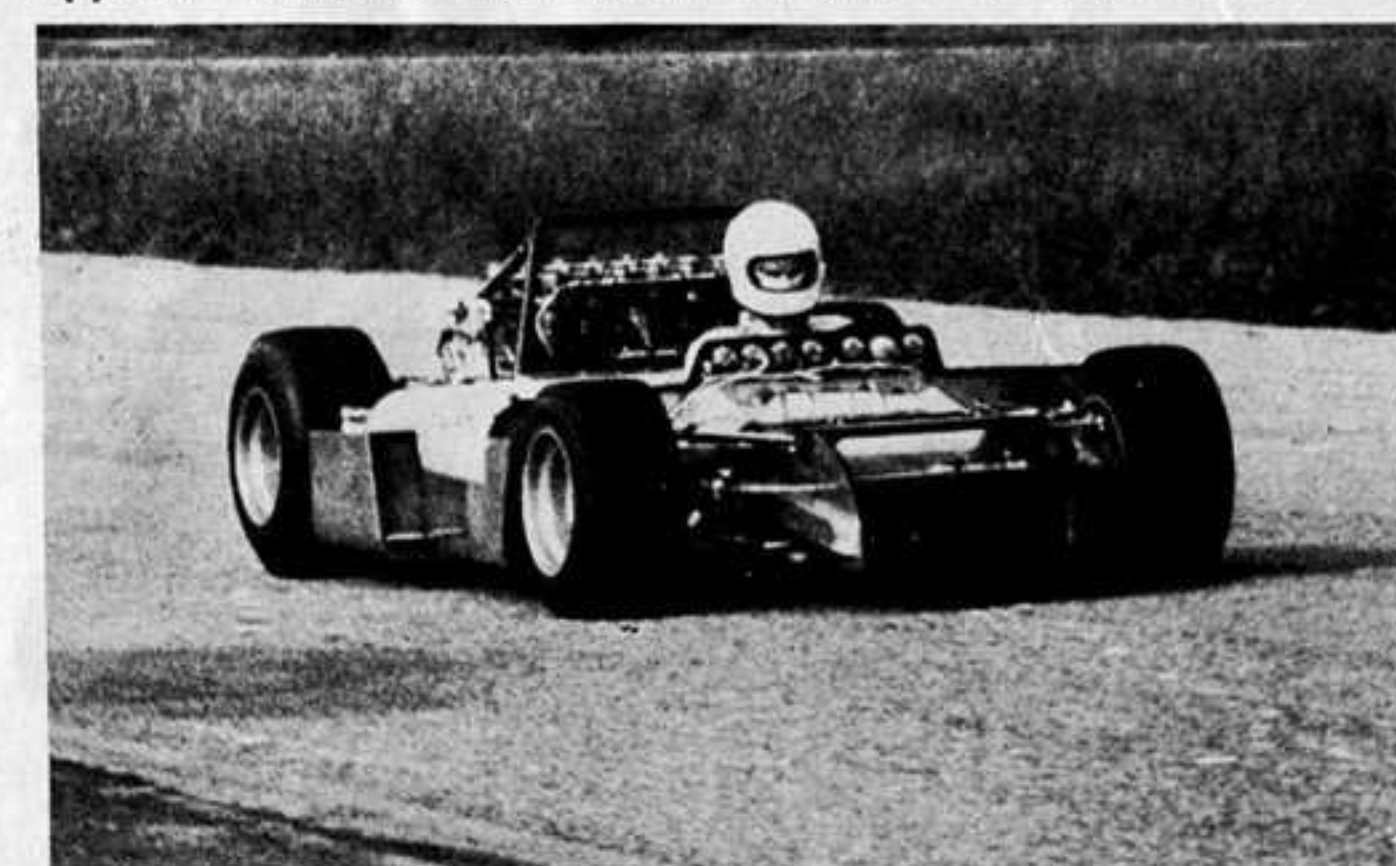
Alessandro De Tomaso ascolta le impressioni del presidente CSI, principe di Metternich, appena sceso dalla Gran Turismo



Von Hanstein, prima di provare anche lui la Pantera, ha voluto «ripassare» la pista con un minibike. Sotto, gruppo di famiglia. Al centro De Tomaso e Ugolini, all'estrema destra vediamo l'ex-presidente della CSI, Maurice Baumgartner



Sotto, Douglas Call prova, tutto felice, la sua AMS-Miura appena finita. La carrozzeria la farà fare negli Stati Uniti



Un giorno all'autodromo (di Modena)

Un circuito per onorare SIFFERT

MODENA - Giornate intense per i costruttori emiliani che hanno ricevuto nella scorsa settimana, la visita del presidente della Commissione Sportiva Internazionale, principe Metternich, accompagnato dal suo predecessore Baumgartner, dal barone Grafenried, da Von Hanstein, da Blancpain, da Lord Essendon e dal conte Le Fuel. Il «giro» nella capitale dello sprint è iniziato dalla Ferrari con la visita a Fiorano dove Schetty stava provando le 312 per Montecarlo.

Alla De Tomaso gli ospiti sono stati intrattenuti da Alessandro De Tomaso che ha mostrato loro la «Pantera» che ha conosciuto una difficile storia per l'omologazione. Metternich ha chiesto chiarimenti, ha osservato bene la macchina sia per quanto riguarda l'interno che l'esterno. Ha accennato alle sezioni delle gomme da Grand Prix, constatando che tutto è regolare. Al che De Tomaso ha commentato: «Le cose sono sempre state così, possono controllare tutte le macchine che abbiamo in officina e se ne convinceranno».

L'incontro ci permette di avvicinare anche il barone Emanuel De Graffenried, vincitore del Gran Premio di Siracusa con la Maserati, e ora uno dei maggiori esponenti dell'automobilismo elvetico. Da lui apprendiamo i programmi futuri per la Svizzera: «Mi sto battendo per la costruzione di una pista di oltre 4 km in una zona magnifica a Friburgo. Con quella pista vogliamo ricordare per sempre il nostro Jo Siffert e dare alla Svizzera un bel programma di corse». Dopo di che tutti all'autodromo a provare le macchine in mezzo alle tante altre vetture che stavano girando nella sempre affollata pista modenese.

C'è stata poi la visita alla Maserati. A ricevere gli ospiti con l'ing. Malleret, direttore generale, c'erano il dr. Drieux, l'ing. Alfieri e altri. In pista per le prove con le Bora i collaudatori Bertocchi (fratello di Guerrino) e Stradi. Prima di recarsi alla Lamborghini, i personaggi hanno fatto tappa da Don Sergio Mantovani che sta per realizzare l'Ara dedicata ai piloti caduti.

Nella stessa giornata, è scesa in pista per la prima volta la vettura AMS azionata da un motore Lamborghini. A provarla è stato il giovane americano Douglas Call, 25enne, di Los Angeles che la piloterà nelle gare americane. La vettura era ancora a «nudo», infatti dopo la nascita abbastanza travagliata dei tubi di scarico, i costruttori hanno convinto Call a farsi preparare la carrozzeria negli Stati Uniti. La prova è stata diretta dal dottor Roberto Arcozzi che collabora con l'ing. Tancredi Simonetti nella conduzione della AMS.

m. m.



Joe LEONARD

Mario ANDRETTI

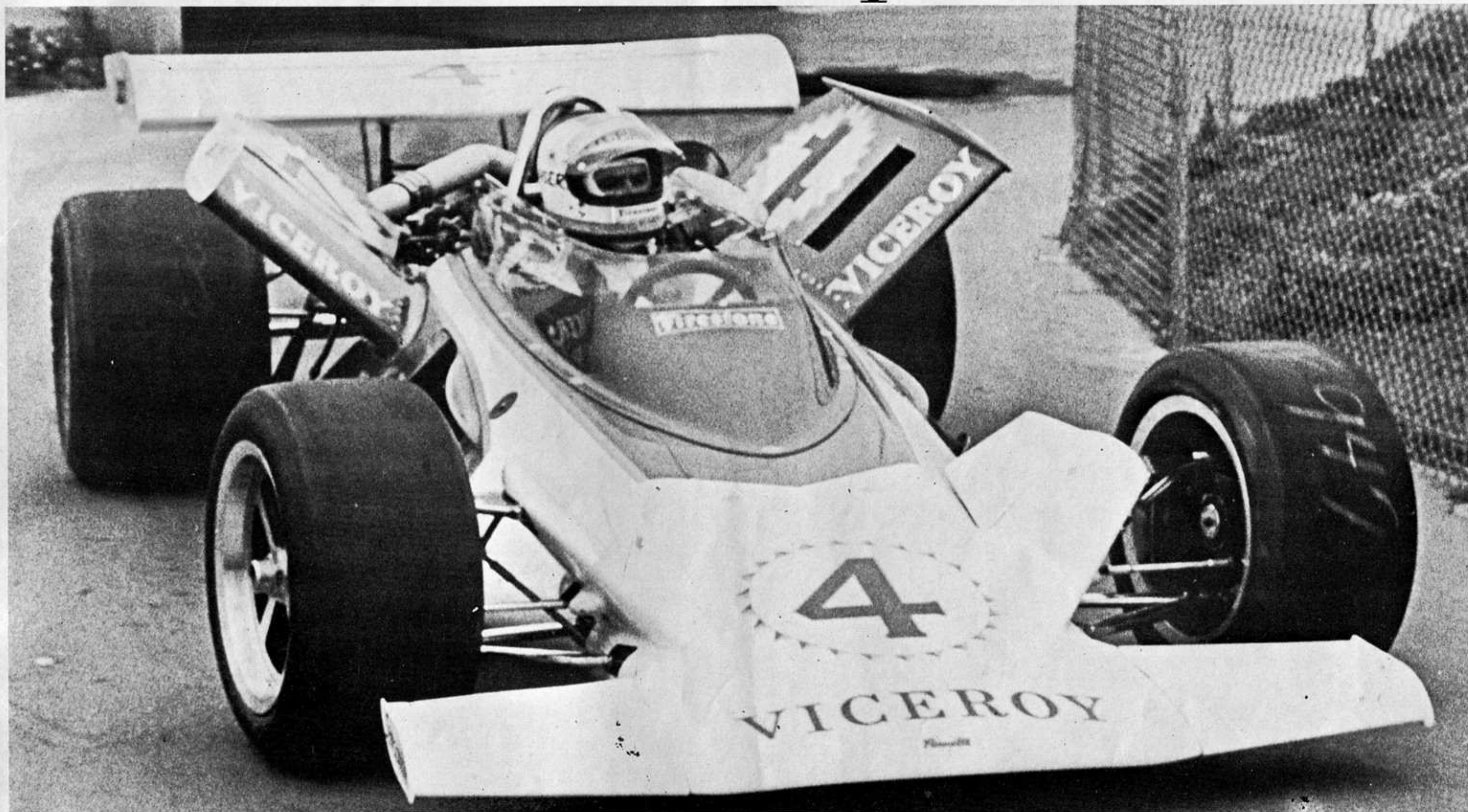
Al UNSER

Le tre invincibili superstars della squadra Parnelli

L'ora di INDY

Questa notizia può spiegare la «sortita» di ANDRETTI per il «mondiale» unificato

RUGGIRA' a settembre il FERRARI per la «500»



SPECIALE PER AUTOSPRINT

TRENTON - La grande aspettativa per le «200 miglia» di Trenton è andata delusa: un cumulo di agenti estranei alla volontà dei costruttori, dei piloti, e naturalmente, degli organizzatori, hanno fatto sì che i sogni delle molte migliaia di spettatori convenuti per osservare le esibizioni più spettacolari della terra di quelli che saranno i protagonisti del «Memorial Day» di Indy, venissero miseramente frantumati. Un uragano d'acqua si è scaricato alla vigilia, quella dedicata alle prove e alle qualificazioni, sulla pista rendendola impraticabile e

costringendo i responsabili della gara a rinviare al giorno dopo le prove stesse, poco tempo prima della partenza della competizione.

Delusione su tutta la linea, dunque, ma delusione soprattutto nel clan dei costruttori che avendo in gara vetture sperimentali, hanno potuto trarre scarse indicazioni in vista del ben più severo impegno della «500 miglia» di Indianapolis. Comunque, astraendoci dalla corsa, si sono viste alcune importanti novità, con un cumulo di dettagli tecnici da controllare. Ma la presenza sulla pista di queste vetture è stata talmente breve che è impossibile fare una analisi tecnica approfondita.

Vediamo di estrarre qualcosa dal tucchino. **Parnelli Jones-Viceroy:** disegnata da Maurice Philippe e costruita sotto la direzione di Giorgio Bignotti, presenta il numero maggiore di innovazioni. Gli «spoilers» anteriori fissi, hanno due alettoni minori flessibili ed aggiustabili a seconda delle necessità, che offrono una maggiore aderenza al suolo. La sospensione frontale è a V ed è connessa all'asse delle ruote; può essere regolata in tre modi: duro, semi duro, soffice, secondo il giudizio del pilota. Radio con antenna sulla parte anteriore della scocca che è stata accorciata di 15 centimetri per far posto al motore che è completamente scoperto e

che può erogare 790 HP con velocità intorno ai 306 kmh. I tre nuovi bolidi di Parnelli Jones con a bordo Mario Andretti, Al Unser e Joe Leonard (campione della passata stagione), non hanno avuto lunga vita. Andretti, partito in terza poizione, dopo un giro effettuato a tutta birra, ha sentito letteralmente «scoppiare» un cilindro ed è rimasto appiedato. Al Unser, invece, ha rotto un pezzo del giunto della trasmissione e si è fermato al quinto giro; Joe Leonard rimasto solo e in testa alla corsa, ha dovuto rallentare perché aveva perso compressione a causa della rottura del tubo di scap-

pamento. Comunque, ha salvato l'onore di casa Parnelli.

Ho chiesto a Mario Andretti un parere sulla nuova macchina, ma l'asso di Nazareth ha alzato le spalle e «ci vogliono altri tests prima di potere dire qualcosa. Certo che il maltempo ha colpito maggiormente le nostre macchine che sono completamente nuove». Dal canto suo Maurice Philippe ha detto di nutrire grande fiducia nel nuovo mezzo. «Come avrete osservato, i guai sono stati più nel motore che nel resto». Ma in effetti i guai

Lino Manocchia

CONTINUA A PAGINA 46

INDY '72



CONTINUAZ. DA PAGINA 45

sia di Al Unser che di Leonard sono stati originati proprio dalle sospensioni: troppo dura quella di Unser e troppo soffice quella di Leonard. I maligni hanno insinuato che i meccanici non avrebbero apportato le modifiche ordinate da Bignotti, ma tant'è.

Parlando con Parnelli Jones, scontoso e sempre chiuso, abbiamo appreso che il vecchio asso di Indy intende tornare alle corse guidando una delle tre vetture presentate a Trenton. « Il bolide è completo e sono certo che conoscendo il percorso come le mie tasche, potrei ben figurare. Non devo necessariamente essere il primo, ma un piazzamento nelle prime posizioni mi frutterà certamente qualche biglietto da mille ». Indianapolis, il sogno, la Fata Morgana di centinaia di piloti. E Parnelli Jones è fra questi. Ma Parnelli è impaziente e con motivo. Ce lo ha detto Bignotti mentre correva da una macchina all'altra: « Quando fummo a Maranello l'ing. Ferrari ci confermò che il motore per Indy è sotto pressione. Penso che entro settembre a Maranello sottoporranno la nuova creatura del "mago" a prove impegnative e se i risultati saranno soddisfacenti, la 500 Indy del '73 avrà un ospite eccezionale ».

Le McLaren rimodernate soltanto nella carreggiata più ampia di circa 4 centimetri, e nel muso più acuminato, nel cui interno v'è olio usato per il raffreddamento del radiatore, non hanno destato grande impressione. Soltanto la vettura di Gary Bettenhausen, che ha vinto la corsa, ha resistito convincendo Roger Penske che ad Indianapolis potrebbe essere lo spaurachio, insieme alle altre tre McLaren ufficiali che Hulme, Revson e Gordon Johncock piloteranno nella classica 500 miglia.

Sorprendente la tenuta di gara, per 48 giri, della vecchia Eagle acquistata dal milionario Agajanian e messa sulla pista senza nemmeno togliere la ruggine ai bulloni. Se un pistone non avesse ceduto, Mike Mosley, pilota di « A. J. » avrebbe vinto sicuramente, tenendo presente la sua alta media e il rendimento totale del bolide. Il « senior » costruttore di Indianapolis ha nei garages due nuovissime Eagle che presenterà il 29 maggio sicuro di poter dare battaglia alle altre trentadue avversarie. Anche Dan Gurney ha avuto i suoi guai. Le macchine quest'anno montano tutte la radio ad onde corte con piccola antenna sul fronte della scocca: al momento del via quella di Leonard non ha funzionato, l'auricolare di Mario Andretti dava noia al pilota, e così via. « Questi sono mali minori » ha detto Dan.

I. m.

INDIANAPOLIS - Nonostante la recessione economica, gli oltre sei milioni di disoccupati, ottantun vetture sono state iscritte alla cinquantasettesima edizione della 500 Miglia d'Indianapolis che si prevede attirerà 300.000 spettatori, il 27 maggio. Fra le vetture iscritte trentacinque sono assolutamente nuove e alcune mettono in luce l'aumentato aerodinamismo, perché si direbbe che i motori bialbero con compressore, di 2650 cc, che negli ultimi due anni hanno monopolizzato lo schieramento di trentatré vetture, abbiano raggiunto il loro massimo vertice. Il « veterano » Offy a quattro cilindri, costruito dalla Drake Eng, di Santa Ana, California, e il Ford V8, costruito e venduto ora del tre volte vincitore di Indy, Foyt, nelle sue officine a Houston, sviluppano fra 850 e 900 HP a 9000 giri-min e devono funzionare con nitro-metano o altre segrete miscele, ed è evidente che, prima o poi, ci sarà un unico motore che equipaggerà tutte le vetture: cioè l'Offy. L'anno scorso, su settantasette vetture iscritte, trentasei montavano gli Offy, trentatré il Ford. Quest'anno ci sono invece cinquantaquattro Offy e soltanto venti Ford, mentre il resto comprende un Chevrolet V8 di 3333 cc, un AMC sei cilindri di 3333 cc e un motore speciale « fatto in casa », un Fejer V8 di 2600 cc, costruito in Canada per il ventiseienne scapolo miliardario di Toronto, George Eaton. Anche questi tre motori hanno il compressore.

L'unico motore straniero ha deluso le previsioni del suo costruttore, Bru-

35 nuove monoposto a Indianapolis per un milione di dollari (solo GRANATELLI quasi rassegnato)

LONDRA - Graham McRae non avrà la guida STP in cui sperava per Indy, anche se pare che Granatelli abbia detto: « Tempo permettendo, può darsi che possiamo dargli una delle nostre vetture USAC e fargli fare una prova su una pista ovale ». In compenso McRae ha concluso un accordo, secondo il quale farà correre la sua Leda F. 5000 come STP-Leda per il resto della stagione europea, oltre, probabilmente (l'accordo non è ancora definito) a gareggiare anche con una delle due nuove STP-Leda in nove gare americane di F. 5000.

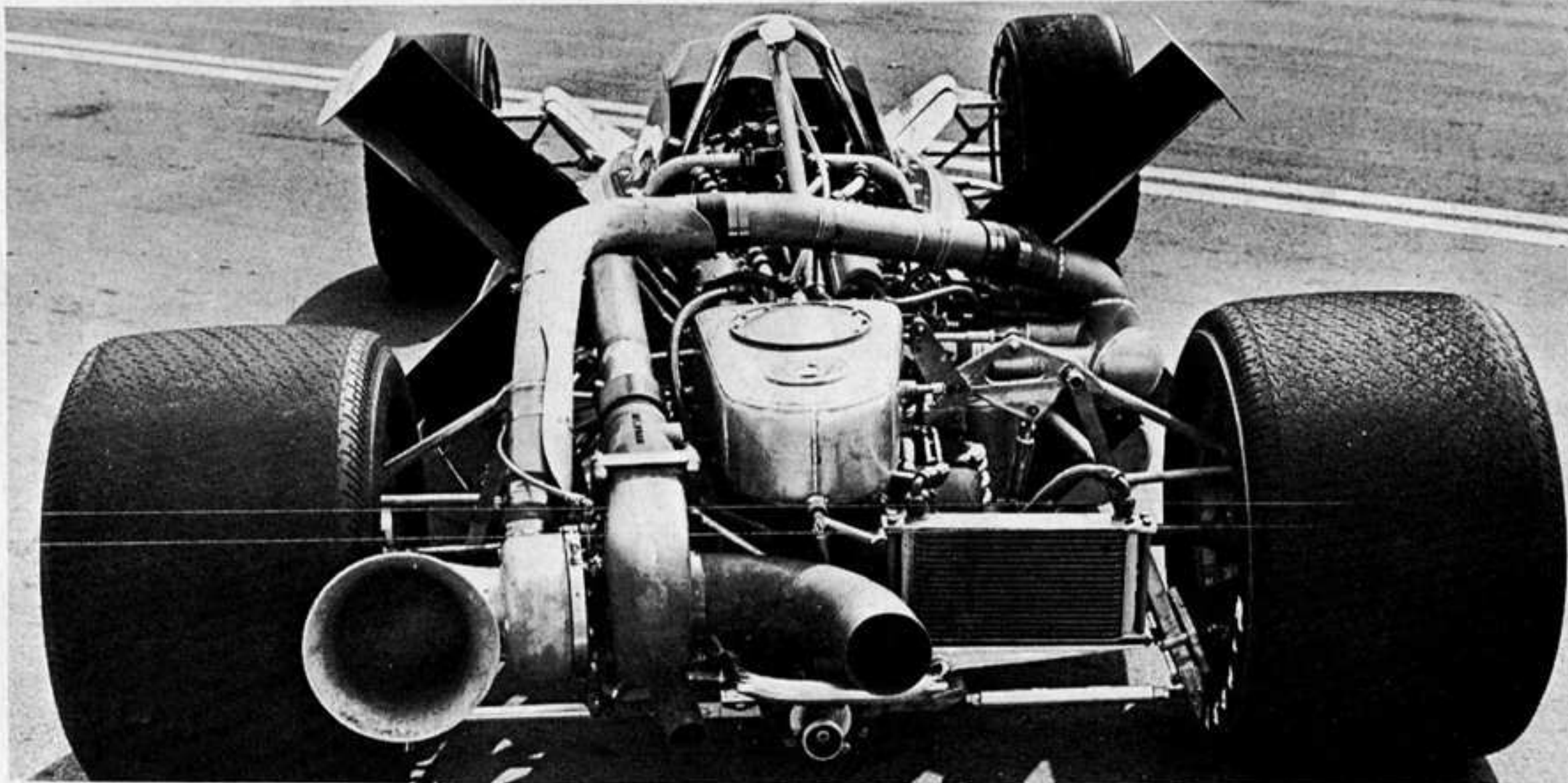
Altre notizie dalla STP confermano le supposizioni che i suoi programmi siano in un certo stato di confusione e confermano anche che la nuova Lola Indianapolis è stata costruita per Granatelli. Sarà pilotata da Art Pollard nella « 500 » di quest'anno, come si era già più o meno detto, anche se con poche speranze di successo. Pare che Vince Granatelli abbia detto: « Sarebbe un miracolo se ci qualificassimo durante il primo week-end di qualificazioni. Saremo fortunati, se Pollard ce la farà durante il secondo week-end ». La vettura dovrebbe scendere in pista a Indianapolis per la prima volta il 10 maggio.

Si dà la colpa di questa situazione al cambiamento nei regolamenti, che hanno vietato la vettura con motore Wankel che era in preparazione; a quanto pare sono stati « eliminati » tanto il motore che il telaio, costruito appunto per il Wankel.

Comunque, i Granatelli — si può dire tutto, meno che non siano ostinati — sperano ora di potere fare correre una vettura a turbina all'Ontario 500 e si aspettano che gli organizzatori invitino vetture di questo tipo a partecipare alla gara col vecchio regolamento di equivalenza.

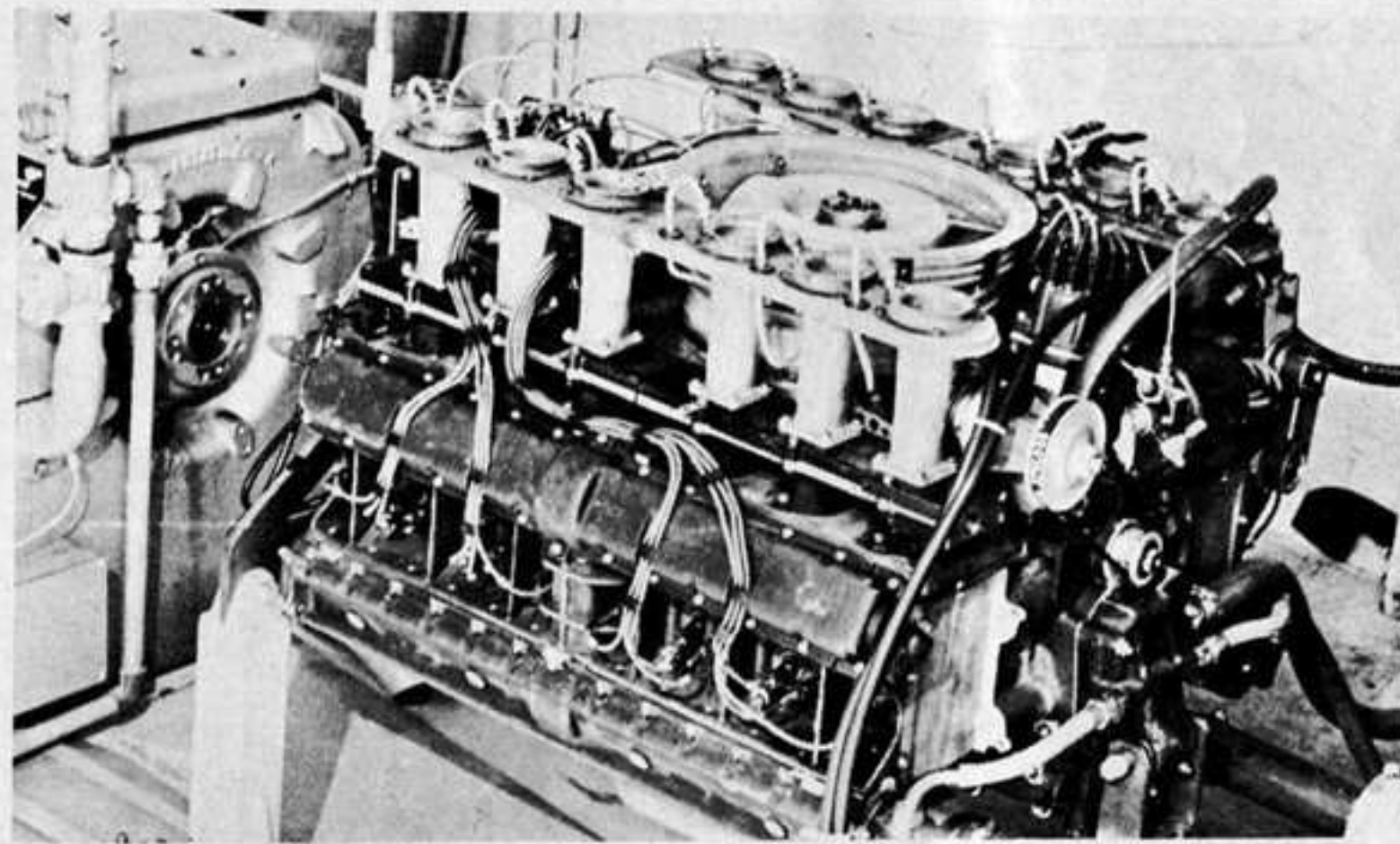
Il lavoro attorno alla Lola ebbe inizio soltanto in gennaio e la vettura andò negli Stati Uniti in volo nella terza settimana di aprile. La monoscocca è molto corta, e il motore Ford rientra bene nel passo; sospensione posteriore, raffreddatori dell'olio e il grande alettone posteriore sono molto arretrati rispetto al motore. L'aria del radiatore è incanalata dal muso attraverso condotti fino ai radiatori dell'acqua, montati alti sui due lati dell'abitacolo.

d. h.

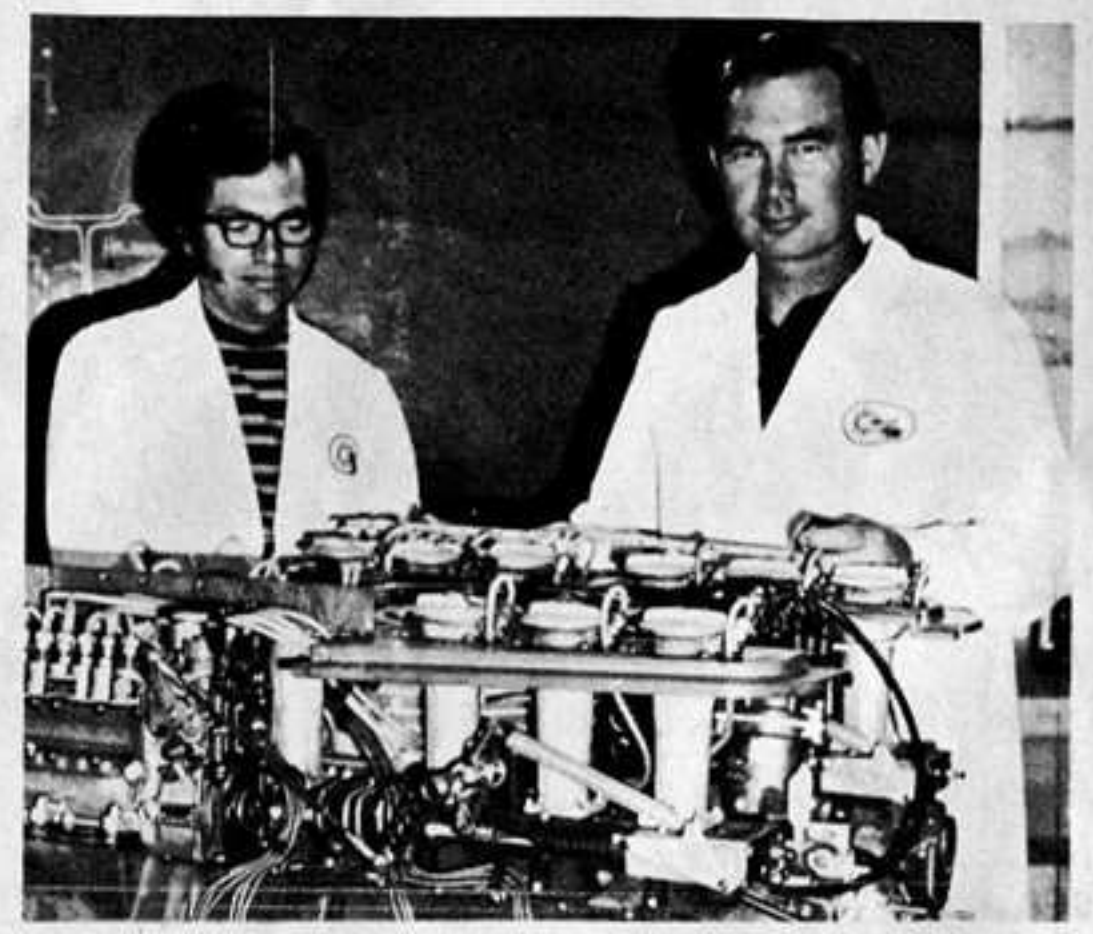


Fra le vetture in prediletto per la vittoria ad Indianapolis, nella 500 miglia del 27 maggio, vi sono naturalmente le McLaren preparate da Roger Penske. Nella foto in alto, vediamo la Sunoco-McLaren di Gary Bettenhausen, nel corso della sua vittoriosa gara di Trenton. Suo compagno di squadra sarà naturalmente Mark Donohue. Al centro, la recentissima Eagle-Olsonite di Dan Gurney utilizza anch'essa il motore Offenhauser sovralimentato. Sotto, la Manta di Roger McCluskey, Mel Kenyon e Wally Dellenbach. Questa nuova vettura, progettata da Don Gates, non è proprio bellissima, anche se forse è funzionale

Miscele segrete anti OFFY



In alto, l'imponente complesso di sovralimentazione con turbocompressore del motore Offy della Parnelli per Indianapolis. A sinistra, i motori Porsche di Bruce Crower (nella foto a destra) non hanno per ora suscitato fiducia sufficiente nei possibili patrocinatori



ce. Crower di Chula Vista, California. Il suo Porsche 917 a 12 cilindri, di 4500 cc, senza compressore e che eroga 640 HP a 8600 giri-min. usando benzina in commercio, aveva però un vantaggio. Percorreva oltre sette chilometri con litri 4,5 di carburante, mentre Offy e Ford inghiottivano litri 4,5 in poco più di 3 chilometri. Per via però delle mediocri prestazioni al manometro, non è stato possibile trovare un patrocinatore. Non è però un segreto che alla Porsche, a Zuffenhausen, si pensava seriamente alla corsa di Indy un po' di tempo fa, anche se poi la decisione definitiva fu contraria, perché la Casa non dispone di motori di 2500 o 2800 cc adatti per essere modificati in osservanza al campionato dell'Auto Club degli Stati Uniti e per montare compressori.

Tornando alle trentacinque nuove vetture cui abbiamo accennato, dobbiamo aggiungere che non sono state costruite per un'unica gara, cioè la Indy 500, il cui montepremi supera il milione di dollari, ma per tutte le serie del campionato Auto Club.

Dato che ogni anno si vede un aumento nelle medie, comprese quelle sui rettilinei della pista ovale, ove le velocità massime raggiungono circa 350 chilometri orari, la regola generale consiste nella « sicurezza prima di ogni altra cosa ». Per questo motivo, i piloti che non hanno esperienza di questa gara, devono dimostrare la loro abilità a velocità di oltre 255 orari, cioè un aumento di circa 15 orari nei confronti del 1971, prima di potere tentare di qualificarsi.

Questo mutamento ha lo scopo di ovviare alla situazione che si creò l'anno scorso, quando alcuni conduttori — dopo aver superato la prova dei 240 orari nel « test novellino » — non riuscirono a raggiungere i 15-30 orari in più necessari per poter fare le prove di qualificazione.

Fra le vetture nuove (che hanno già corso a Trenton, ove ha vinto Bettenhausen con una McLaren-Offy di Penske, vecchia di un anno) le favorite per la corsa d'Indianapolis paiono essere la Parnelli e la Eagle.

La vettura di Parnelli (di cui par-

lammo già in passato), progettata da Maurice Phillippe ex della Lotus, costruita in California da Parnelli Jones, vincitore a Indy nel 1963, monta un motore Offy. La caratteristica più particolare di questa vettura veramente eccezionale, sono le due pinne aerodinamiche montate accanto all'abitacolo, a un angolo di 45 gradi, che contengono raffreddatori per l'olio e sul bordo esterno presentano alettoni che si possono regolare quando la vettura è ferma. I principali radiatori dell'acqua sono posti sui lati della carrozzeria triangolare. La scuderia Parnelli Jones ha costruito sette vetture, risultato dei 350 disegni di Phillippe e delle prove al tunnel del vento all'Istituto di tecnologia di Pasadena. Il team Parnelli, formato di tre ex campioni USAC, due dei quali vincitori a Indy, pare imbattibile. Si tratta di Andretti (1969), di Al Unser (1970 e 71) e di Joe Leonard. Durante prove di pneumatici all'Ontario, una esatta replica di Indy però più veloce, tutti e tre i piloti hanno raggiunto la media di oltre 300 orari e a Indiana-

noti piloti della Eagle ci sono Sam Posey (noto come « bocca motoristica » perché parla troppo) e Billy Vukovich.

Quest'anno le McLaren, che hanno ispirato tanti costruttori americani, presentano pochi mutamenti e i due piloti principali fanno parte della scuderia di Penske. Sono Donohue e Bettenhausen. Tutte le McLaren sono costruite in modo da ospitare motori Offy e sono tanto efficienti che c'è poco lavoro da svolgere, per migliorare la maneggevolezza.

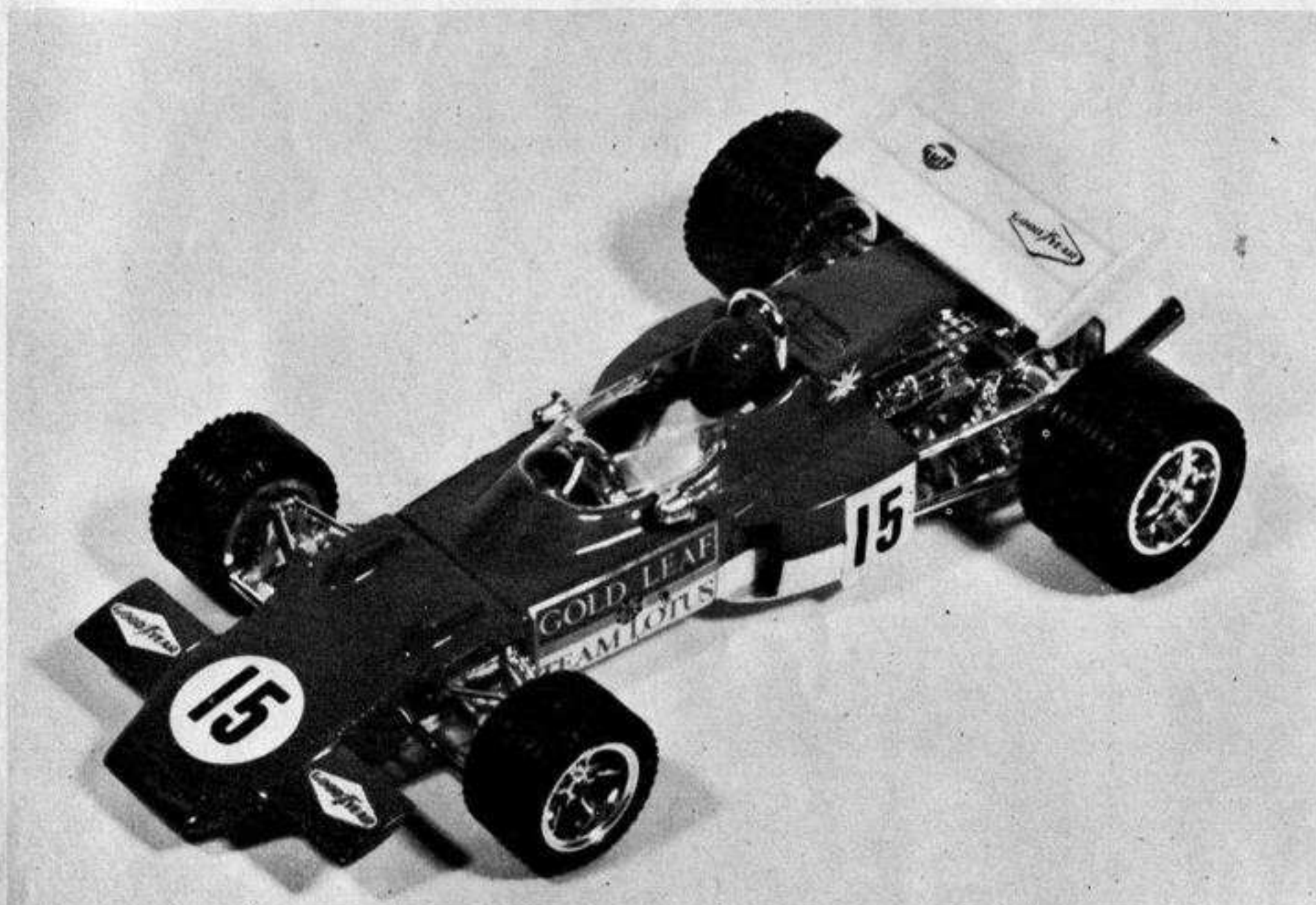
Purtroppo uno dei nuovi progetti, la inconsueta ma magnifica — dal punto di vista aerodinamico — Manta, costruita dall'Antares, ha avuto molti problemi, dovuti probabilmente a calcoli errati riguardanti le sospensioni. La vettura sarà pilotata da Roger McCluskey, un veterano che ha corso dieci volte la 500 Miglia. Si sono apportate modifiche alla vettura, prima dell'inizio delle prove ufficiali, ma di questo parleremo in altra occasione.

Charles G. Proche

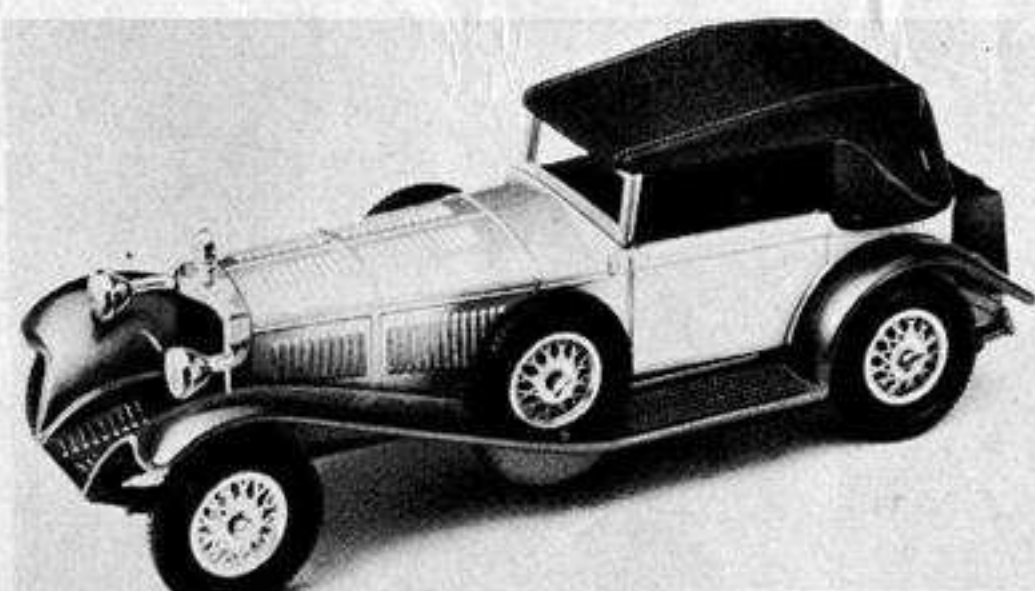


SALONCINO delle NOVITÀ

ecco attualissima la LOTUS di FITTIPALDI



Della « Serie Grand Prix » ecco il nuovo gioiello della MEBETOYS del gruppo MATTEL: la LOTUS tipo 72 (ora divenuta John Player Special), una delle più indovinate monoposto del mondo. Questa riproduzione, perfetta come al solito, è lunga poco più di 15 centimetri, ma presenta tutte le caratteristiche del veicolo vero quali i radiatori laterali, i « camini » di aerazione dei freni anteriori, il motore Ford Cosworth e, al posto di guida, un piccolo pilota con tuta e casco. Il modello è in vendita a L. 1.000



La MEBETOYS del gruppo Mattel s.p.a. ha messo ora in commercio, al prezzo di L. 500, l'auto d'Europa, la FIAT 128, anch'essa riprodotta in scala 1:43. Questo modello che appartiene alla serie « Europa » dedicata alle auto più diffuse, è dotato di portiere apribili, interni completamente arredati e sedili con schienali ribaltabili. E' disponibile in tre colori, analoghi a quelli della gamma originale FIAT. A destra: La Matchbox ha aggiunto un sedicesimo modello alla sua serie storica, quello della MERCEDES BENZ SS del 1928, con finiture in argento metallizzato, predellini e parafranghi rossi. Per un modellino di questo prezzo (circa 750 lire) i particolari sono senza dubbio molto curati, compresa la capote che è asportabile



Fra i più recenti modelli Corgi un coupé MERCEDES, con particolari molto curati, e una RANGE ROVER della polizia inglese, completa con apparecchiature per segnali di emergenza. Sotto due novità Polistil della serie popolare in metallo in scala 1/43. A sinistra la Jarama LAMBORGHINI (che presenta le portiere apribili) è posta in vendita al prezzo di lire 1.000; a destra la FORD GT, il cui costo è di lire 500



la perfezione
del tuo
motore in qualsiasi
situazione
di traffico con:

l'a.e.e. il superpotenteconomizzatore

accensione elettronica ad alta
efficienza ottimale
montata all'origine su Fiat

maggior ripresa
minor consumo
minor espulsione di gas
incombusti
uniformità di funzionamento
con motore al minimo

partenze invernali a -40° e fino
a più 85°, anche con
batteria non pienamente efficiente

montata all'origine (optional) su:
Fiat 130
Dino di serie
124 ST - 124/1600 - 125
128 coupé - 128 rally

3 modelli di accensioni per qualsiasi esigenza
* per macchine fino a 1100 cc. - 4 cilindri
* tipo fino a 9000 giri - 6 cilindri per
macchine sportive o elaborate, con bobina
in dotazione
* tipo fino a 9000 giri - 6 cilindri per macchine
sportive o elaborate con bobina elettronica
ad alta efficienza

prodotta dalla elma Sp.A.
divisione elettronica
stab. Str. Orbassano - Piossasco, 120
10040 Rivalta (TO)
tel. 900.31.83 - 900.34.00 - 900.25.77

una vasta rete di distribuzione in tutta Italia
è a Vs/ disposizione
per informazioni e prove

