

DONOHUE avversario pericoloso per HULME

Le prove segrete PORSCHE avevano spaventato tutti

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MOSPORT PARK - Con due settimane di anticipo sulla gara Can-Am, il trio Penske-Porsche-Donohue ha condotto due giornate di tests sulla pista di Mosport con tale segretezza che alla stampa, e ancor più ai fotografi, veniva proibito di avvicinarsi alla vettura e se qualche foto è stata scattata ciò è avvenuto alla chetichella lungo il percorso e lontano dagli occhi dei direttori del percorso. Durante la prima giornata di prove private con la pista umida per la pioggia, Donohue ha girato in 1'15" mentre nella giornata successiva con condizioni ambientali ideali i cronometri si sono fermati sul 1'13"4 (ufficiosamente il miglior tempo ottenuto finora era stato di Stewart con la Tyrrell di F. 1 in 1'15"1, mentre sempre Stewart nel 1971 con

la Lola T260 ottenne il miglior tempo in prova in 1'17"3. Il fenomenale tempo ottenuto da Donohue è stato come una doccia fredda per molti piloti. Revson e Oliver non hanno nascosto il loro disappunto per questo risultato ed è stato ad una domanda di un giornalista, che Revson con un sorriso un po' amaro ha risposto «In qualche parte del percorso ci dovrà pure essere una scorciatoia».

Sempre a Peter Revson abbiamo chiesto se avrebbe dovuto correre a Le Mans con l'Alfa Romeo e dopo averci risposto affermativamente, l'americano ci ha detto che quando gli è stato richiesto di rimpiazzare Jackie Stewart ha mandato un telex all'ingegner Chiti per avere la giornata libera. Chiti ha risposto che poteva prendere parte alla CAN-AM essendo l'Alfa impegnata con sole tre vetture. Però, ha continuato Revson: «Se non mi avessero dato il permesso da Milano avrei certamente corso a Le Mans, nonostante che personalmente mi senta di dovere la mia lealtà alla McLaren al disopra di qualsiasi altra cosa».

Mark Donohue, oltre che alla Porsche con compressore, a Mosport disponeva di una vettura ad iniezione che portava il numero 7 e che non ha nemmeno scaricato dal camion, di modo che non è stata qualificata. Come ad Indianapolis i box della Shadow e quelli della Porsche di Penske disponevano di un apparato radio per le comunicazioni con i piloti in corsa.

La partenza delle vetture Can-Am sarà del tipo lanciato con le macchine disposte naturalmente due a due. I 10.000 dollari (5.820.000 lire) in palio per le qualificazioni verranno così distribuiti: Donohue 3000 dollari, Revson 2500, Hulme 2000, Oliver 1500 e Minter 1000.

	Venerdì	Sabato
Mark DONOHUE (Porsche-Audi 917/10)	1'14"2	2'36"2
Peter REVSON (McLaren M. 20)	1'15"0	1'17"1
Denis HULME (McLaren M. 20)	1'15"2	1'19"5
Jackie OLIVER (UOP-Shadow MK 3)	1'15"6	—
Milt MINTER (Porsche 917/10)	1'18"6	—
Roger McCAIG (McLaren M8F)	1'20"1	1'24"6
Lothar MOTSCHENBACHER (McLaren M8D)	1'21"0	1'23"3
Peter GREGG (Porsche 917/10)	1'21"8	1'27"8
Gregg YOUNG (McLaren M8F)	1'22"7	1'24"0
John CORDTS (Lola T. 163)	1'23"9	—
Charlie KEMP (Lola T. 222)	1'24"6	1'25"8
Gordon DEWAR (McLaren M8C)	1'26"3	1'35"8
Bob NAGEL (Lola T. 222)	1'26"8	1'30"3
R. D. KLEMPPEL (McLaren M. 3)	1'32"2	—
Dick DURANT (Lola T. 163)	1'32"6	1'27"2
William WONDER (McLaren M8C)	1'33"3	1'34"4
Ray BREZINKA (Porsche 910)	1'39"4	1'42"5
Jim BUTCHER (Lola T. 163)	1'39"7	1'35"8
James PLACE (Lola T. 160)	2'03"3	1'45"2
Steve DURST (McLaren M8D)	—	1'27"2
George DROLSOM (McLaren M81)	—	1'38"4

MOSPORT - Per il secondo anno consecutivo le prove di qualificazione per la corsa Can-Am di Mosport sono state limitate ad un'ora e mezza nella giornata di venerdì e a tre ore sabato, con in più un totale di tre ore e mezza di prove per la messa a punto. otto macchine alla volta venivano ammesse in pista di modo che evitando ingorghi di traffico la media sul giro avrebbe dovuto essere più alta.

Con condizioni ambientali veramente ideali, Mark Donohue venerdì ha fatto ciò che tutti si attendevano: senza troppo forzare ha ottenuto il tempo più veloce in 1'14"2 alla media di 191,964 kmh. Peter Revson che ha corso come sostituto di Jackie Stewart, pur mettendocela tutta non ha fatto meglio di 1'15", e questo è un tempo rispettabilissimo in considerazione che è di ben 3 secondi al di sotto del tempo ottenuto nel 1971 sempre con la McLaren. Più che i tempi, la maggior parte dei concorrenti nella prima giornata ha cercato di trovare per la vettura l'assetto più conveniente per la corsa stessa e questo è stato uno sbaglio perché sabato con la temperatura che si aggirava sui 14 gradi ed un forte vento, le prestazioni sono state decisamente inferiori al previsto.

Jackie Oliver ha avuto la sua porzione di problemi prima per una perdita d'olio che gli ha fatto perdere più di un'ora e poi l'ultima qualificazione per il cambio. La stessa sorte toccava a Klempel che era costretto a sospendere la prova di qualificazione per la rottura del cambio.

g. c.

COMACCHIO all'ultimo filo di gas

Con la 124 batte una BMW

MOSPORT PARK - Oltre alla gara Can-Am, sono state disputate delle gare di contorno valide quali terza prova del campionato Bulova per F.F. con due batterie di qualificazione nella giornata di sabato la finale nella mattinata di domenica, e una corsa di venti giri per le vetture di serie fino a 2500 cc. Vincitore della prima batteria è risultato John Scratch (Palliser WDF1) mentre la seconda è andata a Tom Meecham (Lotus 51X). Nella finale Bob Beye portava la Hawke DL2A al traguardo in prima posizione, con Nil Sanborn su March al secondo posto e Terry Douglas con la Palliser WDF3 al terzo posto.

Nelle turismo, Giorgio Comacchio

con la Fiat 124 Sport coupé ha entusiasmato le migliaia di presenti con uno spettacolo di guida quale da molto tempo a questa parte non si vedeva a Mosport nelle turismo, e questo grazie alla competitività di Werner Gudzus con la BMW 2002 TI che ha veramente impegnato l'italiano. A metà gara, passata al comando la BMW, sembrava che Comacchio non avrebbe potuto riprendere il comando, ma a 5 giri dalla fine la Fiat infilava la BMW in curva e non perdeva più il comando. Vincitore quindi Comacchio con Gudzus in seconda posizione e Ron Shantz (Datsun 1200) in terza.

g. g.

Ridisegnata la «carrozza» della 917/10

MOSPORT PARK - Con venti vetture presenti alle prove di qualificazione per la prima gara in programma nella Canadian-America Challenge Cup, abbiamo avuta la partecipazione più limitata a questa corsa dal 1966 a questa parte e, come abbiamo constatato, a parte il gruppetto composto da Donohue, Hulme, Revson, Oliver e Minter la qualità sia dei concorrenti nonché delle vetture sembra sia notevolmente deteriorata da quello che era negli anni passati. Con l'astensione di Ganley (BRM P167) e Patrick (Alfa Romeo T33-4) le novità sono state limitate alla Porsche-Audi di Roger Penske, pilotata da Mark Donohue, alla Uop Shadow di Jackie Oliver e naturalmente alla McLaren M20 di Denis Hulme e Peter Revson.

La Porsche che Roger Penske cura per Donohue pur rimanendo di base tale e quale sono le Porsche 917-10 messe a disposizione dei clienti dalla Casa di Stoccarda, disponeva di due piccoli turbocompressori che sembra abbiano incrementato la potenza del motore da 600 a 800 CV. La carrozzeria dopo la non felice esperienza invernale in California è stata completamente ridisegnata. Il muso mantiene la tipica presa d'aria rettangolare delle vetture Can-Am tedesche mentre i parafranghi anteriori hanno ottenuto ora una maggiore penetrazione, oltretutto che essere muniti di fessure orizzontali per la ventilazione dei freni e pneumatici. La Shadow è tutt'ora la più piccola vettura delle vetture Can-Am anche se di anno in anno si avvicina sempre di più alle altre vetture convenzionali. Per ciò che riguarda il propulsore, che rimane sempre il Chevrolet da 8200 cc, vi sono state portate delle piccole modifiche in seguito all'esperienza fatta nel 1971. In prova Oliver disponeva di due musetti, ossia, oltre a quello tradizionale, uno con un piccolo alettone posto al centro e quasi all'altezza del viso del pilota e sotto di questo una presa d'aria di notevoli proporzioni. Per avere maggiore accessibilità al mercato gomme la Shadow ora usa le Goodyear da 15 pollici; infatti, tutte le vetture dei maggiori contendenti usano gomme identiche, le Goodyear da 15-70-15 slick posteriormente e da 11-30-15 anteriormente.

Le McLaren M20 sono pressoché immutate nella meccanica, mentre la carrozzeria è stata ripulita eliminando tante delle angolature; nonostante ciò si ha la sensazione che la vettura sia più ingombrante anche se in effetti non lo è perché i radiatori sono stati montati lateralmente riducendo così l'area frontale.

Gilberto Gatto

Ultima ora per i lettori

Ci scusiamo con i nostri lettori, ma improvvise modificazioni nei tempi di composizione ci negano la possibilità di potervi offrire un giornale completo. Perciò, nonostante il prodigarsi dei nostri inviati (in particolare da Le Mans, Hockenheim e dal Canada, considerando anche l'ora in meno disponibile col tempo «legale» in Italia) non è possibile offrirvi il quadro completo della domenica automobilistica.

I servizi che siamo costretti a rinviare al prossimo numero riportavano i seguenti risultati di gare:

HOCKENHEIM F. 2	1. Emerson Fittipaldi (Lotus)
VARANO F. 3	1. Carlo Giorgio (Brabham)
CAN-AM MOSPORT	1. Hulme (McLaren)
COPPA SILA in salita	1. Facetti (Abarth Osella)
RALLY SEMPERIT	1. «Lele» Pinto (Fiat)
RALLY GRIFONE ERG	1. Marzatico (Porsche)

P.S.: Ci scusiamo anche, per le stesse ragioni, per eventuali altre carenze tecniche e grafiche che riscontrerete in questo numero di «Domenica Sprint».

Williamson in F. 3 a LA CHATRE Gli inglesi fanno «muro»

LA CHATRE - Bella vittoria di Roger Williamson, contro avversari di tutto rispetto. Nella prima manche c'è stato un duello all'ultimo sangue fra i due inglesi, Williamson e Brise, che si sono continuamente alternati al comando, con prevalenza poi del secondo. Auvray ha conservato il terzo posto per 19 giri, ma nel ventesimo lo ha tradito il motore e si è fatto avanti Leclère, in anno piuttosto felice.

Nella seconda manche è scattato in testa Coulon, seguito da Ethuin che però non ha mai disturbato il compatriota, il quale ha vinto anche se è stato costretto a rallentare verso la fine, per eccessiva temperatura del motore. Alle spalle dei due c'era un poco di confusione e soltanto l'austriaco Wittl, su Lotus, non è stato doppiato. Tanto Compain che Matthews hanno avuto noie al motore e Compain è riuscito a qualificarsi per la finale soltanto grazie a un giro coperto in 36"3.

La finale non è stata esattamente come si prevedeva, cioè non si è verificata la grande e attesa battaglia. Infatti sono subito andati in testa Williamson, Coulon e Brise e si è immediatamente visto che gli altri non avrebbero potuto inserirsi nella lotta. Agli inizi quarto era Ethuin — seguito da Serpaggi, Leclère e Dhotel — ma sapeva che la sua Narval non era all'altezza delle altre vetture e quindi poteva soltanto sperare in qualche soluzione inattesa, che non si è invece verificata, visto che Ethuin era costretto ben presto al ritiro.

Benché tentasse in tutti i modi, Coulon non è riuscito a superare i due inglesi i quali hanno condotto una gara più oculata di quanto avessero fatto prevedere le manche. Già al tredicesimo giro, Williamson si era installato in prima posizione e non l'ha più mollata.

CORSA DI F.3 - Gara di velocità in circuito - La Châtre, 4 giugno.

LE CLASSIFICHE

Prima manche

1. Brise (Brabham) 18'19"8, media kmh 124,418; 2. Williamson (GRD) a 1'5"; 3. Leclère (Alpine) a 7"; 4. Serpaggi (Alpine) a 7"3; 5. Auvray (Martini) a 16"; 6. Rabbione (Martini); 7. De Henning (March); 8. Link (Albert Spl.).

Giro più veloce: Brise 36"3.

Seconda manche

1. Coulon (Martini) 18'19"5, media kmh 124,954; 2. Ethuin (Narval) a 18"; 3. Wittl (Lotus) a 23"; 4. Dhotel (Martini) a 18"; 5. Compain (Martini) a 1 giro; 6. Guittény (Alpine) a 1 giro; 7. Matthews (March) a 3 giri.

Giro più veloce: Dhotel 35"9, media kmh 127,052.

Finale

1. Williamson 24'20", media kmh 124,954; 2. Brise a 4 decimi; 3. Coulon a 4"3; 4. Serpaggi a 10"5; 5. Leclère a 15"5; 6. Auvray a 18"8; 7. Compain a 19"5; 8. Wittl a 1 giro.

Giro più veloce: Brise 35"7, media kmh 127,764, nuovo record.

LE PROVE SPECIALI

DONNERI (Km 1,800 - Tempo 2'10")
1. Fasan 2'09"; 2. Bacchelli 2'12"; 3. Polese 2'13"; 4. Marzatico 2'14"; 5. Pittoni 2'15"; 6. Pregliasco 2'16"; 7. Vacca 2'16"; 8. Ardizzola 2'19".

DUE PONTI (Km 1,500 - Tempo 1'48")
1. Marzatico 2'03"; 2. Pittoni 2'04"; 3. Bacchelli 2'04"; 4. Polese 2'05"; 5. Fasan 2'06"; 6. Pregliasco 2'07"; 7. Vacca 2'09"; 8. Biasuzzi 2'09".

S. MARCO D'URRI (Km 2,100 - Tempo 2'32")
1. Bacchelli 2'23"; 1. Fasan 2'23"; 3. Polese 2'24"; 3. Marzatico 2'24"; 3. Ardizzola 2'24"; 6. Pittoni 2'26"; 6. Haupt 2'26"; 8. Barboni 2'27".

ROSSI (Km 3,600 - Tempo 4'20")
1. Fasan 4'17"; 2. Marzatico 4'18"; 3. Bacchelli 4'21"; 4. Pittoni 4'22"; 4. Polese 4'22"; 6. Barboni 4'26"; 7. Ardizzola 4'28"; 8. Haupt 4'31".

DONNERI (Km 1,800 - Tempo 2'10")
1. Fasan 2'11"; 2. Pittoni 2'13"; 2. Marzatico 2'13"; 4. Bacchelli 2'14"; 5. Vacca 2'17"; 6. Ardizzola 2'20"; 6. Marenzano 2'20"; 8. Haupt 2'21".

DUE PONTI (Km 1,500 - Tempo 1'48")
1. Marzatico 2'02"; 2. Bacchelli 2'03"; 3. Fasan 2'04"; 4. Pittoni 2'05"; 5. Polese 2'07"; 6. Barboni 2'08"; 7. Haupt 2'09"; 8. Biasuzzi 2'09".

S. MARCO D'URRI (Km 2,100 - Tempo 2'32")
1. Fasan 2'25"; 2. Polese 2'26"; 2. Ardizzola 2'26"; 4. Pittoni 2'28"; 4. Haupt 2'28"; 4. Marzatico 2'28"; 7. Sansone 2'29".

ROSSI (Km 3,600 - Tempo 4'20")
1. Marzatico 4'20"; 2. Fasan 4'22"; 3. Pittoni 4'24"; 4. Barboni 4'34"; 5. Haupt 4'35"; 6. Ardizzola 4'36"; 7. Vacca 4'38"; 7. Sansone 4'38".

Tutto colpi di scena il Trofeo ERG

MARZATICO spodesta FASAN nell'ultima prova

SPECIALE PER AUTOSPRINT

GENOVA - Proprio come nei romanzi di Edgard Wallace o George Simenon il 2. trofeo ERG, prova valevole per il trofeo dei rallies nazionali e per il campionato FISA, ha risolto soltanto all'ultimo capitolo il suo « mistero », ovvero il nome del vincitore.

Probabilmente, neppure il più abile dei registi del brivido avrebbe saputo creare una « suspense » così intensa fino a 20 km dal traguardo soprattutto attorno alla lotta fra Marzatico e Fasan, sviluppatasi e mantenutasi per 230 km. Infatti, l'equipaggio della Lloyd Adriatico Marzatico-Marzatico su Porsche 911 S che sino a quel momento seguiva ad un secondo l'equipaggio del team PEG Fasan-Fregnan, covava il fuoco della rivincita ed era deciso di non deporre le armi senza avere tentato l'ultimo affondo, e nella prova di Rossi che concludeva effettivamente la gara (una prova di Km 3,600 da percorrersi in 4'20") la coppia milanese concludeva entro il tempo base trasformando il secondo posto in una stupenda vittoria, malgrado Fasan-Fregnan si difendessero con le unghie e coi denti, finendo la prova in 4'22".

Ma questo è stato soltanto uno — anche se innegabilmente importante e decisivo — dei tanti colpi di scena che hanno costellato e reso più tormentosa la corsa. Una corsa che d'altra parte pur non comprendendo controlli orari « tirati » non ha mancato di rilevarsi selettiva (97 arrivati contro i 127 partiti), per i mezzi meccanici, sottoposti a forti sollecitazioni, ancor più che per gli equipaggi usciti comunque anche loro abbastanza provati. Ha infatti pagato il tributo alla malasorte Bacchelli ritiratosi nel secondo giro nella prova di S. Marco d'Urri per rottura di una sospensione quando era terzo in classifica. Una prova questa che divorava nel corso del primo giro altri primi attori come Pregliasco, per rottura di un giunto e Ravaoli capotato senza conseguenze, poi Polese per cedimento del motore nell'ultima prova.

Se i due Marzatico sono stati gli indiscutibili vincitori della gara, se Fasan-Fregnan ne sono stati degnissimi protagonisti vincendo quattro delle 8 prove in programma, ottime gare hanno disputato Pittoni, Vacca, Barboni, Haupt; ed anche Biasuzzi (primo degli esordienti), Larzoli, Marzatico, Stagnani, Barbero (secondo degli esordienti), Montaldo (terzo degli esordienti), Rossi, Sansone tutti piloti che si stanno sempre più inserendo di prepotenza nel novero dei migliori rallymen nazionali.

Carlo Burlando



In una cerchia di pochissimi familiari, SANDRO MUNARI e FLAVIA PRETOLANI si sono sposati sabato 10 giugno scorso nella Chiesa di S. Maria Maggiore a Bologna. Tra i testimoni Arnaldo Cavallari e il prof. Filicori. Doveva esserci anche Cesare Fiorio ma il d.s. Lancia ha dovuto disertare l'atteso appuntamento perché in... attesa del terzo figlio, che è arrivato puntualissimo poche ore dopo il « sì » di SANDRO. Alla coppia e al padre-tris, tutti felici, AUTOSPRINT fa collettivamente i suoi augurissimi.

CERRINA: ANDYSON a «mollo»

RIVALTA - « La manifestazione si svolgerà con ogni condizione atmosferica » è detto nel regolamento e infatti in condizioni da « surf » con pista allagata e un freddo cane si è effettuata la coppa Abarth, sesta prova del '72 sulla pista di Cerrina.

Nella classe sino 850 vince Carena sulla sua 695 con un tempo ottimo che resta l'assoluto sino quasi alla fine. Secondo è Bolognesi sul 595-Lavazza davanti al bravo Elia. Nella 1200 vince Raimondo su Abarth 1000 di cui oltre ad essere il pilota è anche preparatore. Il suo tempo migliora di 3/10 quello di Carena che è però stato ottenuto in condizioni peggiori. Secondo è Bonino, terzo Lisella tutti su Abarth 1000 che hanno avuto ragione delle trazioni anteriori. Nella classe sino 1500 vince Stroppolo su Lancia Zagato migliorando di un decimo il tempo di Raimondo. Secondo è Di Rosa con gomme assolutamente inadatte, terza è la Boriani.

« Andyson » vince nella classe oltre 1500 con la sua Fulvia HF motore Bosato preparazione Anastasio con assetto rallistico. Con questa vittoria ottiene l'assoluto del turismo migliorando di un secondo e 4 decimi il tempo di Stroppolo

e bissando la bella vittoria ottenuta sempre su Bagnato nell'ultima prova del '71. Certo la sua abitudine ai rally lo ha facilitato a zigzagare tra una pozzanghera e l'altra tra spruzzi che ogni tanto facevano scomparire la vettura. Secondo è Celeste Papinutto impegnatissimo a tenere in strada la sua Giulia, terzo è Colbacchini.

Partono i prototipi su 5 giri e finalmente coglie la vittoria la 500-128 dei fratelli Della Betta del Team Boffa pilotata da Rossano Merlin. Una apposita sostituzione di gomme con delle Avon speciali ha permesso l'exploit al bravo pilota che tra una pozzanghera e l'altra toccava anche ogni tanto un po' di asfalto. La guida non gli è stata certo facilitata dall'assoluta mancanza di paratie antacqua all'interno della vettura che per l'inserimento del motore 128 è assolutamente aperto verso il sotto. Secondo è Antonio Allemand, il bravissimo motocrossista Braides reduce dal grave infortunio. La sua vettura è la Olga F. 850 di Nino Gaia con la quale Rosci ha vinto il campionato italiano della montagna. Coraggiosissima la prova di Allemand che intende passare seriamente all'automobilismo e ha qui trovato una durissima

giornata per prendere confidenza col mezzo, non facilitato certo dal temporale. Terzo è Giordana con la sua Tecno Abarth molto a disagio per i troppi cavalli e le gomme inadatte. Quarto è Negro su CRM-DKW handicappato anch'egli dal terreno acquitrinoso.

Da sottolineare il coraggio di tutti i concorrenti che comunque non disertano la Cerrina e particolarmente dei formulisti esposti più degli altri alle inclemenze del tempo.

Giorgio Rossotto

COPPA ABARTH - Gara a cronometro in circuito - Pista Cerrina, Rivalta Torinese, 11 giugno 1972.

LE CLASSIFICHE SENIORES

Classe 500: 1. Renato Salino (Fiat 500) 3'58"2; 2. Caveglia (Fiat 500) 4'05"8; 3. De Filippi (Fiat 500) 4'07"5; 4. Pavese (Fiat 500) 4'21"3; 5. Marchisio (Fiat 500) 4'27"2.

Classe 850: 1. Giovanni Carena (Fiat 695) 3'52"1; 2. Bolognesi (Fiat 595) 3'53"9; 3. Elia (Fiat 650) 3'56"9; 4. Fer-

2. TROFEO ERG - Gara nazionale valevole per il Trofeo dei Rallies Nazionali.

CLASSIFICA GENERALE

1. Arturo Marzatico (Porsche 911 S) pen. 6; 2. Fasan (Alpine R 1600) 37; 3. Pittoni (Porsche 911 S) 47; 4. Ardizzola (Lancia HF 1600) 87/8; 5. Vacca (Lancia HF 1600) 87/13; 6. Barboni (Lancia HF 1600) 94; 7. Haupt (Lancia HF 1600) 96; 8. Biasuzzi (Lancia HF 1600) 102; 9. Larsoli (Lancia HF 1600) 108/13; 10. Marzatico (Lancia HF 1600) 108/20; 11. Stagnani (Lancia HF 1600) 110; 12. Barbero (Lancia HF 1600) 113; 13. Montaldo (Lancia HF 1600) 121; 14. Rossi (Lancia HF 1600) 126; 15. Sansone (Lancia HF 1600) 132; 16. Mondino (Alpine R 1600) 133; 17. Giulianelli (Lancia HF) 133/28; 18. Vicari (Lancia HF) 135; 19. Braiban (Fiat 124) 136; 20. Tabaton (Lancia HF) 145; 21. Brai (Opel Kadett) 149; 22. Fasce (Lancia HF) 153/18; 23. Solaroni (Lancia HF) 153/20; 24. Spreafico (Alpine R. 1600) 155; 25. Ponti (Lancia HF 1600) 160; 26. Giusto (Fiat 128 Coupé) 162; 27. Faccetti (Lancia HF) 178; 28. Tosi (Lancia HF 1600) 179; 29. Mattio (Lancia HF 1600) 195; 30. Garin (Lancia HF 1600) 198; 31. Viglino (R. Gordini) 1300) 201; 32. Novarese (Renault R. 8 G.) 210; 33. Venturino (Opel R. Kadett) 217; 34. Boretto (Fiat 128) 221; 35. Derossi (Fiat 128) 222; 36. Deninotti (Fiat 125 S) 223; 37. Camotto (Fiat 128 C) 226; 38. Tessore (Lancia HF 1300) 233; 39. Colombo (Fiat 128 R.) 238; 40. Leone (Fiat 128 R.) 240; 41. Maestri (Fiat 125) 243; 42. Allisiardi (Lancia HF 1600) 244; 43. Bullo (Lancia HF 1600) 245; 44. De Rocco (Simca 1000 R.) 246; 45. Mirani (Simca 1000 R.) 250; 46. Avenoso (Fiat 128) 253; 47. Canepa (Fiat 127) 255; 48. Vaccari (Fiat 124) 256/24; 49. Careno (Fiat 128 R.) 256/27; 50. Cola (Fiat 127) 259.

Seguono altri 47 classificati.

• La F. 2 del RONDEL TEAM domesi, ma non correrà in Inghilterra per quest'anno. Il team spera di portarla vrebbe essere pronta fra due o tre in Brasile per la serie di F. 2, in novembre.

• WILLIE GREEN, il quasi vincitore della gara Interserie a Silverstone, si è molto seccato quando è stato ammonito per guida pericolosa al Crystal Palace. Pilotava una Escort. C'era invece stato un malinteso, dovuto a un giudizio errato di un commissario, quando la Mustang di Birrane è uscita di pista.

Nella strage dei CADETTI VIDORI con riserva

MONZA - Quarto round del Trofeo cadetti Agip all'autodromo di Monza e ancora una volta si deve registrare un nuovo record di iscrizioni. Contro i 69 protagonisti della terza prova, questa volta si sono presentati per le verifiche 71 piloti. Sei esordienti: Crivelli (Repetto), Gatti (Santandrea), Allemand (Melesi) Della Torre (Santandrea), Oissoli (CRM) e Mariani (Repetto). Alle verifiche anche Marcello Rosci che poi non sarà della partita in quanto la sua vettura già prima di schierarsi in pista accusa degli inconvenienti meccanici. La serata è buona ma i piloti troveranno ugualmente difficoltà a girare per l'abbondante olio in pista. Il folto numero di iscritti induce gli organizzatori a diramare in extremis una circolare aggiuntiva al regolamento del Trofeo cadetti in base alla quale « in relazione al numero degli iscritti, fermo restando il numero massimo di tre batterie e quello delle vetture ammesse alla finale, il numero massimo di vetture ammesse a ciascuna batteria è portato da 21 a 23 ». La innovazione trova pienamente d'accordo i piloti.

Sarà questa la serata-disastro dei motori Alloni. Già nelle prove, infatti, detti motori accusavano delle difficoltà tanto che si assisteva ad una vera e propria caccia agli additivi anti-grippanti da parte dei vari Vigezzi, Ravaglia, Verrelli, Santandrea e di tutti gli altri equipaggiati con gruppo propulsore Alloni. In gara si aveva la spiacevole conferma con oltre una decina di motori Alloni rotti.

Ed eccoci alla finale che sarà ricca di colpi di scena e il cui risultato nel contempo farà nascere forti sospetti sulla regolarità delle vetture dei primi tre classificati. Al via se ne vanno al comando Ravaglia e Ragaiole, inseguiti da Viale, Vigezzi, Vidori, Bionda, Lugli, Santandrea, i fratelli Benusiglio e gli altri.

Intanto al comando della gara Vidori si è agganciato a Ragaiole, mentre staccati seguono Bionda, Mercatelli (autore di una bella rimonta) e via via tutto il gruppetto piuttosto sgranato. A metà gara anche Viale termina la sua corsa a causa di un guasto meccanico, altrettanto succede alle vetture di Sario e di Clerici. La conclusione dei 20 giri di gara affida il suo responso ancora una volta ad una volata a due. Vidori facendo prevalere i diritti della sua superiore esperienza, costringe Ragaiole a stare davanti all'uscita della parabolica. Sapiente sfruttamento della scia del veronese e il traguardo viene tagliato vittoriosamente dalla Repetto di Vidori.

A questo punto sono molti i piloti che esprimono seri dubbi sulla regolarità delle vetture meglio classificate e così vengono portate alle verifiche le macchine di Vidori, Ragaiole e Ottini.

Al momento di andare in macchina pare che la Melesi di Ottini sia stata trovata irregolare (testa), mentre tuttora sono depositate in Fiat le camme della Repetto di Vidori e della RGB di Ragaiole.

Roberto Andreis

TROFEO CADETTI AGIP - Quarta Prova - Monza, 8 giugno

1. BATTERIA

1. Antonino Miragliotta (Melesi) in 15'30"3 alla media di 111,680; 2. «Gloris» (Repetto) 15'39"6; 3. Lugli (Melesi) 15'46"2; 4. Bartoli (Repetto) 15'53"6; 5. Renato Benusiglio (Lab-CRM) 15'57"1; 6. Mario Benusiglio (Lab) 15'58"1; 7. Miolli (CRM) 15'59"1.

2. BATTERIA

1. Roberto Vidori (Repetto) in 15'12"4 alla media di 113,871; 2. Viale (Repetto) 15'12"8; 3. Melesi (Melesi) 15'18"2; 4. Vigezzi (Santandrea) 15'18"9; 5. Consonni (Repetto) 15'39"5; 6. Sario (CRM) 15'40"1; 7. Mercatelli (MIG) 15'40"2.

3. BATTERIA

1. Orazio Ragaiole (RGB) in 15'04"5 alla media di 114,855; 2. Ravaglia (LAB) 15'09"6; 3. Ottini (Melesi) 15'28"1; 4. Santandrea (Santandrea) 15'28"5; 5. Bionda (LAB) 15'31"5; 6. Pozzoli (Repetto) 15'33"1; 7. Clerici (Repetto) 15'41"3.

FINALE

1. Roberto Vidori (Repetto) in 24'39"7 alla media di 117,023 chilometri orari; 2. Ragaiole (RGB) 24'39"8; 3. Ottini (Melesi) 25'08"5; 4. Melesi (Melesi) 25'08"7; 5. Mercatelli (MIG) 25'39"3; 6. Bionda (LAB) 25'39"3; 7. Santandrea (Santandrea) 25'42"4; 8. Miragliotta (Melesi) 25'47"7; 9. «Gloris» (Repetto) 25' e 52"; 10. M. Benusiglio (LAB) a un giro.

ro (Fiat 850 C.) 4'01"9; 5. Calza (Fiat 695) 4'02"7.

Classe 1200: 1. Alberto Raimondo (Abarth 1000) 3'51"7; 2. Bonino (Abarth 1000) 3'53"2; 3. Lisella (Abarth 1000) 3'54"1; 4. Negri (Francis Lombardi) 3'56"1; 5. Gattin (Fiat 128) 3'56"4.

Classe 1500: 1. Attilio Stroppolo (Lancia Zagato) 3'51"6; 2. Di Rosa (NSU) 4'06"5; 3. Maria Boriani (Mini Morris) 4'16"2.

Classe oltre 1500: 1. «Andyson» (Lancia HF 1600) 3'50"2; 2. Papinutto (Giulia 1750) 4'08"6; 3. Colbacchini (Alfa 2600) 4'10"5; 4. Carrabba (Alfa 1600) 4'15"7.

Prototipi (su 5 giri): 1. Rossano Merlin (500/128) 6'08"1; 2. Allemand (Olga F. 850) 6'26"1; 3. Giordana (Tecno Abarth) 6'42"5; 4. Negro (CRM DKW) 7'12"2.

CLASSIFICA ASSOLUTA TURISMO

1. «Andyson»; 2. Stroppolo; 3. Raimondo; 4. Carena; 5. Bonino.

CLASSIFICHE SLALOM

500: 1. Caricola; 2. Maggi; 3. Rubelli.
850: 1. Manuela; 2. Feiles; 3. Dell'Erba;
1200: Corecohi; 2. Boriani; 3. Castagnero.
1500: Aimasso; 2. Bonanni; 3. Gugnoli.
Oltre 1500: 1. Niclot; 2. Maggi Nino; 3. Maggi Sam.

La Fiat non è più sola nella politica-rally più popolare. Anche la SIMCA è scesa in forze presenziando sempre più decisamente con le sue assistenze ed offrendo premi e sconti ai suoi clienti. E così (per quel che riguarda gli sconti perlomeno) anche l'Opel. Non a caso queste due marche hanno ottenuto proprio a Pavia l'altra settimana i loro due più prestigiosi risultati nei rally italiani. All'aSimca infatti è andato il successo nel gruppo 1, la vittoria di classe ed un magnifico settimo posto assoluto con Trucco-Tesio, che guidavano una Rally 1300 infrangendo così una tradizione che voleva sempre prima nelle turismo di serie una Fiat (e quasi sempre ufficiale). Quasi lo stesso comunque anche per l'Opel che si è vista preceduta di soli 35" dalla Simca, ma che con Merluzzi-De Carli ha comunque ampiamente convinto. A proposito della SIMCA ecco intanto la classifica del suo trofeo per le «1000» organizzato col patrocinio di AUTOSPRINT.

TROFEO SIMCA-KLEBER così la classifica, ora:

CLASSIFICA GENERALE TROFEO SIMCA KLEBER
(dopo la settima gara: 30 maggio 1972)

NOME	CLASS.	CESENA	VERONA	SAVONA	SIENA	NAPOLI	VENEZIA	IVREA	TOTALE PUNTI
De Rocco A.	1.		9+9		3,5+3,5		4,9+4,9		34,8
Ferri C.	2.			7	7			9+5	28
Lisino C.	3.						5+5	7+4	21
Benato E.	4.	7			9				16
Negri E.	4.						9+7		16
Barbalonga A.	6.							5+9	14
Meneghetti F.	6.	5+2			4+3				14
Parma N.	8.	9							9
Zunino A.	8.			9					9
Menegon E.	10.						4+3		7
Bonamigo M.	11.						3+2		5
Suni R.	11.	4+1							5
Viti I.	11.				3+2				5
Ghu V.	14.							4	4
Giovannone C.	15.							3	3
Tinacci D.	15.	3							3
Moro E.	17.						1,4+1,4		2,8
Del Fabbro M.	18.						2		2
Pozzuoli G.	18.	2							2
Lasciarrea G.	20.						1		1

Il RALLY delle ROSE parla... tedesco

La delusione per il maialino

GALZIGNANO TERME - C'è stato un attimo di suspense quando Walter Saetta nel corso della cerimonia delle premiazioni ha annunciato che avrebbe dovuto arrivare in sala un grazioso maialino con nastro rosa al collo premio di consolazione destinato all'ultimo equipaggio arrivato composto da Mary Persico di Parigi e da Giorgio Borelli del Panathlon Club di Padova. L'attesa è andata poi delusa da un successivo comunicato con il quale si annunciava che il contadino che lo aveva in custodia data l'ora tarda (si erano fatte le 2) si era addormentato. E' questo un gustoso particolare di una giornata trascorsa in mezzo al verde delle colline delle Terme.

E' stata una prova sportiva che ha visto impegnate numerose guidatrici con a fianco un socio del Panathlon, lungo un itinerario dello sviluppo di quaranta chilometri con partenza ed arrivo a Galzignano Terme e lungo il quale gli equipaggi hanno dovuto superare alcune prove di abilità e di precisione che hanno dato maggiore sapore di competitività alla bella e riuscita rassegna. Una guidatrice, della quale non diremo il nome, scesa dalla vettura al termine della competizione ha detto: «Per favore portatemi a ripercorrere il tracciato senza però dover guidare, perché voglio gustare in tutta tranquillità le bellezze delle strade panoramiche che abbiamo percorso». Diremo per finire che a vincere è stato quel Dionisio Comis, che tutti conoscono, che ha fatto da valido navigatore ad una valente guidatrice tedesca, Kauka Pohl Masche.

Attilio Trivellato

RALLY DELLE ROSE - Autoraduno Femminile - Padova 10-11 giugno 1972

CLASSIFICA

- Masche Pohl Kauka-Comis Dionisio (BMW) pen. -16,5; 2. Bergese-Cavazzi (Fulvia) -15; 3. Schiavon-Schiavo (Mini M.) -12,5; 4. Vizzotto-Trivellato (Fiat 500) -12,5; 5. Calvini-Lanteri (Mini C.) -12; 6. Cosma-Rosin (Porsche) -12; 7. Demuro-Zambon (Mini Minor) -10,5; 8. Rampazzo-Pollazzi (Fiat 500) -10,5; 9. Zottico-De Toni (Fiat 850 S) -9; 10. Kroshe-Saetta (Alfa) -9; 11. Bisello-Saetta (Fiat 125) -8; 12. Brillo-Zanella (Fiat 128) -6; 13. Marchetti-Giacometti (A. 112) -5,5; 14. Dolfin-Sattin (Fiat 500) -3; 15. Mercante-Marchesini (Mini Minor) -2; 16. Pavari-Travain (A. 112) -2; 17. Bertuzzi-Rustioni (BMW 2000) -1,5; 18. Poss Montesi-Montesi (Fulvia C.) 1; 19. Lupatin-Battaglia (Fiat 500) 1,5; 20. Michelotto-Travain (Fiat 125) 2; 21. Vizzotto-Polato (Fiat 124) 2; 22. Vogliardi M.P.-Licardo (Mini M.) 3; 23. Righetti-Righetti (Fiat 500) 5; 24. Piazzi-Fontana (Fiat 500) 6; 25. Vizzotto-Racca (V.W.) 3,5; 26. Biasibetti-Panzarasa (Fiat 500) 3,5; 27. Brombin-Bigi (Fiat 500) 13,5; 28. Bensi-Venturi (Fiat 500) 14; 29. Di Panigai-Di Panigai (Fiat 500) 16,5; 30. Musso-Balocco (Fiat 125) 17; 31. Meneghetti-Gentilini (Fiat 500) 18; 32. Filippi-Filippi (Fiat 500) 19; 33. Corni-Corni (Innocenti) 29; 34. Orefice-Orefice (Mercedes) 33; 35. Babilite-Latini (V.W.) 40,5; 36. Dan-Trivellato (Simca 1000) 42; 37. Bontempelli-Amigoni (Ford) 59,5; 38. Franceschini-Franceschini (Fiat 124) 71,5; 39. Azzini de Battisti-De Battisti (Fiat 500) 79; 40. Persiko-Borelli (Fiat 125) 98.

FARGION si toglie da sè la vittoria nel rallycross del MUGELLO (I. MICI)

«Sportellate» a go-go

SPECIALE PER AUTOSPRINT

FIRENZE - Vincere le tre batterie e far segnare il miglior tempo su dodici finalisti, non è bastato al fiorentino David Fargion per aggiudicarsi la quinta prova del Trofeo Ford-Kleber di rallycross disputato sullo spettacolare campo di motocross di Polcanto: nella finalissima a tre infatti, insieme al torinese Mici ed al comasco Alvisi, il pilota fiorentino è uscito di pista alla prima curva dopo il via, probabilmente per aver stretto troppo la traiettoria, facendo sbandare la macchina sul terreno fangoso in seguito alla pioggia caduta nella seconda metà della manifestazione. In un primo tempo Fargion ha reclamato, ma effettivamente non ci sembra sia il caso di accusare gli altri finalisti per l'episodio: è stato un vero peccato perché il pilota fiorentino era stato il vero mattatore della giornata e si è presentato con il miglior tempo assoluto.

Uscito di gara Fargion, al comando si è trovato Alvisi con un notevole distacco su Mici, ma Alvisi ha mostrato subito che il bagnato non è il suo terreno favorito ed a forza di guidare a tavoletta, facendo così imballare il motore e pattinare a vuoto le ruote, ha permesso a Mici di montare e poi di passargli avanti definitivamente; quasi al termine dei tre giri Alvisi si è addirittura girato più volte imbastendo una specie di danza nel fango. Vittoria quindi di Mici, anche se quella morale va, non per campanilismo, al giovane Fargion.

Come previsto il rallycross di Polcanto, organizzato dalla concessionaria Ford Autotas e dall'AC Firenze, con la collaborazione della Chevron e della compagnia di assicurazioni AGF, ha mantenuto in pieno le premesse spettacolari proprio grazie alle caratteristiche del percorso; fin dall'inizio i concorrenti si sono dati da fare per mettere fuori uso le macchine

della Ford Escort 1300 e le Capri 1700 con tamponamenti, sportellate ed anche un ribaltamento spettacolare, quello di Zanetti che è tuttavia uscito dall'abitacolo, protetto dal roll-bar, sorridente. Per il resto tutto è filato liscio, in perfetto orario e senza episodi scorretti, né da parte dei piloti, né dal pubblico.

Alla quinta prova di rallycross si sono presentati 57 piloti ed al termine delle selezioni sono usciti i migliori dodici tempi: in testa ex-aequo Fargion e Black,

con gli altri concorrenti racchiusi in poco più di un secondo. La lotta è stata veramente accanita ed ha anche fatto una «vittima» illustre, il due volte vincitore del trofeo, Natili, che in seconda posizione nella classifica dopo quattro prove, è rimasto fuori per due decimi di secondo.

Nella gara, dopo otto batterie, la classifica provvisoria vedeva in testa Fargion seguito da Alvisi e D'Amore, mentre al termine di tutte e sedici le batterie sempre in testa Fargion, seguito da Mici, Alvisi, Del Carlo, D'Amore e Popoff. I primi tre quindi in finalissima con le Escort 1300 sul terreno bagnato e successo di Mici che con i nove punti guadagnati torna nella zona alta della classifica a metà campionato. Questa è sempre guidata da Galatini con 31 punti, seguito da Natili con 23 e da Fargion con 19. Prossima prova il 25 giugno a Cosenza.

Marco Grandini

TROFEO FORD-KLEBER - Quinta prova del Campionato di Rallycross - Firenze (pista di Polcanto), 11 giugno 1972.

Classifica dopo le 16 batterie

- Fargion; 2. Mici; 3. Alvisi; 4. Del Carlo; 5. D'Amore; 6. Popoff; 7. Galatini; 8. Silvani; 9. Pedretti; 10. Black; 11. Galatini.

Finalissima a tre

- MICI in 3'09"5; 2. Alvisi 3'25"2; 3. Fargion (ritirato).

Convegno il 27 giugno L'estate CSAI a Salice

ROMA - Martedì 27 giugno, a Salice Terme (Pavia), avrà luogo il Convegno estivo delle Commissioni Sportive degli Automobile Club d'Italia. Alla riunione, organizzata dalla CSAI, potranno partecipare i rappresentanti degli Automobile Club, i commissari sportivi e tecnici nazionali,

gli organizzatori, l'ANFIA, la FISA, i concorrenti ed i conduttori, gli altri ufficiali di gara, i rappresentanti della stampa e, naturalmente, i rappresentanti delle commissioni sportive dei vari AC cui spetterà il diritto di voto nel caso fosse richiesto.

Il programma del convegno, che si svolgerà al teatro delle Terme, prevede: settore Rallyes riunione in sala «B» dalle 8,30 alle 10,30; settore Velocità riunione dalle 10,30 alle 13,30 in sala «A»; discussione generale alle ore 16 in sala «A»; conferenza stampa ore 18,30 in sala «B». Al termine verrà offerto un cocktail a tutti i partecipanti.

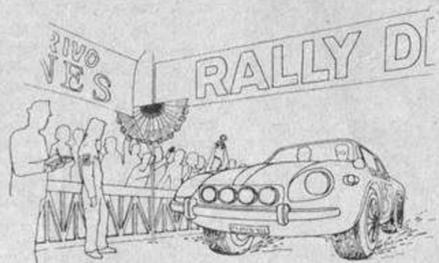
Le adesioni dovranno essere comunicate entro il 20 giugno alla CSAI, via Solferino n. 32, Roma, cosicché tutti gli aderenti possano tempestivamente ricevere le eventuali relazioni o memorie presentate sul tema del convegno che sarà la regolamentazione sportiva e tecnica che si intende porre in vigore dal 1. gennaio 1973.

ANNULLATO il Trofeo VARESE

● La manifestazione automobilistica «1. Trofeo Team Varese» che come annunciato a pag. 49 del nostro giornale avrebbe dovuto svolgersi il 29 giugno prossimo, è stata annullata per motivi tecnico-organizzativi.

● Dopo l'incidente occorso a FOYT a Du Quoin, (ustioni e cavaglia rotta) si temeva che per ora il pilota non potesse gareggiare, invece il team è deciso a partecipare alla Pocono 500. «Dovremo probabilmente fare un buco nella monoscocca, per l'ingessatura» ha detto Foyt.

kléber corre



KLEBER CORRE per aiutare i piloti a vincere, con un Servizio Assistenza famoso sui percorsi di rally di tutto il mondo.

KLEBER CORRE per collaudare le tecniche nuove dei suoi pneumatici d'avanguardia.

pneumatici radiali V 10

Kleber

dolci international 160

Con le ali, Alibelli

FRANCIA - Rally Rhones Alpes - Rally

- Alibelli-Lassailly (Alpine)

Confermato il pronostico e Alibelli ha vinto questa gara piuttosto dura, sia per la lunghezza che per il tracciato sinuoso. Su 118 al via soltanto 50 hanno tagliato il traguardo.

Un po' di confusione

FRANCIA - Rally del Touquet - Rally

- Laurent-Leclerc (Alpine)

Dopo il Rally di Picardia, nuova vittoria di Laurent, che è stato ostacolato soltanto da Barbara pure su Alpine. Molte uscite e cinque spettatori leggermente feriti.

ROUEN F. 2 a «invito»

ROUEN - L'ottava prova del campionato europeo conduttori F. 2, il G.P. Rouen-les-Essart, si disputerà quest'anno, e per la prima volta, sul nuovo tracciato stradale di 5543 metri, un percorso molto selettivo, meno veloce del precedente, e che richiede particolare abilità di guida. La gara «a invito» prevede la partecipazione di sei piloti della categoria «A» della FIA (che non prenderanno punteggi) e 30 piloti di categoria «B». Verranno effettuate due batterie di venti giri (km 110,860) con 18 piloti ciascuna e una finale di 30 giri (km 166,230) alla quale verranno ammessi 20 piloti che nelle stesse batterie avranno fatto registrare i tempi migliori sul giro.

Oltre la gara di F. 2, verrà disputata, su una distanza di km 138,575, una corsa di F. 3 in prova unica alla quale saranno ammessi 20 piloti. Le prove avranno luogo giovedì 22 giugno e continueranno nella giornata di venerdì 23.

● Il 17 e 18 giugno si svolgerà, sull'ormai classico percorso di 12 chilometri da Sarnano a Sassotetto, la 4. edizione del TROFEO SCARFIOTTI, una delle più belle corse in salita italiane. Il Trofeo Scarfiotti sarà valido quale terza prova (dopo il Consiglio e la Sila) del Campionato assoluto della Montagna, ed inoltre avrà validità per il Campionato Turismo, il Campionato Gran Turismo, il Trofeo della Montagna ed il Challenge FISA, girone centro. Gli organizzatori stanno cercando di ottenere dalla CSAI la validità anche per il campionato Velocità per la categoria Sport, anche in relazione alla forzata non effettuazione della gara di Imola. Notevole sforzo è stato fatto per aumentare il monte-premi della corsa, che ora sfiora i 5.000.000 di dotazione.

● Grazie al contributo finanziario della SIL, la società bresciana produttrice di ricambi per autoveicoli, tre piloti italiani prenderanno parte, fra giugno e luglio, a tre gare di Formula 3 all'estero. Si tratta di Carlo Giorgio, di Guidetti e di «Gero», che gareggeranno due volte in Portogallo e quindi al Nurburgring.

La fortuna di BARKER

LONDRA - Durante la giornata di corse al Crystal Palace, il 29 maggio, il pilota inglese Dick Barker ha perso il controllo della sua vettura, che ha urtato e ha preso fuoco. Avvolto nelle fiamme Barker, che si era già sciacciato la cintura di sicurezza, ha tentato di uscire dall'abitacolo, ma aveva anche le gambe legate con delle cinghie. Ha infilato dunque la mano tra le fiamme e intanto erano arrivati gli uomini con gli estintori che lo hanno afferrato, quando aveva già le gambe avvolte dalle fiamme. Lo hanno fatto rotolare sul circuito soffocando il fuoco, sicché alla conclusione Barker se l'è cavata con ustioni a una mano, mentre la tuta anti-incendio gli ha salvato le gambe. «È stato molto fortunato — ha detto un commissario — prima di tutto perché l'incidente è successo vicino a una postazione anti-incendio e poi perché abbiamo fatto grandi progressi, dal giorno della morte di Siffert, riguardo il problema degli incendi».



Come al solito pubblico sulle strade nelle gare argentine. Ecco la folla che fugge spaventata per un testa coda della Torino di A. Cardinali durante la gara disputata sul circuito 25 de Mayo

Gli argentini rischiatutto

25 DE MAYO - La terza prova del campionato argentino Turismo Carretera ha registrato un altro trionfo di Nasif Estefano a bordo della sua fedele Ford Falcon. Spartiti i «biggs» tradizionali, come Cupeiro, R. Marincovich e Bordeu, lasciati sfogare i giovani desiderosi di una bella affermazione, l'esperto Nasif ha avuto buon gioco nella finale giungendo così alla sua terza vittoria. La corsa, disputata in tre batterie di 5 giri ciascuna e una finale di 15 giri, si è svolta in località 25 de Mayo alla presenza di un folto pubblico entusiasta che talvolta ha messo in pericolo la sicurezza dei piloti.

Nella prima batteria, dopo che Rodolfo Marincovich era costretto ad abbandonare per foratura, conduceva Bordeu per tre giri. Una fermata al box permetteva a Malnatti di passare in testa per poi ritirarsi per noie al motore. Ecco allora che Parisi, con la sua Torino, poteva aggiudicarsi la corsa.

La seconda batteria era la più emozionante per il duello fra Nasif Estefano e Carlos Marincovich che si alternavano in testa per tutta la gara, mentre Cupeiro era subito in difficoltà. La battaglia fra i due capofila terminava soltanto sul traguardo con l'affermazione di Marincovich per un solo decimo di secondo. La terza batteria non aveva storia e Gradassi vinceva senza essere disturbato da alcuno.

Alla finale partecipavano i 32 migliori classificati nelle batterie e la lotta entrava subito nel vivo, protagonisti Estefano, Marincovich, Gradassi e Parisi. Il «turco» tuttavia riusciva ad avvantaggiarsi progressivamente, favorito anche dai testa-coda di Marincovich e Gradassi. Al termine, quasi 47 secondi separavano il vincitore dal secondo arrivato.

Le partenze sono state ritardate da una fitta nebbia e le vetture in gara erano 58 su 73 iscritte. Nota lieta la presenza, per la prima volta, di una donna in gara, la graziosissima Dorita Bavio che tuttavia non ha avuto molta fortuna.

CORSA TURISMO CARRETERA - Circuito 25 De Mayo di km. 15,006 - Terza prova campionato T.C. - 15 maggio 1972

LE CLASSIFICHE
Prima serie: 1. Emilio Parisi (Torino) 24'41"2, media 182,359 kmh; 2. Eduardo Giordano (Torino) 24'56"; 3. Miguel de Guidi (Dodge) 25'7"9; 4. César H. Malnatti (Torino) 25'12"7; 5. José Manzano (Torino) 25'33"9. Seguono Tartara, Duran, Rodriguez, Traverso, Riva, Del Campo, Cardinali, Macris, Pasciulli, Machado, Lephaille.

Giro più veloce: Miguel de Guidi, 4'48"9, media 186,990 kmh.

Seconda serie: 1. Carlos Marincovich (Chevrolet) 24'2"1, media 187,301 kmh; 2. Nasif Estefano (Ford) 24'2"2; 3. Juan C. Iglesias (Ford) 24'32"6; 4. «Hermanos Suarez» (Dodge) 25'17"9; 5. José M. Faraoni (Torino) 25'21"4. Seguono: Paoloni, Luaces, Manzano, Marconi, Villanueva, Miguez, Novinsky, Volpicina, Argana, Santacroce.

Giro più veloce: C. Marincovich 4'43", media 190,889 kmh.

Terza serie: 1. Héctor L. Gradassi (Ford) 24'37"4, media 182,826 kmh; 2. C. W. Loeffel (Dodge) 25'3"3; 3. Luis A. Barragan (Dodge) 25'8"4; 4. J. Martinez Boero (Chevrolet) 25'13"7; 5. Antonio Lizeviche (Torino) 25'44"3. Seguono: Coppa, Rey, Grosso, Iglesias, Gonzales, Vitale.

Giro più veloce: H. L. Gradassi 4'48"6, media 187,185 kmh.

Finale: 1. Nasif Estefano (Ford) 41'0"58"7, media 190,274 kmh (nuovo primato); 2. Carlos Marincovich (Chevrolet) 1:11'45"4; 3. Juan C. Iglesias (Ford) 1:12'9"2; 4. Héctor L. Gradassi (Ford) 1:13'39"9; 5. Carlos W. Loeffel (Dodge) 1:15'37". Seguono: Machado, Marconi, Paoloni, Lizeviche, Manzano, Iglesias, Coppa, Rodriguez, Duran, Macris, Cardinale Giordano, Barragan, «Hermanos Suarez», Malnatti, Tartara.

Giro più veloce: Nasif Estefano 4'40"2, media 192,793 kmh. (nuovo primato).
Classifica del campionato: 1. Estefano Nasif punti 45; 2. Gradassi 25; 3. Carlos Marincovich 17; 4. Juan Iglesias 14; 5. Rodolfo Marincovich 10; 6. R. Iglesias 6; 7. Malnatti 3; 8. Loeffel 2.

Spopolano le RENAULT in Formula 4

MAGGIOLO - Torna agli onori di cronaca Di Palma con la Berta-Tornado. Quando sembrava che la supremazia delle altre marche avesse surclassato, specie in TC, i motori Tornado, ecco che il biondo pilota argentino riappare nelle SP e si aggiudica una vittoria che ha un valore enorme anche perché, vincere decisamente le tre serie senza lasciare un solo briciolo ai suoi avversari, vuol dire che Di Palma ha messo a punto la sua vettura e si può ora affidare decisamente al mezzo meccanico.

Nella Sport Prototipo iscritte 15 macchine così divise: nove Tornado, 1 McLaren Ford, 4 Chevrolet e un Peugeot. Nella Formula 4 invece 49 iscritti, ripetuti 49 per dare un'idea ampia della diffusione di questa categoria di cui 48 Renault e una sola Fiat.

Veniamo alle SP: prima serie. Partono 14 macchine e subito Di Palma è in testa, prende un leggero vantaggio di 5" su Ferdinandino che sarà il suo avversario più duro nei primi dieci giri. Poi, mentre Di Palma si allontana sempre più esce dal plotone Perkins che con un rush violento passa al secondo posto. Media del vincitore 135,271 e giro più veloce a 138,255.

La seconda serie vede ancora una volta in testa Di Palma seguito da Del Rio subito poi passato da Perkins. Vince Di Palma seguito da Perkins e Del Rio; media kmh. 149,128 e giro più veloce a 152,248.

La terza serie vede di nuovo Di

Palma in testa, passato poco dopo da Ferdinandino che sarà l'unico ad avere questo privilegio per poi rompere una biella e ritirarsi al giro successivo. Ancora nell'ordine Di Palma, Perkins, Del Rio questi con un giro in meno. Media kmh. 143,705. E trionfo di Di Palma per somma di tempi.

Entrano nella finale della F. 4 i 25 migliori tempi delle due serie: la lotta è subito scatenata fra Nardi, Jarque e Guerra, che sono i tre migliori piloti nella categoria. A Jarque si rompe il cambio e non può usare se non la terza, e questo permette a Guerra di scontare gli 8 secondi che aveva di svantaggio. Poi passa in testa ma Jarque non si dà per vinto e gli rimane incollato nonostante la seria difficoltà di guida. Al 19. giro (su venti) al curvone Jarque frena al limite e prende la corda, mentre Guerra gira più largo, perde la traiettoria migliore e con questo 15 metri. Recupera la distanza e nel misto entra velocissimo per riprendere la testa, ma la sua frenata al limite invece di vederlo in testa lo vede fuori pista. E qui perde anche il secondo posto.

Augusto C. Bonzi

CIRCUITO DI MAGGIOLO - Gara di velocità per vetture SP e vetture F. 4 - Maggio, maggio 1972.

CLASSIFICA FINALE SP
1. Di Palma (Berta Tornado) in 1:18'30"3, media 143,705; 2. Perkins (Berta Tornado) 1:20'29"3; 3. Del Rio (Berta Tornado) a 1 giro; 4. Pauloni (Chevrolet) a 10 giri; 5. Nathan (Peugeot) a 11 giri.
Giro più veloce: Di Palma alla media di 153,491 kmh.

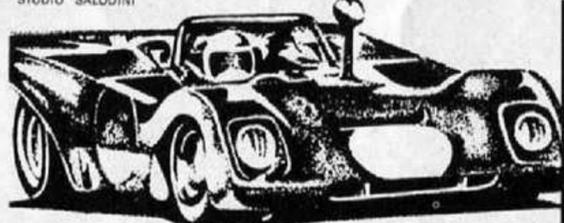
CLASSIFICA FINALE F. 4
1. Jarque (Renault) in 29'02"3, media 129,502; 2. Nardi (Renault) 29'05"7; 3. Guerra (Renault) 29'16"6; 4. Balangione (Renault) 29'38"6; 5. Almada (Renault) 30'00"6; 6. Stegman (Renault) 30'11"8; 7. Peretti (Renault) 30'32"5; 8. Abdala (Renault) 28'09"3 a 1 giro.
Giro più veloce: Jarque alla media di 133,510 kmh.

● La Società Petrolifera Centro Sud, produttrice del lubrificante SPRINGOIL, ha stretto un accordo di collaborazione con un gruppo di piloti, nel quadro di concreti aiuti ai piloti delle formule minori e di Turismo. L'accordo, che è stato perfezionato da Mario Benusiglio, della O.T.I.M. e pilota anch'egli, riguarda i piloti Francia, Pizzochera, Bosio, Rizzo, il francese Sibilia ed i fratelli Mario e Renato Benusiglio. La Springoil, che è una delle società petrolifere antesignane nei contributi allo sport (ricordiamo gli abbinamenti con la Palanuoto dal 1961 al '63, con il ciclismo — Nencini e Bitossi — nel '63-'64, con Silvio Grassetti e la sua Yamaka 250 e 350 nel 1970), metterà anche in palio fra i suoi piloti un Trofeo di fine d'anno, da attribuirsi secondo una speciale classifica interna.

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 SALDINI



jackie stewart

occhiali firmati dal campione montatura scura o cromata unisex

L. 6.500 spese di spedizione comprese



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



La CSAI
non
finisce
di stupire

Rinviate ancora le GOMME «STRETTE»

La CSAI informa che è stata richiesta una ulteriore proroga in merito alla applicazione della norma internazionale riguardante i cerchi ed i pneumatici per le vetture F. 3. Come si ricorderà (vedi notiziario N. 3 pag. 11) la proroga era stata concessa fino al 31 maggio u.s. In attesa che la CSAI si pronunci sulla richiesta viene consentito di mantenere, per quanto riguarda i cerchi ed i pneumatici la regolamentazione 1971 per le gare dell'11 giugno a Varano (1. trofeo comune di Varano) e del 18 giugno a Macerata (Trofeo Scarfiotti).

Con questo comunicato la Commissione sportiva nazionale informa i piloti italiani di questa proroga, che a dire il vero ci stupisce abbastanza. E non tanto per il fatto che ancora una volta si vada contro le norme internazionali (ormai dopo le decisioni dell'inizio dell'anno abbiamo una formula «tutta nostra») ma perché ci giunge nuovo che qualche pilota sia rimasto ancora privo delle coperture strette. Ci risulta infatti che almeno il 90 per cento dei nostri piloti sia ormai a posto con le norme internazionali: nella recente gara a Monza tutti gli italiani presenti hanno preso il via anche nella gara in cui vigevano le norme precisate dalla CSI, ossia erano prescritte le note gomme strette.



Un argentino del... Cile nuovo pupillo di FANGIO

● Fra i più attenti osservatori a Monza notato **MANUEL FANGIO** che discuteva con tutti con molto interesse. Ci ha confidato che è in Italia per instradare un suo «protetto», l'argentino **ALVARO DURAN** (al centro) molto noto in Cile per le sue vittorie ottenute: il giovane vorrebbe ora correre in Europa con una monoposto e il popolare Fangio stava cercando per lui una monoposto efficiente.

● Ritorno gradito: **BIAGIO CAMMARONE**, che non si era più visto dal giorno del brutto incidente all'Avus nella scorsa stagione. A Monza ha ricominciato e l'occasione gliel'ha data Salvatore Genovese, che lo ha fatto correre con la F. 850 GDS (Genovese-De Sanctis) di sua costruzione. Per il primo campione italiano di F. Ford si è trattato di un ritorno positivo: è giunto quinto in finale e terzo in batteria e pare intenzionato a proseguire. Meta abbastanza prossima: la F. 3.

Il brivido a MONZA



VEN



MONZA - Il fuoco, sui campi di gara fa sempre un certo effetto, con quel fumone nero che si innalza verticalmente: per fortuna a Monza di fumo ce n'è stato tanto, anche se ha causato danni relativi. E' successo nel box di **LELLA LOMBARDI**: mentre prima della finale stavano facendo rifornimento, il bocchettone della benzina scivolava e un fiotto di carburante ne usciva subito. Malauguratamente il morsetto della batteria lasciava andare al suolo alcune scintille, che innescavano il tremendo liquido. Molta paura: ma andava persa solo la carrozzeria (che la Lella riusciva ad avere in prestito prima da Marazzi e da Sassi per scendere in gara).

Pneumatici Dunlop Formula 70

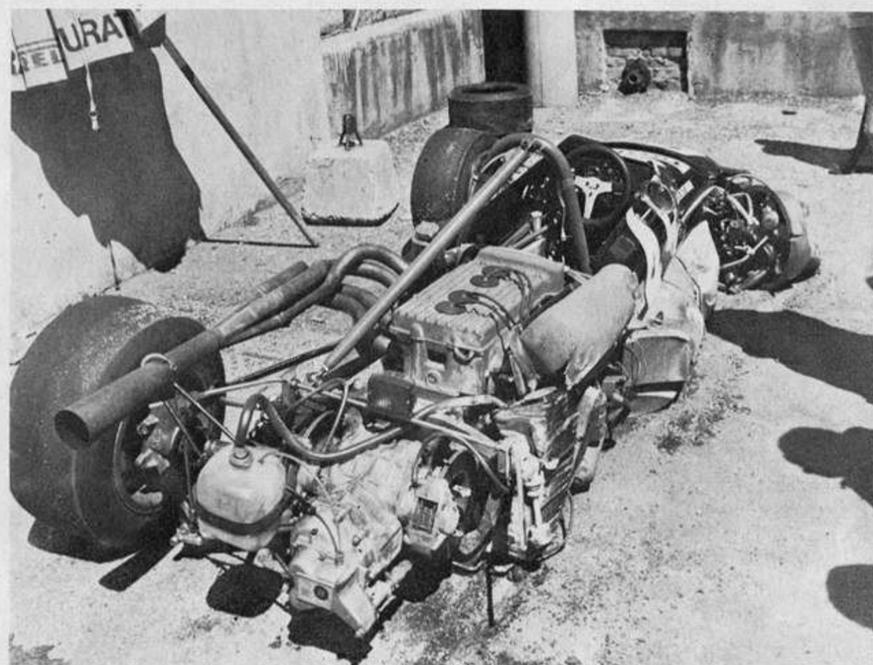
FORMULA 70 è un nuovo pneumatico della serie 70 (rapporto altezza/larghezza sezione 70%):

- Battistrada più largo per una maggior area di contatto.
- Più stabilità ed aderenza alla strada in velocità.
- Spazi di frenata ridotti.

Il profilo piatto della Formula 70 dona una linea più sportiva alla vostra auto.



Formula 70 è solo Dunlop.



TURI aveva picchiato QUI →

Il rettilineo di Monza è uno dei più larghi che conosciamo, ma quando le gare si svolgono sulla pista Junior esso è dimezzato da coni di gomma. A parte questo, resta uno spazio largamente sufficiente. Eppure, quante volte abbiamo visto volate o semplici schermaglie a due dita dal muretto che protegge i box! L'ultima avventura del genere è accaduta a Vittorio Venturi, che si è sentito spingere a destra durante la prima batteria della Coppa Agip F. 3. Nella foto a sinistra, ecco la sua Tecno scivolare in mezzo alla pista con le sospensioni destre a pezzi. Nella foto al centro, evidenti strisciata delle gomme al muretto. A destra, come è ridotta la Tecno

È molto interessante che gli sponsor, soddisfatti delle prestazioni dei loro «protetti» si lascino andare a progetti sempre più impegnativi, impegnandosi sempre più nel campo delle corse. Alla Braun sono stati molto contenti della vittoria di SASSI in F. Ford e pare che si daranno da fare per dare la possibilità al pilota emiliano di correre con una vettura sport 2000 (forse un'Abarth di Osella) in una gara italiana: anche il patron della SIL, industria che fabbrica parti di ricambio per auto, è de-

ciso ad aiutare CARLO GIORGIO, brillante secondo nelle due gare e attuale capofila della classifica del campionato Formula Corsa 3. Carletto andrà quindi a disputare ben tre gare all'estero, due in Portogallo e una al Nurburgring, sostenuto appunto dall'appoggio del sopradetto industriale.

commissari di percorso che il pilota che precede non ne vuol sapere di dare strada. Il braccio più ricorrente è stato quello di Grassi, che ha trovato in Tino Brambilla un'avversario invalicabile. Anche VITTORIO BRAMBILLA ha avuto qualcosa da dire a Vittorio Venturi, e mentre aveva il braccio alzato in segno di protesta alla parabola, ha rischiato di girarsi: si è invece girato Venturi, che si è trovato la Brabham del monzese di traverso dentro la curva.

Prive del clacson le monoposto non sanno qualche volta come farsi strada: e allora si vedono bracci alzati, pugni minacciosi per cercar di far capire ai

Si aggiorna poco la TECNICA F. 3

Come WAINER è arrivato a 140 cv. con l'ALFA

Ancora poche novità nel campo dei motori di F. 3. Nell'ultima gara monzese tutti hanno utilizzato lo stesso propulsore per le due gare cambiando solo il trombino con la diversa strozzatura. I Ford della Novamotor erano in assoluta maggioranza: ormai i fratelli Pedrazzani hanno il 90% dei piloti italiani e non si vede proprio, per ora, chi possa toglier loro questa abbondanza di clienti.

Wainer aveva in gara 5 motori Alfa Romeo, tutti uguali tranne quello di Rosel che montava due alberi a cam-

Abbondantemente al di là dei 140 CV pare esser giunto Doneda col motore Delta: la Lotus che montava questo Ford milanese non ha dato risultati concreti, nella prima corsa per un banale contatto elettrico e nella seconda per la rottura di un pistone in prova. Comunque alla Delta ora sono in grado di garantire, con la strozzatura da 23 mm motori con oltre 140 cavalli. Ottima impressione hanno suscitato anche i Renault elaborati dall'austriaco Albert e montati sulle Lotus di Link e Witt. Freddy Link ha ottenuto in prova un probante terzo tempo, ma non si è classificato per la finale. Ad ogni modo erano in molti a stupirsi dell'accelerazione, specie in uscita dalle curve del motore francese ad aste e bilancieri.

Per quel che riguarda i telai si è vista al suo debutto in Italia la monoscocca Brabham BT 38 della scuderia Italia, affidata con un motore Novamotor a Vittorio Brambilla. Della macchina il monzese si è detto molto soddisfatto: in entrambe le corse ha lottato a lungo nelle prime posizioni, ma nelle volate si è sempre fatto precedere da Carlo Giorgio e una volta da Pica e una da Colombo.

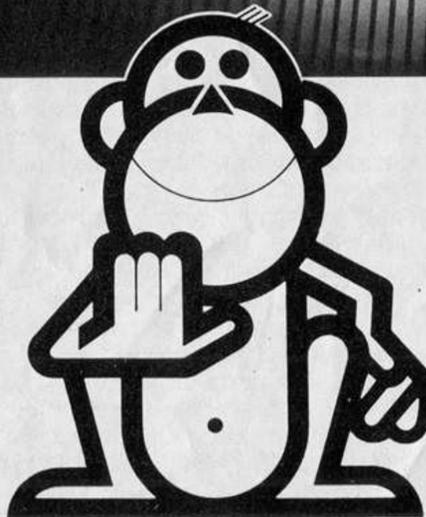
Altre novità nel campo delle carrozzerie si sono viste sulla Lotus di Francischi, sulla quale ha provato anche Ricci. È stata montata una coda stile Alpine, come quella che aveva «Gero» per diminuire le possibilità di scie per coloro che seguono: ma sia Francischi che «Gero» non hanno poi montato tale appendice in gara. Ultima primizia, ritornando ai motori: pare che un noto preparatore, specializzato in motori Fiat, abbia preso in considerazione il nuovissimo motore Fiat 132 e stia lavorando per utilizzarlo in F. 3.

Sul regolamento della gara internazionale era specificato chiaramente che i piloti dovevano trovarsi nel recinto delle autorimesse mezz'ora prima della partenza: e questa norma, rigidamente applicata dal direttore di gara ha causato qualche inconveniente. Succedeva che per essere in tempo in pista i piloti (regolarmente in ritardo) percorrevano come fulmini i viali: si è visto Carlo Giorgio (in ritardo sull'orario di prova perché non svegliato in tempo all'albergo) e poi un tale Vargiù, con una F. Ford, che nella foga di arrivare a schierarsi ha centrato la Brabham F. 3 di BIGNAMI che usciva dal parco verifiche proprio dietro alle tribune box!

notizie a cura di LEOPOLDO CANETOLI



AGENZIA LDB



per gli accessori fidatevi di noi!

Pensateci! Con poche aggiunte, la Vostra auto sarà un'altra, più elegante, più sportiva, più sicura, più vostra! Datele l'impronta del vostro gusto scegliendo nella vasta gamma dei nostri accessori.

EVEREST ACCESSORI DI FIDUCIA
MANIFATTURA GOMMA

Direzione: 48010 Fusignano (Ra) Tel. 77644 - Telex EVEREST 55039 - Filiali: TORINO Tel. 711927 MILANO Tel. 6884477 / ROMA Tel. 3498077 - Depositi: NAPOLI Tel. 357361 / CAGLIARI Tel. 57831

Rinviato ancora il debutto delle
«miniposto fantasma»: dal 18
giugno a Roma al 29 a Monza?

La Formula ITALIA diventa... Lotteria



Alcune F. Italia (si possono dipingere col tricolore o diversamente) in attesa di delibera e di consegna

Il debutto, tanto atteso, della Formula Italia in una gara ha subito un nuovo ed apparentemente incomprensibile rinvio. Come era stato annunciato, infatti, le monoposto tricolori avrebbero dovuto cominciare a correre all' autodromo di Vallelunga, in concomitanza con la corsa internazionale di Formula 1 in programma il 18 giugno. Invece, l'AC di Roma ha comunicato che la corsa non si farà. La ragione ufficiale è che non è possibile fare la gara domenica, per mancanza di tempo. Ora, a parte il fatto che di tempo una corsa di Formula 1 ne lascerebbe a iosa, la corsa si poteva fare benissimo il sabato, in mezzo alle prove delle monoposto da tre litri: ma forse il sabato è stato scartato perchè è il giorno 17, come diceva Autosprint?

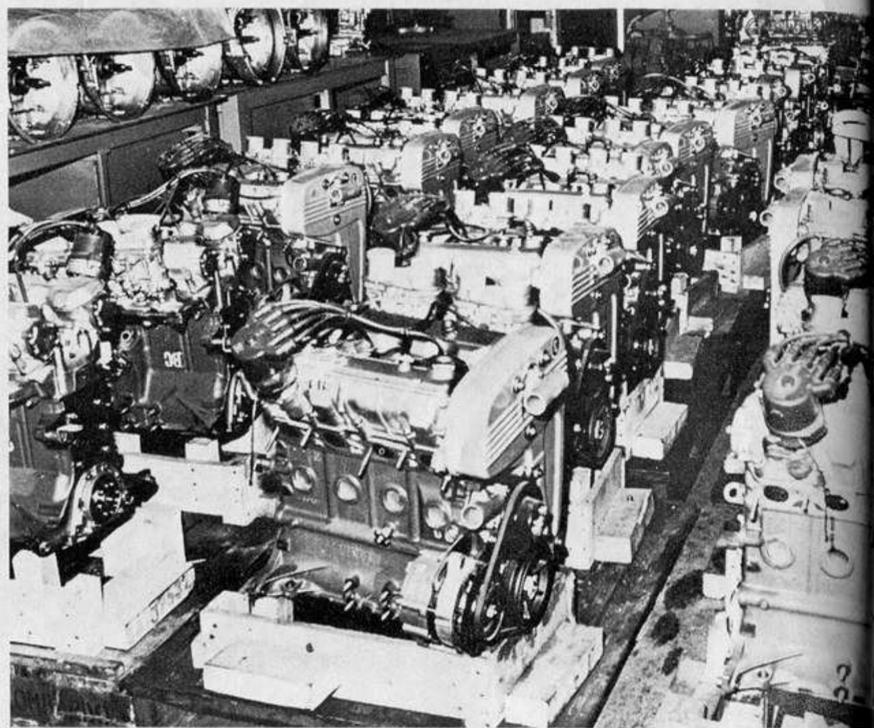
Presente a Varano, la scorsa settimana, al corso propedeutico dei primi otto possessori di Formula Italia, il signor Giacchini della CSAI ha assicurato ai frementi neopiloti che, in caso di impossibilità a Roma, la corsa si sarebbe svolta a Monza. Poiché a Monza il 18 non vi sono manifestazioni in calendario, e poiché è impensabile mettere in piedi una giornata di gare con solo una ventina di macchine al loro esordio, ecco che le F. Italia comincerebbero la loro vita agonistica con un'altra decina di giorni di ritardo, cioè il 29 giugno, in concomitanza con il Gran Premio Lotteria. L'AC di Milano, interpellato in proposito, non si è certamente tirato indietro.

Siamo ancora nel campo delle ipotesi, e non è detto che alla fine la CSAI non imponga agli organizzatori romani questo debutto, in realtà piuttosto temuto sia per certi timori di inesperienza dei possessori delle Formula Ita-

lia, sia per lo scarso parco macchine a disposizione: le vetture perfettamente collaudate e pronte (assieme ai relativi piloti) per gareggiare non sarebbero più di 12-15.

Piuttosto, non vorremmo che la ragione del rinvio fosse un'altra: e cioè i problemi che sono sorti con i serbatoi di sicurezza tipo Autodelta, di cui sono state opportunamente dotate le Formula Italia. Infatti, in almeno quattro macchine (quella in dotazione a Morrogh, quella in attesa di consegna per Filannino ed un paio di quelle provate questa settimana a Vallelunga) vi è stato l'inconveniente della miscelazione del liquido estinguente con il carburante, proprio quello che temevano i critici inglesi e francesi del ritrovato Alfa Romeo. Questo problema potrebbe derivare dal fatto che l'involucro del serbatoio, nel cui interno vi è la miriade di tubicini saldati uno ad uno, è montato rigidamente al telaio, e quindi partecipa delle torsioni e delle vibrazioni trasmesse durante il moto. Pare anche che tutti i serbatoi saranno sostituiti.

Per quanto riguarda i primi approcci con le nuove monoposto, i piloti presenti a Varano si sono dichiarati molto soddisfatti, ed agli ordini di Morrogh hanno provato a tre per volta senza inconvenienti che non fossero i normali adattamenti richiesti. E' stata unicamente rilevata una certa insensibilità alle variazioni di carico delle barre antirollio, ma i piloti si sono comunque dichiarati molto soddisfatti, così come Morrogh, i cui suggerimenti sono stati attentamente ascoltati sia dai rappresentanti CSAI che da quelli Abarth.



Una bella «infilata» di motori pronti per il montaggio. Com'è noto, si tratta dei 4 cilindri 1608 della Fiat 124 coupé o spider, con 110 CV

TORINO - Ora che il «ghiaccio» è rotto, che finalmente le prime monoposto tricolore sono state consegnate ai destinatari, si potrebbe veramente dire che ha inizio la «avventura» della Formula Italia, questa monoposto da addestramento tutta italiana tanto contestata nella fase di impostazione quanto contrastata nella fase di realizzazione, se non fosse che le corse ancora non si vedono.

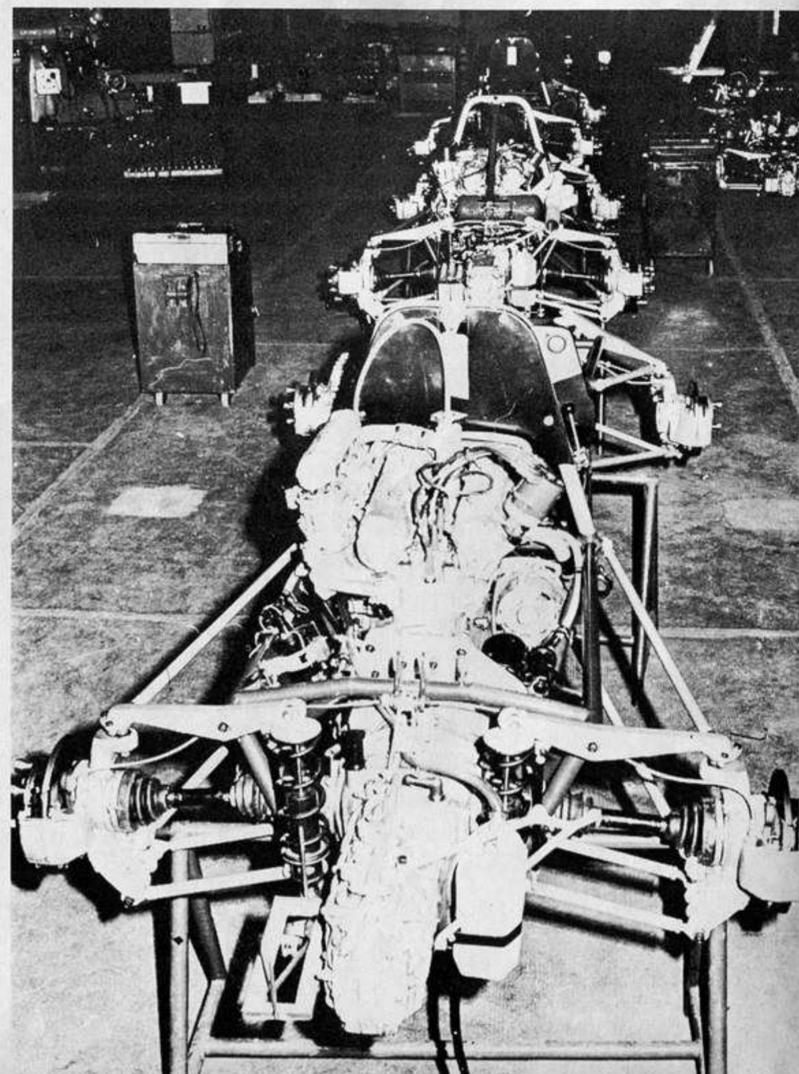
Dopo la consegna delle prime otto macchine, quella delle prime venti (un numero sufficiente, cioè, per mettere in piedi una corsa) si sussegue di giorno in giorno. Pianta, incaricato del collaudo finale, ne ha già approvate 18 in pochi giorni. E' stato risolto il problema delle gomme e dell'assetto: per le gomme, si è optato per le Firestone YB 19, più dure e durevoli, migliori sull'asciutto (1" a giro a Monza su asciutto e semi-umido). Pianta avrebbe preferito le Pirelli che si sono dimostrate migliori sul bagnato anche per il disegno più scanalato, ma anche molto meno durevoli. Per ragioni di economia è prevalsa l'opinione di Merzario adottando le Firestone che costano

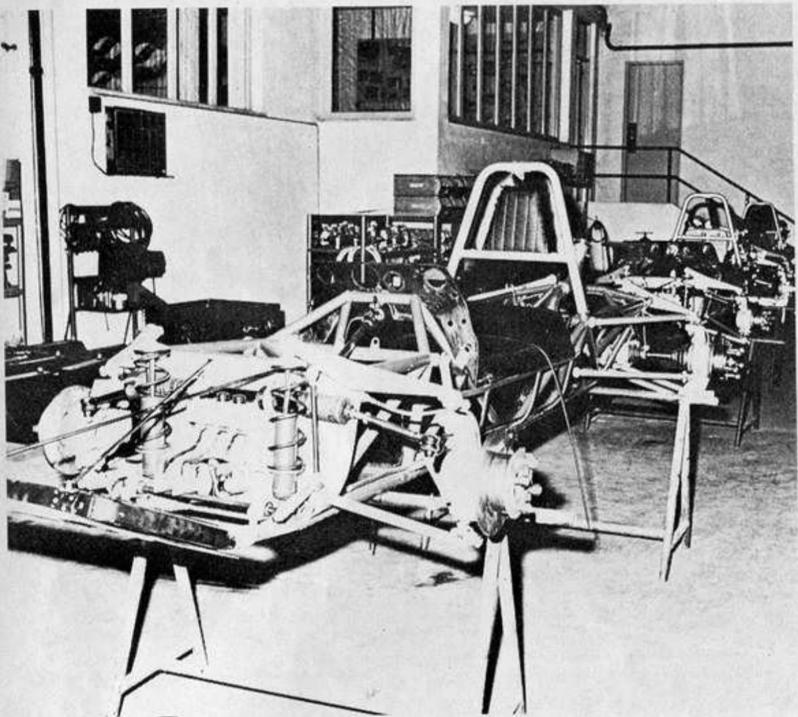
circa 30.000 lire cadauna, per l'assetto tutti entusiasti: i piloti e i responsabili CSAI.

Le prime vetture non sono ancora dotate di autobloccante e, dice Pianta, sono un tantino sottosterzanti. D'ufficio saranno dotate, senza spese supplementari, entro breve tempo dell'autobloccante; in tal modo il comportamento diventa neutro e la vettura si guida con l'acceleratore ed è eccellente, sempre stando a Pianta.

Per il rapporto al ponte si è deciso di adottarne uno solo il 10/37 (lungo) in quanto a Monza con il rapporto corto i tempi non miglioravano e quindi a scampo di problemi, rotture, smontaggi si è preferito un solo rapporto.

Notizia interessante: tutti i proprietari di F. Italia potranno acquistare i ricambi Abarth, Fiat, Lancia, Autobianchi direttamente sui campi di gara e ad un prezzo speciale minore dei listini delle varie ditte. A questo scopo la ditta Seta di Bologna nella persona del signor Moruzzi si è assunta l'incarico di attrezzare uno speciale camion col quale saranno seguite tutte le gare di Formula Italia. Saranno venduti anche gli accessori:





Questa è una parte della linea di montaggio finale della Formula Italia. Fra non molto, la linea verrà disposta al centro della sala

particolari di carrozzeria, estintori, cinture, ecc.

E' anche in preparazione uno speciale carrello carenato per il trasporto della vettura più motore, cambio e 4 gomme di scorta. La particolarità di questa realizzazione è nella forma esterna della copertura del carrello che è in plastica rigida di forma aerodinamica con una pinna centrale posteriore. Questa copertura, a chiusura di sicurezza, si toglie rigidamente, e i due cassoni laterali contenenti cambio e motore si sfilano diventando banchi di lavoro. Rientrati, occupano lo spazio compreso tra le ruote anteriori e posteriori della vettura. Costo previsto del tutto circa 550.000.

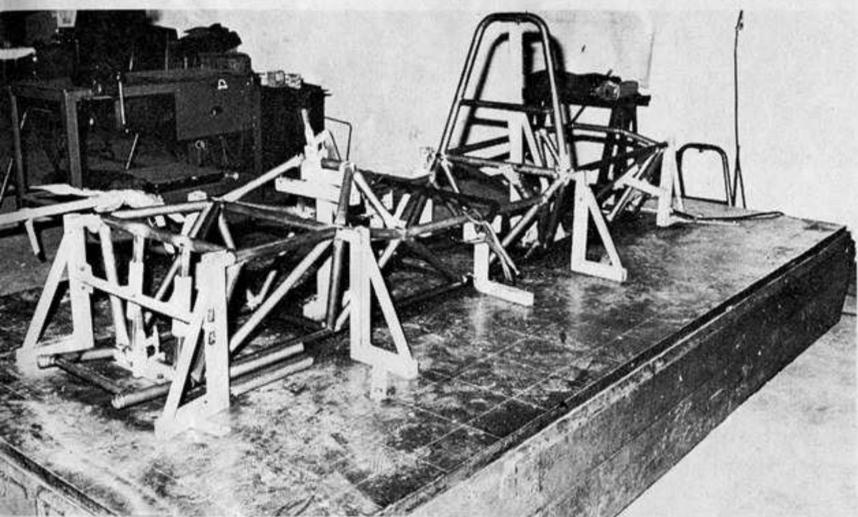
Vi era anche l'idea di realizzare una vettura Fiat (già di produzione) giardinetta apposta per trainare carrello e Formula Italia. Comunque si tratta di accessori molto coreografici che non sono indispensabili per vincere.

Resta da sottolineare la volontà di creare una vettura efficiente, durevole e di basso costo e in grado di ottenere degli ottimi risultati. A questo proposito non c'è da

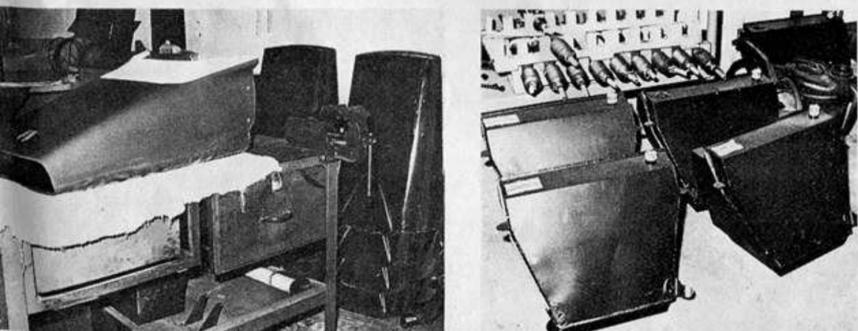
preoccuparsi in quanto la formula super V di prerogative pressoché analoghe alla Formula Italia, a Monza ha ottenuto tempi inferiori alla Formula 3. Il problema semmai è quello di creare i luoghi di gara idonei.

Per quanto riguarda i motori, in ogni gara — d'ufficio — si potranno sostituire i motori più veloci a scampo di « mosse strane ». L'Abarth prende i motori di produzione Fiat, li controlla al banco, verifica bronzine e particolari vari e li approva. I CV sono circa 121, più che sufficienti. Da ultimo, la sicurezza: è stato adottato il serbatoio Autodelta con piccole modifiche al telaio, ogni anno è obbligatorio sostituire gli 8 lt. di fluobrene (L. 40.000). Pianta ha avuto modo di sperimentare a Monza la robustezza della vettura opera dell'ing. Colucci e si è detto personalmente molto soddisfatto in quanto dopo un paio di « botti » non indifferenti, con una piccola sostituzione mozzo-ruota, ha potuto immediatamente riprendere le prove.

g. r.



A sinistra, una Formula Italia in montaggio. In primo piano, il cambio Lancia. Sopra, un telaio in assemblaggio sulla apposita maschera



A sinistra, i musetti in fase di finitura. A destra, alcuni serbatoi di sicurezza in attesa di montaggio. Sono questi la causa dei guai?

Il tuo motore brucia tutta la benzina che consuma?

con l'accensione elettronica C.D.S. non si spreca una goccia di benzina e il motore diventa più potente.



Proprio quando chiedi al tuo motore il massimo sforzo (è il caso del sorpasso) il sistema ad accensione normale si rivela insufficiente a mantenere una combustione perfetta. Spingere l'acceleratore

più a fondo è inutile, anzi, ciò provoca ingolfamenti,

riduzione di velocità e di ripresa, perdita di colpi, sprechi di benzina.

Con CDS invece, la corrente, potenziata fino a 40.000 volts, brucia tutta la benzina "richiesta", determinando un aumento di velocità e di potenza, più scatto nella ripresa.

Con il vantaggio di un buon risparmio di benzina! Tutto questo è diventato normale con CDS! Come partire al primo colpo anche a 30° sotto zero: per la "scintilla" più calda... caldissima.

Come avere le candele sempre asciutte e pulite con una durata tripla del normale: causa l'elevata tensione. Le puntine più efficienti: per la diminuzione dell'80% del passaggio di corrente su di esse.

La batteria che dura molto, molto di più: per il minor assorbimento specialmente nei momenti difficili: in colonna, con tempi piovosi e nebbiosi (risparmio di lavoro per la batteria).

CDS, in tanti anni di esperienza - nel 1971 le è stato assegnato il Premio Qualità Italia - ha ottenuto un tale grado di perfezione tecnica, che oggi è l'accensione elettronica più venduta in Italia.

Prezzo incluso il montaggio L. 42.000.

In vendita presso i migliori elettrauto e concessionari auto.



accensione elettronica a scarica capacitiva

C.D.S. Via Mercadante, 8 - 20124 Milano - Tel. 273961

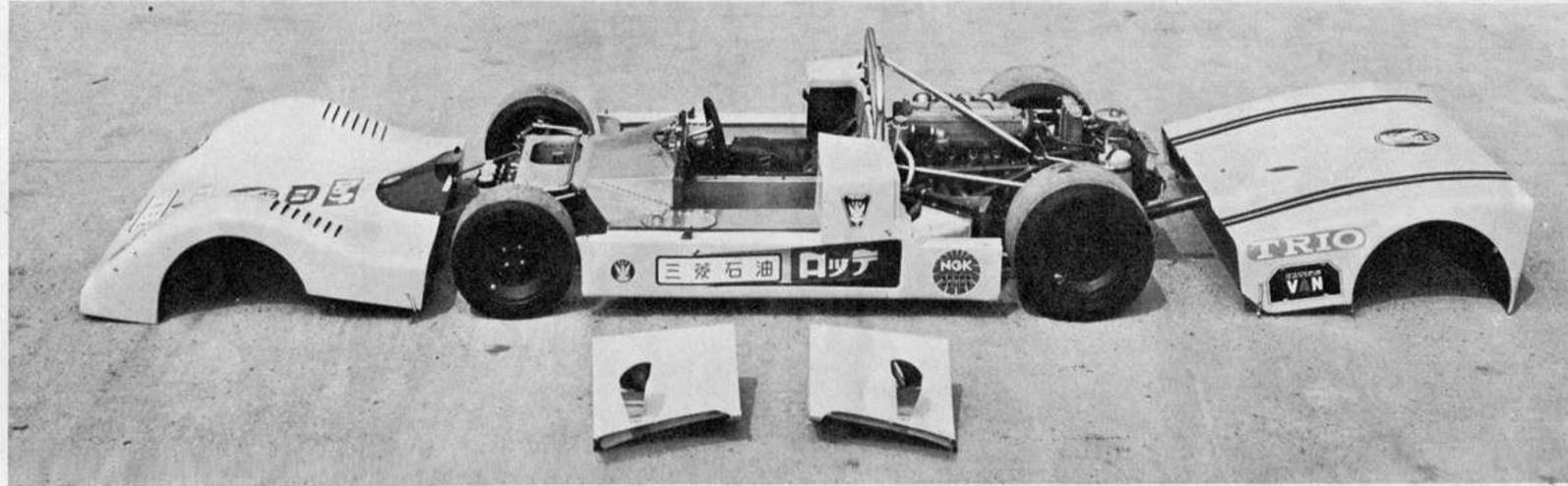
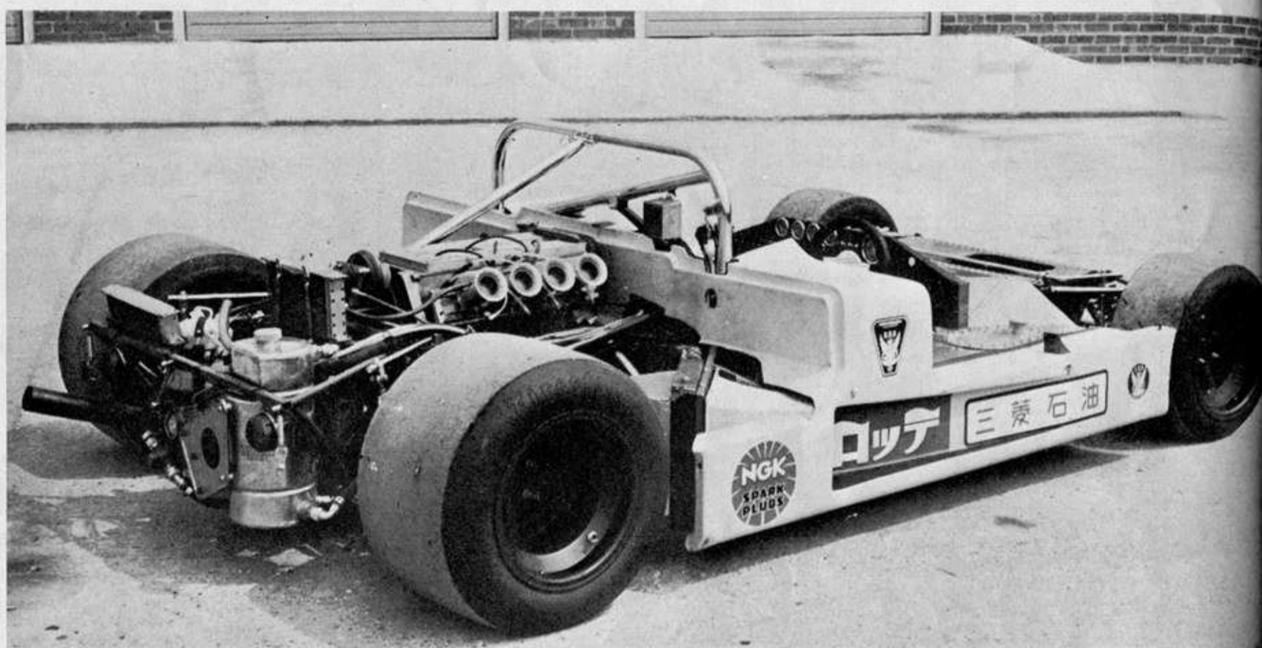


GRD 2000

LONDRA - E' apparsa la prima sport GRD, alla quale abbiamo già accennato poco tempo fa. Come si può vedere nella fotografia, la S272 è una monoscocca con paratie in acciaio e un sotto telaio tubolare asportabile posteriormente. I radiatori sono laterali e in questo primo esemplare il motore è un Brian Hart di due litri, con testa in lega; il cambio è un Hewland FG400.

Gli ideogrammi orientali chiariscono il patrocinio di cui gode il giapponese Tetsu Ikuzawa, per le cinque corse della serie Fuji. Il « prototipo » (termine un poco anacronistico, dato che si tratterà del secondo esemplare) sarà provato da John Miles e la GRD si prefigge lo scopo di metterlo bene a punto per la serie Springbok.

d. h.



Non è un BOLIDE ma piacerà alle signore

La «127» familiare di CORIASCO

Il quadrialvole di ANGELINI

ROMA - Parallelamente alla messa a punto di un motore 1300 da parte del torinese Monzeglio, di cui abbiamo già dato notizia all'epoca della 1000 KM di Monza, anche un altro noto preparatore di Alfa Romeo, il romano Franco Angelini, si è lanciato nel non facile « campo » delle costruzioni.

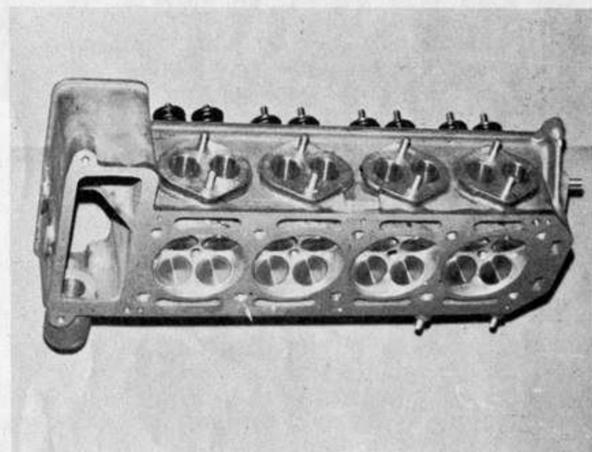
Infatti, dopo aver spremuto quanto c'era da trarre fuori dai motori Alfa di serie, Angelini, partendo da un basamento Alfa, ha progettato e fatto costruire tutto il resto,

fettamente « copiata » da speciali pistoni fatti realizzare appositamente.

Realizzato da Angelini anche l'albero motore ed il complessivo di alimentazione, una

mm) e corsa ovviamente più ridotta (circa 50 mm), mentre anche la versione 2000 è in un'avanzata fase di realizzazione.

Quanto prima, questo 1300



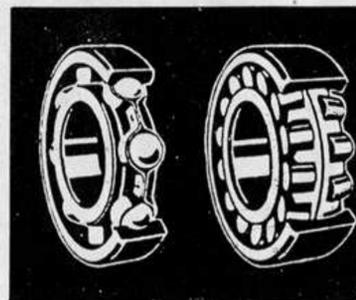
ottenendo un motore a 4 valvole per cilindro, con dimensioni ultraquadre (alesaggio 85, corsa 57). Particolarmente interessante la testata, che pur nel suo disegno classico comporta una inclinazione delle valvole di aspirazione. La camera di scoppio che ne risulta è molto raccolta, e per-

fusioni molto ben realizzate che incorpora il consueto dosatore a ghigliottina. L'alimentazione è ad iniezione indiretta con pompa Lucas. Per la distribuzione, si è conservato il sistema Alfa a catena doppia. Questo 1300 dovrebbe avere fra non molto una seconda versione, con alesaggio ancora aumentato (circa 90

(che viene montato sulla AMS Sport che fino ad ora si è molto ben comportata con un motore GTA Junior) verrà posto al banco, è solo allora il « mago » romano si sbottonerà a parlare di potenze. Anzi, lascerà la parola alla sua creatura...

Claudio Porrozzi

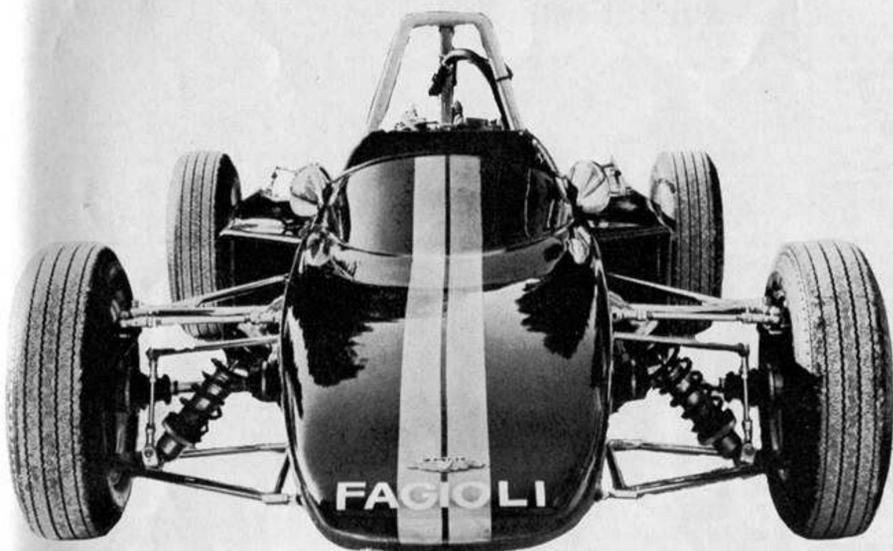
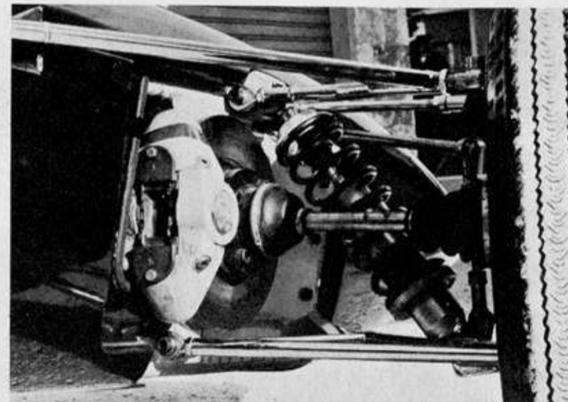
Dopo essere stata premiata con ben due Oscar, eletta vettura dell'anno anche dai referendum indetto da AUTOSPRINT, la Fiat 127 comincia ora a conoscere anche elaborazioni veramente interessanti. Dai primi di giugno la carrozzeria Coriasco di Torino ha iniziato le consegne della nuova 127 familiare, costruita appunto sull'autotelaio della brillante vettura torinese. La 127 familiare, omologata come berlina e come promiscuo, si presenta come un'auto dalla massima funzionalità e dall'aspetto piacevole, svelto ed elegante. Le dimensioni esterne rimangono quelle della berlina di serie, ma la capacità interna, con lo sportello che si apre fino al pavimento, è notevolmente aumentata. Auto ideale per un vasto mercato (artigiani, negozianti, aziende e privati) sarà anche particolarmente interessante per il pubblico femminile: manterrà la facilità di parcheggio, pur consentendo di disporre di un vano bagagli ampio e accessibile.



FAG
cuscinetti volventi

La FAGIOLI con ambizioni da FORMULA 3

A destra, i freni anteriori sono centrali, con semiassi di collegamento in acciaio speciale ad alta resistenza alla torsione e giunti omocinetic



La bella linea della Fagioli F. 850. I radiatori arretrati permettono un frontale molto rastremato. La vettura è prevista in versione F. 3

L'identi-kit della Fagioli 850 '72

VEETTURA: monoposto F. 850 modello '72 - TELAIIO: a traliccio in acciaio, pannelli di irrigidimento - DIMENSIONI: passo

2150, carreggiata anteriore 1335, posteriore 1355 - MOTORE: Fiat 850 S - CAMBIO: Fiat 500 F, con rapporti speciali - SOSPENSIONI: anteriori a quadrilateri deformabili, gruppo molla-ammortizzatore esterno, barra an-

tirolio fissa; posteriore, triangolo rovescio inferiore, bielletta superiore, puntoni di reazione e barra antitirolio registrabile - STERZO a cremagliera - Cerchi anteriori 4,50 x 12, posteriori 5 x 12 - Pneumatici Avon

OSIMO - Tappa intermedia verso una vettura di Formula 3 che — se tutto andrà bene — verrà costruita quest'inverno, la Formula 850 appena realizzata da Paolo Fagioli ha molte caratteristiche per essere definita una delle migliori « proposte » nel campo delle monoposto minori.

Infatti, a quanto ci consta, è la prima vettura italiana con i freni anteriori interni ed i radiatori acqua ai lati dell'abitacolo. E se queste scelte possono anche essere dettate dalla moda del momento, i loro presupposti tecnici rimangono validissimi ed inalterati, specialmente se sono ben realizzati. Come ci sembra essere il caso di questa Fagioli, il cui costruttore non è certo alle prime armi, essendo anzi stato uno dei primi costruttori a cimentarsi nella Formula 850. Il telaio è tubolare in acciaio trafilato a freddo, con pannelli di irrigidimento chiodati ed incollati. La pedaliera è registrabile con una corsa di 8 cm circa, mentre la carrozzeria ha una linea che sfrutta ovviamente la disposizione arretrata dei radiatori.

Per quanto riguarda le sospensioni, anteriormente Fagioli ha utilizzato al massimo l'assenza dei freni a disco sulle ruote per disegnare un nuovo portamozzo molto interno al cerchione, in modo da diminuire al massimo il braccio a terra. Nello stesso modo, disco freno e pinza piazzati sulla scocca hanno diminuito notevolmente il peso delle masse non sospese, con benefici effetti sulla perfetta aderenza delle ruote al terreno.

Poiché il vano motore è già previsto per l'installazione di un motore da Formula 3, Fagioli ha realizzato uno speciale distanziale fra il cambio ed il motore Fiat 850 in modo da spostare al massimo il motore stesso verso il centro della vettura, e migliorare il centraggio della macchina. Di conseguenza nuovo è pure l'alberino fra frizione e cambio ed il comando della frizione. La nuova Fagioli F. 850 è in vendita, pronta corse per 3 milioni di lire. E' già stata collaudata con successo, a Varelungo, dall'ex-cinquecentista Dentamaro, che la porterà al debutto quanto prima, probabilmente in una gara in salita prima di cimentarsi in circuito.

18 primati di una OPEL GT speciale diesel

FRANCOFORTE - Sulla pista sperimentale della Opel a Dudenhofen, a 13 km da Francoforte, uno speciale modello Opel dotato di un motore diesel ha battuto una bella serie di primati per la categoria A gruppo 3, relativa appunto ai veicoli mossi da motori diesel.

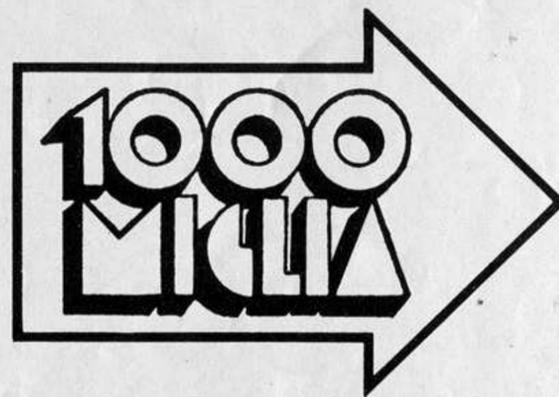
18 sono stati i records, di cui 2 mondiali, battuti da una specie di Opel GT con carrozzeria spider e dotata di un nuovo motore diesel turbocompresso da 95 CV che sarà ben presto commercializzato in una versione della nuova Opel Rekord. I due records mondiali riguardano i 10 km e le 10 miglia lanciati, percorsi entrambi ad una media pressoché uguale, di oltre 195 kmh. E' stato pure battuto il prestigioso record dei 10.000 chilometri, percorsi in circa 53 ore ad una media superiore ai 190 kmh.

Fra i piloti che si sono alternati alla guida vi erano il nostro Giorgio Pianta, Greder, la Beaumont, la Silvia Ostenberg, il tedesco Springer ed il giornalista Paul Frere.



LA GRINTA DEL CAMPIONE

**ruote
in lega leggera**



- **PERSONALITÀ** Disegno studiato in base alle caratteristiche aerodinamiche, meccaniche ed estetiche di ogni vettura.
- **ELEGANZA** Anche all'infuori dell'impiego prettamente sportivo danno un tono di eleganza AGGRESSIVA alla Vostra automobile. La lucentezza rimane INALTERATA nel tempo.
- **SICUREZZA** Boccole INTERFUSE in bronzo antifrizione - Lega autobilanciante - Perfetta bilanciatura costante dovuta al trattamento di tempra ed equilibratura molecolare da cui indeformabilità e resistenza all'uso - Maggior dispersione del calore, freni sempre pronti e puliti per la ventilazione ad estrazione - Maggior precisione di guida e direzionalità di frenata - Spazio di frenata ridotto per minor masse non sospese (ridotto momento di inerzia).

Fra i nostri 15 modelli c'è senz'altro una ruota « MILLE MIGLIA » studiata per la Vostra vettura.

FONDERIE OFFICINE MAIFRINI BRESCIA - 25100 - via Scuole, 5 - tel. 302281/2

Quello che (NON) vedremo

Vallelunga off limits per la TV

Vedremo delle ruote che corrono veloci sull'asfalto; ma non saranno pesanti pneumatici montati su vetture di F. 1, quelle, per intenderci, che sul circuito di Vallelunga parteciperanno al G.P. della Repubblica, ma le sottili gomme di bicicletta che prendono parte al giro ciclistico d'Italia.

Per gli appassionati delle due ruote sono stati predisposti ben due collegamenti, sul nazionale e sul secondo, ma per l'automobilismo... non resta che consolarsi con un breve cenno inserito nella serale Domenica Sportiva.

E questo è tutto quello che la TV intende passarci per questa settimana, almeno per ciò che riguarda il nostro sport. Perché oltre il ciclismo non dimentichiamo che vi saranno il calcio e l'atletica leggera in Eurovisione e per due giorni consecutivi e, sempre in collegamento tra le reti televisive europee, anche il pugilato. L'automobilismo, che si svolge in Italia e a pochi passi dalla sede principale della RAI, non merita evidentemente tante premure e neppure il «costoso impiego» di un paio di telecamere e di un telecronista.

C'è pericolo, forse, di provocare il fallimento finanziario dell'Ente Radio Televisivo? Eppure ci risulta che a Vallelunga c'è già la predisposizione in cavo dei punti di ripresa unificati.

• La BRABHAM (MRD) ci ha tenuto a precisare che il nuovo progettista della Rondel, Ray Jessop, non è il responsabile della BT 38, ma faceva parte della Casa soltanto come specialista di aerodinamica.

• Dall'America giunge voce che la McLAREN ha venduto la vettura ufficiale Indianapolis di Revson a Roger McCluskey. Questi avrà dunque bisogno di un nuovo telaio e, poiché l'M16B non si è dimostrata veloce come l'Eagle di Unser, pare che la nuova vettura abbia bisogno di molte modifiche.

• TONY FALL, che era andato a fare una ricognizione del percorso del Rally dell'Acropoli, è tornato... con gli orecchioni! Per un po' di tempo dovrà dunque sospendere la sua attività.

• Di nuovo c'è gente che minaccia di portare in tribunale il circuito di Thruxton e può veramente darsi che il piccolo circuito di Lydden Hill scompaia, dato che il RAC non è soddisfatto dal punto di vista della sicurezza. D'altro canto i proprietari di Lydden Hill si chiedono stupefatti perché le esigenze dei campionati internazionali debbano essere applicati a una pista che non ha certo l'ambizione di organizzare gare di F. 1, ma soltanto quelle indette dai Clubs. Con la chiusura del Crystal Palace, la situazione dei circuiti inglesi è tutt'altro che rosea.



GURNEY sulla «sedia»

• GURNEY ha detto che vuole ricorrendo per il «verdetto» che ha spostato Jerry Grant al dodicesimo posto a Indianapolis. Ha commentato: «La decisione è stata molto severa. Mi sento come se mi avessero condannato alla sedia elettrica per avere rubato una caramella.»

• John FITZPATRICK si è dimostrato particolarmente dispiaciuto dell'abbandono da parte di Broad del programma BMW 3 litri. All'origine di questo abbandono ci sarebbe l'impossibilità di omologare la vettura, come previsto, entro il 1. giugno. Voci di corridoio asseriscono, invece, che il rinvio dell'omologazione all'anno prossimo è conseguenza anche del nuovo acquisto della BMW, Neerpasch.

• REUTEMANN ha preteso, dopo la gara di Crystal Palace, che dietro alla sua nuca attaccato al roll-bar fosse messo uno strato di gommapiuma che attutisca gli eventuali «colpi di frusta» in caso di incidenti.

• Le voci sulle minacce che incombono sul circuito di BRANDS HATCH sono esagerate. Il fatto è che la progettata, nuova autostrada passerebbe attraverso una curva del circuito e se — ripetiamo, se — l'autostrada verrà costruita secondo questo programma, in teoria il RAC potrebbe rifiutare la licenza di agibilità, addebitando il rifiuto alla mancanza dei necessari impianti (soltanto mentre l'autostrada sarà in costruzione). Potrebbe risultarne un bene, dato che da tempo si pensa di fare un nuovo parco macchine sul circuito, su terreno più adatto, e può darsi che questa minaccia acceleri l'attuazione dei lavori.

• Dopo Hunt anche McNerney ha lasciato il team March di F. 3. Non si sa che progetti abbia per il momento, ma pare che voglia dedicarsi alle gare sport.

• Il primo luglio si correrà in Inghilterra un rally in memoria di Jim CLARK. La gara che prevede dei tratti in comune col Rally del RAC, è patrocinata dalla Shell Scozia.

• Non tutti sanno che REUTEMANN, tornato in gara al Crystal Palace, si è rotto un dito mentre cercava di salire sulla vettura che partecipava alla parata della vittoria. Il pilota ha tentato d'issarsi sul tetto della macchina, con Schekter e con Hailwood, ma non c'era posto. Mentre scendeva qualcuno ha sbatocchiato lo sportello sulla sua mano. Tipico, Reutemann si è allontanato come nulla fosse ma ha dovuto farsi medicare e si è così accorto di avere il dito rotto.



Non sono certamente adatti per un'automobilina a pedali questi enormi pneumatici racing senza battistrada (slick) della Goodyear. Ma se al posto dell'automobilina e del suo pilota Don Knight jr. installate la McLaren di Mark Donohue, ecco che il tutto acquista normali proporzioni

Torna in F.1 OLIVER

• Pare che fra non molto JACKIE OLIVER tornerà alle monoposto. Si associerà coi fratelli Agapiou per pilotare una McLaren, patrocinata dalla Kirk White, nelle serie americane di F. 5000.

• Continuando nella consueta politica, la scuola di HENRY MORROGH ha messo in calendario, per il 2 luglio, la prossima gara Club riservata agli allievi della scuola di pilotaggio. La corsa, che si inquadra in quelle a carattere addestrativo destinate ad evidenziare i migliori allievi dell'anno, si svolgerà come al solito a Vallelunga con le vetture della scuola.

• DEREK BELL, come si è detto, piloterà forse una Tui in F. 2, ma si dice che correrà anche con una vettura di Taylor alla prova del campionato Liggett e Myers di F. 5000, a Watkins Glen, il 18 giugno.



tv radio

Programmi dal 13 al 19 giugno

MERCOLEDI' 14
programma nazionale
Ore 22,00 - Mercoledì sport, telecronache dall'Italia e dall'estero.

DOMENICA 18
Programma nazionale
Ore 22,20 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti sui principali avvenimenti della giornata.

TUTTI I GIORNI
Programma nazionale
Ore 13,40 (al termine del telegiornale) Sport
Ore 19,45 - Telegiornale Sport
Ore 20,40 (al termine del telegiornale) Sport

TV Svizzera

DOMENICA 18
Ore 18,05 - Domenica sport
Ore 22,00 - La Domenica sportiva.

LUNEDI' 19
Ore 19,50 - «Obiettivo sport». Commenti e interviste.
Ore 20,45 - «Quiz al volante», gioco a premi presentato da Maschia Cantoni.

SABATO 17
Secondo programma
Ore 11,35 - «Ruote e motori».

DOMENICA 18
Programma nazionale
Ore 22,45 - Sera sport
Secondo programma
Ore 12,00 - Anteprima sport, risultati e anticipazioni.
Ore 17,30 - Musica e sport, risultati, cronache, interviste e varietà.
Ore 18,40 - Musica e sport (seconda parte).
Ore 20,45 - Sera sport

TUTTI I GIORNI
Alla fine di ogni «giornale Radio» il Ministero dell'Interno in collaborazione con l'ACI e la RAI dà comunicazione sulle situazioni di emergenza della circolazione stradale.
Secondo programma
Ore 7,35 - Buon viaggio, notizie per gli automobilisti.

SABATO-DOMENICA
Programma nazionale
Giornale Radio: ore 7,00 - 8,00 - 9,00 - 12,00 - 13,00 - 14,00 - 15,00 - 17,00 - 20,00 - 23,00
Secondo programma
Giornale Radio: ore 6,30 - 7,30 - 8,30 - 9,30 - 10,30 - 11,30 - 12,30 - 13,30 - 14,30 (reg.) - 15,30 - 16,30 - 17,30 - 18,30 - 19,30 - 22,30 - 24,00.

Quello che abbiamo sentito (e visto) per voi

L'entusiasmo di Poltronieri

«Partiti!...» Con questa entusiastica esclamazione è cominciata la telecronaca di Mario Poltronieri dal circuito di Nivelles per il Gran Premio del Belgio. «Partiti!...» E da questa prima battuta — colma di effettiva e intima partecipazione alla corsa che prendeva il via — abbiamo compreso che, questa volta, il momento sarebbe stato privo di qualsiasi monotonia. E il telecronista ha saputo mantenere fede alla promessa iniziale svolgendo la sua telecronaca in maniera quasi impeccabile, con molte spiegazioni sul nuovo circuito, sui cambi di marce nei diversi punti «cruciali» e sulle diverse velocità delle macchine. Unico neo, non imputabile ovviamente al commentatore, l'infelice collocazione della postazione microfonica priva, a quanto ha asserito Poltronieri, di ogni riparo. Il rombo dei motori diveniva così assordante quando le vetture passavano sotto la tribuna stampa che il telecronista doveva spesso, con eccezionale tempismo del resto, interrompere il discorso iniziato per riprenderlo solo quando le condizioni si facevano più favorevoli all'ascolto.

La telecronaca, comunque, non è stata trasmessa in diretta; tuttavia, la sintesi abbastanza sostanziosa non ha tolto nulla all'interesse della competizione stessa e gli appassionati di automobilismo possono, almeno questa volta, ritenersi sufficientemente soddisfatti, anche se le informazioni della vigilia hanno indotto in errore molti, che non pensavano al collegamento ritardato unico delle 18 sul secondo canale.

Il filmato, una volta tanto, non si è bruscamente interrotto al «taglio» del traguardo ma è proseguito mostrando le immagini del vincitore, Emerson Fittipaldi, e degli altri due classificati al secondo e terzo posto, sulla pedana della premiazione attorniatissimi dai numerosi tifosi tra i quali faceva spicco Carlos Pace con una sventolante bandiera brasiliana.

«E' molto carino questo atteggiamento di Carlos Pace — ha sottolineato Poltronieri — perché si dice che in Brasile il clan dei Fittipaldi sia separato, almeno come tifosi, dal clan di Carlos Pace che è un altro dei promettentissimi piloti brasiliani; un antagonismo quale c'è tra Inter e Milan, tra Juventus e Torino ma

I trent'anni di PROSERPIO

Non v'è manifestazione sportiva radio o telatrasmissione, salvo qualche eccezione, che non susciti negli ascoltatori qualche perplessità sul giornalista della RAI-TV prescelto per il compito. Le perplessità divengono addirittura protesta allorché la trasmissione riguarda le corsa automobilistiche (almeno così accadeva fino a prima il G.P. del Belgio). In genere ciò non succede quando, a Monza e in altre piste, si ascolta CARLO PROSERPIO. E' ormai un «vechio» del mestiere, avendo proprio raggiunto in questi giorni il trentennale della professione, che unisce al colpo d'occhio immediato la profonda conoscenza delle vetture e di tutti i loro tipi. Quando con la sua voce tonante Proserpio annuncia che dalla «parabolica» stanno uscendo, magari sotto il diluvio, X e Y su vetture delta e gamma, potete star certi che si tratta di quelli.

Ma Carlo Proserpio (che pur non si limita all'automobilismo essendo ormai al suo 27. «spikeraggio» — concedeteci il neologismo — del Giro ciclistico d'Italia, oltre ad accumulare presenze al Vigorelli, sui campi di tennis e nelle palestre per il pugilato e la pallacanestro) ha un altro grande pregio: tiene un «contagiri» infallibile e talmente esatto tale da permettergli in ogni momento di potere dare la posizione di tutti i piloti secondo i giri percorsi. E ciò senza dovere ricorrere all'aiuto dei cronometristi, casomai soccorrendoli in qualche caso. A tutto ciò Carlo Proserpio aggiunge: voce gradevole, dizione perfettamente intelligibile, autorità nell'impartire le disposizioni degli organizzatori al pubblico ed ai piloti, grande presenza di spirito anche nei confronti delle poche, ma inevitabili papere che nella sua lunga carriera gli è occorso di incontrare.

qui quello che contava era la vittoria della squadra brasiliana». Poco prima Poltronieri era riuscito ad intervistare Regazzoni il quale ha formulato sul noto incidente le polemiche dichiarazioni successivamente rese alla stampa, mentre alla domanda «al momento attuale non ci sembra tuttavia assolutamente compromessa la corsa per il titolo anche per i ferraristi; può fare un pronostico, in questo senso?» Regazzoni ha risposto: «Non credo, ma indubbiamente bisognerà che i tecnici di Maranello lavorino un po' sulle nostre macchine perché in questo momento i motori vanno molto bene ma come telaio siamo inferiori alla Lotus; quindi fin che non riusciamo a trovare un assetto migliore nel telaio, credo che per noi sarà molto duro».

La sera, sul programma nazionale, è andato in onda il primo numero estivo della «Domenica sportiva» con un brevissimo resoconto filmato del Gran Premio del Belgio seguito, alla fine della trasmissione, da una stringatissima notizia sul risultato del Rally Internazionale delle Quattro Regioni.

Come si vede il lupo perde il pelo ma non il vizio perché non solo si continua a omettere il sommario iniziale ma, almeno per quanto riguarda l'automobilismo, si procede a sbalzi. Infatti tra il resoconto della corsa di Nivelles e quella terminata a Salice Terme sono stati trasmesse molte altre notizie riguardanti altre discipline e solo alla fine e all'improvviso il risultato del Rally. A noi di «tappabuchi».

Giò Luni

• Alla serie LYGETT & MYERS di F. 5000 partecipa anche un pilota negro, il quale ha detto: «Ora la gente di colore si può permettere il lusso di correre in automobile e può darsi che io dia il via a una nuova moda.» Ventisettenne, Benny Scott è un neo-laureato in psicologia che gareggia dal 1968. Nel 1969 vinse il campionato per stock-cars della California del Sud.

MODENA - Umberto Masetti, dopo i clamori del suo (mancato) rientro a Imola nella «Daytona» motociclistica, si è fatto vivo in quel di Modena per dedicarsi alla direzione sportiva della giovane équipe «Giuliani Racing Team». Il nome di Giuliani non è certamente nuovo ai nostri lettori, in quanto questo bravo tecnico ha avuto modo di affermarsi con le monoposto formula 850, coi prototipi e con delle «elaborazioni» su vetture di serie, affidate generalmente a piloti di Parma che hanno avuto un certo successo.

Masetti ci prova come d.s. automobilistico



Masetti al volante del prototipo Giuliani. La voglia c'è...

I rapporti Modena-Parma in campo auto-sportive tramite Giuliani si sono dimostrati validi. Ma Giuliani era alla ricerca di un collaboratore per dar vita a una scuderia propria. Ed ecco spuntare l'ex-mondiale Umberto Masetti che non intende più ritornare in Cile.

Ma sentiamo che cosa ci ha detto il nuovo D.S. della «Giuliani Racing Team»:

«Ho visto che qui da Giuliani, — attacca Masetti — si può far bene: è un tecnico che ha delle capacità e le ha ampiamente dimostrate; ora io sono qui per dargli una mano...»

— Quindi ti dedicherai allo sport dell'auto al quale eri passato dopo aver smesso di correre in moto.

«Esattamente. Se hai presente ho partecipato a delle corse con vetture modenesi... Ugolini ne sa qualcosa...»

— Quali sono i tuoi programmi? Ti sentiresti di gareggiare ancora?

«E perché no? Posseggo una Maserati e ti assicuro che la guida veloce mi piace.»

— Parteciperete, secondo quanto ho capito da Giuliani, anche alle corse di Formula 3?

«Il programma comprende anche la F. 3: ora abbiamo le monoposto 850, e la prototipo 1000 della quale AUTOSPRINT si è già interessato.»

— E per le moto? E' vero che c'era qualche possibilità di vederti alla "Benelli"?

«Non ne so nulla, ma certo sarei disposto ad accettare un incarico di collaboratore (anche alla De Tomaso); ma di correre in moto con delle macchine di fortuna non me la sento più. Avessi un mezzo che va, allora...»

Vietato il TOUR alla Stratos

MARSIGLIA - Ci sono forti probabilità che Jean Ragnotti non rinnovi il suo contratto con il Greder Racing Team che può essere considerato come il servizio corse della General Motors in Francia: ciò avverrebbe a settembre. Enri Greder e Marie Claude Beaumont si sono divisi il compito sull'unica vettura iscritta alla 24 Ore di Le Mans (una Chevrolet Corvette con motore 7,5 in alluminio) mentre Jean Ragnotti dovrebbe disputare la Coppa delle Alpi al volante di una Ascona gr. 2.

La General Motors ha intenzione di creare un reparto corse europeo e non sarebbe forse impossibile che il corridore francese potesse trovare impiego al volante di una Opel, ma si tratterebbe di contatti gara per gara.

Se la soppressione della partecipazione di prototipi al Giro di Francia, dove doveva pilotare la nuova Lancia Stratos, ha messo Ragnotti nelle condizioni di trovarsi un'altra vettura, egli potrà sicuramente disporre dell'ultima nata italiana per il Tour de Corse. Ragnotti sarebbe comunque contento che qualcuno gli prestasse un coupé 1600 HF per il RAC. Nel frattempo egli avrà disputato la Ronde Cénévole e il Criterium delle Cevennes con un prototipo Jidé con motore Renault 1600 S. Infine una sua apparizione in circuito alla guida di una GT spettacolare non è affatto esclusa.

j. r. j.

• Il presidente della HAGGAR, grossa industria di abbigliamento maschile, ha annunciato che patrocina un team per il campionato Liggett e Myers di F. 5000. La squadra è formata da Hobbs e la Lunger, le vetture sono due Lola T 300.

• JOHN MILES, il nuovo collaudatore della GRD, parteciperà forse alla gara di Silverstone, valevole per il campionato due litri, cioè il Martini International; piloterà la GRD progettata da Jo Marquart. Si parla anche della Serie Springbok.

V8/BlogScan



• Come si era annunciato, in SVIZZERA è entrato in vigore il limite di cento orari su tutte le strade nazionali, salvo per le autostrade ove si può andare a 120.

• Il ministero inglese dei trasporti ha calcolato quanto costa il tempo perso in automobile per via degli ingorghi del TRAFFICO. Risulta che ogni ora al volante costa all'automobilista in media L. 4.500, se l'automobile è usata per lavoro; se serve soltanto come mezzo di locomozione, casa ufficio e viceversa, il costo scende a L. 1.350; se l'uso è in parte per lavoro e in parte per diporto, costo L. 1.875.

• Per la prima volta in trentanove anni, la FORD inglese accusa perdite, al punto che per il 1971 il dividendo è stato abolito. Il grosso deficit è dovuto agli scioperi, che hanno interrotto la produzione per tre mesi.

• La JAGUAR ha vinto a Le Mans! Andata sul circuito della Sarthe per le «Coppe dell'Era d'Oro», la D del 1955, pilotata da Peter Sargent, ha vinto nel «Bugatti» una gara di dodici giri.

• Nei quattro giorni del PONTE sono morte sulle strade 127 persone. Gli incidenti sono stati 3908, di cui 113 mortali. I feriti sono stati 3.477, le infrazioni contestate quasi 105.000.

• BO 500.000 a Bologna, sarebbe come dire quasi una vettura per abitante se tutte le vetture immatricolate fossero ancora in circolazione.

• Secondo una voce ripresa dal Bild Zeitung, la VOLKSWAGEN si appresterebbe a licenziare 4000 operai. Questo per via del calo negli utili registrato nel 1971 e nei primi mesi di quest'anno. Un portavoce della Casa si è affrettato a smentire, aggiungendo però che gli operai che dovessero licenziarsi non saranno sostituiti. In media un migliaio di operai lascia gli stabilimenti ogni mese (normale fluttuazione della manodopera).

• Prima gratuito per tutti gli stranieri incidentati sulle strade italiane, ora l'aiuto delle squadre dell'ACI ha un prezzo: mille lire per intervento diurno e duemila la notte. L'ACI di Germania ha protestato, dicendo che è «una decisione che rompe la collaborazione internazionale degli AACC di tutta Europa». Può darsi che la misura si ritorca e che anche gli italiani dovranno pagare per l'aiuto sulle strade europee.

CorRE col fucile

• Il RE HUSSEIN di Giordania ha partecipato a una gara, da Amman ad Agaba. Pilotava una Range Rover e gli facevano da coequipier la moglie... e un fucile. Saggia precauzione, in quel paese.

• L'Avv. NICOLO' PIGNATELLI, Presidente della Gulf Italiana S.p.A., ha annunciato la nomina dell'Amministratore Delegato, Dr. Ladislao Buday, a Vice Presidente della società. L'Avv. Pignatelli ha inoltre annunciato la nomina del Direttore Commerciale, Sig. Ugo Aniasi, a Vice Direttore Generale della Gulf Italiana S.p.A.

• La famosa agenzia di viaggio inglese, la THOMAS COOK, nazionalizzata nel 1947, è stata venduta dal governo a un gruppo di cui fanno parte una banca, Charles Forte (italiano, proprietario di tutte le pizzerie di Londra, più mille altre imprese) e l'Associazione automobilistica britannica.

• L'IRLANDA, ora entrata nel MEC, rappresenterà la testa di ponte dell'industria automobilistica giapponese nel MEC. E' chiaro dalla notizia pubblicata a Tokio, secondo la quale entro il mese di giugno avrà inizio in Irlanda la costruzione di uno stabilimento di montaggio per automobili e autotreni leggeri della Nissan.

• E' stata allestita una esposizione della JAGUAR a Coventry, per festeggiare il cinquantenario della Casa. La mostra resterà aperta per tutta l'estate, fino a una settimana dopo il settantesimo compleanno di sir William Lyons (4 settembre).

• Il re HUSSEIN DI GIORDANIA, appassionato di automobili, ne ha ordinata un'altra ancora. Si tratta di una Morgan Plus 8 in stile «anni trenta». Dovrà però aspettare quindici mesi per averla.

Le offerte per l'ARA

MODENA - Il Comitato per la erezione dell'Ara dedicata alla memoria dei Caduti dell'automobilismo si è riunito nella nuova sede sociale della «Scuderia Modena Corse» (Hotel Canalgrande) per prendere atto della affluenza di sottoscrizioni da parte dei generosi che hanno aderito all'invito di Don Sergio Mantovani per realizzare una iniziativa tanto nobile.

Il Comitato organizzatore (Don Mantovani, Vecchi, Ugolini, De Niederhauser, Giorgi) ha stabilito di chiedere l'Alto Patronato del Presidente della Repubblica. Don Sergio Mantovani e il comm. Vecchi sono stati ricevuti dal Prefetto di Modena dr. Felice Marchioni al quale hanno esposto il progetto pregando lo stesso Prefetto di voler accogliere l'invito di far parte del Comitato d'Onore. Il dr. Marchioni ha accettato l'invito rivolto. Sono stati, inoltre, interessati il Presidente della Camera e del Senato affinché vogliano parimenti aderire all'invito di far parte del Comitato d'Onore.

A Don Sergio Mantovani, intanto, continuano a pervenire le offerte delle quali pubblichiamo il secondo elenco:

Totale primo elenco	L. 966.000
De Tomaso Automobili	120.000
Ghia carrozzeria - Torino	35.000
Lamborghini Ferruccio	10.000
Volontario Ottorino	15.000
Montagnani Maurizio	10.000
Longana Arturo	10.000
Vaccarella Nino	10.000
Bertocchi Guerrino	10.000
Scarfioni Luigi	125.000
Parmigiani Franco	10.000
Citroen Italiana	100.000

Totale L. 1.421.000



CINGOLI (Macerata) - Con l'ingegner Piero Corvatta, una delegazione composta da rappresentanti della «Scuderia Marche» di Macerata che ha proposto l'interessante iniziativa, del Moto Club «Armando Fagioli» e della amministrazione comunale da cui l'idea è stata prontamente accolta, ha effettuato il previsto sopralluogo nella vasta zona dell'altipiano situato all'estrema periferia di Cingoli (in cui gravita anche il crossodromo permanente «Tittoni») per avviare la progettazione della nuova pista: via costruire per gare di F. 4 kart e moto.

MACERATA - In occasione della «Giornata dell'Automobilista» che si è svolta presso la sede maceratese dell'Automobile Club, oltre ai «pionieri della guida» Anastasio Cagliini, Alessandro Brunozzi, Enrico Mancini, Fazio Falconi, Mario Carlosi, Clelio Migliozi, Romualdo Gentili, Pacifico Santanoglia, Renato Bartolozzi, Aldo Antonioli, Gaetano Battistelli e Osvaldo Pioli, sono stati premiati anche piloti che si stanno distinguendo nell'attività agonistica. Hanno ricevuto attestazioni di merito Giampaolo Paciaroni (il «Gian Paolo» tricolore della regolarità sprint) e, per la velocità, Vincenzo Gattafoni, Gianfranco Trombetti, Giovanni Corsi, l'intramontabile Sebastiano Leonardi, Giovanni Masci Falzi e Arrigo Antolini.

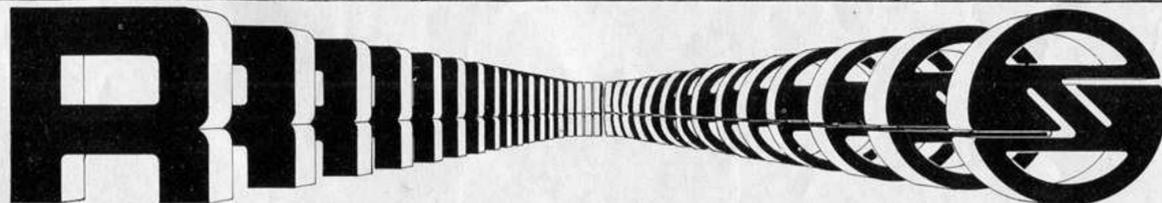
VARESE - Per l'organizzazione del Team Varese - Squadra Corse Terziroli, sulla pista kart in località Schiranna di Varese, dalle ore 9 alle 18 del prossimo 29 giugno, si svolgerà una manifestazione automobilistica a carattere formativo per partecipare alla quale è unicamente richiesto (oltre naturalmente alla macchina) il solo possesso della patente di guida. La gara consisterà nell'effettuare, possibilmente senza abbattere birilli, una doppia prova di slalom sulla distanza di due giri di pista ciascuno. Le iscrizioni dovranno essere inviate alla Concessionaria Terziroli, Viale Borri 178, Varese, entro le ore 18 del 28 giugno.

La famiglia BENELLI ringrazia

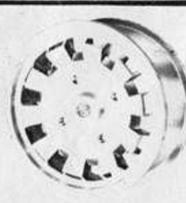
PRATO - La famiglia Benelli desidera ringraziare tutti gli amici sportivi che hanno voluto, con commozione e affetto, porgere l'ultimo saluto a RICCARDONE

Un particolare ringraziamento al Dr. CEARD dell'ANCAI, all'Ing. ROANO della CSAI che l'ha commemorato con sentite parole. La famiglia inoltre ringrazia commossa i Dirigenti e tutti gli amici Azzurri della Federazione Atleti Azzurri d'Italia per l'onore del riconoscimento conferito alla memoria all'indimenticabile Carlo.

FONDMETAL - Palosco (Bg) ITALY - statale l'Ogliese



RUOTE IN LEGA LEGGERA
21



pubblicità ASA 400

designer riccardo vecchiati architetto



L'ultima novità
per le gare di
AUTOMODELLI

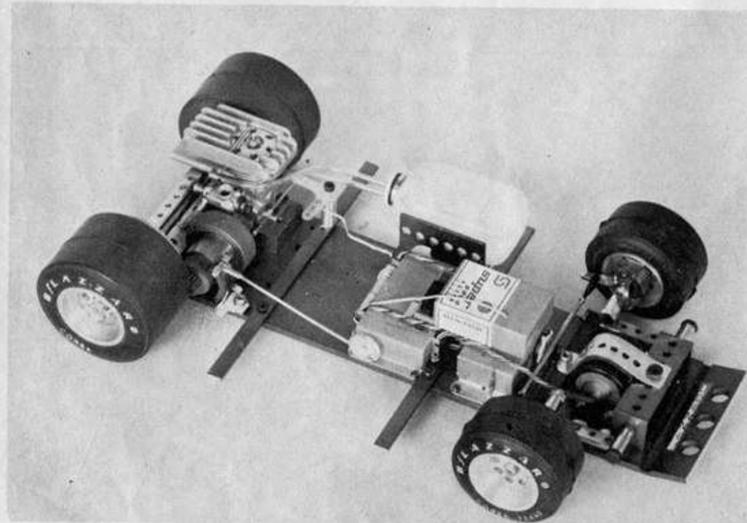
A 80 all'ora radiocomandata

L'automodello radiocomandato Lazzaro. Costruito e venduto da due appassionati modellisti di Padova, questo modello è adatto alle competizioni per automodelli radiocomandati che si disputano in tutta Italia.

La carrozzeria (foto sopra a destra) — molto simile alla LOLA — è in fibra di vetro, che unisce alla robustezza il peso limitato e la facilità di riparazione. Subito dietro il roll bar è visibile la testa del motore che è dotata di un'ampia alettatura per il raffreddamento. Sulla sinistra appare il bocchettone per il rifornimento rapido del serbatoio.

Questi modelli, lunghi fino a 600 mm, sono in grado di raggiungere velocità superiori agli 80 km orari a seconda dei rapporti montati e delle dimensioni delle ruote. I motori monocilindrici di 3,21 cc, impiegano semplici miscele composte di alcool metilico ed olio di ricino, o altro lubrificante. Talvolta, per aumentare le prestazioni, la miscela viene « drogata » con nitrometano ed additivi segreti. Con il 1972 gli automodelli radiocomandati e le modalità di corsa sono stati regolamentati dall'AMSCI (Auto Model Sport Club Italiano, via Carnevali 68, 20158 Milano), l'ente cui l'Automobile Club d'Italia ha demandato l'organizzazione e la responsabilità dell'attività automodellistica in Italia.

Il telaio dell'automodello radiocomandato Lazzaro. Questo telaio è in anticorodal anodizzato e reca le varie parti meccaniche. L'assale anteriore (nella foto, sotto) è a ruote indipendenti collegate tra loro dalla barra di sterzo. Subito avanti questa barra sono sistemate le speciali batterie di grande potenza e di piccole dimensioni, che alimentano la radio ricevente ed i servocomandi che azionano lo sterzo, regolano il regime del motore e agiscono sul freno. Il complesso radio-servocomandi si trova, al centro del telaio in fianco al serbatoio della miscela (la bottiglia di plastica bianca). Davanti all'assale posteriore, montato rigidamente sul telaio, si trova il motore, con cilindrata di 3,21 cc, che trasmette il moto alle ruote attraverso una frizione centrifuga ed una coppia di ingranaggi. La superficie frenante è visibile subito davanti alla ruota posteriore destra.

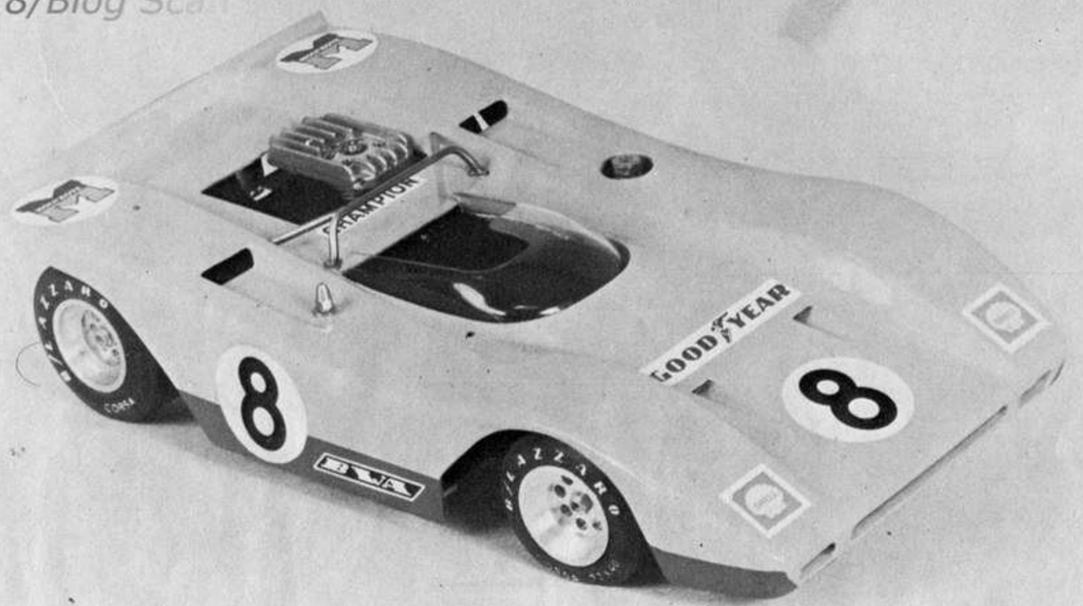


Particolare importante del modello sono le ruote. Esse sono cave e molto leggere; internamente alla gomma, un anello in alluminio svolge funzione di tenuta anticentrifuga anche quando la gomma stessa, che può ruotare ad oltre 5.000 giri al minuto, tenderebbe a staccarsi dal cerchio. A seconda delle condizioni del fondo stradale, è possibile montare gomme di mescole differenti.

Come si può notare, anche negli automodelli radiocomandati si applicano tutte le esperienze delle competizioni « vere ».

Automodello radiocomandato Lazzaro. In questa vista posteriore si notano i quattro tubi di scarico che hanno funzione di silenziosi. Il regolamento per questi automodelli richiede infatti l'installazione di un efficace silenziatore. Si notano, inoltre, le gomme posteriori di grande sezione tipo slick.

a. z.



LIANA ORFEI

il mio cavallo vincente ha due ali in più

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

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

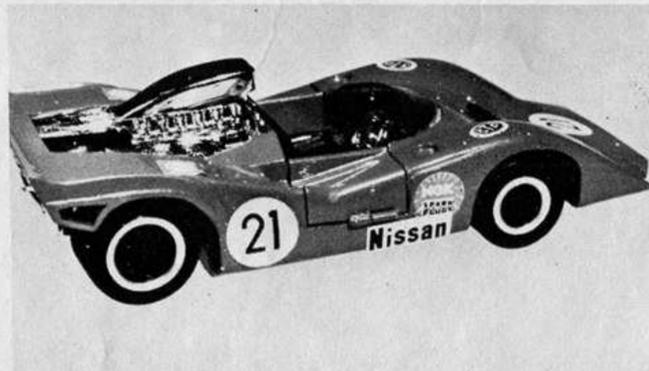
ogni rifornimento Mobil equivale a una messa a punto del motore

Mobil due ali in più ai cavalli motore



Il mini SALONE delle novità

Non si è ancora spenta l'eco delle incredibili velocità fatte registrare alla Cinquecento Miglia di Indianapolis, dove le medie di qualificazione hanno largamente superato i trecento chilometri orari, che la Matchbox ci presenta due modelli di monoposto Indy. La prima (foto in alto a sinistra) ha un nome che evoca il tuono e si presenta verosimile grazie alla linea a cuneo con radiatori laterali ed ampie superfici stabilizzatrici. Tutta la parte posteriore è occupata da un motore V8 che sprigiona potenza solo a guardarlo; le ruote extralarghe portano gomme lisce del tipo slicks, che è oggi ritenuto il migliore per le piste asciutte. La seconda (sotto a sinistra), chiamata « Lightning » cioè lampo, è caratterizzata da un alto alettone posteriore che ne dovrebbe migliorare la stabilità. Motore 8 V.



La Diapet, una grande casa giapponese che produce riproduzioni di automobili, ha recentemente aumentato la propria serie di mini-modelli con questa Nissan R382. Si tratta di un modello, quarantatré volte più piccolo del vero, che rappresenta una grossa vettura corsa biposto. Questa vettura ha gareggiato nella passata edizione del Gran Premio del Giappone, una corsa cui hanno partecipato anche piloti e vetture provenienti dall'Europa. La qualità e la ricchezza dei dettagli non hanno nulla da invidiare agli automodelli europei, anzi sono spesso superiori.

Pericolo giallo per i modelli?

Sopra: Toyota Corolla Sprinter in versione rally. Questo modello è stato presentato dalla Casa giapponese Diapet. E' in scala 1:43, in pressofusione di metallo e dispone di portiere apribili, cofano motore sollevabile, interni completamente arredati, sospensioni alle quattro ruote. I numeri di gara e le scritte pubblicitarie conferiscono una grinta abbastanza « corsaiola ».

La serie Diapet comprende attualmente oltre 80 automodelli e parecchie riproduzioni delle famose maximoto giapponesi. Tra i pochi modelli di vetture europee segnaliamo la Fiat 850 coupé che è evidentemente tanto famosa anche in Giappone da meritare una riproduzione in scala ridotta.

Anticipata la FIAT con la 127 rally



La MEBETOYS del Gruppo Mattel presenta la riproduzione in formato tascabile della versione Rally della FIAT 127. Il modello, in scala 1:43, è ricco di dettagli, variamente colorato, e presenta, oltre ai numeri di gara, il cofano in nero antiriflettente. Prezzo sul mercato L. 500.

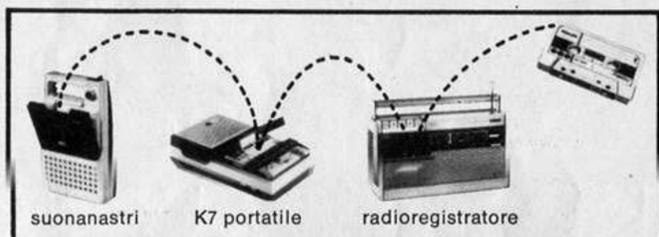


Sempre della MEBETOYS una elaborazione dell'Alfa Romeo « Duetto » adattata ad uso « ammiraglia » delle squadre ciclistiche. Quella che presentiamo è disponibile in tre colori ed è completata da tre minuscole biciclette installate sul cofano posteriore. E' in vendita al prezzo di L. 1.000.

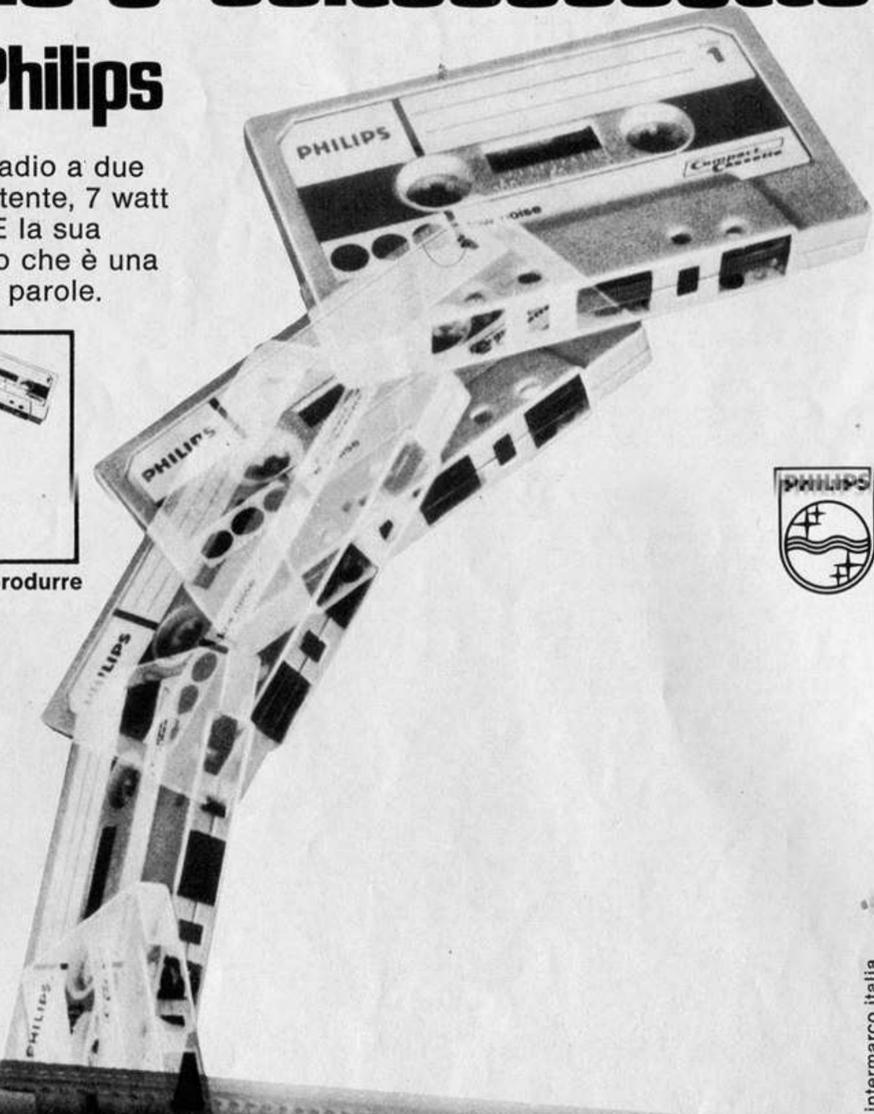
viaggia suona e "saltacassetta"

autoradio STEREO Philips

RN 312, stereo da viaggio. Ha tutto. Una radio a due gamme d'onda. Un suonanastri 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