

arriva
sabato
24
giugno

al traguardo delle
edicole il n. 2
del **MENSILE**



scoprirete
anche la
GRANDE SORPRESA
che vi prepariamo
per **LUGLIO**

**AUTO
SPRI
NT
mese**

ENZO FERRARI E FERDY PIECH: DUE CO-STRUTTORI DA CORSA SCRIVONO DI SICUREZZA IN ESCLUSIVA PER «AUTOSPRINT». ■ LA GIRANDOLA DELLE NOVITA' DI SERIE: DALL'ALFASUD ALLA «126» ■ QUALE «500» E' LA FIAT-SICURA DI WASHINGTON ■ OCCHIO AL TACHIMETRO PER L'ABARTH A 112 ■ LE MALATTIE DEL «MAGGIOLINO» ■ LA SICUREZZA GRADEVOLE ■ SPORT AUTO SOTTO INCHIESTA (TELEFONICA): AL 56% DEGLI ITALIANI PIACE MOLTO ■ IL «SIMPATICO CAPITANO» DONOHUE CONFESSA IL PREZZO DI INDIANAPOLIS ■ IL DIARIO DI SCHENKEN ■ FOTOTECA SPRINT ■ IL MINUTO PIU' LUNGO IN SICILIA ■ PER LE NOSTRE «EVA SPRINT» 24 ORE DI MODA

2

GIUGNO 1972

luglio

ANNO I

spedizione in abbonamento postale gruppo III

L. 500



**LEGGETE
SUBITO**

nelle pagine che seguono

Il diario
della pazienza



**L'ALFASUD
non sembra
TUTTAVANTI**



**PETERSON
alla
LOTUS?**

il pallottoliere
delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale di
mezzanotte

a pagina

- 2 Dove corriamo domenica?
- LA ZANZARA
- 34 KARTING
- 46 MOTORAMA TUTTESPRINT
- 48 SCRIVETECI rimarremo amici
- 50 INFORMATUTTO
- 51 COMPRAVENDITA

Un nome "pesante" per un pilota argentino

Fora FERRARI e LOPEZ vince

LAS FLORES - Festival del motore e delle varie categorie con un totale di oltre 80 vetture iscritte sul circuito di Las Flores di 3694 metri.

Facile era la previsione di gare combattute ed interessanti. In effetti è stato così a cominciare dalle F. 4 che, dopo avere visto furiose bagarre nelle due serie vinte rispettivamente da Andretta e da Carlo Jarque, propone una finale spumeggiante nella quale Jarque riesce a precedere Andretta, Nardi e Almanda.

Nella F. 2 lotta accanita sin dall'inizio fra l'uruguayano Passatore e Chico Lopez, quando Ferrari (non quello di Maranello) con la sua Peugeot riesce a superarli entrambi. Il giudice d'arrivo aveva sbandierato con un giro d'anticipo al passaggio di Lopez, ma i commissari sportivi hanno immediatamente ristabilito la regolarità delle cose. Nella seconda serie nuovo duello fra Ferrari e Lopez con Passatore a fare da terzo incomodo. Quando tutto sembra risolversi in favore del Ferrari argentino, una bucatina permette a Lopez di vincere comodamente la manche ed anche la classifica a somma di tempi.

Entrano quindi in pista i « grandi » della F. 1 e subito si prospetta una appassionante battaglia fra Di Palma, Monguzzi e Mauricio Garcia. Un testa-coda di Monguzzi e la rottura della guarnizione della testata alla macchina di Di Palma, facilitano la marcia di Garcia che tuttavia deve cedere il passo all'ormai rassegnato Monguzzi per gravi problemi di motore. Nella seconda serie il successo va ad un furioso Garcia, ma Monguzzi con una intelligente gara di difesa riesce a riportare la classifica a tempi.

Augusto C. Bonzi

La MARLBORO SP - CHELCO

La marca delle sigarette Marlboro, come è già abitudine nel campo delle corse automobilistiche, ha assunto l'onere della presentazione della nuova vettura SP che la Commissione Sportiva concessionari General Motors sta preparando. Si tratta di una semimonoscocca con telaio reticolato con tubi rettangolari e fasciati in dural. Il motore è Chevrolet 250 a 7 bancate con testata speciale da corsa e carburatori Weber orizzontali, che arriva a un regime di 7.000 giri. La vettura praticamente terminata dovrebbe entrare in gara nelle prossime corse.



Sta nascendo una nuova SP, sponsorizzata dalla Marlboro. Nelle corse del campionato SP verrà guidata da Nestor J. Garcia Veiga (l'ultimo a destra), assieme ai responsabili del team, Pedro Campo (disegnatore del telaio) e l'ing. Flex Joseph (preparatore del motore)

Operai - piloti a BAIREES!

Ecco la passione argentina. Nell'Autodromo Municipale di Buenos Aires 112 futuri piloti appartenenti all'Unione Operai Metallurgici si sono cimentati in una selezione organizzata dal loro ente. Forniti di Torino TC, i concorrenti si sono eliminati con il tempo e sono rimasti in tre che dovranno dirimere la loro superiorità con cinque giri di circuito. Quello che alla fine risulterà vincitore sarà iscritto dalla UOM come pilota di detto ente nelle corse TC e sarà fornito di un Formisano-Tornado con tutta l'assistenza possibile in corsa e nel box. La seconda serie ha già 70 iscritti.

Dopo la « Sfida dei coraggiosi », ecco una nuova tenzone automobilistica in vista, cioè la « Sfida della Cordigliera » (s'intende quella delle Ande). Sarà riservata al TC e chiederà alle macchine, motori e piloti uno sforzo non indifferente su un percorso di 202,800 km fra Zonda e Calingasta andata e ritorno con 1.126 curve nell'andata ed altrettante nel ritorno. La strada arriva a 1.450 metri sul livello del mare e sarà tutta di montagna, per quanto tutta pavimentata in macadam e quindi più facile per le gomme. Detta corsa sarà valida per il campionato argentino di TC e contemporaneamente per il campionato della montagna.

Due studenti di 19 anni, Fernando Sastre e Juan Carlos Fitte hanno presentato una loro invenzione che dovrebbe rivoluzionare il sistema di accensione dei motori. Questo distributore elettronico elimina platino e condensatore. Consiste in un disco con tante perforazioni quanti sono i cilindri. Per dette perforazioni passa, in determinata posizione dei pistoni, un raggio di luce che accende una cellula fotoelettrica che unisce la bobina con la candela. Secondo i giovani inventori, il suo costo industriale sarebbe uguale a quello dell'attuale distributore, ma sarebbe molto economico col tempo, per via della durata e la parità di mantenimento.

a. c. b.

D'estate il tuo motore non va in vacanza: liberalo dal calore eccessivo con STP

In estate il motore della tua auto è messo a dura prova: per continui arresti e avviamenti nei lunghi tragitti. Il motore si surriscalda e crea severi inconvenienti. Elimina il surriscaldamento con il Trattamento STP per Radiatore!

Cosa fa il Trattamento STP per Radiatore?

È un sistema scientificamente studiato per il raffreddamento del motore. STP fa in modo che il motore funzioni molto più fresco, più pulito e a temperatura costante. Previene la formazione di depositi e di ruggine, l'indurimento del manicotto del radiatore e le perdite per corrosione.

Protegge e aiuta l'intero sistema di raffreddamento.

Si usa tutto l'anno.

Il Trattamento STP per Radiatore si miscela agli antigelo « permanenti » favorendone la conservazione e migliorandone le proprietà antigelo. Per gli inconvenienti dei radiatori: « Il Trattamento STP Sigillante » arresta rapidamente le perdite. « Il Super Disincrostante STP per Radiatore » pulisce e migliora il sistema di raffreddamento.

« Sarete soddisfatti o rimborsati », afferma Andy Granatelli, Presidente della STP Corp. USA.

Richiedi STP al tuo meccanico di fiducia, stazioni di servizio, distributori FINA e autoaccessori.

Per maggiori informazioni, scrivi a: STP Italia

Via Pirelli, 19 - 20124 MILANO.

STP Se ci tieni alla tua auto.





Il nuovo CLIMAX F.1 16 cilindri «piatto»

● Non solo la notizia del progetto Coventry-Climax F.1 3000 per la March nel '73 (si spera) è vera, ma si può anche precisare che il motore in preparazione nella fabbrica di Coventry (che fa parte del gruppo British Leyland) è — udite udite! — un 16 cilindri «flat», vale a dire boxer o piatto (ci scusino i lettori, ma la precisazione è per «colui che fora»).

● Carlos PACE ha prospettive più concrete di quanto si immagini per un futuro '73 in Ferrari. A Maranello si sono accorti della gaffe commessa con gli appassionati brasiliani (che vanno in ducentomila a Interlagos solo per vedere una decina di monoposto F.1) e così riparano. E' prevedibile che Pace abbia una 312 P per partecipare alle gare sport prototipi autunnali nel suo Paese.

● Dicono che il compianto Bonnier, conosciuta la rinuncia Ferrari, abbia detto a qualcuno dell'Alfa: «Non andiamo a Le Mans. Se anche voi rinunciate, non la fa davvero nessuno e la smettono con quella 24 Ore!...».

Qualcuno si muove per i «veti»!

TRIESTE - Convocato dal dott. Giorgio Liguori, presidente, si è riunito venerdì scorso, presso la sede dell'Automobile Club di Trieste, il Comitato di Studi Giuridici della CSAI per un esame dei problemi e dei suggerimenti da sottoporre all'attenzione del Convegno delle commissioni sportive di Salice Terme. Di particolare importanza la relazione svolta dal presidente stesso sulla «urgenza della unificazione della commissione di collaudo per i circuiti e per le gare automobilistiche in genere». La relazione medesima sarà sottoposta all'attenzione dei partecipanti al convegno CSAI e quindi inviata ai parlamentari della regione emiliana acciocché possano farne oggetto della richiesta di una legge (e non di una circolare ministeriale) che sancisca la creazione della commissione unica di collaudo.

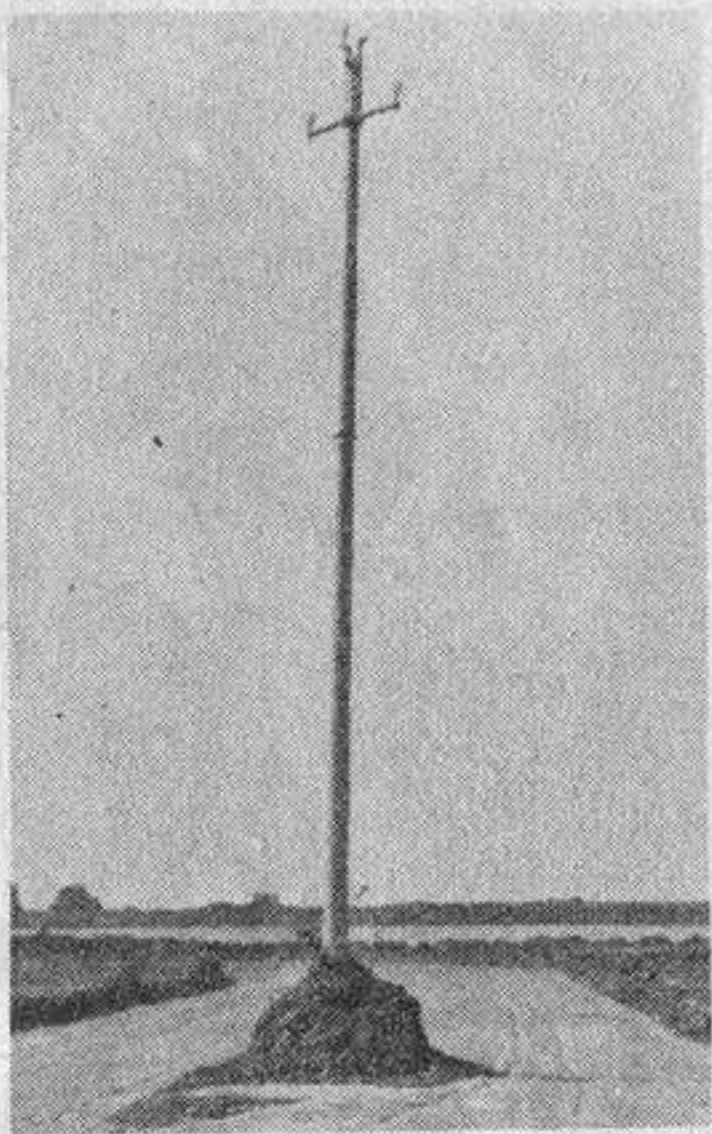
● Non solo i giornalisti italiani hanno dimenticato (o quasi) la presenza di Mario Casoni al volante della Porsche 908 classificata terza a Le Mans, ma persino il Presidente della nostra CSAI ing. Rogano l'ha ignorato. Mai che una volta abbia chiesto notizie del pilota emiliano. O forse credeva fosse inglese e si chiamasse «Bighouses»?

● A proposito del Presidente CSAI: ma perché non si è mai degnato di andare a visitare l'autodromo di San Cristoforo, né a presenziare una delle tante manifestazioni organizzate? Ci rimette in importanza? Oppure ha timore gli chiedano che fine ha fatto la promessa solennemente fatta a Firenze dal Presidente ACI (decaduto) avv. Marinucci su un «contributo» alla «pista della passione»?

● Tanto l'ACI, anche se un contributo lo darà, ha già avuto modo di... riprenderselo tramite il suo AC locale (quello di Parma)! E' accaduto in una recente manifestazione, quando i responsabili dell'autodro-

L'Italia sarà presto la nazione più arretrata in fatto di autodromi? L'ipotesi è lecita. Tenete conto che non si fanno paragoni con Stati Uniti o con l'Inghilterra; ma oggi anche paesi ancora in via di sviluppo sembrano poterci insegnare qualcosa. E' il caso ultimo del Portogallo che, in poco più di un anno, ha portato a completamento i lavori del modernissimo impianto a 5 km da Estoril, la cittadina a 30 km da Lisbona.

Quel che è più curioso è che tale realizzazione la si deve, per buona parte, alla signora Fernanda Pires Da Silva, vice presidente dell'AUTODRIL. Curioso questo fatto se pensiamo ai nostri «uomini» preposti alle sorti dell'automobilismo in Italia! Dovrebbero arrossire: dal presidente della CSAI ing. Rogano (che non protesta nemmeno per i veti a IMOLA) a tutti i dirigenti degli AC locali. Tutti abbiamo visto in TV quello che i belgi hanno fatto a Nivelles, anche in quel caso a tempo di record. Ora arrivano i portoghesi, con l'Autodromo di Estoril che domenica scorsa è stato inaugurato. Lo vedete, questo nuovissimo impianto, nelle fotografie accanto, scattate da un reporter d'eccezione: Sandro Munari che, in relax matrimoniale a Lisbona, non ha mancato — tra una puntata turistica e l'altra — di farci questo servizio regalo.



Dedichiamo questo bel palo, che ancora sta nel mezzo esatto del rettilineo dell'autodromo di Misano ormai in via di completamento, all'ing. Franco Rendina dell'ENEL «esperto» della Commissione provinciale di vigilanza bolognese che ha posto il veto all'agibilità dell'autodromo di Imola. Proprio l'ing. Rendina ha sostenuto per i famosi muretti di Imola che qualsiasi decreto di esproprio si può ottenere nello spazio di 24 ore. Infatti... questo palo-Enel è ancora vivo e vegeto allo stesso posto da qualcosa come un anno e mezzo!...

Solo di paghe è costato 2,6 miliardi

LISBONA - Con una sessione di gare riservata a formule minori (hanno gareggiato la F.3, la F. Ford, la F.V e le Turismo di serie e speciale) si è inaugurato il 17 giugno a Estoril, il nuovo autodromo portoghese che in fatto di funzionalità e ampiezza non ha nulla da invidiare ai più moderni. Promotrice dell'iniziativa la signora Fernanda Pires Da Silva, vice presidente dell'Autodril e presidente del consiglio di amministrazione dell'impresa costruttrice, la GRAO-PARA che ha già compiuto importanti lavori, come la costruzione della Città turistica di Matur. Nel realizzare l'Autodromo di Estoril, che ha uno sviluppo di oltre 4 km, si è tenuto presente l'importanza di un impianto di questo genere, soprattutto per il turismo. La zona scelta è quindi tra le più belle tra i sobborghi di Lisbona, ricca com'è di verde e di rocce. Ed è proprio valutando la spinta turistica che l'Autodromo garantirà nel futuro, che sono sorti fin da esso numerosi impianti: un ristorante modernissimo con una piccola galleria d'arte, un Auto-Hotel, il primo costruito in Portogallo, in grado di offrire ai piloti la massima accoglienza e di aiutarli anche nella loro attività. L'Auto-Hotel dispone, oltre a due piscine, sale da pranzo e alcune sale per i corsi di perfezionamento dei piloti, anche di una grande sala cinematografica dove, in occasione delle prove e delle gare viene trasmesso su di un grande schermo quello che avviene sulla pista.

Anche per il pubblico, che sulla pista può essere accolto nell'ordine delle 5.000 persone per le tribune, oltre ai posti prato, è stato realizzato un drive-in con schermo panoramico. Per gli automobilisti c'è poi un enorme parcheggio capace di 6.000 vetture. L'autodromo non è ancora completo, soprattutto nelle strutture marginali, ma è senza dubbio un tempo record quello trascorso dall'inizio dei lavori, nel maggio del '71, all'inaugurazione, avvenuta appunto il 17 scorso. Per avere un'idea del costo dei lavori è sufficiente dire che per i soli salari agli operai la GRAO-Para ha pagato 4.611.767 dollari, pari a 2 miliardi 684.000.000 di lire.

...ed ora si prepara la GRECIA!

E dopo il Portogallo sarà la volta della Grecia! Ci risulta infatti che un gruppo di autorevoli appassionati di sport automobilistico ha in programma di costruire un autodromo presso Atene o Salonicco. Il Governo è stato interpellato e i «colonnelli» sono d'accordo. Aspettano il progetto adeguato e poi appoggeranno l'iniziativa sembrando concedendo la terra necessaria. Gli amici greci fanno tanto sul serio che pensano di organizzare una «tavola rotonda» di autorevoli esponenti internazionali dello sport automobilistico, cioè di veri esperti (piloti, costruttori e giornalisti) e non di orecchianti, per definire esattamente tutte quelle che dovrebbero essere le caratteristiche dell'impianto, specie ai fini della sicurezza. E vogliono far presto!

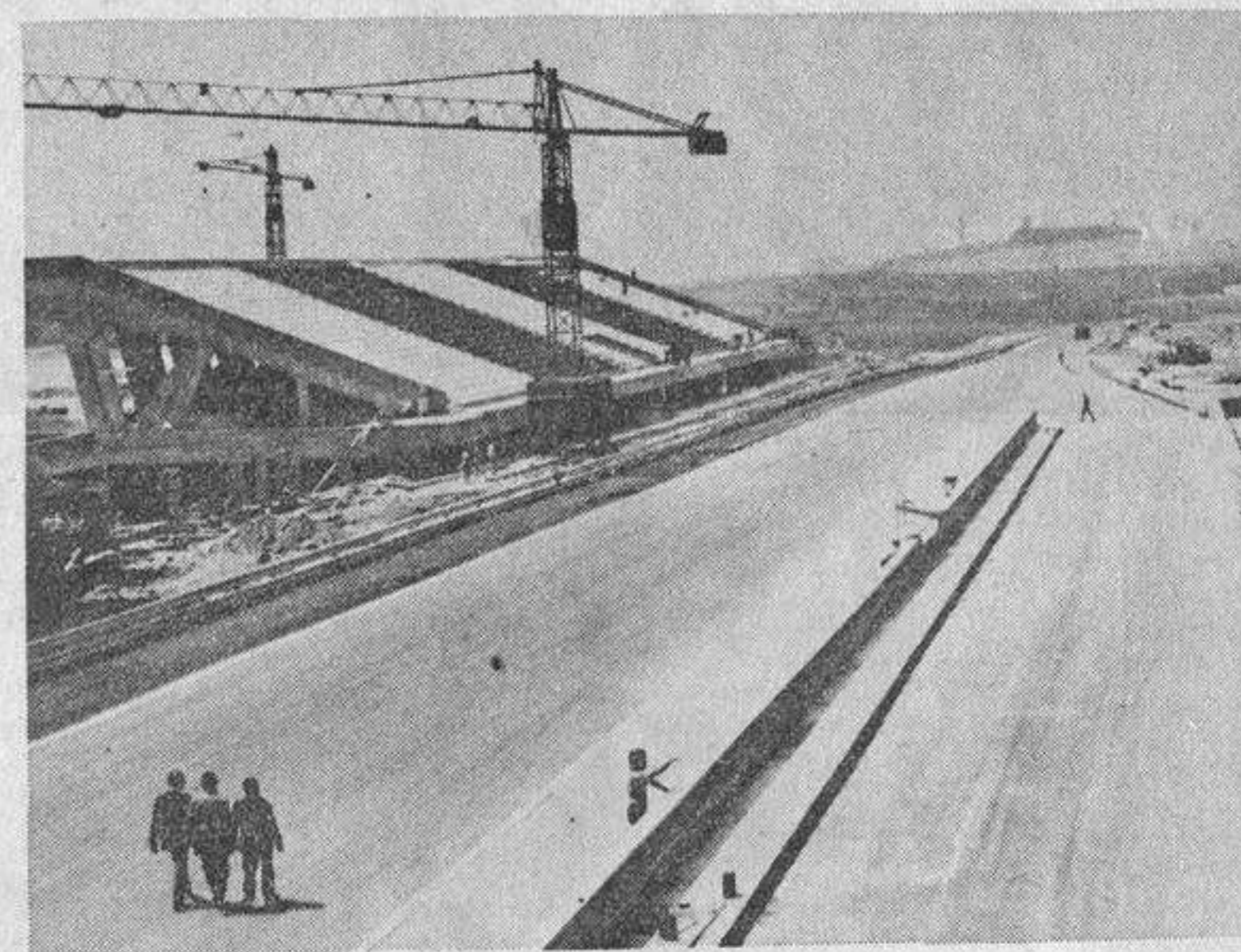
Marcellino

Anche una signora portoghese ci batte in fatto d'autodromi

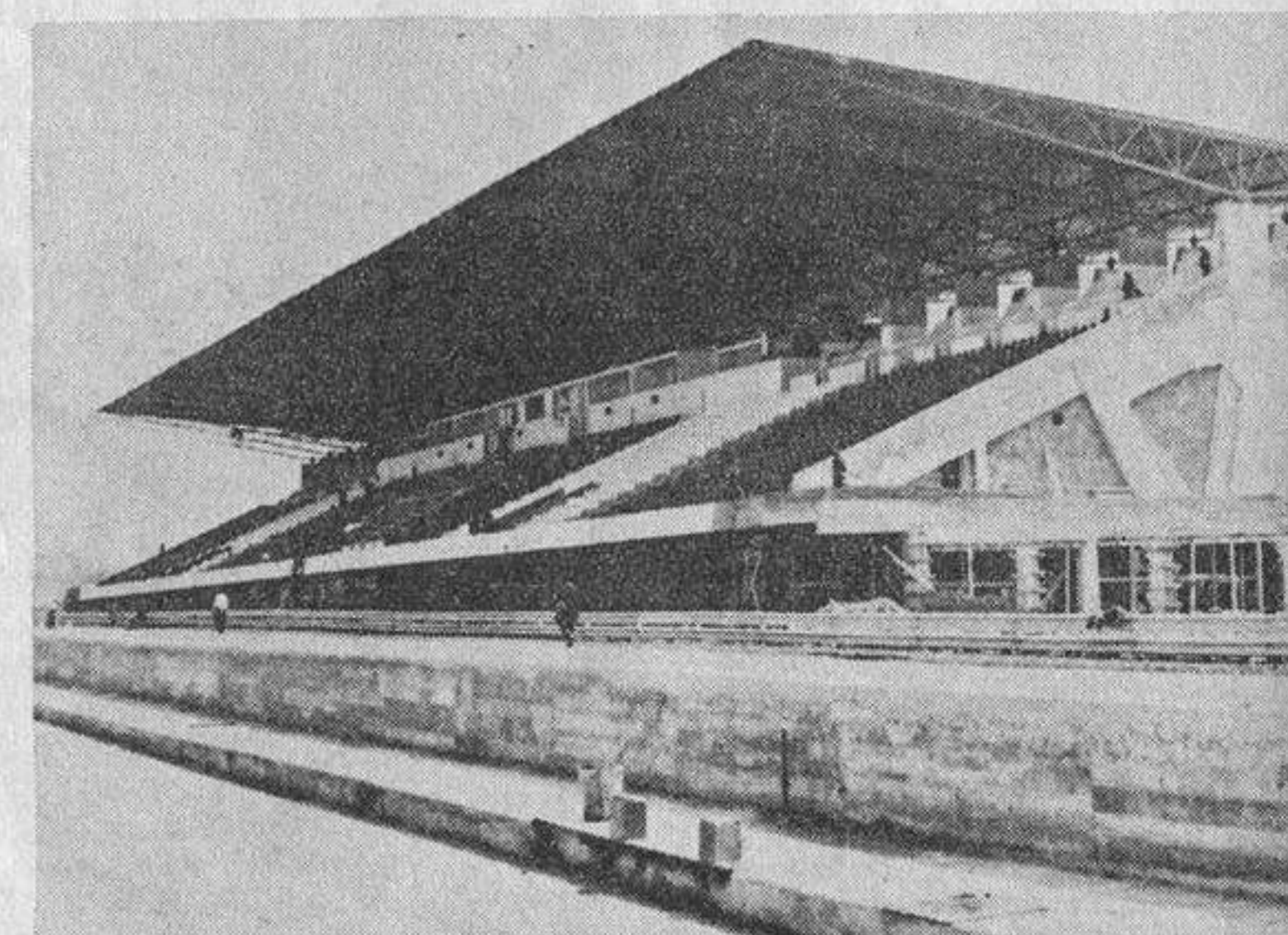
Funziona già l'ESTORIL - RING



La torretta della direzione corsa e la zona box del nuovo autodromo portoghese dell'Estoril inaugurato con le gare di sabato scorso



Un'altra vista della zona del traguardo dell'autodromo dell'Estoril, situato in un sobborgo a circa 30 km dalla capitale portoghese



La prima tribuna già coperta. In totale, nelle due tribune i posti sono 5.000 che con il «prato» e il «drive in» saliranno a 50.000



Si lavora al MUGELLO!

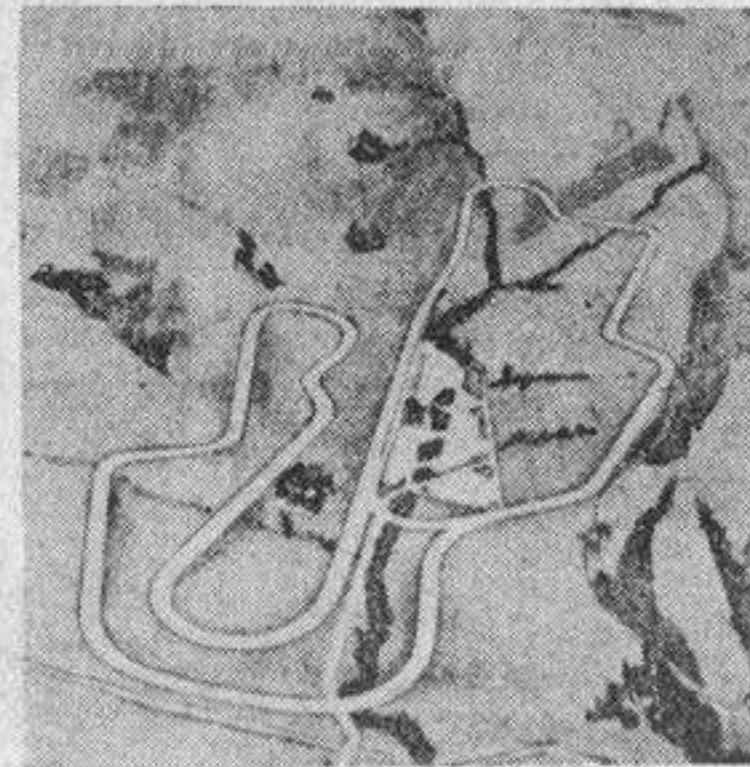
SCARPERIA (FI) - Una buona notizia, finalmente, nel poco consolante mondo degli autodromi-fantasma; o meglio una conferma a quanto più volte abbiamo scritto: l'autodromo del Mugello non è più un progetto sulla carta ma sta diventando tangibile, una realtà grazie all'inizio dei lavori avvenuti nelle scorse settimane.

La gara di appalto fu effettuata il diciotto aprile con la presenza di quasi quaranta ditte: fra queste ha vinto l'impresa Genghini di Roma che ha offerto un ribasso del 16,47 per cento sul costo del progetto che prevede una spesa di circa un miliardo e mezzo; nel cantiere di Scarperia, diretto dal geometra Furlani appassionato di automobilismo (e questo può avere una notevole importanza) - l'ultimo numero di Autosprint era accanto ai fogli dei progetti - lavorano già una trentina di persone, ma per il mese di luglio saranno all'opera sui 175 ettari di terreno circa cento operai con decine di macchine per il movimento della terra. «D'estate qui sarà tutto un polverone - dice Furlani - ma per l'autunno prossimo sarà possibile già individuare nettamente l'andamento del circuito, mentre per il completamento dei lavori si dovrà aspettare l'estate o l'autunno del 1973. Per questi tempi sarà costruito un primo anello di cinque chilometri e 350 metri (progettista l'ingegnere Agnoletto di Milano) e l'immobile che ospiterà la direzione corsa, gli uffici, la sala stampa - per una cubatura di novemila metri - (progetto degli architetti Mariotti e Campani di Firen-

ze).

Con queste due realizzazioni l'autodromo entrerà in attività, mentre successivamente i progetti prevedono raccordi e prolungamenti della pista in modo da realizzare un secondo tracciato di quasi quattro chilometri ed un terzo di oltre sette chilometri.

L'importante comunque è arrivare al percorso di 5.350 metri, che avrà una larghezza variabile dai nove ai tredici metri,



un dislivello per giro di circa 170 metri in quanto è tutto a saliscendi tipo stradale, per cui la velocità massima media prevista si aggira sui centoottanta orari. Come si ricorderà il profilo altimetrico è tale che gli spettatori saranno in grado di seguire quasi tutto il circuito e, quel che più conta, in una posizione di assoluta sicurezza in quanto le tribune saranno a livelli diversi di quelli del nastro stradale; inutile dire che l'auto-

dromo di Scarperia, la cui realizzazione è legata all'impegno personale dell'ingegnere Borraci e del dottor Pampaloni, rispettivamente presidente e direttore dell'AC Firenze, sarà dotato dei più moderni servizi di sicurezza secondo le ultime esperienze in materia.

Mentre si lavora all'autodromo, (sembra che la domenica qualche appassionato vada già in «pellegrinaggio» a Scarperia a seguire la «creatura»), è però completamente ferma la seconda metà del discorso e cioè quella degli accessi al circuito in quanto attualmente vi è solo una strada, detta dell'Arrabbiata, che porta a Scarperia assolutamente impensabile quindi che possa servire il giorno in cui inizia l'attività. Di conseguenza si rende indispensabile passare alla costruzione delle vie di accesso in grado di ricevere decine di migliaia di automobili senza creare code chilometriche. Per far questo occorre che l'ANAS finanzia il già approvato progetto di variante alla statale del Gigo in primo luogo e successivamente creare una specie di anello intorno all'area dell'autodromo in modo da far arrivare e partire il traffico da più direzioni, suddividendolo nelle sue componenti. Per realizzare la viabilità, che servirà ovviamente non solo all'autodromo ma anche ai paesi della zona, è stato calcolato una spesa di circa due miliardi di lire che dovranno venire dall'ANAS e dagli Enti pubblici, non certo dall'AC Firenze.

Marco Grandini

Anche nel 1973 la TARGA FLORIO prova «mondiale»

VENEZIA - La CSAI ha tenuto una riunione sabato 17 giugno presso la sede dell'Automobile Club di Venezia, oggetto della quale erano le comunicazioni del presidente e del segretario circa le decisioni adottate dalla CSI a Parigi e la discussione di alcuni argomenti di interesse nazionale.

La notizia più importante è certamente quella che riguarda il nulla osta della CSI alla ripetizione, come prova del campionato mondiale marche, della Targa Florio sull'attuale circuito ancora per l'anno 1973. E' stato inoltre deciso che la Formula 3, con la regolamentazione attuale, cioè con il «buco» da 21,5 abbia vita sino al termine dell'anno 1973 visto che nel 1974 la cilindrata dei motori verrà aumentata a 2000 cc di cilindrata e il «buco» passerà a 24 mm. Per quanto riguarda il Trofeo internazionale rallies marche esso verrà trasformato in campionato mondiale con 12 prove valide, otto europee delle quali una italiana. Sempre dal 1. gennaio 1974 il campionato europeo della montagna verrà allargato ad altri organizzatori considerato che le otto prove attuali sono poche per laureare un vero campione. Anche il campionato europeo F. 2 subirà alcune modifiche: dovranno infatti essere disputate 23-24 gare suddivise in tre serie e per essere ammessi alla terza serie sarà necessario avere partecipato ad almeno 12 gare nelle prime due. Per ottenere poi punteggi validi nella terza serie, i piloti dovranno prendere parte ad almeno 4 gare organizzate in 4 diversi paesi europei.

Le decisioni della CSAI

Esaurite le comunicazioni, i membri della CSAI hanno preso in esame la situazione nazionale e, fra l'altro, hanno deciso quanto segue:

Campionati: il numero dei campionati resterà invariato anche nel 1973;

Turismo speciale: verranno abolite le varie divisioni; gli organizzatori dovranno comunque impegnarsi a programmare gare per tutte le dieci classi. Per le gare in circuito dovranno essere effettuate almeno quattro corse con raggruppamenti di classe a discrezione degli organizzatori;

Verifiche «colorate»

Centine di sicurezza: verranno adottate anche per il turismo CSAI, nelle gare in salita, gruppi 1 e 3;

Verifiche antegara: nelle verifiche antegara, sarà resa obbligatoria la piombatura dei monoblocchi o la segnatura con vernici speciali;

Formula 3: nessuna proroga verrà concessa all'uso delle gomme «larghe» per cui tutti i piloti dovranno, d'ora in poi, presentarsi con le gomme di misura internazionale;

Formula Italia: la prima gara verrà effettuata a Monza, sul circuito junior, il 29 giugno prossimo, con alla partenza 25-26 vetture.

Ritagliate, mettete in una busta o incollate su una cartolina questa scheda, affrancate e spedite all'indirizzo sotto indicato:

agli onorevoli

Giovanni ELKAN

Angelo SALIZZONI

Giancarlo TESINI

Camera dei Deputati

Piazza Montecitorio

00186 ROMA

Referendum

AUTO SPRI NT

dopo il «veto» del

26 maggio 1972

cari onorevoli

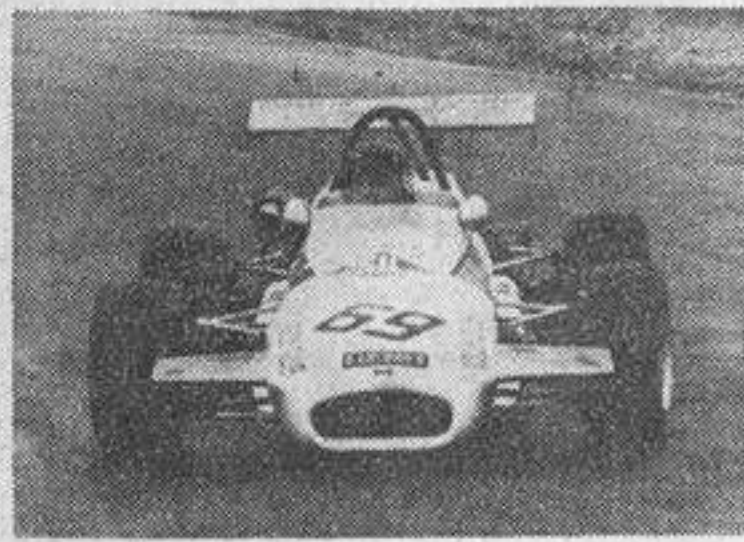
ridateci IMOLA

anni _____ professione _____

via _____

città _____

firma _____



GIORGIO verso il tricolore F. 3

In cattedra a VARANO MELEGARI il pilota romano

Una pista che piace

PARMA - Al suo primo impegno di un certo livello l'autodromo di S. Cristoforo di Varano non ha smentito la propria validità, dimostrando di essere ormai un impianto perfettamente a punto e capace soprattutto di divertire i piloti, oltre che il pubblico. L'occasione per questo positivo debutto è stata data dalla quarta prova del campionato Italiano Formula Corsa 3: ed era una prova impegnativa, perché la monoposto di questa categoria hanno ormai raggiunto un numero abbastanza elevato e i piloti, si sa, si sentono col F. 3 un po' professionisti e per ben figurare qualche volta peccano di « impeto » con conseguenze talvolta abbastanza spiacevoli.

Ma niente di tutto questo si è verificato sul tracciato varanese, evidentemente molto selettivo e sicuro, e non il più piccolo incidente ha turbato l'andamento delle batterie e della finale. Non finiremo mai di lodare la passione e la caparbia volontà di questi emiliani, che privi di qualsiasi sussidio sono stati in grado di creare (e il complesso migliora in sicurezza e praticità di giorno in giorno) in così breve tempo un'opera pienamente rispondente agli scopi che si prefiggeva.

Erano in tanti infatti a chiedersi se questa piccola pista tracciata sul greto del fiume sarebbe stata all'altezza della situazione, se fosse stata cioè abbastanza « capiente » anche per le F. 3. La domanda l'abbiamo girata, svolgendo una specie di piccola inchiesta, agli stessi piloti e così, man mano che ci passavano accanto abbiamo chiesto loro se erano soddisfatti dell'impianto.

Carlo Giorgio, brillante primattore, si è espresso con grande simpatia nei riguardi degli organizzatori: parole di stima e di ringraziamento che ha poi ribadito al termine della sua vittoriosa cavalcata, quando è stato intervistato « all'inglese » sulla nuovissima torretta in muratura della direzione corsa dal sindaco di Varano, in veste di speaker.

Anche **Alberto Colombo**, che ha entusiasmato le migliaia (avete letto bene, migliaia) di spettatori accorsi malgrado la giornata non promettesse niente di buono, ha avuto parole di compiacimento per il bel tracciato:

« Mi sono sentito veramente a mio agio: il percorso è molto bello e per me questo secondo posto è come una vittoria per le condizioni in cui ho corso. »

Fra i vecchi, diciamo meglio, fra i più « esperti », abbiamo sentito **Pino Pica**, detentore del giro più veloce nel corso delle prove ufficiali:

« Il tracciato è veramente molto selettivo e mette particolarmente in risalto le doti di guida di ciascun pilota. Non è vero che sia troppo stretto: io mi sono trovato in prova a superare diversi concorrenti e l'ho potuto fare senza nessun problema. In tutti i casi non possiamo far altro che lodare simili iniziative private che ci tolgono ogni tanto dalla monotonia del tracciato Junior di Monza. »

E ancora **Carlo Giorgio**, al termine della gara « Tra l'altro il compito dei sorpassi oggi è stato semplificato, oltre che dalla correttezza di tutti, anche dal perfetto funzionamento dei commissari di percorso, che non hanno esitato ad usare le bandiere blu in tutti i casi necessari. »

Leopoldo Canetoli

ORTNER direttore sportivo ALFA-AUSTRIA

● Il due volte campione d'Europa della montagna **JOHANNES ORTNER** ha preso la direzione di una concessionaria Alfa Romeo a Villacco. Nello stesso tempo Ortner sarà direttore sportivo della scuderia Alfa Romeo Austria che ha i suoi uomini di punta in Karl Wendlinger per il gruppo 2 classe 1300 cc e Gert König per il gruppo 1 classe 2000.

● Per il 1972 in AUSTRIA sono stati richiesti ben 165 « termini » per manifestazioni motoristiche, il che significa un aumento del 25 per cento rispetto all'anno scorso.

● Si ritira dalle competizioni **GUN- THER HUBER**, noto campione della Formula Volkswagen e pilota di Gran Turismo. Aveva iniziato la sua carriera nel 1966 su una Kaimann vincendo il primo ufficioso campionato d'Europa della F.V. Poi ha corso per la BMW-ALPINA ottenendo nel 1970 una bella vittoria nella 24 ore di Spa in coppia con il tedesco Helmut Kelleners.

VARANO - L'ospitalità che Varano Melegari si apprestava a dare ai piloti di Formula Corsa 3 è stata compromessa dall'inclinazione del maltempo. Una pioggia fastidiosa si è abbattuta sul tracciato varanese proprio a metà della manifestazione e compromettendo la spettacolarità delle gare. Il pubblico parmense però non ha voluto perdere la occasione di vedere il debutto della F. 3, ed è rimasto fermo dove era sfidando la pioggia. Il romano Carlo Giorgio è stato il grande protagonista di questa giornata piovosa. La sua vittoria è stata limpida, indiscutibile sotto il profilo tecnico e ampiamente meritata sotto il piano agonistico. Naturalmente, i grossi nomi avevano subito posto in risalto la loro candidatura alla vittoria finale, data la giornata di prove.

Le prove infatti avevano indicato in Pica (miglior tempo e record della pista con 52"4), Vittorio Brambilla e Claudio Francisci i più autorevoli favoriti. Ma sono stati ampiamente battuti. Il San Cristoforo è un circuito che deve essere guidato, è proprio qui che emergono le glorie dei piloti più « puliti ». Carlo Giorgio è uno di questi. Le sue traiettorie nelle curve erano perfette e la sua vittoria è stata quindi meritata, dovuta anche ad un nuovo Ford-Novamotor a tre supporti. Il pilota romano ha detto a fine gara che il suo risultato è dipeso molto anche dalla scelta delle gomme (Firestone intermedie da pioggia con profilo leggermente più basso delle normali Firestone) e Colombo giunto alle sue spalle ha praticamente confermato quello che Giorgio aveva detto: « Se la pista non si fosse asciugata forse sarei riuscito ad andarlo a prendere, ma lui stava senz'altro meglio di me, che avevo gomme da pi-

sta inondata ».

La giornata varanese è iniziata con più di mezz'ora di ritardo causa il reclamo presentato sulla linea di partenza da un concorrente della F. Ford contro le gomme della Lotus di Sassi, reclamo di cui parliamo a parte. Finalmente però, dopo lunghe discussioni, si partiva con la prima batteria della F. Ford che l'« imputato » Sassi vinceva agevolmente. Bergami che era in se-

Così in F. 3 32 qualificati

Pica (Brabham BT 35 Nova) 52"4; Brambilla V. (Brabham BT 38 Nova); 52"6; Pescia (Brabham BT 35 Nova) 52"8; Francisci (Lotus Delta) 53"1; Francisci (Lotus Nova) 53"3; Mantova (Branca Nova) 53"7; Colombo (Brabham BT 35 Nova) 53"9; Giorgio (Brabham BT 35 Nova) 54"1; Rosei (Lotus Alfa Wainer) 54"2; Spreafico (GRD Alfa Wainer) 54"4; Bertoni (Brabham BT 35 Alfa Wainer) 54"5; Piazzi (Brabham BT 28 Nova) 54"6; Manzoni (Tecno Nova) 54"6; Minozzi (Gozzoli Nova) 54"8; Cinotti (Brabham BT 35 Nova) 55"1; Bergami (Branca Nova) 55"1; Lombardi (Lotus Nova) 55"1; «Gero» (Quasar Nova) 55"4; Noè (Lotus Nova) 55"4; Togna (Brabham BT 35 Nova) 55"5; Scarambone (Chevron B 17 Nova) 55"5; Maggi (Branca Nova) 55"6; Bignami (Brabham BT 85 Nova) 55"7; Brambilla Tino (Birel Alfa Wainer) 56"1; Gatta (Tecno Nova) 56"1; «Canale» (Tecno Nova) 56"6; Ricci (Lotus Nova) 57"4; Stalfieri (March 713 Holbay) 57"5; Avigni (March 713 Nova) 59"1; Corazza (Chevron B 15 Alfa) 59"2; Guidetti (Tecno Nova) 59"7; Scarpenti (Tecno Nova) 1'02"

conda posizione si doveva fermare al termine del rettilo d'arrivo per un principio d'incendio della sua De Sanctis. In seconda posizione arrivava quindi Luigi Scardino davanti a Gallini. Nella seconda batteria, Gaudenzio Mantova partito in testa riusciva a mantenere la prima posizione fino al termine anche perché nessuno era in grado di disturbarlo. Giorgio Francia, vincitore dell'ultima prova di campionato qui a Varano, è risultato terzo a 13" dal vincitore. Fra i due si piazzava

Sterzel. Nella terza batteria, Giovanni Vairani, dopo essere passato a condurre per una uscita di Manzoni che era partito in testa, ed un testa coda di Terzi, continuava con il passo regolare, e vinceva davanti a Terzi e Logoluso.

Si vedono quindi in pista le F. 3. La prima batteria vedeva in prima fila Pica e Francisci. All'abbassarsi della bandiera Pica scattava per primo mentre Francisci non riusciva ad infilare Pesenti Rossi prima della Parabolica. I tre se ne andavano in compagnia, mentre di grupponi non se ne vedevano. Pica era tranquillo mentre alle sue spalle Francisci e Pesenti si contendevano la seconda posizione. Francisci che era rimasto dietro riusciva al decimo giro a passare, ma Pica era troppo lontano e troppo veloce.

Nella seconda batteria Vittorio Brambilla partiva rabbioso e riusciva a guardarsi dagli attacchi che continuamente gli portava Carlo Giorgio. Dietro, seguivano Mantova e Pescia, che dopo qualche giro facevano un testa-coda dopo la curva del ponte e perdevano la posizione. Dino Brambilla cercava di farsi avanti, ma la sua vettura denunciava qualche scoppio. Vittorio Brambilla vinceva girando al limite dei 52".

Partivano poi le vetture dei GR. 1 e 3 mentre cominciava a piovere. Cambiavano le gomme le monoposto, mentre le vetture non preparate compivano in silenzio la loro corsa. Quindi veniva la volta delle finali: dovevano scendere in pista le F. Ford, ma il reclamo non era stato ancora chiarito completamente e si partiva quindi con le F. 3. Brambilla e Giorgio erano in prima fila. Brambilla partiva in testa e la sua andatura, nonostante la pioggia era sostenuta, Carlo Giorgio però dava l'impressione di potercela fare. Dopo dieci giri il distacco fra i due è di soli 3 decimi ed al 14. giro Giorgio passa di forza alla curva del ponte, Brambilla teneva il suo passo mentre dietro di lui si faceva sotto Colombo che finiva per passare sia Francisci che Pica, stranamente a disagio sul bagnato. Giorgio, dopo 4 giri, aveva già 4" di vantaggio, mentre Brambilla perdeva alcune posizioni causa lo sgonfiamento di una gomma, avariata in un concitato sorpasso a Bertoni. Pescia alla « esse » si doveva ritirare per la rottura del cambio. Colombo riusciva a guadagnare qualche cosa, ma ormai non c'era più nulla da fare e Carlo Giorgio era il degno vincitore di questa magnifica gara.

La finale della Ford con Sassi, Sterzel e Manzoni fuori, vedeva il dominio di Francia che bissava il successo di un mese fa.

Gianluca Bacchi Modena

Bielle al titanio sui «NOVAMOTOR»

VARANO - In questa quarta prova del Campionato italiano di F. 3 - 23, non si sono viste novità strepitose, ma molte piccole modifiche che hanno permesso diversi risultati di rilievo. In primo piano il miglioramento dei motori Alfa Romeo: Wainer Mantovani ha lavorato sodo in questi ultimi tempi e i risultati non sono mancati. Lo stanno a dimostrare gli ottimi tempi ottenuti da Rosei, Spreafico e Bertoni in prova e in gara: non dimentichiamo che a Monza la differenza fra i motori Alfa e i migliori Ford era veramente marcata, mentre a Varano il divario è molto diminuito. E non è ancora pronto il «super-Wainer» (l'amico Mantovani non se la prenda!) col quale probabilmente nella prossima gara il preparatore milanese farà rimpiangere a molti di essere passati alla concorrenza.

Ottima la prova del Ford Delta di Pescia: le prestazioni di questo propulsore le avevamo già intraviste, ma per una serie di banali inconvenienti non era stato possibile al propulsore di Donedà di dimostrare il suo valore. Questa volta è stata una rottura del cambio a fermare lo svizzero Pescia, che anche dopo un testa-coda aveva

ottenuto il quarto posto in batteria.

« Dulcis in fundo », parliamo della Novamotor, che ormai regna indiscutibilmente in questo settore (per lo meno in Italia). Due erano i motori nuovi, uno per Giorgio e uno per Pica con motore a tre supporti: i motori non sono più potenti dei tradizionali, solo sembra abbiano qualcosa in più in accelerazione. Ora si parla anche con insistenza di bielle al titanio: tutte prove che erano state fatte sul motore '70 di Naddeo e che ora i piloti ricercano nella speranza di trovare quel « pelino » in più.

Per quanto riguarda i telai nessuna novità, tranne l'adozione da parte di tutti dell'alettono con una discreta incidenza: pare che in un tracciato misto come quello di Varano sia veramente indispensabile per scaricare meglio la potenza.

Ancora altri debutti in questa nostra F. 3 all'italiana: Francesco Bergami, proveniente dalla F. Ford con la quale corre tuttora, ha portato in pista la Branca che usava Ciccozzi; Clois Avigni ha avuto la March 713 (ex Lange) della scuderia Italia, come dalla stes-

sa scuderia Roberto Manzoni ha avuto la Tecno che solitamente utilizza «Pibo». Antonio Stalfieri, che dopo le polemiche sulla sua esclusione da una gara a Monza di F. Ford aveva lasciato questa categoria, ha recentemente acquistato una March 713 da Fossati: questa è l'unica macchina del parco italiano che monti ancora un motore Holbay.

Sempre più interrogativi sulla scuderia del Passatore, che forse per l'inesperienza dei suoi dirigenti non riesce ancora a cogliere alcun risultato positivo. Dopo i ben noti scroci con Gino De Sanctis e il mancato rapporto con Salvatore Genovese, siamo ora arrivati alla rottura completa con Massimo Ciccozzi, che doveva essere il pilota di punta della scuderia, ed il suo posto è stato preso da Francesco Bergami. Certo che finché si compiono errori a ripetizione (a Varano, Bergami poteva entrare in finale, ma glielo hanno detto a 30" dalla partenza: a Monza Ciccozzi poteva qualificarsi con un'altra macchina, ma anche questa possibilità non è stata sfruttata) è inutile spendere tanti soldi per poi non ottenere mai nulla!

Assenti Pantera e Daytona a Zandvoort

Soltanto PORSCHE nell'EURO GT olandese

ZANDVOORT - La quarta prova del Trofeo Europeo GT ha visto la superiorità delle Porsche durante tutta la gara, anche quando è cominciato a piovere. Soltanto allora la situazione di qualche concorrente mutava, dato che alcuni si trovavano più a loro agio su pista bagnata.

Mancavano al via le Ferrari e le Pantera De Tomaso, e questo spiega la supremazia della marca tedesca. Nella prima divisione Bolgers su Lo-

di e Ballot-Léna, ma appena è cominciata a cadere la pioggia Neuhaus ha accelerato e ha superato Fitzpatrick. Haldi si è fermato per cambiare i pneumatici, ma poco dopo ha abbandonato e ormai le sorti della gara erano decise e non ci sono più stati mutamenti.

Nella gara turismo gruppo 2 Akersloot su Escort si è imposto davanti a Fitzpatrick su Alfa GTAMD nella classe oltre 2000 cc; in quella da 1150 a 1300 i due primi posti erano occupati da due Alfa, quelle di Deen e Hoshuis. Nella 1000-1150 vittoria della DAF di Tjan, che ha preceduto la Fiat 128 di Stouss e nella 1000 vittoria della Fiat Abarth di Kijkstra, davanti alla NSU di Wagenaar.

a. r.

● La gara Trans-Am, in calendario a MOSPORT per il 13 agosto è stata annullata, perché si ritiene che non resterebbe tempo sufficiente per preparare il grande premio, in calendario per il 21 settembre.

● Il RALLY DEL MILLE LAGHI in Finlandia prevede un percorso di km 1600, con tratti speciali insidiosissimi e accidentati per 600 km. Saranno sul percorso ben 5000 commissari.

● E' confermato che la FFSA, con l'appoggio di molti patrocinatori, organizzerà una gara di F. 3 che prelude il GP di Francia e si svolgerà, cioè, il 2 luglio sul circuito di CHARADE.

tus Elan si è imposto davanti a Beccaro su Fulvia HF. Nella seconda divisione le Porsche si sono sferrate battaglia e vinceva Klaike, davanti a Simonsen. Nella terza divisione il quadro era uguale e Neuhaus aveva la meglio su Fitzpatrick. Al via era però scattato in testa Fitzpatrick seguito da Neuhaus, Hal-

Le Formule promozionali a confronto

ALBI - Per la prima volta è stata organizzata nel circuito francese di Albi una gara per tutte le formule promozionali europee. Sfortunatamente la F. Ford inglese e la Super V tedesca, non sono state presenti per l'impossibilità del loro campionato e la F. Italia non è ancora pronta. Hanno figurato in questo jamboree invece, le F. Renault, Seat, i coupé NSU e Gordini. Per il prossimo anno l'associazione sportiva di Albi, diretta dal signor Broues, autore di questa originale idea, conta di portare la F. Ford, la F. V e la F. Italia più la Seat spagnola, la Datsun portoghese e la Ford Mexico inglese.

L'idea è di riunire tutte le formule promozionali in corse differenti e vevoli per il campionato di qualcuna. In questo modo si potrà avere un interscambio tra i piloti, i costruttori e gli organizzatori europei, e in conseguenza promuovere formule e piloti, tra i migliori a livello internazionale.

Nella prima giornata, tutte le gare delle varie formule sono state molto belle e disputate con due o tre macchine in lotta per il primo posto.

Cano Manuel

LE CLASSIFICHE

Coupé NSU: 1. Maesler 35'45"2; 2. Delafosse; 3. Morella; 4. Osler; 5. JARRIER.

Coupé Gordini: 1. Methe 33'49"5; 2. Dubois 33'49"8; 3. Lemetages 33'50"9; 4. Loran 33'54"9; 5. Cazzani 34'03"4.

F. Bleu: 1. Gabriel 22'10"2; 2. Boset 22'10"4; 3. Trepier 22'24"6; 4. Morello 22'26"6; 5. Caon 22'30"5.

F. Seat 1430: 1. Canellas 29'15"8; 2. Jean Claude 29'23"7; 3. Perez Salla 29'24"2; 4. luncadella 29'24"7; 5. Juncosa 29'25"2.

F. Renault: 1. Guidini 27' 28"7; 2. Boset 27'29"0; 3. Lafitte 27'29"7; 4. Dubois 27'33"0; 5. Paoli 27'39"7.

Continua la pioggia a MONZA e continua un monologo...

RAGAILOLO «cadetto '72»

Per la finale non si schierava Viguzzi arrivato tardi al cancello. Alla partenza Ragaiole alla corda e anche primo all'ingresso della variante. Quasi subito Ragaiole fa prevalere i diritti della sua superiore classe controllando agevolmente tutti gli avversari.

Roberto Andreis

MONZA - Quinta Prova valida per il «Trofeo Cadetti», 15 giugno

LE CLASSIFICHE

1. batteria: 1. Orazio Ragaiole (RGB) in 17'21"5 media kmh. 99,756; 2. Monti (Maco) 18'09"6; 3. M. Benusiglio (LAB) 18'26"8; 4. Ottini (Melesi) 18'29"3; 5. Facchinetti (Lucky) 18'33"1; 6. Mercatelli (MIG) 18'42"8; 7. Filippini (Melesi) 17'22" giri 11; 8. Sofia (Sofia) 17'35"i giri 11; 9. Crivelli (Repetto) 18'16"4 giri 11; 10. Bissoli (Melesi) 18'46"i giri 11.

2. batteria: 1. Alberto Viale (Repetto) in 17'13"4, media kmh. 100,538; 2. «Gloria» (Repetto) 18'22"2; 3. Redaelli (De Ruy) 18'22"5; 4. Frigerio (Frimar) 18'30"3; 5. Capra (Repetto) 17'17"2 giri 11; 6. Renato Benusiglio (LAB CRM) 17'45"2 giri 11; 7. Mejani (Santandrea) 17'53"2 giri 11; 8. Cattella (Repetto) 18'30"2 giri 11; 9. Maggioni (...) 18'30"5 giri 11; 10. Daverio (Daco) 17'23"3 giri 10.

3. batteria: 1. Pierluigi Vigezzi (Santandrea) in 17'50"4 media kmh. 97,062; 2. Cavallini (LAB) 18'05"3; 3. Bosio (Repetto) 18'18"4; 4. Pavesio (Repetto) 18'29"i; 5. Bionda (Lab) 18'51"6; 6. Solarino (Repetto) 19'07"4; 7. Miragliotta (Melesi) 19'17"5; 8. Consonni (Repetto) giri 11; 9. Fortunato (Ol Capra) giri 11; 10. Carra (CRM) giri 10.

4. batteria: 1. Alberto Viale che, inseritosi al comando della gara fin dalla prima tornata, se ne va a vincere.

Dieciannove i partenti nella terza batteria. Già al primo giro scompare dalla scena Vidori (Repetto) uno dei più seri candidati al successo assoluto. Alla parabolla a causa di un testa coda di Miragliotta, Pozzoli tamponava Melesi. Entrambi si giravano costringendo Vidori, che arrivava in quel momento, a finire ingloriosamente sulla sabbia. Al comando della gara se ne andava la Santandrea di Vigezzi che riusciva a concludere vittoriosamente, con Cavallini, Bosio, Pavesio, Bionda e Solarino nell'ordine.

FINALE: 1. Orazio Ragaiole (RGB) in 28'22"2, media kmh. 101,727; 2. Bosio (Repetto) 28'50"i; 3. Cavallini (LAB) 28'54"1; 4. Monti (Maco) 29'26"7; 5. Frigerio (Frimar) 30'02"4; 6. Bionda (LAB) 28'50"2 giri 19; 7. «Gloria» (Repetto) 29'17"5 giri 19; 8. Pavesio (Repetto) 29'17"6 giri 19; 9. Filippini (Melesi) 29'33"9 giri 19; 10. Miragliotta (Melesi) 29'57"5 giri 19.

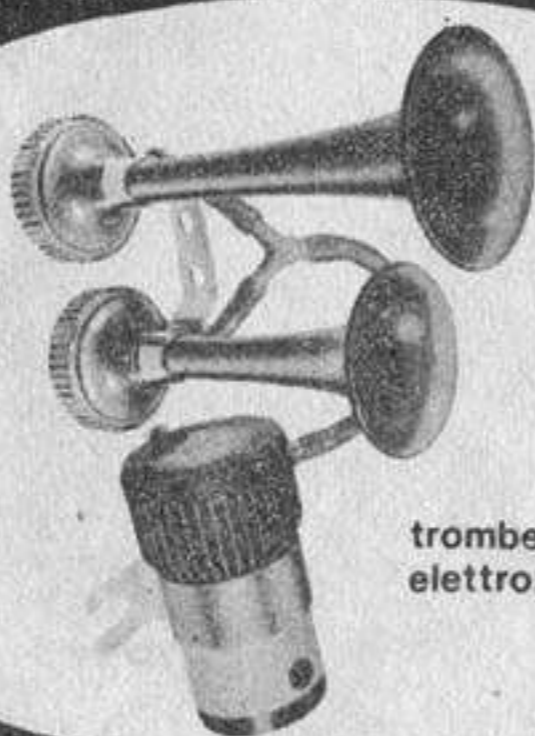
CLASSIFICA ASSOLUTA (dopo la quinta prova): Ragaiole punti 24, Vidori 15, Bosio 12, Ottini 10, Ravaglia e Viale 9, Capra e Cavallini 8, Borrello e Vigezzi 4, Frigerio, Melesi, Miragliotta, Monti, Redaelli e Verrelli 3, Mercatelli e Bionda 2.

TORINO NOVEMBRE 1971 - DALL'OPERAZIONE SICUREZZA SVOLTA CON IL PATROCINIO DELL'ISPettorato Generale Circolazione e Traffico - E L'AUTOMOBILE CLUB TORINO, È RISULTATO CHE

34 macchine su 100 hanno un avvisatore inefficente! E la vostra?



trombe elettromagnetiche



trombe elettropneumatiche

Scegliete una tromba sicura

Date più sicurezza ai vostri viaggi con una Tromba FIAMM. Nella vasta gamma delle trombe FIAMM, potete sempre trovare il modello adatto per la vostra macchina e per la vostra velocità di crociera.

FIAMM: la stessa Casa che fabbrica le note Batterie - Montecchio Maggiore (VI)

FIAMM

Anche in INGHILTERRA crisi autodromi

Per Thruxton soltanto 12 giorni di agibilità

LONDRA - Si continua a parlare del futuro del circuito di Thruxton, che è appeso a un filo, dato che bisogna vedere se potrà sopravvivere, dal punto di vista economico, con il programma annuo di due sole gare internazionali e otto gare (di un solo giorno) indette dai clubs. Il giubilo, dopo l'annuncio ufficiale dato a Pasqua, è durato poco perché ulteriori proteste, da parte degli abitanti della zona, hanno appunto avuto come risultato nuove, severe restrizioni, che hanno ridotto a dodici giorni l'anno il periodo «concesso» al circuito (per il 1972 le corse avrebbero dovuto essere ventisette).

Il BARC, a cui si deve la creazione del circuito, quale pista «di casa» che doveva sostituire quella di Goodwood, intende fare il possibile perché Thruxton regga almeno per tutto l'anno prossimo.

Poiché le voci su nuovi circuiti

inglesi rimangono voci, le prospettive sono scoraggianti, soprattutto per i piloti dei clubs, che ora hanno perso altre possibilità per «imparare il mestiere». A questo proposito non dimentichiamo che l'anno scorso chiuse il circuito di Castle Combe, un ottimo terreno di addestramento.

Meno utile, dal punto di vista dell'addestramento, il Crystal Palace, comunque arriva un'ultima punzecchiatura, con la notizia che la gara di F. 3 in programma per l'agosto, appunto al Crystal Palace, è stata soppressa. Ironico a dirsi, uno dei motivi addotti per la chiusura del circuito è stato la necessità di aumentare le tribune d'onore per lo stadio di atletica all'interno del circuito; ironico, se si pensi che durante una manifestazione internazionale di atletica, il 10 giugno, le tribune esistenti erano piene per meno di un quarto...

d. h.

Vero festival monoposto a ROUEN

ROUEN - A qualche giorno dalla chiusura delle iscrizioni del Gran Premio Rouen del Essarts, settima prova dell'europeo di F. 2, gli organizzatori possono già contare su una partecipazione eccezionale. Oltre all'attuale capofila del campionato mondiale piloti, è certa la presenza di due ex iridati, Graham Hill e John Surtees, e di altri undici conduttori che abitualmente gareggiano anche con la monoposto maggiore, fra i quali Cevert, Beltoise, Pescarolo, Gethin, Reutemann, Hailwood, de Adamich e Lauda.

Disputandosi la corsa a metà stagione, essa assume un particolare interesse in quanto ormai tutte le vetture avranno raggiunto l'optimum sotto il profilo tecnico-meccanico, potendo così permettere ai protagonisti di sfruttare le qualità ai fini sportivo-spettacolari della manifestazione.

Il G.P. di Rouen 1972 lo si può anche definire quello delle « monoposto » visto che oltre alla F. 2 saranno della partita anche le F. 3, le F. Renault e la F. Blue. La gara di F. 3 avrà l'etichetta dell'internazionalità per cui gli organizzatori sperano di poterle opporre ai campioni di casa Leclere, Serpaggi, Coulon ed altri, tutto quanto di meglio possa essere reperibile nelle altre nazioni.

Le prove ufficiali avranno luogo giovedì 22 giugno, dalle 14,30 alle 20,30 per la F. 2 e la F. 3 e venerdì 23 dalle 13 alle 20,50 per tutte le altre formule oltre che per le due principali. Il programma delle gare è il seguente: domenica 25 giugno, ore 9 partenza F. Bleu; ore 9,45 partenza F. Renault; ore 10,40 prima batteria F. 2; ore 11,40 seconda batteria F. 2; ore 15 partenza F. 3; ore 16,45 finale F. 2.

Dopo che TORINO lo ha fatto morire!

MODENA rilancia il SALONCINO sportivo

MODENA - Si riparla di Saloncino delle sportive a Modena. E pare che il progetto possa andare in porto. La manifestazione avrebbe luogo nel periodo dicembre-gennaio '72-'73 e si svolgerebbe nel Salone delle riunioni dell'Hotel Real Fini. Sappiamo che sono già stati presi dei contatti con la direzione dell'albergo di Largo Garibaldi. Ricordiamo come sei anni orsono la manifestazione, voluta da De Tomaso, riscuotesse un enorme successo. In tre giorni oltre diecimila spettatori, venuti anche dall'Estero. Poi la rassegna passò a Torino. Per morire. Così come in fondo voleva l'ANFIA.

L'ultima edizione torinese, la quarta in ordine di tempo, ebbe luogo il 28 febbraio del 1970, con un successo notevole in confronto alle edizioni precedenti. La partecipazione modenese fu assai importante e in buona parte cooperò al richiamo degli appassionati.

La manifestazione doveva svolgersi (ogni due anni) nel febbraio-marzo di quest'anno. Ma non se n'è fatto nulla. Ora, indipendentemente dalle decisioni di Torino, Modena vorrebbe riassumere questa iniziativa e lo farebbe con poca spesa essendo praticamente le maggiori fabbriche, anche artigianali, di queste parti. La proposta del show-car

Ecco le cifre dell'asta

De Dion-Bouton - 3,5 HP anno 1900 - 2.500.000
Cottureau - 7 HP anno 1901 - 2.600.000
Fiat 501 Berlina - di serie 2 porte - 1460 cc. - Anno 1923 - 1.900.000
Bianchi 18 - 2 litri Berlina trasformabile - Anno 1923 - 950.000
O.M. Tipo 665 - 2 litri Torpedo Sport - Anno 1926 - 1.950.000
Voisin C 15 - 2327 cc - Anno 1928 - 750.000
Fiat Tipo 509 A - 990 cc - Anno 1929 - 1.750.000
Rolls-Royce Phantom II - Cabriolet De Ville - 7668 cc - Anno 1929 - 5.400.000
Alfa Romeo 8 C - 2300 Spyder Monza - Compressore - Anno 1931 - 17.000.000
Lancia Lambda - Serie IX Coupé De Ville - 2370 cc - Anno 1931 - 3.600.000
Lancia Dilambda - Cabriolet 4 porte - 3960 cc - Anno 1932 - 4.100.000
Fiat Balilla Tipo 508/3-Marce - 995 - Anno 1932 - 500.000
Bugatti Tipo 46 - 5 litri Spyder - Anno 1932 - 8.600.000
Maserati 4 CM 2000 - Monoposto corsa - Anno 1933 - 9.500.000
Lancia Augusta Berlina - 4 porte - 1194 cc - Anno 1934 - 200.000
Fiat Ardita 518 C - 1758 cc - Anno 1934 - 420.000
Bugatti Tipo 57 - 3 litri - Coach Ventoux - Anno 1936 - 6.000.000
Packard - 12 cilindri - Cabriolet - 7757 cc - Anno 1937 - 3.400.000
Packard - 12 cilindri Limousine - 7757 cc - Anno 1937 - 2.200.000
Lancia Astura - 4. serie Cabriolet Sport - Pininfarina - 2972 cc - 1938 - 2.450.000
Fiat 2800 - Cabriolet Ministeriale - Anno 1939 - 1.050.000
Lancia Aprilia - Quarta Serie 1486 cc - Anno 1946 - 640.000
Cisitalia Tipo 202 - Coupé Sport - 1089 cc - Anno 1949 - 1.350.000
Lancia Aurelia B 20 - Granturismo Coupé - 1991 cc - Anno 1952 - 520.000
Alfa Romeo 6 Cilindri - 2500 cc - Berlina Sport - Pininfarina - 1952 - 740.000
Mercedes Benz 300 SL Coupé - 2996 cc - Anno 1955 - 5.500.000
Ferrari Monza Tipo 750 - Spyder Sport Corsa - 2999 cc - Anno 1955 - 5.000.000
Maserati 250 F - Monoposto Corsa (F. 1) - 2494 cc - Anno 1957 - 16.500.000
Motore Aston Martin DB 2/4 - e scatola cambio - Fabbricazione 1955 - 110.000

Ancora poche sottoscrizioni per l'ARA

MODENA - Continuano a pervenire le offerte per la erezione dell'Ara dedicata ai Caduti dell'automobilismo sportivo. In verità la sottoscrizione va un po' a rilente ed è doloroso constatare che, se non mancano sconosciuti e modesti aderenti, non si fanno vivi società e personaggi che pur avrebbero forse un dovere quasi morale di partecipare.

Nella recente riunione del Comitato organizzatore il comm. Luigi Vecchi ha fatto una interessante esposizione sugli sviluppi della iniziativa e sui contatti avuti con Enti e personalità cittadine. Si sa che per interessamento dello stesso comm. Vecchi gli istituti di credito di Modena hanno aderito, in linea di massima, a corrispondere quote di partecipazione per far fronte alle spese. Lo storiografo dell'automobilismo Carlo sta predisponendo l'elenco di tutti i piloti caduti in gara, comprendendovi anche i collaudatori muniti di licenza di conduttore e le seconde guide. Tutti i nomi saranno raccolti in un artistico album collocato in uno scrigno ai lati dell'Ara.

Ed ecco il terzo elenco delle offerte:

	LIRE
Totale precedente (2. elenco)	1.421.000
Fiat (ufficio stampa)	50.000
Lualdi Gabardi Edoardo	16.000
Benignetti Ida	50.000
Pesci (Vallelunga)	50.000
Stanguellini	10.000
Ala d'Oro Scuderia	60.000
Shell	100.000
Grazia Mario e amici	11.500
A.C. Modena	300.000
Biscaldi (pilota)	15.000
Patavium Padova Scuderia	1.700
Firmum scuderia	2.000
Quattordicenne di Cuneo	5.000
Totale	2.091.000

Mario Morselli

A colpi di (molti) milioni emigrano all'estero anche le nostre auto più belle di ieri

16 milioni per la MASERATI F.1 di FANGIO

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MONZA - E' un vero peccato che nel nostro paese le corse di auto d'epoca non vadano di moda: se esistessero a quest'ora probabilmente non dovremmo dispiacerci del fatto che tre pezzi pressoché unici del nostro automobilismo glorioso abbiano preso le vie dell'Inghilterra e della Francia. All'asta di Monza, dove sono state poste all'incanto 29 delle auto esposte nel padiglione che sorge proprio di fronte al recinto dei box, appartenenti ai soci del circolo milanese Auto e Moto d'Epoca e in prevalenza ai fratelli Leto di Priolo, i tre pezzi che hanno riscosso maggior successo sono stati un'Alfa Romeo del 1931 a 8 cilindri 2300 cc, compressore del tipo denominato « Monza », una Maserati 250 F di formula uno del 1957, uguale a quelle che diede a Fangio l'ultimo titolo mondiale e un'altra Maserati, una quattro cilindri 2000 cc monoposto, che costituisce l'ultimo esemplare rimasto delle due costruite nel 1933.

Queste tre macchine hanno fruttato ai venditori qualcosa come 43 milioni di lire che rappresentano poco meno della metà del totale raccolto con l'intera asta. Le due Maserati sono andate a finire in Inghilterra: la 250 F.1 destinata probabilmente alle corse d'auto d'epoca, come ci diceva David Mulvaney che è riuscito ad aggiudicarsela per conto di un suo cliente inglese. Guardavamo Mulvaney durante l'asta mentre scorrevano i secondi determinanti per l'aggiudicazione di questo esemplare: era tanto deciso ad averla che è salito a colpi da mezzo milione fino a quando tutti gli avversari hanno dovuto dichiarare forfait. Si era arrivati a sedici milioni e mezzo!

Anche la Maserati del '32 andrà in Inghilterra nella collezione di lord Edward Montagu che è riuscito ad aggiudicarsela cavandosela con nove milioni e mezzo. Si tratta di un prezzo neppure troppo alto per un esemplare unico che interessava anche al conte Lurani che l'aveva guidata in corsa e a John Coombs, il notissimo manager della squadra F.2 della Elf.

A proposito di Coombs è interessante annunciare che diventerà presto costruttore di auto da corsa seguendo le orme di Tyrrell che nel mondo automobilistico è l'unico team manager che sembra impensierito! Comincerà dal prossimo anno con vetture di F.2 come prima e-

sperienza per passare a più alti obiettivi.

Tornando all'asta, l'Alfa Romeo del 1931 è destinata alla collezione dell'impresario edile nizzardo André Binda che ha dato ampio credito contrattuale al suo intermediario presente a Monza arrivato facilmente ai 17 milioni per aggiudicarsela.

Tra i molti stranieri presenti, in prevalenza inglesi, numerosi anche i visi noti nell'ambiente delle corse: oltre a Coombs c'era David Piper, il pilota che ha disputato le sue ultime corse con la 917 Porsche e Alistair Walker, il pilota di F.2 che ha rinunciato lo scorso anno e che si è aggiudicato qui a Monza la Ferrari 3000 cc sport, denominata 750, del 1955, per cinque milioni di lire. Era molto contento alla fine: si sa quanto sia prestigioso il nome delle Ferrari in Inghilterra e Walker sosteneva che anche aggiungendo alle 3.350 sterline pagate il 40% di tasse che la legislazione inglese richiede, nel suo paese avrebbe sempre potuto rivenderla a molto di più. Le due Bugatti che facevano parte del lotto sono state acquistate con destinazione il museo Bugatti in Francia mentre una Packard del '37 se l'è presa Chinetti.

Tutto si è risolto molto rapidamente, forse troppo visto che l'apparentemente calmo banditore inglese era terrificato dalla lingua italiana e dalle cifre in lire con cui doveva portare avanti la trattazione. In alcune occasioni ha perfino assegnato le macchine ancor prima che la battaglia delle offerte fosse spenta. Malgrado ciò la Sotheby's of London, società appaltatrice dell'asta, ha ottenuto un risultato sicuramente positivo dalla vendita.

Chi invece ha perso qualche cosa è stato il nostro paese. Polemiche a parte, perché ciascuno è libero di vendere le cose che gli appartengono quando e come vuole, forse qualcuno si sarebbe potuto muovere per salvare un patrimonio di ben difficile ricomposizione. In fondo l'asta è stata tenuta proprio su quel territorio dell'autodromo in cui l'abbattimento di alcune piante per presunti fini di salvaguardia del patrimonio naturale impedisce l'adeguamento della pista. Forse qualche scrupolo enti o associazioni avrebbero potuto prenderlo anche per queste auto che, nella gran parte, costituiscono un patrimonio importante della recente storia italiana.

Gabriela Noris

Accoppiata BACCHELLI - MARZATICO al traguardo del Rally PREALPI VENETE

I piloti della «4R» si scusano

PADOVA - «Chiediamo scusa — ha detto il presidente della 4 R. Loyd Adriatico avv. Salvatore Alessi parlando con il presidente della Patavium dott. Ruggero Poggi nel corso delle premiazioni del Rally delle Prealpi Venete e dei Colli Euganei. — Questo di Padova — ha proseguito l'avv. Alessi — è l'11. en plein della stagione. Noi della Lloyd siamo convinti che da queste competizioni nascano i veri piloti, le gare automobilistiche insomma costituiscono una vera palestra per migliorare la guida e acquistare quella necessaria padronanza del mezzo che costituiscono una garanzia di sicurezza sulle nostre strade.» Nel frattempo Fulvio Bacchelli, che è risultato il trionfatore di questa classica competizione padovana giunta alla sua 18. edizione, era impegnato a ritirare le coppe spettantegli come primo assoluto e primo del Gr. 2 e 4 della classe settima. A dargli man forte c'era il consocio Arturo Marzatico, brillantissimo secondo e degno antagonista del compagno di squadra.

La Lloyd Adriatico insomma ha imposto anche a Padova la legge del più forte riuscendo ad aggiudicarsi anche la classifica per scuderie cosa che è stata possibile oltre che con il primo e il secondo posto rispettivamente di Bacchelli e Marzatico, con il piazzamento di Claudio Brunetta primo del Gr. 2 e 4 della classe sesta. Lotta serratissima anche per le altre posizioni: di rilievo il terzo posto ottenuto da Giorgio Tauffer della Bassano Corse su Porsche 911 protagonista di una prova esaltante che ha preceduto Antonio Albarello nella Palladium su Fulvia HF, primo del Gr. 3 classe nona, a Leo Sansone del Jolly

Club Milano su Fulvia HF, a Francesco Svizzero primo della Piave Jolly Club su Opel Ascona e settimo assoluto.

La gara disputata in notturna su un tracciato di 400 km per la maggior parte su fondo sterrato attraverso le prealpi venete dei Colli Euganei, organizzata dall'AC di Padova ha messo in luce quei partecipanti che potevano vantare una preparazione di fondo. Controlli orari tiratissimi, otto prove speciali e otto ore di guida continua hanno prodotto una severa selezione per cui il lungo elenco dei 145 equipaggi che avevano preso il via dall'interno dell'isola Memmia si è presto assottigliato anche perché numerosi sono stati i guasti meccanici.

Tra le vittime illustri ricordiamo Leo Pittoni vincitore di due precedenti edizioni, costretto al ritiro per un guasto alla pompa dell'olio, Fasan su Alpine fermatosi a Santa Caterina e «Tony» vittima di un incidente a Valstagna mentre Polese, uno dei favoriti, non è partito perché giunto in ritardo all'operazione delle verifiche. Infine nel campo femminile c'è da dire che Serena Pittoni in località Marana è finita contro un albero per lo sfilamento della leva del cambio e se l'è cavata fortunatamente con una contusione al braccio sinistro.

a. t.

● Organizzato dalla Scuderia Borzacchini, nei giorni 24 e 25 giugno si svolgerà a TERNI il «1. autoraduno notturno di regolarità dei 222 minuti». L'autodromo a carattere nazionale ammette la partecipazione di qualsiasi tipo di vettura.

18. RALLY DELLE PREALPI VENETE E DEI COLLI EUGANEI - Gara valida per il Trofeo Rallies Nazionale - Padova, 18 giugno 1972.

CLASSIFICA FINALE

1. Fulvio Bacchelli (Porsche 911) pen. 321; 2. Marzatico (Porsche 911) 329; 3. Tauffer (Porsche 911) 379; 4. Albarello (Fulvia HF) 492; 5. Sansone (Fulvia HF) 508,2; 6. Lodi (Fulvia HF) 524; 7. Svizzero (Opel Ascona) 525; 8. Rigoni (Alpine) 533; 9. Presotto (Gordini R 12) 540,4; 10. Bray (Opel Kadett) 552; 11. Furlan (Opel Manta) 594; 12. Baron (Gordini) 594; 13. Sfredro (Porsche 911) 603; 14. Bauce (Renault R12) 636 15. Balestra (HF 1.6) 641 16. Zandonà (Gordini R8) 661,8; 17. Zambelli (Fiat 125) 662; 18. Brunetta (Lancia HF) 672; 19. Giusto (Fiat 128) 684; 20. Calmonte (Fiat 124) 708; 21. Merluzzi (Opel Manta) 721; 22. Marchiol (Lancia HF) 725; 23. Bonato (Lancia HF) 728; 24. Lisino (Simca R) 789; 25. Cavazzani (Fiat 128); 26. Gussio (Fiat 125S) 801,8; 27. Borsetto (Fiat 124) 814,8; 28. Fraba (Fiat 124S) 832; 29. Bonamico (Simca R) 848; 30. Frisacco (Fiat 124S) 876; 31. Bedin (Mini Cooper) 946; 32. Crestani (Gordini R8) 1051; 33. Cobbe (Simca R) 1164; 34. Spiller (Fiat 127) 1196,6; 35. Scudieri (Escort GT) 1225; 36. Favretto (Gordini R8) 1492; 37. Scatolin (Fiat 127) 1552,6; 38. Dus (Mini Cooper) 1612; 39. Lasciarrea (Simca R) 1699; 40. Carletto (Fiat 850) 1708; 41. Piovone (Fiat 125S) 1731; 42. Bettella (Fiat 128) 1824; 43. Celadon (Lancia HF) 1886,2; 44. Merlin (Gordini R8) 1985; 45. Visentin (Fiat 128) 2073; 46. Benvenuti (A. 112) 2108,6; 47. Zoratto (Alfa Super) 2116,4; 48. Camelli (A. 112) 2141,2; 49. Borsato (Fiat 124S) 2255; 50. Pietrosanto (Fiat 850S) 2283,4; 51. P. Zanchetti (Fiat 128) 2315,8; 52. Miserendini (Fiat 128S) 2349; 53. Merlin (Innocenti Mini) 2384,6; 54. Pontini (Gordini 1300) 2401; 55. «Bubù» (Mini) 2605.

CLASSIFICA PER SCUDERIE

1. 4R Lloyd Adriatico, (Bacchelli, Marzatico, Brunetta) p. 1322; 2. Palladio (Albarello, Lodi, Rigoni) 1549; 3. Piave Jolly Club (Svizzero, Furlan, Balestra) 1703; 4. Bassano Corse (Tauffer, Calmonte, Fraba) 1919; 5. Scuderia Patavium (Bauce, Zambelli, Bonato) 2026; 6. Pordenone Corse (Sfredro, Lisino, Favretto) 2884; 7. Padova Corse (Bedin, Carletto, Bettello) 4478; 8. Friuli (Marchiol, Zoratto, Comelli) 4892.

RALLY STAMPA con 2 tappe FIAT e ALFA

Bologna - Il Rally della Stampa intitolato a Gianni Falchi ed Adolfo Rossoni, giunto ormai alla sua decima edizione, è stato presentato dal suo «patron» Ermanno Miori, alla presenza di campioni di vari sport fra i quali troneggiava l'imbattibile campione ciclista Eddy Merckx. La gara che si svolgerà nei giorni 22 e 23 giugno, in due tappe (quella Fiat e quella Alfa Romeo) è organizzata con la collaborazione della Scuderia Romagna, degli A.C. di Bologna e Forlì, della Chevron italiana e dell'azienda di soggiorno di Cesenatico ove il duello fra i cento e più giornalisti avrà termine. C'è in palio un Trofeo AUTOSPRINT in memoria di Adolfo Rossoni.

Regolarità a Ferrara

Sorprendono PERTUSIO e la Poggiali

Ferrara - Il 14. Trofeo François si è svolto sulla falsariga del precedente 7. Trofeo Gandolfi preoccupandosi di apportare con le esperienze fatte le modifiche utili. Premesso che la gara è perfettamente riuscita, si potrebbe forse dire che le modifiche sono andate anche oltre il necessario: infatti la prova di abilità a parere di alcuni concorrenti è stata troppo poco discriminante. Le prove di regolarità invece erano sufficientemente veloci tanto da richiedere oltre alla indispensabile precisione, prontezza di riflessi ed un notevole impegno di guida.

Fra i 62 iscritti ha primeggiato Pertusio che è ormai alla terza vittoria a Ferrara e ha relegato al secondo posto Pavanello, che tutti ritenevano il probabile vincitore. Anche la signorina Poggiali ha riproposto la sua candidatura alle prime posizioni del Trofeo Nazionale della Regolarità tuttora capeggiano dalla Imerito. Nella prova di abilità si sono messi in luce fra i giovani anche i vecchi regolari, Borghesio e «Checco» che hanno dimostrato di non aver ancora perso la grinta di un tempo.

col.

14. TROFEO COL. FRANCOIS - Gara nazionale valevole per il Trofeo Nazionale della Regolarità, Ferrara 18 giugno 1972. LE CLASSIFICHE

Conducenti: 1. Pietro Pertusio (Fulvia 1300) penalità 6,2; 2. Pavanello (Fulvia 1600) 9,3; 3. Garraffa (Fulvia 1600) 9,3; 4. Faldini (Fulvia 1300) 10,0; 5. Santorum (Fulvia 1300) 11,7; 6. Ruosi (Fulvia 1300) 13,5; 7. Nannei (Ford Escort) 16,0; 8. Piaggio (A.R. 1300) 17,6; 9. Testoni (Fulvia 1600) 18,8; 10. Borghesio (Fulvia 1300) 19,0; 11. Menichetti (Fiat 128) 19,9; 12. Calcatelli (Fiat 128) 20,0; 13. Simoletto (Simca 1100) 20,5; 14. «Checco» (A.R. Junior) 21,7; 15. Baglioni (Fulvia 1600) 23,0; 16. Gibelli (Fulvia 1300) 25,2; 17. Forato (Fulvia 1300) 25,4; 18. Simonini (Fulvia 1300) 25,5; 9. Calogera (Fulvia 1300) 28,0; 20. Bianchi (Ford Escort) 29,0; 21. Pellegrini (Fiat 128) 32,4; spareggio 6,8; 21. Rubinacci (Fulvia 1300) 32,4 spareggio 9,8; 23. Leone (Fiat 127) 32,9; 24. Panerai (Fulvia 1300) 34,0; 25. Somia (Fiat 128) 35,0; 26. Crippa (Fulvia 1300) 35,5; 27. Prandi (Fulvia 1300) 36,0; 28. Malmusi (Fiat 800) 36,9; 29. Pancaldi (Fulvia 1300) 42,2; 30. Peretti (A. 112) 45,0; 31. Tugnoli (Fulvia 1300) 50,1; 32. Adamo (Fulvia 1600) 69,5; 33. Judicello (Simca 1000 Rally) 78,9; 34. Venturi (A. 112) 83,7; 35. Accarisi (Simca 1100) 112,4; 36. Sibani (Fulvia 1300) 117,7; 37. Pancaldi (Fulvia 1300) 133,3; 38. Danieletto (Sunbeam) 137,2; 39. Contaldi (A.R. 1750) 169,8; 40. Ruberti (Simca 1200) 225,3. Conduatrici: 1. Maria Cristina Poggiali (Fulvia 1600) 10,2; 2. Imerito (Fulvia 1600) 16,0; 3. Castillet (Fulvia 1300) 31,4; 4. Gatti (A.R. Junior) 31,5; 5. Raimondi (Fiat 127) 34,4; 6. Fava (Fulvia 1300) 40,2; 7. Menichetti (Fiat 127) 43,1; 8. Perazzi (A.R. Junior) 45,7; 9. Del Zotto (Fiat 127) 67,4; 10. Olivero (A.R. Junior) 98,6; 11. Bridi (Simca 1000 Rally) 115,8; 12. Mendel (Fulvia 1300) 162,3.

CORRIERE CORSE

MANIFESTAZIONE

CLASSIFICA

SINTESI DELLA CORSA

Questa volta MARTIN 2.

FRANCIA - Ballon d'Alsace - Gara di velocità in salita

1. Henry (Porsche).

Inutile dire che il tempo era pessimo, e soltanto cinquemila spettatori erano andati a questa gara, che in genere ne richiama molti di più. Strada scivolosa e le monoposto avevano poche speranze di vittoria. Infatti Martin, su Tecno, abituato a vincere molto spesso, è arrivato soltanto secondo.

DANIEL tra pioggia e nebbia

FRANCIA - Corsa del Lure - Gara di velocità in salita

1. Daniel (Pygmée) 8'1", media kmh. 94,894. Record: Mieusset 6'47" (1971).

Anche qui pioggia e nebbia, infatti il record è rimasto imbattuto. Daniel, migliore anche in prova, non si è fatto disturbare neppure da Staiano, su Grac, vittima di noie all'accensione.

Formula in castigo

FRANCIA - Robert le Diable - Gara di velocità in salita

1. Mounal (Alpine) 2'23".4.

Risultato a sorpresa, dato che era prevista la vittoria di una vettura di formula. Invece due Alpine ai primi due posti, la seconda quella di Zaganelli. Pioggia intermittente, che ha falsato la gara.

ASA racing-line

Per una moda giovane e sempre all'avanguardia, una vasta gamma di prodotti di classe a disposizione di tutti gli sportivi e gli appassionati.

Equipaggiamenti completi per piloti, sedili anatomici, tute ininfiammabili, guanti, scarpe, calze, sottotute, occhiali, caschi, visiere, stemmi in tessuto, volantini, magliette e foulards con stampa indelebile, giubbetti, borse, ombrelli, strumenti speciali.

A tutti gli interessati, che ci ritorneranno l'unito tagliando, verrà inviato GRATIS il nuovo listino prezzi — illustrato a colori — della ASA RACING LINE, oltre ai nominativi dei rivenditori più qualificati della loro zona.

RITAGLIARE (possibilmente incollare su cartoncino) SPEDIRE SENZA AFFRANCARE.

MITTENTE
(scrivere chiaro in stampatello)

COGNOME

NOME

VIA

C.A.P.

CITTA'

Francatura a carico del destinatario da addebitarsi sul conto di credito n. 4148 nell'Ufficio Postale di Milano A.D. (A. Dir. Prov. P.T. di Milano N. D/154109 3 Febbraio 1970)

NON AFFRANCARE

L'AUTOACCESSORIO

20124 MILANO
Via G. B. Pirelli, 5

Campanello d'allarme in FRANCIA per i rallies Sparisce la COPPA delle ALPI (ma nasce una «MILLE MIGLIA»?)

MARSIGLIA - E' sparita in questi giorni una delle più prestigiose prove iscritte nel calendario europeo: risuscitata una prima volta, grazie all'appoggio economico della società francese dei petroli, la BP, una seconda risurrezione, per lo meno nella forma in cui la corsa era nota, non è più prevedibile.

La Coppa delle Alpi ha dunque concluso la sua esistenza. La sua soppressione, a meno di quindici giorni dal via, mette in evidenza il disagio in cui si trovano i rallies, non solo in Francia, ma anche in Europa.

E' ormai inutile gemere per una realtà troppo evidente, e ancora più inutile adottare l'atteggiamento dello struzzo. E', anzi, interessante, se non costruttivo, analizzare le cause dirette e indirette di questa spettacolare soppressione. A nostro avviso, sono quattro diverse.

La parola «seccatura» è all'ordine del giorno, da quattro anni. Implica il rumore provocato dalle vetture, non soltanto in corsa, ma anche durante i giri di ricognizione, il fastidio per gli abitanti della zona, che non possono più entrare in casa, né uscire, e l'eventuale pericolo implicito in una corsa su strada.

Ovvio che le difficoltà sono in proporzione con la lunghezza dell'itinerario ed è quindi facile immaginare i problemi che hanno dovuto risolvere gli organizzatori dell'ASAC Marsiglia-Provenza. Furono le prime difficoltà... ma questo richiama l'attenzione su un altro problema di scottante attualità: gli organizzatori sono benevoli. Non soltanto l'attività professionale permette loro di dedicare soltanto un tempo limitato a questo hobby, ma, nonostante la loro vasta competenza per quanto riguarda la Coppa

delle Alpi, non sono in grado di completare l'esperienza specializzata, necessaria per l'organizzazione.

E' infatti ormai indispensabile raccogliere un «volume d'affari» che consenta di raggiungere un minimo per le spese d'ingaggio, per un massimo di premi. L'investimento in un rally si traduce facilmente in 10.000 franchi francesi, dei quali un sesto e un quinto va per gli ingaggi... a malapena coperto dai premi.

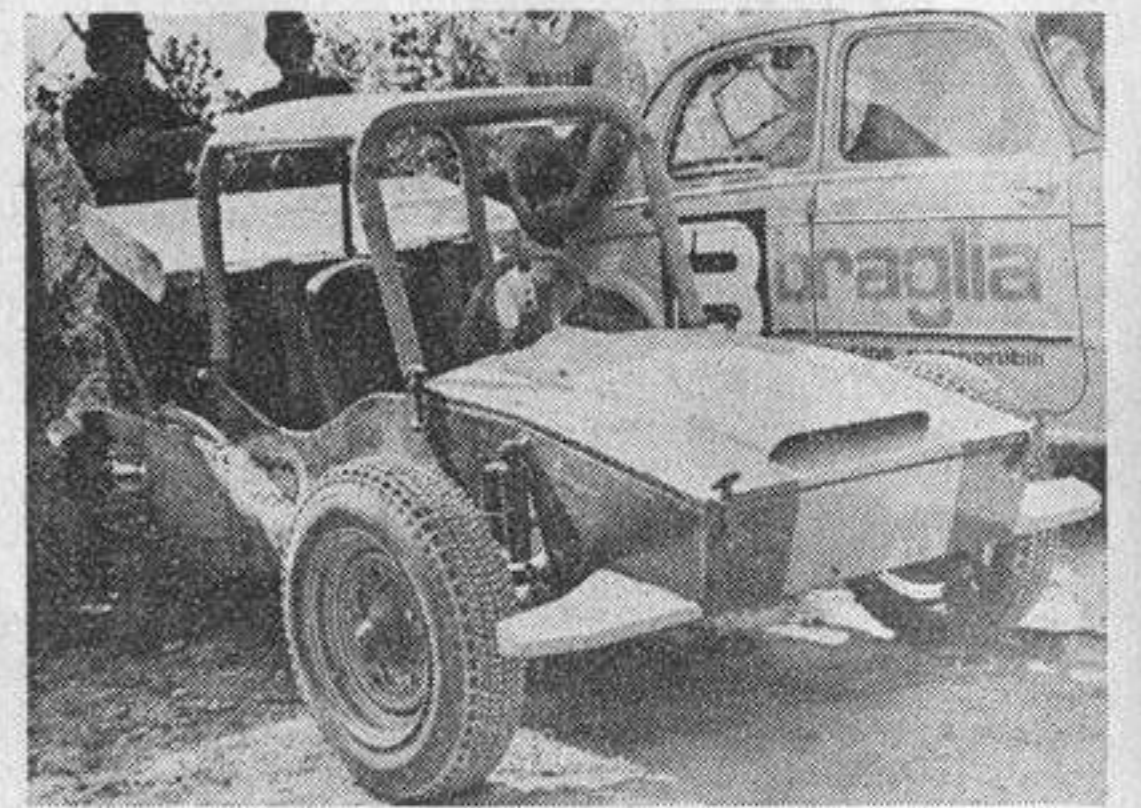
Per concludere, il sistema per concedere le licenze e il professionalismo, complesso di cose piuttosto particolare alla Francia, ove si è purtroppo costretti ad ammettere che i principali rallies internazionali non richiamano mai più di trentacinque equipaggi. Oltre tutto, è una cifra record ed è più realistico contare su una media di venticinque. Due fenomeni paralleli sono responsabili per questo deplorabile assenteismo. Mentre si sviluppava il professionalismo, la federazione francese dello sport automobilistico decideva di modificare il sistema di concessione delle licenze internazionali e nazionali, aumentando la possibilità di scelta.

Diventa dunque impossibile organizzare in Francia un rally valevole per il campionato internazionale marche, con un minimo di cinquanta partenti. Quattro problemi essenziali, che è difficile risolvere a un tempo.

Occorre dunque attenuare questi ostacoli e, forse, anche trovare una formula che attiri, se non proprio originale. Per esempio, si potrebbe reinventare la Mille Miglia, esattamente ciò a cui pensano gli organizzatori di un privilegiato dipartimento francese...

J. R. Jaubert

Nuova pista a GARDONE



Piero Terenziani il più convinto assertore dell'autocross e costruttore delle piste di Bottagna (La Spezia) e della «Barcaccia» (S. Polo d'Enza). A destra: il «prototipo» Alfa-Lusenti 1600 con il quale il pilota-costruttore ha raccolto numerose affermazioni nel campo dell'autocross: questa volta la fortuna non gli è stata amica

BIBBIANO - Pubblico calcolato sulle tremila persone attorno alla pista della «Barcaccia» di S. Polo d'Enza per il primo Trofeo Beltrami, gara del campionato interprovinciale di autocross. Con i quasi cento piloti iscritti, era presente pure il sig. Piero Terenziani costruttore della pista (e di quella spezzina di Bottagna) al quale si deve il lancio e il continuo progredire della specialità.

Sono state effettuate tre gare, dopo una numerosa serie di batterie di qualificazione, e i sei migliori di ogni categoria hanno ricevuto il giusto riconoscimento per la loro abilità. Nella prima categoria si è affermato Giannini per soli 4 decimi di secondo su Grasselli; nella seconda categoria la vittoria è andata a Magrini con margine più netto su Castagnedoli; nella terza categoria è stata la volta di Ferrari che per oltre un secondo ha avuto la meglio sul favorito Fontanili.

A giorni verrà inaugurata, a Gardone Riviera, una nuova pista per autocross per cui la prossima gara in programma alla «Barcaccia» per il 25 giugno potrebbe essere invece trasferita nel nuovo complesso per la data del 29 giugno o 2 luglio.

TROFEO BELTRAMI - Gara interprovinciale di autocross, Pista della «Barcaccia» - 4 giugno 1972.

LE CLASSIFICHE
Prima categoria: 1. Giannini in 2'55"4;

2. Grasselli 2'55"8; 3. Canepari 2'56"1; 4. Castagnedoli 2'56"1; 5. Prampolini 2'57"1; 6. Viani 2'57"5.

Seconda categoria: 1. Margini in 2'21"8; 2. Castagnedoli 2'33"1; 3. Canepari 2'24"2; 4. Chierici 2'24"3; 5. Canepari 2'25"2; 6. Grasselli 2'27"4.

Terza categoria: 1. Ferrari in 2'53"3; 2. Fontanili 2'55"1; 3. Montagna 2'55"2; 4. Lusenti 2'55"5; 5. Bonaretti 2'58"3; 6. Gualtolini 3'03"5.

Condizionale per FONTANESI

MODENA - Luigi Fontanesi, ritenuto responsabile della morte dell'amico Maurizio Barbieri che gli sedeva accanto sulla vettura uscita di strada e schiantatasi contro un albero, è stato condannato dalla Corte d'Appello di Modena a dieci mesi, beneficiando tuttavia della sospensione condizionale della pena. I motivi d'appello non sono stati ritenuti tali da potere cambiare il primo giudizio ed i giudici hanno condannato Fontanesi ritenendo, invece, innocente Schenetti che secondo i difensori avrebbe provocato la tragedia con una manovra inattesa ed improvvisa. Fontanesi non c'era. E' in vacanza-ritiro in India, dopo aver deciso la sospensione della sua attività agonistica.



Il Club PANTERE a Lucca

LUCCA - Nonostante i vari divieti e le corse soppresse, l'automobilismo sportivo cresce ogni giorno più rigoglioso: l'ultimo nato nella specialità è il «Club Team Pantere Lucchesi» che, fra l'altro, ha già trovato nel dott. Daniele Moretti, giovane industriale dalla vista lunga, uno sponsor che ha voluto premiare la buona volontà dei fondatori. Il nuovo team che rivolge appello a tutti gli sportivi dell'automobile della lucchesia affinché vogliano riunirsi sotto le sue bandiere, ha sede presso il sig. Martino di Simo in S. Martino di Freddana (tel. 38032 tutti i giorni dalle 12,30 alle 13,30).

GALLARATE - Lo «Spring Club» di Gallarate, i cui piloti corrono nella corrente stagione agonistica sotto l'egida della Scuderia Meneghina 3F, ha costituito il proprio nuovo consiglio direttivo. Alla conduzione del gruppo sportivo che conta fra i suoi piloti Giuliano Bertini (F. Ford), Giovanni Fossati e Gerard Nèisse (F. 850), Celso Monti, Renzo Sanaldi, Adelio Consonni, e Tullio Sommaruga (F. Monza), sono stati chiamati Enrico Regaglia, presidente onorario; Alessandro Sandroni, presidente; Gianpaolo Cattaneo, vice presidente; Ferruccio ed Amilcare Bargiggia, segretario; Duilio Garzolino, Aureliano Vanini e Santino Pancotti alla direzione sportiva e segreteria dei soci piloti; Renzo Sanaldi per i soci karting; Valeriano Rossetti, ufficio stampa e Giovanni Fossati, ufficio pubblicità.

LUGANO - I piloti della scuderia «Jolly Club International» sono sempre sulla cresta dell'onda. Esulando dai ripetuti exploits di Bruno Pescia e degli altri velocisti, anche nella specialità dei rallies le affermazioni non mancano. Nel recente XI rally SAR-BMW i rappresentanti della scuderia hanno ottenuto il primo, il secondo ed il quarto posto assoluti con Hort-Mosconi, Carron-Carron e Buzzi-Tissot. Grazie al piazzamento ottenuto i fratelli Philippe e Jean-Marie Carron si sono portati in testa alla classifica svizzera dei rallies.

Si potenzia così la «PIAVE»

TREVISO - E' di questi giorni la conclusione del felice abbinamento pubblicitario tra la Scuderia Piave Jolly Club e la ditta maglierie Benetton di Treviso. Con questo accordo la valorosa scuderia trevigiana potrà realizzare un programma più intenso ed impegnativo e conseguire quei risultati che sono nelle aspirazioni dei dinamici dirigenti. Il sodalizio conta tra le sue file numerosi specialisti dei quali nell'occasione ci piace ricordare i loro nomi, quali «Tony», Fasan, Svizzero, Furlan, Rettore, Frisacco per quanto riguarda il settore rallies nazionali, e «Willer», Paleari, Marcello, Pain, Innocente, Benvenuti e Ronchi per il settore della velocità.

Alla CERRINA quelli del «MONSTER TEAM»

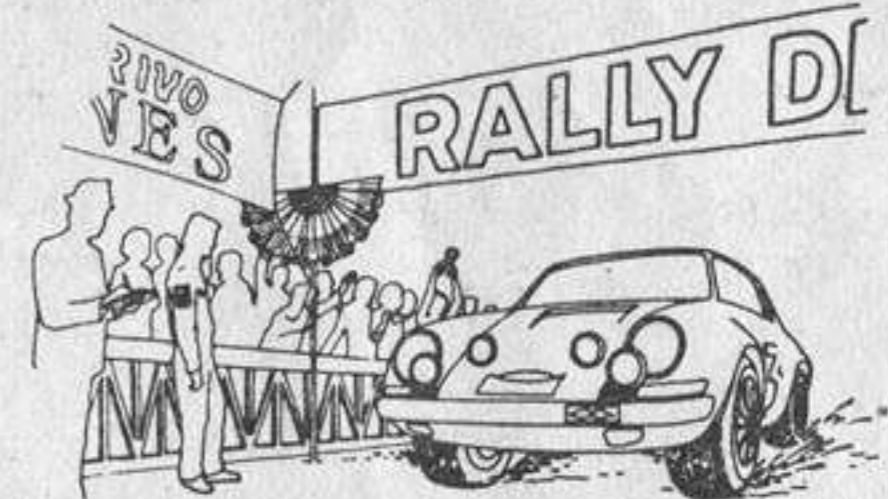
RIVALTA T. - 25 giugno 1972, appuntamento fissato dal «Monster Team» per la disputa della coppa Motul-Osella, sulla pista dell'aeroporto della Cerrina. Come al solito saranno ammessi i piloti della categoria Juniores che si cimenteranno con quelle vetture «libere» che tanta curiosità e tanta passione hanno saputo suscitare nel pubblico. Le iscrizioni dovranno essere presentate alla segreteria della manifestazione entro le ore 9 del giorno della gara per i piloti cat. Juniores (massimo 50 vetture, 10 per ogni classe), ed entro le ore 14 per la categoria seniores (60 vetture ammesse, 10 per classe).

CULTRERA resta presidente della ETNA

CATANIA - Presso la Scuderia Etna di Catania si è provveduto nei giorni scorsi al rinnovo del Consiglio Direttivo del sodalizio in vista della corrente stagione agonistica.

A Presidente è stato riconfermato Italo Cultrera, da lunghi anni appassionato quanto dinamico sportivo di razza a capo dell'unica scuderia catanese; Vice-Presidente e Segretario sono stati riconfermati rispettivamente, Angelo Bonaccorsi e Carlo Marino; Tesoriere, Mario Giunta. Consiglieri: Franco Agosta, Giuseppe Alongi, Giuseppe D'Amico, Giuseppe Pantò, Mario Segapelli. Direttore Tecnico, Vito Sabbia. Direttore Sportivo, Girolamo Pernicaro. Segretario sportivo, Franco Sabbia il quale affiancherà i due Direttori sia sui campi di gara che nel normale lavoro di Scuderia.

kléber vince



18. Rally delle Prealpi venete e dei Colli Euganei

Padova, 17-18 giugno 1972

1. e 2. assoluti: Fulvio BACCHELLI, Arturo MARZATICO della Scuderia 4R Lloyd Adriatico, su Porsche 911 S

1. gruppo 1: Francesco SVIZZERO, della piave Jolly Club, su Opel Ascona

1. gruppo 3: Leo SANSONE del Jolly Club, su Fulvia coupé HF Sette equipaggi nei primi 10 classificati

Kleber radiale V10
primo dove più difficile è vincere

Kleber

Il brasiliano conferma il suo momento - magico aggiudicandosi il Trofeo RINDT F. 2, grazie anche alla SORPRESA GOMME (da bagnato)



Sfruttando appieno le sue nuove Firestone, Emerson Fittipaldi ha portato alla vittoria ad Hockenheim la sua vecchia Lotus. Ecco il brasiliano seguito dall'ottimo Jaussaud, che sarà secondo ed è ora in testa al Trofeo europeo

Emerson non sbaglia

SPECIALE PER AUTOSPRINT

HOCKENHEIM - Questa volta, si può ben dire, ci sono stati due grandi protagonisti che con la loro superiorità hanno lasciato poco spazio agli avversari: si è trattato del vincitore Emerson Fittipaldi, che ha quasi beffato gli altri tenendo sempre al comando la sua Lotus 69 vecchia di tre anni, e della Firestone per merito delle sue gomme da pioggia tirate fuori all'ultimo momento quando il tempo è cambiato al brutto. Con queste gomme la casa americana è apparsa tanto superiore all'avversaria di sempre Goodyear da porre i piloti che adottavano quest'ultima marca con un handicap di almeno un secondo al giro con pioggia battente e di tre o quattro col fondo meno bagnato.

In queste ultime condizioni, quando è la miscela ad avere importanza più del disegno, le Firestone sono risultate tanto superiori che David Morgan, nella prima manche, ha potuto distanziare Peterson di quattro secondi in un solo giro appena è riuscito a superarlo.

La superiorità della Firestone non è evidenziata adeguatamente dalla classifica finale perché se Fittipaldi e il brillantissimo secondo Jaussaud disponevano di questa

e le sue vittorie-continue convincono PETERSON alla LOTUS per il 1973?



Emerson e Ronnie sono acerrimi rivali, sia in Formula 1 che in Formula 2, ma sono naturalmente ottimi amici. Visto come sono andate le cose, forse Fittipaldi sta dicendo: «guarda che con le gomme che ho, non c'è nulla da fare» (foto NORIS)

marca, è pur vero che Peterson e Schenken sono riusciti a portarsi al 3. e 6. posto assoluto con le Goodyear, divisi dai bravi Beuttler e Perrot.

Ma prima di passare ai commenti più particolareggiati è doveroso ritornare a Fittipaldi che ha confermato, se ce n'era bisogno, di essere un campione arrivato. La sua guida, al contrario di quanto accadeva nelle prime prove di F. 2 che disputò nel '70 con la stessa macchina, è diventata di una precisione e pulizia esemplare che lo fa sempre più avvicinare al modello di campioni stilisti come Stewart, Clark e Fangio. «Io ho sempre guidato rilassato e tranquillo e in nessuna occasione ho voluto prendere rischi superiori al necessario per un risultato. Questo l'ho scelto già dalle prime corse di F. Ford in Europa quando in molte occasioni ho rinunciato ad un posto in classifica ben sapendo che ci sarebbe stata una prossima volta per conquistarlo. Adesso mi sento perfettamente affiatato sia con la 72 che con la 69 di F. 2 ma c'è sempre da migliorare e ciò si può fare soprattutto guardando come guidano gli altri.» Emerson ha vinto applicando perfettamente que-

Gabriela Noris

CONTINUA A PAGINA 38

HOCKENHEIM - La pista tedesca, al suo secondo appuntamento stagionale del Campionato Europeo di F. 2, ha accolto 33 piloti per i 30 posti di partenza previsti dal regolamento. L'assenza della Ferrari da Le Mans ha consentito la partecipazione di Peterson e Schenken mentre sulla pista francese sono stati impegnati altri fedeli della F. 2 come CEVERT, HILL, BELTOISE e JABOUILLE. Assenti anche gli italiani ad esclusione di GAGLIARDI, che ora dispone della Brabham BT 38 assistita da Frank Williams, con la quale si propone di disputare tutte le rimanenti gare dell'anno con l'obiettivo di riacquistare anche quello standard di risultati che lo aveva messo in evidenza nella F. 3. Oltre a de Adamich, giustificato per il suo impegno a Le Mans, non si sono visti Francisci e i fratelli Brambilla che pur erano iscritti e che hanno sempre disputato buone prove su questo tracciato. Prevalenza di BRABHAM BT 38 monoscocca tra le vetture presenti: il Rondel ha tre macchine per Schenken, Reutemann e Wollek, equipaggiate rispettivamente da un R.E.S. e un Racing Services 1930 e un Cosworth 1790, oltre a un muletto portato in prova da Schenken. Jaussaud e Potocki dispongono delle macchine della ASCA che ora hanno la pubblicità dell'autonoleggio AVIS mentre con i soliti sponsor sono presenti WILSON FITTIPALDI, MORGAN, MOSER, SCOTT, BELSO e GAGLIARDI. L'unica macchina con telaio in tubi di questa marca è la BT36 di Binder.

LA MARCH 722 ha come capofila Peterson (ma forse ancora per poco perché la John Player gli ha rinnovato le proposte già avanzate a fine stagione '71 che Peterson ora sembra disposto a prendere in considerazione dopo la negativa esperienza della 721 March F. 1) e il capolista del Campionato Europeo Niki Lauda, entrambi col R.E.S. 1930 cc. Il Team Arnold-Schell ha una sola macchina per Dohlem, il Peter Bloor Team quelle di Beuttler e Kazato. Gli altri piloti con la 722 sono Perrot, Lunger, Purley e Wilkins che ha fatto in tempo a ricostruire la sua 722 dopo l'incidente di Crystal Palace. Lo svizzero Korda ha l'unica 712 del mazzo.

Surtees, che aveva iscritto anche la macchina che guida di solito personalmente per il pilota di F. 3 inglese Mike Walker, si è poi presentato con le due sole TS 10 di Hailwood e Ruesch ed un solo motore della serie Hart 1856 cc per ciascuna. Il Team LOTUS ha iscritto ufficialmente la vecchia 69 per Emerson Fittipaldi modificata rispetto allo scorso anno ed alla precedente apparizione stagionale di Pau, per la posizione arretrata dell'alettone e i freni portati sul differenziale.

La MCLAREN, anch'essa ufficiale casa, è presente con l'unica M21 esistente per JODY SCHECKTER sulla quale ha montato un 1790 Cosworth.

A completare il quadro delle rappresentanti ufficiali ci sono la CHEVRON B20 di GETHIN, la ELF 2 di DEPAILLER aggiornata nelle sospensioni, la LEDA-TUI di WATSON e la EIFELLAND della WERNER che non meriterebbe di essere chiamata diversamente da March visto che è sicuramente arbitrario fare piccole modifiche alla carrozzeria per cambiare nome ad una vettura. La G.R.D. ha una sola 272 per IKUZAWA ritornato in Europa dopo la corsa disputata in Giappone col prototipo 2000 realizzato da questa stessa marca. Assente invece, come già a Crystal Palace, il B.E. Team che fino ad oggi aveva fatto correre le PYGMEE dei brasiliani PACE e DUARTE e dello stesso costruttore. L'assenza da Crystal Palace era stata motivata anche agli stessi piloti con un guasto al camion che trasportava i motori dalla Francia. In effetti le cose stanno diversamente perché sono venuti a mancare i mezzi per la gestione tanto che l'attività è stata sospesa. DAL BO, presente a titolo privato con la sua macchina, ha dichiarato che continuerà l'attività iscrivendo direttamente i due brasiliani anche se è molto preoccupato del passivo che i tre mesi della gestione inglese hanno portato sulla squadra. Una seconda Pygmée è stata portata ad Hockenheim dal giovane francese proveniente dalla Formula Renault, Fred Stalter.

1 SERIE

Così (in 30) al via

LAUDA (March 722) 2'02"9 - G.Y.	E. FITTIPALDI (Lotus 69) 2'03"8 - Fir.
JAUSSAUD (Brabham BT 38) 2'04"3 - Fir.	PETERSON (March 722) 2'04"5 - G.Y.
GETHIN (Chevron B 20) 2'04"5 - Fir.	SCHENKEN (Brabham BT 38) 2'04"7 - G.Y.
DEPAILLER (Elf 2) 2'04"8 - G.Y.	W. FITTIPALDI (Brabham BT 38) 2'05"9 - Fir.
REUTEMANN (Brabham BT 38) 2'06"1 - G.Y.	RUESCH (Surtees TS 10) 2'06"2 - Fir.
MORGAN (Brabham BT 38) 2'06"3 - Fir.	BEUTTLER (March 722) 2'06"4 - Fir.
PERROT (March 722) 2'06"5 - Fir.	HAILWOOD (Surtees TS 10) 2'06"6 - Fir.
WATSON (Leda-Tui) 2'06"7 - G.Y.	DAL BO (Pygmée MDS 17) 2'07"1 - Fir.
DOLHEM (March 722) 2'07"5 - Fir.	WOLLEK (Brabham BT 38) 2'07"5 - G.Y.
SCHECKTER (McLaren) 2'07"5 - G.Y.	MOSER (Brabham BT 38) 2'07"9 - G.Y.
KAZATO (March 722) 2'08"3 - Fir.	POTOCKI (Brabham BT 38) 2'08"4 - Fir.
IKUZAWA (G.R.D. 722) 2'08"5 - Fir.	GAGLIARDI (Brabham BT 38) 2'08"7 - G.Y.
SCOTT (Brabham BT 38) n.p. 2'08"7 - Fir.	LUNGER (March 722) 2'09"2 - G.Y.
PURLEY (March 722) 2'10"0 - Fir.	STALTER (Pygmée MDS17) n.p. 2'10"7 - Fir.
BELSO (Brabham BT 38) 2'10"9 - G.Y.	WILKINS (March 722) 2'11"3 - G.Y.
riserve:	
BINDER (Brabham BT 36) 2'12"0 - Fir.	WERNER (Elfelland 2) 2'13"2 - G.Y.

PRIMA SERIE

La pioggia a sorpresa fa caos

HOCKENHEIM - La pioggia che cade domenica mattina prende di sorpresa sia piloti che organizzatori: prima, fino a quando cade con poca intensità, sembra che si possano mantenere le gomme da asciutto ma verso le undici e trenta il tempo è talmente peggiorato che tutti montano coperture da bagnato.

I giri di adattamento sono caotici con molti piloti che vanno ai box per riparare agli acciacchi imprevedibili portati dalla pioggia e alcuni testa-coda rischiano di ridurre il numero dei partenti: in particolare Lauda si trova muso a muso con Gethin e solo per caso le due macchine non entrano in collisione.

Le macchine che si schierano per il via sono comunque trenta, come previsto, anche se al posto di Scott e Stalter si allineano Binder e la Werner che erano riserve. Scott non parte perché teme che il mozzo posteriore della sua Brabham possa cedere come accadde a Reutemann a Thruxton, dopo che alcune vibrazioni lo avevano impensierito alla fine delle prove. Stalter invece, che era già pronto con la sua Pygmée, deve rinunciare perché un ladrunco gli ruba casco e guanti dalla macchina poco prima del via! Incredibile.

Il giro di lancio per la partenza Indy è già molto movimentato: si ar-



Giancarlo Gagliardi, con la nuova Brabham BT38, è stato costretto al ritiro per una leggera uscita al primo giro della seconda serie

resta subito Depailler e viene spinto nel prato col motore muto. Si sa che la sua Elf ha avuto un contatto all'impianto elettrico che ha interrotto il circuito. Alla fine del giro di lancio mancano anche Scheckter e Potocki che sono finiti fuori strada con le auto danneggiate dopo che Potocki aveva tamponato violentemente il sud-africano alla frenata della chicane. Purtroppo Potocki, come alcuni altri ben identificati nell'ambiente costituisce un pericolo costante che non sempre la mancata qualificazione riesce ad eliminare.

Così partono in 27 ed è Emerson Fittipaldi ad andarsene nettamente con Gethin che si fa subito sotto infilandosi tra Jaussaud e Peterson che lo precedono nello schieramento. La differenza nella tenuta tra Firestone e Goodyear determina una situa-

zione molto fluida nei primi giri con Lauda che fa tutto il possibile per mantenere il secondo posto alle spalle di Emerson e Gethin che gli sta vicinissimo. Anche Peterson è incredibilmente lento ed impacciato con le Goodyear tanto da farsi ben presto raggiungere e superare da Morgan che guida come una furia sotto alla pioggia.

Dopo i primi tre giri Fittipaldi è sempre primo ma Gethin è passato secondo e Morgan sta insidiando Lauda per il terzo posto usando tutti i mezzi, ruotate incluse. Jaussaud, che è partito male, tenta ripetutamente di togliere il sesto posto a Schenken che segue Peterson con gli stessi problemi di gomme dello svedese, mentre per l'ottava posizione c'è un gruppetto composto da Reutemann, Beuttler, Perrot, Purley e Ruesch. Più

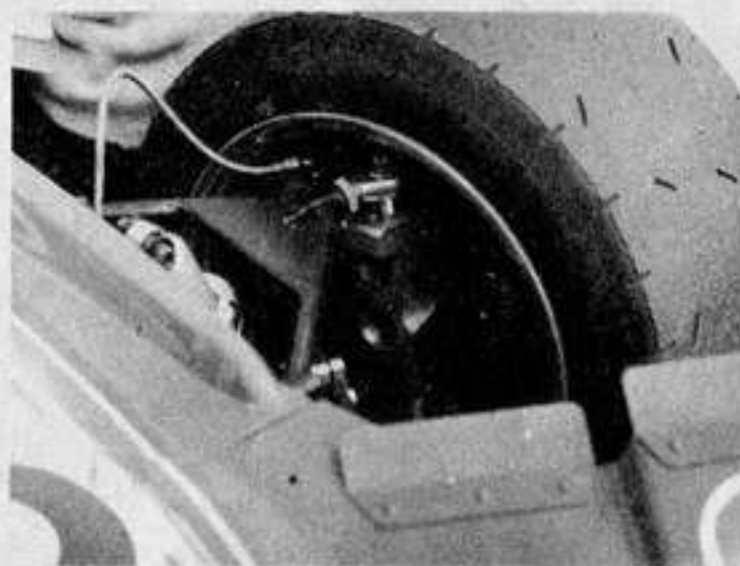


Davanti al sempre sorridente Fittipaldi, ecco Peterson stringere la mano a Jaussaud che è ora in testa al Trofeo formula 2

CONTINUAZ. DA PAGINA 35

sto stile mentale e se le circostanze lo hanno favorito nella scelta dei pneumatici è pur vero che non ha commesso il benché minimo errore nei momenti in cui Gethin prima e Jaussaud dopo hanno tentato di impensierirlo da vicino.

Questi ultimi sono stati, insieme a Morgan, i piloti che si sono maggiormente messi in vista dopo il brasiliano. Jaussaud, arrivando secondo dopo una corsa condotta alla sua maniera, sempre all'attacco e sempre al limite, è passato al comando del Campionato Europeo che dopo questa prova lo vede



Il massiccio portamozzo fuso dell'Alpine (pardon, della Elf) vista in prova ad Hockenheim

con 21 punti nettamente primo di fronte a Lauda.

Gethin invece è stato arrestato da uno di quegli inconvenienti banali che accadono spesso quando c'è da sovvertire un risultato acquisito: forte sul bagnato, con le gomme giuste e una Chevron sempre più a punto, l'inglese era stato l'unico a tenere il passo di Fittipaldi nella prima manche ed aveva guadagnato il posto in prima fila per la seconda di fianco al

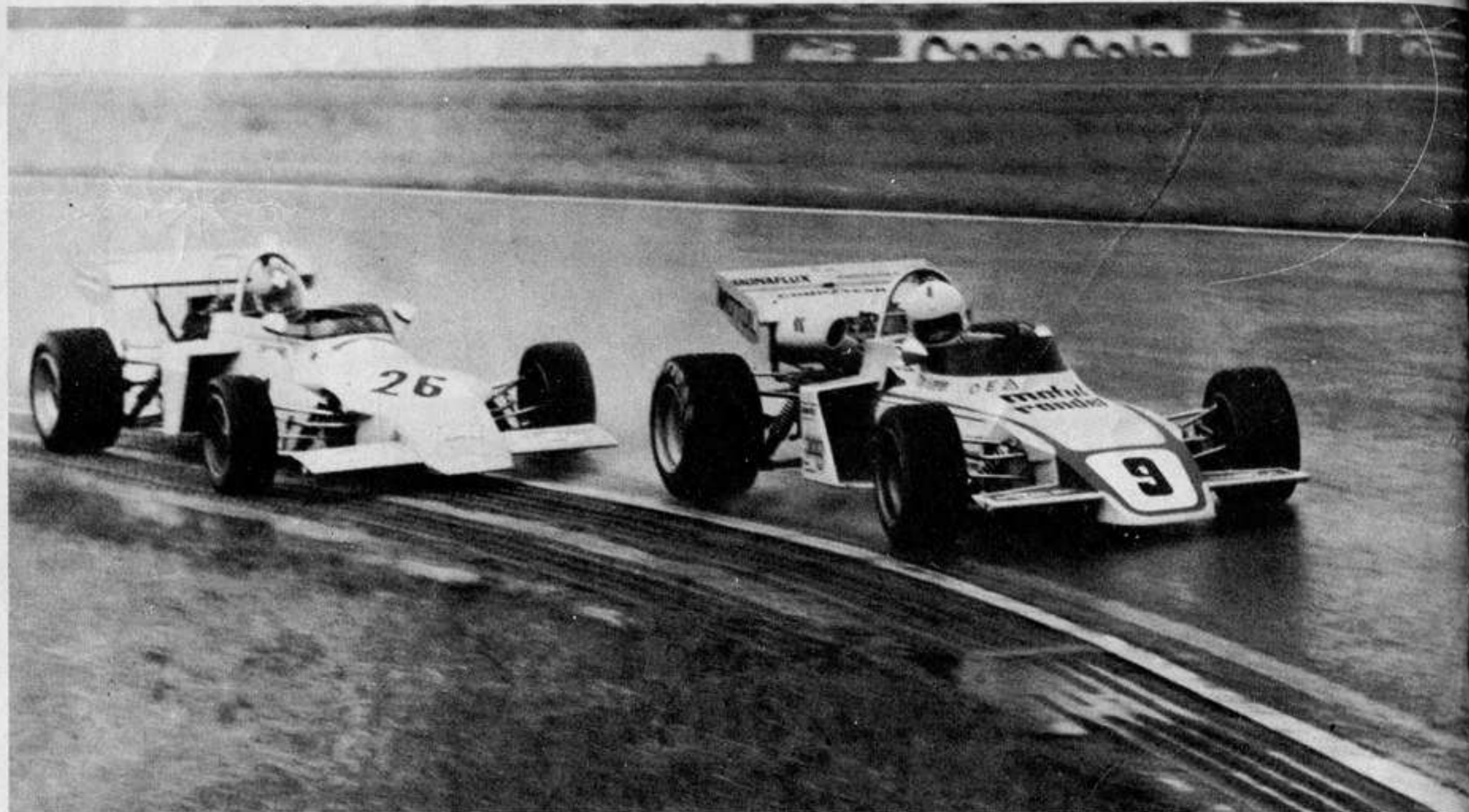
brasiliano. Anche se non si poteva pensare ad una sua vittoria, per Gethin c'era l'importante traguardo dei nove punti per il Campionato a cui Fittipaldi notoriamente non partecipa essendo classificato C.S.I. Ma proprio dal posto in prima fila non è riuscito a compiere neppure un metro perché al momento di mettere in moto si è accorto che la corona del volano si era staccata impedendo al motorino di innestarsi.

Morgan ha avuto un guaio dello stesso tipo e dopo una prima manche autoritaria in cui si era classificato terzo con ben 24 secondi di vantaggio sul quarto classificato Jaussaud, si è trovato con dei problemi di distribuzione già al via della seconda che lo hanno attardato irrimediabilmente consentendogli solo l'ottavo posto assoluto.

Questa serie di circostanze hanno favorito Peterson che è tornato dopo parecchio tempo sul palco dei vincitori di una corsa di monopo e il tenace Beuttler che senza far cose strabilianti riesce sempre a stare alle spalle dei primi ed a cogliere i risultati che le circostanze gli offrono.

Molta buona anche la prova di Perrot, giunto quinto assoluto e terzo dei non classificati C.S.I., che aggiunge questo risultato alle vittorie che sta collezionando nelle prove in salita del Campionato Europeo della Montagna di cui è il principale favorito.

Schenken, infine, è stato sesto senza infamia e senza onore alla sua terza corsa stagionale di questa formula, andiccappato dai pneumatici Goodyear a cui il Team Rondel è legato da contratto.



Reutemann (Brabham) e Perrot (March) hanno lottato a lungo nella seconda serie. Alla fine, lo svizzero ha ottenuto un magnifico quinto posto assoluto, mentre l'argentino è giunto solo settimo

Le condizioni del tempo hanno giocato negativamente per tutti gli altri pretendenti al titolo: così Reutemann e Wollek sono stati ritardati dalle gomme, Lauda ha avuto una panne dell'impianto elettrico dopo che anche lui aveva fatto il possibile per non perdere troppo tempo rispetto ai primi, Scheckter e Depailler sono stati coinvolti in incidenti dovuti alla mancanza di visibilità creata dalle

nuvole d'acqua sollevate dalle macchine in corsa. Le rotture dei motori sono state meno del solito in corsa mentre in prova, quando la temperatura era alta e i giri dovevano essere utilizzati tutti, si è avuta la solita preoccupante moria.

Perfino il 1930 di Emerson Fittipaldi, motore a cui la Cosworth ha tolto la fiducia decidendo di sospendere la produzione per la scarsa affidabilità che offre, ha te-

nuto perfettamente per tutti e trenta i giri della corsa. Piuttosto questa decisione della Cosworth dà la reale misura delle difficoltà tecniche che presenta il BDA Ford nel suo adattamento alla F. 2. E delle difficoltà che si dovranno ancora incontrare in attesa della sospirata omologazione del blocco Ford in alluminio o di altre unità motrici.

g. n.



QUANDO C'E' BISOGNO DI LUCE ...

MAZDA

LAMPADINE PER AUTO AGLI ALOGENI

richiedetele presso i migliori elettrauto



indietro Kazato che precede Wilson Fittipaldi alle prese con una gomma posteriore che sta andando a terra, Moser, Dolhem, Watson, Ikuzawa, Wollek, Lunger e il nostro Gagliardi impegnato anche lui dalle difficoltà Good-year. Seguono altri tra cui la Werner che è ultima con la Eifeland 2.

Si sono già avuti arresti ai box: il più importante è quello di Hailwood che è entrato dopo essersi fermato sul percorso per ripararsi da solo un tubo benzina che era uscito dal suo alloggiamento; fermi anche Binder, e Belso e Dal Bo entrambi con una gomma a terra.

Fittipaldi teme il bloccaggio delle ruote anteriori in frenata. Anche Gethin ha i suoi problemi col cambio indurito per cui i due sono in condizioni di parità ed Emerson riesce ad imporre la sua classe fino al termine. Dietro invece tutto è più incerto a parte lo splendido terzo posto di Morgan che l'inglese tiene con sicurezza staccando il quarto a 24" dalla fine.

E' per il quarto posto che tutto rimane in sospeso fino al traguardo: Lauda non riesce a tenere il ritmo e deve cedere andando anche dritto alla prima chicane con penalizzazione di un minuto per averla saltata. Così passa quarto Peterson a cui Jausaud compie una caccia spietata fino a superarlo nelle ultime battute.

Alle loro spalle il ripartito Hailwood movimentata il già movimentato gruppo composto da Reutemann, Schenken, Beuttler e i sorprendenti Purley e Perrot che si sono portati a contatto dopo i primi passaggi. Purley in particolare fa scintille e riesce a farsi largo fino ad occupare il sesto posto. Settimo è il bravo Beuttler che precede Lauda (poi spostato al 13. posto per la penalizzazione) Reutemann, Perrot e Schenken. Ruesch è dodicesimo con la Surtees davanti a Dolhem e Kazato. Gagliardi, che ha dovuto faticare parecchio con la sua Brabham, è diciottesimo.

SECONDA SERIE

GAGLIARDI
scompare
nella nuvola

La pioggia cade ancora più fitta quando le macchine si presentano per la seconda manche: sono 27 perché si allineano anche Depailler e Scheckter che non erano riusciti a prendere il via nella prima manche mentre mancano Wilson Fittipaldi, Wilkins e Potocki. Partono però in 26 perché il motorino di avviamento della Chevron di Gethin non si innesta e l'inglese deve rinunciare essendo vietato l'avviamento a spinta.

Fittipaldi parte indispettito dal tentativo di superarlo che compie Jausaud prendendo lo slancio dalla seconda fila. Morgan e Purley partono male e si capisce che entrambi hanno problemi che comprometteranno le loro brillanti prestazioni della prima manche. Morgan infatti entra al box già alla fine del primo giro iniziando una serie di arresti per regolare l'accensione che non è a posto. Purley invece si ferma nel corso del secondo giro per la rottura della frizione. Anche Lauda non passa e si sa che il suo motore si è spento per un guasto all'impianto elettrico.

La scomparsa di tanti protagonisti e l'aumento della pioggia che costringe gli altri a mantenere distanze maggiori per poterci vedere almeno un poco, rendono la manche meno interessante della prima. Fittipaldi si

è naturalmente ripreso il margine che gli spettava su Jausaud e se ne va indisturbato col francese che lo segue sicuro secondo davanti ad un Peterson rinunciario ed a Schenken che ha già iniziato la lunga lotta con Perrot che non finirà fino alla bandiera a scacchi.

Si fermano ai box Kazato, Belso e Gagliardi che è costretto al ritiro per un banale incidente conseguente ad una leggera collisione nella nuvola d'acqua del primo giro. Dietro si danno un gran da fare Depailler, Scheckter ed Hailwood che tentano di risalire il gruppo. Però Hailwood ha ancora disturbi alla pompa della benzina e Scheckter poco dopo si ferma col motore in disordine. Solo Depailler prosegue la sua rincorsa ai posti centrali che si concluderà con una collisione con Dolhem nel momento in cui tenterà di superare Wollek senza rendersi conto che anche lui sta facendo la stessa cosa ai danni di Dolhem. La Elf e la March finiscono nel prato e i 26 partiti si riducono ulteriormente.

Nelle prime posizioni tutto prosegue con regolarità: Emerson si avvantaggia sempre più su Jausaud ormai pago di potersi portare a casa i nove punti del campionato a cui il brasiliano non può partecipare. Peterson, ora che Morgan è definitivamente fuori causa con più di un giro di ritardo, tiene la terza posizione.

Più in difficoltà Schenken che deve continuamente guardarsi da un Perrot molto combattivo che è riuscito a distaccare Beuttler. Quest'ultimo è a portata di vista di Reutemann e Ruesch che corrono di conserva ma non riescono a riprendere contatto con la March dell'inglese. Dietro di loro è Watson la cui Leda-Tui non sembra avere il motore al massimo del rendimento tanto che l'attardato Dal Bo riesce poco dopo a raggiungerlo e poi a superarlo.



g. n.

Sulla Brabham del Rondel si sono visti questi pneumatici Goodyear pioggia di disegno inconsueto, tutti scanalati a mano

TROFEO JOCHEN RINDT - Gara internazionale di velocità in circuito valevole per il Campionato Europeo di F. 2 - Hockenheim, 11 giugno 1972.

CLASSIFICHE

1. Manche: 1. Emerson Fittipaldi (Lotus 69) 15 giri in 36'09"7, media 168,9; 2. Gethin (Chevron B 20) 36'11"8; 3. Morgan (Brabham BT 38) 36'54"9; 4. Jausaud (Brabham BT 38) 37'18"2; 5. Peterson (March 712) 37'24"8; 6. Purley (March 712) 37'25"6; 7. Beuttler (March 712) 37'34"0; 8. Reutemann (Brabham BT 38) 37'44"8; 9. Perrot (March 712) 37'45"0; 10. Schenken (Brabham BT 38) 37'48"4; 11. Ruesch (Surtees TS 10) 37'53"1; 12. Dolhem (March 712) 37'54"8; 13. Lauda (March 712) 37'44"0; 14. Kazato (March 712) a 1 giro; 15. Watson (Leda-Tui) a 1 giro.

Giro più veloce: Fittipaldi E. in 2'22"7, media kmh 171,26.

2. manche: 1. Fittipaldi Emerson (Lotus 69) 15 giri in 37'29"5 media 162,96; 2. Jausaud (Brabham BT 38) 37'47"4; 3. Peterson (March 712) 38'03"8; 4. Schenken (Brabham BT 38) 38'10"5; 5. Perrot (March 712) 38'12"8; 6. Beuttler (March 712) 38'25"1; 7. Reutemann (Brabham BT 38) 38'48"4; 8. Ruesch (Surtees TS 10) 38'50"7; 9. Dal Bo (Pygme MDB 17) 39'00"7; 10. Watson (Leda-Tui) 39'04"9; 11. Wollek (Brabham BT 38) 39'20"8; 12. Moser (Brabham BT 38) 39'59"6; 13. Belso (Brabham BT 38) a 1 giro; 14. Werner (Eifeland 2) a 1 giro; 15. Morgan (Brabham BT 38) a 2 giri.

Giro più veloce: Fittipaldi Emerson in 2'27"5 media kmh 165,68.

CLASSIFICA FINALE F. 2.

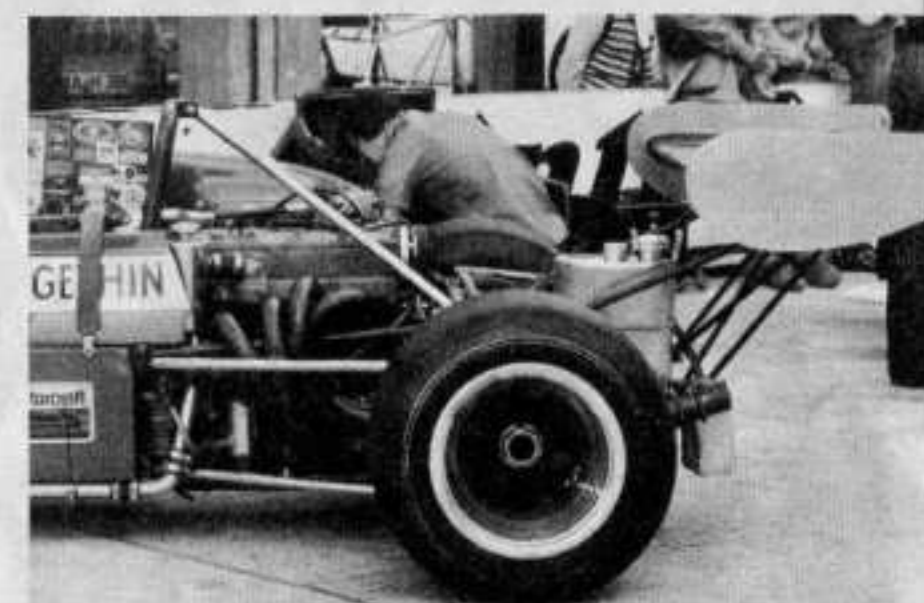
1. Emerson Fittipaldi punti 2; 2. Jausaud 6; 3. Peterson 8; 4. Beuttler 13; 5. Perrot 14; 6. Schenken 14; 7. Reutemann 15; 8. Morgan 18; 9. Ruesch 19; 10. Watson 25; 11. Wollek 27; 12. Moser 29; 13. Dolhem 29; 14. Dal Bo 32; 15. Purley 32.



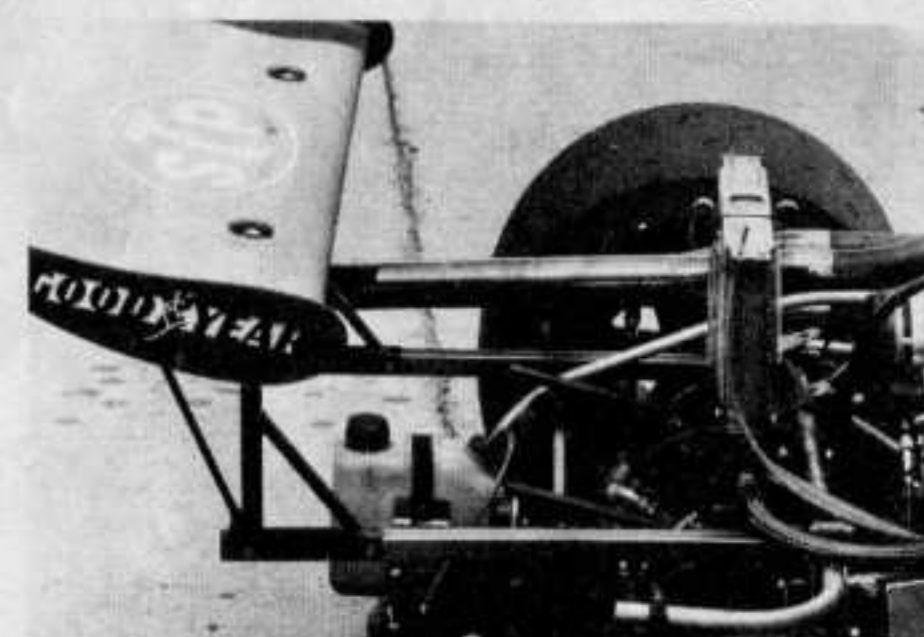
Richard Scott, sulla sua Brabham BT 38, ha provato anche questo buffo muso, in funzione — dice lui — di migliorare l'equilibrio

Il « punto »
sull'EURO-
PILOTI F. 2

	MALLORY PARK	THRUXTON	HOCKENHEIM	PAU	CRYSTAL PALACE	HOCKENHEIM	TOTALE
JAUSSAUD	—	—	9	3	—	9	21
LAUDA	6	9	—	—	—	—	15
SCHECKTER	3	—	—	—	9	—	12
BEUTTLER	—	—	6	—	—	6	12
MORGAN	9	—	—	—	—	2	11
REUTEMANN	4	—	—	—	4	3	11
HAILWOOD	2	—	—	2	6	—	10
GETHIN	—	—	—	9	—	—	9
DEPAILLER	—	—	—	6	2	—	8
PERROT	1	—	3	—	—	4	8
DAL BO	—	6	—	—	—	—	6
WOLLEK	—	—	4	—	1	—	5
FRANCISCI	—	4	—	—	—	—	4
PURLEY	—	—	—	4	—	—	4
ELFORD	—	—	—	—	3	—	3
BELSO	—	—	2	—	—	—	2
WINGFIELD	—	—	1	—	—	—	1
MASS	—	—	—	—	1	—	1
RUESCH	—	—	—	—	—	1	1



Sopra, l'arretratissimo alettone della Chevron di Gethin. Sotto, altrettanto arretrato l'alettone della March di Ronnie Peterson



I cronometri avevano illuso i rivali di «FITTI»

HOCKENHEIM - La precisione quasi esasperata dei tedeschi in questo caso ha fallito decisamente nelle prove: oltre ad alcune carenze nella organizzazione, durante le prove si sono avuti tutta una serie di errori nella rilevazione dei tempi col risultato di ottenere uno schieramento di partenza sicuramente diverso da quello che avrebbe dovuto essere. Lo stesso Lauda, a cui è stato assegnato un sorprendente giro più veloce assoluto di 2'02"9, si è recato dai cronometristi a far presente che gli avevano regalato almeno due secondi. La risposta è stata che la macchina segnata non poteva aver sbagliato e che erano spiacenti ma doveva tenersi il miglior tempo!

Di ciò non è stato molto soddisfatto Emerson Fittipaldi che con la sua anziana e gloriosa Lotus 69 se ne stava nel corridoio del box in attesa che la giovane moglie lo avvertisse che qualche avversario era andato più forte di lui. Naturalmente il cronometro della moglie è stato più esatto di quello ufficiale ed Emerson ha fatto da spettatore per buona parte delle prove convinto che il suo 2'03"8 restasse il miglior tempo assoluto della giornata. Alla fine si è dovuto accontentare della seconda posizione man-

tenendo però il vantaggio della prima fila.

Altra vittima degli errori di cronometraggio è stato Reutemann a cui sono stati « regalati » due secondi buoni in più col risultato di un posto di partenza in quinta fila invece che in seconda come avrebbe dovuto essere. Jausaud ha confermato di gradire questo circuito dopo la vittoria della corsa di aprile, finendo a soli cinque decimi da Emerson Fittipaldi alla guida della Brabham del compagno di scuderia Potocki dopo che la sua era rimasta in panne per surriscaldamento. A fianco del francese nella seconda fila si è portato Peterson che non ha potuto girare molto a lungo prima per la rottura del motore e poi, dopo la sostituzione, per una perdita d'olio che ha provocato una tale fumata da consigliarlo a fermarsi sul percorso.

Quinta e sesta prestazioni assolute per due rientrati alla F. 2 dopo la assenza di Crystal Palace dovuta a impegni in F. 1: Gethin e Schenken hanno portato la Chevron ufficiale e la Brabham del Rondel rispettivamente al livello di 2'04"5 e 2'04"7 superando di poco Depailler che al volante della rinnovata Elf 2 si è trovato sensibilmente più a suo agio di quanto fosse proprio su questa pista, due mesi or

sono, all'esordio della macchina francese. Allora il pilota francese aveva segnato il record sul giro in gara, montando lo stesso motore di oggi, in 2'06" netti mentre ora è riuscito a togliere oltre un secondo grazie soprattutto al miglioramento portato dai portamozzoni di nuovo disegno, dalle differenti molle e da un più efficace impianto frenante che era apparso forse il punto più debole di questa monoposto.

Di fianco al francese, finalmente in una posizione onorevole dopo le tante disavventure di questa stagione, è riuscito a portarsi Wilson Fittipaldi che ha definitivamente abbandonato i motori Felday per tornare al Cosworth 1790 che presto la Novamotor elaborerà a 1850 cc per un ristretto numero di clienti tra cui appunto il brasiliano. Più indietro del previsto invece Mike Hailwood e Jody Scheckter che ricordiamo protagonisti della gara di Crystal Palace: il primo ha rotto il motore Hart durante le prove di venerdì ed ha dovuto farsi cedere il volante della macchina di Ruesch per poter ottenere la qualificazione. Sem-

brava anche che non riuscisse a correre per la mancanza di un motore di scorta: alla Surtees, infatti, i propulsori vengono acquistati con parsimonia nella speranza che l'omologazione del blocco in alluminio che consentirebbe il passaggio alla cilindrata di 2000 cc reali e l'abolizione dei problemi di riscaldamento avvenga rapidamente.

Scheckter, al suo primo contatto con questa pista non è apparso troppo a suo agio e, mancandogli anche il vantaggio del Super Cosworth 1930 cc ora sostituito da un normale 1970 cc, ha finito col doversi accontentare del 19. posto dell'allineamento. A proposito del Cosworth 1930 cc, di cui esiste ancora il solo esemplare di Emerson Fittipaldi, c'è da segnalare l'allarmante decisione del costruttore di sospendere la produzione: come si ricorderà la Cosworth aveva prodotto quattro di queste unità capaci di offrire quasi 270 HP affidandole a Reutemann, Peterson, Fittipaldi e al sud-africano con l'intento di mettere in produzione una seconda serie di 20 da consegnare a

metà stagione quando fossero stati risolti gli eventuali problemi. Questi problemi invece sono stati molto più seri del previsto ed hanno finito con lo scongiurare il proseguimento del progetto che si esaurirà non appena anche il motore di Emerson Fittipaldi, come gli altri tre, si sarà rotto.

Se la Cosworth piange gli altri preparatori come al solito non ridono: tra venerdì e sabato una buona metà dei presenti ha dovuto sostituire l'unità motrice riproponendo le incognite di una gara in cui la selezione diventa funzione della resistenza dei motori più che, come dovrebbe avvenire nei grandi premi dell'abilità dei piloti.

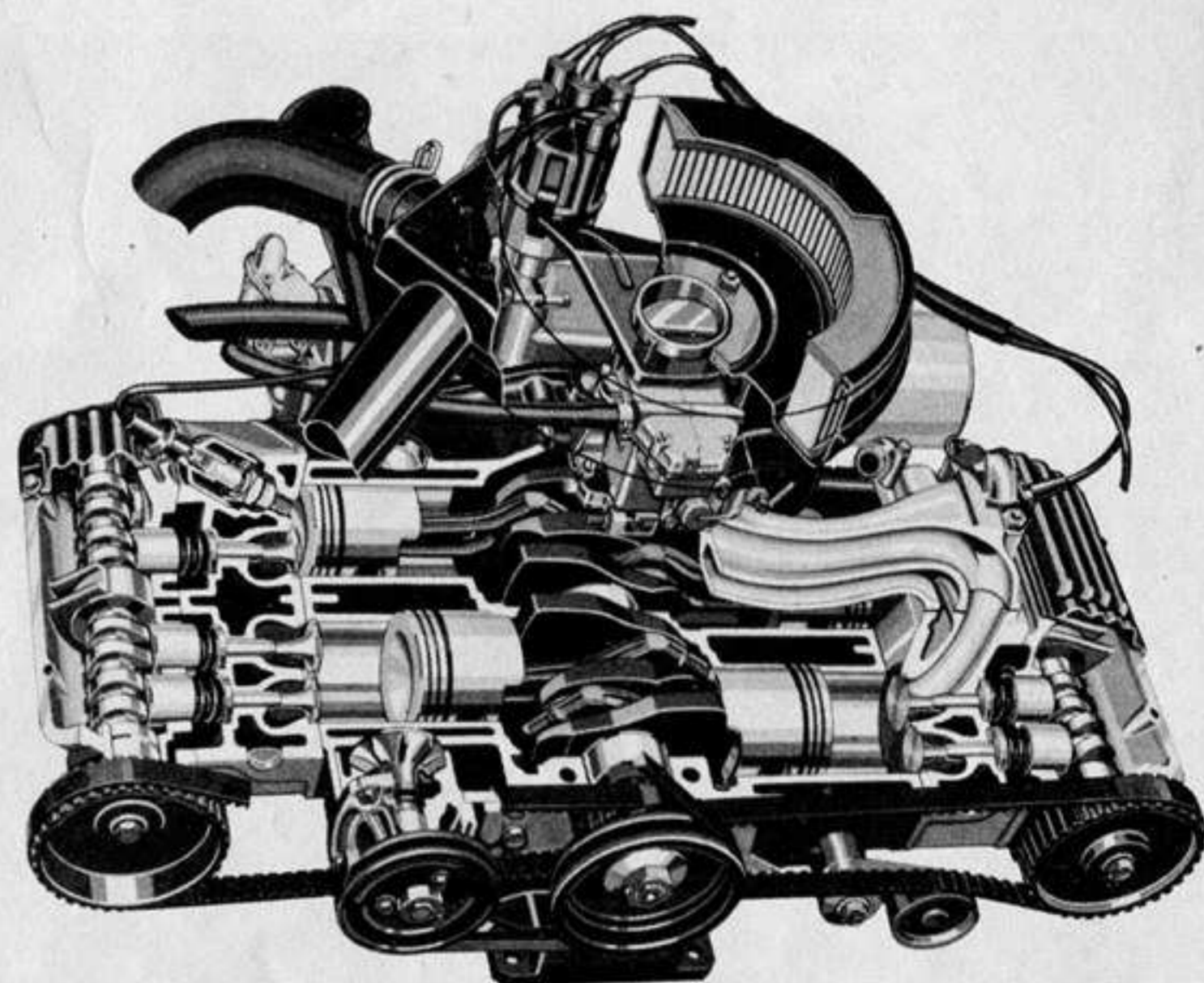
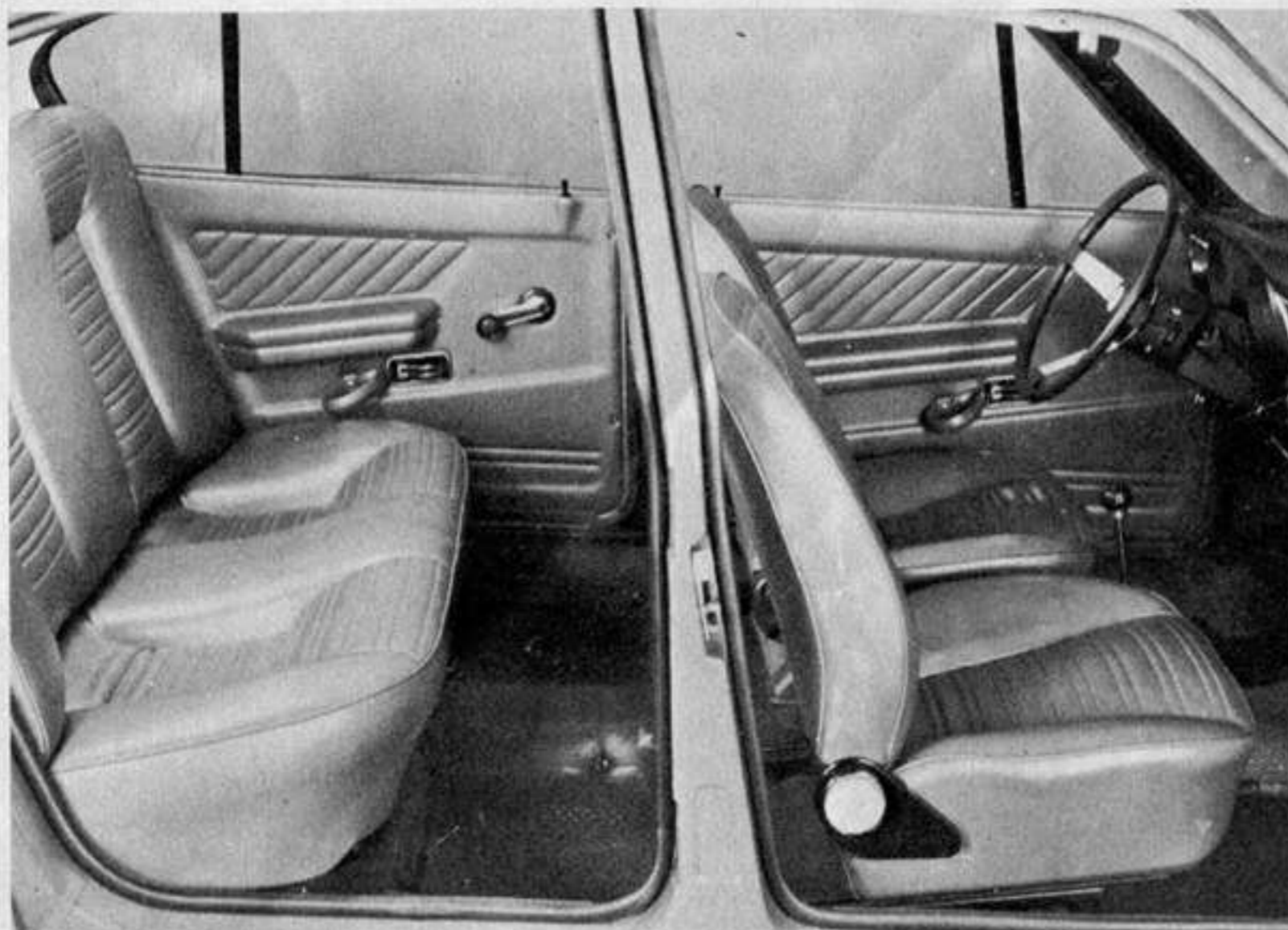
Dal punto di vista tecnico le novità più evidenti riguardano le scelte aerodinamiche e le posizioni e le dimensioni degli alettoni: Emerson Fittipaldi, Peterson, Gethin, Reutemann e Scheckter adottano alettone di ridotte dimensioni ed inclinazione minima arretrato sensibilmente oltre il cambio di velocità. Gethin ha provato un piccolo muso sulla Chevron ma senza successo mentre Emerson Fittipaldi si è trovato molto bene col musone carenato che aveva sperimentato alla Temporada Brasiliana di fine stagione.

Alfasud

CONTINUAZIONE

La prima impressione al volante

A destra, lo spazioso interno dell'Alfasud in versione quattro porte. Il motore è un 4 cilindri contrapposti da 63 cavalli DIN



Non ti accorgi di guidare



una trazione anteriore

SPECIALE PER AUTOSPRINT

NAPOLI - Ed ecco, finalmente, a parlare dell'Alfasud che si prepara a invadere le strade italiane (per ora) con tutta la carica di simpatia che potrà ottenere un'ALFA alla portata di più borse.

Al Salone di Torino, fu il debutto statico. Eccoci ora al « provino » totale. A macchina marciante. Ora la « milledue » Alfasud, viene già prodotta ad un ritmo di 70 esemplari al giorno, nello stabilimento di Pomigliano d'Arco. Le prime prove rese possibili ai giornalisti, svolte su un percorso ab-

bastanza tormentato con salite della pendenza del 20%, hanno permesso subito di apprezzarne le qualità, tenuta di strada, ripresa ed abitabilità (anche guidando con il sedile arretrato al massimo, per chi sta dietro resta ancora molto spazio). E' una Alfa economica, ma è un'automobile, per dirla terra terra.

L'Alfasud 1200, (esattamente 1186 cc. di cilindrata) monta un propulsore a cilindri orizzontali contrapposti con minimi ingombri in altezza e lunghezza. Elegante, compatta, bassa di cintura, scattante, consente una pronta utilizza-

zione della potenza (73 cav. SAE a 6000 giri-minuto-63 CV DIN a 6000 giri-minuto), raggiunge i 150 kmh. Nella prova di accelerazione siamo passati da 0 a 100 kmh in 12"5. Il chilometro con partenza da fermo lo abbiamo coperto tranquillamente in 38"2 (la Casa dichiara 37"), mentre il chilometro da 40 kmh in presa diretta lo abbiamo percorso in 42"5 (per la Casa è 40"8). Queste cifre si commentano da sole.

Carattere preminente della nuova Alfa è la distribuzione bilanciata dei pesi che consente una elevata leggerezza di guida apprezzabile specialmente in città e durante le manovre di parcheggio. Tra le qualità: la tenuta di strada e la capacità di mantenere la velocità massima senza che il motore ne risenta; ma soprattutto per questa prima esperienza di trazione anteriore Alfa c'è da dire che colpisce il guidatore il fatto di non avvertire di trovarsi al volante di una « tuttavanti ». Le reazioni e la guida sono quelle per una vettura a trazione tradizionale. Il che da solo dice come hanno ben lavorato i tecnici.

Un McPherson perfezionato

Il cambio corto è da corsa, rapido, morbido e preciso, le sospensioni anteriori sono a ruote indipendenti sistema McPherson. Si differenzia solo per la guida che si realizza non sullo stelo dell'ammortizzatore bensì sul diametro esterno di quell'ultimo, permettendo

quindi l'impiego di boccole autolubrificanti, rivestite in teflon di considerevole diametro e con pressioni specifiche più basse. Le sospensioni posteriori, l'ancoramento longitudinale dell'assale, assicurato da due tiranti per ogni lato, collegati a supporti sui longeroni longitudinali, consente una guida molto precisa del treno posteriore, limitando gli innalzamenti della coda durante la frenata ed evitando le variazioni di passo durante gli scuotimenti. Il problema della sicurezza — mai trascurabile in un mezzo meccanico destinato a produzioni larghe — è stato affrontato con molta cura soprattutto nella parte attiva: perché ogni eventualità della strada sia facilmente tenuta sotto controllo.

I freni a disco sono a doppio circuito idraulico, agente separatamente sui freni anteriori-posteriori e sui freni anteriori disposti all'uscita del differenziale (sono così diminuite le masse non sospese con beneficio della tenuta di strada ed è stato possibile realizzare dischi di grande diametro aumentando in tal modo la superficie frenante sull'assale più caricato). Regolatore di frenata sull'assale posteriore, freno di stazionamento e di emergenza agente sulle pastiglie dei freni anteriori, il che garantisce maggiori garanzie di sicurezza poiché l'assale anteriore è quello normalmente più carico. Fra gli altri particolari di sicurezza preventiva ricordiamo il volante regolabile con una escursione di circa 5 centimetri e tale da

poter essere bloccato non su posizioni prefissate ma continuamente grazie ad una leva di facile utilizzazione.

Struttura differenziata

Per la sicurezza solita struttura differenziata, piantone di guida snodato in due tronchi con giunti cardanici di unione (il tratto di collegamento al pignone della scatola guida è tale da assicurare la massima deformazione in caso d'urto); volante a calice a tre razze in acciaio; serbatoio benzina posto davanti all'assale posteriore, sotto il pavimento, in posizione protetta dagli urti provenienti da qualsiasi direzione; parabrezza stratificato ed incollato, come il lunotto, alla scocca per aumentare la rigidità torsionale e flessionale, materiale cedevole largamente impiegato.

Riassumiamo: l'Alfa è comoda nonostante le sue misure, abbastanza silenziosa, soprattutto grintosa: una vera berlina per comodità e abitabilità; un coupé per l'aspetto.

Le sue misure: 1370 mm di altezza; 830 kg di peso, 3890 mm di lunghezza, 1590 mm di larghezza massima, 1384 mm di carreggiata anteriore, 1351 mm di carreggiata posteriore, possibilità di montare pneumatici a base larga.

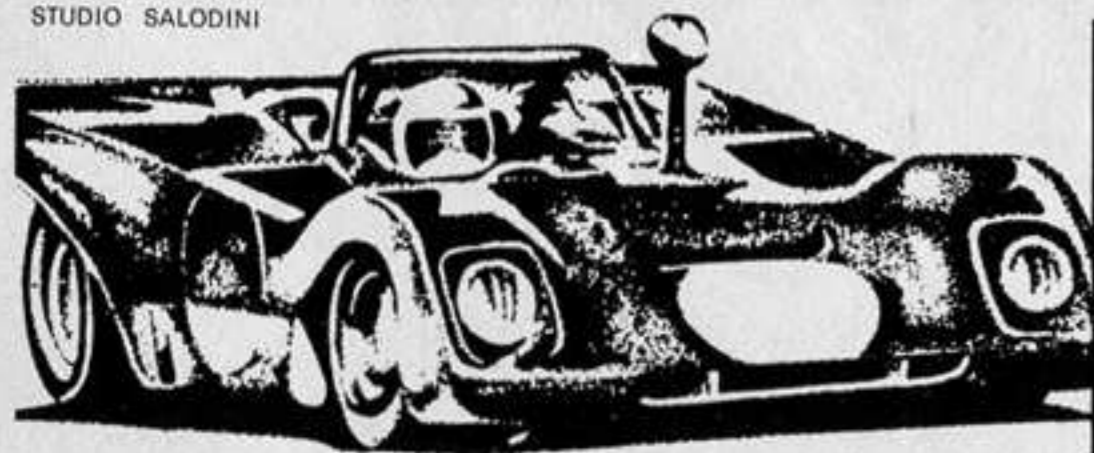
La strumentazione, tutta raccolta nel raggio visivo del volante è abbastanza completa e ben leggibile.

c. b.

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

DISCHI FRENO BREMBO

STUDIO SALODINI



COSENZA - La sessione di prove del sabato si era iniziata alle 10 del mattino al segno del sole e si era protratta oltre il previsto per un paio di incidenti che avevano fatto sospendere le partenze. Più avanti, verso le 15, quando cominciavano a salire le sport, un fitto nebbione si addensava sugli ultimi tornanti rallentando la marcia delle vetture più rapide. Nondimeno don Nicuzzo Scola riusciva lo stesso a far fermare i cronometri su un eccellente 8'38"3 a 104,881 di media, che era in quel momento il record ufficiale della gara. Facetti, dal canto suo, registrava solo 8'48". La gara poi avrebbe sovvertito i pronostici della vigilia.

● La vigilia e le prove della Coppa Sila sono state caratterizzate da una serie di incidenti nonostante gli organizzatori calabresi, a conferma della loro superefficienza, già da alcuni giorni avessero tappezzato i margini del percorso con grandi cartelli triangolari indicanti pericolo con scritto: « **Attenzione, corridori in prova** ». I più spettacolari fra questi incidenti hanno avuto quali protagonisti l'Abarth 1000 barchetta di Rocco Caratozzolo, che giovedì pomeriggio veniva investita in pieno da una Porsche 911, fortunatamente senza conseguenze per i piloti. Durante le prove ufficiali, poi, il napoletano Gastone Coccia usciva di strada pochi chilometri dopo il via, con la sua 500 Giannini.

● « Amphicar » ed Enzo Mirto Randone, che all'inizio di stagione hanno avuto una « separazione consensuale » dalla Pegaso per passare alla Scuderia « Città dei Mille », hanno potuto constatare di persona l'encomiabile fair play della vecchia Scuderia palermitana. Mirto è stato infatti informato dal d.s. della Pegaso, Dessì, che la sua iscrizione non era mai arrivata a Cosenza e provvedeva quindi a regolarizzarla in extremis. « Amphicar » si è visto riportare la testata della sua Ford 1800 (rimasta danneggiata in Targa Florio e indispensabile per la sua partecipazione alla prossima « Montepellegrino ») proprio dai dirigenti della sua ex-Scuderia.

SCOLA «offeso» da FACETTI



Anche **GIORGIO PIANTA** molto applaudito nella **COPPA SILA**

A sinistra, la 2 litri Abarth-Osella di Carluccio Facetti lanciata verso la vittoria assoluta alla Coppa Sila. Sotto, magnifica anche la prestazione della Opel Commodore preparata da Conrero di Giorgio Pianta, ottavo



SPECIALE PER AUTOSPRINT

COSENZA - L'egemonia di Domenico Scola alla Coppa Sila è stata interrotta piuttosto seccamente da Carluccio Facetti. Il milanese della Brescia Corse si è infatti aggiudicato la classicissima calabrese al volante della due litri di Osella col nuovo tempo record di 8'34"2/5 a 105,677 kmh di media. Scola, che negli ultimi nove anni si era aggiudicato la corsa di casa per ben sei volte, si è dovuto accontentare del secondo posto a 5" dal vincitore, pur facendo registrare un tempo inferiore al suo coriaceo record del '70 (8'44"1).

A sua « discolora » vanno annoverate un paio di « scodate » sull'asfalto dei primi chilometri, reso viscido dalle molte vetture passate e dal gesso sparso a terra dai commissari di percorso. Per il « cosentino volante », che a fine gara non è riuscito a nascondere una certa dose di « commozione », resta l'appuntamento alla prossima edizione. Facetti, infatti, l'anno scorso era stato battuto qui in Sila appena di 1/5" proprio da « don Nicuzzo » Scola e, da buon milanese, aveva promesso al pubblico che avrebbe tentato di nuovo quest'anno. Ora l'ha fatto, è riuscito a portare a casa il successo proprio nella sua prima cronoscalata della stagione, ma prima di ripartire ha preso formale impegno che sarà al via della Coppa Sila n. 24.

10 secondi in meno

La prestazione di Facetti, che ha abbassato di una decina di secondi il vecchio record, è stata maiuscola e autorevole e certamente avrebbe potuto essere migliore di qualche secondo se, dopo circa 4 km, la terza marcia non avesse deciso di dare « forfait », costringendo il bravo Carlo a passare direttamente dalla seconda alla quarta. La sua macchina, comunque, lo ha portato al traguardo prima degli altri, nonostante si tratti di una versione '70 soltanto aggiornata, ed è da segnalare che questa è la prima gara che Facetti termina quest'anno con una vettura di Osella. Non poteva far me-

glio e alla conclusione della gara il portacolori della Brescia Corse era raggianti e sereno.

Passando a esaminare le altre prestazioni della giornata fanno spicco il terzo posto del maceratese Gianfranco Trombetti, autore con una due litri dello Scorpione, tutta blu, di un notevole 9'06"4, e poi quella di Pietro Laureati (Fiat Abarth 2000) quarto assoluto con 9'13"2. Quindi è la volta del buon Gigi Tommasi con la sua

4/10 PAMS 1000 « barchetta » del palermitano « Frank Mc Bodin ».

Tra le « delusioni » di rilievo vanno messe in evidenza quella in cui è incappato « Shangri-Là », che si è dovuto accontentare con la sua Gipsy 2000 con motore Dino Ferrari, di un insignificante 10'26"3. Il toscano era rimasto vittima di un doppio testacoda poco dopo il via: un bulloncino della tiranteria del cambio si era infatti staccato, col risultato che era

ve fonite dal palermitano Franco Jemma della Pegaso (che ha vinto la Coppa delle Scuderie ex-aequo con la Brescia Corse), primo assoluto del Gruppo 1 col GTV Alfa 2000 in 11'12"1; di Aldo Fina, primo a tempo di record delle 700 (anche con verifica) delle turismo gruppo 2 con 10'53"4; di Galmozzi — che è arrivato davanti a « Girasole » nelle 1150 gruppo 2; del forte catanese Mario Litrico, primo delle 1300 gruppo 2 con la GTA jr; di Erasmo Bologna, primo delle 1300 gruppo 4 con la Fulvia sport preparata da Facetti in 10'03"2; di Matteo Sgarlata con la barchetta Fulvia F. e M. e di Carmelo Giugno, con il prototipo autocostituito derivato dal vecchio TZ, rispettivamente primo e secondo delle sport 1600.

Quis custodiet custodes?

COSENZA - Un autentico peccato che gli sforzi organizzativi dei bravissimi Rosa e Pellegrini, autentici deus ex machina della Coppa Sila, debbano spesso essere compromessi dalla non conoscenza dei regolamenti sportivi dei dirigenti del servizio d'ordine. Alle prove del sabato un commissario di PS e una guardia bloccavano « fisicamente » gli « addetti ai lavori » (con tanto di bracciale CSAI con fotografia) e, dopo averli sgridati, li allontanavano dal loro posto di servizio (!) dicendo che « li comandavano loro ». Lo stesso commissario si ripeteva domenica prima del via, dapprima tentando di allontanare dalla linea del traguardo perfino i commissari tecnici Lasagna e Mantovani (nazionale!); poi rimproverando molto coreograficamente e richiedendo « soddisfazione in sede competente » per un addetto all'AC Cosenza, reo di aver fatto rispettare (anche ad una giovane fanciulla « raccomandata ») la disposizione che giustamente preclude — anche per ovvii motivi di stabilità — l'accesso del pubblico al palco riservato ai rappresentanti delle Scuderie e della Stampa.

vetusta Brabham di F. 3, su cui era stato messo un motore da 1600 cc. E' finito quinto con 9'23" precedendo di appena un secondo il due litri Abarth di Fasano e l'altro 2000 (ex-« Amphicar ») del palermitano « Manuelo », autore di un ottimo 9'24"3 al suo debutto sul due litri di Corso Marche.

Applausi a « spellamani » per il formidabile Giorgetto Pianta che con l'ingombrante Commodore di Conrero finiva ottavo assoluto (precedendo anche le gran turismo) facendo fermare i cronometri sullo strepitoso tempo di 9'32" che, come standard qualitativo, fa degna coppia con il notevole 9'37"2 del bravo Paleari al volante dell'Alpine 1600. Buon decimo si piazzava Martino Finotto con l'Escort 1800 in 9'41"4, precedendo di appena

entrata una marcia troppo bassa in un tornante, che l'aveva portato nel bosco con il cofano su una pianta. Il forte pilota riprendeva senza muso e arrivava al traguardo mandando in fumo una prestazione che avrebbe dovuto essere davvero notevole, visto che il motore marciava come una sirena. L'altro « muso lungo » della giornata l'aveva Raffaele Restivo — campione italiano in carica delle gran turismo — il cui due litri Abarth aveva marciato male, come già nelle prove (e nonostante una intensa mattinata di cure prodigate dai tecnici di Osella) per i livelli di carburazione fuori posto.

« Paco », con l'AMS Alfa 1600 non si presentava al traguardo essendo rimasto in avaria lungo il percorso dopo che il cambio aveva fatto le bizze come anche nelle prove.

Da mettere in rilievo le belle pro-

Quattro piloti squalificati

La gara è stata interrotta per 50 minuti poco dopo il via quando Antonio Carofoglio usciva di strada poco dopo la partenza e si richiedeva l'intervento di un'ambulanza. Nulla di grave comunque se si esclude una leggera contusione toracica e una emorragia ad un labbro per il pilota della 850 Fiat gruppo 1.

A fine corsa i commissari tecnici capeggiati dal bravo Caneschi hanno trattenuto al parco chiuso per alcune verifiche le vetture del gruppo 1 fino a 1000, del turismo gruppo 2 fino a 700 e del gruppo 3.

L'esito delle verifiche ha dato i seguenti risultati: è stato squalificato il vincitore della 1000 gruppo 1, Coccilli, per irregolarità ai condotti e ai collettori di aspirazione. Primi a pari merito sono quindi Marino e Vasta; è stato squalificato il terzo della 1600 gruppo 3, Pesce, che non si è presentato alle verifiche post-gara; è stato infine squalificato il primo ed unico della classe 2000 gruppo 3, Biondo, per pneumatici irregolari.

In gruppo 2, l'unica squalifica ha colpito Licciulli, quart'ultimo della numerosissima classe 500. Tutti gli altri verificati sono stati trovati regolari.

Giulio Mangano

23 COPPA SILA - Gara internazionale di velocità sul percorso che da Celico porta a Montescuro per la lunghezza di Km. 15,100 - Cosenza, 11 giugno 1972.

1. Carlo Facetti (Abarth-Osella 2000) in 8'34"2/5, alla media oraria di 105,677 kmh; 2. Domenico Scola (Chevron B. 21) 8'39"2; 3. Trobetti (Abarth 2000) 9'06"4; 4. Laureati (Fiat Abarth 2000) 9'13"2; 5. Tommasi (Brabham F. 3) 9'23"3; 6. Fasano (Fiat Abarth 2000) 9'24"3; 7. « Manuelo » (Fiat Abarth 2000) 9'24"3; 8. Pianta (Opel Commodore) 9'32"2; 9. Paleari (Alpine Renault) 9'37"2; 10. Finotto (Ford Escort) 9'41"4; 11. « Frank Mc Bodin » (AMS) 9'42"1; 12. Borri (Porsche 911 S) 9'43"4; 13. Bigliuzzi (AR GTA) 9'44"1; 14. Capietti (Ford Escort RS) 9'47"3; 15. Moncini (Porsche 911) 9'48"1; 16. Restivo (Fiat Abarth 2000) 9'49"3; 17. Arfé (Porsche 911) 9'50"1; 18. Misasi (GTA) 9'53"3; 19. Nardari (AMS 1300) 9'53"3; 20. Gambero (OMS 1000) 9'56"3.

Classe 850: 1. Giacomo Presti (Fiat 850) in 12'39"4 media 71,583 kmh; 2. Nardi (Fiat 850 coupé) 13'07"4; 3. Quintieri (Mini Minor) 13'15"1.

Classe 1000: 1. Coccilli (A. 112) 11'57"4, media 75,774 kmh; 2. Marino (A. 112) 12'05"1; 3. Vasta (A. 112) 12'05"1; 4. Pinardi (Fiat 127) 12'07"4; 5. Grilli (Fiat 127) 12'08"4; 6. Lombardo (A. 112) 12'13"2; 7. Bocchetti (Fiat 850 coupé) 12'16"2; 8. Tarzia (A. 112) 12'26"3; 9. Cario (Fiat 127) 12'27"1; 10. Minia (Fiat 850 coupé) 12'48"2; 11. « Scorpione » (Mini Cooper) 12'49"2; 12. La Notte (A. 112) 12'52"4; 13. Verzi (Fiat 127) 12'59"2; 14. « Vidò » (Fiat 127) 13'04"1; 15. Labbate (A. 112) 13'27"1.

Il primo classificato, Coccilli, è stato tolto di classifica per irregolarità tecniche.



La Opel GT 2 litri di A. Rosselli

QUELLO CHE ABBIAMO (TELE)VISTO PER VOI.

Finalmente una telecronaca «vivace»

Tre collegamenti, tra sabato e domenica, resoconti in diverse edizioni del Telegiornale, commenti e immagini nella Domenica sportiva: questo il consuntivo televisivo della «24 Ore» di Le Mans. Purtroppo ogni trasmissione di domenica 11 ha dovuto annunciare e quindi ricordare il grave incidente che è costato la vita a Joackim Bonnier.

Piero Casucci, fin dalle prime battute e sino al termine della lunga corsa, ha saputo finalmente ritrovare quello «sprint» necessario a un telecronista sportivo e la sua cronaca è risultata quindi soddisfacente, non ostante l'inutile allarmismo quando (dopo averlo dato a più riprese in testa) ha parlato di «fuoco» sulla Matra di Beltoise, che invece aveva forato un pistone.

dou pochi istanti prima del «via» ufficiale della corsa:

«Mi auguro che questa corsa sia popolare come le altre edizioni perché sia la dimostrazione di ciò che l'automobile significhi per i piloti e per i costruttori, che ambedue sappiano dominare l'ambiente, sappiano dominare l'uno il mezzo meccanico, l'altro la meccanica.»

Comunque la presenza del Presidente francese ha portato fortuna alla marca nazionale anche se il merito, come è stato più volte sottolineato da Casucci, è notevolmente diminuito a causa dell'assenza delle Ferrari. Assenza che è stata vivacemente criticata, il giorno seguente, e cioè domenica 11 nel corso del Telegiornale della sera, da Gino Rancati il quale dopo aver brevemente rievocato la figura e la carriera di Joackim

doveva partecipare perché con questa assenza ha cancellato quasi una stagione di vittorie. Ma i fratelli Agnelli per la Ferrari-corsa non hanno ancora trovato un'accoppiata quale Boniperti-Alloidi che hanno nella loro Juventus.»

Giusto: non occorre vincere, è sufficiente partecipare. Lo ha detto De Coubertin che Enzo Ferrari «non conosce». Se lo avesse conosciuto e avesse adottato il motto olimpionico prendendo parte a una gara senza le macchine adatte a una ventiquattrore quale sarebbe stato il commento di Rancati? Ci piacerebbe tanto saperlo. Ma torniamo alla gara e alla telecronaca di sabato durante la quale Casucci ha avuto modo di intervistare direttamente Nino Vaccarella il quale ha detto tra l'altro: «E' molto emozionante vedere questa partenza a Le Mans, è molto spettacolare e poi, sì, è molto trepidante sapendo appunto che c'è il compagno alla guida.»

Vaccarella ha quindi espresso il suo parere sul nuovo tracciato dichiarando che la curva della Maison Blanche pur essendo molto impegnativa era anche più bella mentre «questo tracciato misto è anche molto impegnativo ma non più sicuro perché è molto stretto e i sorpassi sono difficili». Marko è stato ancor più categorico: «E' pericoloso. Le curve sono coperte e non consentono di scorgere la presenza di altre vetture; sono sicuro che vi avverranno degli incidenti». Più tardi, ed esattamente domenica 11 durante il collegamento delle 15 sul nazionale, Casucci doveva ricordare queste parole: «Questa è la parte nuova, la tanto discussa parte nuova. Però dobbiamo dire che l'incidente — Marko aveva addirittura previsto che vi sarebbero stati incidenti in questa parte nuova — l'incidente, quello fatale al pilota svedese Bonnier, è avvenuto alla curva definita Indianapolis...»

Sempre sul nuovo percorso che ha eliminato la curva della Maison Blanche Stommelen ha dichiarato: «E' molto meglio di prima ma di notte non si ha la possibilità di notare la presenza di altre vetture. Alla Humandiere si marcia a 300 chilometri l'ora; sarebbe molto meglio un tratto misto». Nanni Galli si è espresso con molta laconicità: «Forse era meglio prima...» mentre Vic Elford ha detto: «E' troppo artificiale, con due curve di meno sarebbe molto meglio; non è molto sicuro sebbene la curva della Maison Blanche, abolita, era anche più pericolosa.»

Andrea de Adamich ha dichiarato: «E' molto bella e più sicura ma di notte, specialmente se dovesse piovere, non c'è modo di notare in tempo la presenza di altre vetture. Le due nuove chicanes, inoltre, sono molto strette». Per Ganley, invece, non si sono posti problemi di confronto. Trovandosi per la prima volta a Le Mans non ha potuto esprimere giudizi: «Ancora non so nemmeno come è fatto questo circuito...!»

La gara, come abbiamo detto, è stata commentata abbastanza brillantemente e la telecronaca è risultata ricca di notizie, di curiosità, di dichiarazioni di vario genere; non vi sono stati «rammarichi», «annoiamenti» e neppure giudizi affrettati e dettati da profonde emozioni. Ma in fondo in fondo all'animo di Casucci si cela sempre, chissà perché, un certo «pregiudizio» nei confronti dei piloti. Non a caso, infatti, ha tenuto a precisare di Ceveri: «Diamo una notizia interessante sotto il profilo umano: egli è un bravissimo pianista e nientemeno di musica classica!». E più tardi doveva ripetere «che è un eccellente pianista di musica classica!». La meraviglia, a stento contenuta, non può far pensare che una cosa: e cioè che per Casucci chi si dedica all'automobilismo sportivo non può avere interessi «più nobili» e se ama la musica questa può essere tutt'al più a livello di tam-tam...

Nel corso della Domenica sportiva al video Mario Poltronieri ha ricordato i due gravi lutti motoristici della settimana; quello di venerdì 9, Gilberto Parlotti, quello di domenica 11, Joackim Bonnier. «In entrambi gli incidenti, ha sottolineato Poltronieri, l'accusa pare si debba rivolgere ai circuiti, ai tracciati. Assolutamente anacronistico e pericoloso sotto tutti i punti di vista quello dell'isola di Man; forse troppo stretto per la velocità dei mezzi che lo percorrono, quello francese. Il problema della sicurezza una volta di più dimostra che non può essere trattato con le colpevoli lungaggini con le quali si tratta adesso. Joackim Bonnier, come Presidente dell'Associazione Corridori da Gran Premio, aveva fatto molto in questi anni per migliorare la sicurezza dei circuiti. Che la sua fatica non sia vana.»

Gio' Luni



HILL non è INARDI.

● Mentre partecipava al G.P. del Belgio, GRAHAM HILL appariva contemporaneamente alla TV inglese, in un programma quasi... rischiatutto in cui doveva indovinare i prezzi di oggetti di antichità. Ha perso, superato da una cantante che ha indovinato meglio.

● E' passato del tempo, ma la notizia ci è arrivata adesso. Un poliziotto inglese, che doveva fungere da commissario durante il DAILY EXPRESS TROPHY a Silverstone, la notte precedente, attendato al circuito, ha voluto fare un giro di pista con la sua Escort: la vettura si è rovesciata e conducente più tre passeggeri sono finiti all'ospedale. Non ci sono state conseguenze, dato che l'incidente è accaduto «su terreni privati», ma il commissario-poliziotto è rimasto a lungo sotto choc.

● Poco soddisfatto del comportamento della TS11 nel campionato di F. 5000, SURTEES sta pensando a un telaio assistito dalla Casa che verrebbe affidato a Mike Walker.

Campionato rallycross anche per FIAT e LANCIA

TORINO - Al Ristorante Castello di Verduno in Bra, in una cornice festosa, alla presenza di tutte le autorità cittadine, i rappresentanti dell'ACI, moltissimi giornalisti e appassionati braidesi e torinesi è stato presentato il Campionato Italiano di Rallycross in quattro prove che si svolgerà sulla collaudata Pista dei Roeri di America dei Boschi di Bra, dove lo stesso Munari ha collaudato positivamente la Fulvia con e senza autobloccante. La prima prova si svolgerà il giorno 25 corr. con le stesse modalità con cui si è svolta la gara del 30 aprile scorso. Organizzatrice della manifestazione è la Scuderia Bigs Team che per l'occasione ha acquistato 6 VW 1500 che opportunamente attrezzate daranno vita a delle gare di stock car che si svolgeranno parallelamente al rallycross. Parteciperanno forse due vetture ufficiali Lancia con Kallstrom e Lampinen e due Fiat, oltre a molte altre scuderie. La Formula delle gare stock car sarà del tipo a eliminazione e cioè ogni due giri viene eliminato l'ultimo concorrente; a queste gare potranno partecipare tutti. Il patrocinio è della ditta VITALONI. La pista della lunghezza di 1200 metri circa è molto tortuosa con una discesa da brivido, non per niente è vicina alla pista di motocross. Le gare successive si svolgeranno in luglio, settembre e ottobre, quattro in tutto.

● Sempre più difficile che si riprenda a correre sul circuito inglese di LYDDEN HILL. Anche se i lavori richiesti dal RAC verranno effettuati, permane il divieto di correre la domenica prima di mezzogiorno e mezzo e gli organizzatori non vedono la possibilità di fare entrare prove e corse da quell'ora al tramonto.

● La GOODRICH, quarta produttrice mondiale di pneumatici, ha deciso di patrocinare per l'anno in corso il John Greenwood Racing Team, le cui Corvette, verniciate con i colori della bandiera americana, montano i Goodrich radiali, unico pneumatico da turismo omologato tanto dallo SCCA per le gare, quanto dal ministero dei trasporti, per l'uso su strada.

● Il re della Formula Libera in Malaysia, SONNY RAJAH, ha portato in Inghilterra la sua March ex di Peterson e gareggerà nelle gare di Formula Atlantic.

La moglie del campione

● La signora Elsa Farina, moglie del compianto campione Nino Farina, ha terminato il suo libro «LA MOGLIE DEL CAMPIONE». Questo libro autobiografico è particolarmente interessante perché rispecchia una intera vita dedicata ad un alfiere dell'automobilismo, primo campione mondiale. L'opera — prima ancora di essere compiuta — ha destato grande interesse negli ambienti automobilistici. Il libro sarà edito dalle Edizioni Sportive Italiane di Roma e vi sarà anche la versione in francese. Verrà presentato al Circolo della Stampa e ne saranno inviate copie a Ranieri di Monaco e a Leopoldo del Belgio, grandi amici di Nino Farina.

● Gli organizzatori del RALLY DEI TULIPANI e del Nederland Rally hanno avuto varie riunioni e pare che la data della seconda gara, in settembre, sia stata offerta al «Tulipani», se non altro per quest'anno. Il Nederland Rally doveva essere comunque soppresso, per problemi economici, quindi lo scambio di date non crea difficoltà. Il Rally dei Tulipani, sarà tuttora patrocinato dalla Peter Stuyvesant. La data scelta, 14-19 è però in concomitanza con il Rally Sherry.

● E' stato istituito in INGHILTERRA un corso supplementare e facoltativo per la guida su autostrada, della durata di tre ore. L'iniziativa è dell'Automobile Association e della British School of Motoring.

● SOLER-ROIG ha confermato che lascia la BRM F. 1, per concentrarsi sulle gare sport e del gruppo 2. Parteciperà alle gare del campionato due litri e ha perso quella di Dijon soltanto per precedenti impegni in Spagna.

tv
radio

Programmi dal 20 al 26 giugno

MERCOLEDI' 21
 programma nazionale
 Ore 22,00 - Mercoledì sport, telecronache dall'Italia e dall'estero.

DOMENICA 25
 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

VENERDI' 23
 Ore 19,15 - «L'auto, personaggio del nostro tempo», (10 puntate).

SABATO 24
 Ore 18,10 - «L'automobile», telefilm della serie «Le notizie di Gianni e Pinotto».

DOMENICA 25
 Ore 18,00 - Domenica sport
 Ore 22,25 - La Domenica sportiva.

LUNEDI' 26
 Ore 19,50 - «Obiettivo sport». Commenti e interviste.
 Ore 20,45 - «Quiz al volante», gioco a premi presentato da Mascla Cantoni.

SABATO 24
 Secondo programma
 Ore 11,35 - «Ruote e motori».

DOMENICA 25
 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.

Ma cominciamo dal principio quando Casucci ha annunciato la presenza del Presidente della Repubblica Francese Pompidou: «... il quale in una trasmissione televisiva di qualche giorno fa ha motivato la sua presenza a Le Mans dicendo che è un omaggio all'industria automobilistica, è un omaggio alle corse, un omaggio alla "24 Ore" di Le Mans e poi, ha detto anche in fine, ci vado con la speranza che vinca quest'anno una macchina francese. Una dichiarazione molto simpatica e molto impegnativa anche nei confronti dell'industria e dello sport.»

Peccato che dai nostri tele-microfoni invece normalmente si usi denigrare sia l'industria automobilistica che lo sport. Ma procediamo e vediamo cosa ha poi dichiarato Pompi-

Bonnier ha detto testualmente.

«Perché dobbiamo ricordare la 24 Ore di Le Mans di quest'anno? Purtroppo per la morte di Bonnier; poi per la vittoria della Matra-Simca che è arrivata a vincere la più prestigiosa corsa del mondo. Si è preparata per un anno, non ha mai partecipato ad altre corse e ha vinto. L'orgoglio dei francesi è soddisfatto. La vettura blu che aveva voluto De Gaulle ha vinto. Non per niente ieri sera alla partenza c'era Pompidou che ha dato il via ufficiale. E dobbiamo ricordare questa corsa anche perché Ferrari non c'era. Quando ha dato la notizia qualcuno ha detto: "E' giusto che Ferrari non vada a Le Mans". Io direi che era preferibile dire: "era più saggio, più previdente". Non è stata, la sua, una defezione certo sportiva. Ferrari non conosce De Coubertin;

La settimana si presenta assolutamente vuota e non c'è che da sperare nella Domenica Sportiva. Come Mario Poltronieri ha annunciato dopo il resoconto su Le Mans e dopo il discorso sulla pericolosità dei circuiti dovrebbe prendere parte alla trasmissione Giacomo Agostini, e forse altri esperti del mondo motoristico, per affrontare appunto lo scottante tema della sicurezza.

QUELLO CHE
(TELE)VEDREMO

Si parlerà
di sicurezza

● In autunno la OPEL presenterà la « Rekord » con motore Diesel, come alternativa al modello normale. Il motore sarà di 2100 cc, ed erogherà 60 HP. Il prezzo non è stato fissato, ma sarà forse un poco più alto di quello del modello normale.

● Tutte le 2000 VOLKSWAGEN con guida a destra, e le Variant vendute in Inghilterra, sono state richiamate in fabbrica per controlli e modifiche, nei riguardi della sicurezza.

● La diffusione delle « COMPACT » americane spinge i concorrenti stranieri a fare di tutto per vendere. La Toyota offre un pony di razza Shetland con ogni suo modello, la Volkswagen regala biglietti d'aereo per la Germania e paga le spese di trasporto per riportare la vettura negli Stati Uniti.

● Dopo lunghe trattative, fra la CITROEN e il governo francese, si è giunti a un accordo secondo il quale la Casa si trasferirà, fra il primo settembre 1975 e il primo settembre 1978, in varie provincie, oltre che nella regione parigina.

L'avvocato dei campioni

● MARK McCORMACK, l'avvocato americano che si occupa degli affari di tanti grandi sportivi, ha aggiunto alla sua « scuderia » anche Cèvert, Emerson Fittipaldi, Revson e Donohue.

● I californiani hanno tempo fino a settembre per montare sulle loro vecchie vetture dispositivi ANTI-SMOG, se non vogliono incorrere in denunce penali.

● Nel 1978 ci sarà un nuovo tunnel fra Italia e Francia. Si tratta del FREJUS, che collegherà la valle della Maurienne con quella di Susa, con sbocco a Torino. Fino dal primo anno si prevede che il nuovo tunnel vedrà il passaggio di un milione di veicoli da turismo e di 300.000 camion.

● Per attirare i turisti gli SVEDESI fanno credere che alla guida di tutti i pullman della nazione siano belle ragazze in topless. Un'agenzia turistica ha infatti fatto posare una ragazza così vestita, con la didascalia: « In Svezia si viaggia in pullman in questo modo ». Proteste della modella e sequestro della foto, pubblicata su un quotidiano di Stoccolma.

● Un commerciante inglese ha messo in palio una FERRARI DINO, quale premio destinato al giocatore di golf che arriverà a una buca in un sol colpo, durante un torneo il 20 giugno.

● Ogni anno in AMERICA vengono scartati e abbandonati duecento milioni di pneumatici, con problematica eliminazione. Ora la Tyre and Rubber Co. ha costruito un impianto per incenerirli, ricavandone il calore sufficiente a formare il vapore necessario per processi produttivi.

● Un fabbricante italiano di calzature ha inventato un modello speciale « DA GUIDA », ideato con molta razionalità ortopedica, in considerazione dell'importanza attribuita dai fisiologi a un vero « relax » delle estremità durante la guida prolungata.

Tondelli premio... di promozione



TORINO - Alla Cerrina, un premio favoloso di fine anno scolastico per una quarantina di ragazzi della 5.a elementare dell'Istituto Sacra Famiglia. In questa classe — la migliore dell'Istituto — vi è, oltre a Stefano figlio di Tondelli, un certo Nicolino Fulgori, appassionatissimo d'auto, di disegni d'auto e di foto. Visto il suo entusiasmo e la validità delle sue opere grafiche, la più bella delle quali dedicata alla Chevron di Tondelli, il maestro, Luigi Archetti, Preside della sezione elementare, decide di premiare a fine d'anno la classe con una visita ad un autodromo, graditissima anche se la Cerrina è un mini-autodromo.

Vi lascio immaginare l'entusiasmo dei quaranta ragazzi intorno alla rombante vettura di Tondelli e la difficoltà di contenerli quando la vettura ha cominciato a girare, minore comunque della difficoltà di controllare certi adulti domenicali. Gran festa dunque alla Cerrina, presenti Picatti, la signora Tondelli, il tecnico di Tondelli Volta, il maestro Dellarole ed il maestro Archetti. Contento anche Tondelli, reduce da una Targa sfortunata, che si è divertito girando alla Cerrina, anche se con i rapporti non adatti. Eris dice che questo circuito è ottimo per l'assetto. La vettura usata è la 1600 BT 16 Tondelli 226 HP a 10200 giri. E' stata una bella giornata in cui si è visto il genuino entusiasmo dei futuri appassionati spettatori e piloti, vissuta in tutta sicurezza.

g. r.



vitaloni

RETROVISORI

CON LICENZA DI SORPASSO
montati dalle principali case automobilistiche-omologati dalle norme europee

Premiati i piloti anconetani

ANCONA - Durante la sesta « Giornata dell'Automobilista » che organizzata dall'Automobile Club di Ancona si è svolta presso la Loggia dei Mercanti, oltre alle « patenti » più « anziane » della provincia, ai « pionieri » del volante, agli studenti partecipanti al concorso di educazione stradale, sono stati premiati anche i piloti appartenenti al sodalizio dorico. Per la velocità hanno ricevuto un riconoscimento Francesco Migliarini, Aristide Rocchetti e Franco Politi, insieme ai « regularisti » Arnaldo Giammarini, Vladimiro Bartoletti e Antonio Zagaglia che più si sono distinti nello svolgimento dell'attività agonistica.



Radar antinebbia

● Alla conferenza per la sicurezza del traffico, a WASHINGTON, è stato illustrato un piccolo radar in miniatura che potrebbe evitare incidenti in caso di nebbia, nei sorpassi e così via.

● L'attuale presidente di Haiti, figlio di « Papa Doc » DUVALIER, ama molto le automobili e va fortissimo sia con una Rolls Royce che con una Jaguar. Un turista, di ritorno da Haiti, ha riferito di averlo visto superare velocemente una curva, investendo e uccidendo due suoi sudditi, rei di avere attraversato la strada davanti a lui. Nessuna denuncia e si dice che l'incidente verrà archiviato come « patto di suicidio a due ».



Quattro autovetture FIAT 124 S gomme CAPITOL CEAT stanno percorrendo le strade di tutta Italia per consentire agli automobilisti di venti tra le principali città italiane di provare personalmente il noto pneumatico radiale.

● La situazione italiana, nel campo delle AUTOSTRADE, è la seguente: Km 4300 in esercizio, 900 in costruzione, 1514 d'imminente inizio.

BMW d'oro

● Anche il 1971 è stato per la BMW un anno d'oro. La fabbrica tedesca ha infatti prodotto 164.701 vetture nei confronti delle 161.165 del 1970, così come 18.772 motociclette contro le 12.287 dell'anno precedente, con un aumento percentuale del 2,2% e del 52,8% rispettivamente. Le vendite hanno fatto registrare un aumento del 4,7% per gli autoveicoli e del 53,1% per le motociclette. Le esportazioni hanno dato i seguenti risultati: 78.350 autovetture e 14.211 motociclette con un aumento percentuale del 18,5% e del 54,05% rispettivamente per auto e moto nei confronti del 1970.

● Nell'Assemblea ordinaria della Ford Italiana SpA, tenutasi in Roma, sono stati nominati tre nuovi Consiglieri d'Amministrazione: l'ing. EMIDIO G. CAMPOLLO, direttore commerciale dell'Azienda, il dr. NELLO GIANNESSI, direttore dei servizi Stampa e Relazioni Pubbliche, il sig. LOTHAR H. STEINACKER, direttore amministrativo di recentissima nomina in seno alla Ford Italiana. Sono stati inoltre confermati i consiglieri T. N. BECKETT, vice presidente Marketing e I. M. EDWARDS, direttore regionale, entrambi della Ford d'Europa. Presidente del Consiglio d'Amministrazione della Ford Italiana è l'ing. G. NICOLA DA VINCI, presidente della Società.

Le prossime gare

La GARESSIO S. BERNARDO si corre

GARESSIO - La 16. edizione della corsa internazionale in salita « GareSSIO-S. Bernardo » verrà regolarmente effettuata così come iscritta nel calendario sportivo, ovvero giovedì 29 giugno. Una corsa che « non è mai stata in dubbio e della quale non se ne è mai ipotizzata la sospensione o la soppressione », come precisa l'Ente organizzatore prestatto da innumerevoli e ansiose telefonate di conferma che « avvalorano l'ipotesi di voci tendenziose » messe in circolazione « per compromettere la regolarità delle iscrizioni che restano aperte sino al 21 giugno ».

190 iscritti alla 24 ORE Nurburgring

● La « 24 Ore del Nurburgring », la complessa manifestazione automobilistica che, organizzata dall'ADAC Nordrhein, si svolgerà nei giorni 24 e 25 giugno, ha già riscosso un notevole successo di iscrizioni. Saranno in pista per l'occasione vetture sport, corsa biposto, Formula SV e vetture GT, ma la competizione più importante, che prenderà il via alle ore 16 del giorno 24, è appunto quella di Ventiquattro Ore riservata a ben 120 vetture della categoria turismo per la quale sono già arrivate agli organizzatori 190 iscrizioni provenienti da otto paesi.

RALLY « Feraboli » con sei prove speciali

● Organizzato dall'Automobile Club di Cremona e valido per la classifica del Trofeo dei rally nazionali, con partenza alle ore 22,01 di sabato 24 giugno, si svolgerà il « 1. Rally nazionale - Coppa Luigi Feraboli ». La gara si svolgerà su un percorso di circa 271 km e sarà caratterizzata da sei prove speciali che si svolgeranno in località Canala di La Poisa (A-1), Guselli strada per Rocchetta (B-1), Prato Ottesola, sulla strada per Diolo (C-1) che verranno ripetute prendendo rispettivamente le denominazioni di A-2, B-2, C-2. Gli arrivi sono previsti a partire dalle ore 3,58 di domenica 25 giugno ed avranno luogo in via Milano 20, presso le officine meccaniche « Umberto Piacenza ».

Omaggio ai soldati la 500 KM di INTERLAGOS

SAN PAULO - Sul circuito esterno dell'autodromo di Interlagos, della lunghezza di metri 3207, altrimenti detto anello di alta velocità è confermato che domenica 3 settembre 1972, per l'organizzazione dell'Automobile Club paulista, con la collaborazione della Gazzetta TV, Gazzetta Sportiva e Gazzetta Radio, nella giornata dedicata a un omaggio alle Forze Armate della Nazione, verrà disputato il 13. Premio della 500 km di Interlagos. La gara, che si svolgerà sulla distanza di 500 km e 292 metri, pari a 156 giri del circuito, è riservata alle vetture Sport gruppo 5 e alle Corse biposto gruppo 7. La corsa avrà inizio alle ore 15 del 3 settembre, le prove di allenamento nei giorni 30 agosto e 1 settembre, quelle di qualificazione dalle ore 16,30 alle 17,30 di sabato 2 settembre. Le iscrizioni saranno chiuse alle ore 22 del 28 agosto; i premi complessivi sommano a L. 9.200.000.