

Tutti i «big» ritirati, da MUNARI (anche senza benzina) allo squadrone FIAT: la LANCIA di BARBASIO-SODANO 1° nell'ALPI ORIENTALI



II RALLY del cavallo (imbizzarrito)

Lancia e Fiat ancora protagoniste anche al Rally delle Alpi Orientali. A sinistra, Barbasio e Sodano, con la Lancia HF che con questa vittoria sono in testa al campionato italiano. A destra, ottimi secondi Verini e Scabini, con la Fiat 124 Sport Spider (Attualfoto)

SPECIALE PER AUTOSPRINT

UDINE - Provate ad immaginare di essere impegnati, da protagonisti, in un importante rally internazionale e che, proprio nel momento del vostro maggiore sforzo, per recuperare una decina di minuti persi per una foratura a cui non ha posto rimedio il vo-

stro crik (ovviamente non funzionante) di trovarvi di fronte proprio nel controllo orario più impegnativo un mastodontico cavallo imbizzarrito. Questo è quanto è avvenuto a Paganelli-Russo, a Verini-Scabini, a Bossetti-Mischiatti, a Tacchini-Mariani e ad oltre una dozzina di altri piloti che si sono visti l'anale infuriato da-

vanti nella ottava edizione del Rally delle Alpi Orientali. Di questi, alcuni si sono ritirati perché hanno accumulato troppo ritardo, altri hanno tentato ugualmente di passare, chi praticamente indenne come Verini, chi rimettendoci tutta la fanaleria come Bossetti o chi, non riuscendo ad evitare violente picchiate contro i tronchi o le rocce ai margini della strada.

Il «rally del cavallo», come passerà ai posteri, ha avuto comunque un vincitore con pieno merito in Sergio Barbasio che con l'immane Piero Sodano ha bissato il successo dello scorso anno. Barbasio ha avuto il merito di condurre a termine (cosa che gli riesce invero abbastanza spesso) la sua Lancia pur facendo segnare sempre ottimi tempi nonostante fosse l'unica delle quattro vetture partite rimaste in gara sin dalla seconda prova speciale. La sua buona sorte compensa quindi la sfortuna di Ballestrieri-Bernacchini, ancora una volta fermi per un guasto meccanico (nella fattispecie la scatola guida), di Kallstrom-Hagbom e di Munari-Mannucci, la coppia principe che dopo i due bellissimi exploit delle prime due speciali si è dovuta fermare (dopo essere rimasta clamorosamente senza benzina) rischiando di gettare al vento metà delle possibilità di vittoria in questo campionato che i brillanti successi dell'inizio, Montecarlo e Sicilia, vedevano già monopolizzato.

La durezza (insolita per questo rally) del percorso ha comunque evidenziato le doti di una delle nostre due più concrete realtà giovani: ci riferiamo a Verini che a Udine, in coppia con l'esperto Scabini, ci ha dato una ennesima riprova del suo valore sia occupando una brillantissima seconda piazza finale, soprattutto facendo registrare sin dall'inizio dei tempi spettacolari che testimoniano da soli del suo raggiunto affiatamento con quel mezzo che la Fiat ha sapientemente ritenuto giusto destinargli riuscendo a valutare appieno le sue notevoli doti di guida.

L'altra grossa realtà giovane è comunque Vanni Tacchini, ottimo anche qui a Udine al rendez-vous del bel risultato di Pavia. Quinto nell'Oltrepò, primo in Friuli, l'equipaggio Tacchini-Mariani merita veramente un po' più di at-

tenzione da parte delle Case ufficiali che troppe volte peccano di orgoglio nel non volersi ricredere per non ammettere di non aver saputo scegliere. A Tacchini avviciniamo anche Svizzero-Fiabon, i vincitori del gruppo 1, che dopo essersi fatti notare prepotentemente nei rallies nazionali, hanno tentato la carta più difficile e hanno avuto ragione, superando nientemeno che gli ufficiali Ceccato-Bertollo, sempre alla guida del 128 coupé Fiat che hanno comunque condotto ad un onorevole nono posto assoluto.

Gli altri equipaggi della Fiat si sono tutti ritirati (fatta eccezione per le solite miracolose due donne che non sbagliano un obiettivo):

(più grave di tutti: rottura della coppa dell'olio) subito prima dell'ultima prova speciale. La mala sorte è toccata anche alle due Porsche della Lloyd Adriatico che al momento dei due contemporanei ritiri (rottura Pittoni e incidente Bacchelli) occupavano le primissime posizioni della classifica.

Dunque, è stata una corsa durissima, con una selezione a dire il vero inaspettata perlomeno nel modo in cui si è verificata. Comunque ha avuto il merito di rivelarci dei nomi in pratica nuovi come Aguzzoni-Minin (bravissimi settemi assoluti con la Gordini R12) oppure di riproporci quelli di alcuni che le ultime battaglie ci avevano un poco fatto scordare, come il sempre volitivo Cavallari, i cui anni non passano mai, e a cui ha fatto degna spalla Rombolotti, come Dall'Ava-Maiga (una vecchia coppia ricostituita dopo il brutto incidente di Montecarlo) che si sarebbero senz'altro piazzati anche meglio senza le noie al motore nella fase iniziale e come i soliti Ormezzano-Enrico che sono sempre tra i primi anche se la fortuna non li assiste come dovrebbe.

Un discorso a parte merita Janger che con la sua Volkswagen 1500 sta diventando un protagonista abituale dei nostri rallies, distinguendosi sempre per il suo agonismo e, perché no, per i suoi tempi sempre sbalorditivi. Resta a dire delle novità in Casa Lancia dove Pelganta non ha corso più con la vettura ufficiale bensì col vecchio «muletto» di Ivana Giustri, decisamente poco competitivo, riuscendo ugualmente a far segnare tempi di rilievo sinché anche lui non è entrato nel tratto del «cavallo» ed ha terminato la corsa abbracciato ad un masso.

Carlo Cavicchi

● Il 13 luglio la casa di aste CHRISTIE'S metterà in vendita fra altre «veterane» il famoso Rixon Bucknall Jaguar Special di 3 litri e mezzo, un carro anti-incendio del 1898, e una Rolls Royce del 1939, che appartene al duca di Gloucester. La vendita, che si svolgerà a Beaulieu, è la prima asta di «veterane» mai organizzata da Christie's. In complesso le vetture saranno una quarantina e la sede fino a poco tempo fa ospitava il museo storico di Lord Montagu, ora trasferito a poca distanza. La vettura più vecchia dell'asta sarà una Panhard et Lessor del 1903, seguita da un cabriolet Cheltenham del 1910.

RALLY DEL FRIULI E DELLE ALPI ORIENTALI - Gara internazionale valevole per la Mitropa Cup - Udine, 1-2 luglio 1972.

LA CLASSIFICA

1. Barbasio-Sodano (HF 1600) pen. 1096,8; 2. Verini-Scabini (Fiat 124 spider) 1274; 3. Tacchini-Mariani (HF 1600) 1565; 4. Cavallari-Rombolotti (HF 1600) 1729; 5. Svizzero-Fiabon (Opel Ascona) 1768; 6. Janger-Hopsy (Volkswagen 1500) 1908; 7. Aguzzoni-Minin (R 12 Gordini) 1993; 8. Tominz-Squaw (Fiat 124 spider) 2079; 9. Ceccato-Bertollo (Fiat 128 coupé) 2079; 10. Dall'Ava-Maiga (HF 1600) 2221; 11. Hors-X (Porsche 911) 2483; 12. Ormezzano-Enrico (Fiat 128 coupé) 2855; 13. Vacca-Marongiu (HF 1600) 2861;

14. Svizzero-Schweiger (BMW 2002 TI) 3289; 15. Vistarini-Raimondi (Citroen DS 21) 3456; 16. Bertolini-Chiarva (Gordini R 12) 3457; 17. Balestra-Manfroto (HF 1600) 3463; 18. Mularo-Barbetti (Fiat 127) 3661; 19. «Popo»-Malapelle (Opel Manta) 3720; 20. Sella-Bottin (Fiat 124 spider) 3770; 21. Toffolo-Cigainero (Simca R) 4122; 22. Bernardi-Cumini (Mercedes 220 DI) 4408; 23. Brino-Cenni (HF 1600) 4464; 24. Gusso-Molin (Fiat 125 S) 4477; 25. Dus-Spinazza (Fiat 128) 4548; 26. Giacobbi-Cossio (Fiat 128) 4942; 27. Vit-Bulzacchi (Gordini R 8) 5162; 28. Sergas-Alfetta (Fiat 128 R) 5292; 29. Cbbba-Illicher (Simca R) 5751; 30. Bianchi-X (Fiat 128 coupé) 6205; 31. Baldini-Maggiara (Fiat 127) 6232.

kléber vince



8. Rally internazionale del Friuli e delle Alpi Orientali

Udine, 1-2 luglio 1972

Equipaggio: Svizzero-Fiabon su Opel Ascona 1900 della Scuderia Piave Jolly Club

Quinti assoluti - primi del gruppo 1 e della classe 4

Kleber radiale V10
primo dove più difficile è vincere

Kleber



L'ALPINE dei cechi meglio delle SKODA

●VIENNA - I cecoslovacchi Vladimir Hubacek e Vojtech Rieger, alla guida di una Renault Alpine, hanno vinto la tredicesima edizione del Rally automobilistico «Vetava» partito venerdì da Klatovy, nella Boemia meridionale, e conclusasi nella stessa città, domenica mattina.

Delle 88 macchine partite, solo 28 hanno concluso la difficile prova svoltasi sulla distanza di 1900 chilometri con la partecipazione di equipaggi austriaci, inglesi, tedeschi, polacchi, svedesi e cecoslovacchi.

A Klatovy, i 28 equipaggi superstiti hanno disputato dopo il controllo dei tempi l'ultima prova sul circuito chiuso di quattro chilometri.

Hubacek e Rieger si erano messi in luce installandosi in prima posizione di classifica dopo la prova di velocità di 40 chilometri. Al sabato, la gara aveva mietuto un gran numero di vittime. Almeno 36 equipaggi si erano ritirati e tra essi il vincitore dell'anno scorso, i cecoslovacchi Milan Zid-Jan Soukup su Skoda 120. Tra gli altri abbandoni di maggior rilievo si erano avuti quelli degli svedesi Clarence Helleberg e Anders Sjöberg, in gara con una Opel Ascona 1900, Tommy Pattersson e Lennard Baudou su BMW 2002 TI. Dei tedeschi occidentali si sono ritirati Volker Kunze e Detlef Prattung su BMW 2002 TI e dei tedeschi orientali Helmut Piehler e Lothar Sachse su Trabant 601.

In notevole luce nel pomeriggio di sabato si era messa la coppia svedese formata da Roben Boerjesson e Marianne Sterner su Opel Ascona che, facendo sfoggio di abilità e audacia, aveva toccato i cento chilometri orari in un tratto sul quale gli altri concorrenti avevano guidato con estrema cautela.

Nella serata poi, si erano infine ritirate altre sei macchine, fra cui quelle degli svedesi Kurt Larsson Mills-Olaf Johansson su Opel Kadett e Hans Brith-Hans Reppling su Ford Capri. I superstiti sono tornati a Klatovy dopo un riposo di sei ore a Tabor.

Erik Waha

XIII RALLY DI VLTAVA (Cecoslovacchia) - 12. prova valida per il campionato internazionale piloti rallies - 30 giugno - 2 luglio 1972.

CLASSIFICA

1. Hubacek-Vojtech Pieger (Renault Alpine) 9.284 punti; 2. Josef Srnsky-Jiri Svoratko (Skoda 110 R coupé) 9.574; 3. Zdenek Halada-Karel Kozak (BMW 2002 TI) 9.787; 4. Robert Boerjesson-Marianne Sterner (Opel Ascona) 9.815; 5. Oldrich Horsak-Jiri Motal (Skoda 120 S rally) 9.850; 6. Volker Loew-Willi Peter

Diventerà F. 2 il Martini - Trophy

LONDRA - A prescindere dalla meritata vittoria di Merzario, il Martini Trophy a Silverstone è stato caratterizzato da tempo pessimo (che non era evidentemente prevedibile) da un pubblico incredibilmente scarso e da un'organizzazione del tutto incapace (come al solito, l'Aston Martin Owner's Club, che organizza soltanto questa gara in tutto l'anno, sembrava incapace di decidere se stava organizzando un garden-party per i suoi soci o una corsa internazionale). Il pubblico sarebbe forse stato più numeroso, se gli organizzatori avessero compiuto un vero sforzo per fare pubblicità alla gara. Dato com'è andata, pare probabile che questa sia stata l'ultima corsa due litri di qualche importanza che si organizzi in Inghilterra. Corre voce che il Martini del prossimo anno sarà per vetture di F. 2

RETTIFICA

Con riferimento all'inserzione pubblicitaria della Kleber Colombes Italiana pubblicata sul n. 25 di Autosprint e relativa alle varie vittorie ottenute dai piloti con vetture equipaggiate con pneumatici Kleber nel 18. Rally delle Prealpi Venete, si precisa che nel gruppo 3. è stato, per una svista, pubblicato il nome del signor Leo Sansone del Jolly Club. In effetti la vittoria nel gruppo 3. è arrisa al signor Antonio Albarello della Scuderia Palladio.

Questa sarà l'ultima cronaca?

SPECIALE PER AUTOSPRINT

UDINE - Giunto alla sua ottava edizione il Rally delle Alpi Orientali rischia di non venire più effettuato. Gli organizzatori e in particolare il dott. Asquini che ne è da sempre l'animatore, hanno trovato infatti molta ostilità in tutti quegli enti che dovrebbero invece dimostrarsi fautori di questa iniziativa. Comunque quest'anno i piloti sono giunti in gran numero, quasi centoventi, giustificandone ancora l'effettuazione.

Al via tutti i pronostici sono per il « drago » Munari e per « Piombino » Pinto, in sottordine Paganelli, Trombotto e Ballestrieri. La prima prova è cortissima e tutta su asfalto, cui segue il primo controllo che procura già una certa selezione. Secondo i nostri calcoli il miglior tempo è di Munari seguito da Barbasio, Kallstrom, Verini e Ballestrieri cui si è spento il motore in prova speciale causa un mancato di benzina. Gli altri piloti Fiat sono leggermente staccati, e in particolare Paganelli-Russo sono arrivati appena lunghi in un tornante, mentre Smania-Oberti hanno leggermente sbattuto. Tempi uguali ai loro hanno fatto le due Porsche della Lloyd Adriatico guidate da Bacchelli e Pittoni. I cronometristi assegnano comunque il miglior tempo (a tempo veramente eccezionale) a Trombotto-Enrico che altrettanto hanno lamentato, già al secondo tornante, lo sfilamento di una biella della tiranteria dello sterzo, tanto che subito dopo la prova si ritireranno così come faranno Aguzzoni con l'Alpine e Tauffer alla cui Porsche non entra più la prima marcia.

Questi comunque i tempi della prima prova: Canoluto (Km 2,500 da compiersi in 3'): 1. Trombotto-Enrico (Fiat 124 spider) 3,12; 2. Munari-Mannucci (HF 1600) 3,37; 3. Barbasio-Sodano (HF 1600) 3,41; 4. Kallstrom-Haggbom (HF 1600) 3,43; 5. Verini-Scabini (Fiat 124 spider) 3,45.

L'attacco di Munari continua nella seconda prova dove il solo Ballestrieri riesce a tenergli quasi la testa. Per la Lancia comunque iniziano i guai: nella discesa della prova speciale Munari resta inespugnabilmente senza carburante ed è costretto al ritiro seguito a ruota da Kallstrom che in seguito ad una picchiata ha danneggiato un trapezio. Inoltre anche Ballestrieri denuncia qualche noia alla scatola guida dello sterzo. Dall'Ava ritarda oltre 6' al controllo orario a causa del motore che resta accelerato. Nel frattempo si è ritirato l'austriaco Dietmayer avendo rotto un semiasse della sua BMW 2002 a iniezione. Questi i tempi della seconda prova speciale: Porzus (Km 6,5 da compiersi in 7'48''): 1. Munari-Mannucci 8,11; 2. Ballestrieri-Bernacchini 8,13; 3. Barbasio-Sodano 8,16; 4. Kallstrom-Haggbom 8,18; 5. Verini-Scabini 8,21.

Dopo la seconda prova i concorrenti si trasferiscono ad Udine dove c'è una neutralizzazione di 30'. Sono appena arrivate le prime notizie dei ritiri di Trombotto, Munari e Kallstrom e si cerca di stilare una classifica provvisoria alla cui guida sono Barbasio-Sodano seguiti a 4" da Ballestrieri-Bernacchini e a 8" da Verini-Scabini. Pinto lamenta qualche noia al motore mentre a Ballestrieri viene sostituita la scatola guida. Finisce fuori tempo massimo la Giulia di Ferrarini-Mazzanti che, transitando in ultima posizione, si è trovata la strada completamente occupata dal pubblico che abbandonava la seconda prova speciale.

Al successivo controllo orario di riordinamento la Lancia di Ballestrieri transita con un fortissimo ritardo perché le operazioni di messa a punto sono durate più del previsto e pertanto i due sfortunatissimi piloti sono costretti ad un ennesimo ritiro.

Adesso si entra nel vivo della corsa con due « impossibili » trasferimenti jugoslavi inframezzati dalla prova speciale di Rio Doblar. Saranno proprio questi due settori a dare il volto definitivo alla classifica. Nei pressi di Caporetto, dove è posto il secondo controllo orario sloveno, transita per primo Barbasio che ha passato Paganelli fermo per una foratura nei pressi dei due controlli orari. In meno di un minuto arriva, infuriato, sfinito, Smania che accusa guai al cambio; intanto non transitano né Pinto né Paganelli. Il primo si sa che è fermo per la rottura dello spinterogeno, mentre il secondo è fermo per un cavallo (!). Questa notizia incredibile la conferma Verini che arriva poco dopo urlando come un forsennato contro il quadrupede vagante che si è ritrovato tra i piedi. Tutti i migliori che seguono notano questo animale imbroccato che ostruisce la strada.

Pittoni arriva poco dopo a motore spento e col cambio rotto; Ceccato, Cavallari e Janger (Volkswagen 1500) transitano in ritardo tutti con una gomma a terra. Pelganta nel sorpasso di Paganelli si è distrutto un attimo ed è finito fuori strada rompendo il ponte posteriore. Anche Tecilla passa con una gomma a terra mentre Bacchelli arriva con la sua Porsche completamente distrutta per un urto contro la spalletta di un ponte dopo che si era ritrovato del tutto senza freni. Con una ruota dissestata passa anche Rossi che annuncia che Fagnola è fermo sul percorso per la rottura della cinghia del ventilatore, guasto lamentato due volte in precedenza anche dalla Opel Manta di Merluzzi. In notevole ritardo passano poi Paganelli e Bossetti ed entrambi gli equipaggi si ritirano. La gara è adesso una corsa a tre tra Barbasio, Verini e Smania. Questi sono comunque i tempi della TERZA PROVA SPECIALE: Rio Doblar (Km 7,500 da compiersi in 7'30''): 1. Barbasio-Sodano 9,59; Smania-Oberti (Fiat 124 spider) 9,19; 3. Verini-Scabini 9,20; 4. Paganelli-Russo (Fiat 124 spider) 9,23; 5. Jange-Hopf (Volkswagen 1500) 9,30.

Sulla eco del cavallo impazzito, che non ha visto il solo Barbasio, tanto che qualcuno ha malignato si trattasse di un camuffamento di Fiorio e Audetto (d.s. Lancia) si arriva alla lunga prova di Passo Moistrocca (Km 15 da compiersi in 15'): 1. Barbasio-Sodano 16,41; 2. Verini-Scabini 17,02; 3. Smania-Oberti 17,07; 4. Cavallari-Rombolotti (HF 1600) 17,25; 5. Janger-Hopf 17,35. Nella successiva prova di Paularo la classifica riceve l'ultima definitiva mazzata perché sparisce anche

Smania per noie alle sospensioni, mentre Janger si esibisce in uno spettacolare capottamento (con successivo raddrizzamento e conseguente taglio attraverso un prato per rimettersi nel percorso di gara).

Questa la classifica della prova speciale di Paularo (Km 4,500 da compiersi in 5'24''): 1. Barbasio-Sodano 6,08; 2. Verini-Scabini 6,21; 3. Cavallari-Rombolotti 6,33; 4. Dall'Ava-Matiga (HF 1600) 6,40; 5. Tacchini-Mariani (HF 1600) 6,43.

Nelle restanti prove la classifica non muta in quanto tutti tendono ormai ad arrivare. Queste comunque le ultime speciali:

BREONE (Km 9 da compiersi in 10,48): 1. Cavallari 12,2; 2. Ceccato-Bertollo (Fiat 128 coupé) 12,44; 3. Verini-Scabini 12,49; 4. Barbasio-Sodano 12,49; 5. Tacchini-Mariani 13,3.

PAULARO: 1. Barbasio-Sodano 6,16; 2. Verini-Scabini 6,27; 3. Cavallari-Rombolotti 6,29; 4. Janger-Hops 6,30; 5. Tacchini-Mariani 6,37.

PREONE: 1. Barbasio-Sodano 13,04; 2. Ceccato-Bertollo 13,06; 3. Janger-Hops 13,08; 4. Svizzera-Fiabon (Opel Ascona) 13,09; 5. Cavallari-Rombolotti 13,15.

C. C.

Rally internazionale del Friuli e delle Alpi Orientali

Ferodo è lieta di comunicare che al Rally internazionale del Friuli e delle Alpi Orientali le vetture Fiat, equipaggiate con pastiglie per freni a disco Ferodo Formula 300 Rally, hanno ottenuto i seguenti risultati:

- 124 Sport Spider, VERINI-SCABINI, 2. posto assoluto
- 124 Sport Spider, TOMINZ-«SQUAW», 8. posto assoluto e prima Coppa delle Dame
- 128 coupé, CECCATO-BERTOLLO, 9. posto assoluto e secondi gr. 1 (risultati in attesa di conferma ufficiale)

FERODO

Formula 300 Rally

Ferodo Italiana s.p.a. - Corso Inghilterra 2 - Moncovi (Cuneo)

Nel (mini) rally di S. MARINO è mancato all'attesa ALTOE'

GIULIANELLI anche se distratto

SPECIALE PER AUTOSPRINT

SAN MARINO - E' difficile in così poche parole descrivere questo Trofeo Filipinetti gara che nonostante la scarsità dei concorrenti (37 per la precisione) è da iscriversi ad ogni modo a lettere maiuscole sull'agenda della Scuderia S. Marino. E con non poca difficoltà ci rivolgeremo indietro per raccogliere gli episodi che hanno laureato a pieni voti e con pieno merito il sanmarinese Marino Giulianelli. Giulianelli è la prima delle sorprese sensazionali che questo rally ha offerto agli appassionati: la seconda sorpresa non meno sensazionale si chiama Giuliano Altoè che, nonostante la presenza della presidentessa della Scuderia Peg ha fallito il successo ed è stato anzi «uncinato» da Zannoni, Stagnani e Cantelli che potremmo definire le altre sorprese della gara.

Non c'importa sapere che Giulianelli giocando in casa conosceva alla perfezione i 248 km di strade tortuose: è invece importante dire che Giulianelli ha trionfato nonostante una distrazione che gli è costata 29" di penalizzazione al termine del primo giro, in virtù di una gara risoluta che gli ha permesso di piazzare la sua Fulvia al primo posto in sei delle dodici prove speciali, 4 volte al secondo e due volte al terzo nelle altre. Cerchiamo ora di sciogliere il nodo della seconda sorpresa. Nelle vicende del trofeo Filipinetti Altoè è stato il dittatore mancato, Giulianelli il suo giustiziere implacabile e Zannoni, Stagnani e Cantelli i mastini che non staccano i denti dalla preda quando l'hanno azzannata. Se è vero che Altoè è stato il grande sconfitto, la gara ha però portato altri nomi alla ribalta che citeremo nel corso di una sintetica cronaca.

Sono le 21,01 quando Ravaioli parte per primo: l'avventura sanmarinese ha inizio. I tempi fatti registrare nel corso della prima prova speciale S. Rocco di km 1,2 tempo base 1'20 dicono dell'abilità di guida dei piloti e dell'inizio di una battaglia senza respiro: Sansone 1'28", Giulianelli 1'30", Ravaioli 1'31", Altoè 1'31", Maria 1'31".

I tempi migliori delle altre prove: a Saladino Giulianelli 3'46", Zannoni 3'47", Cantelli 3'51", a Castellaro Giulianelli 3'10", Stagnani 3'13", Cantelli 3'14", a S. Rocco Giulianelli 1'29", Zannoni e Cantelli 1'32", a Caladino Giu-

lianelli 3'45", Zannoni 3'46", Cantelli 3'47".

Non abbiamo ovviamente potuto parlare di tutti, anche se ne parla la classifica: citeremo ancora «Walter», Marzi, Bollini e Cardelli.

Mentre al termine della prova gli amici sanmarinesi si congratulavano entusiasti col vincitore, ci è stata offerta questa primizia. Il prossimo Rally di S. Marino, a grandi linee, si svolgerà in 18 ore di corsa senza interruzioni per percorrere 829 km dei quali 151 di prove speciali. Al sabato mattina poi dovrebbe svolgersi in anteprima in Italia, una prova in circuito a Misano (5 giri del nuovo tracciato). Evidentemente gli organizzatori vogliono fare del loro rally il «clou» della stagione.

Carlo Burlando

TROFEO FILIPINETTI - Rally nazionale - S. Marino, 2 luglio 1972.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Marino Giulianelli (HF 1600) p. 420; 2. Zannoni (Z. Abarth 850) 425; 3. Stagnani (HF 1600) 426; 4. Cantelli (HF 1600) 445; 5. Altoè (Alpine 1600) 457; 6. Regini (A.R. GT 1600) 479; 7. «Walter» (Fiat 127) 548; 8. Marzi (Fiat 128R) 556,8; 9. Bollini (Fiat 850) 582; 10. Cardelli (BMW 2002 T1) 590; 11. Meloni (Fiat 850) 594; 12. «Vanni» (Abarth A 112) 604; 13. Pedrelli (M. Cooper) 609; 14. Ghirardi (L. Fulvia 1300) 631; 16. Bompani (Fiat 128 C) 638; 16. Civolani (Opel Ascona) 642; 17. Fuschini (R. 12 Gordini) 653; 18. Bartoletti (Fiat 128R) 677; 19. Sacco (Simca R 1) 694; 20. Borgato (Fiat 127) 745; 21. Brandini (Fiat 124) 746; 22. Bollini (Simca 1000) 793; 23. Miotto (Fiat 128 R) 900; 24. Dalmo (Ford Anglia) 934; 25. Zoffoli (M. Cooper) 970; 26. Vicini (L. Fulvia R) 990; 27. Legnani (NSU 1200 TT) 1114; 28. Mondo (Simca 1200 C) 1164; 29. Battilani (VW 1200) 1646.

● La 2. gimkana automobilistica «Città di Meolo» è stata programmata, quest'anno, per la data del 6 agosto, e, come per l'edizione precedente, essa verrà disputata sul classico campo di gara preparato dall'attissimo Comitato organizzatore. Per le iscrizioni bisognerà rivolgersi al sig. Nichele Luciano, via Riviera XVIII giugno - 30020 Meolo.

Il prezzo della passione organizzativa

Il rally mascherato costa la prigione

PIACENZA - Una interessante sentenza è stata recentemente pronunciata dalla locale Pretura in materia di competenze e di osservanza delle norme circa l'organizzazione di corse automobilistiche. Nel febbraio 1971, per scuotere il torpore che gravava nell'ambiente automobilistico locale, un gruppo di «patiti» delle quattro ruote del Gruppo sportivo Luigi Zambianchi di Piacenza (società pretamente ciclistica), decise di organizzare, camuffandola sotto l'etichetta di «caccia al tesoro» una gara di regolarità-rally, a cui presero parte oltre centotrenta equipaggi provenienti da tutte le regioni d'Italia.

Fu un successo senza precedenti, ma la Questura di Piacenza, anche per interessamento dell'A.C.I. (che in quella circostanza si ammantò dei solidi paludamenti ufficiali, statuari e regolamentari per boicottare la manifestazione) mangiò... la foglia e denunciò per violazione alle norme re-

golamentari il Direttore di gara, certo Nerino Manfredini che ora s'è buscato sei giorni d'arresti e diecimila lire di multa per la seguente omissione: «non aveva distribuito ai concorrenti prima della partenza, in base agli accordi a suo tempo intervenuti con l'A.C.I. la "busta-quiz" per la "caccia al tesoro"».

In effetti, in quella circostanza, lo ricordiamo benissimo, venne distribuita regolarmente la tabella di marcia con l'indicazione delle varie prove speciali (regolarmente cronometrate e rilevate dai cronometristi ufficiali che furono pur essi richiamati all'ordine (?) dall'autorità locale). Il rally delle valli piacentine, effettuato in pieno inverno e di notte, passò così alla storia come gara di regolarità pura e semplice e non come «caccia al tesoro».

Contro la sentenza il Manfredini ha inoltrato appello.

Gaetano Cravedi



L'ing. Enzo Ferrari (alle sue spalle è il direttore generale ing. Dondo) fa i suoi complimenti e auguri alla fresca coppia Flavia e Sandro Munari, che hanno ricevuto gli amici, dopo il matrimonio di due settimane fa, mercoledì scorso nella stupenda cornice del Residence Oro Pilla a Castel Maggiore. E' stato un rendez-vous raffinato, con circa duecento invitati. A festeggiare gli sposi c'erano molti personaggi del mondo automobilistico, anche se a tener lontani alcuni colleghi rallysti è stato il Rally Alpi Orientali. Però non potevano mancare Audetto, Mannucci e Arnaldo Cavallari con le rispettive elegantissime signore. C'era anche Cesare Fiorio, che è stato visto intrattenersi con l'ing. Ferrari. Della squadra del «cavallino» erano presenti il d.s. Schetty e l'ing. Caliri. Per la CSAI Anzio Zucchi e per l'AC Bologna il Presidente dr. Giorgio Liguori e i consiglieri Jovi e Moruzzi.

FARGION più regolare nel rallycross

COSENZA - Il giovane fiorentino David Fargion ha vinto la VI prova del Trofeo Ford-Kleber di Rallycross, svoltasi a Cosenza nella zona dello stadio di San Vito. Fargion, che quest'anno si è dimostrato forse il più continuo fra tutti i piloti di rallycross, collezionando prima di Cosenza un secondo, un terzo e tre quarti posti, ha dominato la gara fin dall'inizio facendo registrare tempi notevolissimi in tutte le batterie nelle quali è stato impegnato, con le Escort e con le Capri messe a disposizione dalla Ford Italiana.

In una finale molto lineare Fargion si è poi imposto sul campione d'Italia Massimo Natili e sull'altro fiorentino Andrea Silvuni. Soltanto quarto il savonese Osvaldo Galatini, attuale leader del Trofeo Ford-Kleber, il quale ha racimolato tre punti che possono essere molto importanti per la classifica finale. La gara di Cosenza è stata perfettamente organizzata dalla Concessionaria Ford Perrone e dall'Automobile Club Cosenza.

CLASSIFICA

1. David Fargion; 2. Massimo Natili; 3. Andrea Silvuni; 4. Osvaldo Galatini; 5. Gianni Grimaldi; 6. Carlo Secchi.

CLASSIFICA del Trofeo Ford-Kleber dopo le prime sei prove disputatesi:

1. Osvaldo Galatini punti 34; 2. Massimo Natili 29; 3. David Fargion 28; 4. «Mici» 14; 5. Carlo Secchi e Gianni Grimaldi 8.

● La «1. cornoalata Montevergine» avrà regolarmente luogo il 30 luglio 1972 con l'organizzazione dell'A.C. di Avellino che ne ha dato conferma con un suo comunicato stampa. Il percorso di km. 10 porterà i concorrenti dei gruppi 1, 2, 3, 4 e 5 sulle pendici del monte Partenio sino al Santuario di Montevergine, sulla bella strada 88 bis, fra una riposante galleria di verde. Le iscrizioni si chiuderanno improrogabilmente sabato 22 luglio e le prove di qualificazione avranno luogo sabato 29 luglio.

● Organizzata dalla Scuderia Lotos con la collaborazione dell'A.C. Caserta, domenica 16 luglio si svolgerà una gara «chiusa» di regolarità, denominata «1. Trofeo dei Colli Tifatini», alla quale verranno ammessi i soci degli A.C. di Avellino, Bari, Benevento, Campobasso, Chieti, Napoli, Roma, Salerno, Teramo, Terni e, naturalmente, Caserta. Le richieste di regolamento vanno indirizzate alla Scuderia Lotos - Caserta c/o Geometria elettronica auto, via C. Battisti 77-79, Caserta.

12 prove speciali per il Rally notturno di Pisa

PISA - Nella notte fra il 15 e il 16 luglio, per l'organizzazione dell'Automobile Club di Pisa, si svolgerà il 6. Autogiro della provincia, rally nazionale valido per il trofeo di categoria, per il trofeo «Pisorno» e per la targa dei «Navicelli». Le iscrizioni si chiuderanno il 10 luglio e le verifiche inizieranno alle ore 8 di sabato 15. La prima partenza verrà data da Casciana Terme alle ore 22,01 del 15 mentre gli arrivi si concluderanno alle ore 10 di domenica 16 luglio. Lungo il percorso i concorrenti dovranno affrontare 12 prove speciali per un totale di 55 chilometri. I premi in danaro ammontano a L. 1.250.000.

Sarà meno faticoso il TOUR de CORSE

AJACCIO - Gli organizzatori del Tour de Corse, che ritorna quest'anno dopo la interruzione causata dalle difficoltà finanziarie dell'anno scorso, hanno scelto una formula differente da quella delle passate edizioni, pur mantenendo inalterate le caratteristiche particolari di questa gara, formula che avrà il benefico effetto di non rendere tanto pesante il lavoro di ricognizione che viene normalmente compiuto prima della prova.

La necessità di «riconoscere» tutto il percorso, comune ad ogni grande rally, diventa imperiosa nel Tour de Corse, che con la sua ininterrotta sequenza di prove speciali legate l'una all'altra non permette distrazioni e ignoranze. Per questo, appunto per alleggerire questa parte importante della preparazione, gli organizzatori hanno deciso che il Tour de Corse 1972 si disputi su tre parti che hanno per centro Ajaccio.

La prima, di circa 318 chilometri è posta nel Sud dell'Isola, con partenza da Ajaccio alle 14 (primo concorrente) ed arrivo verso le 19,50 sempre ad Ajaccio. Di qui i concorrenti ripartiranno per un lungo giro che li porterà all'interno ed al Nord dell'Isola, e che in 930 chilometri li ricondurrà ad Ajaccio, verso le 10,40 del mattino successivo. Su questo percorso, dopo i partecipanti al Rallye in-

Resusciterà nel '73 la COPPA ALPI

PARIGI - Contrariamente a quanto si poteva pensare, la Coppa delle Alpi non è ancora definitivamente cancellata dal calendario sportivo internazionale. A conclusione di una lunga discussione con due dei principali organizzatori dell'ASACMP, era evidente che dopo un giustificabile periodo di sconcerto, essi avevano ritrovato quella fede che non aveva mai cessato di animarli, anche quando la causa sembrava irrimediabilmente perduta.

«Da quanto ci state dicendo, la Coppa delle Alpi non è ancora morta? Assolutamente no! Essa si svolgerà nel 1973 dal 10 al 15 ottobre, un periodo che d'altronde noi avremmo dovuto adottare da quest'anno, ma nella nostra buona fede ci siamo accorti che abbiamo voluto troppo esaudire i desideri delle scuderie e dei piloti. Nel preciso contesto di quanto sta succedendo attualmente in Francia (del quale abbiamo già parlato - n.d.r.), è un avvertimento che noi abbiamo voluto dare. Ammettiamo senz'altro che abbiamo commesso qualche errore, ma ne abbiamo tratto degli insegnamenti dei quali beneficerà il prossimo regolamento che sarà pubblicato, corredata dall'itinerario definitivo, prima del Rally di Montecarlo.

«E', naturalmente, troppo presto per entrare nei dettagli di questo regolamento. Si può, comunque, annunciare che le tre tappe saranno conservate, con partenza ed arrivo a Marsiglia e, sembra, sempre con Val d'Isère come città di tappa, ma il chilometraggio totale sarà ridotto attorno ai 3.000 km., così come sarà egualmente ridotta la durata: quattro giorni in tutto. Ma la parte nuova ed originale interesserà soprattutto la regolamentazione tecnica che definirà con la massima esattezza i tipi di vetture ammesse: si può già annunciare che le Ligier JS 2, le Lancia Stratos, le Simca CG-MC in versione coupé, le Citroen prototipi accorciati, saranno ammesse fianco a fianco con le Alpine-Renault, Ford Capri e Porsche.

«Poiché allo stato attuale delle cose è impossibile riunire più di 30-35 concorrenti internazionali alla partenza, rendendo pertanto la gara valida per il campionato europeo marche, è la stessa cosa scegliere il campionato di Francia e cercare una prova originale e sportiva».

J. R. Jaubert

ternazionale, saranno immesi anche i concorrenti del Rallye nazionale Ile de Beut, che compiranno soltanto quella distanza. I concorrenti al Tour vero e proprio invece ripartiranno da Ajaccio per ripetere lo stesso giro al sud effettuato il sabato, con appena qualche variante.

La data del Tour de Corse è fissata al 4 e 5 novembre, le iscrizioni sono già aperte. Dalle notizie finora raccolte pare assicurata una larga partecipazione di concorrenti di molte nazionalità, con i tedeschi ed anche gli inglesi che pare vogliono essere presenti in forze. Questa gara, secondo le nostre informazioni, dovrebbe essere il collaudo definitivo della Lancia Stratos prototipo, prima della costruzione in serie che permetterà la omologazione nella categoria Gran Turismo per l'anno venturo.

f. l.

● A TORINO c'è un nuovo Centro Fiat per consegne turisti esteri, che riunisce in un centro autonomo tutti i servizi utili ai turisti che ritirano le loro vetture a Torino, Milano, Roma e Napoli e in alcune tra le più importanti sedi all'estero (Ginevra, Francoforte, Lisbona, Bruxelles, Londra, ecc.).

LE PROSSIME GARE

6 luglio, PISTA S. PANCRAZIO, Parma, gara naz. cl. 100 e 125 cc. notturna - 9, PISTA ROSSA, Milano, gara naz. cl. 100 e 125 cc. - 9, PISTA SALINELLO, Giulianova (TE), gara naz. cl. 100 e 125 cc. - 9, CIRCUITO DI MILAZZO, gara ch. cl. 100 e 125 cc. - 13, PISTA S. PANCRAZIO, Parma, gara naz. cl. 100 e 125 cc. notturna - 16, PISTA ROMEA, S. Giuseppe, gara naz. cl. 100 e 125 cc. 3. prova Camp. Regionale - 16, PISTA DEL SOLE, Firenze, gara naz. cl. 100 e 125 cc. - 20, PISTA S. PANCRAZIO, Parma, gara naz. cl. 100 e 125 cc. notturna - 22, PISTA D'ORO, Roma, gara naz. cl. 100 e 125 cc. notturna.



Viverone - Truffo, perfetto direttore di gara, dà il via alla 1.a categoria dietro a una pila di gomme

Per il «17» saltano i titoli della 125

ROMA - La seconda prova del Campionato Italiano della classe 125 cc è naufragata alla pista d'Oro di Roma per il mancato raggiungimento, già in sede di verifiche, del numero minimo di partenti (18). A Roma ogni atteggiamento è stato legittimo. Intonato perfettamente al regolamento, quello dei commissari sportivi, che peraltro hanno prorogato di ben due ore le verifiche tecniche nella speranza dell'arrivo dei ritardatari. Atteggiamento legittimo, nel contesto delle libere decisioni, (anche se non sportive) quello dei due piloti milanesi che pur presenti, hanno preferito non punzonare.

I piloti, in diciassette (poi dicono la sfortuna) e non diciotto, hanno deciso di gareggiare lo stesso.

I magnifici 17 di prima e 17 di seconda si sono poi ancora ridotti alla partenza. I piloti hanno però sempre la speranza di un ripescaggio della CSAI. Si parte con la prima finale della seconda categoria.

Va subito in testa Boni seguito da Blasi, gli altri in fila indiana. Dopo 5 giri si delineano le posizioni, c'è Giovannozzi in terza posizione seguito da Mazzola che lo supera subito dopo e si fa luce Siena. A 5 giri è fermo Blasi. Passa solo Boni con Mazzola e Siena più distaccati. Rinviene anche Vitali in quarta posizione, mentre Siena tenta di avvicinare Mazzola infatti lo supera e tenta l'impossibile per portarsi su Boni. Accorcia il distacco, ma la gara ha termine.

Alla prima finale i piloti della prima categoria sono ancora meno di sedici. La partenza è movimentata, con Gardelli che fa la sua solita manovra per sorprendere tutti ed ancora nessun direttore di corsa se ne è accorto. Va infatti in testa con Baroni, Costanzo e Pavese alle spalle. Costanzo supera subito Baroni ed insegue Gardelli sin dal secondo giro. Intanto si fanno sotto Neri e Briganti. Sono confusi i due Sonni. E' in seconda posizione Pavese, terzo Giannini, Gardelli vince.

Ripartono in tredici. Briganti è un fulmine, guida su Pavese, Gardelli, che non ha potuto ripetere la tattica di sempre, passa in decima posizione. Intanto Pavese supera Briganti, lo stesso fa Costanzo. Gardelli ha guadagnato due posizioni, al quarto giro Costanzo supera Pavese e fila velocissimo. In terza posizione si è portato Baroni, mentre Gardelli è risalito fino alla quinta posizione. Al peso Gardelli viene messo fuori classifica, e precipita nella graduatoria.

LE CLASSIFICHE

Cl. 125 cc 1. cat.: 1. Pavese; 2. Gardelli; 3. Costanzo; 4. Briganti; 5. Neri G.; 6. Giardinieri; 7. Baroni; 8. Sonni F.; 9. Perlini L.; 10. Monti F.

Cl. 125 cc. 2. cat.: 1. Siena; 2. Mazzola; 3. Vitali; 4. Giovannozzi; 5. Boni; 6. Astuni; 7. Flengi; 8. Oliva; 9. Negroni; 10. Stinchelli.

Gare di contorno cl. 100 cc. Cl. 100 cc 3. cat.: 1. Giannini; 2. Cheveer; 3. De Angelis; 4. D'Amico.

Cl. 100 cc 2. cat.: 1. Foderaro; 2. Bilotti; 3. Panzolini A.; 4. Panzolini R.

Cl. 100 cc 1. cat.: 1. Del Fante G. Bruno; 2. Valmaggi; 3. Domenichini; 4. Chiocci.

Troppo «leggero» GIAMMIRO

CAMISANO - A buon diritto il circuito di Camisano Vicentino, doviziosamente com'è dotato di premi, anche in moneta sonante, può aspirare al titolo di Indianapolis del karting.

E' una classica che il Karting deve poter sempre più potenziare. I piloti, poi, vengono richiamati come le allodole e

Torna il... «SOLE» a FIRENZE

FIRENZE - La conclusione di un Campionato Italiano Karting nel 1968, sulla pista del Sole di Firenze, conclusione che non avvenne per un cumulo di circostanze negative e nefaste, decretò l'ostracismo dei responsabili della gestione, allo sport del karting, troncando così una vasta attività sportiva della Toscana.

La Scuderia «Tre Pietre», sorta di recente per l'entusiasmo di un gruppo di giovani, ha dedicato una delle sue «pietre» al karting. Molte le difficoltà, ancor più gli impedimenti ma sull'abbrivio di una visione sportiva giovanile, nulla ha potuto essere d'ostacolo. Riapre così la pista del Sole e la Toscana kartistica tenuta in vita dal gruppo castiglione, in questa lunga mora, può disporre di un tracciato permanente.

Una gara nazionale è infatti in programma per il 16 luglio. Gara, che darà l'avvio al rinverdire della passione dei giovani ed a riportare la Toscana ai vertici come nel passato.

Il Patrono di VIVERONE

VIVERONE - Tre batterie, due recuperi, una finale per i piloti di terza categoria che hanno potuto così fare una scorpacciata di gare.

La dura selezione si è conclusa con la vittoria di Corrado Patrono, al suo primo successo. Ha vinto da lontano dopo che aveva riportato anche con schiac-

ciante superiorità la sua batteria, su Brunero e Alfieri.

Nella seconda categoria vittoria assoluta di Bonadei su Binda rientrato per l'occasione alle gare. Bonadei è stato imprevedibile nelle due manche, così come Binda si è ripetuto due volte nella seconda posizione, buon terzo Giolito, poi Mamino e Giulio Gallo particolarmente sfortunati.

Bruno Neri, nella prima categoria, collezionando un secondo e primo posto nelle manche, ha avuto ragione per somma di punti, di Ermanno Alfieri, che

sta migliorando sempre di più. In terza posizione Maino stenta a ritornare il pilota brillante e promettente degli anni scorsi.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 cc 1. cat.: 1. Neri B.; 2. Alfieri E.; 3. Maino Enrico; 4. Rossi R.;

5. Rubin G. Carlo.

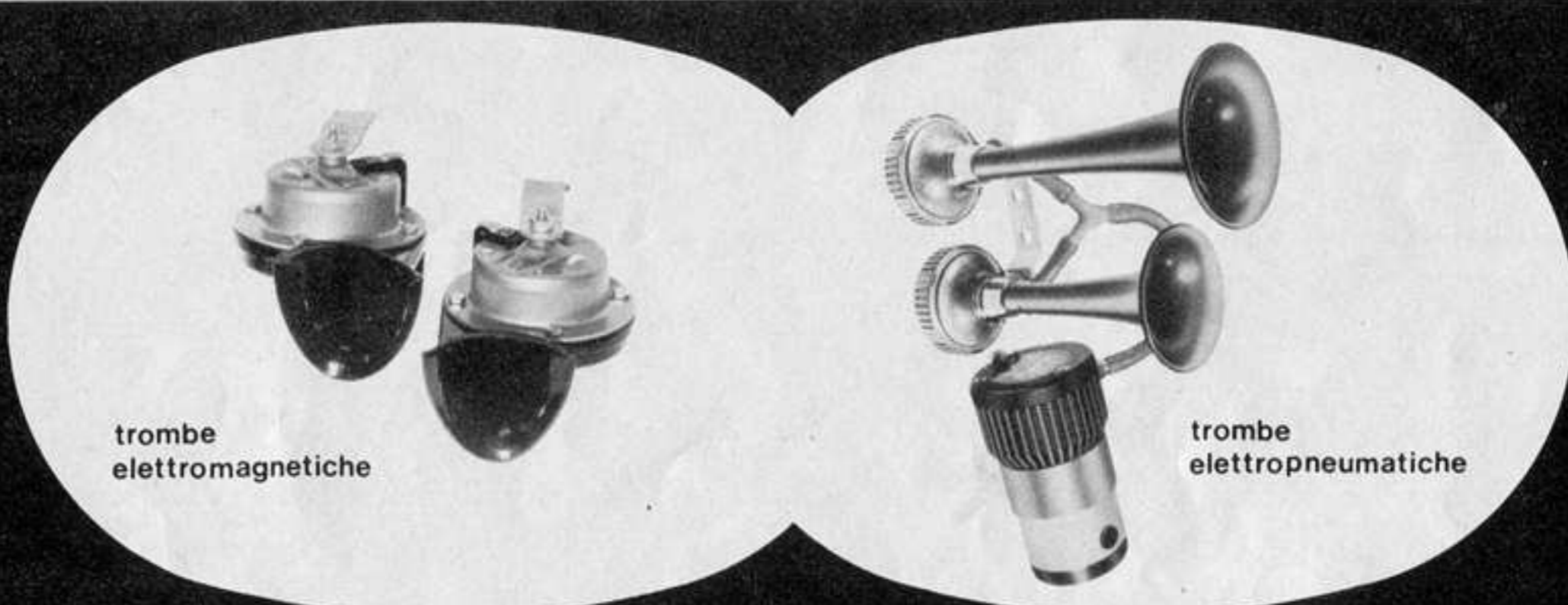
Cl. 100 cc 2. cat.: 1. Bonadei; 2. Binda;

3. Giolito; 4. Mamino; 5. Gallo G.

Cl. 100 cc 3. cat.: 1. Patrono; 2. Brunero; 3. Alfieri S.; 4. Margarini; 5. Antonioti.

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 inefficiente! E la vostra?



Scegliete una tromba sicura

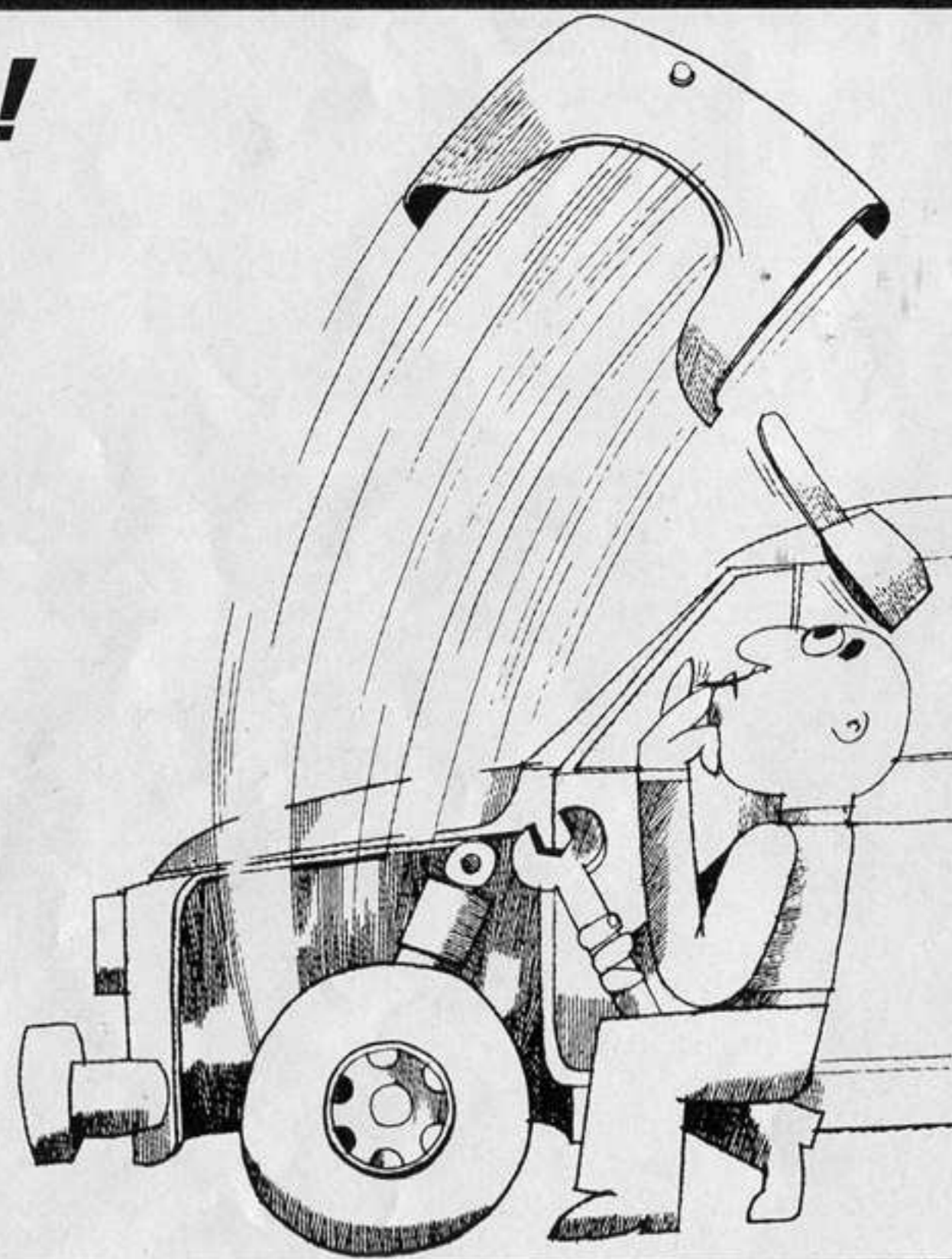
Date più sicurezza ai vostri viaggi con una Tromba FIAMM. Nella vasta gamma delle trombe FIAMM, potete sempre trovare il modello adatto per la vostra macchina e per la vostra velocità di crociera.

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



Trapianto con rigetto.

Non rischiatelo!



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?

E' 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.



Qui sopra, Giulia Cardella, una delle pitotesse della Cerrina, che con una Cooper 1000 disputa il Trofeo delle dame. A destra, nei «mostri» fatti in casa anche i sedili sono «anatomici» per modo di dire

TORINO - Siamo al secondo anno di attività della Cerrina e la formula di gara si è dimostrata valida e interessante. Soprattutto nella classe libera dove si può partecipare con ogni tipo di vettura, purché propulsa da motore di origine automobilistica, si sono avute le lotte più accanite per l'assoluto tra le macchine più interessanti, alcune modificate per la Cerrina, altre realizzate ex novo.

carreggiate nettamente più larghe. Il nodo del problema era infilare un motore 128 e relative sospensioni in uno spazio estremamente ristretto. Si è costruito nella parte posteriore del 500 un telaio tubolare in modo che il propulsore viene infilato da sotto.

Il raffreddamento è assicurato da un radiatore anteriore, i freni sono del 600, la scatola guida è del 128, le so-



Tra queste ultime, la 500 con motore 128, realizzata dai fratelli Della Betta, Pier Paolo il motorista, Giovanni il telaista con l'aiuto del geom. Silvio Boffa, coordinatore titolare di un'agenzia Fiat, è forse la più bella. E' esattamente la vettura che il regolamento di gara ispirava.

E' stata costruita, nelle ore notturne extra lavoro per dimostrare agli increduli che la si poteva fare, superando una miriade di problemi. La vettura ha un passo leggermente più lungo del 500 e le

sospensioni anteriori sono completamente rivedute; l'alleggerimento è stato portato al massimo sfiorando tutte le parti non fondamentali della macchina. Anteriormente vi sono ammortizzatori Koni del 695, posteriormente dei RIV elaborati. I parafranghi sono in alluminio, i vetri in plastica. Ultimamente si è montato un cambio Alquati a rapporti ravvicinati (55,77,

Giorgio Rossotto

CONTINUA A PAGINA 40



La impressionante 500-128 del team Silvio Boffa, preparata dai fratelli Della Betta. Il pilota è Rossano Merlin. A destra, un dettaglio della sospensione posteriore, e come si presenta il 4 cilindri 128



Gian Mario Giordana osserva il suo preparatore Cavallotto mentre cambia le candele alla sua « bomba » Tecno - Abarth 2000



Una vista posteriore della CRM-DKW condotta in corsa da Franco Negro. Il radiatore acqua è posteriore, dietro ai grossi scarichi, mentre il cambio è quello della Fiat 500. Presto si monterà un 1000



A destra, il « mostro » di Donato Angelillo. Il motore è il 600 D portato ad 850, montato a sbalzo. Il telaio base è quello della 500 Fiat, così come il cambio. Sotto, Vincenzo Narcisi impegnato nella gara vincente di aprile, effettuata con la sua F. Ford Bellasi priva di carrozzeria, dotata però di pneumatici racing



CONTINUAZ. DA PAGINA 38

100,122), successivamente verrà montato anche l'autobloccante, l'accensione è una Electronic Racing. I cerchi sono da 10"x8" e x 6 con degli enormi Firestone B19 intermedi. Il peso è meno di 430 kg. Il motore è elaborato con particolari Breda e dà 130 Hp. a 8800 giri.

Il pilota ufficiale del Team è stato scelto facendo una prova in loco fra tutti gli amici, il prescelto è stato Rossano Merlin (Zuccarello II pilota). La vettura è realizzata con una cura incredibile e se la sua messa a punto non sarà troppo complessa non mancherà certamente di dare delle grosse soddisfazioni. Per ora il miglior risultato ottenuto è un 2. posto di Merlin nella gara del 23-4.

Parliamo ora di Narcisi, vincitore delle due ultime edizioni, detentore del record assoluto sul giro con 50"9 a 85,5 di media su una formula Ford Bellasi, motore Bosato, messa a punto dallo stesso Narcisi, la macchina è di Pier Giorgio Mussa e corre per il Team « Latte Torino ». Alla vettura sono stati modificati i cerchi, adottando posteriormente dei Campagnolo 7x13 (gomme Dunlop 175x13") e anteriormente dei cerchi Abarth 10x13 (gomme Dunlop Indy). Il motore eroga circa 100 Hp. a 6000 giri. La vettura è una normalissima F. Ford Bellasi ultimo tipo, che con le ruote originali partecipa al campionato di Formula Ford. Vincenzo Narcisi è un nome notissimo, cominciò nel '66 a correre con una Formula 850; è secondo nel Trofeo Cadetti di Formula Monza nel '70; nel '71 vince un ACI Torino e una Cerrina. Nel '72 ha impiantato un servizio Abarth, specializzato soprattutto nelle Formula Italia.

Un'altra vettura interessantissima che ha corso alla Cerrina è quella di Gian Mario Giordana. Si tratta di una Tecno Formula 3 ex Truffo, dotata di un motore Abarth 2 litri, 200 Hp. a 7600 giri, con la quale il simpatico pilota di Moncalieri conta di partecipare alle gare di Formula libera dell'Europeo della salita. La vettura è messa a punto da Cavallotto della Pegaso, è dotata di cerchi 13x13 posteriori (Firestone 5,50x13) e 10x13 anteriori (Firestone 4,50x13, Miscela B 17). Gli ammortizzatori sono Armstrong, il cambio è uno Hewland (84,112,136,152,182). Il peso è di 460 Kg. L'accensione è una Electronic Racing.

Giordana ha ottenuto nella gara del 7-5 un ottimo secondo assoluto con giro più veloce in 52"6. Comunque, portata avanti la messa a punto della macchina Giordana senz'altro otterrà risultati ancora migliori.

Un'altra vettura tipica della Formula libera Cerrinese è la

875 Monza CRM con motore DKW 800 3 cilindri 2 tempi cambio 500 Colotti di Franco Negro dei Draghi rossi di Portacomaro. La realizzazione e la messa a punto sono state fatte da Brusaschetto e Trincherò, (Paolo Brusaschetto, tecnico, Delio Trincherò esperto in carrozzeria). Il motore eroga 70 Hp. a 6000 giri, monta cerchi da 13x8 con gomme Dunlop. La vettura è impressionante per l'accelerazione legata al bassissimo peso. Sembra molto difficile da guidare, comunque Franco Negro se la cava più che bene migliorando di gara in gara. Nella gara del 28-5 ha ottenuto un ottimo secondo posto dietro a Narcisi. E' previsto il montaggio di un DKW 1000 cc da 100 Hp.

La vettura di Zampolli è arcinota. Si tratta del prototipo Dallara 1000 a cui è stato aggiunto il compressore, che però ha complicato la messa a punto. Infatti Zampolli ha vinto le prime tre gare facilmente e poi non è più riuscito ad eguagliare i tempi precedentemente ottenuti. E' probabile che un intervento drastico del suo preparatore Alais lo riporti alla ribalta come numero 1 della Cerrina. Zampolli, comunque, è in attesa del nuovo prototipo dell'ing. Dallara.

Molti altri sono stati gli animatori della Formula libera quest'anno: Pier Giorgio Mussa sulla Formula Ford Bellasi del Team « Latte Torino » con cui Narcisi ha ottenuto le due ultime vittorie, Piero Lavazza sulla vettura del Team Della Betta, alla cui messa a punto ha partecipato, Di Rosa sulla Formula 850 Bellasi di Isgrò, Serra, bravo e sfortunato e come lui Vito Carbonara, Elia che ha partecipato con una 600 paurosa, dotata di un motore Alfa 1300. Interessante, anche se non a punto, il prototipo a cuneo di Donato Angelillo realizzato partendo da un pianale 500, motore 850 cc potenza 50 Hp. a 8000 giri/1'; cerchi 10x6" anteriori e 10"x10" posteriori gomme Firestone.

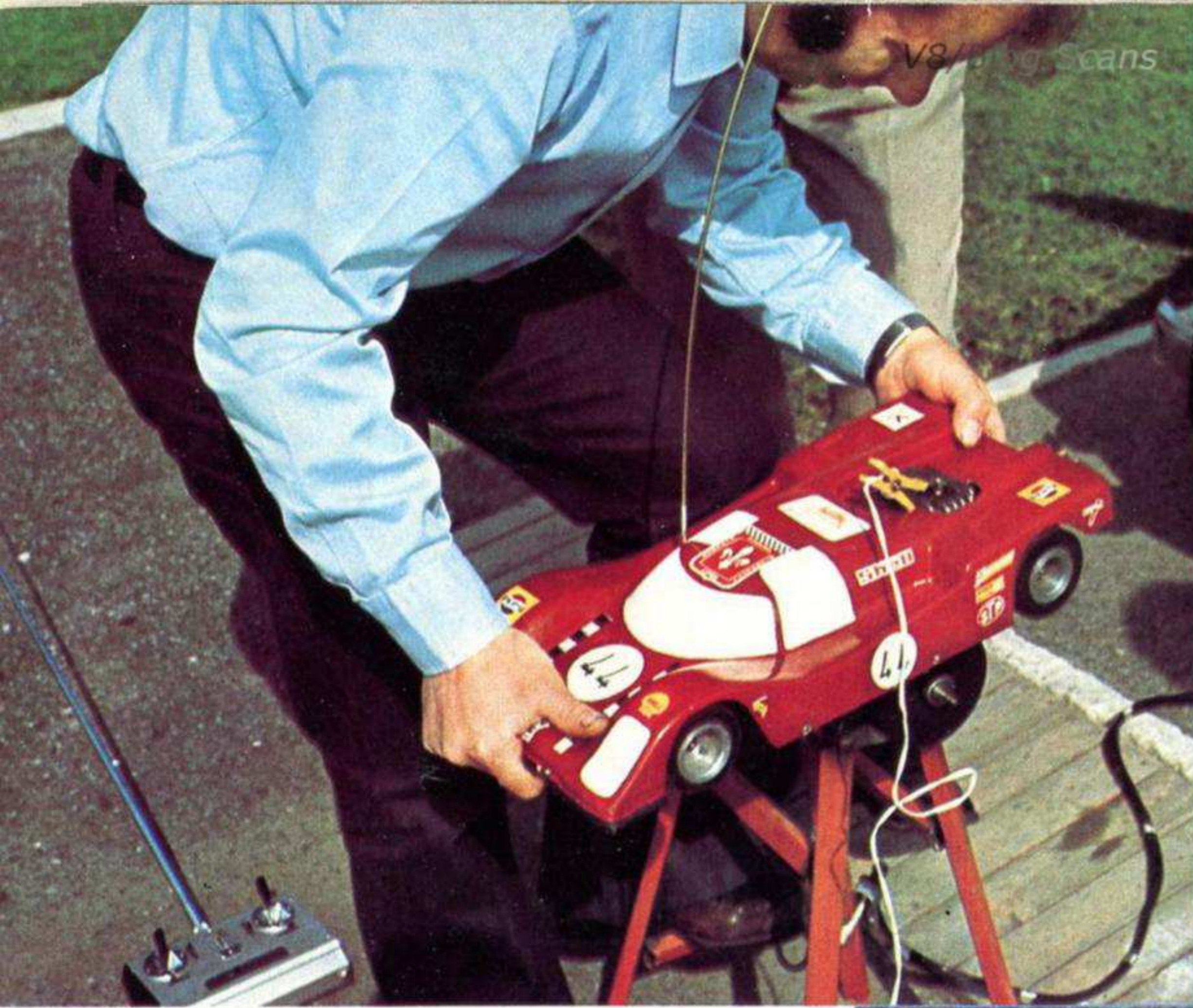
Delle altre classi ricordiamo qualche personaggio: Pavese, che su 500 Lavazza non ha avversari; Carena, il simpaticissimo auto preparatore che contende a Santarsieri, sul filo del decimo, la vittoria; Gianni Ramella, che ha fatto sua la classe sino a 1200 con una magnifica Simca Abarth; Vincenzo Di Rosa, costruttore l'altr'anno di un magnifico prototipo, ritornato alla Cerrina con la sua NSU che portata a 1250 ha vinto facilmente la classe sino a 1500 battendo Attilio Stroppola che altrimenti non aveva avversari. Nella classe oltre 1500 Antonio Di Giulio, Colbacchini e Papinutto su Alfa 1600 si sono contesi con accanimento il successo.

g. r.



QUANDO C'E' BISOGNO DI LUCE ...
MAZDA
LAMPADINE PER AUTO AGLI ALOGENI
richiedetele presso i migliori elettrauto



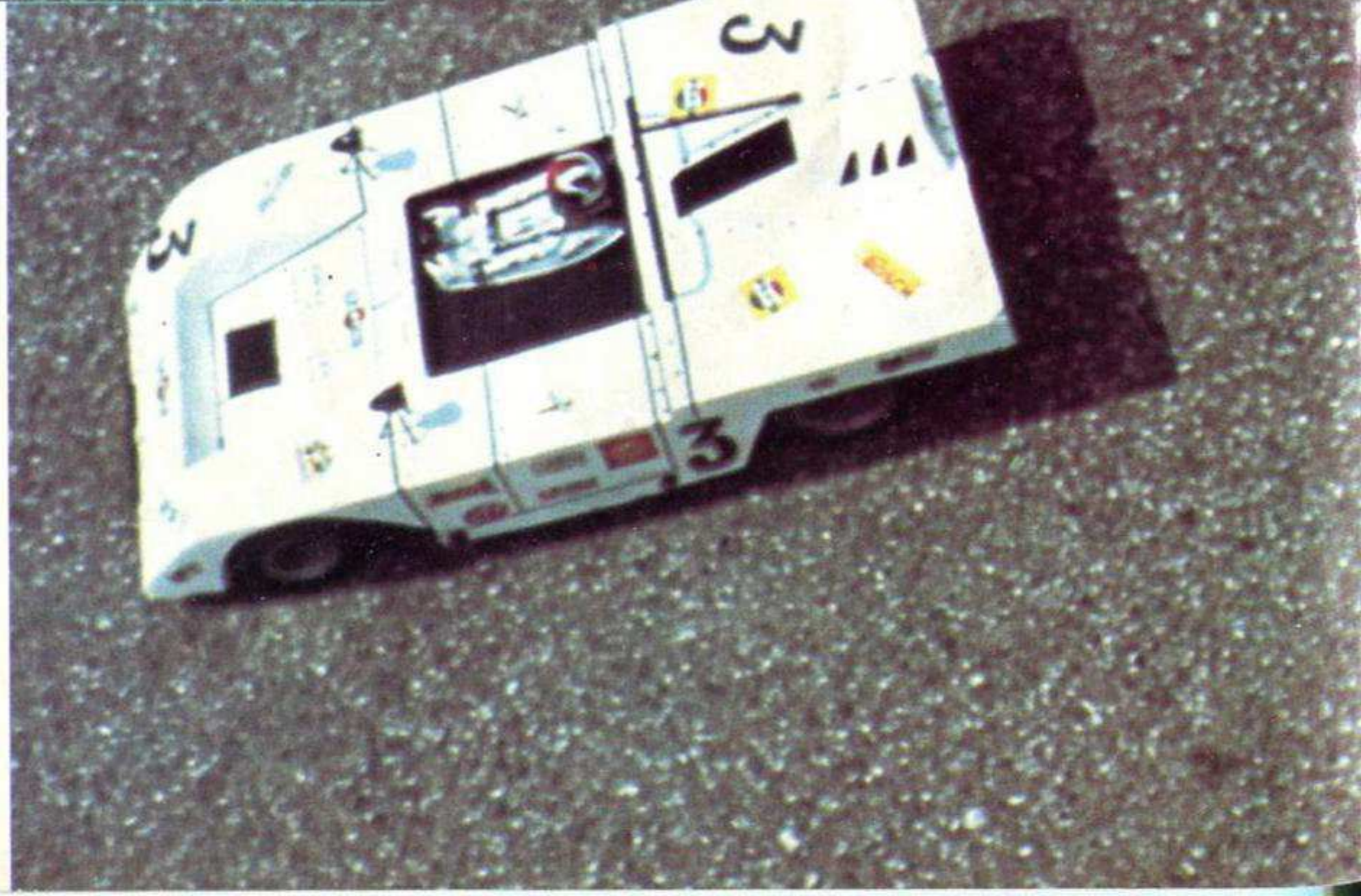


L'automodellismo
radiocomandato
è già un «boom»

200 mila



Il «boom» dell'automodellismo ha nei modelli radiocomandati la sua espressione più raffinata. Riproduzioni in scala 1 a 8 di vere vetture da competizione, con motori a scoppio ed elaboratissimi comandi di governo si danno battaglia su minipiste approntate allo scopo in gare di un notevole agonismo. In questa pagina, in alto, una Ferrari 512 sta avviando il motore con l'apposito dispositivo. Sopra, il pianale in alluminio, la carrozzeria in plastica e due impianti trasmettenti. A destra, alcuni modellini della Lega pronti per il via. E' in via di definizione un regolamento molto restrittivo, il quale ad esempio limiterà a 3,5 cm cubi la cilindrata massima dei motori, che attualmente può anche essere di 4 cc. Questi motori trasmettono il moto alle ruote attraverso una frizione centrifuga ed una demoltiplicazione fatta con ingranaggi diritti in naylor





Il segreto per
vincere è
soprattutto
nel «manico»



lire per correre in scala

Un nuovo hobby automobilistico ha fatto la sua comparsa in Italia: l'automodellismo radiocomandato, specialità arrivata l'anno scorso e che in questi ultimi mesi si sta sviluppando notevolmente. Si tratta di modelli di Porsche, Ferrari, Chaparral, sono in arrivo anche formula 1 (Tyrrell Ford e BRM), oppure di elaborazioni fatte dagli appassionati, liberamente tratte da modelli di altre auto da competizione. Poiché questi modelli sono tutti in scala 1 a 8, questi bolidi in miniatura hanno una lunghezza di circa 45 centimetri in media e quindi in grado di ripetere con estrema fedeltà l'originale, dalle piccolissime calcomanie alle grandi ruote posteriori. Questi modelli sono dotati di un impianto ricevente che trasmette ai vari comandi gli impulsi che arrivano dal guidatore tramite un apparecchio trasmittente, impulsi che agiscono sulla accelerazione, sullo sterzo e sul sistema frenante, il tutto con una estrema docilità che però richiede notevole precisione di guida.

Questo hobby ha preso molto dall'aeromodellismo radiocomandato del quale adotta gli impianti di radiocomando (così come per il navimodellismo) ed i motori. Per il resto invece è tutto materiale appositamente realizzato per lo scopo automobilistico.

Già da qualche anno in auge in America, l'automodellismo radiocomandato è stato scoperto in Italia esattamente un anno fa e fece la sua uscita ufficiale, senza perdere tempo, proprio in una gara disputata alla fine di maggio a Modena. A quell'epoca gli appassionati di questa specialità erano veramente pochi (alla gara parteciparono una decina di modelli), mentre per questa stagione sportiva gli aderenti ufficiali all'AMSCI (Auto Model Sport Club Italia presso l'ACI) stanno per arrivare a quota cento.

Inutile dire che questo hobby richiede molta pazienza, alcune cognizioni tecniche d'altra parte facilmente assimilabili, abbastanza denaro. Il costo iniziale di una attrezzatura minima, un modello medio ed una apparecchiatura di radiocomando normale, viene a costare infatti sulle duecentomila lire in quanto i pezzi dei vari modelli in scala 1:8 oscillano dalle settanta alle novantamila lire e cento-centotrenta il radiocomando; per questa apparecchiatura il costo può salire fino alle trecentomila lire per i modelli più potenti e perfezionati. Poi ci sono da aggiungere i vari pezzi di ricambio, alcuni attrezzi particolari per le riparazioni, materiali di consumo. Questo spiega anche la limitata diffusione di questa specialità modellistica, non certo alla portata di tutti.

Queste vetture da corsa in scala sono mosse da piccoli motori a scoppio, a due tempi, uguali a quelli degli aeromodelli, montati posteriormente; la cilindrata più diffusa è quella di centimetri cubi tre e mezzo e la differenza dall'uso aereo sta nel montaggio di una frizione centrifuga per trasmettere il moto alle ruote e della testata alettata per il raffreddamento, che rimane ovviamente ad aria. Questi motorini hanno un arco di rotazione che va dai 2000 ai 12.000 giri al minuto, la potenza si aggira sul mezzo cavallo ed è sufficiente per spingere il prototipo di 45 centimetri a velocità massime di 90-100 chilometri orari; caratteristica più che sufficiente per dare spettacolo e creare i supposti delle competizioni la cui atmosfera niente ha da invidiare a quelle reali, specie per gli imprevisi e cioè modelli che non partono, altri che si fermano improvvisamente, altri che non obbediscono agli impulsi per intrecci di frequenze.

Data la microscopicità di molti particolari, basta infatti un nonnulla per fermare un motore, come un granellino di sabbia nell'alimentazione od un filo d'erba ai comandi dello sterzo. Ma i modellisti hanno molta pazienza ed intervengono continuamente dai «box» fornitissimi di tutto ciò che occorre per le riparazioni. Da rilevare che le carrozzerie degli automodelli sono di materia plastica, mentre i pianali in alluminio.

Sul mercato gli appassionati dispongono dei modelli prodotti dalle ditte LEGA di Modena e dalla LAZZARO di Padova. La Lega ha in listino vari tipi di modelli Porsche con prezzi oscillanti fra le 75 e le 85 mila lire, la Ferrari 712 Can Am ad 80 mila lire, stesso prezzo per la Chaparral 2J, mentre stanno per essere immesse sul mer-

cato anche due tipi di formula uno. La Lazzaro propone, invece, tre versioni del modello 72 con prezzi a partire da 89 mila lire. La produzione Lega ha caratteristiche più industriali, mentre quella Lazzaro è prettamente artigianale; per quanto riguarda l'uso sportivo la maggioranza dei modelli impiegati è Lega.

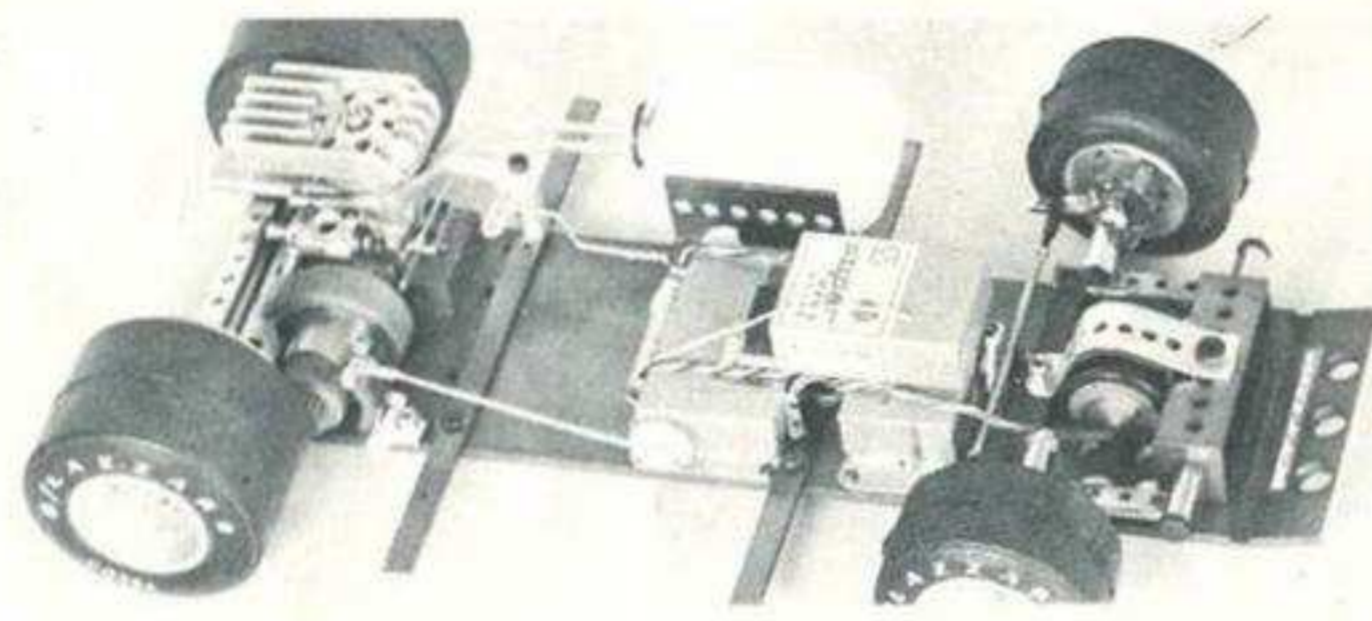
Nonostante che questo hobby sia nato da un solo anno esiste già un calendario nazionale delle prove che porteranno all'assegnazione del titolo di campione italiano al termine della stagione di gare. Esiste pure un regolamento che fissa le norme e le caratteristiche tecniche per partecipare alle gare, fra le quali la limitazione della cilindrata a 4 cc; mentre dal prossimo anno sarà ridotta a cc 3,5 (problemi di troppa potenza); i pesi minimi ammessi sono di due chili per i modelli sport e prototipi e di un chilo ed ottocento per la formula uno. Le gare di automodelli radiocomandati si svolgono generalmente su grandi piazzali dal fondo particolarmente piano ed il tracciato deve avere una lunghezza minima di cento metri e larghezza di due metri e mezzo; in genere la lunghezza di una gara si aggira sui 750 metri, 750 metri che a volte sono sufficienti per mandare in fumo il lavoro di montaggio (10-15 ore se si è esperti) in seguito ad uscite di pista, mentre più rari sono gli scontri fra modelli.

Poiché le potenze dei motori sono le stesse, a parte alcune limitate «preparazioni», gran parte del risultato dipende proprio dal «manico», cioè da colui che guida il modello con gli impulsi radio; la cosa è molto più difficile di quanto non appaia a parole, proprio per la eccezionale sensibilità del radiocomando. Le gare si disputano generalmente a coppie in più batterie ed al termine vince chi ha fatto segnare il miglior tempo.

Nella specialità vi sono già alcuni «campioncini» come Sabattini e Garofali di Modena, Gatti di Brescia, Galluzzi di Bologna, Giorgetti di Firenze, Marinozzi di Ancona, oltre ad Albertini, Resconi, Catoni, Falcine, ed altri in varie città d'Italia. In particolare si sono sviluppati due centri di questo hobby a Firenze e Modena. Nel capoluogo toscano l'animatore di questo nuovo gruppo, che fa parte della Scuderia Firenze-Biondetti Corse, è il professor Vittorugo Chiodo, editore del mensile «Modellistica» da diciassette anni e contitolare di uno dei più noti negozi di modellismo della Toscana, Hobbitalia, Borgo Pinti 99, Firenze. Coloro che sono interessati a questo settore possono rivolgersi a questo indirizzo. Per quanto riguarda Modena l'indirizzo «sicuro» è quello di F. Del Conte, Corso Sommeiller 24.

Oltre all'atmosfera particolare che contagia anche queste gare in formato 1:8. D'altra parte l'automodellismo comandato per via radio può divenire in alcuni casi e regioni una valida valvola di scarico per coloro che vorrebbero andare a vedere le corse che sono invece annullate: farsi l'auto e farla correre alla barba dei nemici dell'automobile!

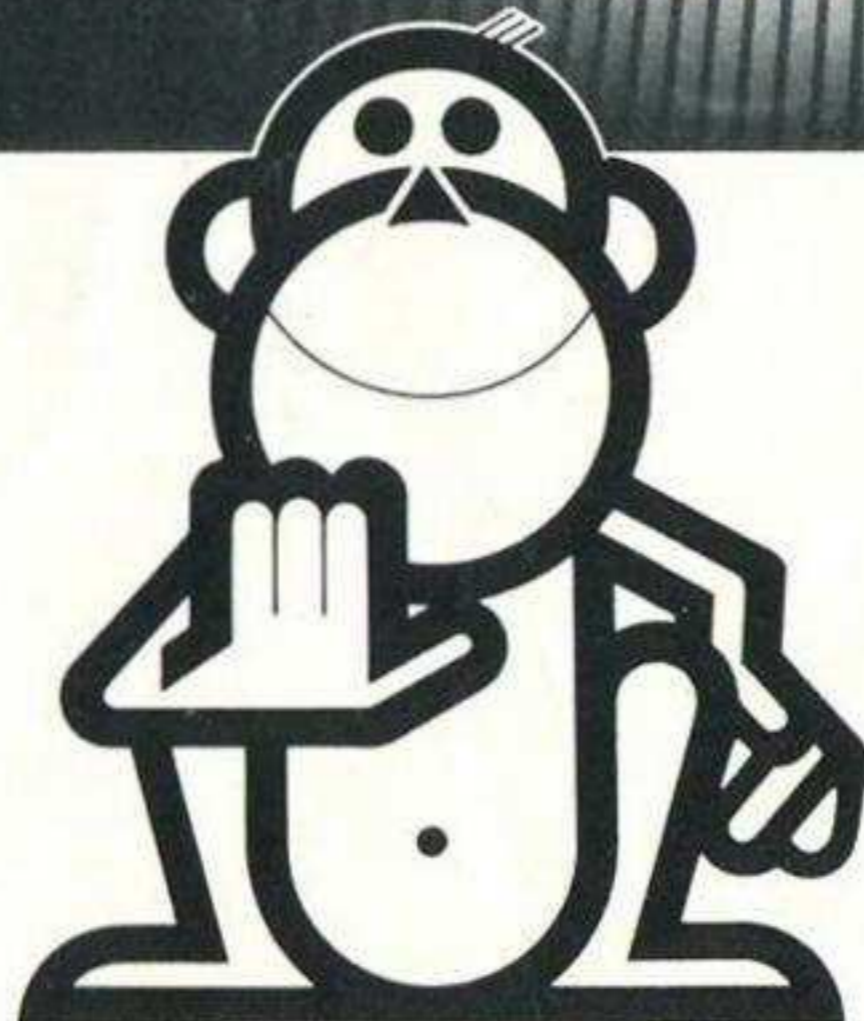
Marco Grandini



Sopra, la bellissima Lazzaro L 72, una riproduzione «libera» di cui vediamo, a sinistra, i particolari interni: l'apparecchiatura di guida, le batterie, il serbatoio, il motore con la enorme alettatura della testa



AGENZIA LDB



per gli accessori fidatevi di noi!

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

EVEREST
MANIFATTURA GOMMA



Direzione: 48010 Fusignano (Ra) Tel. 77644 - Telex EVEREST 55039 - Filiali: TORINO Tel. 711927 - MILANO Tel. 6984477 / ROMA Tel. 3498077 - Depositi: NAPOLI Tel. 357361 / CAGLIARI Tel. 57831

Le marce indietro CSAI a Salice Terme

- La F.3 torna alla strozzatura 21.5
- l'ACI rallenta i finanziamenti (si spera una fetta dei 21 miliardi turistici)

LA DOPPIA RESA «buco» e autodromi

SALICE TERME - Inaugurato lo scorso anno, con una riunione a Milano, il convegno estivo delle Commissioni Sportive degli Automobile Club è stato voluto dalla CSAI dell'ing. Rogano per anticipare alcuni dei problemi che solitamente si trattavano nel convegno (ora congresso) di fine d'anno. L'incontro di Salice Terme non ha mutato questa caratteristica di riunione consultoria, con da una parte la CSAI a presentare le sue novità e dall'altra le varie associazioni (ANCAI, FISA, ANFIA) le case ed i piloti a «tirare l'acqua al proprio mulino», come si suol dire.

Chi avesse preteso — e c'è sempre chi ha questa idea — che la CSAI prendesse su due piedi repentine decisioni, magari appena appena proposte, è rimasto deluso. E giustamente; poiché ci si è riuniti unicamente per ascoltare dei pareri, che andranno poi deliberati o discussi nelle riunioni delle sottocommissioni della CSAI stessa.

Quelle che sono le proposte presentate dalla CSAI, riguardo il settore velocità ed il settore regolarità e rallies, le avete già lette nei numeri scorsi di AUTOSPRINT. Si tratta di proposte che la CSAI dà in pratica per ratificate, e per fortuna che quest'anno il convegno di mezza estate non ha riservato sorprese. Con tutto ciò, non sono certo mancate le novità. Leggerete a parte del travagliato ma importante ingresso delle vetture sport gruppo 5 nel mondo dei rallies italiani, mentre per quanto riguarda la velocità è emerso chiaro l'intendimento della CSAI di fare marcia indietro riguardo il famosissimo «buco» della Formula 3.

Plebiscito pro 21,5

Insomma, anche se a mezze parole, la CSAI vuole reinserirsi nella regolamentazione internazionale, confortata in questo dall'adesione plebiscitaria di quei (pochi) presenti a Salice che hanno espresso il loro parere in merito. La CSAI non ha ufficialmente motivato questa sua decisione, ma la ragione principale è che la «soluzione 23 mm.» è stata snobbata in tutta Europa. Nessuno ha seguito il coraggioso esempio italiano, cioè, e poi la CSI ha tenuto a ribadire che non si cambia nulla, dato che dal '74 la F. 3 diventa 2 litri. Ed allora, torniamo al 21,5, così saranno contenti anche coloro che si lamentavano che con il 23 i motori sono diventati fragili. Naturalmente, dopo questa «retata» di pareri, la CSAI farà una riunione — auspicata anche dall'ANCAI — nella quale deciderà ufficialmente la cosa, che a noi pare scontata.

Ci auguriamo solo che all'ing. Rogano non venga in mente di chiedere di nuovo il parere dei piloti, come fece quest'inverno in occasione della «secessione» dalla F. 3 internazionale: non vogliamo fare propaganda antidemocratica, ma l'esperienza ci ha insegnato che se si

volesse dar retta ai piloti, non basterebbe un ripensamento al mese.

Nella sua relazione finale, il presidente Rogano ha tenuto a ribadire la vitalità dello sport automobilistico italiano, citando a confronto cifre riguardanti il primo semestre di quest'anno, dalle quali si deduce che sono state staccate finora 500 licenze in più dell'analogo periodo del 1971. Ha poi affrontato il tema che più gli sta a cuore, quello degli autodromi, auspicando una visione realistica in coloro che hanno in animo di costruirne. Come dire che l'Italia ha attualmente più bisogno di molti Varano subito, piuttosto che di un Monza chissà quando.

Fallito il piano autodromi

E' chiaro che il «piano-autodromi» che fu il cavallo di battaglia dell'attuale CSAI al convegno di Bologna è in gran parte fallito, ma Rogano ne ricusa la responsabilità:

«Dovete darvi atto — ha detto — che due anni fa il discorso autodromi non esisteva. Il non aver tralasciato occasione di parlarne è stato utilissimo, e ci stiamo avvicinando ad un momento meno critico. La CSAI fa quanto in suo potere, soprattutto come consulenze, consigli, trattative per i finanziamenti. Ma non posso presentare un piano dell'ordine di qualche miliardo, per la realizzazione di piste permanenti, se l'ACI non mi "tiene dietro" stanziando le necessarie coperture finanziarie.»

Infatti, anche l'attuale situazione dell'AC centrale, coincisa con il passaggio di poteri da Marinucci a Carpi, è abbastanza confusa da giustificare una certa rilassatezza dei responsabili alle richieste della CSAI, soprattutto dopo che tanti finanziamenti (Imola, Modena, Mugello) sono stati garantiti, e non tutti sono andati per il verso giusto.

A questo riguardo, Rogano non si è dimenticato che l'automobilismo italiano deve molto, attualmente, agli imprenditori privati (vedi Varano e Misano), ricordando comunque che la CSAI sta cercando di impadronirsi di una fetta di quei 21 miliardi (ora in via di raddoppio) che tramite il CONI la Cassa per il Mezzogiorno ha destinato a iniziative turistico-sportive, in modo da riuscire a finanziare quel piano autodromi che ora il presidente CSAI «vede» così articolato: autodromi di prima categoria, lunghi oltre 4 chilometri, e del costo di oltre 1 miliardo; autodromi di seconda categoria, lunghi dai 3 ai 4 chilometri, e del costo fra i 300 ed i 700 milioni; autodromi di terza categoria, che non costino più di 300 milioni.

«E' inutile, comunque, — ha concluso Rogano — darsi tanto da fare per gli autodromi e poi non farci le corse». Che volesse alludere a Varelunga?

Marco Magri

GLI APPUNTI Congresso a NAPOLI?

● La gara di FORMULA FORD a Varelunga, quella in attesa di giudizio per la faccenda dei gruppi frizione di diverso peso e di diversa marca, è stata omologata. Quindi, nulla di irregolare, salvo l'invito a leggersi anche il testo inglese, d'ora in avanti.

● Il dottor SALITI, segretario generale della CSAI, ha promesso a quelli della Formula 3 che la CSAI farà di tutto per recuperare le gare perse, e non solo quelle della terza formula. Si deduce che anche le gare GT e T «saltate» saranno recuperate: ma quando?

● Durante la discussione, si è saputo che la COPPA PRIMAVERA, gara in salita dell'AC di Salerno, non è stata fatta non per difficoltà di collaudo, ma più semplicemente perché gli organizzatori sono stati contestati dai dipendenti dell'Automobile Club!

● Alla fine dell'anno ci sarà il rinnovo (triennale) delle cariche in seno all'ANCAI. Il presidente CEARD ha rivolto un caldo invito ad «autocandidarsi» a coloro cui sta a cuore l'automobilismo italiano, ricordando che non si tratta di cariche onorifiche, ma che sarà necessario lavorare sodo.

● Vitalità varanese. Proprio quando, per bocca del proprio SINDACO, gli entusiasti della cittadina parmense mostrano di risentire della tensione di questi mesi, manifestando propositi di rinuncia, veniamo a sapere che è in progetto un ulteriore allungamento della pista. Conoscendo gli uomini che ci hanno fatto questa confidenza, non possiamo che aspettarci a breve scadenza una nuova metamorfosi della pista S. Cristoforo, ora a buon diritto «autodromo» a tutti gli effetti.

● Non è stato comunicato dove avrà luogo il CONGRESSO CSAI di quest'anno. Comunque, pare certo che sarà nel meridione, e la candidatura più probabile è quella di Napoli.

● Entro quest'anno la FIA comunicherà il regolamento tecnico delle F. 3 del 1974. Per ora si sa che sarà 2 litri, con strozzatura da 24 mm.

Le «denunce» dei GIUDICI

LIGUORI Commissioni regionali

per i collaudi dei circuiti

SALICE TERME - Oltre ai problemi contingenti, alle perplessità, alle polemiche che spesso suscitano questi incontri, il Convegno ha ospitato alcune relazioni che attendevamo con grande interesse.

Prima fra tutte, la durissima denuncia che il dottor Liguori, presidente dell'AC Bologna e presidente del Comitato Studi Giuridici della CSAI, ha «dedicato» all'attuale strutturazione delle commissioni provinciali di vigilanza, nelle mani delle quali sono — letteralmente — i destini del nostro sport. Nella più recente riunione del Comitato, avvenuta a Trieste, è stato affrontato il problema della discriminazione delle c.p.v. che, ora come ora, sono composte da burocrati generici, assolutamente non qualificati — se non per iniziativa personale — a prendere decisioni su argomenti come l'agibilità di un circuito automobilistico.

Naturalmente, il difetto principale consiste nella mancanza di una normativa adeguata, dato che l'attuale risale al 1940 e riguarda, genericamente, i «Locali di spettacolo pubblico», ma soprattutto è sconcertante che la normativa faccia perno su un assurdo

come le circolari, a discrezione delle commissioni. Ed è per questo che ci troviamo poi di fronte a decisioni diametralmente opposte in materia di agibilità, solo che ci si sposti di provincia.

«Si auspicherebbe — ha concluso Liguori — una commissione tecnica di collaudo unica, nazionale, ma questa è un arma a doppio taglio, dato che i suoi componenti potrebbero anche risultare dei "nemici" delle corse. Quindi, meglio una commissione regionale, ma soprattutto è necessario ristrutturare la normativa, e togliere la responsabilità al singolo, cioè al Prefetto. Non v'è peggior ingiustizia che trattare gli uguali in maniera disuguale.»

Il dottor Liguori ha anche auspicato un convegno di giornalisti, piloti, organizzatori, esperti, politici già sensibilizzati, per studiare a fondo il problema. E' certo, comunque, che qualcosa si dovrà fare a questo riguardo, perché i recenti esempi di «oscurantismo decisionale» sono stati troppo gravi perché la precaria impalcatura del nostro sport se ne possa permettere altri.

DINI

Non solo sanzioni

ma anche encomi

Altrettanto interessante la relazione del prof. Dini, giudice sportivo, il quale ha parlato dei risultati dell'esame di 47 incartamenti di chiusura di manifestazioni del 1971. Da essi sono emerse considerazioni confortanti sulla «buona salute» del nostro sport. Infatti, vi è stato solo un pilota squalificato.

A carico degli ufficiali di gara sono state comminate solo tre sanzioni, mentre si è rilevato, ha detto Dini «che alcuni hanno paura di esercitare l'autorità che loro compete sul campo.» Inoltre, non tutti hanno una profonda conoscenza dei regolamenti nazionali ed internazionali. Nessun rilievo a carico dei cronometristi, qualcuno invece per i medici sportivi, che a volte hanno subordinato i loro impegni professionali a quelli di gara. Per quanto riguarda i concorrenti, solo irregolarità per duplice iscrizione, mentre i conduttori non hanno portato a rilievi sostanziali: nessun caso di frode, mentre preoccupante l'osservazione che solo pochi corridori leggono i regolamenti delle gare.

Un «punto dolente» della relazione Dini è quello riguardante i rapporti fra autorità sportive ed organi di Pubblica Sicurezza. Si invoca un appoggio sostanziale da parte degli organi di polizia, che ora invece troppo spesso sono in contrasto con i poteri sportivi, ignorando completamente le norme che sono alla base dello svolgimento delle competizioni. A questo riguardo, Dini ha anche accennato alla costante indisciplina che regna nei box delle piste. Infine, è stata annunciata per settembre la pubblicazione del più volte auspicato «Codice delle Pene».

Gli altri interventi

Troppi «Cicero pro domo sua»

Fiorelli, manager della attivissima scuderia Italia, era il più convinto fra gli assertori al ritorno al 21,5 per le stozzature della Formula 3. Si è anche molto preoccupato per la soppressione di alcune gare, ha fatto alcune proposte sulla destinazione del contributo finanziario che la CSAI prevede per i piloti della terza formula, ha chiesto chiarimenti su quale formula (la 3 o la «corsa 3») è adottata nelle gare in salita, ha proposto dei controlli accurati della tenuta dei cassoncini e dei diametri delle flange anche durante le prove di qualificazione. Insomma, è stato un ottimo «tribuno» per gli interessi della categoria. Naturalmente, ora quelli che non c'erano diranno che loro non sono d'accordo...

Gianni Pirola, baffuto e simpatico preparatore-pilota lombardo-genovese con sangue brasiliano, ha portato sul tappeto i problemi della Formula Ford. La assenza di un rappresentante della Ford italiana non ha certo facilitato i chiarimenti richiesti (faccenda delle frizioni, reperibilità delle parti di ricambio). L'ing. Noretto, da parte sua, ha dato qualche precisazione, ma dando l'impressione di essere molto contento di potersene lavare le mani, rimandando la soluzione dei problemi a mister Gibson, segretario inglese della Formula Ford. Noretto ha concluso dicendo: «Correte con delle F. Ford, quindi avete di questi rischi, e la CSAI non può fare nulla riguardo alla reperibilità dei ricambi, soprattutto non ha nessuna intenzione di venirvi incontro con delle deroghe ad un regolamento che non abbiamo fatto noi, ma è internazionale». Proprio come è accaduto per la Formula 3, insomma...

Il signor Costantini, di Pordenone, patrocinatore di un pilota di Formula Italia, si è lamentato per il fatto che la vettura è venuta a costare di più di quanto preventivato, ma soprattutto si è lamentato del fatto che certe possibilità di modifica sono state notificate in ritardo, alla vigilia della prima gara. «Abbiamo dovuto comprare le cinghie, pagare il liquido estinguente, pagare il corso da Morrogh: e l'autobloccante, ora, dovremo pagare anche quello?». La risposta di Rogano è stata che l'autobloccante sarà consegnato senza ulteriori esborsi di denaro, mentre il dottor Avidano ha risposto alle perplessità tecniche del signor Costantini dicendo, in sostanza, che sono macchine ancora in sviluppo e che i guai notati sono di poco conto e che comunque sono facilmente eliminabili.

L'ing. Mingrino, «patron» del circuito di Pergusa, ha fatto un brevissimo intervento, per dire che la pista è pronta e che il calendario in riva al lago sarà rispettato. Qualche dubbio lo ha espresso per la gara di Formula 3 in programma il 9 agosto, ma forse sarà superabile se per quella data la CSAI avrà già ufficialmente deciso di ritornare al «buco» da 21,5.

Il dottor Moretti, direttore dell'ACI di Macerata e factotum della bellissima Sarnano-Sassotetto, ha auspicato che la CSAI «protegga» quelle salite che in questi travagliati momenti per le cronoscalate hanno superato brillantemente la prova. Insomma, delle salite «qualificate», con la garanzia di non avere delle noie per un tempo ragionevolmente lungo. Certo, sarebbe bello...

Come al Congresso di Firenze (ormai è un'abitudine...) applaudito intervento del signor Bonzani, sindaco di Varano, la cittadina dell'autodromo-che-fa-simpatia. Bonzani ha detto chiaro e tondo che Varano ha fatto fino in fondo il suo dovere: è stato rinnovato nei termini di tempo stabiliti, e nei tre mesi della sua nuova vita ha fatto 5 corse con 880 presenze. Ora, però, ha chiesto alla CSAI di sottoscrivere quella che ha definito la «cambiale Marinucci», quell'aiuto economico cioè che l'ex-presidente ACI aveva loro promesso a Firenze. Allora, il sindaco di Varano aveva parlato di 25 milioni; ora sono 70, che servirebbero a sanare tutti i debiti contratti. Cifre ridicole, se confrontate a quelle che si sentono «sparare», e che hanno fatto allibire l'ing. Borracchi, che le ha mentalmente confrontate con quelle che sente a proposito del suo autodromo del Mugello. Rogano lo ha tranquillizzato, dicendo che la CSAI non si è dimenticata quell'impegno. Bonzani ha fatto anche altre richieste, come ad esempio un aiuto a contattare case o industrie in grado di dare finanziamenti pubblicitari alla pista, ed alla fine è giunto anche ad offrire l'impianto alla CSAI, «per ritrovare la nostra pace familiare», ha detto!

«L'anno prossimo dateli alle Formule promozionali!»

FERRARI rinuncia ai soldi ACI

SALICE TERME - Intervento a sorpresa, in mattinata, dell'ing. Ferrari a Salice. La piccola assemblea ha accolto con grande simpatia l'uomo di Maranello, che nel suo breve intervento, prima di dire quello che era venuto a dire, ha toccato — da perfetto ospite — alcuni degli argomenti fino a quel momento dibattuti.

«Avete detto che i regolamenti vengono spesso ignorati — ha esordito Ferrari — ed io vi dico che anche per le corse internazionali avviene anche di peggio, cioè i regolamenti non ci arrivano per niente, altro che 30 giorni di preavviso! Per quanto ci riguarda, siamo partiti per l'Argentina e — recentemente — per l'Austria senza aver potuto prendere visione dei regolamenti delle corse, non ostante i nostri solleciti.

«Per quanto riguarda la F. Italia, il mio parere lo conoscete. Per me è una formula "di parcheggio", e sarebbe stato meglio utilizzare quei contributi per un piano organico in formula 2. I

tempi in prova che non vengono ripetuti in gara, è una piaga generalizzata. Ci vorrebbero dei controlli tecnici preventivi, a volte anche sulle cilindrato, non certo facili.»

Affrontando poi il tema che gli stava a cuore, Ferrari ha detto: «Quando fu presentato il Gran Premio Roma, mi risulta che ci fu chi propose la erogazione del contributo ACI ai costruttori italiani in funzione dell'impegno a partecipare a tutte le gare di Formula 1 italiane. Interessante, ma se io ricordo che una volta erano 50 milioni, poi sono diventati 25, ora sono 18, e dopo aver ascoltato tutte le difficoltà economiche che lamentano coloro che corrono con le formule promozionali, allora faccio io una proposta: preferisco tenere per me la facoltà di partecipare alle gare che ritengo opportune, ed "offrire" alla CSAI quei 18 milioni, che li destini ad aiutare i giovani. Così anche quegli organizzatori che danno 4 o 5 milioni ad un pilota, non sarebbero condizionati dalla CSAI...»

Perso inutilmente un anno (come ha sottolineato CEARD)

La FIAT si arrende: le sport nei rallies

«Tupamaros» della regolarità in troppi

La prima impressione che il Convegno estivo della CSAI, relativamente al settore dei rallies, ha suggerito, è stata quella di una certa infiltrazione di «regolarismo» di cui troppi presenti sono stati portatori. I temi all'ordine del giorno erano vari e piuttosto interessanti, in più di un caso comunque si è rischiato di cadere in un'estrema pignoleria, nel «mettiamo tutto per iscritto», nei «se» e nei «ma» così cavillosi che ci ricordano le caratteristiche più tipiche e negative di una specialità automobilistica che fino ad oggi non aveva avuto mai niente da spartire (se non la stessa sottocommissione) con i rallies. A Salice si è parlato di conservare gli stessi titoli (campionati trofei e coppe) che erano già in palio quest'anno. La proposta ha trovato tutti consenzienti pertanto così accadrà, ivi compresa la Coppa delle Dame che a quanto pare è stata ritenuta un'esperienza positiva anche se non si riesce a capire per chi, se non per la Tomiz e di riflesso per la Fiat.

Riguardo le prove speciali tutti sono stati d'accordo sulle partenze da fermo subito dopo un C.O., mentre sono sorte molte discussioni a proposito della distanza cui devono essere poste le stesse rispetto alla linea di transito del controllo orario. Si è detto prima venti, poi trenta indi cinquanta metri, ma una decisione in proposito non è stata presa. Analogamente si è discusso riguardo il tempo entro il quale il concorrente deve mettersi a disposizione del commissario per iniziare la prova. Alla fine si è deciso per un minuto, mentre non ci si è accordati sulla penalizzazione da dare a chi oltrepasserà questo limite. Tra le varie proposte c'è stata anche quella dell'esclusione dalla gara!

Per favorire la comprensione dei distacchi tra i vari concorrenti anche al grande pubblico si è deciso (finalmente!) di tramutare le penalità in secondi. Inoltre è passata senza danni la proposta di obbligar il montaggio di una centina di sicurezza anche nelle vetture dei gruppi 1 e 3. Al proposito si è deciso di interessare la sottocommissione tecnica affinché studi un tipo unico ed economico di roll-bar. Inutile sottolineare come questa decisione segni la fine della presenza delle vetture prese a noleggio da diversi privati e che pertanto risulterà molto impopolare anche se poggia su un caposaldo indiscutibile quale quello della sicurezza.

SALICE TERME - Quello dell'ammissione delle vetture sport nei rallies è un problema su cui si può discutere a lungo trovando valide tesi a sostentamento sia di una posizione a favore che di una contraria. Lo scorso anno la CSAI di fronte alla proposta della Lancia che chiedeva di permettere la partecipazione anche ai rallies stranieri di queste vetture come già da tempo avviene all'estero, decise per il «no», tenendo conto della secca posizione intransigente della Fiat che vedeva queste corse solo in funzione delle vetture di strettissima serie.

Nei primi mesi di quest'anno però la Fiat si è messa a vincere, ed a vincere ci ha preso gusto. Adesso anch'essa ha probabilmente la vettura da sperimentare e, perché no?, si rende conto che specie nel campionato conduttori è molto difficile spuntarla senza una vettura competitiva come può esserlo solo una sport (ricordate Munari in Belgio con l'Abarth di Osella?) Ed ecco che a Salice Terme, nel Convegno di mezza estate, l'ing. Canavese ha appoggiato a sorpresa la proposta di Fiorio che si è puntualmente ripetuta. La CSAI ne ha preso atto e quindi si può star certi che l'anno prossimo i G. 5 correranno anche da noi, anche se al di fuori della classifica del campionato italiano.

Per fortuna i fondi «terribili» dei nostri rallies impediranno certe trasformazioni troppo artigianali operate da privati e questo può in un certo senso tranquillizzare l'ing. Canavese che ha già paventato la presenza di mostriciattoli con motori superalimentati, oltretutto ricordiamo che queste vetture per poter circolare su strada debbono ottenere la regolare autorizzazione dall'Ispettorato della Motorizzazione superandone il relativo collaudo.

Resta il fatto che tutti ci siamo sempre resi conto di come in Italia le leggi sportive fossero sempre certi costruttori a dettarle, ma siamo rimasti comunque molto sorpresi nel verificare come fosse possibile a soli sei-sette mesi di distanza modificare una presa di posizione in difesa della quale si erano puntati entrambi i piedi e possiamo ben capire l'intervento dell'ing. Ceard dell'ANCAI che ha sottolineato come, tutto sommato, siamo riusciti a perdere un anno (agonisticamente parlando) nei confronti delle case straniere.

Le maggiori discussioni sono sorte comunque allorché si è trattato di decidere il numero delle gare valide per i vari campionati, la loro possibile concomitanza ed il numero degli iscritti ammessi a parteciparvi. Ovviamente non è mancata la proposta di istituire dei gironi, di suddividere l'Italia in nord, centro e sud ed altre soluzioni simili sempre rifiutando la possibilità di pensare (ovviamente solo per i rallies nazionali) ad una drastica riduzione delle stesse casomai prevedendo una rotazione annuale tra i vari organizzatori.

Morale, tutto rischia di rimanere come quest'anno con all'incirca una gara valida ogni domenica obbligando chi ha interessi di classifica a trasferte continue ed ad un esborso economico notevole. La non concomitanza tra due gare comunque non sarà più tassativa se non per quelle al sud che saranno sempre le uniche ad avere la domenica in esclusiva per favorire lo sviluppo di questa specialità nel meridione. L'assurdo lo si è però raggiunto allorché è stato proposto di

limitare il numero degli iscritti ad ogni gara per motivi di sicurezza, riguardo allo stato delle strade, per evitare corse troppo lunghe, ecc. Tutto questo può avere una sua validità, ma ci sembra che debba essere il singolo organizzatore a decidere il numero massimo dei concorrenti che il suo fondo stradale, la sua organizzazione, il suo pubblico, può sopportare.

Ci sembra infatti illogico decidere un numero (si era detto 120 addirittura) a tavolino che valga per tutti ed arrivare persino a scriverlo sull'annuario senza tener conto oltretutto delle grosse difficoltà cui si andrà incontro allorché si dovrà decidere con che metro gli stessi saranno selezionati, tanto più che sappiamo che inevitabilmente salterebbero fuori gli immancabili protetti. Tanto vale allora applicare quella norma già esistente che lascia a ciascun organizzatore la possibilità di rifiutare qualsiasi iscrizione senza doverne rendere noti i motivi. La proposta comunque verrà esaminata dalla CSAI che però non dovrebbe avallarla.

Le cinque richieste ANCAI

Le due associazioni più importanti nel nostro sport soffrono indubbiamente la FISA e l'ANCAI che raggruppano l'una le Scuderie, e l'altra i piloti, e rappresentano gran parte delle forze attive dell'automobilismo italiano. Soprattutto l'Associazione Piloti, in questi ultimi tempi, è stata molto attiva ed ha assunto un suo preciso ruolo — anche di critica — a fianco della CSAI. A Salice Terme, il presidente ing. Ceard non ha mancato di intervenire ripetutamente, sia per compiacersi di certe decisioni CSAI ispirate dalla associazione, sia per presentare una serie di ulteriori proposte, che si possono così sintetizzare:

1) presenza in ogni competizione di un rappresentante dell'ANCAI; 2) appoggio ANCAI al giudice sportivo, con richiesta di inamovibilità delle sentenze; 3) designazione dei delegati CSAI alle corse solo in funzione della loro effettiva capacità; 4) soluzione definitiva del problema del carnet di passaggio di dogana per le vetture di formula; 5) chiarire, nei riguardi delle compagnie assicuratrici, la differenza fra incidenti in corsa ed incidenti stradali, e validità ai referti stilati dai commissari di percorso.

A questi punti ha risposto il segretario Saliti, che ha detto che già sono in corso incontri fra la CSAI e le compagnie assicuratrici per la definizione dei danni sportivi, ed il presidente Rogano, che ha garantito che già da tempo i commissari delegati sono invitati dalla CSAI solo in base alle loro capacità, e questo anche con il rischio di alcuni «torti».

Ha concluso gli interventi dell'ANCAI il vicepresidente Facetti, il quale ha puntualizzato l'ormai viscerale antipatia dei piloti per l'autodromo di Monza, così com'è ora. Rogano ha risposto che la soluzione al problema è ben nota, ma che è un fatto a tre fra la SIAS, il comune di Milano ed il comune di Monza, e che gli ostacoli sono puramente politici.

Le palestre (inutili) della FISA

Per la FISA, il presidente Zagato ha chiarito in maniera laconica il suo pensiero pressapoco così: «A quelli che mi domandano, a volte, come mai l'Italia non ha più campioni automobilistici al livello delle sue tradizioni, posso rispondere solo che questo è dovuto alla mancanza di palestre per il nostro sport, cioè delle piste. Infatti, purtroppo, le salite non servono a formare dei campioni, ma solo ad avvicinare i giovani a questo sport.»

A parte le piste, diciamo noi, quando anche li avessimo questi campioni, su che macchine correrebbero?

Tra le richieste varie oltre a quella di Fiorio della Lancia, appoggiata da Canavese della Fiat e Mormile dell'Anfia, riguardo l'ammissione delle vetture sport G. 5 nei rallies al di fuori della classifica del campionato italiano, c'è stata l'immancabile lettera-fiume delle proposte presentate da Suni, il colorito presidente della Milano Corse.

Nonostante lo scetticismo con cui le stesse sono state accolte occorre dire che erano quasi tutte molto sensate. In particolare sono state azzeccate la richiesta della costituzione di una classe prima di quella fino a 1300 cc, dei G. 2 e 4 che nei rallies nazionali corrono unificati, la raccomandazione di avere particolare cura nella distribuzione dei numeri di gara, l'obbligo di imporre ai concorrenti la affissione ai lati della vettura delle proprie fotografie onde evitare scambi di guida non ammessi ed infine la generalizzazione della distribuzione a tutti i concorrenti all'atto dell'iscrizione del radar del percorso.

Carlo Cavicchi

La (cattiva) reclame di MONZA

Tanto per non cambiare abbiamo visto (e ascoltato) una Domenica sportiva più squallida che mai. L'automobilismo, relegato quasi a fine trasmissione, non è certo stato tra gli sport privilegiati: un rapidissimo succedersi di altrettanto rapide notizie interrotte da brevi e inconsistenti filmati che non hanno dato modo neppure di rendersi conto di quanto era accaduto, di quali gare si trattasse e di come si fossero svolte effettivamente le cose. La stringatezza, a volte, è dannosa e la

velocità — anche nel discorso — pericolosa. Il telespettatore interessato all'automobile, costretto a sorbirsi la selezione filmata e commentata di tutti gli altri sport (anche dei meno popolari e conosciuti) avrebbe almeno il diritto di ottenere delle informazioni più dettagliate e particolareggiate e, soprattutto, un maggior numero di immagini.

Guido Oddo, dopo aver annunciato le notizie del campo motoristico e aver specificato che si era trattato di «una giornata molto intensa» ha

ceduto la parola a Mario Poltronieri il quale ha così esordito: «La Ferrari ha stravinto la decima e penultima prova del Campionato Mondiale Marche che è già suo, aggiudicandosi con Ickx e Redman la 1000 chilometri d'Austria e piazzando le sue altre tre vetture al secondo, terzo e quarto posto rispettivamente con Marko-Pace, Schenken-Peterson e Merzario-Munari. Emerson Fittipaldi, capofila del Campionato del Mondo di Formula 1 ha vinto a Rouen la sesta prova del Campionato europeo di Formula 2.»

A questa introduzione è seguita la selezione degli avvenimenti motoristici con la presentazione di filmati sulla Bolzano-Mendola automobilistica, il Gran Premio d'Italia di motonautica e la Valli Bergamasche di regolarità motociclistica. Alla corsa in salita sono stati concessi, compreso l'annuncio della prossima gara, la Trento-Bondone, esattamente un minuto e dieci secondi di immagini. Un po' pochino, ci sembra. Ma la tv non può smentirsi e allora...

E con questo vogliamo riferirci anche e soprattutto a un episodio avvenuto nel corso della trasmissione anche se non riguarda l'automobilismo; ma lo facciamo proprio per sottolineare in quanto poco conto siano tenuti i telespettatori sportivi a meno che questi non siano dei tifosi di calcio. Durante la presentazione di un filmato — peraltro interessantissimo — su una prova subacquea di Maiorca si è verificata una interruzione che probabilmente è stata provocata da una rottura improvvisa della pellicola ma che ha avuto tutta l'aria di essere voluta. Infatti, stranamente, il conduttore della rubrica senza preoccuparsi di scusarsi per l'improvviso «stacco» né di fornire spiegazioni sull'accaduto, è passato velocemente a comunicare alcuni risultati definitivi di partite di calcio...

Poi, giovedì, c'è stato il collegamento con Monza, per il Gran Premio Lotteria di Formula 2. Ora diamo che siamo degli ipercritici, ma assistendo alla telecronaca di Piero Casucci, non ci siamo sentiti di condividere fino in fondo l'entusiasmo che — bontà sua — il nostro dimostrava per la esibizione di Hill e compagni in pista. Sarà per la monotonia della pista, ma avremmo preferito che Casucci si fosse scaldato in occasioni per lui meno degne, come ad esempio alla 1000 Km, quando la rincorsa delle Ferrari è la continua incertezza di una corsa data per «morta» alla vigilia ha tenuto desta l'attenzione degli spettatori (quelli presenti, non quelli televisivi) fino al termine.

In ogni modo, meglio un po' di entusiasmo, magari fuori luogo, che l'apatia. Inoltre, per fortuna di coloro che «morivano» di curiosità, Casucci si è anche ricordato di dare i risultati delle altre gare monzesi, cioè delle gare di campionato Gran Turismo, Sport, e la prima della Formula Italia. Pensiamo che se la TV avesse trasmesso una cronaca di questa corsa, la gente si sarebbe divertita di più. Però la TV è così. Invece di trasmettere le corse interessanti (e col grande pubblico) sembra faccia apposta a presentare (anche in «diretta» nel telegiornale delle 13,30) quelle che non fanno certo reclame all'automobilismo agonistico.

Gio' Luni

Da vedere ci sono parecchie cose: il nuoto, il Tour de France ciclistico, una trasmissione dedicata interamente al calcio, e, volendo anche il Cantagirol. L'automobilismo? Ma che cos'è quest'automobilismo? La tv, ormai tutti dovrebbero averlo capito, se può fare a meno di parlarne ne è più che soddisfatta. E allora chi vuole può consolarsi, appunto, con gli sport più graditi ai dirigenti di Viale Mazzini 14.



tv



radio

Programmi dal 4 al 10 luglio

<p>MERCOLEDI' 5 Programma nazionale Ore 22,00 - Mercoledì sport, telecronache dall'Italia e dall'estero.</p> <p>DOMENICA 9 Programma nazionale Ore 22,20 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti sui principali avvenimenti della giornata.</p> <p>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</p> <p>TV Svizzera</p> <p>VENEDI' 7 Ore 19,20 - «L'auto, personaggio del nostro tempo», (11. e ultima puntata).</p> <p>DOMENICA 9 Ore 19,00 - Domenica sport Ore 22,10 - La Domenica sportiva.</p> <p>LUNEDI' 10 Ore 19,30 - «Obiettivo sport». Commenti e interviste.</p>	<p>DOMENICA 9 Programma nazionale Ore 22,40 - Sera sport</p> <p>Secondo programma Ore 17,30 - Musica e sport, risultati, cronache, interviste e varietà. Ore 20,30 - Sera sport</p> <p>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.</p> <p>Secondo programma Ore 7,35 - Buon viaggio, notizie per gli automobilisti.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
--	--

QUELLO CHE
(TELE)VEDREMO

● Niente auto



● In INGHILTERRA tutti i biglietti e tutti i cartelloni, alle corse, portano la scritta «Le gare automobilistiche sono pericolose». E' l'avvertimento degli organizzatori, i quali non sono responsabili per qualsiasi danno a spettatori e piloti. La legalità dell'avvertimento è stata confermata quando un tribunale ha recentemente negato che una vedova avesse diritto a danni per la morte del marito, dovuta a urto di una vettura in una corsa cui assisteva.

● Oltre a patrocinare la Surtees di SCHENKEN, la «Flame Out» patrocinata anche la Camaro di Thomas e la Lola e la Royale di Ian Ashley.

TRIMMER in F.1

● E' probabile che TONY TRIMMER partecipi al G.P. d'Inghilterra con la terza John Player Special ufficiale. L'unica cosa che possa impedirlo è un eventuale rifiuto della CSI, di passare sopra alla regola che impedisce a un pilota di F. 1 di partecipare a un'altra gara entro ventiquattr'ore da una grande prova.

● Come contorno al G.P. D'INGHILTERRA ci sarà anche un'altra gara. Denominata «Tour de Hatch», sarà per biciclette, consisterà di un giro del circuito e vi parteciperanno i piloti di F. 3. Il montepremi è ingente!

● L'australiano Alan Jones, al quale era stato offerto di pilotare la F. 3 STP, sarà invece visto al volante di una GRD.

● Il festival motoristico di BIRMINGHAM ha richiamato molti appassionati. Comprende, fra l'altro, una sfilata di vetture moderne, con dimostrazioni su strade chiuse al traffico. Presenti noti assi, o ex assi del volante: Moss alla guida della Lotus con cui vinse il G.P. di Monaco e di Germania del 1961 e Colin Crabbe con la Mercedes Benz W125.

L'INTERSERIE finora così

STUTTGART - Il campionato INTERSERIE raggiungerà, il 9 luglio prossimo all'Osterrehring, il suo quarto appuntamento annuale. Dopo le prove svoltesi al Nurburgring, vittoria di Howden Ganley su BRM, a Imola, vittoria di Willi Kauhns su Porsche 917/10 e a Silverstone, vittoria di Leo Kinnunen su Porsche 917/10, la classifica del campionato, che com'è noto non è a punteggio ma in base alle somme vinte, è la seguente:

1. Willi KAUHSEN	Germania	Porsche 917/10	Fr.S.	35.000
2. Helmut KELLENERS	Germania	McLaren M8F	»	33.000
3. Leo KINNUNEN	Finlandia	Porsche 917/10	»	31.000
4. Ernst KRAUS	Germania	Porsche 917 spy.	»	24.500
5. Howden GANLEY	Gran Bretagna	BRM-Chevy	»	22.100
6. Hans WIEDMER	Svizzera	McLaren M8E	»	15.500
7. Willie GREEN	Gran Bretagna	Ferrari 512 M	»	14.000
8. Georg LOOS	Germania	McLaren M8F	»	11.000
9. Helmut MARKO	Austria	BRM-Chevy	»	9.600
10. Mario CASONI	Italia	Lola-Chevy	»	8.400

GRAN PREMI in «cassette»

● Gli appassionati di corse ora possono godersi l'immediato «replay» di un GRAND PRIX, o di un'altra gara importante, con un nuovo servizio di registrazione che offre nastri-cassette della durata di un'ora, su corse avvenute entro la settimana precedente. Sono già disponibili quelli di Monaco e del Belgio a sterline 2.50 l'uno presso Goral Ltd. 10 Theberton Street, Londra N. 1.

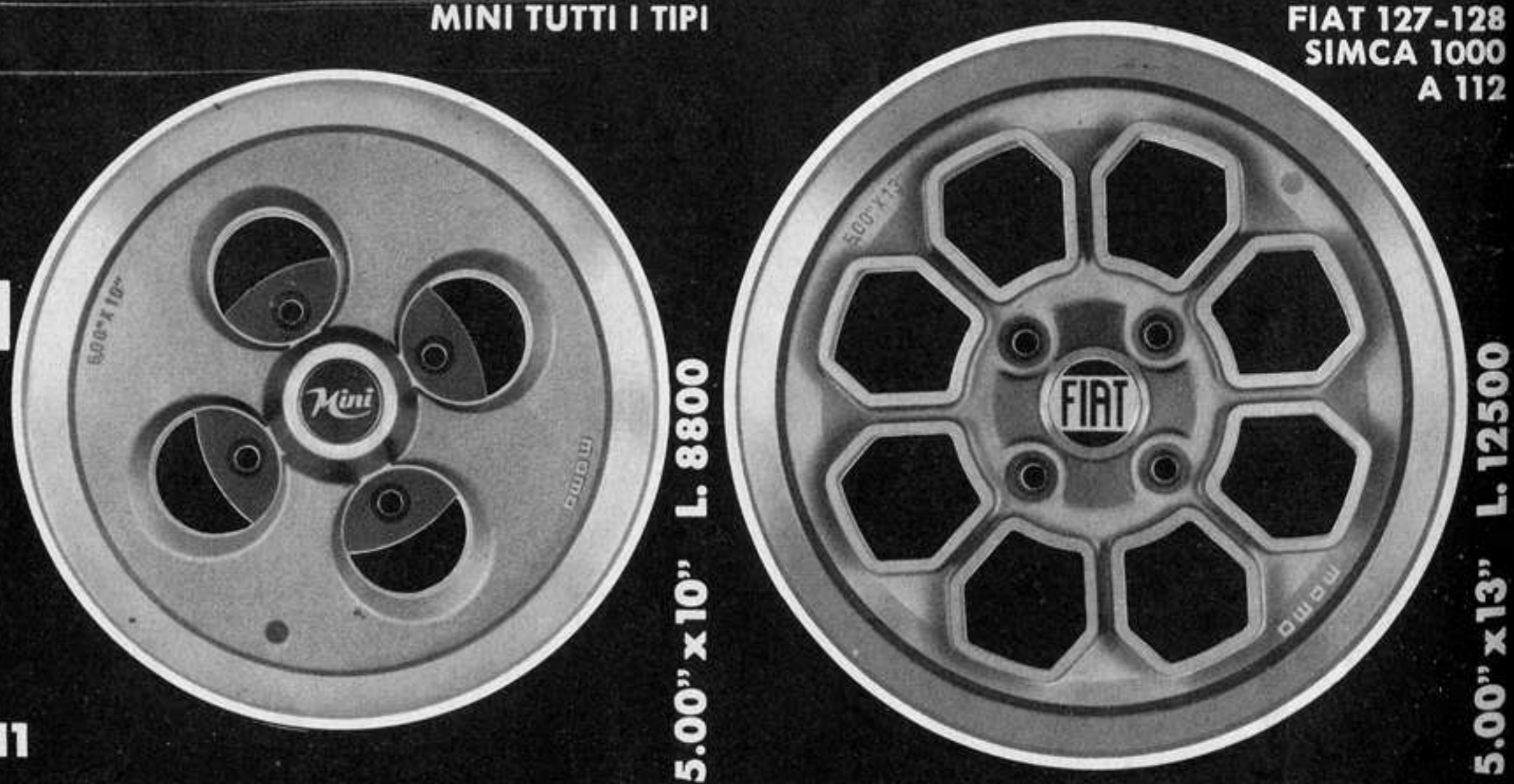
● Si era già detto che la CONNEW F. 1 è stata iscritta al G.P. d'Inghilterra e si era parlato di Migault come pilota. Ora invece pare che la Speed International voglia subentrare, facendo correre Ray Allen.

● Organizzato dalla Scuderia LOTOS-CASERTA, in collaborazione con l'AC Caserta, domenica 16 luglio si disputerà il Trofeo Colli Tifatini, gara di regolarità alla quale potranno partecipare tutti i possessori di licenza internazionale soci degli AAC di Avellino, Bari, Benevento, Campobasso, Chieti, Napoli, Roma, Salerno, Teramo, Terni e Caserta. Il regolamento si può ottenere presso la scuderia, c/o Geometria Elettronica Auto, via C. Battisti 77-79, Caserta.

le ruote pressofuse in lega leggera di alluminio

MOMO

per informazioni
MOMO - 20129 MILANO - VIA CIRO MENOTTI 11



AUTO compravendita SPRINT



LUCIANO CONTI
direttore

MARCELLO SABBATINI
direttore responsabile

Inviati speciali:

ENRICO BENZING
FRANCO LINI

Servizio Interno:

MARCO MAGRI
ALFO C. PREDIERI

Collaborano alle RUBRICHE:
Carlo BURLANDO - Leopoldo CA-
NETOLI - Carlo CAVICCHI - An-
drea DE ADAMICH - Gio' LU-
NI - Gabriela NORIS - Tim
SCHENKEN

Altri collaboratori in Italia:

Gianluca Bacchi M. (Parma) -
Domenico Bruschi (S. Marino) -
Lino Ceccarelli (Roma) - Gian-
carlo Cevenini (Bologna) - Sal-
vatore Cusa (Cagliari) - Luigi
Coppola (Cosenza) - Mario Fen-
zi (Genova) - Marco Grandini
(Firenze) - Logan Lessona Ben-
tley (Roma) - Giulio Mangano
(Palermo) - Mario Morselli (Mo-
dena) - Giorgio Rossotto (To-
rino) - Attilio Trivellato (Pa-
dova) - Sergio Troise (Napoli) -
Manuel Vigliani (Brescia)

Collaboratori all'estero:

Augusto C. Bonzi (Buenos Ai-
res) - Luis Gonzalez Canoma-
nel - Agenzia Carro (Rio de
Janeiro) - Adriano Cimarosti
(Berna) - Thomas b. Floyd
(Australia) - Gilberto Gatto
(Canada) - David Hodges (Lon-
dra) - Jeff Hutchinson (Lon-
dra) - Jacques R. Jaubert (Mar-
siglia) - Hanns H. R. Löffler
(Monaco Baviera) - Lino Manoc-
chia (New York) - Sergio Mar-
chetti (Stoccolma) - André Ro-
yez - Philippe Toussaint (Bru-
xelles).

AUTOSPRINT pubblica anche
servizi particolari di:

Bruno Boglioni - Puccio Coro-
na - Cesare de Agostini - Toni
Fasolato - Nuccio Marino -
Carlo Micci - Doug Nye - Giu-
liano Orzali - Gerlad Schmitt.

corrispondenze dall'Italia di:

Vincenzo Bajardi - Eraldo Bi-
stazza - Aldo Brigaglia - Riccar-
do Carafa - Gianfilippo Centan-
ni - Onofrio Colabella - Gaetano
Cravedi - Franco D'Ignazio -
Dionigio Dionigi - Mauro Ferrar-
mosca - Vito Lattanzio - Dome-
nico Morace - Gigi Mosca - Gul-
do Rancati - Marcello Rigo -
Riccardo Roccato - Francesco
Santuccione.

I servizi fotografici sono di:

Associated Press - Attualfoto -
Cevenini - Coppini - D.P.P.I. -
Falletti - Giuliani - Hruby -
Lini - Adriano Manocchia - Mu-
lone - Noris - Olympia - Pu-
blifoto - Reinhard - Sainz - Ser-
ra - Giorgi.

Disegni tecnici (e no) di:

Russel Brockbank - Werner
Bührer - Maximilian Capa -
Cork - Enrico Fumia - Giuliano
Orzali - Michael Turner.

Gli indirizzi di AUTOSPRINT

Direzione-redazione
40068 S. Lazzaro di Savena (Bo)
Via dell'Industria 6
CASELLA POSTALE AD 1734
40100 BOLOGNA
Telefoni: (051) 465624 - 465632
Telex: 51212 - 51283 AUTSPRINT

AUTOSPRINT - Registr. Tribunale
Bologna n. 3395 del 25-2-1969

TARIFE: fino a un massimo di 15
parole L. 2.500; 20 parole L. 3.000;
25 parole L. 4.000; oltre le 25 pa-
role L. 150 ogni parola in più. L'in-
dirizzo dell'inserzione va conteggiato
nel numero delle parole. Pagamento
anticipato. Inserzioni gratuite per gli
abbonati fino ad un massimo di tre
all'anno. Per i soci del Club L. 500
di sconto per inserzione. Eventuali fo-
to, verranno pubblicate gratuitamente.

LANCIA

● **HF 1300** gr. 4 rally, rinvio, cinque
marce, motore nuovo perfetta. AUTO-
SPORT - Tel. 02/32.39.18.

● **HF 1600** preparazione gruppo 3 Bag-
gioli, veramente perfetta e come nuova,
ogni prova e garanzia. Telefonare 031/
68.16.13 ore 19-21.

LAND ROVER

FUORISTRADA LAND ROVER bellissima
immatricolata 1972. Telefonare MILANO
30.68.68.

PORSCHE

PORSCHE 911 motore Bonomelli, 175
CV, km. 17000, fari jodio, Koni nuovi,
gommata 80%, accensione elettronica,
due batterie, volante Momo, assetto
Porsche, mai urtata. MILANO - Tel.
54.16.09.

F. 3 GOZZOLI vendo per cessione at-
tività, con motore Novamotor nuovo,
n. 4 gomme pioggia nuove, n. 6 slicks
usati e cerchio trasporto vettura. Tel.
54.54.86. CASTELNUOVO RANGONE (MO)
L. 3.900.000 contanti.

F. 3 senza motore e cambio con cer-
chi e gomme di scorta. Telefonare ore
pasti: 0384/87.118. L. 1.050.000 trattabili
se contanti.

KART

K 250 TECNO DUCATI Cenna, pronto
corsa. Vinti tre campionati. Ricambi
originali. Con K Ducati Cenna, il Cam-
pionato in tasca. Officina CENNA - Il
mago della elaborazione - Via Magolfa
1 - MILANO - Tel. 84.72.650.

MOTO

HONDA C.B. 250 1970, L. 400.000 -
ACCORSI - MILANO - Tel. 02/276.112.

M.V. 125 G.T.L.S., Km. 9500. Telefonare
ore pasti. PAVIA - Tel. 57.010.

SI VENDE

AUTO



ABARTH

● **ABARTH 695** con due motori di cui
uno radiale, soluzioni cambio, 8 gomme
(5.00/10), eventuale cerchio, vera occa-
sione. L. 1.500.000 trattabili, vendo per
cambio categoria. BOGGIATTO GIORGIO
Via Piave, 27 - LEUMANN (TO) - Tel.
011/78.13.03 dalle 19 alle 20.

ALFA ROMEO

ALFA ROMEO GTJ fine '68, motore
1750 cc., anche separatamente. Rivol-
gersi Scuderia MODENA CORSE - P.zza
Mazzini, 51 - MODENA - Tel. 21.75.26.

AUTOBIANCHI

● **AUTOBIANCHI ABARTH** nuova da
immatricolare, mai corso, preparazione
gruppo due, rinforzi protezioni assetto
pronta corsa, accuratissima, preparazio-
ne motore. AUTOSPORT - Tel. 02/
32.39.18.

BMW



BMW 2002 FERRARIS nera, 185 HP
DIN, autobloccante, cerchi 7, interno
ecc. perfetta - FEDERICO BONETTI -
MILANO - Via P. Calvi, 15 - Tel. 730.036.

FIAT

● **FIAT 128 Gr. 2** preparata Rallye, 1
cambio ravvicinato, 1 normale, 3 coppie
coniche 4 amm. Koni, tutti gli accessori
da rallye. Visibile presso Officina MI-
CHELOTTO - Via S. Martino Solferino 29
PADOVA - Tel. 65.78.47.

● **FIAT 125 S** gr. 2 pronta Rallye ulti-
mi aggiornamenti con accessori. Rivol-
gersi Scuderia MODENA CORSE -
P.zza Mazzini, 51 - MODENA - Tel.
21.75.26.

124 SPORT SPIDER 1600 Agosto '70,
azzurro Elf, ottimo stato, km. 30.000,
5 cerchi lega Esap, gommata, volante
Fusina. Telefonare ore pasti: Bologna
92.99.73 - L. 1.350.000 trattabili se con-
tanti.

● **FIAT 850 S** '69, gr. 1 velocità, pre-
parazione Michelotto, 3 gare 3 primi
classe, più roll-bar, 4 Koni, sedile ana-
tomico, gomme 90%, coppia 7/39 ven-
do causa servizio militare. CLAUDIO
DANIELETTO - Telef. 0439/68.347 - L.
600.000.

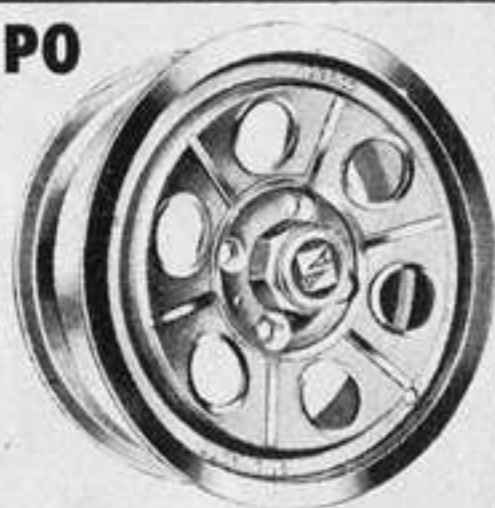
GIANNINI

● **GIANNINI 500** con due motori rap-
porti corti, con accessori. DAL CORSO
FLAVIO c/o Zanon - Via Udine 34 -
TRIESTE - Tel. 73.57 int. 339.



PROTOTIPO
5.00 x 13

FIAT
BIANCHI
SIMCA
ALFA SUD
L. 16.300



RUOTE IN
LEGA LEGGERA

STIL auto
20149 MILANO
C.SO SEMPIONE 63 TEL. 335.823

IL MARCHIO CHE
GARANTISCE LA QUALITÀ



Ammortizzatori elaborati

Garantiti 1 anno senza
limitazione di chilometri
Sostituzione immediata balestre
e servofreni. Molloni rinforzati

MILANO viale Certosa 281 tel. 30 68 68

ALTRE MARCHE

DAIMLER SP 250 dicembre '62, nero
spider e tettuccio rigido, ruote raggi,
volante legno, fari jodio, accensione e-
lettronica ottimo stato. L. 1.000.000 trat-
tabili - BIELLA - Tel. 015/29.839.

FUORISTRADA JEEP WILLYS immatri-
colata 1971, ultimo modello, perfetta
come nuova. L. 1.600.000 trattabili - Tel.
02/38.68.39.

DUNE BUGGY anno 1972, colore ara-
gosta, cerchi in lega, gomme Dunlop
6.00-13. Prezzo concordabile. Visibile
orario d'Officina: ROMANO SGHINOL-
FI - Via dei Rosaspina, 4 - BOLOGNA
Tel. 35.96.47.

DUNE BUGGY modello Momo - colore
arancione con capottina nera, gomme
7" e 8". Assicurata: 1 mese di vita,
(maggio '72). Telefonare: 0332/74.33.34.

MONOPOSTO

FORMULA 850 marca PRAT, condizioni
perfette, priva di motore, SCUDERIA
NETTUNO - Via Calori 9 - BOLOGNA -
Tel. 27.99.22.

NORTON «ATLAS» 750 accessoriato.
L. 600.000 trattabili. ACCORSI - MI-
LANO - Tel. 02/27.61.12.

ACCESSORI e parti speciali

ROLL-BAR ESTINTORE Emilio Giammiro
vende roll-bar, interamente smontabile,
brevettato, conforme norme CSI e estin-
tore in polvere da kg. 5 con manome-
tro e supporto. EMILIO GIAMMIRO -
Via Orlando, 42 - ASCOLI PICENO -
Tel. 65.083.

CERCHI CAMPAGNOLO ABARTH per
500 e derivate 12x4,5 in numero di 2
o 5 o 7 (seminuovi) L. 8.500 cad. STE-
FANO ZANOBINI - Via Caracciolo, 85 -
FIRENZE - Tel. 579.468 ore pasti.

COPIA CONICA per cambi Fiat 500
e derivate (Ranger, Abarth, Giannini),
7/48, 8/39, 9/39, 9/41. LAVAGNO - Via
Vian, 73 - TORINO.

CARRELLO immatricolato ottimo stato,
anno costruzione 1971, 4 ruote, portata
q.li 10. Rivolgersi - SCUDERIA NETTU-
NO - Via Calori, 9 - Bologna - Tele-
fono 27.99.22.

SI VENDE O SI CAMBIA

AUTO



ABARTH



FIAT ABARTH 595 SS novembre '69 -
assetto originale - 37.000 km. effettivi,
cruscotto Jager 4 strumenti + livello
benzina, codolini 695, ruote Campagnolo
Abarth 12x4,5, mai corso, amorevolmen-
te trattata, gomme al 70% causa ritro-
vata serietà vendo o permuto L. 500.000
Stefano Zanolini - Via Caracciolo 85 -
Firenze - Tel. 579.468 ore pasti.

● **ABARTH 1000 RADIALE** competitiva,
campione italiano trofeo della Monta-
gna 1970 Bonaccorso Cosimo. Vendesi
o permutasi con auto di serie. Rivol-
gersi: Via Cicero, 10/A - CATANIA -
Tel. 35.66.40.

BMW

BMW 2002 180 CV, autobloccante, freni
ventilati, perfetta in qualsiasi parti-
colare. Si esaminano permutate. Rivol-
gersi a SPRINT CAR - Via Saliceto,
51/6 - BOLOGNA - Tel. 36.99.19.

FIAT



● **500 GR. 2** Garavello motore assetto
'72 causa cessazione attività vendo per-
mutato Autoserie. GENOVA-CORSE - Via
Nizza, 10/ar - GENOVA - Tel. 010/
39.34.57 ore 20.

SI COMPRA

ACCESSORI e parti speciali

CARRELLO per trasporto monoposto,
slitte larghe, omologato, ottime con-
dizioni, compro per contanti. Telefonare
ANTONIO MEDAIL - Tel. 34.69.88 ore
pasti, Tel. 35.96.72 ore ufficio - BO-
LOGNA.

CARRELLO trasporto formula anche non
omologato - Werner Quevedo - Via Saffi
12 - 63039 San Benedetto del Tronto -
Tel. 29.87.

● = vetture sportive.

JR TRAIN AND RACE
IN ENGLAND
with
JIM RUSSELL
Write for full details and
free colour brochure to:
JIM RUSSELL INTERNATIONAL RACING
DRIVERS' SCHOOL
Snetterton Circuit, Norwich, NOR10X, Norfolk, England