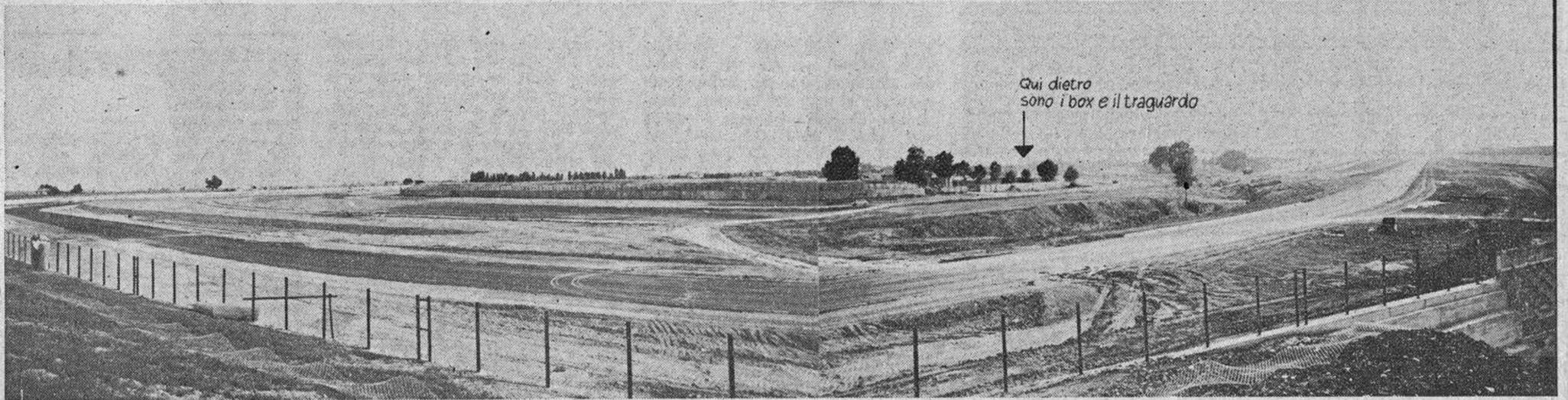


Si inaugura (nonostante tutto) domenica 6 agosto il nostro più moderno autodromo con quattro gare: SPORT 2000, FORMULA 3, F. ITALIA e F. 850

# Sfide all'italiana a MISANO



Questa è la pista dell'autodromo di SANTAMONICA come si presenterà agli appassionati che saranno presenti al suo battesimo domenica 6 agosto. L'impianto è a visibilità praticamente totale dal terrapieno che corre intorno ai km 3,333 del percorso. La media sul giro con le vetture più potenti è ipotizzabile sui 170-180 all'ora. In agosto tre appuntamenti sono già previsti. Dopo quello del 6, toccherà il 13 alle moto (debutta la Benelli con Walter Villa che è stato visto domenica in prova mentre veniva collaudata anche la neo omologata DETOMASO PANTERA gr. 3). Il 20 agosto Trofeo AUTOSPRINT turismo speciale, e in più ancora le gare di Formula 3 e Formula ITALIA

## MERZARIO su ABARTH GALLI con l'A.M.S.

ISCRIZIONI aperte  
fino a VENERDI'

Misano come Imola. Non v'è dubbio che lo sport automobilistico non gode di straordinari favori fra le burocrazie periferiche che soltanto all'ultimissimo minuto, quando ormai gli organizzatori hanno dimesso ogni pensiero, arrivano con la bella notizia «beh, per stavolta vi facciamo correre». Misano come Imola, abbiamo detto, in quanto anche per il nuovissimo, modernissimo, sicurissimo autodromo SANTAMONICA, si è ripetuta l'ossessione altalena di notizie, positive e negative, che fino all'ultimo mise in forse la gara dell'Euro F.2 al Dino Ferrari. Una vera doccia scozzese.

Ad ogni modo tutto è superato (sia pure per ora con una agibilità temporanea concessa dal Prefetto di Forlì) e a Misano si correrà per la prima volta domenica prossima, il 6 agosto 1972: una data importante in quanto lo sport automobilistico italiano, costretto fra tante pastoie ed umiliato da tante incomprensioni, potrà contare d'ora in poi e con pochi ultimissimi ritocchi di dettaglio, su un impianto «suscettibile» — come ha detto l'ing. Enzo Ferrari — di ulteriori sviluppi mondiali. Se si corre in F.1 a Montecarlo e sulle strade della Targa...».

Naturalmente, in tanta alternativa di notizie, il programma, almeno per quanto riguarda una delle gare in calendario, ha dovuto subire un ridimensionamento. E di ciò gli sportivi dell'automobile dovranno rendere grazie alla CSAI che non ha saputo difendere gli interessi di Misano e dell'AC Bologna (che collabora a questa «vernice») con la dovuta energia e che si è fatta «mettere sot-

to» dal gauleiter della CSI, il sig. Schimitz, che per proteggere la corsa in salita di Friburgo, dove le 2 litri del «marche» sicuramente non vanno, ha fatto negare lo spostamento della prova già prevista in luglio a IMOLA come GP Mugello! Ma c'è di più: i nostri rappresentanti non hanno avuto nemmeno la «partecipazione straniera» per la corsa del 6 agosto! Il che è quanto dire. Comunque Santamonica andava inaugurata e si inaugurerà.

I dirigenti della Santamonica SpA che collaborano con gli A.C. di Bologna (e di Rimini) nell'organizzazione delle competizioni del 6 agosto, si stanno attivamente adoperando per «requisire» gli alloggi necessari all'esercito di concorrenti, piloti e meccanici che si riverseranno sulle rive dell'adriatico per l'inaugurazione agonistica del nuovo autodromo. Quanti saranno e chi saranno i prota-

Ma lasciamo i validi dirigenti ai loro pensieri e cerchiamo di «prevedere» quali saranno i veri attori della contesa. Nelle vetture sport è certa la presenza di Arturo Merzario e di Pal-Joe con le Abarth della Scuderia Osella cui probabilmente si potrà aggiungere anche Facetti che

### QUANTO SI PAGA

Per la manifestazione d'apertura, gli organizzatori degli A.C. di Bologna e Rimini e la Santamonica S.p.A. hanno fissato i seguenti prezzi di ingresso:

Biglietto valido per i 3 giorni (intero) L. 3.000, (ridotto) L. 2.500.  
Biglietto per la sola domenica (intero) L. 2.500, (ridotto) L. 2.000.  
Biglietto per le prove di venerdì (intero) L. 1.000, (ridotto) L. 500.

#### VENERDI' 4 AGOSTO

Ore 8,30 - 12,30	Controllo documenti, visita medica, verifiche tecniche preliminari.
Ore 11,00 - 11,40	Prove F. 850 - 1. turno.
Ore 11,50 - 12,30	Prove F. Italia - 1. turno.
Ore 13,30 - 14,10	Prove F. 850 - 2. turno.
Ore 14,20 - 15,00	Prove F. Italia - 2. turno.
Ore 15,10 - 16,10	Prove F. corsa 3 - 1. turno.
Ore 16,25 - 17,25	Prove Vetture Sport - 1. turno.
Ore 17,40 - 18,10	Prove F. corsa 3 - 2. turno.
Ore 18,25 - 19,25	Prove Vetture Sport - 2. turno.

#### SABATO 5 AGOSTO

Ore 8,30 - 12,00	Controllo documenti, visita medica, verifiche tecniche preliminari.
Ore 11,00 - 11,30	Prove F. Italia - 3. turno.
Ore 11,45 - 12,15	Prove F. Italia - 4. turno.
Ore 12,30	Partenza 1. batteria F. 850.
Ore 13,20	Partenza 2. batteria F. 850.
Ore 14,00 - 15,00	Prove F. corsa 3 - 4. turno.
Ore 15,15 - 16,15	Prove Vetture Sport - 3. turno.
Ore 16,30	Partenza finale F. 850.
Ore 17,10	Partenza 1. batteria F. Italia.
Ore 17,40	Partenza 2. batteria F. Italia.
Ore 18,20 - 19,20	Prove Vetture Sport - 4. turno.

#### DOMENICA 6 AGOSTO

Ore 14,30	Partenza 1. batteria F. corsa 3.
Ore 15,10	Partenza 2. batteria F. corsa 3.
Ore 15,50	Partenza 1. manche vetture Sport Trofeo SANTAMONICA
Ore 17,00	Partenza finale F. corsa 3.
Ore 18,00	Partenza 2. manche vetture Sport Trofeo SANTAMONICA.
Ore 19,00	Partenza finale F. Italia.

gonisti delle varie gare? Se si calcola una trentina di vetture sport, 45 F. corsa 3, 30 F. Italia e 40 F. 850 si arriva alla cifra di oltre 500 persone soltanto addette ai mezzi corsaioli. Se poi a queste si aggiungono lo staff della direzione di corsa e quello dei commissari di percorso, è facile intuire che il compito degli azionisti-promotori del SANTAMONICA, i signori Bianchini, Ricci, Sampaulesi, Berardi, Zannini, Piccioni e C. e del segretario Ugolini non è davvero facile

potrebbe rimandare il «rientro» in salita della due litri torinese ad altra occasione. Poi, sempre ufficiale, la partecipazione della A.M.S. con il suo Marniga e una xx per la quale possiamo anticipare il nome di Nanni Galli sul nuovissimo prototipo 2000 dell'ing. Simonetti, quindi Casoni con una Lola della Bonnier Inter S.p.A. e, pare, con lo stesso tipo di vettura anche Andrea de Adamich, Francisci con una AMS-Angelini 1300 oltre, naturalmente, ai vari Zanetti, Cerulli, Tondelli, Formento, Barone, Filanni-

Le gare del meeting misanese, organizzato dall'Automobile Club Bologna in collaborazione con l'Automobile Club di Rimini, sono, le seguenti: il «1. TROFEO SANTAMONICA» per vetture sport da 1000 fino a 2000, valida per il campionato italiano Sport 1.a divisione; la «3. COPPA BENAGLIA» per monoposto F. corsa 3, valida per il campionato italiano; la «COPPA A.C. BOLOGNA» per vetture F. ITALIA, valida per il Trofeo nazionale CSAI e la «COPPA COMUNE DI MISANO» per vetture F. 850, valida per il campionato italiano di categoria.

Eccezionalmente, in considerazione che la notizia dell'agibilità dell'autodromo si è avuta soltanto nel pomeriggio di venerdì 28 luglio, gli organizzatori comunicano tramite AUTOSPRINT che le iscrizioni resteranno aperte sino alle ore 8,30 di venerdì 4 agosto, ovvero sino all'orario di apertura delle verifiche sportive e tecniche preliminari.

Ecco, in sintesi, i regolamenti delle varie gare:

● **Verifiche preliminari:** dalle 8,30 alle 12,30 e dalle 14,30 alle 18,30 di venerdì 4 agosto; dalle 8,30 alle 12 di sabato 5 agosto.

## programma del battesimo

● **Prove di qualificazione:** i turni e la durata delle prove di qualificazione verranno stabiliti dal direttore di gara in considerazione del numero degli iscritti.

● **Distanze e vetture ammesse: CORSA VETTURE SPORT:** due manches di km 80 ciascuna (24 giri) e classifica finale per somma dei tempi; vetture ammesse 24; **F. CORSA 3:** due batterie di 12 giri ciascuna (km 40) e una finale di 18 giri (km 60) con 24 vetture ammesse a ciascuna batteria e i primi 12 classificati delle batterie ammessi in finale;

**FORMULA ITALIA e F. 850:** due batterie di giri 12 (km 40) e una finale di giri 15 (km 50) con 24 vetture ammesse a ciascuna batteria e i primi 12 classificati delle batterie ammessi in finale.

● **Svolgimento della manifestazione:** la giornata di VENERDI' 4 agosto sarà interamente dedicata alle prove; SABATO 5 agosto si svolgeranno oltre alle prove per le altre categorie di vetture, le batterie e la finale di F. 850 e le batterie della F. Italia; DOMENICA 6 agosto si svolgeranno le batterie e la finale della F. corsa 3 le due manches del campionato italiano vetture sport e, a chiusura della manifestazione, la finale della Formula Italia.

no, Buonapace, Locatelli, Serblin, ecc. che non vorranno lasciarsi sfuggire questa occasione.

In Formula (corsa) 3 è ovvio prevedere la presenza di tutti i migliori della categoria, che hanno avuto tutto il tempo di preparare le loro monoposto dopo la gara assai movimentata di Imola, a cominciare dai capofila Carlo Giorgio e Pica, per continuare con Pesenti Rossi, Pescia, i fratelli Brambilla, Vittorio Venturi (che inaugurerà la sua Brabham BT 38), Bodini, Spreafico, Lella Lombardi e con

tutti gli altri comprimari.

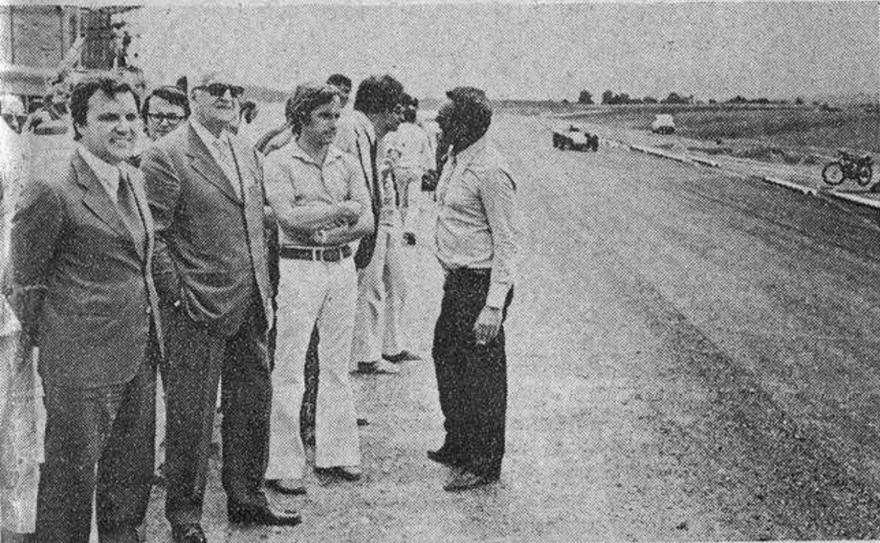
Nella FORMULA ITALIA che giungerà alla sua terza apparizione, non mancheranno sicuramente i vari Gunnella, Ghinzani, Angelini, Martini, Tonussi e tutti gli altri che debbono prendersi delle rivincite. Fra gli 850 a fare corona al dominatore Ragaiolo, avremo Cellegari, Daccò, Tomassini, Del Giovane, Predaroli, Guanziroli e tutti coloro che ancora possono aspirare se non a scalzare l'indiscusso superman della categoria, almeno a conquistare una delle piazze d'onore.



## Come si arriva al SANTAMONICA

L'autodromo SANTAMONICA è ubicato nell'entroterra del comune di Misano Adriatico, a monte della strada statale Adriatica e dell'autostrada Bologna-Canosa con la quale confina. Il nuovo autodromo è quindi facilmente raggiungibile via terra, sia attraverso la predetta strada nazionale, sia con l'autostrada, caselli d'uscita Riccione o Cattolica, sia col treno che ferma alla stazione di Misano dalla quale l'autodromo dista circa due chilometri. Si può arrivare a Misano anche per via aerea usufruendo dell'aeroporto di Miramare che dista soltanto 7 chilometri.

L'autodromo Santamonica è attrezzato per ospitare circa 80.000 spettatori ed ha parcheggi interni della capienza di circa 4000 vetture. Per lo sfollamento delle vetture dovranno seguire una direzione circolatoria interna che li immette sulla via del Carro e sulle altre strade adiacenti per mezzo delle quali si potranno raggiungere l'Adriatica e l'autostrada.



MISANO - Giovedì 27 luglio si è svolta la « vernice »-stampa ufficiale dell'autodromo di Misano. Mentre in pista girava la F. Italia del bolognese Buratti (quando mai avrà più tanti occhi addosso, telecamere comprese) Enzo Ferrari (qui tra Anzio Zucchi della CSAI e Nanni Galli) rilasciava dichiarazioni entusiaste su questo circuito giunto a realizzazione in 5 mesi veri di lavori sulla pista. L'autodromo è per ora costato circa un miliardo (tra terreno e impianti, tracciato compreso). Anche Galli, come Casoni anche lui presente, si è dichiarato felice di vedere in Italia un autodromo con tanto spazio libero ai lati del percorso. (Attualfoto)



Il signor Bianchini (qui con il progettista dell'impianto ing. Cavazzuti di Modena e l'ing. Enzo Ferrari, prodigo di consigli per l'iniziativa) è il Presidente del gruppo finanziatori dell'Autodromo Santamonica, della cui S.p.A. il responsabile è l'ing. Sampaolosi. Il pomeriggio del 27 luglio sembrava che l'autodromo non potesse essere aperto. I tecnici della immane commissione provinciale di vigilanza di Forlì, avevano deliberato un verbale nel quale chiedevano, contro il parere degli organi sportivi e dei suoi rappresentanti tecnici, misure di sicurezza contro ogni dettame di esperienza attuale e di buon senso. Per esempio un guard-rail interno ed esterno a otto metri dalla pista il che equivaleva ad annullare tutti i vantaggi di questa pista modernissima, cioè lo « spazio d'uscita » per le vetture. E la motivazione della sicurezza del pubblico è perlomeno suggestiva, considerata la posizione sopraelevata che lo pone tutto all'esterno e a non meno di 15 metri (fino a 60) da ogni punto del percorso!

Soltanto venerdì mattina il Prefetto di Forlì (sia per un deciso intervento del Presidente CSAI ing. Rogano e pare dello stesso Presidente del Consiglio on. Andreotti) ha capito l'enormità del « veto » a questo impianto, unico al momento in Italia, e ha deciso per una agibilità provvisoria, in attesa che un arbitro di esperti centrali dichiarasse sufficienti le misure di sicurezza per ora attuate sulla base del « collaudo » effettuato dall'ing. Bacciagaluppi della CSAI, dall'ing. Peter Westbury, il pilota che fa parte della CSI, ribadite in seno alla C.P.V. di Forlì da Andrea de Adamich a nome della CSAI, tra l'irritazione (non nascosta) dei tecnoburocrati forlivesi

D'ANGELO si è ritirato di fronte allo specialista bolognese nella «12 ORE» di CAMPOBELLO di MAZARA

# CANE' by night

## SPECIALE PER AUTOSPRINT

CAMPOBELLO DI MAZARA - Giuliano Canè ha consolidato la propria posizione di leader provvisorio del Trofeo nazionale della regolarità aggiudicandosi di forza la « 12 ore notturna » di Campobello di Mazara, la classica maratona urbana siciliana che già lo aveva visto trionfare nell'ultima edizione disputata, quella del 1970.

L'anno scorso, infatti, per una serie di difficoltà, la gara non era stata organizzata e si deve alla dinamica « Pro loco » locale se la tradizione, che vede per una notte il paesino di Campobello tifare e vegliare per i piloti in gara, è stata ripresa.

La prova si articola su un percorso di 40 chilometri da ripetersi nove volte con 27 prove speciali, 27 controlli orari, 27 riordinamenti per un totale di 114 rilevamenti.

La prova, che ha perduto il sapore dei tempi eroici, quando era una vera e propria corsa di velocità tra le case del paese, è riuscita meno tirata degli anni scorsi e si articolava tra il centro urbano vero e proprio e le due vicine località balneari di Granitola e Tre fontane.

Il duello tanto atteso, quello tra Alberto D'Angelo (già vincitore di cinque edizioni) e Giuliano Canè, di fatto non c'è stato. Il siciliano infatti, alle prime luci dell'alba preferiva ritirarsi essendo incappato in un errore piuttosto vistoso nella prova speciale di Torretta. Per Canè di contro la suspense è durata sino alla fine, in quanto sulla Fulvia coupe rally che gli era stata messa a disposizione da una commissionaria Lancia di Palermo (Giuliano aveva preferito scendere in Sicilia in aereo) l'alternatore non riusciva a caricare la batteria per una avaria allo spinotto di collegamento e molto spesso il regolarista bolognese, per far economia... di corrente, spingeva a mano la vettura fino ai controlli orari di riordinamento.

Venuto meno D'Angelo, il delfino della giornata è risultato il bravissimo Vincenzo Garraffa che ha confermato anche in questa prova, l'unica di regolarità in calendario negli ultimi due anni in Sicilia, di essere

## Raduno per dune-buggies a NIVELLES

NIVELLES - I tipi di « buggies » non si contano più. In ogni paese appaiono come funghi tipi differenti di queste vetture, ciascuna con un particolare che le diversifica dalle altre. Per dare modo a tutti i produttori e proprietari di queste speciali vetture di confrontare i loro prodotti e magari migliorarli in qualche modo, il Nivelles R.O. ha requisito per due giorni, 19 e 20 agosto, il nuovo autodromo di Nivelles per organizzarvi un raduno di buggies, raduno che sarà vivificato da una serie di gare, quali una prova « amichevole » su pista, una prova d'accelerazione di 400 metri con partenza da fermo e una prova di « cross » a partenze distanziate. Per informazioni e per partecipare al raduno, scrivere a: Nivelles Racing Organisation, 156 rue Emile Dury - 1410 Waterloo.

● Domenica 27 agosto, organizzata dall'Auto-Moto Club di Bressanone e riservata alle vetture dei gruppi 1, 2, 3, 4 e 5, si svolgerà la gara « chiusa » in salita Bressanone-S. Andrea. Le iscrizioni si chiuderanno alle ore 18 di lunedì 21 agosto; le verifiche avranno luogo nella giornata di sabato 26 agosto dalle 9 alle 12,30 per i gruppi 1 e 3 e dalle 14 alle 17 per i gruppi 2, 4 e 5. Le prove ufficiali avranno inizio alle ore 13 di sabato mentre la gara prenderà il via domenica 27 a partire dalle ore 10.

10. « 12 ORE NOTTURNA DI CAMPOBELLO DI MAZARA » - 3. TARGA « NINO BUFFA » - Prova nazionale di regolarità valida per il Trofeo Nazionale della Regolarità, per la Targa triennale del comune di Campobello di Mazara, per il campionato sociale dell'Automobile Club di Trapani e per la Coppa Femminile di Regolarità - Campobello di Mazara (Trapani), 29 e 30 luglio 1972.

## CLASSIFICA GENERALE

1. Giuliano Canè (Fulvia coupé rally 1.3) p. 30,9; 2. Vincenzo Garraffa (Fulvia HF 1.6) 37,2; 3. Luciano Aimone (Fulvia HF 1.6) 55,7; 4. Gaetano Rausi (Fulvia) 68,8; 5. Giuseppe Saporito (Fulvia HF) 70,8; 6. Damiano Canzoneri (Fiat 128 rally) 73,1; 7. Rosario Basile (Fulvia HF 1.6) 73,5; 8. Vincenzo De Pasquale (Fiat 127) 82,2; 9. Vito Calandro (Autobianchi A 112) 92,1; 10. Ignazio Portoghese (Fiat 128 rally) 99,6; 11. Evola, 101,7; 12. « Picci », 108,8; 13. Cuttitta, 109,5; 14. Menichetti, 110,6; 15. Dell'Utri, 113; 16. Di Stefano, 123,4; 17. Maria Menichetti, 123,7; 18. Morsello, 148,6; 19. Galfano, 153,4; 20. Pernice, 157,1; 21. Licata, 202,7; 22. Crimi, 210,3; 23. Calamia, 230,5; 24. Caico, 230,8; 25. Zaccaria, 239,6; 26. Passanante, 277,5; 27. Zuccarino, 297,5; 28. Sirtoli, 363,2; 29. Surdi, 402,8; 30. Farina, 434,3; 31. Tumbarello, 489,7; 32. « Don Bairo », 539,6; 33. Truscilli, 586,1; 34. Catalano, 640; 35. Natale, 655,1; 36. Ciraaci, 696,1; 37. Prinziavalli, 711.

clamorosamente progredito sul piano tecnico e agonistico. Il simpatico Garraffa ha preceduto il calabrese Aimone, Rausi, Saporito e Canzoneri (che ha sostituito l'HF 1.6 con un 128 Rally, ma resta fedele al loquace cronometrista Coccellato).

Da segnalare l'annullamento della prova di Torretta, al quinto giro (proprio quando una timida pioggia aveva convinto i più insonni ad andare a letto), per una interruzione ai cavi di collegamento dei tubi pneumatici per i rilevamenti, avaria prontamente risolta dai simpatici cronometristi Aquila e Cangelosi che, come Eta Beta, avevano nelle minuscole valigette « 24 ore » anche alcuni rotoli di filo elettrico... di riserva.

La prova, che aveva avuto rego-

larmente inizio alle 20 di sabato, si è conclusa senza troppe emozioni (se si esclude una « toccata » contro un albero, alla prova di Torretta, di Garraffa e la squalifica di Caterina Campo al secondo giro alla prova di Tre fontane per errore di percorso) alle nove di domenica mattina.

Qualche polemica tra i più critici ha suscitato la prova all'interno di Campobello perché non era noto in anticipo il tempo di percorrenza (e quindi le penalizzazioni) che veniva stabilito « a posteriori » in base alla media delle cinque migliori prestazioni.

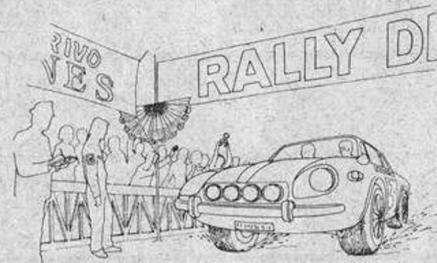
## Giulio Mangano

● Non si parla più di SCHUPPAN alla BRM. Ha ultimamente svolto prove tecniche con la Tyrrell 005, su parte del circuito di Silverstone. Non si tratta di un preludio per correre con Tyrrell, però si prevede che Schuppan correrà presto in F.2 con una March.

● Per il momento nulla avvalorava le voci dell'entrata in F.1 della GRD, poiché la Casa vuole affermarsi prima in F.2, F.3 e nella due litri sport. Ora alla GRD è tutto saldamente in mano a Mike Warner, da quando il co-direttore Stanton ha dato le dimissioni. Marquart ha detto di non avere ancora tracciato neppure una riga, per il disegno di una F.1. Le prove della GRD F.2 sono tuttora handicappate dalla fragilità dei motori Amon.

● SURTEES spera ancora che la nuova TS 14 sia pronta per il GP d'Austria e si autonomerà probabilmente « numero uno » della squadra, avendo intenzione di sfruttare la corsa per la messa a punto. Numero due sarà Hailwood, così se in prova la TS 14 dovesse dimostrarsi priva di noie e veloce, potrebbe pilotarla lui in corsa. Se invece la vettura non sarà pronta per la gara austriaca, debutterà quasi certamente a Monza.

# kléber corre



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

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

pneumatici radiali V 10

# Kleber



In settembre a DUBLINO una corsa  
Formula Libera sul circuito stradale

# 1000 sterline a chi vince in IRLANDA

**DUBLINO** -La più grande manifestazione automobilistica irlandese, a prescindere dal GP di Dublino di F. 5000, svoltosi il 30 aprile, è quella che si svolgerà al Phoenix Park il 2 e 3 settembre. Le gare saranno organizzate dall'Irish Motor Racing Club e si svolgeranno tutte sul circuito di km 4,458. Cioè sul «Circuito Hawthorn», battezzato così in memoria di Mike Hawthorn che era già un noto e popolare pilota in Irlanda, prima di essere ingaggiato dalla Ferrari e di vincere il campionato mondiale di F. 1 del 1958.

## Un primato dell'IRLANDA

Oggi il circuito Hawthorn è l'unico dal tracciato naturale su strada esistente nelle isole britanniche e consiste appunto di strade usate per il normale traffico nel vasto Phoenix Park di Dublino, che vengono chiuse per due giorni di corse ogni anno. L'Irlanda è stata uno dei primi paesi a permettere la chiusura di strade pubbliche, per organizzare competizioni, e l'ordine venne dato per la prima volta in occasione della gara Gordon Bennett del 1903.

Da allora in Irlanda si sono svolte molte gare importanti, fra le quali il Tourist Trophy del RAC, sul circuito Ards negli anni 1928-36 e sul circuito Dundrod negli anni 1951-55; il GP d'Irlanda (1929-31), il GP d'Irlanda (1929-31), il GP di Cork (1936-38). Molti grandi piloti italiani parteciparono a queste gare, compresi Nuvolari, vincitore del TT del 1930 con un'Alfa e nel 1933 con una MG, Campari, Varzi, Ascari, Villoresi, Musso, Castellotti e altri. Fra gli altri conduttori famosi, che hanno corso in Irlanda, oltre agli altri italiani si ricordano Caracciola, Biro, Fangio, Moss, Hawthorn, von Trips, Collins e così via, mentre nei recenti

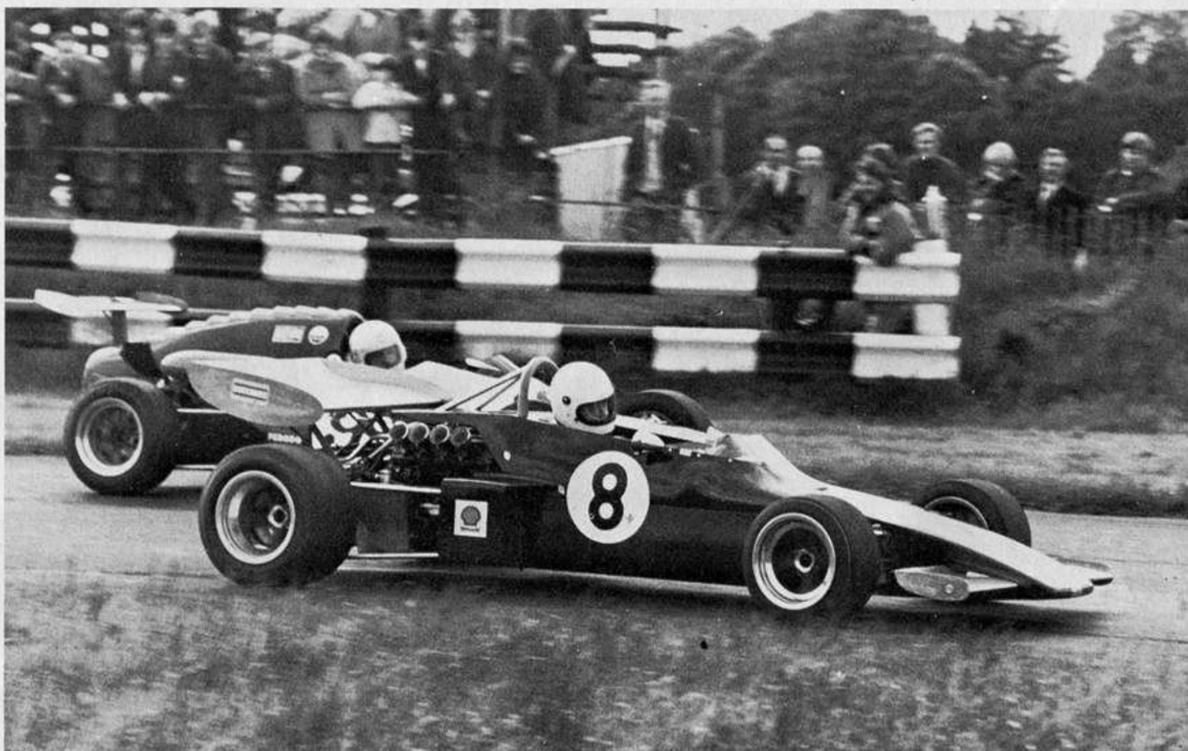
anni si sono visti sulle piste irlandesi Redman, Gethin, Gardner, de Adamich, Hailwood, Hobbs e van Lennep che hanno partecipato alla gara di F. 5000 a Mondello Park.

Oggi vengono chiuse le strade per le corse in salita, tratti speciali di rallies e così via, ma l'unica grande corsa su strade chiuse, (in contrasto con quelle sui circuiti permanenti di Mondello Park, Kirkistown e Bishops Court) si svolge appunto in settembre a Phoenix Park, nel grande parco di divertimenti, che ospita anche le residenze ufficiali del presidente della repubblica irlandese, del Nunzio Apostolico e dell'ambasciatore degli Stati Uniti, oltre al famoso giardino zoologico di Dublino. Il percorso presenta tutti i rischi impliciti nei tradizionali circuiti su strada, con alberi che fiancheggiano parte del circuito, e con assoluta mancanza di terrapieni e di barriere Armco! Per fortuna a Phoenix non si è mai registrato un incidente grave, da quando vi si cominciò a correre nel 1929.

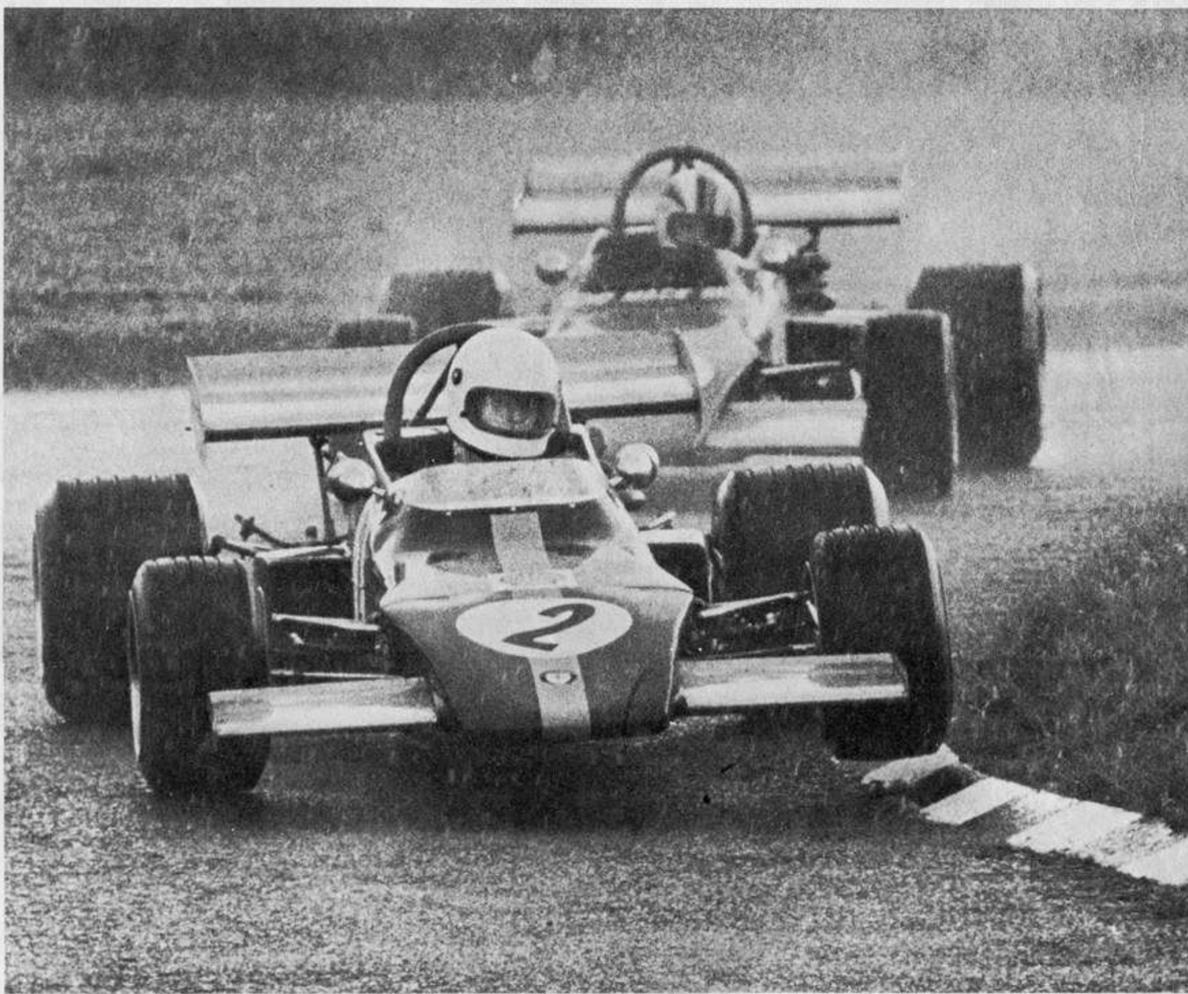
## BRIAN NELSON il più veloce

Il record sul giro del circuito Hawthorn è stato stabilito dall'irlandese Brian Nelson che girò con una Crosslé-FVA in 1'45"4, alla media di 152,29 orari, nello scorso settembre. Quest'anno ci saranno corse per turismo, sport, Formula Ford, ma la gara principale sarà di Formula Libera, denominata GP Players N. 6. Si svolgerà in due manches di 29 giri ognuna, per un totale di km. 250. Primo premio mille sterline, poi altri minori fino al ventiquattresimo piazzato. Si prevede, dunque, che saranno numerose le iscrizioni dall'Inghilterra e forse anche da altri paesi.

Brian Foley



Ken Fildes, con la Crosslé-FVC 22F, doppia l'Alpine F.3 dell'irlandese Lingard, in una recente gara a Mondello Park. Attualmente Fildes detiene il record sul giro di Mondello in 55". Quello precedente, in 55"2, era stato stabilito da Trevor Taylor con la Surtees F. 5000, da Prophet con la McLaren F. 5000 e da Nelson con la Crosslé-Hart. Sotto: Fildes solleva una ruota della Crosslé, conducendo davanti ad analoga vettura di Nelson durante il Trofeo Leinster a Mondello Park, che si corse sotto la pioggia. La gara del 9 luglio, avrebbe dovuto essere internazionale di F. 2, ma è poi stata degradata a nazionale



## CANE' da Majella al Mare

**SULMONA** - L'11. edizione della gara «Dalla Maiella al mare», III coppa Francavilla, ha visto il successo del solito Canè, della Scuderia Jolly Club di Milano, che con questa collezione tre vittorie consecutive a Francavilla. Canè doveva battere con la bravissima Luigina Imerito, con Pertusio e con la Poggiali: assente per ragioni di lavoro uno dei «big» Pavanello.

Canè fin dalle prime prove speciali imponeva la sua bravura. Ottimo il comportamento della campionessa delle dame Luigina Imerito, un bravo va a Pertusio e un plauso par-

ticolare alla Poggiali che ha ottenuto una sola penalità alla p.s. di Riccio. Il teatino Alfonso Cavallucci, idolo locale, è arrivato sesto assoluto.

I partiti sono stati 41, il percorso da effettuare era: Francavilla, Tollo, Magliano, Torvecchia Teatino, Francavilla, da percorrersi due volte per complessivi 123 km. Ricordiamo che la gara doveva svolgersi il 2 luglio ed è stata effettuata solo il ventitre poiché le autorità competenti si ostinavano a rifiutare l'autorizzazione.

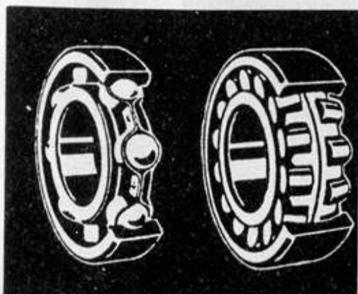
La premiazione si è svolta nel Parco Hotel di Lido D'Al-

cione di Francavilla con coppe e ricordi per tutti. La gara è stata organizzata dall'Automobile Club di Chieti con soddisfazione di tutti.

11. DALLA MAIELLA AL MARE - Gara di regolarità valida per il T.R. - Sulmona, 24 luglio 1972.

### LA CLASSIFICA

1. Giuliano Canè (Sc. Jolly Club) pen. 14,2; 2. Luigina Imerito (Sc. Grifone) 15,4; 3. Pertusio (Sc. Grifone) 15,8; 4. M. Crsitina Poggiali (Sc. Jolly Club) 17,3; 5. Garraffa (Sc. Grifone) 19,3; 6. Cavallucci (Sc. Grifone) 23,7; 7. de Dominicis (Sc. Grifone) 26,9; 8. Saccone (Sc. Piloti Senesi) 29; 9. Pellegrini (Sc. Borzacchini) 30,7; 10. Faldini (Sc. Grifone) 33,2.



**FAG**  
cuscinetti volventi

# In ARGENTINA nonostante la crisi

## SUD AMERICA: SPENDID ISOLATION?

Buenos Aires - Il risveglio del Sud America in fatto di corse automobilistiche può rappresentare un pericolo per l'Europa nell'organizzazione delle gare. L'Argentina, con l'autodromo della capitale e quello dedicato al vivente ex campione del mondo Juan Manuel Fangio, il Brasile, con Interlagos (sul quale hanno fatto le loro prime esperienze i fratelli Fittipaldi, e il Venezuela che con la sua nuovissima pista reclama a gran voce una gara di campionato mondiale, offrono un tangibile esempio per avvalorare la prima affermazione. Il fatto poi che in Argentina si sia portato a termine un secondo autodromo al di sopra di ogni considerazione finanziaria e politica, dovrebbe servire di sprone a chi deve fare i salti mortali per rendere agibile e permanente l'autodromo di Imola.

I primi sintomi di questo grande risveglio si devono trarre dalle prime gare del campionato sudamericano o SUD-AM (che riecheggia il CAN-AM), un ciclo di gare che anche se caratterizzate dalla sola pre-

senza di piloti locali, si deve vedere sotto il profilo di quella integrazione sportiva che permetterà alle nazioni sud americane di inserirsi nella lotta per aggiudicarsi un campionato mondiale, come può succedere al Brasile con Fittipaldi e come potrebbe capitare all'Argentina con il suo Reutemann.

Questo continuo progredire non soddisfa certamente gli europei che, con l'acqua alla gola per l'alto costo di mantenimento delle piste e le forti richieste dei conduttori, si vedono minacciati da queste nazioni che accettano a testa alta anche ogni più esosa richiesta pur di avere in casa tutti i migliori ed accumulare punti di merito per organizzazioni mondiali.

Questo fatto potrà portare in un prossimo futuro ad una alleanza fra europei e sudamericani al fine di respingere ogni pressione, assicurandosi nel contempo le migliori macchine ed i migliori piloti. Non bisogna sottovalutare il fatto che in questo momento il Sud America è maturo per grandi cose, visti gli sforzi che sta facendo in fatto di uomini e di impianti. Se la lotta fra continenti dovesse continuare, i sudamericani potrebbero anche rispondere con l'isolamento e se da una parte, in Europa, resteranno i migliori costruttori, dall'altra potrebbero restare i migliori uomini ed i circuiti più sicuri.

## Fa corsa a sé lo spettacoloso DI PALMA

CORDOBA - Grande attesa per l'apparizione del «Chelco III» pilotato da Garcia Veiga, ma ancora una volta Luis Di Palma ha dato spettacolo in questa corsa per SP svoltasi a Cordoba. Un pilota formidabile senza meno che non ha dato respiro ai suoi avversari, con una prima serie corsa a tambur battente per mettersi al riparo da Garcia Veiga che era tutta una incognita e con una seconda fatta a tutto gas, battendo i records. Nella terza respirava un poco dando a Perkins la possibilità di comandare per quattro giri, poi ripreso il comando sembrava voler dar ragione al proverbio «non vi è due senza tre», ma nell'ultima curva l'intraversarsi di varie macchine gli faceva perdere il ritmo e Ternengo, sempre sveglio in questi frangenti, non aveva difficoltà a infiltrarsi e vincere la parziala.

Nella F. 4 molti alla partenza e i soliti piloti che immediatamente si distaccano. Nardi fa sua la prima serie mentre nella seconda il conosciuto Jarque non ha difficoltà a mettere in mostra la sua capacità. Nella finale Jarque impone il suo stile su Balangione e Nardi.

CORSA A CORDOBA - Gara di velocità in circuito per SP - Autodromo Cabalen.

### LE CLASSIFICHE

Prima serie: Di Palma (Tornado) 20 giri in 19'56"2, media 186,651 (giro più veloce a 193,142); 2. Perkins (Tornado) 20'26"8; 3. Ternengo (Tornado) 20'27"3; 4. Del Rio (Tornado) 20'54"3.  
Seconda serie: Di Palma, 10'59"1 media 186,119 (giro più veloce 193,142); 2. Perkins, 20'05"3; 3. Ternengo, 20'07"1; 4. Garcia Veiga, 20'46"9.  
Terza serie: 1. Ternengo 20'31"1, media 181,359; 2. Di Palma 20'31"9; 3. Perkins 20'33"3; 4. Pauloni Chev. 20'51"1.  
Finale per somma di tempi: 1. Di Palma 1.00'27"2 media 184,664; 2. Perkins 1.01'05"1; 3. Ternengo 1.01'05"5; 4. Del Rio, 1.02'46"1.

## Finalmente MARINCOVICH «brucia» ESTEFANO

PERGAMINO - XIV Giro di Chacabuco per macchine TC, a circuito pavimentato di km 9,332 da ripetersi in tre serie di 8 giri ognuna e una finale di 20 giri. Carlo Marincovich ha finalmente rotto quell'incantesimo che lo vedeva sempre secondo o a ruota di Nasif Estefano. Vittoria di misura, anche se ampia, visto che a ruota della macchina di Marincovich sono terminate altre due Ford.

La prima serie vedeva Bordeu vincere con ampio margine su Barragan in una corsa che non aveva storia, mentre la seconda era, come da immaginare, di Nasif Estefano, che voleva far capire di essere lui il reuccio da rovesciare. Certo che la Ford di Iglesias correva toccandogli i talloni e non lasciandogli troppo fiato; ad ogni modo Nasif Estefano, andava più forte di Bordeu. La terza serie vedeva invece vincitori Marincovich che otteneva una quarantina di secondi di vantaggio su Loeffel. La media inferiore a quella di Nasif Estefano faceva presumere che questi nella finale avrebbe potuto avere buon gioco.

Al via Marincovich e Nasif Estefano andavano a fondo immediatamente, aprendo una lotta senza mezze misure. Abbandonava quasi subito Bordeu, mentre tutti i records si frantumavano sotto la spinta della rivalità Ford-Chevrolet. La lotta continuava aspra sino a due giri dal termine e finiva con l'affermazione di Marincovich.

Augusto C. Bonzi

XIV GIRO DI CHACABUCO - Gara TC in circuito - Pergamino, 23 luglio 1972.

### LE CLASSIFICHE

1. serie: 1. Bordeu (Dodge) in 27'23" media 163,590; 2. Barragan (Dodge) 27'54"7; 3. Luaces (Torino) 28'12"3; 4. Luluaga (Dodge) 28'44"7; 5. Lizevich (Torino) 28'52"2.  
Seconda serie: 1. Nasif Estefano (Ford) 26'59"5 media 165,964; 2. Iglesias (Ford) 27'38"9; 3. Giordano (Torino) 27'44"5; 4. Malnatti (Dodge) 28'34"4; 5. Villanueva (Dodge) 29'24"4.  
Terza serie: 1. Marincovich (Chevrolet) 27'07"8, media 165,117; 2. Loeffel (Dodge) 27'47"2; 3. Parisin (Torino) 27'47"8; 4. Castanon (Peugeot) 28'18"4; 5. Rodriguez (Chevrolet) 28'24"4.  
Serie finale: 1. Marincovich (Chevrolet) 1.06'13"6 media 169,102 (giro più veloce e record del circuito a 171,327); 2. Nasif Estefano (Ford) 1.06'23"8; 3. Iglesias (Ford) 1.08'17"2; 4. Parisi (Torino) 1.08'41"5; 5. R. Iglesias (Ford) a 1 giro.

# PUMA

stabilimento:  
00141 ROMA - via Val Seriana 3a  
telefono 89.70.96 - 83.19.345  
si prega inviare francobollo  
per risposta

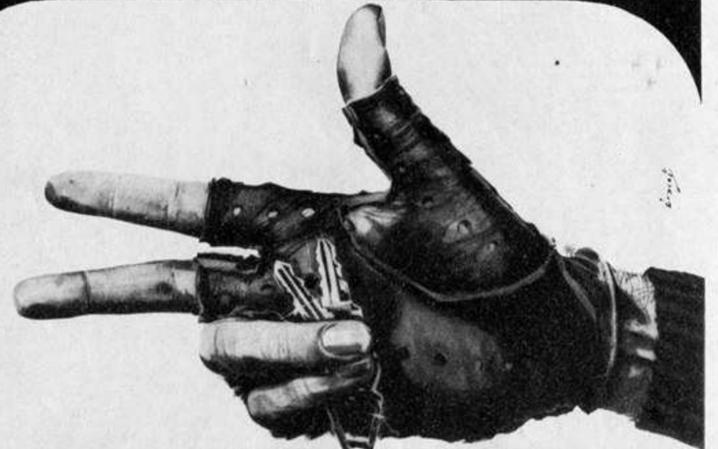
la scatola  
di montaggio  
più completa  
anziché  
~~L. 440.000~~  
a sole  
L. 396.000



offerta  
eccezionale  
valida fino al  
10-8-72

vettura di serie  
L. 1.300.000 con garanzia

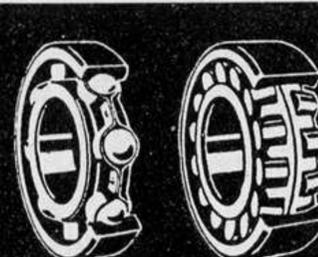
cercasi concessionari per le zone libere



il triangolo  
**SPICA**  
è garanzia!



CANDELE  
**LODGE**  
AMMORTIZZATORI  
allinquant  
POMPA  
ACQUA



# FAG

cuscinetti volenti



La Coppa Paolino Teodori disputata ad Ascoli Piceno è stata movimentata oltre che dalle prove superlative di Mauro Nesti, vincitore assoluto, e di Francesco Cerulli Irelli, vera rivelazione della gara del Colle S. Marco, da alcune spettacolari uscite di strada, come questa di Silvano Giachi della Scuderia Chimera che ha interrotto brutalmente la corsa della sua Innocenti Cooper gruppo 1 verso il traguardo

● Piccolo lessico dei rapporti finali. Lavazza (Fiat 500) aveva un finale da 108 kmh; le 850, quasi tutte, 128 kmh. Nelle 1000, Stefanelli aveva 150 a 8500, la BMW di Ricci 160 a 8000, le 128 di «Girasole» e Turizio 145 a 9000, l'Alpine di Bersano circa 150. Quanto alle Sport, Cerulli con la AMS 1000 ha montato 175 kmh, mentre Scola aveva (in prova) 190.

● Molte le avarie in prova. Fra queste, in prove libere, Litrico sbiellava il suo 1300 Autodelta, mentre «Jokrisa-Pier» urtava un muretto per il repentino sgonfiamento della gomma anteriore sinistra.

● A Piero Lavazza la vittoria di classe alla Ascoli - S. Marco è costata, circa, 700.000. Infatti, qualcuno gli ha rubato tutti i rapporti (pignone-corona, soluzioni al cambio) che il pi-

lota-preparatore aveva portato per sé e per i suoi clienti.

● Dopo la corsa, e dopo l'ennesimo tempo strepitoso di Aldo Fina, si è notato il preparatore della velocissima Abarth 695, il palermitano Saccone, parlare fittamente con Claudio Tani, «boss» tecnico della Giannini Automobili. Avremo quindi presto una Giannini preparata da Saccone? Forse, ma non con Fina al volante. Infatti, il forte siciliano è in procinto di andare a fare il servizio militare.

● L'edizione '72 della Coppa Teodori non ha avuto il piacere di ospitare le attese vetture di Conrero. Infatti, purtroppo, la bisarca che portava ad Ascoli le Opel del preparatore torinese si è rovesciata in autostrada, forse per un colpo di sonno del conducente, e le Commodore e le GT ne sono uscite veramente malconce.



Ecco un'altra immagine dei «numeri» visti ad Ascoli. E' la volta di Maurizio Posumato della Scuderia Brescia Corse che entrato lungo in uno dei tornanti ha mandato la sua Renault Gordini 1300 gr. 1 ad infrangersi rovinosamente su un muretto di contenimento. Il pilota, fortunatamente, se l'è cavata con tanta paura, così come è successo ai tanti spettatori che erano stipati in quel punto del percorso



Una suggestiva inquadratura della macchina del campione turco Sipahi nel caratteristico paesaggio naturale che ha fatto da cornice ai concorrenti del Rally Egeo organizzato dall'Automobile Club e dal Touring Club di Istanbul (foto Cimmarosti)

Nella gara dello EGEO (aspirante europea) una coppia torinese in VOLVO quinta nonostante tutto

2. RALLY INTERNAZIONALE EGEO - 7-9 luglio 1972 - Lunghezza chilometri 2535, 18 prove speciali cronometrate - A.C. Istanbul.

LA CLASSIFICA

1. Leonidas-Pirpiris (Porsche 911 S gr. 4) 9517; 2. Siphai-Siphai (BMW 2002 Tii gr. 1) 9754; 3. Suren-Cetin (Porsche 911 S gr. 4) 9979; 4. Kot-Sengur (Alpine Renault gr. 4) [A 110 S] 10369; 5. Merlone-Druetto (Volvo 142 gr. 2) 12336; 6. Kitapci-Gorkem (BMW 2002 Tii gr. 1) 12365; 7. Baykal-Sancaktar (Murat 124 gr. 1) 13756; 8. Soysal-Atakan (Renault 12 TL gr. 1) 14634; 9. Bukey-Billi (Anadol gr. 2) 14812; 10. Oktar-Berk (Murat 124 gr. 1) 16079.



I greci Leonidas-Pirpiris, con la loro Porsche 911 S gr. 4 marcano già sicuri verso la vittoria che li premierà dopo 2535 km di duro percorso (foto sopra) mentre l'unica coppia italiana formata da Merlone-Druetto non ha potuto classificarsi quinta avendo dovuto sopportare ben otto forature e percorrere molti chilometri supplementari per ovviare a tali avversità. La loro Volvo ha finito « sulle tele » (foto sotto)



# Un rally più lungo per otto forature



Sopra, ancora una inquadratura della BMW 2002 del campione turco Sipahi, in coppia con la graziosissima moglie, nel difficile passaggio di un villaggio dell'interno. Sotto, sul monte Olimpo, a 2000 metri d'altezza, i turchi Baykal e Sancaktar a bordo della Murat 124 (Fiat 124 versione locale) sono fermi ad un controllo a timbro



SPECIALE PER AUTOSPRINT

ISTANBUL - Ai primi di luglio si è svolta la seconda edizione internazionale quasi sconosciuta in Italia. Si tratta del Rally Egeo, organizzato dal Automobile e Touring Club turco. I turchi si sono messi al lavoro con tanto entusiasmo: dopo le due edizioni nazionali del 1969 e del 1970 hanno inserito la loro massima manifestazione automobilistica nel calendario internazionale, con la speranza, che il Rally Egeo venga incluso nel campionato europeo dei rallies tra un paio d'anni. Il paese con le sue caratteristiche topografiche e le sue strade (la rete stradale principale è molto buona) si presterebbe benissimo a realizzare un rally tipo Marocco o Acropolis, però gli organizzatori per il momento preferiscono limitare le difficoltà ad un livello medio, in quanto alla competizione validissima vi partecipano solo dei dilettanti, e così non vale la pena distruggere del materiale pagato solo dai privati, per un rally che per ora non gode ancora una fama internazionale.

I turchi però intendono fare sul serio: hanno invitato alla loro competizione l'ex rallyman inglese Tony Ambrose (organizzatore della «Londra-Sydney» e della «Londra-Messico») come osservatore, nella speranza che il Rally Egeo ottenga una certa eco nel clan rallyistico continentale.

Il percorso misurava ben 2.535 chilometri, con 18 prove speciali a cronometro. Ad Istanbul si sono presentate 32 macchine (tutte private) alla partenza; gran parte erano dei concorrenti turchi, ma erano rappresentate anche l'Italia, la Francia e la Grecia. L'unico equipaggio italiano era composto dai torinesi Merlone-Druetto su Volvo 142, che poi dovevano piazzarsi onorevolmente al quinto posto della classifica finale, nonostante le otto forature di gomme li avessero attardati parecchio. Merlone (concessionario torinese della Volvo) si era già distinto un anno fa, giungendo secondo, mentre al Rally del Marocco di quest'anno aveva dato del filo da torcere ai più quotati concorrenti di squadre ufficiali, però dovette ritirarsi poi per un'avaria.

Dopo quasi tre giorni e due notti il Rally Egeo si è concluso di nuovo ad Istanbul, con la vittoria dei greci Leonidas-Pirpiris su Porsche 911 S Gr. 4. Leonidas (campione greco della velocità e dei rallies) è il concessionario Audi-NSU di Atene; da quest'anno corre con la Porsche 911 S, preparata «al massimo» dalla Casa di Stoccarda (2500 cc, 260 CV). Al secondo posto si è piazzato il campione turco Sipahi, al cui fianco la graziosa moglie faceva da navigatore. Sipahi, manager pubblicitario della BP di Istanbul, ha partecipato alla gara al volante di una BMW 2002 Gr. 1, con la quale si era già distinto al

Però durante la lunga galoppata hanno subito ben otto forature, dovendo così sempre riparare le camere d'aria in qualche piccolo garage della Turchia. «Abbiamo percorso non so quanti chilometri supplementari», racconta Merlone, «per poter trovare dei garages dove si potesse vulcanizzare le camere d'aria bucate. Abbiamo comperato anche delle camere d'aria di altre dimensioni, poiché non c'erano quelle buone, pur di poter continuare». Infine la Volvo ha percorso gli ultimi 400 chilometri sulle tele dei battistrada. «Non credevamo più di farcela». Dopo aver ricevuto la meritata coppa sulle rive del Bosforo i torinesi si sono rimessi nella loro Volvo partendo di nuovo per l'Italia.

Delle 32 macchine partite solo 10 figurano nella classifica finale. Sono giunte al traguardo anche dei modelli di produzione turca: la Murat 124 (si tratta della Fiat 124 montata in Turchia: Murat significa desiderio), la Renault R 12 TL e la Anadol (macchina turca con carrozzeria in plastica e motore Ford 1300).

Gli organizzatori turchi sperano che il loro rally nel futuro riesca ad attirare anche qualche squadra ufficiale, in modo che la gara egea diventi veramente la prova di primo livello internazionale che merita essere.



Druetto e Merlone, a conclusione della loro fatica che li ha portati al quinto posto nonostante le molte avversità incontrate, ricevono una coppa alla premiazione effettuata sulle rive del Bosforo

Adriano Cimmarosti

## L'autotorneo a Rivisondoli

RIVISONDOLI - L'Autotorneo italiano che ormai da due stagioni ha varcato tutti i confini regionali, dà appuntamento ai suoi specialisti e a tutti coloro che si vogliono cimentare, senza particolari licenze, in queste gare di abilità di guida, in questo conosciutissimo centro turistico, in occasione della «Settimana Rivisondolese», per la disputa della tredicesima prova del trofeo e per la conquista della Coppa ORSAS. Partenze ed arrivi dei partecipanti avranno luogo sulla piazza principale di Rivisondoli; le gare inizieranno alle ore 9 di martedì 8 agosto 1972.

Rally dell'Acropoli. L'anno scorso si era imposto all'Acropoli con una vittoria nel gruppo 1. Sipahi corre dal 1953, ha partecipato a diversi Rally di Montecarlo.

Infine veniamo ai bravissimi italiani Merlone-Druetto, giunti quinti, con la loro Volvo Gr. 2. Erano partiti da Torino «via terra» con la macchina da rally, senza assistenza, con solo due gomme di ricambio. Dopo aver traversato la Jugoslavia e la Grecia durante una cavalcata di 24 ore (2500 chilometri) hanno preso il via senza poter conoscere il percorso (Merlone però aveva già partecipato alla prima edizione internazionale del Rally Egeo), mettendosi subito in evidenza.

# AUTO SPRINT K KARTING

## LE PROSSIME GARE

6 agosto, PISTA ROMEA, S. Giuseppe, 2. prova Campionato Italiano cl. 100 cc 1. e 2. categoria - 6-8, CIRCUITO DI TERMOLI (CB), cl. K 250 prova valida Campionato Italiano - 13-8 CIRCUITO DI TERMOLI, gara naz. cl. 100 e 125 cc - 14-8, CIRCUITO DI BAGNAIA (VT), gara naz. cl. 100 e 125 cc - 15-8 PISTA GIULIANOVA, gara naz. cl. 100 125 cc - 19-8 CIRCUITO DI PIORCO (MC), gara naz. cl. 100 e 125 cc - 20-8, CIRCUITO DI MONGHIDORO (BO), gara naz. cl. 100 e 125 cc - 20-8 PISTA GIUNTI, Lamezia, gara naz. cl. 100 e 125 cc.



Alessandro Giusti e Luigi Giannini i due giovanissimi animatori della classe 100 cc 3.a categoria nella gara del 16 luglio scorso, disputatasi sulla pista del Sole di Firenze.



Dalla  
Topolino  
il  
«funny car»

# Karting autunno caldo

ROMA - Il 1972 si avvia ad essere per il karting, sia in campo nazionale che internazionale un anno di stasi sportiva, se non proprio di recessione. Si sono infatti ingigantiti gli ostacoli per lo sviluppo dell'attività sportiva e tecnica con una ventata di demagogia, che ha prevalso all'inizio di stagione negli organi nazionali e, con l'eterno immobilismo della CIK, in campo internazionale, dove il trio De Francesco-Alazard-Benoit continua a legiferare, se così si può dire, all'insegna del «pro domo mea».

Crisi di piloti; tentativo di messa a punto di una nuova strategia sportiva internazionale da parte della Federazione Italiana; caparbieta nel considerare irreversibili le attuali forme agonistiche; chiusura drastica dell'avvento dei giovani; dilagante demagogia ad alto e basso livello; piattaforma avveniristica prospettata dai Costruttori europei; coscienza dei piloti a voler dire anche la loro parola. Sono questi soltanto alcuni dei passaggi obbligati dell'immediato futuro e rappresentano soltanto alcuni esempi di momenti decisivi dei prossimi tre mesi, durante i quali la Federazione da spettatrice dovrà assumere quello di pilastro portante dandosi carico di accertare e documentare i fatti, di avanzare proposte e, se necessario, organizzare resistenze.

Tanto vale per i riflessi nazionali oltre che internazionali. E' infatti troppo evidente, dopo la penosa riunione della

CIK a Karshue, dopo la prima dell'europeo a squadre, dove il potere sportivo è stato soltanto ridicolizzato, dopo la guerra isolana (Coppa dei Campioni), quanto sia urgente promuovere in campo internazionale una vigorosa iniziativa italiana.

In campo nazionale, sono ancor più evidenti i motivi affioranti di un pauroso cumulo d'interessi zonali in seno alla Federazione; l'eterno dilemma ormai logoro del potere sì e del potere no; il disinteresse di alcuni Consiglieri; gli accomodamenti sempre all'ordine del giorno; il voler continuare a considerare inamovibili alcune inutili e logore presenze; un senso di burocrazia che mal si addice al Karting; il non percepire impulsi e motivi che la base va additando; il mancato intervento in Sicilia dove si è permessa e poi tollerata una situazione paradossale; l'abbandono della Sardegna; il non aver aiutato gli sforzi del Piemonte (Picatti lasciato alla deriva); la Liguria tutta dedita al noleggino; e tanti altri ancora sono i presupposti di una nuova strategia e che preparano il primo autunno caldo del karting nazionale.

Nei prossimi numeri esamineremo con spietato senso realistico ogni problema nell'intento di contribuire ai chiarimenti e additare le strade più idonee per uscire dalla recessione affiorante.

La terza categoria è stata appannaggio di Perini. Gaudenzi e Bressan si sono contese le posizioni di rincalzo nulla potendo contro un Perini scatenato.

Scarsi i piloti della 125 cc 1.a categoria dove il solito Baroni ha ancora una volta vinto su Briganti e Giardinieri. La seconda categoria ha premiato Germani, dopo una girandola di alternative. Ai posti d'onore Montanari e Vitali.

Spada nella terza serie ha ripetuto le sue belle prestazioni vincendo ancora una volta su Venturi e Reggiodori.

### LE CLASSIFICHE

Cl. 100 cc 1.a cat.: 1. Patrese; 2. Giugni; 3. Mazzotti; 4. Monti M.; 5. Mantovani.  
Cl. 100 cc 2.a cat.: 1. Gabbiani; 2. Zanotti; 3. Masini; 4. Scarabelli; 5. Arnold.  
Cl. 100 cc 3.a cat.: 1. Perini; 2. Gaudenzi; 3. Bressan; 4. Rosso; 5. Mazzotti.  
Cl. 125 cc 1.a cat.: 1. Baroni; 2. Briganti; 3. Giardinieri; 4. Sonni F.  
Cl. 125 cc 2.a cat.: 1. Geminiani; 2. Montanari; 3. Vitali; 4. Ravaglia; 5. Bettoli.  
Cl. 125 cc 3.a serie: 1. Spada; 2. Venturi; 3. Reggiodori; 4. Zama; 5. Turchetti.

## Le truppe «irregolari» di Sicilia

MILAZZO - Il circuito di Milazzo, con la sua terrificante gara del 9 luglio che mise a dura prova la pur consumata esperienza di un ufficiale di gara, ci ha spinto a rinverdire le nostre precedenti impressioni in materia di circuiti sulla costa occidentale della Sicilia. Nulla è cambiato, purtroppo, tutto è peggiorato bisogna aggiungere, ed è peggiorato sino al limite di rottura, come sarebbe avvenuto con la gara del 23, se una giovane équipe inviata dalla Federazione non si fosse adoperata per arginare lo straripante senso di disorganizzazione, se attente verifiche non avessero stabilito un certo ordine nella allegra disinvoltura di stare al di fuori di ogni regolamento.

Ma veniamo alle gare tutte scialbe e scontate nei risultati, se si accettano quelle della classe 100 cc 1.a categoria e della 125 2.a categoria.

Partono infatti in quattro nella seconda categoria della classe 100 cc. Si dispongono all'avvio così: Parrinello, Comito, Giallanza, Campo. Così arrivano. E' tutto! le verifiche poi danno vincitore Giallanza perché gli altri irregolari.

Così la 125 cc 1.a categoria. Va via subito Costanzo, gli altri tre ad arrancare a lunga distanza. Anche qui è tutto. Il gatto ha giocato con i topi.

Il catanese Nicosia non ha avuto rivali alla sua portata nella 3.a categoria, sino a quando si è trattato di stare sul campo di gara. Ha infatti vinto con facilità su Brusca, Franceschini e Salomone. I suoi avversari li ha trovati nei commissari tecnici ai quali è stato facile rile-

vare l'irregolarità del suo motore e determinare la sua squalifica. Anche il terzo arrivato, Franceschini, non era in regola.

La prima categoria, che ha visto alla partenza ben 10 piloti, è stata una delle due gare di contenuto sportivo ed agonistico. Tre piloti hanno tenuto banco ed appassionato il pubblico. I due Costanzo e De Bellis. La gara l'hanno condotta con molta grinta ed è stata sin dall'inizio dominata dal binomio catanese.

La seconda categoria della 125 è stata l'altra gara interessante. Interessante, però, solo agonisticamente, ma non sportivamente. Nulla hanno trascurato di mettere in opera i vari Verrillo, De Pasquale, Pellegrino ed altri pur di danneggiarsi a vicenda. In sostanza però solo durezza eccessiva di contatti ruota a ruota. Verrillo con molto acume ha atteso che le rivalità, con gli scontri inevitabili, avessero il logico epilogo.

### LE CLASSIFICHE

Cl. 100 cc 1.a cat.: 1. Costanzo Sr.; 2. De Bellis; 3. Di Liberto; 4. Costanzo Jr.; 5. Minutoli.  
Cl. 100 cc 2.a cat.: 1. Parrinello; 2. Comito; 3. Giallanza; 4. Campo.  
Cl. 100 cc 3.a cat.: 1. Nicosia; 2. Brusca; 3. Franceschini; 4. Salomone; 5. Brugnano.  
Cl. 125 cc 1.a cat.: 1. Costanzo Sr.; 2. Beninati; 3. Milone.  
Cl. 125 cc 2.a cat.: 1. Verrillo; 2. De Pasquale; 3. Lisitano; 4. Isgrò; 5. Calanna.

## Il Presidente CSAI inaugura le piste Karting

● NAPOLI - La pista karting «Kennedy» di Camaldoli, in fase di avanzata costruzione, ha avuto il suo battesimo ufficiale nei giorni scorsi alla presenza delle massime autorità militari politiche e sportive, fra le quali l'ing. Alberto Rogano, presidente della CSAI. Il responsabile dello sport automobilistico italiano si è intrattenuto cordialmente con i costruttori del complesso i quali hanno chiaramente enunciato il proposito di potere, in un prossimo futuro, allungare e completare il complesso sino a renderlo un autodromo permanente.

● Nei giorni 27 agosto, 24 settembre e 22 ottobre, sulla pista in terra battuta di America del Boschì si svolgeranno le tre prove conclusive del Trofeo Vitaloni-Yazaki, riservata alle vetture speciali per autocross. Patrocinando questa manifestazione altamente spettacolare, la Vitaloni s.p.a. ha inteso propagandare questa nuova forma di sport automobilistico che tanto favore sta acquisendo fra pubblico e piloti.

## GIANNINI fiuta il titolo

ROMA - Le recenti decisioni di aggiornamento delle due prove di Campionato Italiano della classe 100 cc è il motivo che ha tenuto desta l'attenzione di un po' tutti sulla pista d'Oro di Roma.

Alla polemica non partecipano fortunatamente i piloti, ed ancor più quelli della consistente terza categoria romana, che con i suoi tre alfieri d'eccezione, Giannini, De Angelis e Cheever, è tutta dedita a gareggiare ed a risolvere i problemi agonistici sui tracciati.

Giannini, che con l'avvicinarsi della prova tricolore, fiuta odore di titolo, ha condotto una gara magistrale mettendo in vetrina tutti i risvolti della sua consumata esperienza, per battere l'altro romano, De Angelis, un pilota che si avvia ora ad essere il principale antagonista di Giannini.

Siena, l'altro romano in gran forma, ha vinto bene nella seconda categoria. In seconda posizione Nanni e terzo Foderaro, che giustamente lamenta una condotta di gara del romano non in linea con i canoni di una sportiva competizione.

Giovannozzi, nella seconda della 125, non ancora pago di una già consistente collana di vittorie, ne ha conseguita ancora un'altra su Di Stefano e Moretti.

Solitarie le vittorie di Del Fante e Gardelli.

### LE CLASSIFICHE

Cl. 100 cc 3.a cat.: 1. Giannini; 2. De Angelis; 3. Cheever; 4. Ventura A.; 5. Grossi.  
Cl. 100 cc 2.a cat.: 1. Siena; 2. Nanni; 3. Foderaro; 4. Moretti; 5. Panzolini R.  
Cl. 125 cc 2.a cat.: 1. Giovannozzi; 2. Di Stefano; 3. Moretti; 4. Blasi; 5. Sciamanna.

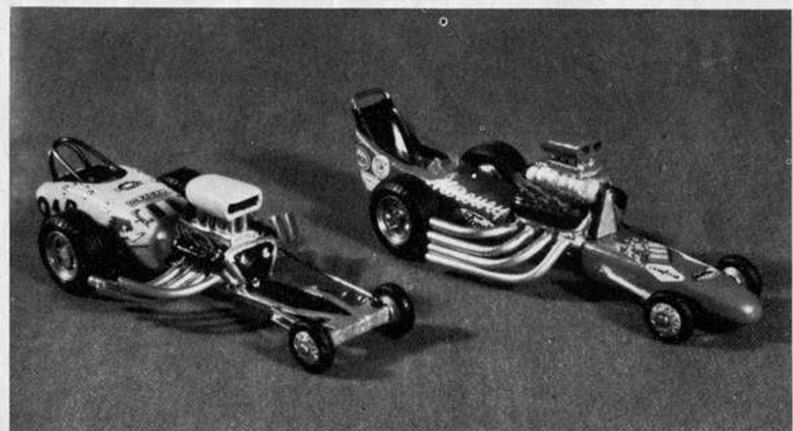
## PATRESE torna e vince

ROMA - Il motivo che ha dato contenuto alle gare sulla pista Romez, è stato il rientro all'attività di Riccardo Patrese dopo il brutto incidente di Parma. Patrese ha tutto superato con disinvoltura e ha fatto coincidere il rientro con una smagliante vittoria su Giugni e Mazzotti che pone una seria ipoteca ai contesti posti per il prossimo Campionato del Mondo.

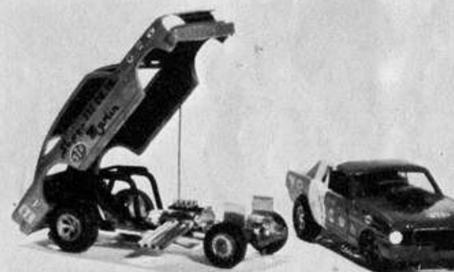
Nella seconda categoria, Gabbiani, in questo periodo alquanto discontinuo, è stato impegnato sino al limite delle sue migliori prestazioni da Zanotti. Ha infine vinto ma con l'avversario a ridosso, mentre più lontani Masini e Scarabelli.



Partendo da una paciosa Topolino A è riuscito a costruire un «funny car» con carrozzeria sollevabile, motore V 8 con canne d'organo sopra gli iniettori, ruote enormi al retrotreno dove si scaricano a terra le centinaia di CV del propulsore. Tolta la «capote» in tela, il posto di guida è protetto da un robustissimo roll bar che garantisce l'incolumità del pilota anche nel caso di impennate tanto violente da far rovesciare la vettura, la «Topolino» più veloce del mondo



Angelo Cavalli ha inoltre costruito due dragster, battezzati Cragar e Mercury. Carrozzeria e motore sono interamente in legno di balsa, stuccato e verniciato in tinte brillanti di autentico gusto americano. A destra: partendo da carrozzerie di metallo in scala 1:43 Angelo Cavalli ha preparato due «funny cars», la Super Merlin e la Mustang Hemi. Entrambi i modelli dispongono di carrozzeria sollevabile che lascia vedere telaio e motore realizzati a mano



Anche la POLISTIL si cimenta però con i funny-cars. Ecco il G. 1, Volkswagen Go-Bug, caricatura di una VW, in metallo pressofuso con ruote in gomma vera. Prezzo 2000 lire

La Chrysler Italia ha reso noto che le quattro linee tradizionali dei modelli Simca e Chrysler saranno mantenute anche nell'annata automobilistica 1972-73. Tuttavia molti perfezionamenti verranno apportati ai vari modelli così da migliorarne il rendimento ed il comfort. A parte la riduzione del livello sonoro comune per tutta la produzione, in particolare ecco quali sono le migliori apportate:

**Serie Simca 1000:** adozione delle sospensioni anteriori e posteriori del modello Simca Rally 1;

**Serie Simca 1100:** miglioramento dei sedili dal punto di vista estetico e di quello del comfort; ampliamento delle dimensioni del retrovisore interno; miglioramento della potenza dell'avvisatore acustico;

**Serie Simca 1301:** una nuova serie di ingranaggi nella scatola cambio che permette una migliore utilizzazione della coppia rendendo la vettura più elastica e con maggiore ripresa; nuova sincronizzazione della scatola cambio; nuovi tamburi per i freni posteriori con dispositivo di compensazione automatica dell'usura delle guarnizioni; totalizzatore chilometrico e accendisigari al cruscotto; retrovisore interno a due posizioni; ridisegnatura e nuova composizione del sedile posteriore per ridurre la fatica fisica dei passeggeri in lunghi tragitti;

**Serie Chrysler 160-180:** miglioramenti comuni: modifica dei sistemi di aspirazione e di scarico, diminuzione del consumo di carburante. Miglioramenti particolari per il tipo 160: miglioramento della coppia massima che passa a 12,5 kgm a 3000 g/m; per il tipo 180: incremento di potenza di 3 hp DIN, incremento della coppia massima a 15,3 kgm a 3400 g/m, adozione di rapporti intermedi che favoriscono la ripresa, miglioramento del bilancio elettrico grazie all'adozione di un alternatore di 35 ampères.

AUTO  
TUTTO

Che cosa cambia  
nella serie  
CHRYSLER



MENO  
sonore



**MONACO** - Una vettura completamente nuova, con soluzioni tecniche d'avanguardia, si è affacciata sul mercato europeo delle auto medie quale primo prodotto della fusione Audi-NSU. E' la Audi « 80 » che si presenta con tre tipi articolati in cinque versioni: « 80 » e « 80 L » con motore di 1296 cc. che sviluppa 60 cv a 5.500 giri/m; la « 80 S » e « 80 LS » con lo stesso motore della versione normale, ma sviluppante 75 cv a 5.800 giri/m; la « 80 GL » che ha invece un motore maggiorato a 1470 cc che sviluppa una potenza di 85 cv a 5.800 giri/m.

La serie « 80 » della Audi si presenta con carrozzeria naturalmente differenziata ed incorpora nuovi importanti elementi per la sicurezza come lo sterzo a cremagliera posto in posizione protetta dietro l'avantreno e munito di un accoppiamento a sgancio incorporato nel piantone e di un supporto deformabile all'altezza del cruscotto. Ma, sempre in tema di sicurezza, la soluzione più originale è quella che riguarda il sistema frenante « a guida autostabilizzante » che permette di evitare automaticamente lo sbandamento, prodotto da forze frenanti di diversa entità, in quanto la vettura controsterza da sé.

Queste le principali caratteristiche indicate dalla Casa per i diversi modelli:

#### L'identi-kit della serie AUDI

	80	80 L	80 S	80 LS	80 GL
<b>Motore cc</b>	1296	1296	1296	1296	1470
<b>Potenza 5500 g/m</b>	60	60			
<b>Potenza 5800 g/m</b>			75	75	85
<b>Coppia massima</b>					
<b>a 2500 g/m: kl·m</b>	9,4	9,4			
<b>idem a 3500 g/m</b>			11,6	11,6	12,3
<b>Velocità max kmh</b>	147	147	160	160	170
<b>Peso kg</b>	835	835	850	850	850
<b>Consumo</b>					
<b>1/100 km</b>	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8

# Sull' HONDA dell' invasione

Arriva la CIVIC, ma in  
EUROPA dovremo attendere

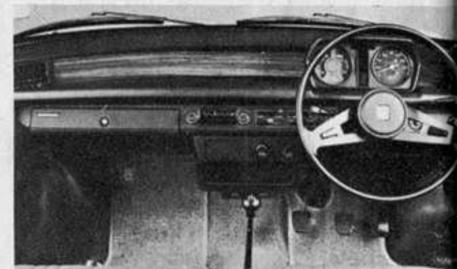
# Il per



La « HONDA CIVIC » comprende tutte le misure di sicurezza esistenti ed è stata sottoposta a tests di ogni genere, per garantire la massima manovrabilità e la massima sicurezza. Le misure anti-inquinamento comprendono sedi di valvole di materiale speciale, che consente l'uso di carburante privo di piombo, e un dispositivo pure speciale per ridurre moltissimo l'emissione di idrocarburi causata dall'evaporazione del carburante. La Honda ha intenzione di cominciare ad esportare questa vettura più avanti nell'anno. Il prezzo sarà competitivo.

Nel traffico cittadino la Civic è una vettura piena di scatto. Essendo molto leggera, e con alta coppia a bassa velocità, garantisce un minimo di stanchezza nella guida in mezzo al traffico. Può in effetti accelerare facilmente con la marcia più alta, da 25 km all'ora.

L'economia di carburante è notevole. Secondi dati garantiti dal ministero giapponese dei trasporti fa 22 chilometri con un litro, su strada asfaltata, a 60 orari. Anche il con-





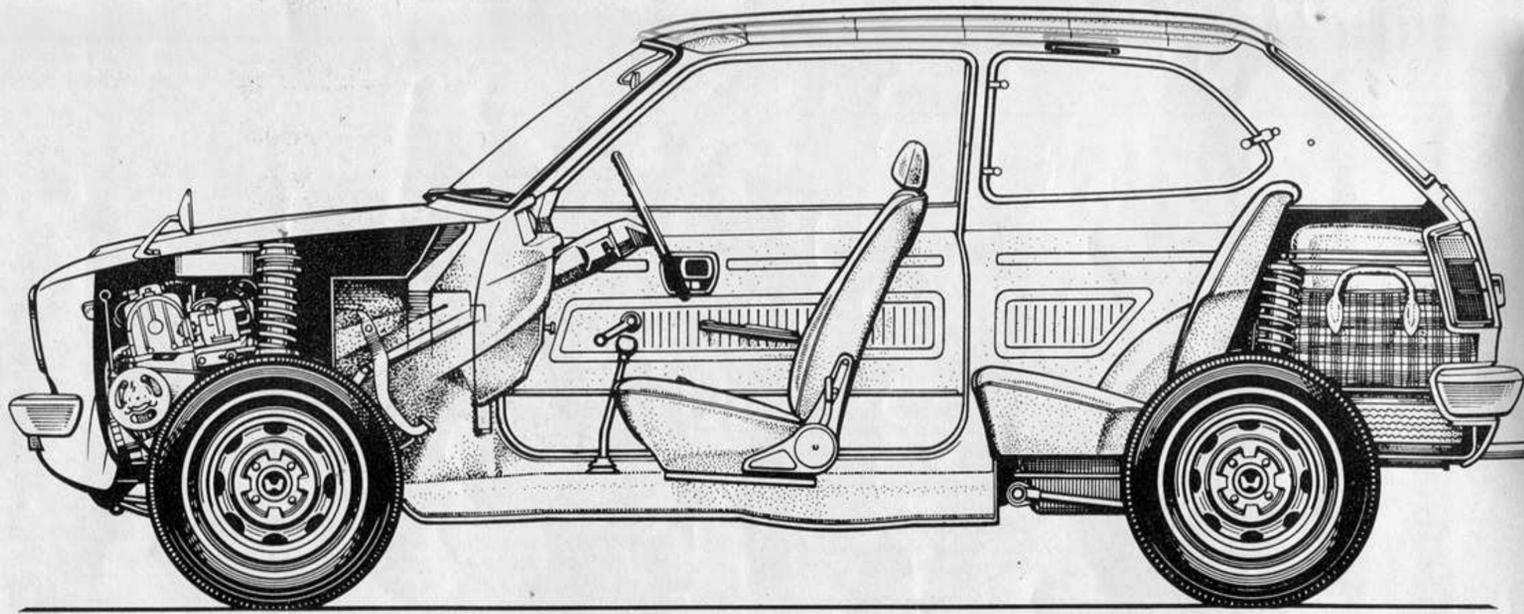
TOKYO - La « Honda Motor Co. Ltd. » ha presentato in questi giorni il suo ultimo prodotto in fatto di autovetture, un 5 posti che intende andare incontro alle esigenze del moderno mercato automobilistico. Disegnando la nuova vettura che è stata chiamata « HONDA CIVIC » i tecnici della casa giapponese hanno cercato di dare alla stessa tutto ciò che un'automobile deve avere, eliminando il superfluo. La Honda Civic è una vettura scattante, molto manovrabile, confortevole, adatta sia alle insidie del traffico cittadi-

no, come ai lunghi trasferimenti. La Honda Civic che monta un motore da 1200 cc quattro tempi è dotata di una eccellente accelerazione, delle più moderne misure antinquinamento e, cosa molto importante, consuma un litro di benzina ogni 22 km. La Honda Civic, per la quale la casa prevede una produzione iniziale di 3.000 veicoli, avrà un prezzo competitivo e verrà prodotta in due versioni: il 2 porte (standard, deluxe, GL) e 3 porte (deluxe, high-deluxe e GL).

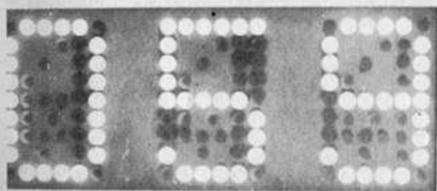


In questa serie di fotografie viene ritratta nei suoi particolari più interessanti la nuova nata « HONDA CIVIC » che la grande Casa giapponese ha immesso in questi giorni sul mercato. Una linea piacevole, un bel frontale, e una abitabilità invidiabile. Il motore a quattro tempi, molto elastico, consente alla vettura uno « scatto » tale da renderla adatta al traffico cittadino come ai lunghi percorsi

# COLO WW



## 只今の生産台数



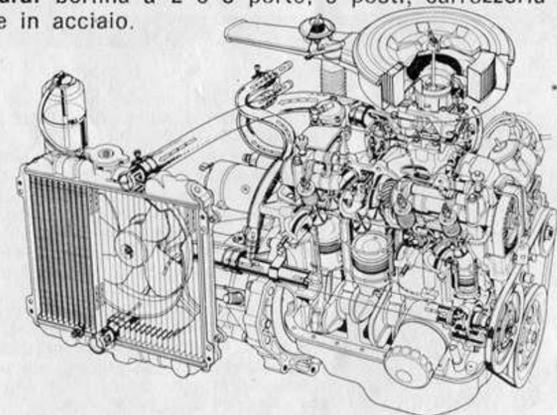
sumo dell'olio è minimo. Il motore è abbastanza potente per consentire una pronta accelerazione, oltre ad alte velocità di crociera. L'ottima stabilità proviene da basso centro di gravità, dal passo lungo, dalla carreggiata larga e dall'ideale distribuzione dei pesi: 60% anteriormente, 40% posteriormente.

L'interno molto spazioso garantisce un buon comfort, il motore è poco rumoroso e la vettura dispone anche di sistemi per ventilazione, riscaldamento, sbrinatoria. Le sospensioni indipendenti sulle quattro ruote danno comfort e stabilità.

Il motore a quattro tempi, quattro cilindri e alberi a camme in testa, è raffreddato ad acqua, montato trasversalmente. E' molto flessibile e fornisce un alto grado di efficienza nella combustione. Il radiatore sigillato, con serbatoio extra, non richiede quasi manutenzione.

## La carta **HONDA CIVIC** d'identità

**Vettura:** berlina a 2 o 3 porte, 5 posti, carrozzeria autoportante in acciaio.



**Motore:** anteriore trasversale, 4 cilindri asse a cammes in testa, raffreddamento ad acqua; alesaggio 70 - corsa 76 - potenza 60 cv a 5500 g/m (69 cv per il tipo GL) - coppia 9,5 kgm. a 3000 g/m (10,2 per il GL), cilindrata totale 1169 cc.  
**Cambio:** 4 marce tutte sincronizzate, più RM.  
**Frizione:** monodisco a secco, molla a diaframma.  
**Trasmissione:** trazione anteriore.  
**Freni:** 4 a tamburo il tipo normale, anteriori a disco per la GL.  
**Sospensioni:** indipendenti sulle 4 ruote.  
**Ruote:** anteriori e posteriori 6.00x12x4PR.  
**Dimensioni:** lunghezza 3405 (3545 la GL), larghezza 1050, altezza 1325, passo 2200, carreggiata ant. 1300 post. 1280, altezza da terra 175, peso variabile da 600 kg a 650.

Qualche volta la TV fa delle sorprese, vedi Imola e la sintesi della FERRARI Mondiale Marche

## Il ricordo del «cavallino»

Dopo Brands Hatch abbiamo visto, ahinoi!, la modesta telepresenza di Imola, la quale, nonostante gli «sforzi» della tv, è riuscita a dimostrarsi abbastanza interessante.

Ma ciò che ci interessa sottolineare, questa volta, non è tanto la deficienza di telecamere, quanto la deficienza di notizie. Infatti la Rai non aveva assolutamente previsto le riprese del Gran Premio di Formula 2 e, come i lettori avranno notato, non ne avevamo — nella scorsa settimana — neppure accennato.

Tuttavia, all'ultimo momento (come al solito e tanto per non cambiare abitudini) si è verificato il ripensamento. I cervelli dei dirigenti televisivi dediti al settore sport hanno fatto «tic» e la saggia decisione è stata presa. Per l'esattezza ci è avvenuta nella mattinata di venerdì 21, quan-

do cioè la nostra rivista era in edicola dal lunedì precedente. Ma veniamo ai fatti. Venerdì 21 giugno una nota di agenzia che comunica i programmi televisivi di domenica 23: la nota porta l'orario di trasmissione, ore 12,00, e non ha incluso l'automobilismo. Immediatamente dopo, una seconda nota della rete Radiostampa (delle ore 12,05), firmata dal capo ufficio stampa della Rai, dottor Gian Paolo Cresci, comunica che sul nazionale tv, alle ore 15, andrà in onda il Gran Premio F.2 di Imola.

Domenica alle 15, coloro che hanno appreso la notizia da quei pochissimi quotidiani in edicola (lo sciopero blocca spesso in questi giorni l'uscita di alcune delle maggiori testate italiane) si sono posti dinanzi al video sacrificando il sonno delle caldissime ore

pomeridiane alla passione per lo sport automobilistico. Il video appariva mufolato, atroce, muto e silenzioso. Solo chi ha avuto la pazienza di resistere e attendere fiducioso che il piccolo schermo si animasse ha potuto, alle 15,30, ottenere soddisfazione... Sbollito il primo momento di giustificatissima rabbia per la inesattezza delle informazioni, il telespettatore ha potuto seguire le ultimissime fasi della Formula Italia e quindi la partenza, ritardata, del Gran Premio di Formula 2. Poi, all'improvviso, una sconvolgente notizia: come se tutti ne fossero al corrente il buon Casucci, tra un discorso e l'altro, ricorda che la seconda manche verrà mandata in onda sul secondo canale alle 18,30.

Sorprese per il teleutente che, anche se rammaricato di non aver potuto programmare con anticipo la sua giornata domenicale, si sente ben disposto a rimandare tutti gli impegni per assistere alla finale della competizione.

Purtroppo gli incidenti ritardano il collegamento fino alle 19. Imola è «passata» e si deve riconoscere, almeno questa volta, che il Casucci si è comportato abbastanza bene. Anche se ha dovuto ammettere — ed era ora! — che spesso la sua voce veniva soffocata dal rombo dei motori. (Tuttavia solo dopo che il regista glielo aveva fatto notare). Da queste colonne lo abbiamo ripetuto più volte ma evidentemente il nostro preferisce i suggerimenti di «Autosprint» oppure si tratta solo di carenza di memoria. Nulla di male, capita a tutti, e perché non a lui?

Dopo la lunga e «faticosa» giornata imolese, il riassunto delle gare nella «Domenica sportiva» da parte del compasatissimo Mario Poltronieri che ha annunciato — riferendo di Watkins Glen — un filmato sulla gara che poi non è stato trasmesso. Non importa, siamo abituati a questo ed altro e quindi non ci meravigliamo né ci scandalizziamo più di nulla. Annunciamo soltanto le molteplici gaffes della tv dopo di che cambiamo discorso. Come ora. Infatti, dopo il resoconto e i brevi filmati su due gare, Imola compresa, c'è stata una rievocazione delle tappe percorse dalla Ferrari nel corso del Campionato 1971: e — una volta tanto — possiamo rilevare che, se pur breve, il servizio è risultato sufficientemente completo ed efficace. Un riconoscimento alla casa di Maranello si imponeva e la tv, approfittando forse di qualche «vuoto» nel «giornale» della domenica ha creduto opportuno accontentare i tifosi del cavallino rampante e dell'automobilismo. Grazie, RAI!

Gio' Luni

Non vedremo nulla anche perché non vi sono in calendario gare di grosso rilievo. Se la tv cerca di sfuggire, quando può, i Gran Premi non è immaginabile che dedichi dello spazio a competizioni di Formula 3 o si colleghi con l'Inghilterra o la Finlandia per trasmettere la Rothmans Trophy di Silverstone o il Rally 1000 Laggi. Sarebbe pretendere troppo e sarebbe anche inutile chiedersi «se»... Tanto la risposta sarebbe sempre e inevitabilmente la stessa. Auguriamoci piuttosto che a metà agosto ci regali il G.P. Austria.



## No inglese al «fumo» J.P.

● Non tutti gli inglesi erano contenti che il loro Gran Premio si chiamasse John Player e un noto settimanale osserva: «Tutti, nel mondo delle corse sono grati alla John Player per il grande interesse che porta alle competizioni, ma se nella prossima stagione schiererà il suo team 'John Player Lotus' e se chiamerà il Gran Premio 'GP di Gran Bretagna, patrocinato dalla John Player' sarà la goccia che farà traboccare il vaso».

● Di Merzario, al GP d'Inghilterra, un settimanale inglese dice il «minuscolo italiano non diceva essere 'stoffa da monoposto' ma appena si è mosso è risultato di una velocità addirittura imbarazzante per un novellino in F.1».

● Gli organizzatori della 12 ORE DI SEBRING, che non si correrà più sul vecchio aeroporto, hanno già avuto discussioni preliminari con i dirigenti del circuito di Road Atlanta. Si trova molte centinaia di chilometri più a nord, nella Georgia, ma i locali dicono che in marzo in genere il tempo è bello e quindi adatto per una corsa. Nonostante le sue dodici curve, è un circuito veloce, con impianti per ora un poco primitivi che dovrebbero essere migliorati per una corsa di campionato mondiale.

● Poco prima delle prove del GP d'Inghilterra, la ProMoTo ha fatto un accordo di patrocinio per la CON-NEW con la Capricorn Seafoods. Questi importatori di cibi surgelati sono nuovi alle corse, ma sperano di continuare a patrocinare le vetture nei futuri grandi premi e nella Rothmans 50.000.

● Cattive notizie per MARKO. Aveva lasciato l'ospedale di Clermont Ferrand ritenendo di avere ottime probabilità di non perdere la vista dell'occhio ferito. A Graz, invece, uno specialista gli ha detto il contrario, facendolo restare in ospedale in osservazione. L'occhio è ancora fasciato e pare che le probabilità che guarisca siano molto scarse.

● Si parla molto, soprattutto in Francia, del futuro della MATRA F.1 per il prossimo anno. Si dice che la Casa francese (non è la prima volta che corre la voce) vorrebbe fare un completo programma di gare sport, non soltanto a Le Mans, fornendo il suo motore F.1 a un'altra squadra. Il telaio (sono sempre voci) potrebbe fornirlo Amon, il cui contratto scade quest'anno.

## Fuori Donohue dentro Follmer

● Quasi certamente ROGER PEN-SKE farà correre una sola vettura nelle restanti gare USAC, per Gary Bettenhausen. Pare improbabile che Donohue stia abbastanza bene per correre di nuovo, quest'anno, e quindi la McLaren verrebbe venduta a Woods, che l'affiderebbe a Follmer.

● Durante la visita della principessa Anna d'Inghilterra a Monaco, ospite del principe Ranieri, è stato girato un cortometraggio ove a fianco della principessa appare anche JACKIE STEWART. Il film verrà proiettato nei cinema di tutto il mondo e anche in televisione.

● Il RALLY DELLE ALPI AUSTRACHE, che inizierà il 6 settembre, sarà diviso in tre tappe e ventun prove speciali, sui km 2434 del percorso. Pare che la Porsche iscriverà un team ufficiale e fra i piloti ci saranno probabilmente Waldegaard e Zasada.

● Dopo il GP d'Inghilterra, la Automotive Products ha offerto un trofeo d'argento a Dennis, il capo meccanico della vettura di FITTIPALDI. Ogni anno la società premia i meccanici della vettura inglese che si è piazzata meglio.

● L'austriaco KURT BERGMANN ha l'autora intenzione di avere pronta per il 1973 una F.2 con motore Opel e ha ottenuto il patrocinio dalla Lee Cooper, una Casa che produce blue-jeans.

## KAUHSEN al CAN-AM

● L'attuale leader del campionato Interserie, WILLI KAUHSEN, correrà nella Can Am, più avanti nella stagione. La sua Porsche è fortemente patrocinata dalla Firestone.

● Parlando della memorabile festa data da GRAHAM HILL, dopo il GP d'Inghilterra, un giornalista (dopo avere detto che i coniugi Stewart vi hanno fatto una breve apparizione «d'onore») si rammarica che simili eventi post-gara siano ormai rari, in un mondo diventato di professionisti. Conclude dicendo: «Per fortuna, gli Hill appartengono ancora a tempi migliori».

● Nel mese di agosto ci saranno due o tre gare sport in ANGOLA, alle quali parteciperanno molti europei. Sembra che Piper manderà una vettura per Mario Cabral, mentre con le due litri dovrebbero esserci Elford, Larrousse, de Bagration, Sweitlik e altri.

● Interrogato sulla situazione del futuro GP di Birmingham, GRAHAM HILL ha detto di essere stato attornito al circuito col sindaco e di averlo giudicato ottimo. Secondo lui è probabile che la gara si faccia e pensa con piacere di parteciparvi.

● Pare quasi certo che la Erlich Motor presenterà una vettura di F.2 entro i prossimi tre mesi. Il telaio deriverà da quello della F.3 e il pilota sarà BEV BOND. Si spera che la vettura sarà pronta per le prove fra circa una settimana e, quindi, in stato di partecipare alle gare all'inizio dell'anno prossimo.

tv

radio

### Programmi dal 1. al 7 agosto

DOMENICA 6	DOMENICA 6
<p><b>Programma nazionale</b> Ore 22,20 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti sui principali avvenimenti della giornata.</p> <p><b>TUTTI I GIORNI</b> <b>Programma nazionale</b> Ore 13,40 (al termine del telegiornale) Sport Ore 19,45 - Telegiornale Sport Ore 20,40 (al termine del telegiornale) Sport</p> <p><b>TV Svizzera</b></p> <p><b>DOMENICA 6</b> Ore 19,00 - Domenica sport Ore 22,15 - La Domenica sportiva.</p> <p><b>LUNEDÌ 7</b> Ore 19,50 - «Obiettivo sport». Commenti e interviste.</p>	<p><b>Programma nazionale</b> Ore 22,40 - Sera sport <b>Secondo programma</b> Ore 17,30 - Musica e sport, risultati, cronache, interviste e varietà. Ore 20,30 - Sera sport</p> <p><b>TUTTI I GIORNI</b> 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><b>Secondo programma</b> Ore 7,35 - Buon viaggio, notizie per gli automobilisti.</p> <p><b>SABATO-DOMENICA</b> <b>Programma nazionale</b> <b>Giornale Radio:</b> ore 7,00 - 8,00 - 9,00 - 12,00 - 13,00 - 14,00 - 15,00 - 17,00 - 20,00 - 23,00. <b>Secondo programma</b> <b>Giornale Radio:</b> 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

Speranze  
per l'Austria

QUANDO C'E' BISOGNO DI LUCE ...

# MAZDA

LAMPADE PER AUTO AGLI ALOGENI

richiedetele presso i migliori elettrauto



● Il percorso del «GOLD RING AUTO RALLY» organizzato dall'Unione Sovietica con partenza e arrivo a Yaroslav, aveva una lunghezza di circa 4.000 km con un campionario di strade quale difficilmente si possono trovare in questo tipo di gare. La fotografia che riproduciamo qui sopra, mostra appunto una di queste strade, in piena foresta, ma con tanta polvere da costringere il conduttore che sorpassa ad entrare addirittura nel sottobosco. Nella foto sotto, invece, un concorrente che ha terminato la dura fatica, si esibisce in una prova complementare di slalom che è stata fatta effettuare nella Piazza del Soviet a Yaroslav.



## Rischiatutto SKODA

● La fabbrica cecoslovacca di automobili SKODA, dopo gli echi del successo della popolare trasmissione televisiva «Rischiatutto», ha deciso di mettere in palio fra i nove finalisti della gara due coupé 1100 e una berlina 1000. L'assegnazione, per sorteggio, di questi premi verrà fatta in occasione della nascita del nuovo club «CLUB SKODA MAGNIFICI» che riunirà i più popolari vincitori dei concorsi italiani, dal Totocalcio al Rischiatutto.

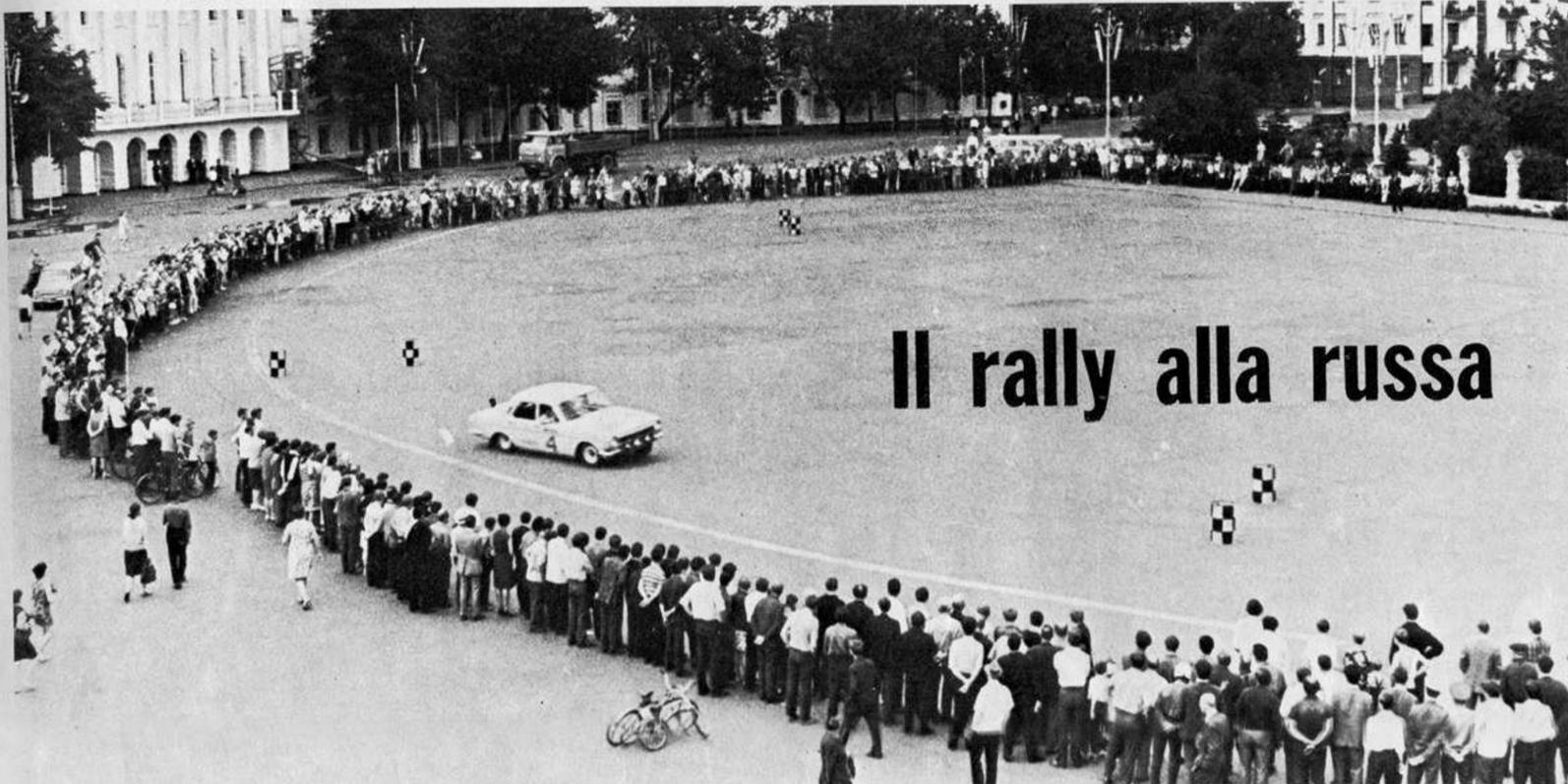


## Per chi va a Monaco

Con il volumetto dedicato agli eroi di Olimpia, in edizione elegante e pulita, curata dalla Liton di Imola, il giornalista Ezio Pirazzini, noto agli sportivi per la sua attività nel campo motoristico, completa in un certo senso la propria 'produzione' occupandosi di un altro sport che lo ha interessato da sempre e che lo ha visto attento e competente commentatore: l'atletica, appunto. E atleti sono i «personaggi» di cui Pirazzini rievoca le gesta leggendarie dall'eleo Corebo, a Spiridione Luis, a Dorando Petri fino a Emil Zatopek, a Livio Berruti, a Lee Evans, Larry James, Ron Freeman. E insieme ai ritratti di questi atleti protagonisti delle Olimpiadi del passato, il lettore troverà una preziosa guida per le prossime Olimpiadi di Monaco. Informazioni essenziali per chi vorrà andare a Monaco: distanze chilometriche di Monaco dalle maggiori città europee e dalle principali città Italiane, prezzi dei biglietti, notizie sulla città di Monaco e le cose più interessanti che la città tedesca offre al turista. Di grande utilità anche il capitolletto «Tutti gli impianti metro per metro», utilissimo per chi vuol calcolare in partenza gli spostamenti da compiere e le lunghezze da coprire tra un impianto e l'altro al fine di seguire il maggior numero di avvenimenti possibile.

Una storia-invito che trasmette al lettore, intatto, tutto il fascino della più grande manifestazione sportiva che si compie nel mondo. Un avvenimento che, purtroppo, ha perso quel significato di pace e fratellanza che aveva un tempo. I greci, infatti, facevano forse registrare records inferiori a quelli attuali, ma per i Giochi di Olimpia ne rispettavano lo spirito sospendendo le guerre tanto che «lo spartano Licurgo si impegnò per iscritto a non tentare di annettere Olimpia, che doveva restare luogo sacro di tutti e di nessuno».

Ezio Pirazzini - I personaggi delle ore famose nella storia d'Olimpia - Edizioni Liton - L. 1.000.



## Il rally alla russa

● I particolari sulla ROTHMANS 50.000 sono stati tenuti segreti, fino all'effettuazione del GP di Gran Bretagna, per timore di togliere lustro a questa gara. Anche adesso non si sa gran che, ma all'imminente conferenza stampa si avranno più notizie. Comunque la gara dovrebbe essere di Formula Libera, libera al punto che le vetture di F.1 potranno montare alettoni più grandi. Si ritiene che saranno in pista F.1, F.2, vetture Interserie, gruppo 5, ma la concomitanza con le gare negli Stati Uniti esclude le vetture Can-Am, USAC e NASCAR.

● Parlando delle modifiche necessarie al circuito di BRANDS HATCH, John Webb ha dichiarato che tutto sarà pronto in tempo per il Gran Premio del 1974.

● JAMES HUNT era rimasto illeso, dopo il brutto incidente nelle prove della gara di F.3 a Brands Hatch, ma non ha avuto la stessa fortuna ricasando l'indomani. Infatti la sua Mini è stata urtata frontalmente da una Volvo, che procedeva sulla mano sbagliata. Hunt si è ferito a un braccio e a una gamba. Spera però di essere a Mantorp Park il 6 agosto per la gara di F.2. A bordo della Mini c'erano anche McInerney e la fidanzata di Hunt. La ragazza si è rotta quattro costole, McInerney era in preda a choc e commozione cerebrale.

● L'anticipo della gara di F.2 ad ALBI (portata al 17 settembre) ha subito provocato una protesta da parte del RAC, che ha fatto presente alla FIA la concomitanza con l'ultimo round del campionato John Player di F.2 che si svolgerà a Oulton Park. E' previsto dunque che la gara francese tornerà alla data originale, anche se questa sarà in concomitanza con il GP del Canada.

● Dopo un mese di vacanza in Sud Africa, IAN SCHECKTER, fratello di Jody, è tornato in Inghilterra per iniziare la sua carriera in F.3. La Merlyn gli sta costruendo una MK21 che dovrebbe essere pronta fra poche settimane. Per il futuro, è stato offerto a Ian di partecipare al campionato sud africano 1973, con una delle tre Chevron F.2 ordinate dal Team Gunston, appunto per questo campionato. Numero uno del team sarà come al solito John Love.

● Merzario e de Adamich si contendono il dodicesimo PREMIO CHEVRON SPORTSMAN dell'anno. Merzario conduce con 46 punti, mentre de Adamich ne ha ventitre. Poi c'è Munari che precede Vaccarella.

● Ormai si fanno congetture per la stagione 1973 e c'è chi dice che la MARLBORO, essendo a Losanna, è molto vicina a un amico scozzese che si sa propagandare molto bene.

## Maserati da 8 in su

● Con il primo agosto prossimo, la Maserati applicherà il nuovo listino prezzo per le auto e gli accessori. Ecco nel dettaglio i nuovi prezzi: MEXICO 4200 L. 8.000.000; MEXICO 4700 L. 8.500.000; GHIBLI COUPE' 4700 L. 9.300.000; GHIBLI SS COUPE' 4900 L. 9.800.000; INDY AMERICA 4200 L. 9.200.000; INDY AMERICA 4700 L. 9.700.000; BORA 4700 L. 10.200.000; ACCESSORI: Servosterzo L. 250.000; Cambio automatico L. 250.000; Supplemento per guida destra L. 330.000; Cinghie di sicurezza cad. L. 15.000; Tendina copribaulo (per Indy) L. 65.000; Specchio retrovisore esterno cad. 10.000; Serie ricambi di scorta L. 80.000; Serie valigie L. 200.000; Radio lire 150.000; Tetto scorrevole elettrico per Indy e Mexico L. 500.000.

● PER LA PRIMA VOLTA nella storia italiana delle «Economy Run», vetture con cambio automatico verranno usate in alternativa con vetture a cambio meccanico 5 marce. E' questo il caso delle 120 FIAT 132 che guidate da altrettanti giornalisti di 13 nazioni, nei giorni 20 e 21 settembre, ad Alghero, daranno vita al «MOBIL ECONOMY RUN - FIAT 132». Un esame indubbiamente interessante sotto il suo profilo tecnico.

● La MAZDA presenterà fra poco una piccola vettura da città simile alla Honda Z. La vettura, chiamata Mazda Chantez, monta un motore a due cilindri, a due tempi, raffreddato ad aria, di 359 cc.

● Nel 1971 le PATENTI ritirate sono state 24.700, ha reso noto il ministero dei trasporti, ricordando che il provvedimento si inserisce nelle misure di prevenzione degli incidenti.

● Il SALONE DI TORINO, a partire dal 1973, sarà biennale, presentando ad anni alterni automobili e veicoli industriali. Il prossimo, dunque, si svolgerà dall'1 al 12 novembre per le automobili, mentre quello successivo si svolgerà per i veicoli industriali nel 1973.

● Il SALONE DI BRUXELLES si svolgerà dal 19 al 28 gennaio prossimo, riservato però ai veicoli utilitari.

● I veicoli nuovi iscritti al PRA, nel mese di giugno, sono stati 139.547, divisi in 121.341 vetture, 163 autobus, 7078 autoveicoli industriali, 10.965 motoveicoli.

● Charles Pilliod è stato nominato presidente della GOODYEAR. Sostituisce Victor Holt, eletto nel 1964. Pilliod è stato presidente della Goodyear Int., vice presidente esecutivo e membro del consiglio della Goodyear Tire e Rubber fino dal 1971.

per una vettura più sportiva, ruote e volanti



# RUSPACROMO

RUSPACROMO

10070 ROBASSOMERO (TORINO)  
VIA CRISTOFORO COLOMBO 2  
TELEFONI: 92 54 00 - 92 54 93