

# Duecento equipaggi quasi tutti nazionali si affrontano a S. Martino di Castrozza

Quinta tappa del campionato italiano (a singhiozzo), il rally di S. Martino di Castrozza è senz'altro quello che per la scelta ottimale della data di effettuazione, per la sua validità nel campionato europeo conduttori, per la sete di rallyes internazionali in Italia, per il ricco montepremi (specie d'onore), per la perfetta organizzazione e chi più ne ha più ne metta, ha raggiunto un numero di iscrizioni come mai era capitato di vedere.

A darsi battaglia quest'anno saranno duecento equipaggi, praticamente tutti italiani e, se non sono stati di più è solo perché a pochissimi giorni di distanza si correrà il Rally delle Alpi Austriache che è valido per il campionato internazionale marche.

Non ci saranno dunque i grossi campioni stranieri, nemmeno quel Kallstrom che era un abituale protagonista del S. Martino, ma in compen-

ca a provare la Stratos e poi per il Portogallo. Pertanto Munari dovrà rinunciare alla « sfida » in Argentina in un primo tempo preventivata.

Con loro ovviamente saranno i compagni di squadra **Barbasio** e **Sodano** attuali leaders del campionato e reduci dal brillante successo di Udine e **Ballestrieri** e **Bernacchini** sempre alla ricerca di un raggio di sole accompagnati

# Il rally

so ci saranno tutti i nostri migliori a cominciare dai dominatori della passata edizione, i due lancisti **Munari** e **Mannucci** impegnatissimi nel tentativo di tornare (e questo è possibile solo con una vittoria assoluta) in lotta per il titolo tricolore che avevano già ipotecato all'inizio di stagione con i due successi di Montecarlo e del Rally di Sicilia. L'equipaggio di punta della Lancia subito dopo San Martino partirà per la Corsi-

come sono da una sfortuna che diviene di corsa in corsa sempre più proverbiale. E ci saranno anche i rivali per eccellenza, i cugini della Fiat, un vero squadrone in cui tutti debbono vincere o perlomeno fare un grossissimo figurone: per primi **Pinto-Macaluso** che stanno conducendo la classifica europea dei conduttori e che si sentono seriamente insidiati dal temibile **Nicolas**, poi **Trombotto-Enrico** e **Paganelli-Russo** che puntano decisamente al titolo italiano e che stanno attraversando un periodo di ottima forma, poi **Smania-Zambelli** che inseguono ancora il bis del grosso risultato di Sicilia come d'altronde è nelle loro possibilità, poi le due donne « che arrivano sempre », **Tomlinz-Squaw** alla ricerca di punti per mantenere il primato europeo nella coppa delle Dame dopo essersi già assicurate quello di casa nostra, poi **Verini-Scabini** cui manca solo un assoluto per farli grandi alla pari degli altri più blasonati, poi **Bisulli-Zanuccoli** che rientrano dopo diversi mesi e che debbono dimostrare di essere ancora quelli di sempre, infine **Ceccato-Bertollo** e **Tecilla-Lipizer** che, con i coupé 128, debbono guardarsi dagli assalti dei privati con le macchine

## Il TAP parte anche da MILANO

Nonostante il termine fissato per la chiusura delle iscrizioni al prossimo Rally TAP scada il 19 settembre, sono già arrivate agli organizzatori portoghesi numerosi annunci di partecipazione di piloti di grido. In primis gli equipaggi Lancia con **Munari** e **Lampinen**, ed i Fiat con **Paganelli**, **Pinto** e **Lindberg**, poi **Zasada** con la Porsche 911, **Nicolas** e **Darniche** con le Alpine Renault, **Waldegaard** e **Bochnicek** con le Citroen prototipo, **Greder** e la **Beumont** con le Opel, **Laurent** con la Daf, **Fall** con la Datsun o con la BMW e **Sclater** con la Ford Escort RS.

Ricordiamo che una delle città di partenza per l'avvicinamento (alla maniera di Montecarlo) sarà Milano da cui si muoveranno i concorrenti il giorno 10 ottobre.



# sfida

## Le ore delle prove speciali

N.	P. S.		DATA	ORARIO PASSAGG I. CONCORRENTE
1	Canal S. Bovo Passo Brocon	Km. 8,300 t. 10'	31 agosto 1 settembre	21,35 21,35
2	Marande Malene	km. 5,000 t. 6'	31 agosto 1 settembre	21,50 21,50
3	Valstagna Foza	Km. 5,000 t. 6'	31 agosto 1 settembre	23,00 23,00
4	Cima Ghertele Ghertele	Km. 5,000 t. 6'	31 agosto 1 settembre	24,00 24,00
5	Bivio Marcesina Marcesina	Km. 23,300 t. 28'	1 settembre 2 settembre	0,15 0,15
6	Calamento Passo Manghen	Km. 10,000 t. 12'	1 settembre 2 settembre	1,50 1,50
7	La Vallé Passo Duran	Km. 10,800 t. 13'	1 settembre 2 settembre	5,00 6,00
8	Selva di Cadore Pocol	Km. 15,000 t. 18'	1 settembre 2 settembre	5,40 6,40
9	Ponte Gardena Siusi	Km. 5,000 t. 6'	1 settembre 2 settembre	7,30 7,30
10	Passo Manghen Calamento	Km. 10,000 t. 12'	1 settembre 2 settembre	9,00 9,00
11	Malene Marande	Km. 5,000 t. 6'	1 settembre 2 settembre	9,50 9,50

estere (Simca e Opel) che stanno attaccando una roccaforte da anni feudo della Casa torinese.

Sarà un rally tutto protagonisti tantopiù che i privati coi fiocchi saranno tantissimi e tutti superallenati per aver approfittato delle ferie estive per allenarsi in lungo ed in largo sulle strade del Trentino. E sono proprio questi privati (tanti) e i suddetti ufficiali (pochi) che hanno messo nei pasticci tutto l'apparato organizzativo del rally perché con le loro continue scorribande diurne e notturne hanno creato negli indigeni e nei villeggianti una vera e propria psicosi della corsa con conseguente terrore nel mettersi per strada.

Morale: i sindaci dei paesi della vallata del Giau si sono lamentati con il prefetto che ha predisposto di inviare prima della corsa una commissione di vigilanza (alla maniera della velocità) a collaudare il percorso valutandone le misure di sicurezza, e questo con tutti i rischi che ne possono conseguire riguardo l'effettuazione di questa che è una delle prove più belle e più selettive.





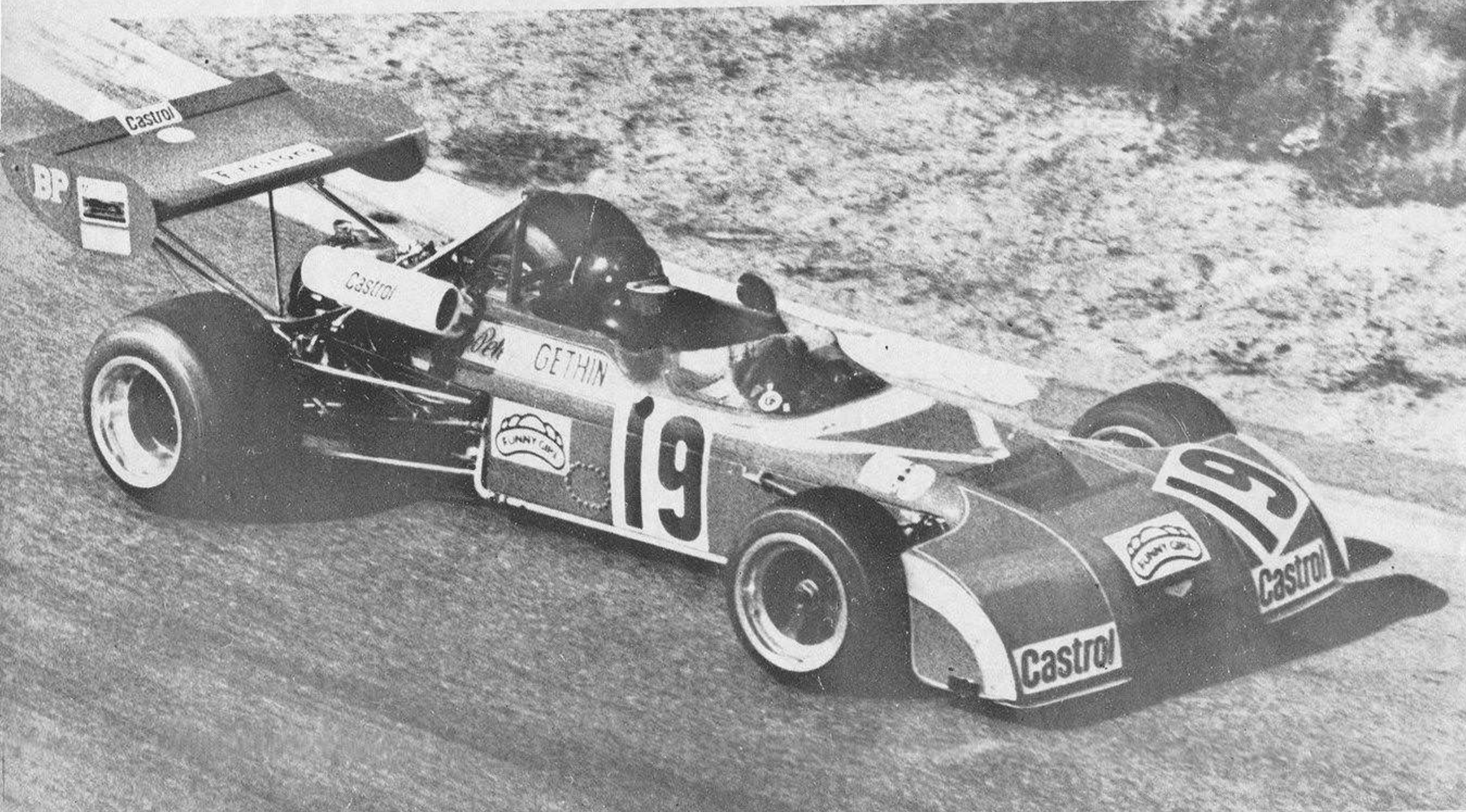
F2

d'agosto

da MANTORP  
PARK  
a PERGUSAA cura di  
GABRIELA NORIS

**PETER GETHIN** (sotto nella foto) ha perso la corsa di F. 2 di Mantorp Park in un modo incredibile: guidava rilassato e la sua Chevron andava benissimo mentre alle sue spalle gli avversari avevano sempre più guai. Quando la macchina è partita sulla sinistra di colpo lui stesso non è riuscito a capacitarsi che la sua vittoria dovesse sfumare così e lo diceva chiaramente standosene seduto su di una gomma mentre i colleghi andavano a trovarlo, uno dopo l'altro, per domandargli come fosse successo l'incidente. Anche Roy, uno dei tecnici della Firestone, è andato da lui per accertarsi se il cedimento avesse potuto dipendere dalla mescola dei nuovi pneumatici 9246/47 che utilizzava. Gonfiando la gomma posteriore, che era stata trovata a terra, si è constatata la presenza di un buco e l'ipotesi che la causa dell'incidente dipendesse da un difetto del pneumatico è stata scartata. Più facile che il buco sia stato provocato da uno dei sassi che molti piloti, e Peterson e Scheckter in particolare, avevano buttato sulla pista. Questa storia dei sassi, con i piloti che se ne infischiano delle righe gialle quando non ci sono cordoli, è diventata un po' la grana del momento specie in F. 2 dove i motori sono delicati e gli ospiti inopportuni vanno puntualmente a infilarsi negli « snorkel » d'aspirazione di motori altrui (quando non « bucano » le gomme). E' stato il caso a Enna di Andrea

de Adamich che si è persa una buona occasione con quel « meteorite » infilatosi nel « periscopio » (come ha dimostrato nell'esposto) causa l'immane acrobazie al curvone di Reutemann, che finiva sempre con le ruote oltre i giusti limiti. In più per un episodio del genere Marko a Clermont Ferrand ci ha rimesso un occhio. Ma specie quando le cose non sono così tragiche ci si passa sopra, come ad Enna, dove tutto è finito con una... tirata d'orecchie al bollente argentino. Il quale continuerà (come altri) in queste abitudini...

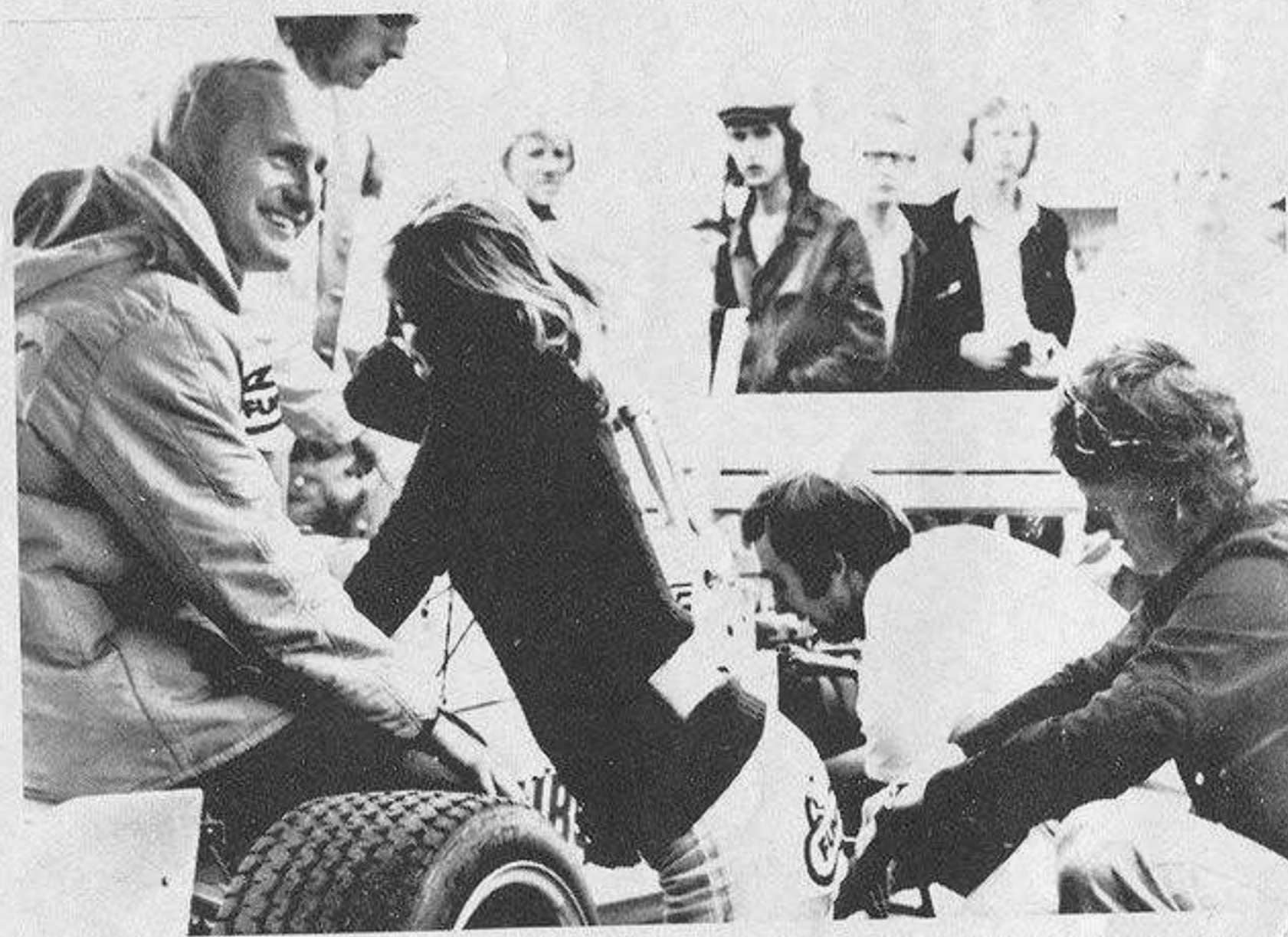
Compromesso  
nelle gomme

Dopo che la Goodyear era partita col piede giusto all'inizio dell'anno, sono state quasi sempre le Firestone ad avere la meglio anche se ciò è costato alla casa uno sforzo tecnico non indifferente. Lo sviluppo è stato pari a quello che si osserva in F. 1 ed ormai ci si è abituati a trovare nuove mescole o nuove costruzioni ad ogni corsa. La Firestone ha sicuramente il vantaggio di conoscere bene tutte le piste in cui corrono le F. 2 per non aver mai abbandonato l'assistenza a questa formula, ma bisogna darle atto della sicurezza con cui raccomanda le nuove gomme che si dimostrano quasi sempre all'altezza.

La Goodyear, dal canto suo, non è mai troppo lontana ma i piloti che usano questa marca lamentano spesso di dover fare molte prove e di dover ricorrere al compromesso di usare pneumatici a sezione stretta per riuscire a fare i tempi. Uno dei problemi che spesso i piloti accusano è che sono poco sincere.

Rimpianti  
per la BT36

Brabham e March quest'anno hanno accusato il colpo dell'avvento di nuove marche sulla scena: è successo in F. 3 dove sono le varie G.R.D., Ensign ed Alpine ad avere la meglio, ed anche in F. 2 dove Surtees, Chevron e McLaren appaiono sensibilmente più forti. Ron Dennis, il Ron di Rondel, ammetteva a malincuore che benché le BT38 siano ottime macchine mancano di quel qualche cosa da farle essere vincenti. A completare i problemi sta il fatto che la Brabham non ha sviluppato modifiche e non presta assistenza ai clienti che spesso rimpiangono la robusta e sincera BT36 a telaio tubolare (e progettazione Tauranac).



Pare che il più famoso Night Club di Stoccolma sia il Funny Girl. Lo spettacolo deve essere veramente di prima classe dato che Hailwood e Gethin, dopo avervi assistito, hanno applicato su auto, tute e accompagnatori gli adesivi del locale senza volere denaro in cambio

I debiti di  
GERRY

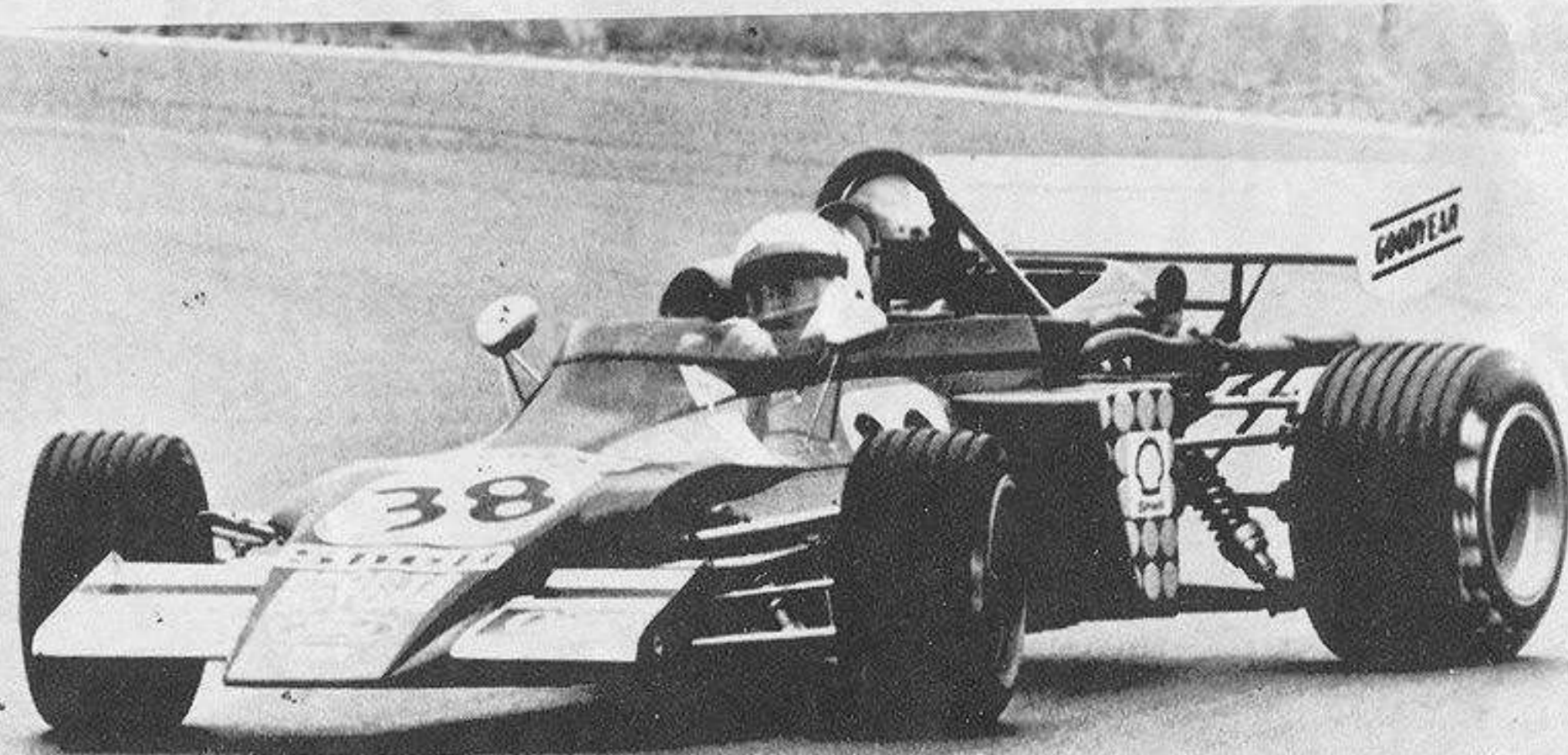
Gerry Birrell (a destra) al suo rientro svedese in F. 2 è stato maledettamente sfortunato. Nella prima manche il transistor si è rotto in partenza ed ha percorso solo pochi metri nella seconda, dove ha preso il via tanto per non restare a fare lo spettatore, la reticella che chiude il convogliatore d'aria all'aspirazione si è staccata ed è stata inghiottita da un corno bloccando aperta la ghigliottina. Il risultato è stato un 11.500 giri che sono circa 2000 in più di quanti il motore di Hart può fare! « Non posso andare ad Enna: nello stesso giorno ho la gara turismo per la Ford a Zandvoort e per me è molto importante perché è lì che guadagno i soldi per pagarmi i debiti della F. 2 ».

Certo per Gethin le cose si sono messe in modo incredibilmente sfortunato quest'anno: ad Hockenheim, quando era l'unico ad insidiare Emerson Fittipaldi, gli si ruppe la corona del volano ed il motorino di avviamento non si innestò alla partenza della seconda manche. A Imola il filo del gas lo ha fermato dopo la vittoria della prima serie, a Rouen ha perso una ruota mal fissata dai meccanici ed a Zeltweg gli si è sfilato un tubo dell'olio durante il giro di ricognizione. Anche a Pau, quando ha vinto, il suo motore non andava più ed il successo gli sarebbe sfuggito solo se si fosse dovuto percorrere ancora un giro di gara. Di Mantorp gli resta la magra soddisfazione del giro più veloce — 1'25"9 — che gli organizzatori non hanno comunicato ufficialmente. Intanto la Chevron si sta preparando la F. 2 per il prossimo anno che ricorda molto da vicino la F. 5000 recentemente presentata: tre di queste macchine sono state già vendute in Sud Africa.

## Il flipper di Cevert

● John Coombs non sa prevedere quando Cévert tornerà a correre su una delle March della Elf: « François ha bisogno di macchine bene a punto (si noti l'eufemismo): lui ha la tendenza ad usare più giri di quanti il motore possa dare e allora... ». In effetti sono molti i piloti abituati ai motori 1600 cc del '71 coi quali il limite dei 10.000 era normale, ad avere la tendenza a portare la spia rossa dei contagiri

verso quel valore anche se quest'anno già a 9000 c'è da star cauti. E' strano che nessun direttore sportivo abbia pensato di far tarare i contagiri in modo da segnare più del vero. Sarebbe come coi flippers che invece di salire 100 punti alla volta salgono 1000, dando molta più soddisfazione a chi gioca! Coombs probabilmente nel '73 proseguirà la sua attività come costruttore: non è escluso che con lui sarà Reutemann.





## Uffa, quanti sponsor...

Il tempo matto del sabato ha consigliato agli organizzatori l'introduzione di una postilla al regolamento che prevedeva l'arresto della corsa se avesse piovuto entro il diciottesimo dei 36 giri previsti per ciascuna manche, in modo da consentire la sostituzione delle gomme slike con quelle da pioggia. Osservatore della situazione era stato designato Niki Lauda rimasto escluso dalla gara (forse per questo sbadiglia: è stufo della F. 2 che continua a deluderlo). Dopo l'esempio di Elford quello dei piloti consulenti sta diventando una positiva abitudine.

C'è da dire che gli organizzatori di Mantorp meritano un elogio: è il primo anno che sono impegnati in questo difficile compito e si tratta di un gruppo di persone che hanno altre attività nella vita normale. Alla fine della gara hanno fatto il giro dei teams chiedendo se tutto era andato bene e cosa potranno migliorare per il 1973. Un esempio da imitare. A Mantorp c'era anche Mr. Ingvar Andersson, uno dei responsabili dell'organizzazione del G.P. di Svezia di F. 1 che si disputerà l'agosto dell'anno prossimo sul circuito dell'aerodromo di Anderstorp. Il ritorno della F. 1 in Svezia è la conferma del crescente interesse che l'automobilismo incontra in questo paese dopo un difficile periodo durante il quale le autorità hanno stretto i freni. E' incredibile a dirsi ma in Svezia pare estremamente facile trovare buoni sponsor che probabilmente oggi superano per numero gli stessi piloti.



## Soddisfatto il "marine"

Bret Lunger, il simpatico ex marine americano che ha combattuto anche nel Vietnam, doveva avere la sua prima soddisfazione europea a Mantorp: anche i testa-coda (uno in gara ed un paio in prova) non lo hanno fermato. E' arrivato quarto, il suo miglior risultato

## La regola dei fratelli

Jody Scheckter ha fatto (al solito) un po' di numeri anche in Svezia pur confermando di essere fortissimo. Forse troppo e non vorremmo che cercasse di bruciare le tappe, cosa di cui non ha bisogno. Anche lui, come capita di solito per i fratelli piloti è più giovane del meno noto Ian che sta facendosi strada in Inghilterra in questi mesi. La regola del fratello giovane vera e forte pare proprio essere vera e non sono solo i casi Fittipaldi o Rodriguez a confermarlo.

«Per forza» dice Jody «ci si abitua da piccoli col fratello maggiore che fa il gradasso e tu ti devi difendere». A Mantorp Jody si è girato con Schenken.



## La pace difficile

Jaussaud si è un po' rincuorato col 3. posto in Svezia, ma i guai del suo team continuano. Pare però che ci siano buone possibilità di una ripresa della collaborazione tra il magnate mobiliere Arnold ed il bravo pilota francese nella prossima stagione. Dopo un malinteso alla fine dello scorso anno che li ha divisi, tutti e due hanno voglia di far pace ma non sembra riescano trovare il modo per cominciare il discorso.

## Consolazioni PIGMÉE

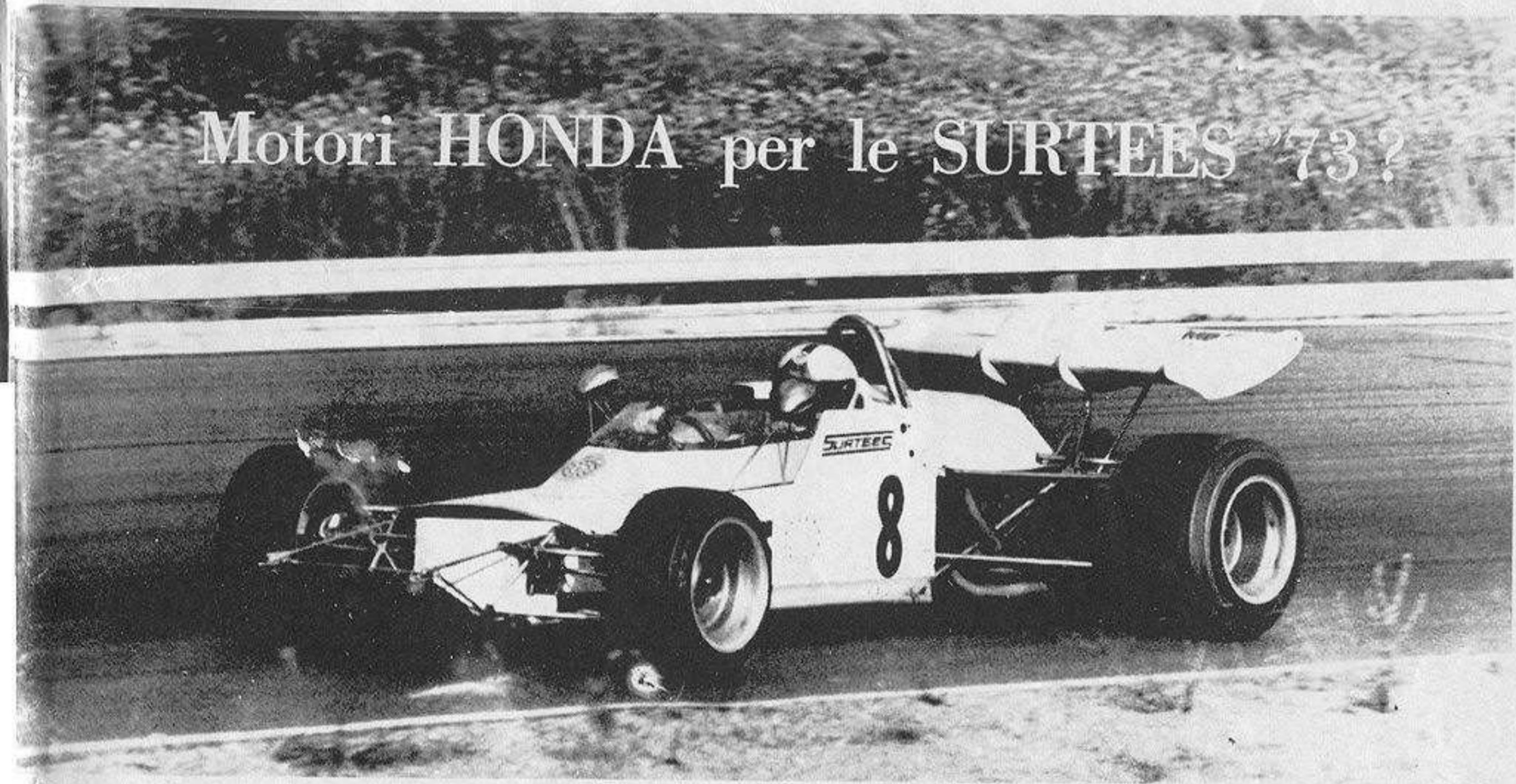
Il caso Pigmée è uno dei più curiosi della F. 2: benché le macchine del costruttore di Annecy abbiano avuto una stagione disastrosa, continuiamo a sentirci dire da piloti e direttori sportivi che sono fra le migliori del gruppo come efficienza di telaio e concezione costruttiva.

Ad ogni stagione però ci sono guai che impediscono che emergano: il '72 sembrava l'anno buono con la gestione inglese del B.E. Team ed un pilota del calibro di Pace. Invece Pace se n'è andato ed i soldi sono finiti da un pezzo per cui Dal Bo continua da solo l'attività per sviluppare la macchina del '73. Vista la fiducia di cui queste macchine godono non ci stupiremmo se alla loro guida il prossimo anno trovassimo piloti affermati.

## Traduttori cercansi

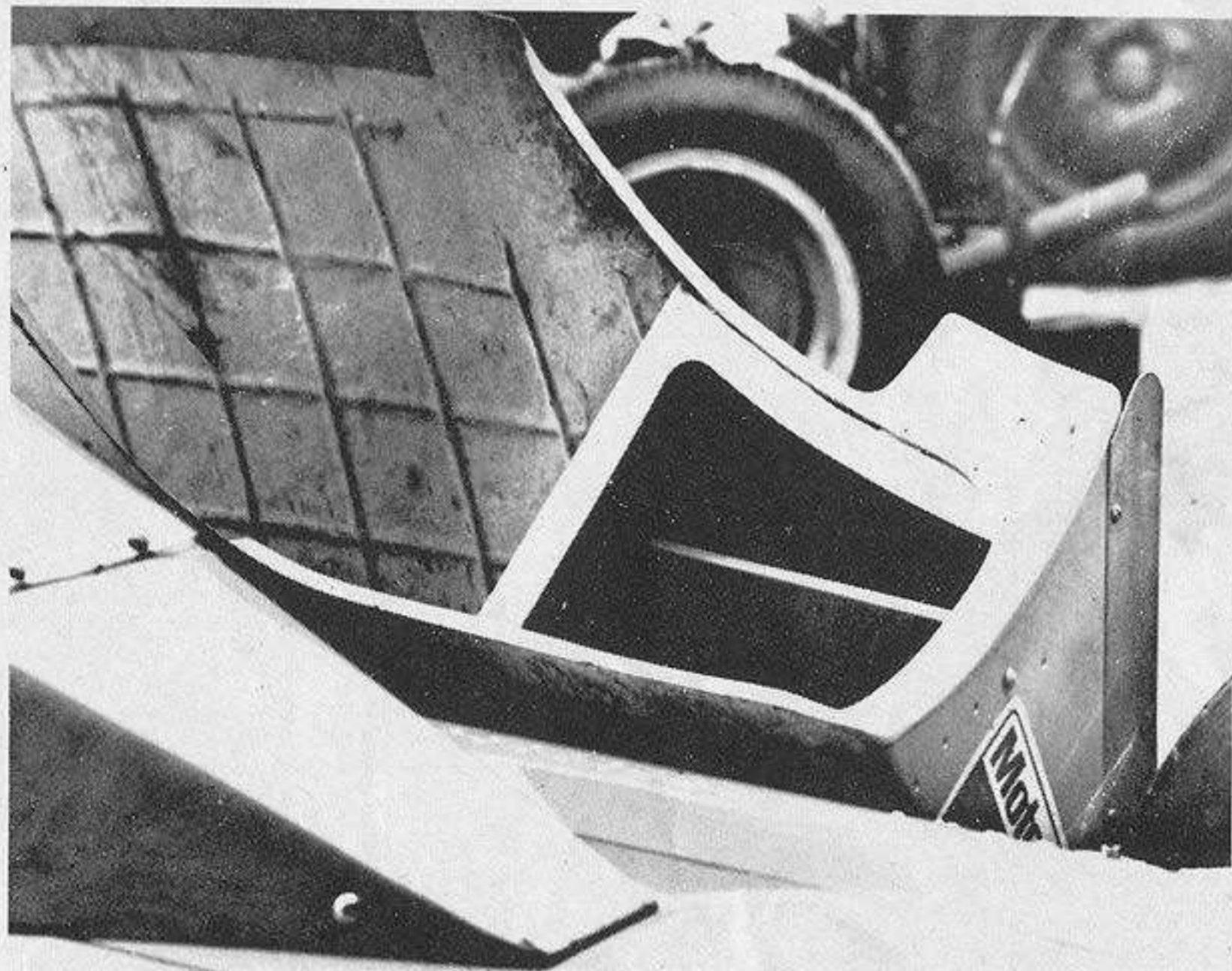
Uno dei limiti che i nostri piloti spesso hanno è di non conoscere l'inglese e quindi di avere un ostacolo in più per entrare a far parte di squadre a gestione britannica. Lo stesso capita per i francesi e bisogna dare a Depailler il merito di fare sforzi encomiabili per migliorare il suo inglese: i suoi colloqui con Coombs si fanno sempre più fluenti anche se ci resta il dubbio che la sua decina di fermate ai box di Mantorp siano in parte dipese dal fatto che i meccanici inglesi non riuscissero a capire le sue spiegazioni e lo rimandassero via avendo fatto meno del necessario!

## Motori HONDA per le SURTEES '73?

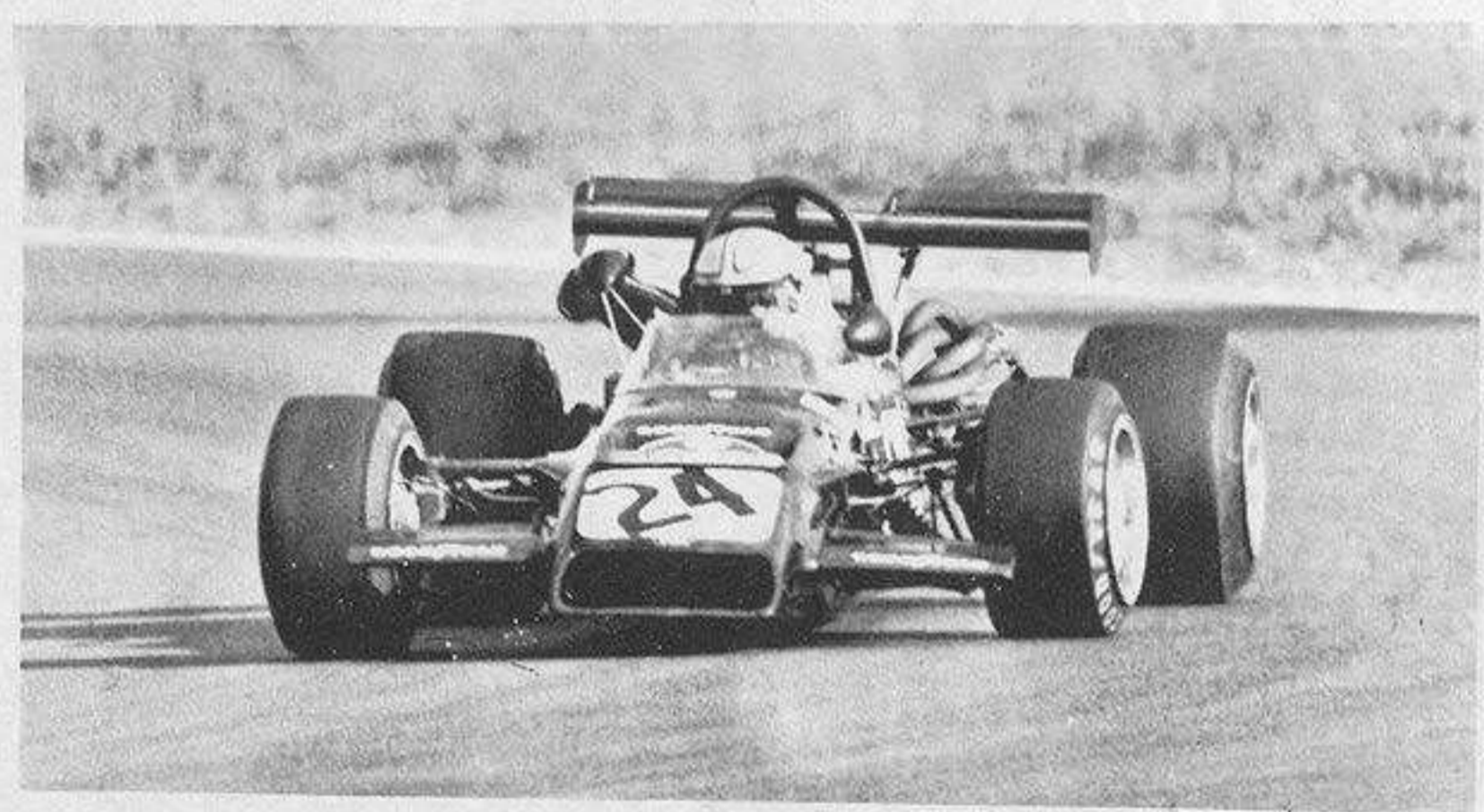


No, non è la nuova Surtees F.2 versione '73. E' solo Ruesch che ha perso il muso in Svezia. Delle nuove ne verranno prodotte una decina di esemplari per il Team ufficiale e per una clientela selezionata. Al momento non si sa se la macchina manterrà il grosso muso di quest'anno dei quali è stata fatta strage. In effetti è talmente vasto che basta poco per romperlo: Ruesch detiene il record con sei ma Hailwood lo segue. Mike aveva persi due in una sola gara. Per i motori potrebbe esserci un grosso colpo di scena: si parla di un accordo di John con la HONDA che farebbe così la sua rentrée.

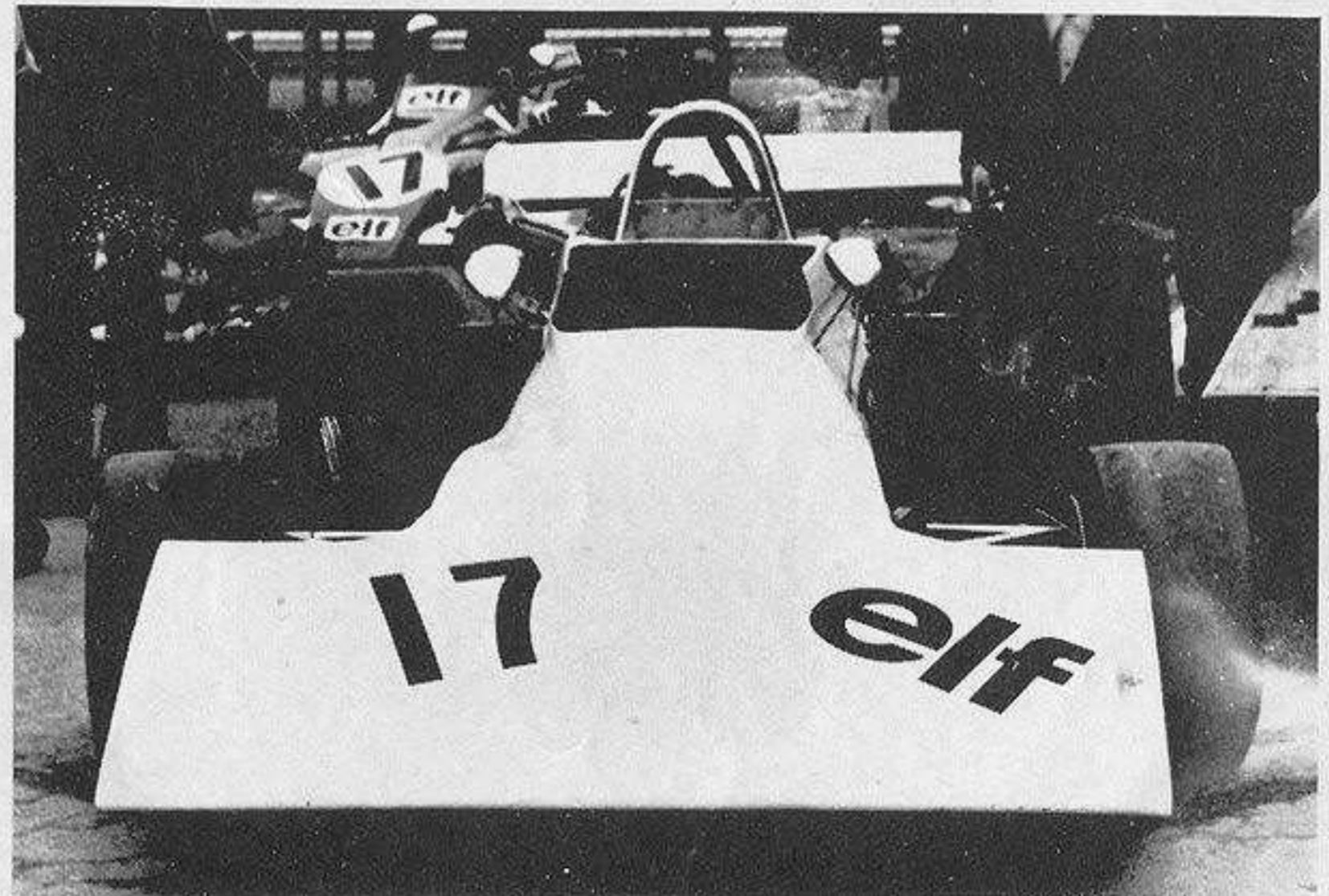
A proposito di auto nuove pare che la March abbia già provato la 723.



La deportanza dell'attuale muso carenato della Surtees viene regolata dalla posizione data alla pinnetta interna che si vede nella foto a destra



Probabilmente per quest'anno non vedremo più la piccola Tui che il coraggioso neo-zelandese Alan McCall ha portato in pista vincendo un numero incredibile di difficoltà. Senza uno sponsor il 28enne ex meccanico della Lotus, Brabham, McLaren e McNamara non riesce a sostenere l'impegno di una stagione costosissima anche per i più potenti. Alan comunque non abbandonerà le sue ambizioni di costruttore ed anche se ora dovrà trovarsi un lavoro per riuscire a guadagnare denaro, prevede di portare una nuova TUI in campo il prossimo anno. I positivi risultati di quest'anno dovrebbero incoraggiarlo ad allestire alcuni telai da vendere per la F. B e la F. 3 in modo da garantirsi una certa copertura finanziaria. Ferma la Tui (Tui è il nome di un uccello neozelandese velocissimo) resta appiedato anche il simpatico irlandese Watson che come il costruttore ha problemi di finanziamento per il perdurare della guerra civile nel suo paese.



Per cercare di rendere le macchine un po' più competitive si fanno tentativi di carenatura del muso: a Mantorp ne è stato portato uno per la March di Depailler (sopra) che però il francese non ha usato e nel quale non sembra credere troppo «gli inglesi non sanno che non basta fare un muso carenato per avere risultati: è tutto il corpo della macchina che conta come avviene per la Alpine».

F2

d'  
agostoda  
MAN-  
TORP  
PARK  
a  
PER-  
GUSA

I piloti della Formula 2 presenti ad Enna si sono compiuti del lavoro fatto alle chicanes, lamentandosi solo dell'eccessiva altezza dei cordoli. Certo, se devono servire per spiccare il volo, come pare faccia la Brabham di Reutemann nella foto a destra...

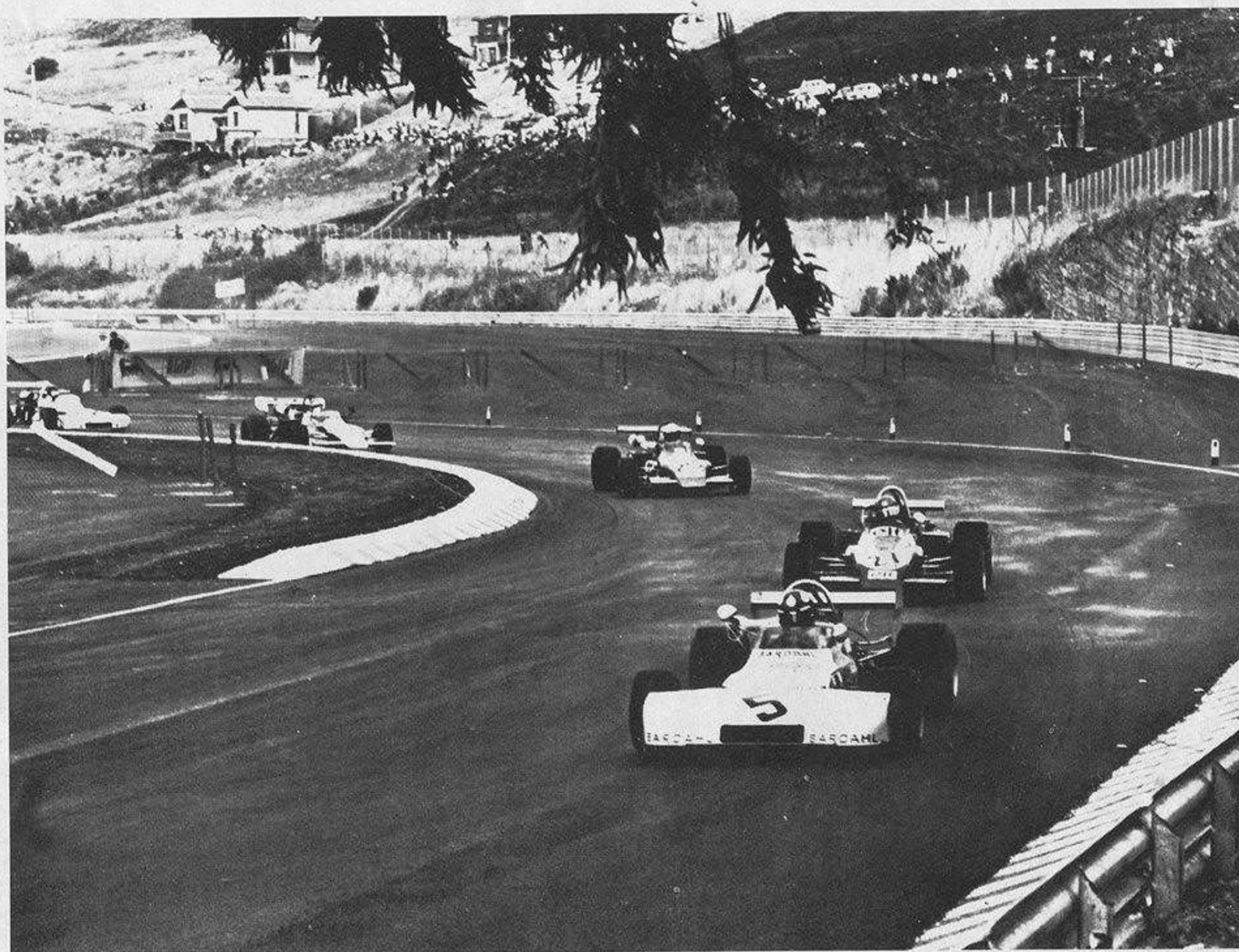
## I fischi all'on.

ENNA - Qualche mese addietro, quando erano «saltati» i finanziamenti per Pergusa, c'era stato un assessore regionale che si era giustificato della mancata erogazione economica (accogliendo Mingrino che era andato a sollecitare un ripensamento) con la frase premonitrice: «Tanto lei, ingegnere, quest'anno le gare a Pergusa non le farà».

La realtà lo ha smentito. Facendo autentici salti mortali Mingrino e la «Delfa» sono riusciti a riprendere le continuità delle gare del lago; a non perdere la validità di campionati '73 soprattutto; a far marciare tutto molto meglio degli anni precedenti.

Questo stesso uomo politico, poi, a riprova che l'automobilismo serve solo quando ci si può evidenziare per fini più o meno promozionali, è stato il primo ad accorrere a Pergusa il 20 agosto per premiare, davanti alle telecamere di mamma-tv e alle migliaia di persone piazzate davanti ai box (le nuove tribune erano stipate parecchio oltre le seimila unità che ufficialmente contengono), il barbuto Pescarolo. Egli si è fatto precedere da un piccolo manipolo di poliziotti che si sono fatti fin troppo energicamente spazio tra la esigua folla di fotografi, giornalisti e rappresentanti di scuderie, che circondavano il podio del vincitore al grido di «Largo, che arriva l'autorità», e risvegliando nei presenti il ricordo di una mentalità purtroppo ancora diffusa, che sta fra il colonialismo e il tardo borbonico. Salta amaro alla mente il paragone con certe abitudini di democrazie nordiche, dove i personaggi politici di primo piano fanno della privacy un fatto determinante per arrecare al cittadino il minor fastidio possibile.

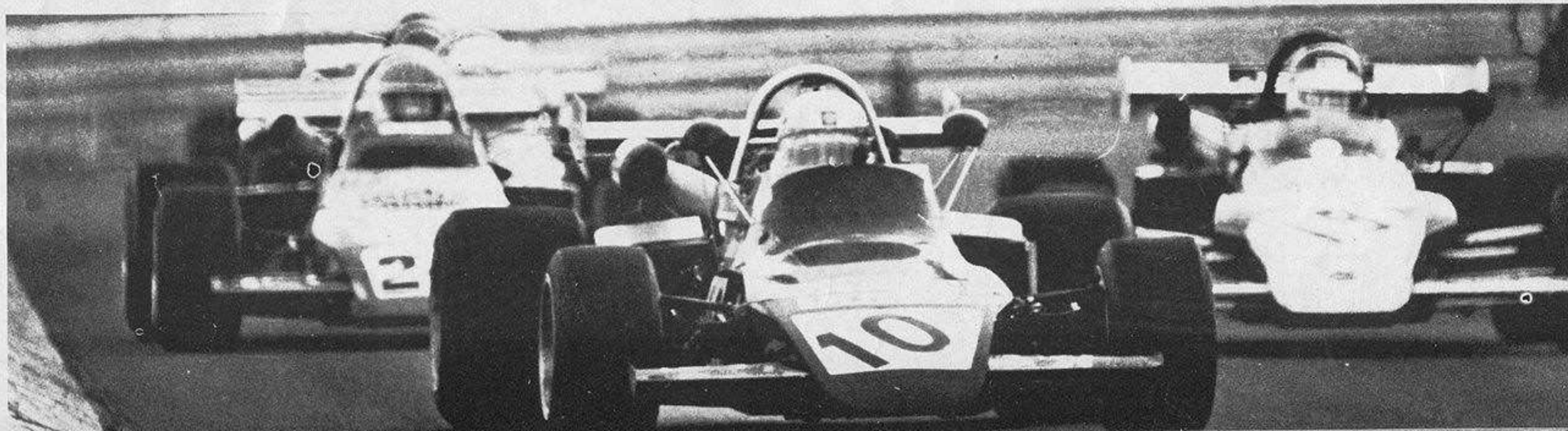
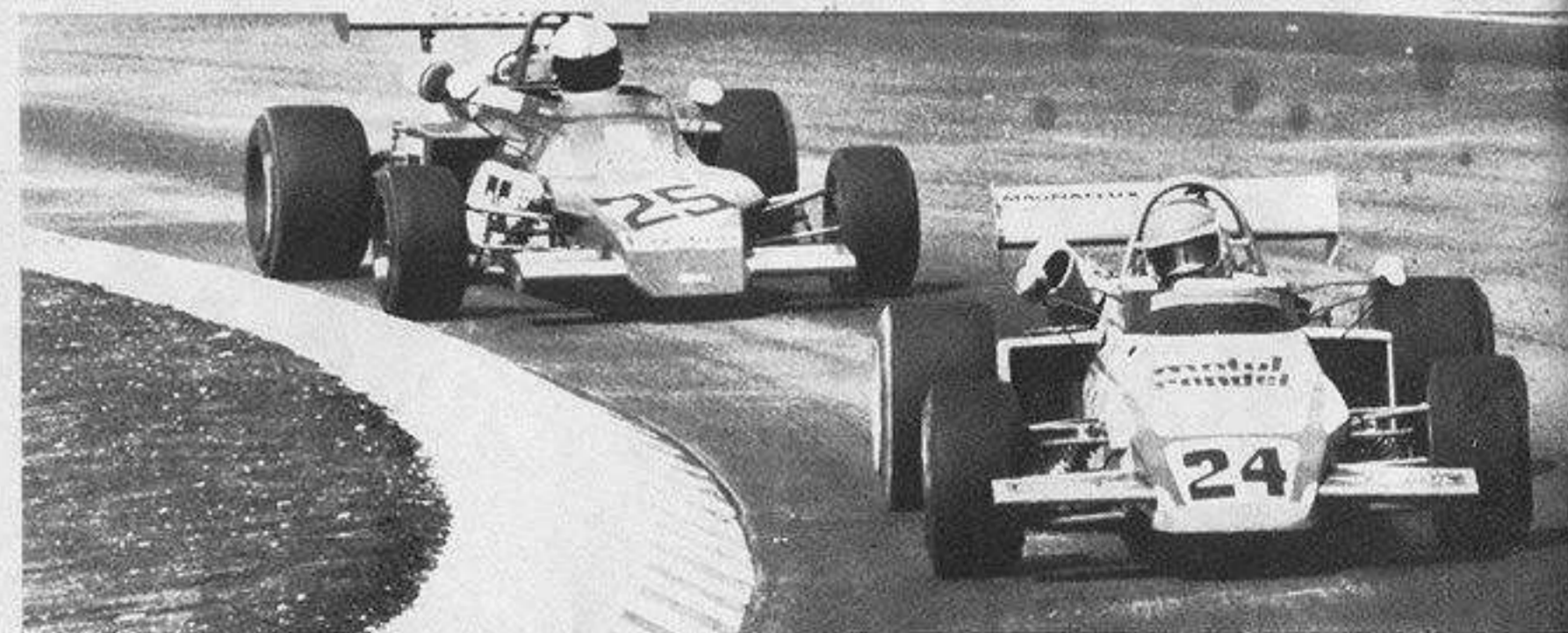
I protagonisti della vicenda comunque sono stati «ridimensionati» dallo stesso pubblico, il quale non ha nascosto il proprio disappunto per vedere sul palco del vincitore il politico più o meno noto mentre più in basso, in un angolo, c'erano Mingrino (che ad Enna è popolarissimo e gode di notevoli simpatie popolari per quanto ha fatto e fa per Pergusa), l'ing. Rogano e l'«onorevole» Concetto Lo Bello, autentico appassionato di uno sport di massa com'è, nonostante tutto, l'automobilismo.



A sinistra, all'uscita dalla chicane vediamo Wilson Fittipaldi precedere Depailler e Dolhem, quest'ultimo sempre più positivo con il suo motore Armaroli 1998

## Il duello di ENNA

Sotto a sinistra, Pescarolo e Depailler durante il loro duello. A destra, Reutemann e Dolhem ruota a ruota in chicane. In basso, Francisci davanti a Reutemann e Kazato. L'italiano è stato vittima di un incidente ormai purtroppo consueto alle Brabham BT 38 di Formula 2, la rottura del mozzo di una ruota posteriore



Interessati l'ing. **ROGANO** e l'on. **LO BELLO**  
al piano per il rilancio dell'ex-autodromo

## Rispunta SIRACUSA

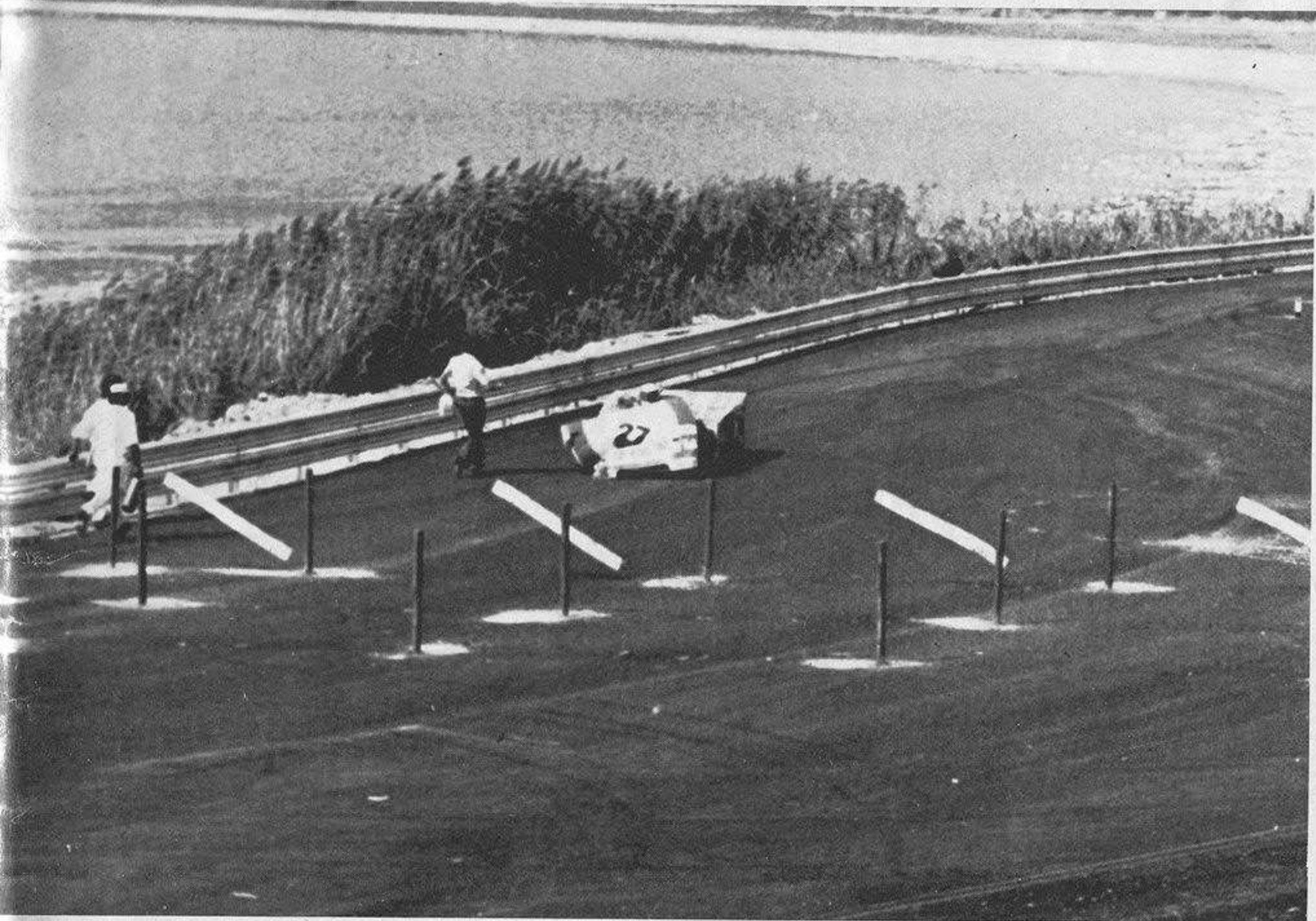
ENNA - Alberto Rogano è arrivato a Pergusa sabato 19 agosto sera. Era reduce da Siracusa dove, con i dirigenti del locale Automobile Club, aveva partecipato ad un « summit » sul futuro dell'autodromo di Siracusa. Rogano a Enna non ha nascosto un cauto ottimismo sugli incontri avuti nella città aretusea con i più alti esponenti del Genio Civile, del Governo Regionale e delle Amministrazioni locali oltre che con l'arbitro-onorevole Concetto Lo Bello, anche lui presente poi alla corsa ennese.

E stata redatta una « tabella di marcia » che, se sarà rispettata, vedrà nuovamente in funzione (e questa volta in veste definitiva) l'Autodromo di Siracusa. Dalla riunione è emerso comunque l'orientamento di realizzare il « mini-autodromo » di 3,100 km. I problemi principali che si presentano a questo punto sono: l'esproprio dei terreni all'interno del tracciato di gara (perché ovviamente la proprietà privata non può convivere con un impianto del

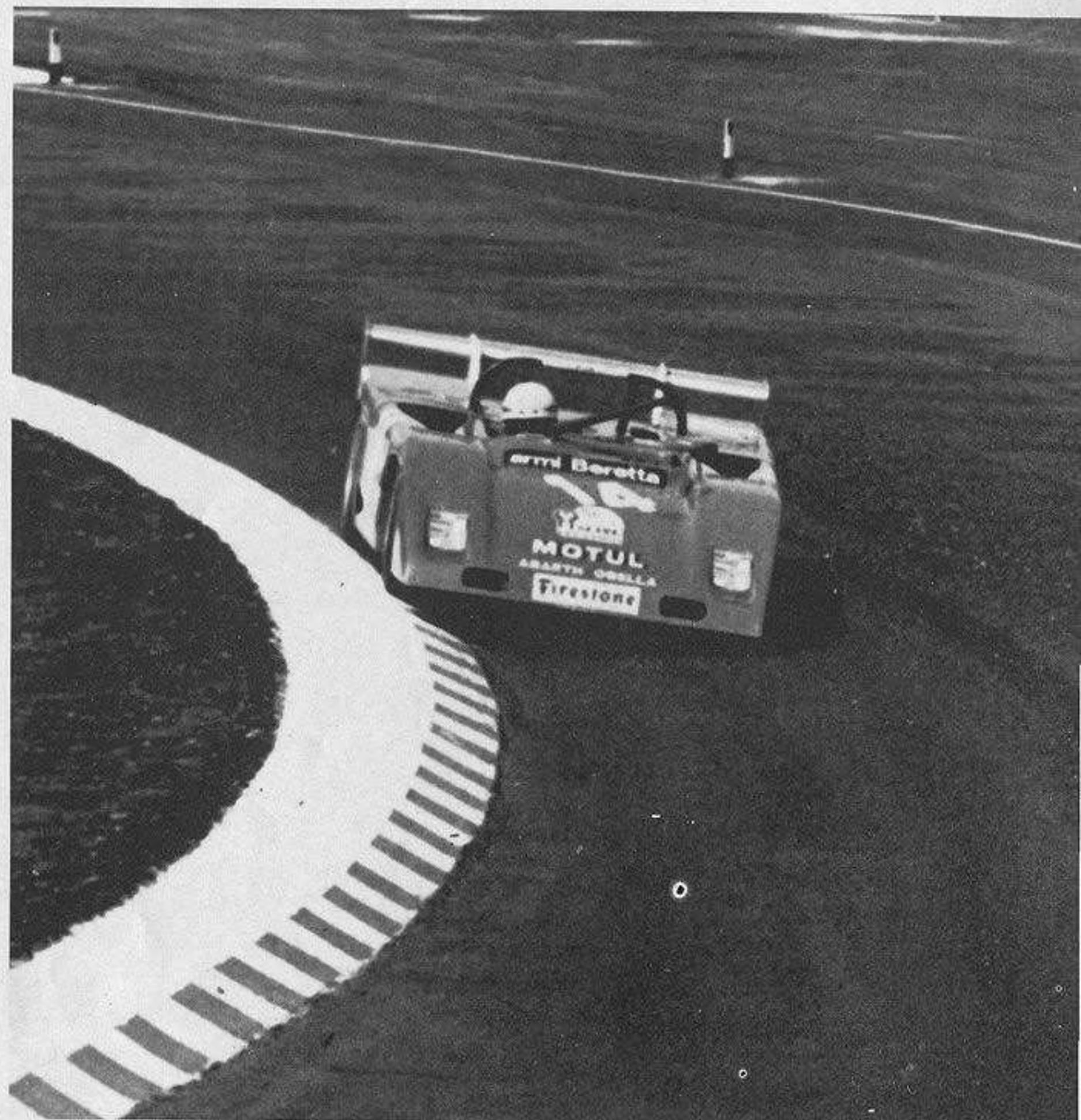
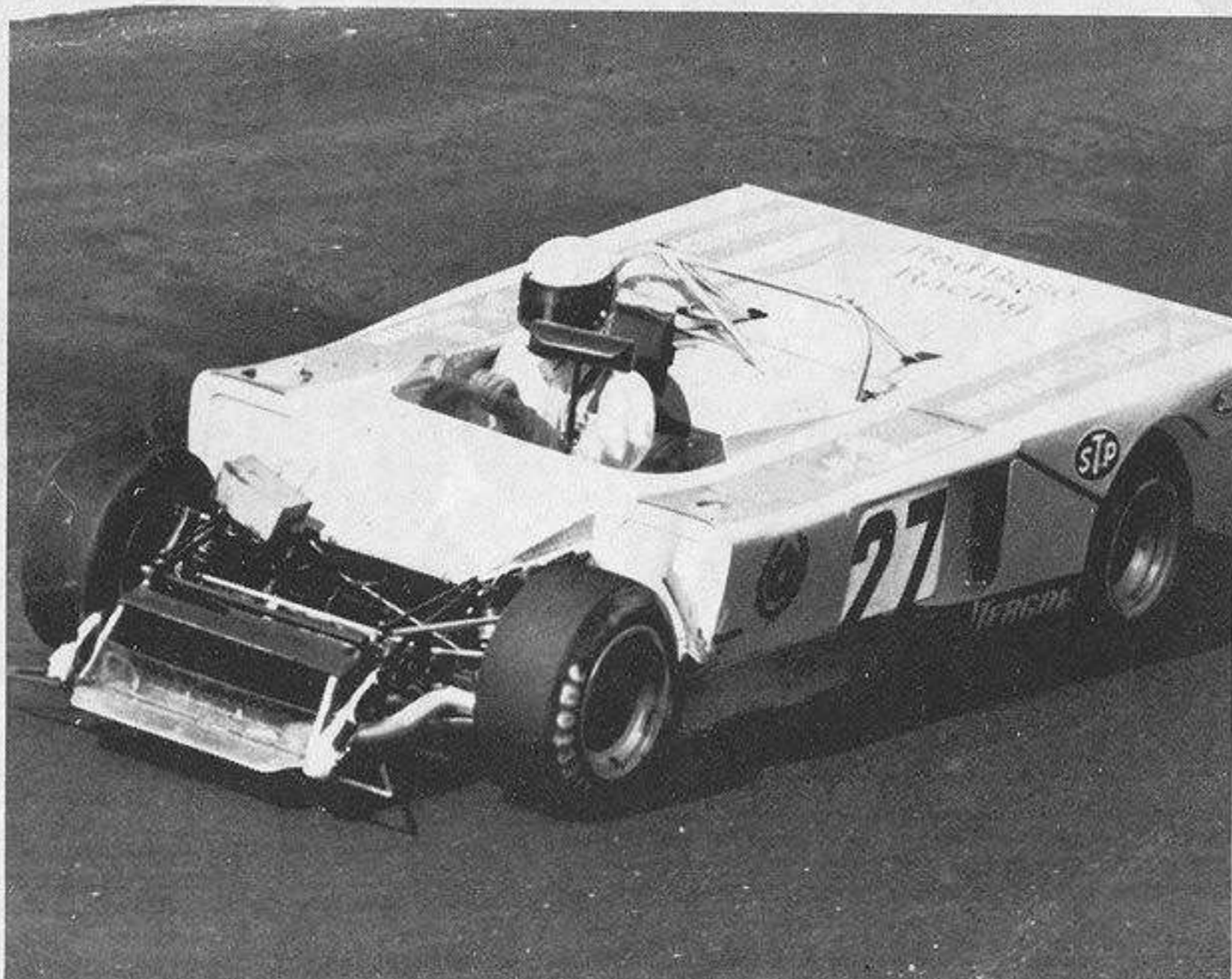
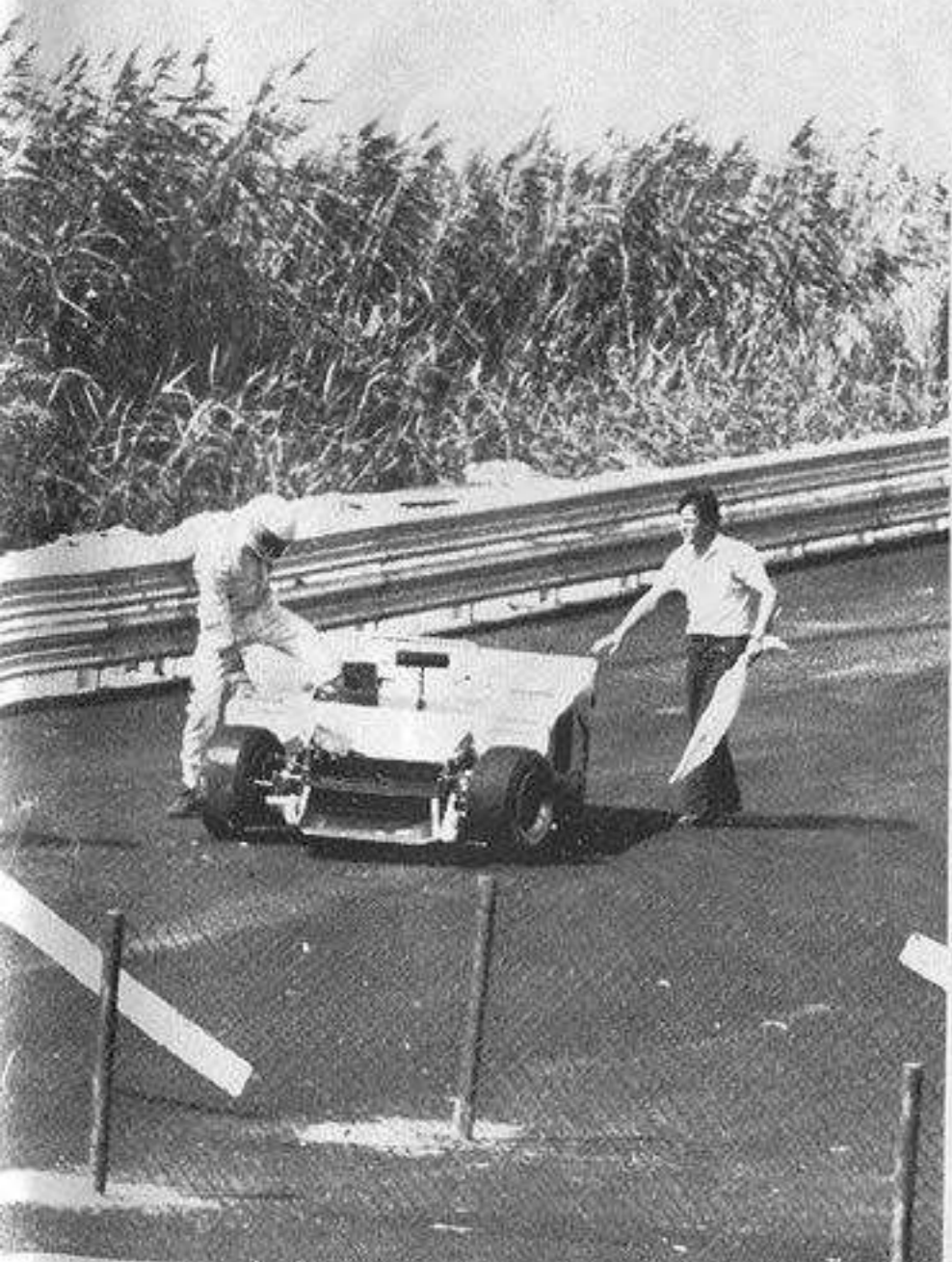
genere) e il completo isolamento del circuito dai tratti di normale viabilità (in atto ancora hanno parecchi punti in comune col vecchio autodromo).

Il nuovo autodromo di Siracusa, per la posizione nella quale si trova, potrebbe vantaggiosamente funzionare per parecchi mesi anche autunnali ed invernali, proprio mentre gli impianti del Nord sono costretti a cessare ogni attività per la nebbia o la neve. Su questo punto ha battuto particolarmente il dott. Pupillo presidente dell'AC Siracusa che della politica CSAI degli autodromi in Italia è stato designato coordinatore per la Sicilia.

Dal clima di serenità che regnava nel « clan » della CSAI alla vigilia della prova ennese c'è da sperare che, nel volgere di un paio d'anni, una delle piste più gloriose d'Italia, che è stata più volte teatro di competizioni della massima formula, potrà tornare in completa efficienza.



Nel corso della prima serie della gara Euro 2000, Jody Scheckter ha dato prova delle sue notevoli capacità, ma ha anche « strapazzato » un bel po' la sua Chevron. Eccolo arrivare « lungo » alla chicane (foto sopra) e poi rientrare ai box dopo aver perso il muso (Foto Mangano)



Nel corso della gara europeo 2 litri, corsasi all'autodromo di Pergusa il 13 agosto, vediamo Merzario « tagliare » le traiettorie in chicane

### «ODORE» di alghe

Fra la gara di Ferragosto per l'Euromarche 2000 e la prova F.2, visti i risultati poco confortanti (e abbondantemente criticati dai piloti) del conglomerato d'asfalto impiegato in chicane, si è provveduto a spargere un nuovo manto.

Dopo il primo giorno di prove le cose andavano ancora male e il breccino continuava a staccarsi, ma al sabato e la domenica tutto è andato meglio, vuoi perché il fondo si era assestato, vuoi per la temperatura certamente meno « torrida », e il risultato è stato che la pista ha soddisfatto quasi tutti i conduttori.

L'unica lamentela che è stata avanzata agli organizzatori riguardava la... puzza emanata da alcune alghe in putrefazione sulle rive del lago in prossimità della famigerata « curva del cancello ». I piloti hanno detto che a ogni tornata, nonostante l'integrale, venivano investiti da quell'odore sgradevole, come d'altra parte avvertivano anche gli spettatori.

### Cannoni anti-fiamma

La C.E.A. estintori di Bologna aveva portato a Pergusa un completo impianto antincendio, comprese le tre Maserati già viste a Imola e dotate di cannoni anti-fiamma. Alla fine del G.P. del Mediterraneo, quando il pubblico sfollava dall'autodromo, gli uomini della C.E.A. hanno messo in funzione uno dei loro cannoni ricoprendo di un candido manto di schiumogeno il tratto di pista davanti la direzione gara.

Quando si era formato un tratto alto alcune decine di centimetri, Dragoni e Maffezzoli, facendosi largo tra una piccola folla di curiosi, sono passati più volte con una normale 125 sul manto di schiumogeno per controllare le variazioni di aderenza di una vettura tanto in accelerazione che in frenata.

I risultati sono stati sorprendentemente positivi. La macchina ha tenuto perfettamente, a riprova che anche in caso di intervento in gara la schiuma non danneggerebbe i piloti che vi passassero sopra in velocità (sempre con qualche precauzione).



Il brecciolino, vera « piaga » del circuito in riva al lago di Pergusa, si è infiltrato un po' dovunque nelle vetture di tutti

### L'ispettore FERGUSON

Ferguson è venuto in Sicilia con qualche giorno di anticipo per redigere le note da fornire a piloti e scuderie con tutte le informazioni utili sulla prova siciliana. In particolare si è voluto rendere conto delle possibilità operative dell'elicottero visto che l'ospedale viaggiante non aveva potuto essere presente sulle rive del lago.

Accompagnato dall'ing. Mingrino si è quindi recato al campo sportivo di Enna dove, in caso di necessità, l'elicottero avrebbe trasportato eventuali feriti prelevati al lago. Poi si è lungamente soffermato sulle quattro sale operatorie e nel Centro di rianimazione dell'ospedale di Enna, trovandolo tra i più efficienti visti sino a questo momento per le prove del Trofeo d'Europa.

Ferguson ha poi preparato una completissima documentazione che ha distribuito ai piloti nella quale erano perfino dettagliati i nomi dei medici di guardia e i loro orari.

Questa « ricognizione » ha definitivamente smentito le voci raccolte da alcuni conduttori che avevano espresso dubbi a correre in Sicilia, adducendo la scusa di una precaria assistenza ospedaliera.

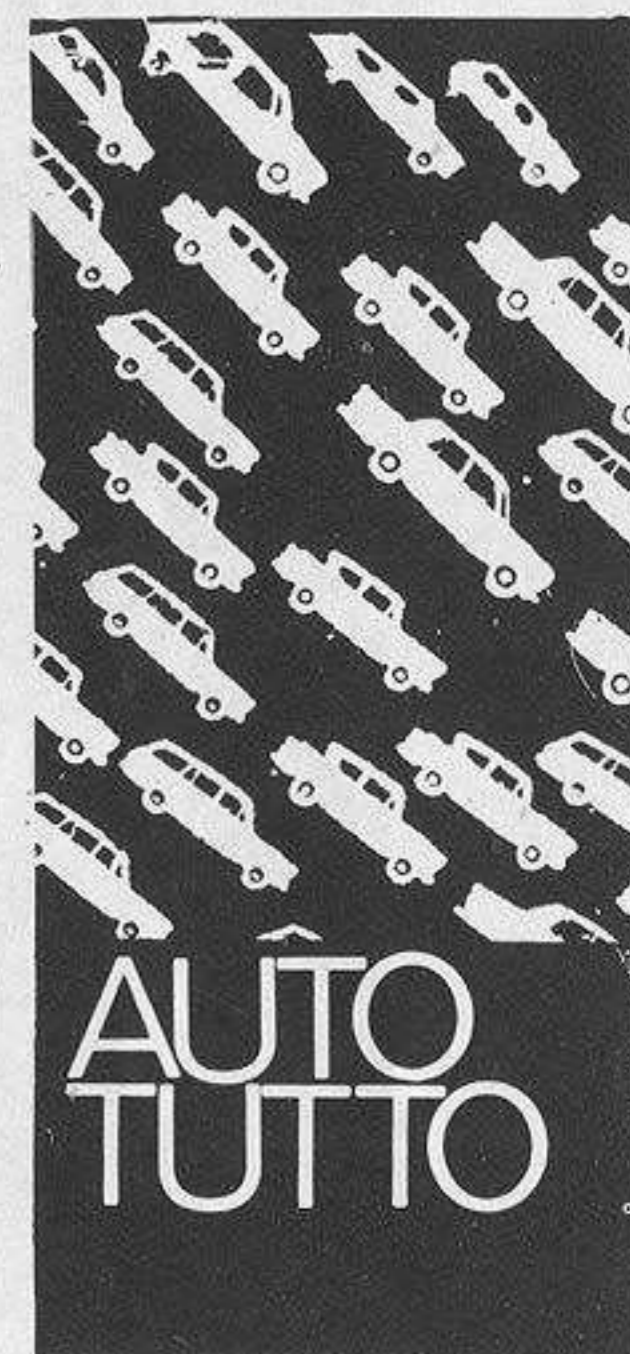
Giulio Mangano



## La mini MANTA



## IL RILANCIO d'autunno

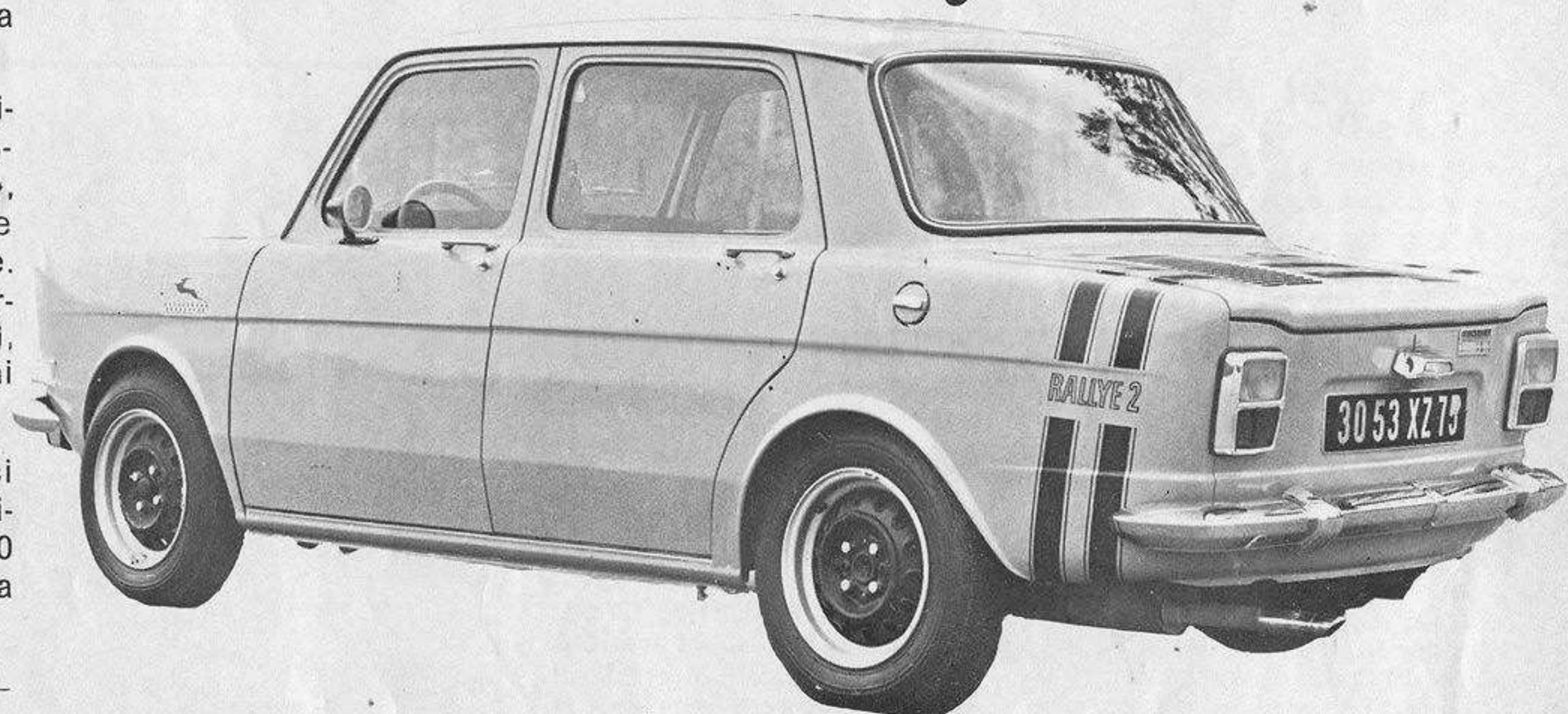


Per accontentare quella larga fascia di utenti italiani, che, per ragioni economiche e di tassazione non si vogliono spingere all'acquisto di una vettura di oltre 1200 centimetri cubi, la Opel presenta una versione 1,2 litri della sua Manta, che verrà importata nelle versioni «standard» e «lusso» e si affiancherà alle già affermate Manta 1,6 ed 1,9.

La Manta 1200 monta un motore di 1196, a quattro cilindri, della potenza di 60 CV Din, ed ha una velocità massima di 145 kmh. Non è affatto una vettura «spartana», poiché a parte il motore essa è praticamente identica alle sorelle maggiori, sia come accessori che come finiture. La versione «standard» ha un disegno diverso dei cerchi e manca di qualche particolare, come accendisigari, consolle centrale, luce nel bagagliaio, rostri gommati ai paraurti.

A richiesta, sulla Manta 1200 sono ottenibili diversi optional, come parabrezza e lunotto azzurrati, tetto apribile e differenziale autobloccante. La Opel Manta 1200 verrà presentata sul mercato a partire da ottobre, ed a tale epoca verrà reso noto il suo prezzo.

## Simca - rallye bis



## ventidue CV in più

Dopo la Rallye 1 presentata in febbraio, la Simca-Chrysler presenta ora una ulteriore versione della sua «immortale» berlina 1000, cioè la Rallye 2. Ancora più curata e soprattutto ancora più potente, la Rallye 2 — che sarà omologata nel 1973 — rappresenta veramente uno sforzo molto interessante per offrire ai giovani una vettura con serie possibilità agonistiche ad un costo che si presume contenuto e senza contropartite «scomode» per quanto riguarda il suo uso stradale di tutti i giorni.

Sulla base della berlina 1000 quattro porte, ancora più irrobustita, la Simca ha preparato la vettura dotandola del motore 1300 già usato sulla Rallye 1, ma con due carburatori doppio corpo orizzontali. Senza ritoccare il rapporto di compressione, la potenza sale da 60 ad 82 CV DIN, segno che il motore era già «pre-disposto» per erogare una buona potenza senza interventi radicali.

L'impianto di raffreddamento è stato completamente rivisto, con un nuovo radiatore disposto anteriormente, che prende aria da una griglia ricavata sotto alla lama del paraurti. Il circuito è sigillato e dotato di una vaschetta di espansione, ed è integrato da un ventilatore elettrico comandato da un interruttore termostatico.

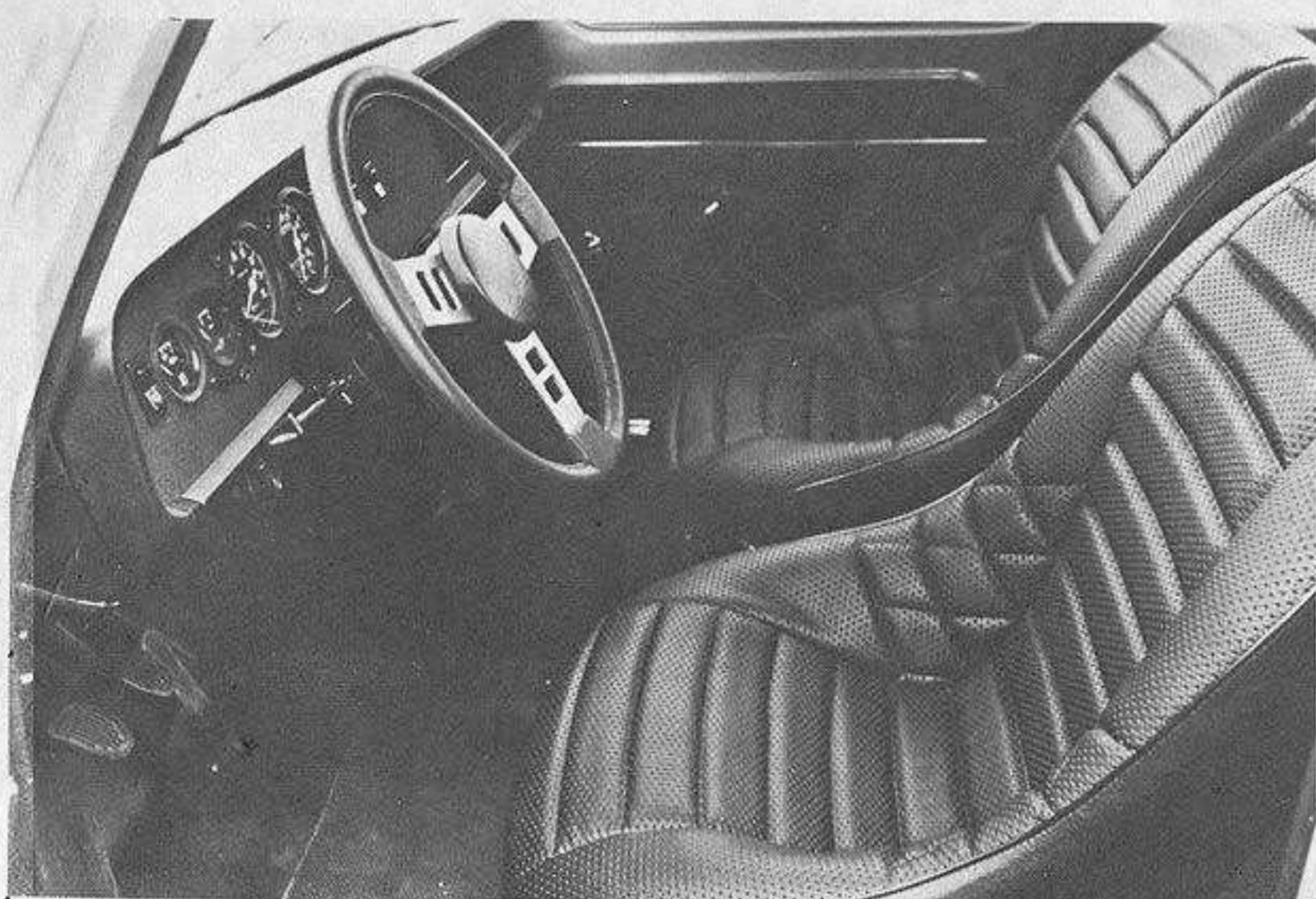
Il radiatore anteriore ha diminuito la capacità del vano bagagli anteriore, che comunque resta sufficiente per la valigia standard (60 x 40 x 20) richiesta dall'annesso J per l'omologazione in gruppo 1.

Novità anche nelle sospensioni, con modifica dell'attacco della barra stabilizzatrice anteriore e nuova taratura degli ammortizzatori, mentre anche la frizione è stata irrobustita adattandola alla nuova più elevata coppia motrice. La Simca Rallye 2 è dotata di due rapporti al ponte, che saranno entrambi omologati: 9/37 ed un 9/35.

Per quanto riguarda la dotazione di accessori, essa rimane quella già abbondante della Rallye 1 (volante con corona imbottita, sedili avvolgenti, retrovisore esterno ecc.) con in più il manometro della pressione olio ed il contachilometri parziale.

Per la frenatura, abbiamo quattro freni a disco con doppio circuito, mentre la specifica destinazione della Rallye 2 alle gare è sottolineata dall'adozione, in serie, di un serbatoio da 50 litri e dal montaggio di un alternatore di 35 ampers, in grado di assolvere perfettamente alle richieste elettriche più gravose.

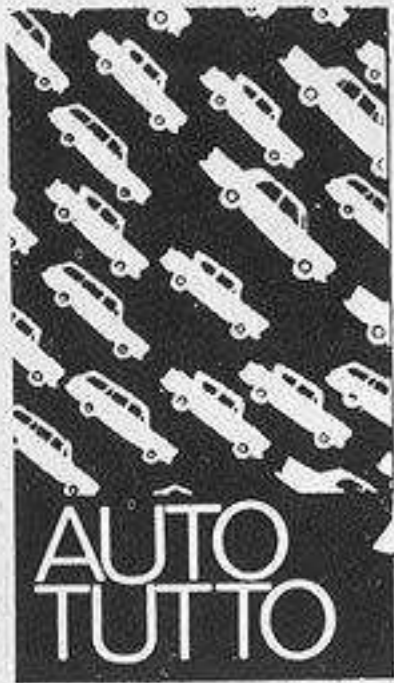
La vettura ha come colore base il giallo, con decorazione e cofano anteriore in nero opaco. Ancora nulla è stato comunicato riguardo le prestazioni, che riteniamo veramente interessanti dopo aver saggiato quelle della Rallye 1, che dispone di ben 22 CV in meno di questa nuova Rallye 2.



### L'identi-kit della RALLYE 2

vettura berlina 4 porte 4 posti, carrozzeria autoportante a telaio integrato, con struttura rinforzata - motore posteriore a 4 cilindri in linea, alesaggio 76,7 corsa 70 - cilindrata totale 1294 cc; potenza 82 CV DIN a 6000 giri - distribuzione ad aste e bilancieri - alimentazione con due carburatori Solex doppio corpo orizzontali 35 PHH E4 - frizione monodisco a secco tipo Simca 1200 S, taratura speciale - cambio a 4 velocità sincronizzate più retromarcia, leva centrale sul tunnel - sospensioni: anteriore con trapezio superiore, molla a balestra, barra stabilizzatrice, posteriore con bracci oscillanti, molle elicoidali. Ammortizzatori idraulici telescopici - freni a disco sulle quattro ruote con doppio circuito - dimensioni passo 2220, carreggiata anteriore 1265, posteriore 1275, cerchi 5x13, peso a vuoto 860 kg.





Sempre più vasta  
la vasta gamma

Tanto  
pe' cambià...

Le novità Fiat nella gamma 124 raggruppate in una foto. In primo piano il nuovo coupé, in cui è evidente il rifacimento del muso, piuttosto pesante anche per via del grosso paraurti, e con il cofano di diverso disegno. Può montare i nuovi motori tipo 132 di 1600 e 1800, come la spider, rimasta però esteticamente invariata

# IL MUSO pesante

L'attività di rinnovamento della Fiat non conosce soste. Dopo la presentazione della 132 ed in attesa delle novità di Torino (126 in primo luogo), ecco arrivare una nuova gamma del modello 124, che già si articolava su un bel numero di modelli, alcuni dei quali avevano in comune solo la sigla. In sostanza, la nascita dei nuovi motori 1600 e 1800, costruiti per la 132, ha decretato la fine del bialbero 1438 e 1608. Infatti, ora c'è un unico motore 1438, ma ad aste e bilancieri, per la Special, mentre il 1608 è scomparso del tutto, in una unificazione di tipi tutto sommato logica.

E veniamo alla nuova gamma 124. Iniziamo dalla più attesa, cioè la 124 Coupé, che è poi in pratica l'unica ad avere subito delle variazioni estetiche di un certo rilievo. Che sarebbe stata ritoccata lo si sapeva, e se ne sono viste anche molte foto, ma visto il risultato viene da pensare che forse sarebbe stato meglio se fosse rimasta come prima. Infatti il « restyling » del Centro Stile Fiat è sconcertante, specie nel frontale, divenuto pesante e di dubbio gusto. Ad ogni modo, si farà l'occhio anche a questo.

Infatti, la nostra critica è unicamente di carattere estetico. Fermo restando il presupposto, ormai « codificato » da anni, che i modelli si evolvono continuamente dal punto di vista meccanico, resta da vedere se valeva la pena, almeno in questo caso, di rinnovare la « faccia » del 124 coupé — uno dei frontali più sobri ed eleganti che ci fossero — per rifarlo in quel modo.

Nuova anche la parte posteriore, con altri gruppi ottici, e nuovo l'interno, con un nuovo disegno della plancia, nuovi rivestimenti interni e nuovi tappetini.

Meccanicamente, la 124 coupé può essere dotata, così come lo spider, che fortunatamente non ha subito « rimangiamenti » estetici, sia del motore 1600 che del motore 1800. Essi mantengono l'alimentazione con un carburatore doppio corpo differenzia-

to dei motori montati sulle 132, con potenze rispettivamente di 108 e 118 CV DIN. Le prestazioni sono così a cavallo di quelle dei modelli precedenti, con una velocità massima di 180 per il 1600 e di 185 per il 1800. Le velocità dello spider non sono comunicate, ma si può pensare a circa 5 kmh in più nelle due cilindrate.

La coppia motrice raggiunge un valore massimo di 14 Kgm-DIN a 4200 giri per il motore 1600, e di 15,6 Kgm-DIN per il motore 1800, in questo caso a 4000 giri. Dati che fanno intuire una notevole elasticità di marcia, anche perché l'andamento della coppia motrice, per entrambi i motori, subisce fra i 2500 ed i 6000 giri una variazione di appena il 10 per 100.

I modelli 124 sport sono consegnati di serie con il cambio a 4 marce, con il 5 marce in optional. Una decisione discutibile, che se può andare bene per la berlina 132 (a non tutti importa avere 5 marce), non è accettabile per i modelli sportivi. Fra l'altro si tratta di un regresso, dato che sia la 1600 berlina precedente (cioè la 125 S) che le 124 sport 1608 nascevano con il 5 marce di serie.

Resta da vedere quanto costerà all'utente montare il cambio a 5 marce all'origine. Speriamo non molto, dato che è facile prevedere che sarà un « accessorio » molto richiesto.

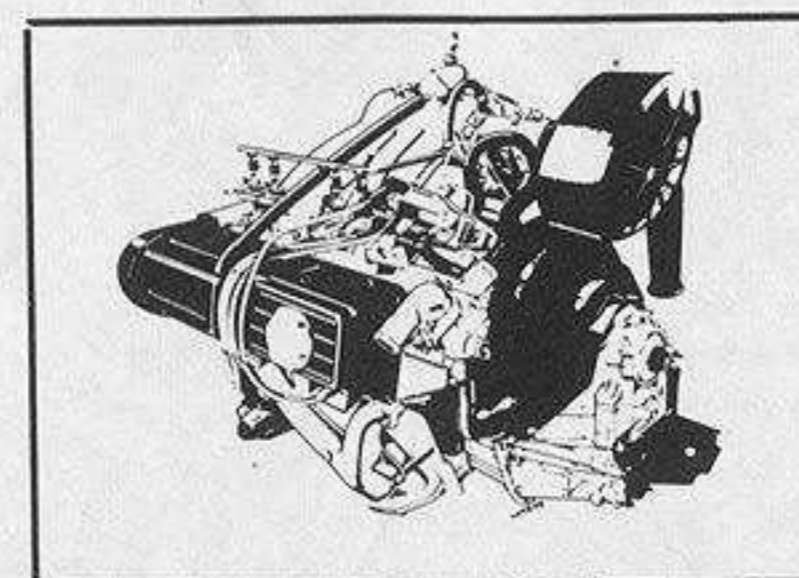
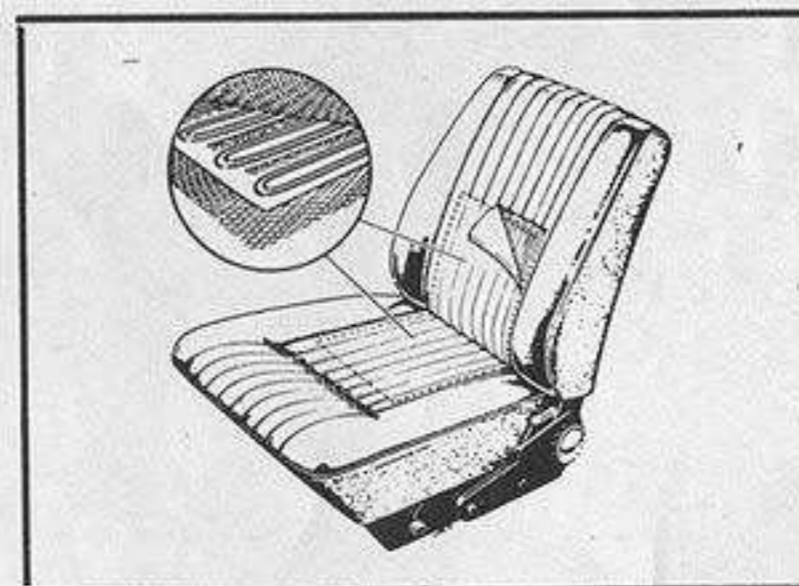
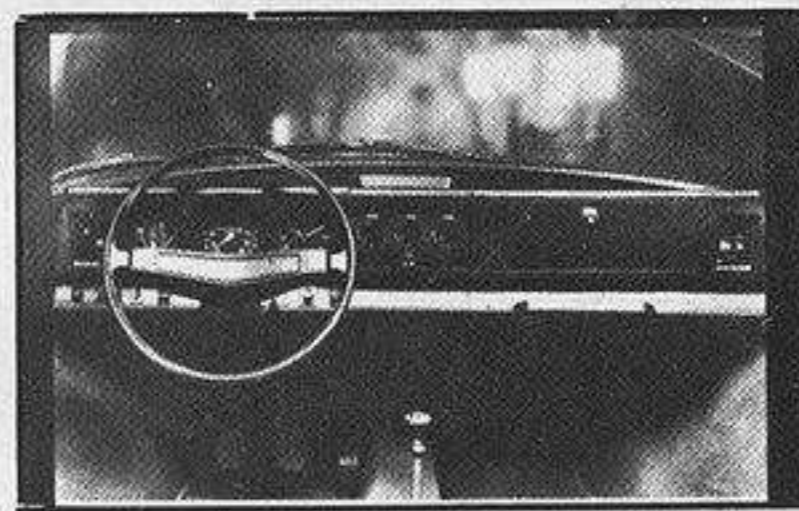


## La SAAB 2 litri

La berlina SAAB versione 1973 si presenta ancora perfezionata e con notevoli differenze meccaniche. È stato infatti adottato un nuovo motore completamente progettato in Svezia, un quattro cilindri monoalbero le cui lavorazioni sono effettuate interamente nello stabilimento SAAB-SCANIA di Katrineholm, a parte le fusioni degli alberi motori, delle bielle e delle testate che sono effettuate in Inghilterra.

Questo nuovo motore, anteriore disposto longitudinalmente inclinato su un fianco, ha una cilindrata di 2 litri ed una potenza di 95 CV DIN, ed è adottato come standard su tutte le versioni della berlina SAAB 99.

Per le altre novità della casa svedese, tutte le SAAB



1973 adatteranno fari allo jodio, e naturalmente avranno il dispositivo lavatergi-vetro che è stata la novità SAAB del 1971, un dispositivo ancora migliorato ed irrobustito.

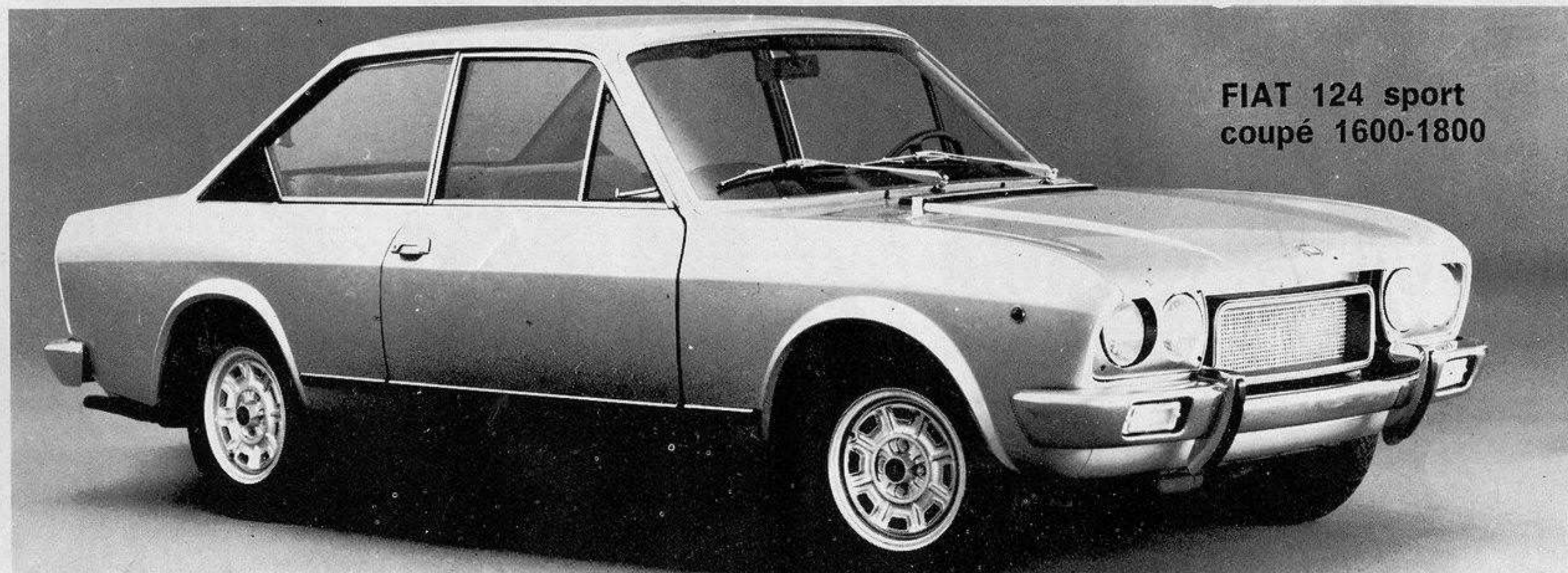
Le berline 99 hanno ora sospensioni migliori, con ritocchi allo sterzo ed adozione di ruote 165-15 al posto delle 155-15. Inoltre, hanno le portiere particolarmente rinforzate per proteggere i passeggeri in caso di urti laterali. Per quanto riguarda gli accessori, il tetto ha una nuova tappezzeria, tutti gli angoli sono ricoperti di materiale antiurto e la strumentazione è stata migliorata con illuminazione variabile, strumenti più larghi con scritte color arancio leggibilissime in ogni condizione di luce.



FIAT 124  
Special T



FIAT 124



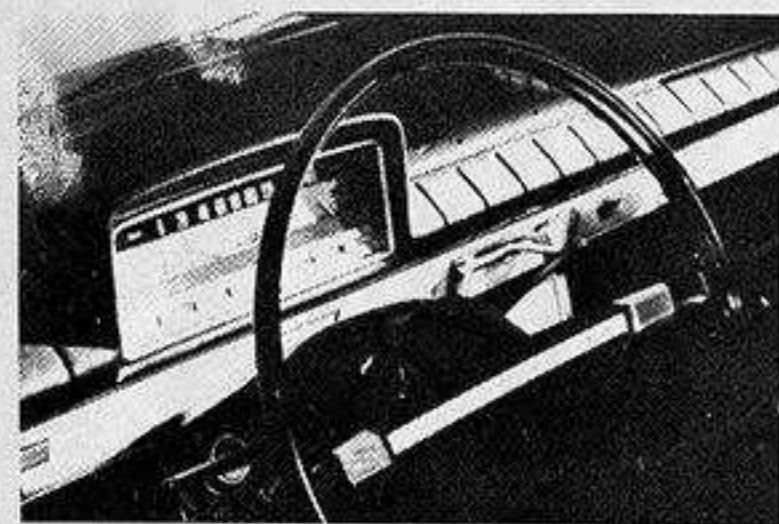
FIAT 124 sport  
coupé 1600-1800

# del nuovo coupé «124»

## Gli interni



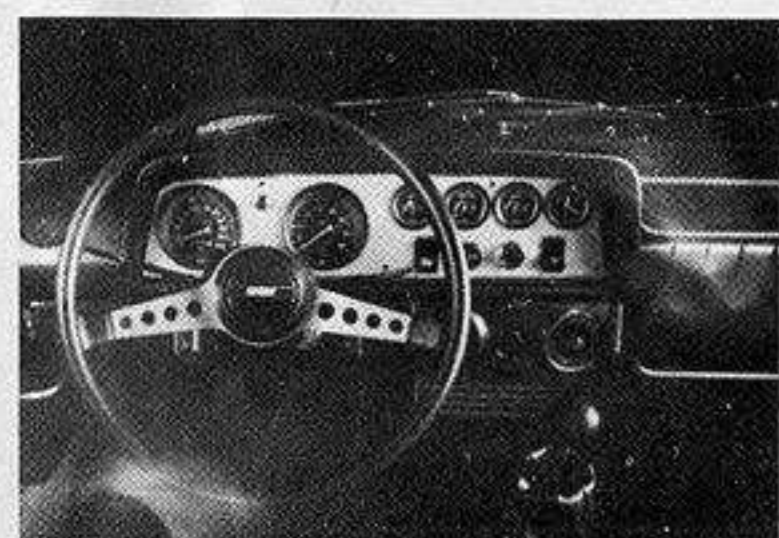
Il sedile posteriore della 124 Special e Special T, che hanno lo stesso aspetto e finiture



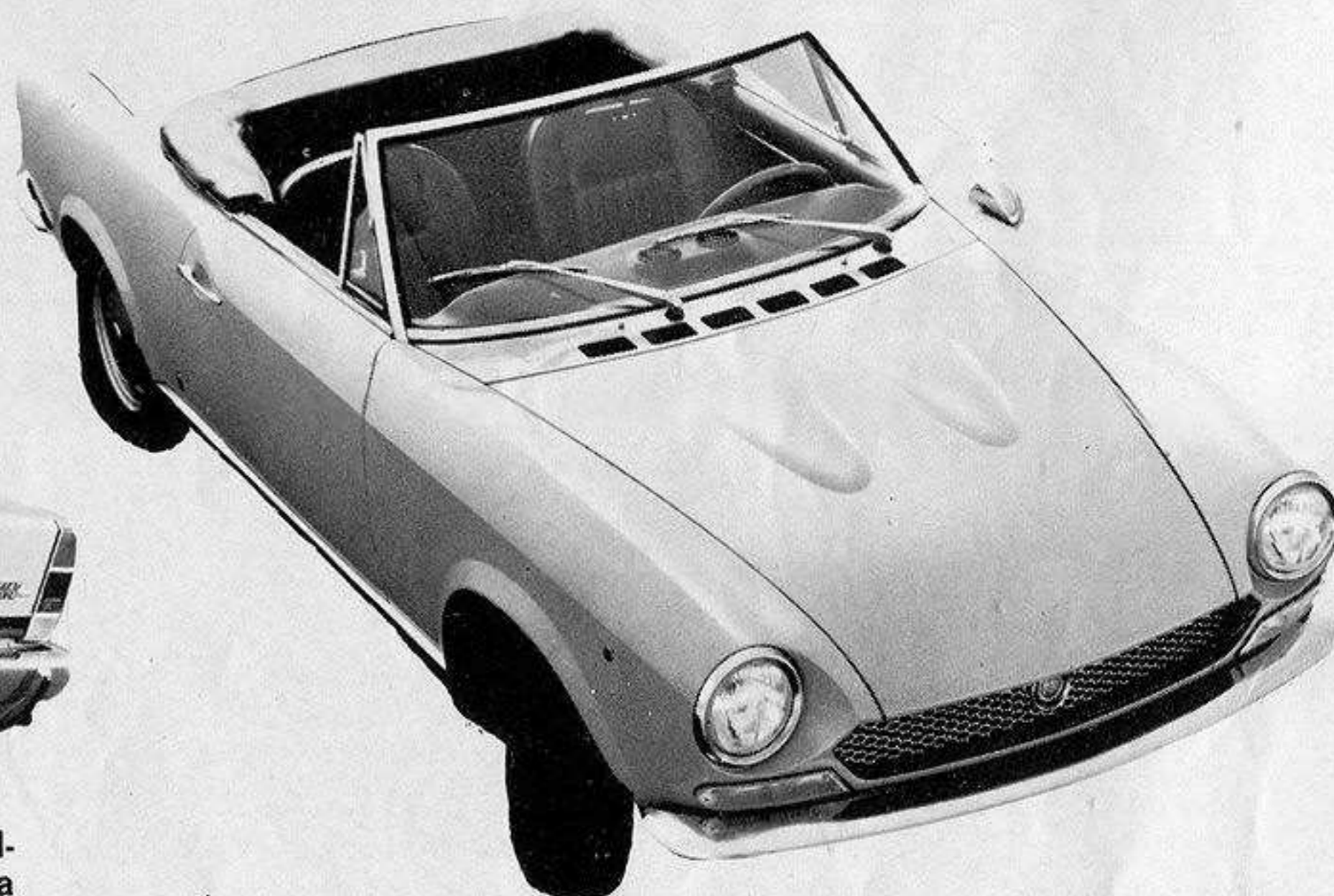
Il cruscotto della 124 berlina è stato ritoccato con diversi colori delle cifre e dei simboli



L'interno della 124 coupé ha un rivestimento diverso e nuovi tappetini. Sotto, il cruscotto della 124 coupé, di nuovo disegno. Diverso pure il volante



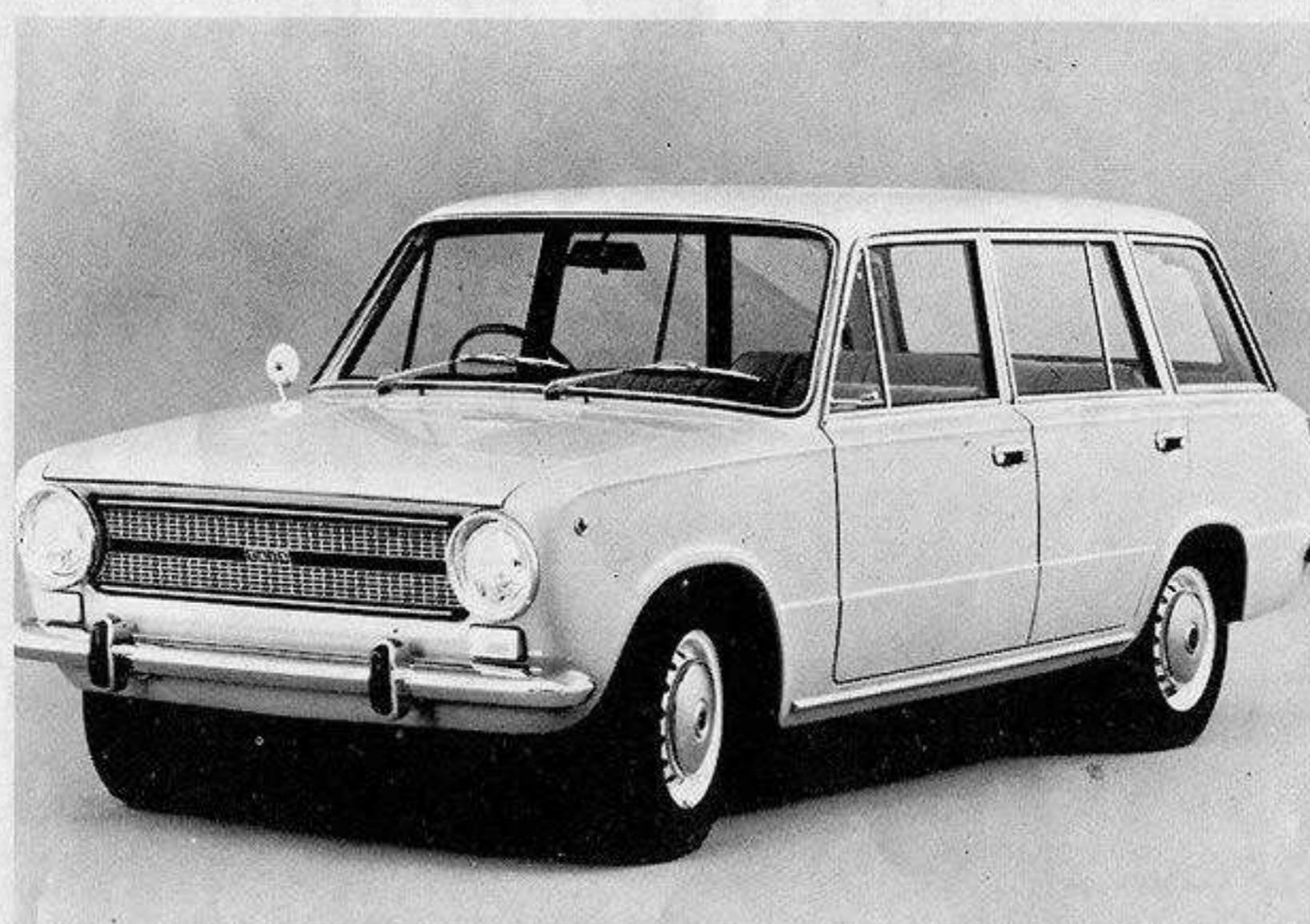
Sopra, la Fiat 124 coupé 1600-1800 mostra il nuovo «styling» della coda. A destra, la spider ha «salvato» la sua linea Pininfarina



## La Special T fa concorrenza alla «132»

In questa nuova gamma 124, nasce comunque una nuova macchina: e cioè la *Special T* con motore 1600. Il motore è il bialbero 1592 della 132, con praticamente la stessa potenza (95 CV contro i 98 della 132) ed una velocità che si presume superiore ai 165 kmh raggiunti dalla berlina ultima nata, in quanto il rapporto peso potenza della *Special T* è nettamente più favorevole, ed inoltre la scocca 124 ha una sezione frontale minore rispetto alla grossa 132. Per di più, anche la *Special T* potrà venir consegnata, su richiesta, con il cambio a 5 velocità.

Rispetto alla *Special*, la *Special T* ha un rapporto al ponte più lungo, cioè un 3,9:1 invece di 4,1:1, che le conferisce con il cambio a 4 marce una velocità a 1000 giri di 26,6 kmh. Con il cambio a 5 velocità, la quinta surmoltiplicata consentirà una marcia più silenziosa ma non più veloce. Inoltre, la *Special T* è dotata di ammortizzatori con



La 124 familiare. Il motore, come nella berlina, ha 5 CV in più mentre il frontale ha una mascherina ridisegnata. Nuove le maniglie

taratura diversa e di nuove molle, per adattarsi alle maggiori prestazioni.

Si potrebbe quasi pensare ad un doppione, dato che la *Special T*, con il suo prezzo

che si presume largamente inferiore alla 132, e con delle prestazioni molto buone, ridiventa una vettura molto interessante. Certamente, bisogna considerare il fatto che la

sua linea non è nuova, e che è meno abitabile della 132, ma forse potrà diventarne una pericolosa concorrente.

Per il resto, solo ritocchi estetici e meccanici sia per la 124 che per la 124 *Special*. Entrambe sono state dotate di circa 5 CV in più, e quindi la velocità sale di qualche cosa. La 124 berlina ha una nuova griglia e le maniglie delle portiere incassate, come la *Special*, mentre internamente si nota un nuovo ripostiglio lato passeggero, strumenti con indicazioni gialle, nuove maniglie alzacristallo e nuova leva del freno a mano.

Nella *Special*, si distingue la griglia radiatore con una modanatura centrale a due prese d'aria supplementari proprio sopra alla lama del paraurti, mentre internamente sedili ricoperti in panno con fascia laterale in finta-pelle, nuovi tappetini, nuovo ripostiglio sottopancia e nuovo mobiletto centrale, cui è stato aggiunto l'accendisigaro.

# Spunta LISINO nel Trofeo rally SIMCA **AUTOSPRINT** Kleber

CLASSIFICA GENERALE TROFEO SIMCA KLEBER DOPO LA 12a GARA - 16 LUGLIO 1972 - LP/rt

NOMINATIVO	Classificato	CESENA	VERONA	SAVONA	SIENA	NAPOLI	VENEZIA	IVREA	GENOVA	PADOVA	CREMONA	LIVORNO	PISA	TOTALE PUNTI
DE ROCCO A. / TORINO	1°		9+9		3,5+3,5		4,9+4,9		6,3+2,8		2,1+3,5		6,3+0,3	52,1
LISINO G. / FORCIA	2°						5,5	7+4		9+4				34
GHI V. / TAGLIA	3°							4	4		7+3	9+7		34
FERRI C. / SALUZZO	4°		7	7				9+5	2					30
BELFIGLIO M. / PIACENZA	5°										9+5	5+3	5+3	30
GIANNINONE G. / CANELLI	6°							3	3		5+2		7+4	24
LASCARREA G. / PADOVA	7°						1			2,8+2,8	2,8+4,9	4,9+3,5		22,7
BENATO E. / MESTRE	8°	7			9									16
NEGRI E. / TOLMEZZO	9°						9+7							16
MENEGHETTI F. / ROMA	10°	5+2			4+3									14
BARBALONGA A. / TORINO	11°							5+9						14
BONARDI M. / TREVISO	12°						3+2			7+2				14
SUNI R. / MILANO	13°	4+1											3+2	10
POZZOLI G. / COLLEFERRO	14°	2											4+3	9
PALMA N. / BORDO MARINO	15°	9												9
ZUNINO A. / BARBINETO	16°			9										9
CORSE R. / GORIZIA	17°								5+1				2	8
MIRANI L. / PIACENZA	18°								4,9+2,1					7
MENEGON E. / TOLMEZZO	19°						4+3							7
GOZZI R. / MODENA	20°										1+5			6
RIGERTI F. / BRESCIA	21°								5					5
VITTI I. / ALBISSOLA	22°				3+2									5
TINACCI D. / ROMA	23°	3												3
NORO E. / BALDISSERO	24°							1+4+1,4						2,8
TOFFOLO B. / PORESCIONE	25°										2			2
DEL FABBRIO M. / TOLMEZZO	26°						2							2
SAETTONE G. / ALBISSOLA	27°								0,7					0,7

## MEMENTO-GARE

### Concorrenza alle Olimpiadi

**COLONIA** - Nonostante la concorrenza con i Giochi Olimpici di Monaco, molto coraggiosamente (e anche perché costretti dal calendario che non ha altra data disponibile) gli organizzatori dell'ADAC Nordrhein faranno comunque svolgere la manifestazione automobilistica in programma per il 3 settembre prossimo, la cui corsa principale è la «500 Km. Eifelpokal» riservata alle vetture sport fino a 2 litri e alle vetture GT, valida per il campionato europeo marche. Come gare di contorno sono in programma Formula V, Formula super V e moto da 500 cc. Le verifiche per le vetture avranno luogo venerdì 1 dalle 8 alle 17 e sabato 2 settembre dalle 11 alle 20; le prove delle Sport 2 litri si svolgeranno venerdì dalle 11 alle 13,45 e sabato dalle 17 alle 18,30. La corsa, in due manches di 250 km ciascuna, partirà alle 11,45 (prima manche) e alle 15,45 (seconda manche).

### Siciliani soli sui MONTI IBLEI

**RAGUSA** - Domenica 3 settembre prossimo, organizzata dall'AC Ragusa in collaborazione con l'EPT locale, avrà luogo la gara «chiusa» di velocità in salita «XVI Coppa Monti Iblei», manifestazione valida per il campionato siciliano di velocità. Le verifiche si svolgeranno venerdì 1 settembre dalle 15 alle 20 per i gruppi 2, 4, 5 e F.3, sabato 2 settembre dalle 8 alle 12 per i gruppi 1,3 e K.250. Le prove verranno effettuate dalle ore 13,30 alle 19 di sabato 2 settembre, mentre la prima partenza verrà data domenica 3 alle ore 9,30.

### Il rally d'Aosta

**AOSTA** - Organizzato dall'Automobile Club Valle d'Aosta, sotto il patrocinio dell'Assessorato al turismo, domenica 17 settembre 1972 si svolgerà il «II. Trofeo Valle d'Aosta», manifestazione automobilistica nazionale, valida per il trofeo rallies nazionali. Le domande di iscrizione vanno indirizzate all'AC Valle d'Aosta, piazza Roncas 7.

### La gimkana al SANTAMONICA

**MORCIANO DI ROMAGNA** - Una grande gimkana automobilistica, organizzata dalla Scuderia Automobilistica Morcianese in collaborazione con l'AC di Rimini, si svolgerà a Morciano domenica 24 settembre; la prova sarà valida per il campionato italiano gimkane e si prevede quindi la partecipazione di molti forti conduttori della specialità. Ma la SAM ha programmi più ambiziosi e prevede per il 1973 l'organizzazione di gare di velocità in circuito al Santamonica riservate alle vetture turismo e gran turismo.

Domenica 3 settembre, organizzato dal G.S. Sanremo Corse avrà luogo a Sanremo il «1. Trofeo Città di Andora», terza prova del secondo torneo automobilistico gimkana sprint 1972. Seguiranno altre quattro gare del genere che si svolgeranno il 24 settembre, 1 ottobre, 15 ottobre e 5 novembre ad Arma di Taggia, Bussana di Sanremo, Ventimiglia e Bordighera.

Il 10 settembre, in concomitanza con il Gran Premio d'Italia, l'Autodromo di Vallelunga riapre i battenti per il Trofeo Musso, un meeting di gare per vetture monoposto. Il programma comprende, oltre alle già previste Formula Corsa 3, Formula Ford e Formula 850, anche una gara per le Formula Italia, che così faranno il loro debutto a Vallelunga.



### MOTORAMA

Ci scusiamo con i nostri lettori ma per disguidi di trasmissione, non dipendenti dalla nostra volontà, non siamo in grado di pubblicare questa settimana la consueta rubrica radio-televisiva.

## ULTIME F. CORSA 3

### Non piace la BT 38

Le tre Brabham BT 38 portate in Italia negli ultimissimi giorni non sembrano riscuotere grande successo: le monoscoche sembrano difficili da mettere a punto, tanto che Carlo Giorgio, che ne ha una bianca fiammante, non vedeva l'ora di risalire sul suo vecchio BT 35 ormai rientrato in Italia dopo le radicali cure inglesi dopo l'incidente pauroso di Imola. Anche all'estero, nonostante se ne siano vendute tante, le monoposte di mr. Ecclestone non paiono in grado di riscuotere il successo abituale: per questo in casa Brabham si stanno studiando due nuovi telai monoscoche per la F.2 e F.3 che dovrebbero essere pronti già in settembre.

E non solo in England ci si muove per costruire nuovi telai: anche in casa nostra abbiamo novità consistenti. A parte la continua attività del nostro Branca, che appena in questi giorni ha sfornato una monoscoche nuova per Mantova (che l'ha poi urtata a Misano) sembra che la riesumata De Sanctis del «sor» Gino possa calcare le piste al più presto. Probabilmente la collauderà Francesco Cerulli, il pilota che gode la stima attuale di «sor» Gino, ma ci correrà uno straniero, probabilmente un inglese. Sempre a Roma una nuova F.3; questa volta è Del Giovane, che aveva avuto esperienze nel campo dell'850 che si cimenta in questa ardua costruzione. La monoposte sarà una via di mezzo tra la Teno e la Brabham, come concezione costruttiva, ma la carrozzeria sarà completamente carenata uso Alpine. Il telaio sarà tubolare, in tubi quadri rinforzati da pannelli.

### CICCOZZI ritorna?

Dopo la giovanile sfuriata, ritorno «a Canossa» del romano Massimo Ciccozzi; il giovane cacco di bronzo Autosprint è stato visto a Misano parlare fitto fitto con i Liverani, patron della scuderia del Passatore, per i quali il campioncino aveva iniziato a correre in F.3. Forse sarebbe bene che entrambi si accordassero: sarebbe un vero peccato sciupare tutto per qualche malinteso!

Dopo dodici gare il Trofeo Simca - Kleber - AUTOSPRINT diventa sempre più combattuto nonostante al comando sia sempre il torinese De Rocco che conduce dal Rally delle due Valli disputatosi a Verona.

Prepotentemente alle sue spalle si è però già installato (anche se in coabitazione con Ghu) Lisino che in sole tre gare ha accumulato 34 punti.

Lisino lo scorso anno, in coppia con Riberti, è stato protagonista di belle gare alla guida di una 128 Fiat G.1 ottimamente comportandosi anche nello scorso Rally di S. Martino di Castrozza dove fu costretto al ritiro per rottura del cambio quando occupava una posizione in classifica davvero invidiabile. Anche Ghu comunque e lo stesso Belfiglio (quarto) stanno attraversando un periodo di grande vena e promettono un finale incandescente.



## CEVERT INDY

François CEVERT ha provato a Ontario una Gordon Johncock's McLaren M16A con la quale spera di partecipare alla 500 Miglia di Indianapolis nel 1973.

GRAHAM McRAE, il brillantissimo vincitore della Tasman Cup 1972, è stato ingaggiato da Andy Granatelli per correre a Indianapolis con una STP. Ma i programmi di McRae non si fermano qui in quanto il neozelandese prenderà parte anche alle gare inglesi e americane di F. 5000.

I nuovi regolamenti USA sui paraurti minacciavano le future vendite della Ford PANTERA negli USA. Adesso sembra che tutto si sia sistemato con un nuovo prototipo.

## Gli «Amici» LOTUS

BRA - Organizzata dal Club «Amici del Volante» e dalla «Pro Bra», la sera del 6 settembre si svolgerà una riunione nel corso della quale saranno consegnati alcuni premi per meriti sportivi. Verranno chiamati a ricevere lo speciale riconoscimento loro destinato Emerson Fittipaldi (Volante d'Argento) quale «pilota maggiormente distintosi nell'anno», l'ing. Colin Chapman (Biella d'Argento) «responsabile del reparto corse della JPS Team Lotus», Eddie Dennis (Chiave d'Argento) capo meccanico della JPS-Lotus quale «miglior tecnico montatore» e Mario Poltronieri (Microfono d'Argento) «per i suoi tempestivi ed appassionati interventi a commento delle gare automobilistiche».

Bobby RINZLER ha commissionato a Dan Gurney due «Eagles» per il Can-Am di 1973.

Quest'anno si è visto poco di ALAN RESS sui circuiti. Lui, uno dei quattro fondatori ed ex direttore sportivo della March, è andato al Can-Am di Mid-Ohio con la UOP Shadow. Parlando della entrata della UOP nei campi di Formula 1 gli è stato domandato se la sua presenza fosse una semplice coincidenza. Ressa ha risposto «Certamente no».

Nel corso della sua permanenza in Sicilia, l'ing. Rogano ha chiarito all'on. Macaluso, assessore regionale al turismo, il significato della decisione della CSI circa la validità mondiale della TARGA FLORIO per il 1973, puntualizzando tuttavia che nel 1974 la gara dovrà svolgersi in circuito.

## Super - show a MONZA F. 1

MILANO - E' ormai giunta alla sua ottava edizione la «Mostra delle macchine sportive ed accessori» che si terrà a Monza in occasione dello svolgimento del G.P. d'Italia F. 1. Il comitato organizzatore ha già operato una accurata scelta dei modelli da esporre, cercando di avere negli stands quelle vetture per le quali il pubblico ha gioito e sofferto. Così Ferrari sarà presente con la prestigiosa 312 P Campione del Mondo marche; Matra con la vettura che ha vinto la 24 Ore di Le Mans; Alfa Romeo con una 33tt3, una 1750 GTAm, una 1300 GTAJ e con il serbatoio di sicurezza ideato dall'ing. Chiti; Lancia presenterà la vettura trionfatrice nel Rally di Montecarlo; Fiat sarà presente con l'intera gamma delle vetture che partecipano ai rallies. Naturalmente anche altre vetture saranno in bella mostra a rappresentare lo sforzo delle case e dei preparatori in favore dello sport automobilistico.

La Mostra che rimarrà aperta dal 1. al 10 settembre, sarà completata da una grossa rappresentanza di accessori.

Il circuito di ZANDVOORT (Olanda) ha registrato anche quest'anno una intensa attività operativa, sia per gare, sia per prove. Nei primi sei mesi del 1972 i giorni di «occupazione» sono stati 154 e ciò lascia prevedere che il primato annuale di 313 giornate registrato nel 1971 verrà quest'anno facilmente superato.

Le iscrizioni per la «TEMPO-RADA BRASILIANA» DI F. 2 stanno letteralmente piovento sui tavoli della Motor Race Consultants in Londra. La ragione di questa fretta sta nel fatto che soltanto 19 vetture saranno spedite dall'Europa in Brasile a spese degli organizzatori.

Il RALLY OLIMPICO ha battuto e largamente il record di partecipazione sino ad ora detenuto dal Rally di Montecarlo. Infatti, contro le 220 vetture partecipanti alla prova monegasca, ben 340 sono quelle che hanno preso parte alla gara partita da Kiel e terminata nello stadio olimpico di Monaco.

RICHARD MORLEY che dal 1969 ricopriva presso la LOTUS l'incarico di direttore degli approvvigionamenti, è stato nominato DIRETTORE DELLA SOCIETA'. Nella sua nuova posizione egli controllerà tutte le attività e tutti gli approvvigionamenti della compagnia. Mr. Morley ha 35 anni, è sposato ed ha due figli.

All'Olympia di Londra, dal 3 al 13 gennaio prossimo, MOSTRA-BIG DI AUTO da corsa del mondo del British Racing and Sport Car Club e della SMMT. Oltre 120 gli espositori. Per la prima volta lo show sarà aperto anche la domenica, dalle 12 alle 19.

## I denti di Zeltweg

All'Osterreichring, visto il malvezzo di alcuni piloti e dopo l'incidente occorso a Marko, con l'approvazione di Jackie Stewart nella sua qualità di presidente della GPDA, sono state adottate nuove CORDO-NATURE per evitare che sassi e terra vengano portati sul circuito con grave rischio dei piloti. Invece dei normali cordoli che si vedono in tutte le piste del mondo, sono state messe in opera doppie file di «bugnature» del diametro di 45 cm, e dell'altezza di cm. 4. Su queste «dentature» è impossibile montare a rischio di rompere le sospensioni.

La Goodyear International Corporation ha un nuovo presidente: il danese IB THOMSEN, di 47 anni, che succede in tale carica a Charles J. Pihlöd passato a presiedere la casa madre.

LEE H. IACOCCA, presidente della FORD, ha annunciato che in seguito ad accordi raggiunti, la società Ford produrrà motori STIRLING a combustione esterna continua, studiandone la sua applicazione in campo automobilistico.

Sono in corso le prime prove su strada della JENSEN-HEALEY, la biposto sport prodotta nelle fabbriche della Jensen Motors. Dotata di un motore che permette di raggiungere una velocità di 190 kmh. essa viene per ora prodotta con una media di 50 vetture la settimana.

● Fra la Banca Commerciale etiopica e la società Mitchell Cotts, è stato firmato un accordo per il prestito di un milione e mezzo di dollari etiopici destinati ad acquistare autocarri FIAT-OM da importare nella terra del Negus.

● Il comitato organizzatore del SALONE internazionale dei veicoli utilitari che avrà luogo nel gennaio del 1973 a BRUXELLES, ha diramato il regolamento della mostra che comprenderà: veicoli carrozzati o meno per il trasporto collettivo di persone o merci; carrozzerie industriali, veicoli per trasporti speciali, benne, rimorchi, containers, ecc.; mezzi meccanici, accessori, ricambi, banche ed organismi di credito, pubblicazioni specializzate. Le iscrizioni per il Salone si sono chiuse il 15 agosto.

## CINTURE obbligatorie

● Dal 1. gennaio 1973, per disposizione del ministro del territorio e dell'equipaggiamento Mr. Guichard, in Francia saranno rese obbligatorie le CINTURE DI SICUREZZA per allievi conducenti delle scuole di guida. «Ciò — ha detto il ministro — per abituarli a portarle anche in seguito quando piloteranno la loro vettura».

● 125.000 PERSONE, suddivise in 15 compagnie nazionali, lavorano in Europa per la Ford che nei suoi 14 centri di produzione «sforna» oltre 6.500 veicoli al giorno.



● E' stata inaugurata a Torino, dal ministro Gullotti, la «TANGENZIALE SUD», lunga 25 km. e 870 metri, dotata di tre corsie per ogni carreggiata, con una larghezza complessiva di 34 metri e quasi priva di curve.

● La CHRYSLER-AMERICA ha raggiunto nel 1. semestre del '72 la cifra di 4,7 miliardi di dollari con un aumento del 17,5 per cento rispetto allo stesso periodo del '71. L'utile netto è stato di 104,2 milioni di dollari.

● La RIV-SKF produttrice di cuscinetti a rotolamento, ha realizzato un sistema automatizzato, il «Customer Service System» che si avvale di un calcolatore elettronico IBM, per l'organizzazione e l'amministrazione degli ordini dei clienti.

## Il SALONE biennale non piace ai carrozzieri

MODENA - Che cosa ne pensano i responsabili emiliani, attentissimi ad ogni svolta dei loro programmi di lavoro, della qualificazione da «annuale» in «biennale» del Salone di Torino?

In parte sono favorevoli: «Ci sarà modo e tempo per preparare delle sostanziali novità» ci è stato detto da qualcuno, mentre per altri: «Dare al pubblico costantemente un prodotto nuovo, significa tenere alimentata l'attenzione e la carica per gli acquirenti di macchine».

Per alcuni infine: «Molte non erano le novità ma soltanto modifiche di precedenti modelli. Noi accettiamo la soluzione, purché ci si adegui anche all'estero. A Parigi, Londra e Ginevra che faranno? Noi italiani, che abbiamo una parte considerevole nella produzione, non dobbiamo essere inferiori agli altri. O tutti biennali, possibilmente alternati, o tutti annuali».

C'è, soprattutto, come ci faceva notare un amico, il fattore carrozzeria che ha le sue esigenze. E' come la moda che addirittura ha quattro fasi: autunnale, invernale, primaverale, estiva. Anche la moda automobilistica, giudicata come linea e stile, cambia continuamente. Abbiamo visto modelli presentati a Torino lo scorso anno, soltanto in forma di «studio» o sperimentali e che sono stati tradotti in prodotti da vendere. Quindi noi italiani siamo handicappati.

Le fabbriche emiliane, in maggioranza, preferivano la rassegna annuale perché, per quanto riguarda i modelli che escono dalle loro boutiques, hanno necessità di essere presentati tempestivamente.

Andrà a finire che le presentazioni avranno luogo al di fuori del Salone.

### L'ARA CADUTI

## Una nobile lettera di GALLI

MODENA - Nanni Galli ha indirizzato una nobilissima lettera a don Sergio Mantovani che presiede il Comitato Organizzatore per la erezione dell'ARA dedicata ai piloti dell'automobilismo caduti. Don Sergio custodirà, afferma, con particolare affetto la lettera di Nanni Galli (che ha fatto pervenire la sua offerta) per le parole toccanti e sincere che contiene. Altri giovani hanno inviato testimonianze di solidarietà a don Sergio Mantovani, che vede, non senza emozione, il realizzarsi del suo sogno. Da quanti anni don Sergio ci parlava di questo suo progetto!

Nell'elenco che si aggiunge ai precedenti troviamo il nome di Jacky Ickx, e quello di Odoardo Govoni, un pilota degli anni cinquanta, assieme a tanti altri noti e meno noti. Ecco l'ultimo elenco:

Totale precedente	L. 6.791.500
Jacky Ickx	32.500
Nanni Galli	50.000
Facetti Carlo,	
Giuliano e Rosadele	50.000
Gattafoni Vincenzo	5.000
Vannini P. Valerio	5.000
Boriani Antonio	
e Maria	50.000
Anonimo - Roma	30.000
Arata Adele	5.000
Valente Gianfranco	10.000
Gagliardi Gianfranco	20.000
Scuderia Finauto	5.000
Rinaldi Teresa	
(madre del pilota	
Luigi Rinaldi)	50.000
Gratton Paolo	11.735
Chrysler Italiana	100.000
Trivellato Jacopo	10.000
Macario avv. Luciano	15.000
Govoni Edoardo	15.000
Totale generale	L. 7.255.735



## Salone a MOSCA

Nell'ambito di una mostra degli articoli della produzione di massa e dei servizi pubblici, tenutasi a Mosca, hanno avuto un posto d'onore i veicoli. Nella foto, vediamo un angolo dello stand riservato alle autovetture ed alle motociclette (anche straniere)

● La CHRYSLER inglese ha segnato un passo d'arresto in quanto il suo fatturato è sceso da 186.448 unità del primo semestre 1971 alle 165.706 unità del primo semestre 1972, con una perdita di 1,37 milioni di sterline. Secondo la compagnia la ragione di tale rovescio è da addebitarsi agli scioperi che hanno coinvolto molte categorie di lavoratori in Inghilterra.

● Su proposta della Commissione esecutiva della CEE, i paesi membri dell'organizzazione dovrebbero rivedere le modalità di rilascio delle PATENTI di guida, facendo sostenere a candidati e titolari esami teorici, fisici e psicologici ogni 5 anni sino a 50 anni, ogni 2 anni da oltre 50 sino a 65 e ogni anno oltre i 65 anni di età.

● I 1500 lavoratori italiani rientrati in patria dopo avere lasciato la Volkswagen, quasi certamente rientreranno in Germania in quanto la AUDI-NSU si è dichiarata disposta ad assumerli, dopo l'attiva opera di ricerca svolta dal COI (Centro orientamento immigrati) che aveva cercato per loro una sistemazione anche negli Stati Uniti.

● LUCIO DE SANCTIS e Flavia Soldi da sabato 26 agosto sono marito e moglie. Si sono uniti in matrimonio, accompagnati dalle lacrime di gioia del «sor Gino», nella Basilica di San Saba in Roma, alla presenza di un folto numero di amici. Alla nuova coppia i fervidi auguri di AUTOSPRINT.

## Che cosa discuteranno a STRESA

### L'automobile nella società

STRESA - Nella tradizionale sede di Stresa, dal 28 settembre al 1. ottobre si svolgerà la 29. Conferenza del traffico e della circolazione promossa dall'Automobile Club d'Italia e organizzata dall'AC di Milano.

La conferenza si propone quest'anno di trattare un unico tema anche se questo verrà esaminato sotto tutti i suoi diversi aspetti: quello de «l'automobile nella società». Un tema certamente non originale, ma sempre di attualità visto che interessa tutta l'umanità e che si è ancora lontani dall'aver raggiunto per esso una impostazione universale.

Il tema da trattarsi è stato suddiviso in tre grandi capitoli e per ciascuno di essi vi sarà un relatore incaricato: l'ing. Oscar Montabone, vice direttore generale del settore «Ricerca e sviluppo» della Fiat, parlerà sulla «Sicurezza: aspetti tecnici ed economici»; il prof. Aldo Durante, direttore centrale de l'Assicuratrice italiana, terrà la sua relazione su «La sicurezza: aspetti giuridici» e il prof. Mario Del Viscovo, parlerà su «La sicurezza: costi e vantaggi».

Il calendario della Conferenza è il seguente: giovedì 28 settembre: inaugurazione e dibattito sul tema «Esperienze di pianificazione dei trasporti in Italia»; venerdì 29 settembre: alle ore 9,30 relazione dell'ing. Montabone e alle 15,30 relazione del prof. Durante; sabato 30 settembre: ore 9,30 relazione del prof. Del Viscovo, ore 15,30 presentazione delle risoluzioni e delle raccomandazioni. Per domenica 1 settembre è prevista la eventuale continuazione dei lavori.

● La produzione PEUGEOT nei primi mesi di quest'anno è stata di 348.970 veicoli contro 333.667 del corrispondente periodo del '71, con un aumento quindi del 4,6 per cento. I

mercati che hanno maggiormente favorito questo incremento sono quelli della Nigeria, Gran Bretagna, Portogallo, Italia, Israele, Argentina, Malaysia.