

Quest'anno non si giocherà all'alba il «TOUR de CORSE»

Anche ELFORD nelle 10mila curve

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MARSIGLIA - Malgrado un anno di interruzione, ciò che d'altronde ha contribuito ad attirare l'attenzione sulla proliferazione dei rallyes nocivi alle grandi prove stradali, il Giro di Corsica sarà indiscutibilmente l'avvenimento della stagione. Dopo Montecarlo e il Rally del Marocco, il «rally delle 10.000 curve» sarà in effetti il teatro di un confronto internazionale. Gli organizzatori non hanno avuto bisogno di ricorrere ad un regolamento discutibile per eliminare i falsi prototipi stradali essendo il tracciato sufficiente ad operare una severa ed impletosa selezione.

1400 chilometri dei quali 75 cronometrati, e 525 disputati con tempi pari a medie da 70 e 72 kmh di media, cronometrati al secondo seguente il tempo realmente realizzato. Questa scelta sperimentata alla Coppa delle Alpi l'anno scorso, annuncia, d'altronde, l'evoluzione alla quale andiamo incontro.

L'Alpine Renault troverà sul suo terreno favorito una opposizione particolarmente rilevante non soltanto dalle Simca CG-MC i cui motori da litri 2,2 erogheranno circa 200 cavalli, ma egualmente da Ligier che iscriverà due JS 2, Lancia che farà debuttare due prototipi Stratos (se saranno pronti), Fiat, Opel, BMW, Peugeot, Daf che

saranno egualmente ufficialmente rappresentate. Anche fra i piloti, oltre quelli che si ha l'abitudine di vedere in Francia, si rilevano i nomi di Larrousse, Waidegaard, Mikkola, Fall, Munari e anche Vic Elford che ha fatto sapere agli organizzatori di avere l'intenzione di essere presente. Non è dar prova di ottimismo smisurato prevedere 70 equipaggi alla partenza, la qual cosa costituirebbe un record in Francia. Ricordiamoci che la Coppa delle Alpi era arrivata appena a una trentina di iscritti.

Benché meno lungo di quello del 1970, il Giro si annuncia per lo meno probante che il precedente, il settore a tempo, abbiamo scritto, essendo in effetti disputato a scratch. Malgrado una neutralizzazione al parco di assistenza di 20 minuti a metà percorso e delle tappe di collegamento che permettono di lavorare sulle vetture ogni duecento chilometri, il profilo della prova non lascia alcun respiro. L'ultima prova cronometrata è soltanto a quaranta chilometri dall'arrivo: come dire che, contrariamente a certe stagioni, la corsa è lungi dall'essere giocata all'alba.

«Con la fatica che non può mancare di accumularsi, noi pensiamo che sarà impossibile passare dappertutto senza penalizzazioni» affermano gli organizzatori. Ma questa severità annuncia una evoluzione che permette di dire agli organizzatori: «Noi l'avrem-

STEWART accenderà la fiaccola all'Ara Piloti

MODENA - Il conte Agusta, ha comunicato al Comitato Organizzatore per la erezione dell'Ara ai piloti estinti, di aver messo a disposizione un grosso elicottero col quale sarà possibile trasferire da Monza a Modena i piloti che intervengono alla cerimonia basata per il mattino del 7 settembre. Con lo stesso elicottero i piloti che parteciperanno al Gran Premio d'Italia, compreso il campione del mondo Jackie Stewart, che accenderà la fiaccola, saranno riportati a Monza. E' prevista la presenza delle mogli di Rindt, Clark e Siffert.

mo del resto applicata da quest'anno se non ci fosse stata l'interruzione. Per una ripresa preferiamo essere prudenti».

Il Giro di Corsica, in effetti ha l'enorme vantaggio di lavorare nella più totale comprensione con il pubblico potere, il dipartimento ponti e strade e la popolazione. In queste condizioni tutto diventa facile. Così in Corsica si vuole reinventare la gloriosa Mille Miglia e questo traguardo potrebbe essere raggiunto nel 1973.

«Non è questione di dare la partenza ad Ajaccio e di aggiudicare l'arrivo a Bastia: ciò sarebbe innanzitutto pericoloso nell'attraversamento dei villaggi e poi non otterremo le autorizzazioni necessarie. Ma al contrario è possibile preparare una successione di corse più o meno lunghe a concatenazione immediata, neutralizzando semplicemente gli attraversamenti delle località. Mantenendoci su una traccia oraria di 24 ore senza alcuna fermata, ciò sarebbe certamente una prova appassionante e molto probante per vetture e piloti.»

Il budget già importante (circa 25 milioni di lire quest'anno) sarà ancora aumentato. Non ci siamo ancora, ma se ne parlerà certamente molto il 4 e il 5 novembre in Corsica, pur seguendo una edizione già molto interessante.

J. R. Jaubert

VIC a FIORANO prova (per ora) la DAYTONA per il TOUR

Senza prototipi

«scaduto» il

TOUR de FRANCE

PARIGI - Si parlerà ancora quest'anno di una annata di transizione essendo il Giro di Francia ancora alla ricerca della sua via e del suo equilibrio: è sfortunatamente probabile, sebbene la lettura dell'elenco dei concorrenti iscritti lasci pensare a qualche cosa di buono. Ammettiamo volentieri che l'esclusione dei prototipi riassuma in effetti un problema di definizione delle vetture concepite per la strada, ma diffuse in un numero insufficiente di esemplari, sia per difetto di mezzi, sia perché i tests sono soltanto relativi a un debutto; è dunque della CSI dettare e modificare i suoi criteri, ma ciò non toglie che la decisione brusca degli organizzatori lascerà, sin dalla partenza, un sentimento di frustrazione non soltanto ai costruttori direttamente interessati, ma a tutti i tecnici e agli osservatori attirati dalla corsa.

Sarebbe stato interessante confrontare le Lancia Stratos, le Ligier JS 2, le Simca CG «MC» e in pari tempo una confidenziale Jidé 1600 o dei sempre belli prototipi Porsche 908 o 810 nei confronti delle Ferrari Daytona, delle Porsche 911S e delle Ford Capri 3 litri che sono chiamate a dominare il combattimento. Esistono forse delle differenze fondamentali fra una Lancia Stratos o una Ligier JS2 e una Porsche due litri e mezzo o una Capri 3 litri? Qualcuno certamente, ma la bilancia non pende certamente dalla parte del regolamento! Soltanto Alpine Renault effettua una buona operazione, la berlina 1800 essendo stata omologata in gruppo 4 dal 1. luglio 1972.

Avremo occasione di ritornare sugli iscritti che offrono, d'altronde, una fisionomia d'equilibrio nei differenti gruppi, ma bisogna già annunciare un forfait importante, quello di Jacquemin che aveva iscritto la sola Pantera De Tomaso nel gruppo 4. La 17. edizione registra un minimo stabilito in materia di iscrizioni, 101, soprattutto perché è ragionevole attendersi un 20 per cento di assenze da qui al 15 settembre.

FIORANO - Vic Elford in prova con la «Daytona GTB-4» sulla pista di Fiorano con la quale sarà al via del «Tour de France» dal 14 al 24 settembre. La macchina è della «Filipinetti» e presenta alcune modifiche assai interessanti. Ma, soprattutto, pare che dal motore 12 cilindri Ferrari siano stati derivati alcuni cavalli in più. Il tutto nell'ambito, ovviamente, del regolamento.

Elford è soddisfatto della sua attività 1972?

«Non tanto — sottolinea — perché vorrei essere accasato stabilmente; al contrario sono un po' a mezzo servizio. Con la "Filipinetti" spero di poter realizzare un buon programma per il prossimo anno; speravo che Filipinetti potesse acquistare una Ferrari 312-P, di quelle che hanno vinto il campionato mondiale, ma pare che ci siano delle difficoltà e che, soprattutto, la Ferrari non intenda cedere queste sue straordinarie macchine.»

— E in F. 2?

«Una annata non eccessivamente brillante per tante vicende: dispongo, come lei sa, della Chevron B 20. La mia classifica in F. 2 è deludente...»

— Si parlava di una offerta Tecno...

«Tutte chiacchiere, certo che io avrei voluto pilotare una Tecno, ma pare che, al momento attuale, sia impossibile.»

— E con l'Alfa?

«Programmi incerti. E' difficile che io rinnovi l'impegno per il prossimo anno.»

— Ora che si annuncia il 12 cilindri?

«Che importa? Occorre sapere di preciso che cosa si deve fare, cioè bisogna sapere a quali corse ci si può presentare. Qui si vive alla giornata. Con l'Alfa mi sono trovato e mi troverei bene, ma un pilota ha voglia di correre e non di fare lo spettatore.»

— Ed ora con la "Filipinetti"...

«Una gran macchina questa Daytona; nel prossimo anno si dovrebbero fare ottime cose, ma non os ancora quali intenzioni ha il signor Filipinetti.»

Elford è un pilota appassionato del suo mestiere, ma non è fortunato, anche perché in realtà quest'anno ha disposto di mezzi scarsamente competitivi.

5.000 chilometri per otto tappe, undici circuiti e nove prove veloci stradali caratterizzano l'edizione 1972. Si rileva una sola tappa maratona, sempre nei Vosgi, la sola modifica importante concernente i coefficienti. Si calcolerà infatti la classifica tenendo conto del tempo reale realizzato nelle corse in salita, mentre al contrario le prestazioni in circuito saranno divise per quattro. Una foratura in settore cronometrato non sarà dunque più penalizzata tre volte e l'aumento del coefficiente di correzione (4 invece che 3) ridurrà l'handicap delle medie cilindrate. Le distanze compensate danno così km 161,450 di prove su strada e 288,680 km (1154,720 reali) di prove in circuito; un terzo delle piste preparate possono essere considerate poco veloci.

j. r. j.

La pioggia rende più difficile il GIRO APPENNINI reggiani

Pertusio quasi senza errori

REGGIO EMILIA - Piero Pertusio si è aggiudicato d'autorità la quinta edizione della gara automobilistica di regolarità «Giro degli Appennini reggiani», manifestazione che, organizzata dall'AC Reggio Emilia in collaborazione con la Scuderia Tricolore, ha raccolto, come già lo scorso anno, l'unanime consenso dei partecipanti che ancora una volta l'hanno definita la più divertente della stagione. In verità il percorso ha subito qualche modifica, è diventato più lungo e di conseguenza più impegnativo.

La partenza viene data alle sette del mattino dal piazzale antistante la sede dell'AC. Gli iscritti sono 58 e i partenti poco più di una cinquantina. Fin dall'inizio però la corsa è stata disturbata da una fastidiosa pioggia che ha reso maggiormente difficili le otto prove speciali. Le vetture dotate di pneumatici da sterrato si sono quindi trovate in difficoltà nel «veloce» e già alla prima prova speciale c'è stata una certa selezione.

Nei quattro tratti di duecento metri da percorrere sulla strada Montalto-Fondiano i concorrenti hanno, fra l'altro, incontrato un banco di nebbia che li ha messi in seria difficoltà. L'altra selezione è venuta a San Paolo d'Enza dove si disputava la prova speciale su un tratto di sterrato di 300 metri. Per fortuna, nonostante le avverse condizioni del tempo e delle strade, non si sono verificati incidenti di sorta.

Ma torniamo al vincitore. Il suo punteggio 14,8 penalità è indice di un percorso quasi privo di errori e su strade del genere diventa sempre difficile fare quello che Pertusio è riuscito a fare. Una vittoria meritata quindi che premia decisamente il migliore. Alle sue spalle il torinese Edoardo Barbero su Fiat 128, che ha cercato in ogni modo di contrastare il passo al vincitore. Alla fine la differenza di 4,2 penalità decretava la vittoria di Pertusio. Giuliano Canè si è piazzato soltanto terzo, ma la sua prova è stata ancora una volta all'altezza della sua fama. Buono il quarto posto del reggiano Simonini che col suo piazzamento ha permesso alla Scuderia Tricolore di insediarsi al terzo posto nella classifica a squadre. Da segnalare anche la prova di Luigina Imerito, giunta ottava assoluta e prima delle donne.

Gianluca Bacchi Modena

200 piloti sull'ETNA

CATANIA - La Catania-Etna verrà effettuata come previsto il 17 settembre e già 200 concorrenti hanno inviato sinora la loro adesione. Ciò è quanto ufficialmente ha dichiarato l'AC di Catania nel corso di una conferenza stampa, precisando che l'ANAS ha già espresso parere favorevole e che attualmente sono in corso lavori per il miglioramento del nastro stradale e per l'installazione di guard-rail ove è stata richiesta la messa in opera di barriere protettive.

5. GIRO DEGLI APPENNINI REGGIANI - Gara di regolarità - Reggio Emilia, 3 settembre 1972.

LA CLASSIFICA

1. Piero Pertusio (Fulvia 1300 S) penalità 14,8; 2. Barbero (Fiat 128 R) 19; 3. Canè (Fulvia 1300) 22,9; 4. Simonini (Fulvia 1300 S) 25,4/1,6; 4. Pavanello (HF 1600) 25,4/3,4; 6. Garaffa (Fulvia HF 1600) 29,5; 7. Santorum (Fulvia 1300 S) 33,6; 8. Luigina Imerito (Fulvia 1300 S) 36,5; 9. Dognini (Fiat 850 Sport) 37,6; 10. Ruozi (Fulvia 1300 S) 41,1; 11. Pancaldi (A 112) 41,6; 12. Prandi (Fulvia 1300 S) 44,7; 13. Sala (HF 1300) 46,5; 14. Gibelli (Fulvia 1300 S) 47,3; 15. Galimberti (HF 1600) 48,7; 16. Borghesio (Fiat 127) 50,4; 17. «Picci» (HF 1600) 51,4; 18. Faldini (A 112) 51,5; 19. «Mimmo» (Fulvia 1300 S) 52,5; 20. Forato (A.R. Junior) 57,8; 21. Raimondi (Fiat 127) 60,1; 22. Malmusi (Fiat 600 D) 60,7; 23. Piaggio (A.R. 1300) 63,2; 24. Menichelli (Fiat 128) 64,6; 25. Rubinacci (Fulvia 1300 S) 68,7; 26. Chinnelli (Fiat 850 Sport) 71,7; 27. Tirelli (Fulvia 1300 S) 74,7; 28. Guidetti (A 112) 75,2; 29. Nannei (Ford Escort) 77,1; 30. Romanello (Fulvia Zagato 1300) 80; 31. Sartori (Fiat 128 R) 89,9; 32. Maria Grazia Menichelli (Fiat 127) 95; 33. Venturi (A 112) 95,9; 34. Judicello (Simca Rally) 110,4; 35. Castillet (Fulvia 1300 S) 115,6; 36. Sidoli (Fulvia 1300 S) 116,7; 37. Sognorini (Mini Cooper S) 119,3; 38. Del Lutri (Fulvia 1300 S) 120,8; 39. Mancina (Fulvia 1200) 132,8; 40. Pezzotta (Fulvia 1300 S) 152,2; 41. Calevi (Fulvia Zagato) 152,3; 42. Bidone (Renault Gordini) 193,6; 43. Mammì (A 112) 196,9; 44. Taverna (Fiat 850 S) 219,6; 45. Oliviero (A.R. 1300) 287,6.

Nuova scuderia nelle Marche

SANT'ELPIDIO A MARE - Un appassionato pilota elpidiense, Umberto Ceteroni, ha manifestato l'intenzione di allestire, per l'anno prossimo, una scuderia locale. Ceteroni ha iniziato da poco l'attività agonistica disputando diverse gare di velocità in salita con un'Abarth 850 preparata insieme ai meccanici Luigi Marchetti e Antonio Buccolo. Apprezzabili i risultati finora conseguiti. Entro la fine dell'attuale stagione, Ceteroni intende rilevare un'altra vettura e, contemporaneamente, esaminare col massimo impegno la possibilità di costituire la «Scuderia Elpidiense».

● La gara nazionale di kart, in programma sulla pista di San Pancrazio di Parma, domenica 3 settembre è stata rinviata a domenica prossima, 10 settembre.

DEL FANTE e NECCHI azzurri-kart sospesi dopo i mondiali

KALMAR - L'infuocato mondiale di kart vinto (come leggete nelle pagine seguenti) da Goldstein, ha avuto immediati strascichi. Il Presidente del Comitato Nazionale Karting, dott. Giovanni Gallo, in attesa dei rapporti circostanziati dei commissari internazionali, ha preso il provvedimento della sospensione cautelare dall'attività sportiva nazionale e internazionale nei confronti dei piloti Del Fante e Necchi, per i quali, il clima di estrema tensione nel quale si sono svolti i campionati, se può essere addotto come attenuante, non può comunque essere assunto a discriminante del loro comportamento di gara.

Interrotta per ora la sua
attività con le miniposto

ERNESTO FOGLIETTI

adesso elabora così

le **FIAT DINO 2400**



Ernesto Foglietti, il non dimenticato costruttore di monoposto minori, si occupa ora della preparazione delle unità Dino. Sotto, la Fiat Dino Spider 2400 preparata da Ernesto Foglietti da noi provata



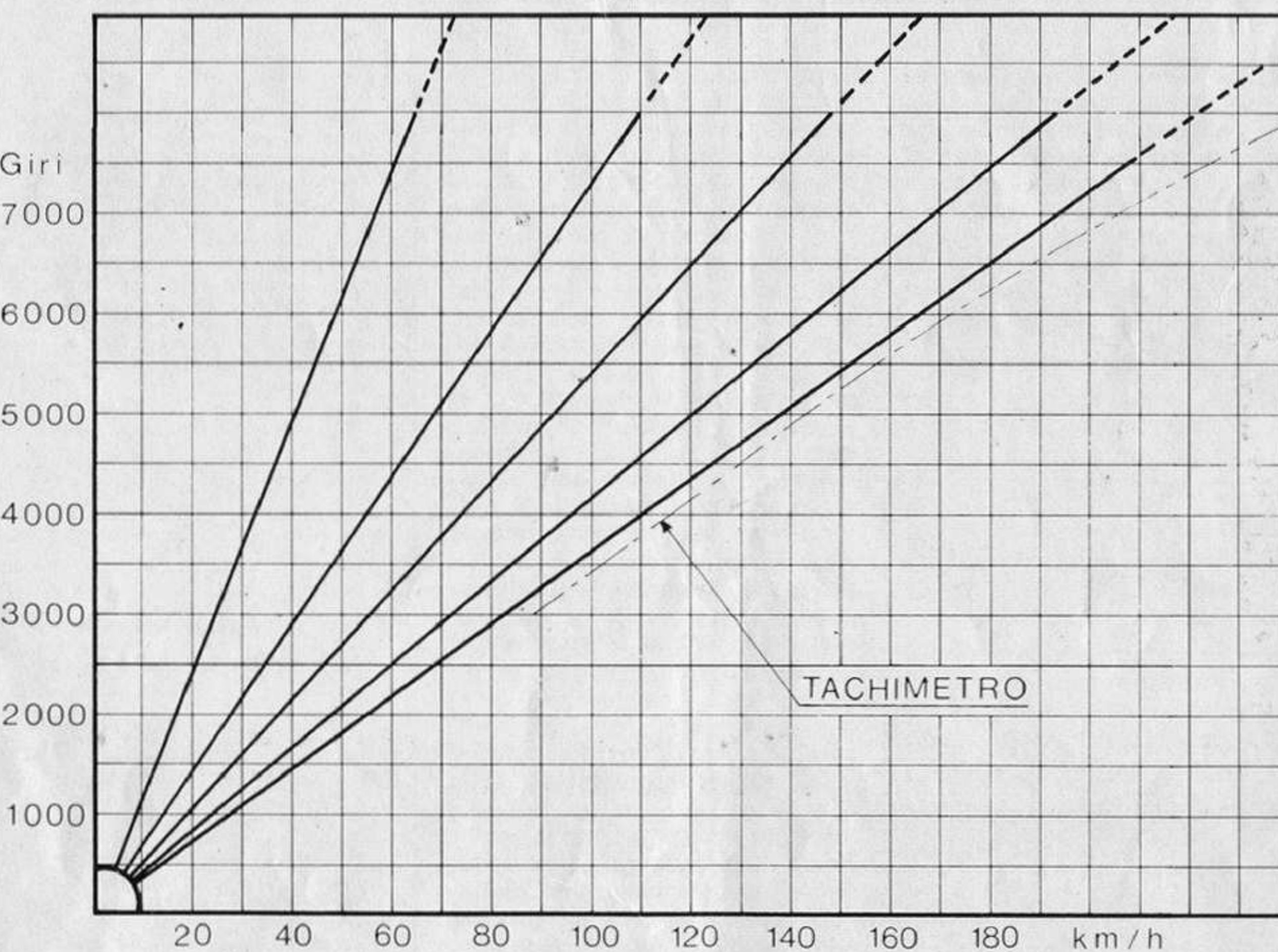
A mille giri in quinta



MILANO — Momentaneamente interrotta l'attività di costruttore di piccole monoposto, «Formula 3» o «Formula 850», Ernesto Foglietti, che tanto interesse suscitò negli anni passati, con i suoi originali telai (uno progettato con l'ing. Valentini) e con i suoi ottimi motori (ricordare il Fiat su rulli? il Ford testa piatta e doppia accensione?), s'è dedicato in quest'ultimo periodo all'elaborazione d'un unico tipo di vettura: la Fiat «Dino». I risultati sono stati subito confortanti; ora, però, dopo lunghe esperienze e collaudi attenti, con un certo numero di esecuzioni alle spalle, il livello raggiunto ci pare davvero ragguardevole. Per una ragione essenziale: che al miglioramento delle prestazioni (motore e autotelaio), rispetto alla costruzione di serie, viene conservato un elevato grado di affidabilità, nel senso di ottima tenuta degli organi principali e di facilità d'impiego della vettura, che si continua a poter usare anche nel traffico cittadino, in un incolonnamento o nella marcia più ridotta, anche a 1.000 giri in quinta.

Più adatta la Spider

Nell'insieme — ed è abbastanza comprensibile — i migliori risultati sono stati ricavati dalla Spider, soprattutto per le caratteristiche del telaio e della carrozzeria, con maggiore compattezza, passo corto, migliore baricentratatura, eccetera. Ed il modello da noi provato è stato proprio questo; più in particolare, la macchina che Foglietti ha



In questo diagramma, vediamo in tratto continuo le velocità a seconda dei giri nelle varie marce della Fiat Dino 2400. Il segno tratteggiato mostra l'incremento ottenuto con la preparazione Foglietti

elaborato per il noto cine-ottico milanese Giovenzana. Ai bassi e medi regimi, quindi a ridotte velocità, la guida ci è parsa la stessa della ben nota 2.400 Dino della Fiat, con la stessa confortevolezza e perfino maggiore dolcezza di progressione delle accelerazioni; nonostante il forte incremento delle potenze e l'irrigidimento delle sospensioni. Ma appena si superano i 6.000 giri, è come guidare

un'altra macchina: le accelerazioni si fanno brucianti, i regimi impressionanti e, al crescere delle velocità, tutto il comportamento della vettura diviene esaltante, per maneggevolezza e stabilità. Come una vera macchina da competizione (il livello è un po' quello della «Stratos», che abbiamo recentemente provato), che torna docilissima e del tutto turistica a volontà. Questo ci pare vera-

mente un traguardo rimarchevole per il preparatore milanese, un punto d'arrivo che fa onore alla sua lunga esperienza, al suo eccezionale senso della meccanica ed alla sua serietà.

Trentotto HP in più

Infatti, con pochi tocchi, Foglietti ha portato questo

magnifico motore da 180 cavalli a 6.600 giri a 218 CV a 8.300 giri, con possibilità di rotazione fino a 9.000 giri, esattamente 1.000 giri di più del limite massimo indicato dalla Fiat. E la curva di potenza, pur con questo incremento per le potenze di punta, conserva un andamento, ai regimi più bassi, d'un soffio migliore di quello di serie, con conseguente miglioramento della curva di coppia a partire dai 4.000 giri.

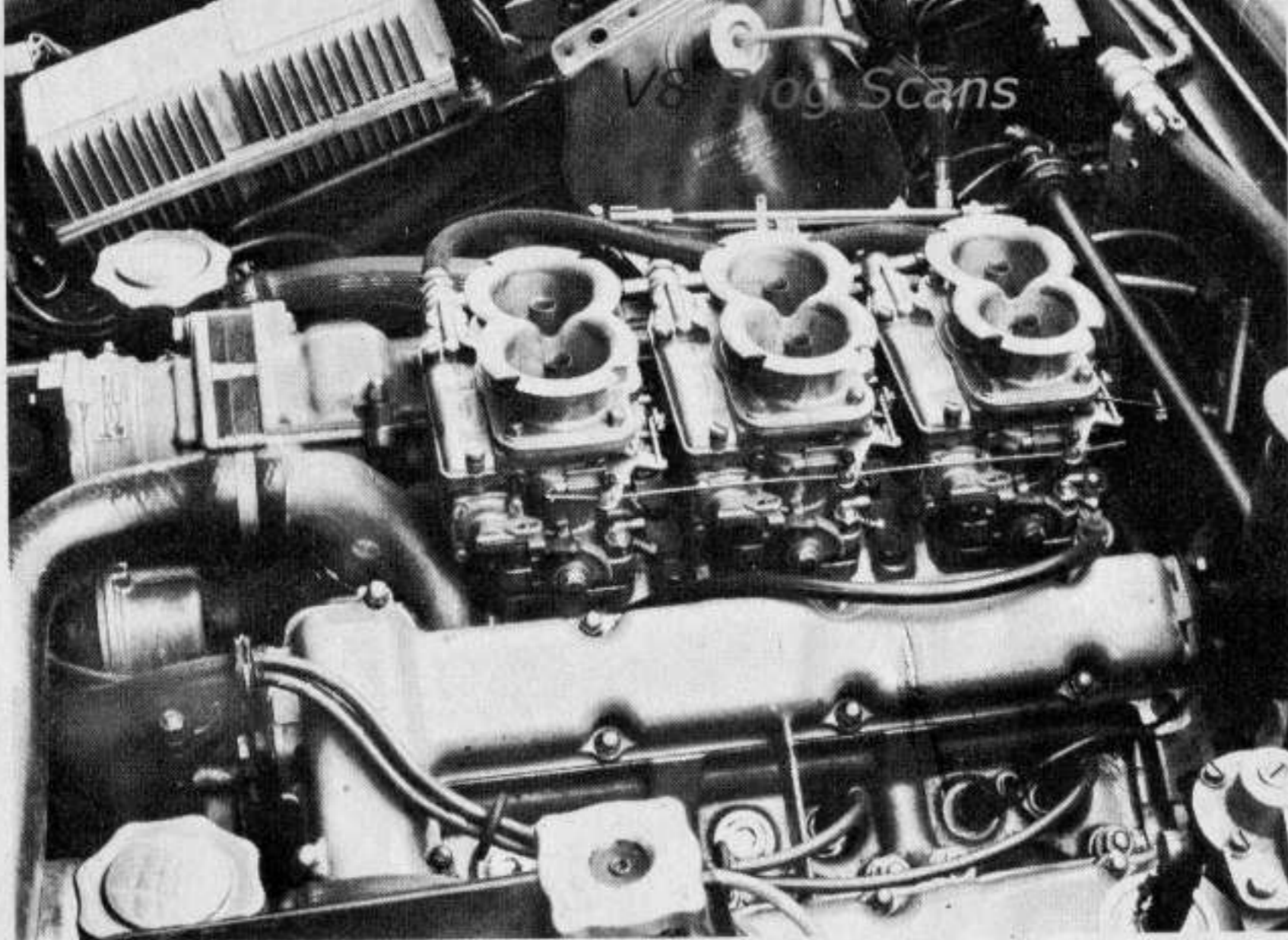
Linea rossa 9000 giri

E' per questo che, al volante di questa Dino di Foglietti, a parità di rapporti di trasmissione e di pneumatici, scaturiscono accelerazioni tanto maggiori, come si può notare dagli uniti diagrammi, con guadagno, ad esempio di due secondi abbondanti da zero a 100 kmh, dagli 8"3 ufficialmente dichiarati ai 6". Naturalmente, spingendosi a 9.000 giri nelle marce inferiori, dove si sviluppano le seguenti velocità: 72,4 kmh in prima, 123 kmh in seconda, 166 kmh in terza e 217 kmh in quarta, contro i valori rispettivamente di 65, 110, 150 e 195 kmh ottenuti dalla vettura di serie, anche qui a regimi d'una certa importanza, intorno agli 8.000 giri. In quinta, per la Dino Spider la Fiat dichiara oltre 210 kmh, velocità che si sviluppa a 7.650 giri, mentre con questa elaborazione ab-

Enrico Benzing

CONTINUA A PAGINA 44

La DINO di FOGLIETTI



A destra, una vista del 6 cilindri Dino preparato da Foglietti, e che rende una trentina di CV in più del normale. Sotto, diagramma accelerazioni. In tratteggio, il Dino 2400 cc di serie



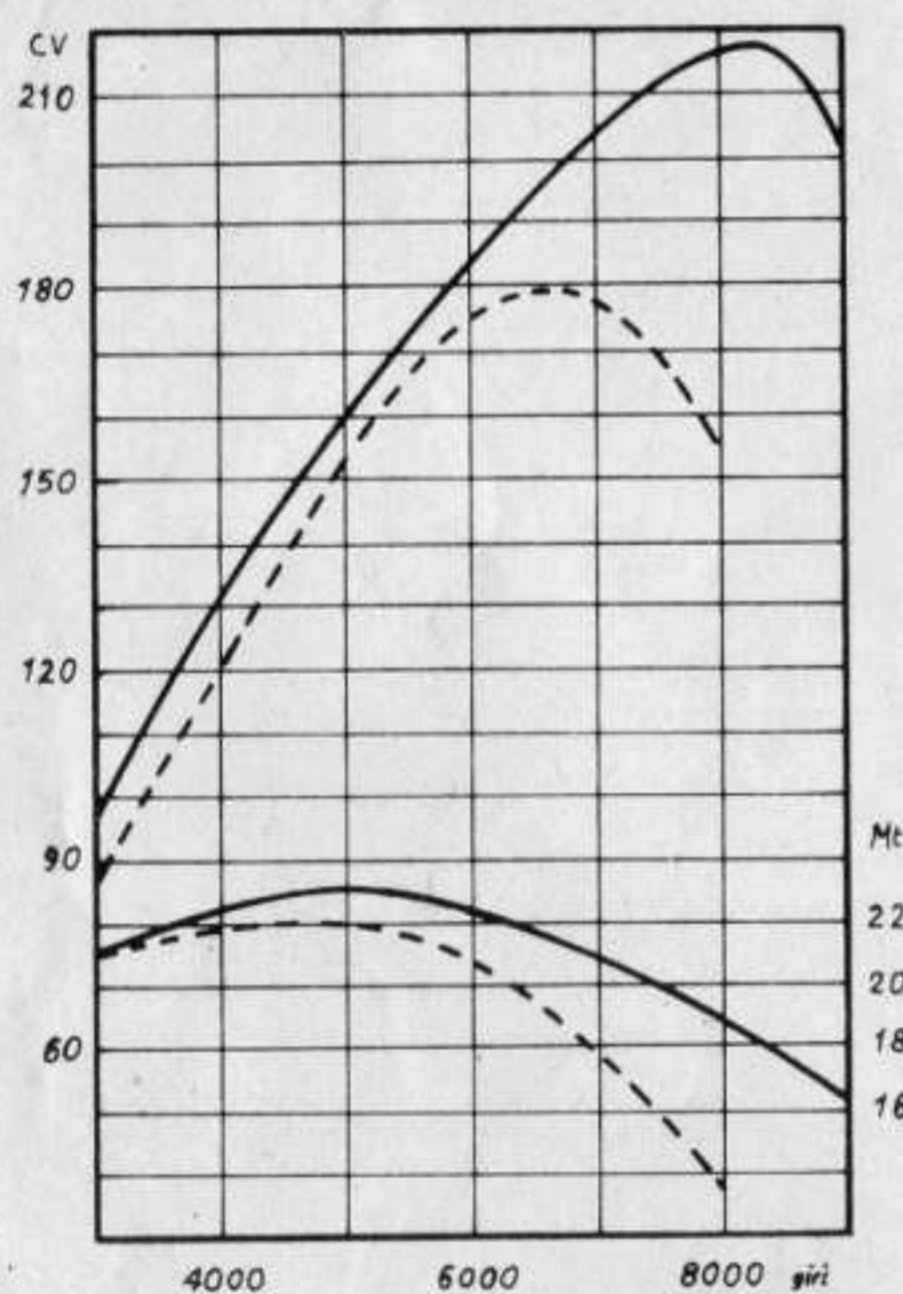
CONTINUAZ. DA PAGINA 43

biamo raggiunto gli 8.500 giri, che corrispondono a 234 kmh. Naturalmente, parliamo di velocità teoriche effettive, in base agli sviluppi dei pneumatici (Pirelli HS CN 36 205-VR-14 montati su canale di 7 pollici) e con taratura dello stesso contagiri, che a fondo scala ha notoriamente delle alterazioni. Ed il risultato, con vettura nelle migliori condizioni aerodinamiche, cioè con «hard-top», trova riprova dai calcoli sulle resistenze all'avanzamento, con queste potenze installate.

Dove il segreto

Ma in che consiste questa elaborazione? Motore perfettamente di serie, con ritocchi alla distribuzione e all'alimentazione. Un diverso profilo delle camme di aspirazione e scarico, con incrocio di 5° maggiore e con alzata accresciuta di due decimi; speciali molle-valvole, con carico maggiorato di 3 kg., allargamento d'un millimetro delle sedi, stesse valvole, condotti lucidati e leggermente allargati. Il volano è stato alleggerito di due chili ed interamente riequilibrato l'albero motore. Quindi, qualche attenzione per la lubrificazione, con diverse valvole interne per regolare la mandata ed interventi alla coppa, con paratie mobili di più ridotto passaggio. Ma quel che più risente dell'

abilità di questo preparatore è la carburazione: gli stessi tre carburatori a doppio corpo invertiti hanno trovato una messa a punto favorevole con l'uso di corte trombette, con diffusore maggiorato a 36 mm e con particolari scelte per i getti. Ovviamente, non siamo d'accordo, per l'uso normale



Curve di potenza e coppia. In tratteggio, le curve riguardanti il motore Dino 2400 di serie

della vettura, sulla eliminazione del filtro-aria; ma qui è l'utente che deve fare la scelta, sapendo a quali diminuzioni di tenuta alla distanza può incappare. Per l'accensione, solo una correzione all'anticipo automatico.

Per la parte telaio, è importante l'abbassamento di 7 cm della vettura, con impiego di molle speciali e degli ottimi

ammortizzatori Koni; le barre di torsione hanno un diametro maggiorato di 3 mm. Assai influente è l'aumento delle carreggiate anteriore e posteriore di 44 mm, con accurati distanziali di 22 mm callettati sul mozzo-ruota. Minimi ritocchi alle geometrie delle sospensioni, con convergenza lievemente aumentata, dopo lunghe prove condotte sulla pista di Monza, per giungere al più alto grado di tenuta laterale e di stabilità rettilinea della vettura. E con questo assetto, in congiunzione con una tenuta di strada tanto accresciuta, abbiamo avuto anche l'impressione d'una migliore progressione dello sterzo, in seguito ai variati cinematismi dell'avantreno.

Giunto vecchio stile

Infine, un accorgimento prezioso, date le maggiori potenze e coppie trasmesse, è quello dell'irrobustimento del giunto, all'uscita del cambio, con due serie di quattro viti e bulloni collegati da due piastre di maggiore spessore, da 3 a 5 mm, con speciali boccole di centraggio, per una esecuzione davvero eccellente, che rammenta quella dei giunti delle vecchie Lancia.

Insomma, un'elaborazione (i costi riescono dell'ordine di 300.000 lire per il solo motore e di 200.000 per l'autotelaio) intelligente e sensata, che esalta incredibilmente le doti di una vettura di questa eccellenza tecnica, lontano da pericolose esasperazioni.

e. b.

Quarto titolo mondiale per il belga regalato dalla giuria internazionale

**AUTO SPRI
NT
K**
KARTING

GOLDSTEIN

KALMAR - Un Campionato del Mondo da dimenticare quello di Kalmar, come da dimenticare fu quello di Montecarlo del 1967. I motivi gli stessi, le scorrettezze ripetute a suon di urti e di attese. Degli attori di Montecarlo un superstite Goldstein, che non è più il campione di prima pur avendo vinto il quarto titolo mondiale consecutivo, aveva di fronte Necchi e Gorini in vena brillante, Patrese soltanto formidabile e Del Fante all'apice delle sue prestazioni, oltre Larson, Brandofer, Hajer, Awebber, anche loro di statura mondiale. Ha litigato con tutti in gara e fuori, risparmiando Patrese, bontà sua, ma solo perché il ragazzo padovano è alieno da bizzze.

Già dalle manche eliminatorie si era potuto chiaramente desumere cosa sarebbe accaduto nelle due finali, quando ripetute manovre avevano determinato i commissari ad ammonire sia Goldstein che il nostro Gorini.

A questo punto Necchi aveva dimostrato di avere dei due una marcia in più, ma l'ambiente creatosi non era favorevole ai nostri, anche perché ormai, ed è una vecchia consuetudine, il belga è protetto dallo sciovinismo internazionale ai nostri danni.

E' un discorso lungo, che aveva avuto delle remore con Rogano, ma ora è soltanto dilagante. Vero Gallo? Tutto l'ambiente così protettivo delle sorti del belga, avvelena i piloti ed è quasi umano che le reazioni siano non ortodosse. Del resto quando agiscono commissari internazionali che poi sono componenti (tutti) della C.I.K., non vi può essere più garanzia alcuna (vedi l'ultima farsa di Wolting).

Si sgonfia nelle verifiche il TRITTIKO calabrese

Il tritico karting delle Calabrie era già un successo quando fu lanciata l'idea di una manifestazione del genere.

Se si aggiunge che ben 150 piloti, per giunta tutti meridionali, hanno fatto ressa nelle tre gare, dobbiamo concludere che il successo è stato eccezionale. La Calabria, inoltre, con il suo decisivo avvio, ha anche calamitato la vicina Sicilia, dove permangono ancora remore da rimuovere e malintesi. Resta il «neo» delle verifiche alla fine del «tritico», ma anche da questo episodio può venire una salutare lezione per tutto il karting italiano.

L'aver poi fatto uscire il karting dalla pista di Falerna, e l'averlo portato sulla pista di Soverato e Vibò Valentia, è stato un motivo di interesse agonistico e sportivo, oltre che naturalmente di espansione per la conoscenza del nostro sport.

Agonismo troppo acceso

FALERNA - 60 i piloti partecipanti alla gara del 20 sulla pista Giunti, tutti meridionali con solo due romani presenti. Graziano e Rossi. Tutte le gare all'impronta del più acceso agonismo, un poco troppo «acceso» quello messo in mostra dalla 2. categoria, dove Bilotti una volta in testa, ha contenuto la spavalda supremazia di Federaro, con delle traiettorie da «scarica-scia». Federaro ha lasciato perdere, e così Bilotti ha messo fine ai suoi secondi posti siglando una vittoria. Sfortunato Marco Graziano, ancor più per un vistoso errore dei cronometristi.

La 3. categoria, condotta alla maniera forte da Nicosia e Mazzone, un astro

nascente, si è conclusa con la vittoria del reggino, mentre gli altri, a cominciare dal palermitano De Luca, sono finiti più distanziati. L'abituale recriminazione di Brusca, mai convinto della sua reale posizione di arrivo, non è mancata neppure stavolta.

Nella 1. categoria, De Bellis non poteva non vincere su Lastrino e Di Liberto. Due avversari che, pur impegnandolo, non hanno potuto che farlo vincere in scioltezza. Bella la gara della 125, per la lotta tra De Pasquale e Giorgetti. Lotta ruota a ruota, si può dire, ma corretta. Ha vinto infine De Pasquale.

LE CLASSIFICHE

Classe 100 - 1. categoria: 1. Vito De Bellis in 14'18"6; 2. Lastrino 14'39"1; 3. Di Liberto 14'33"1; 4. Mingolla 14'44"4; 5. Vitale 14'46"2.
Classe 125 - 2. categoria: 1. Salvatore De Pasquale in 15'14"1; 2. Giorgetti 15'18"1; 3. Milone a 9 giri.
Classe 100 - 3. categoria: 1. Vincent Mazzone in 14'55"6; 2. Nicosia 15'10"7; 3. De Luca a 1 giro; 4. Massara a 1 giro; 5. Tino a 1 giro; 6. Tino S. a 1 giro; 7. Riservato a 1 giro; 8. Brusca
Classe 100 - 2. categoria: 1. Carlo Bilotti in 14'40"; 2. Federaro 14'40"; 3. Pileggi 14'52"; 4. Corrado 15'13"; 5. Paoli 15'20"; 6. Fazio 15'22"; 7. Fanello

Mini Gran Premio a Soverato

SOVERATO - Alla prima esperienza di circuiti stradali, il Calabria Karting Club ne viene fuori a pieni voti. Un Gran Premio automobilistico in miniatura, con un fondo a tappetino dei più perfetti. Solo le condizioni climatiche hanno un poco disturbato le varie gare, ma non tenuto lontano un folto pubblico che assisteva per la prima volta ad una gara di karting.

Scantata vittoria di De Bellis nella 1. categoria, anche se impegnato a distanza dal palermitano Vitale, rimasto poi, quasi sul pelo d'arrivo, senza carburante. Secondo dispiacere per Federaro nella 2. categoria questa volta ad opera di Marco Graziano, uno dei puledri di razza della nuova generazione, e non perché sfortunato ma perché infilato con un sorpasso al limite dal romano.

OSAI
MILANO

Ammortizzatori elaborati

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

MILANO viale Certosa 281 tel. 30 68 68

LE PROSSIME GARE 10 settembre, PISTA «LA SIRENA» (Viverone): naz. cl. 100 e 125 cc.; 10, PISTA DEL MARE (Fano): naz. Trofeo Nazionale cl. 125 cc.; 10, CIRCUITO DI LEONESSA (Leonessa): naz. K. 250 Campionato Italiano; 11, CIRCUITO DI LEONESSA (Leonessa): naz. cl. 100 e 125 cc.; 17, CIRCUITO DI SILVI (Sassari): chiusa cl. 100 cc.; 17, PISTA D'ORO (Roma): naz. Prova Campionato Italiano cl. 100 cc. 3. cat.; 17, PISTA TRICOLORE (Reggio Emilia): naz. cl. 100 e 125 cc.; 24, PISTA S. PANCRAZIO (Parma): ultima prova Campionato Italiano cl. 100 cc. 1. e 2. cat.; 24, CIRCUITO «MORRO D'ALBA» (AN): naz. cl. 100 cc. e 125 cc.



Su «quel ramo del lago di COMO» la versione esteticamente aggiornata delle corse con le «casse di sapone»



litiga e vince

Tutto sarebbe andato per il verso suo, se i commissari internazionali e componenti della C.I.K., al primo contrasto duro tra Goldstein e Gorini che era tutto un programma da sviluppare, avessero avuto il coraggio di punire i due, invece che ammonirli.

Ma siamo alle solite, rigiriamo per tornare al solito posto. Era implicato Goldstein e tanto obbliga ad essere benevoli. Dopo tanta leggerezza e cautela reverenziale tutto è andato a farsi benedire ed il «giallo» ha in sostanza riportato un quarto titolo al belga e, questa volta con tutto rispetto per il campione, è necessario aggiungere, forse il meno meritato. Per giunta intristito da una crisi isterica a conclusione. Oltretutto questa volta anche la fortuna è stata dalla sua parte, la rottura del telaio di Larson ed il freno di Hajer gli hanno spalancato la porta.

A Torino Goldstein era stato superlativo, a Kalmar ha tradito se stesso!!! Dei nostri abbiamo detto. Una splendida realtà Patrese. Due grossi piloti Necchi e Gorini. Del Fante al meglio delle sue possibilità. Ma forse anche Piazza restato affidato nella seconda finale perché non gli è stato dato motore. E' pazzesco le cose che accadono! Monicelli era stanco e sfiduciato perché non assistito.

CAMPIONATO DEL MONDO DI KARTING - Prova unica - Kalmar (Svezia), 26-27 agosto 1972.

LE CLASSIFICHE - 1. Goldstein; 2. Brandofer; 3. Stedd; 4. Patrese; 5. Brookner; 6. Gorini; 7. Winqvist; 8. Svebber; 9. Fontbonne; 10. Bekker; 11. Larsson.

Una muta di piloti nella 3. categoria. Lotta fra Mazzone, Riservato, Mastroviti e Brusca, con Fanello di rincalzo. L'ha spuntata il palermitano Riservato, autore di una gara di attesa. Infatti Mazzone, in vena di prodezza, è incorso in un testa-coda. Via libera per Riservato, ed all'arrivo è ancora Brusca a non essere convinto della sua posizione.

Ha concluso nel bagnato la classe 125, registrando la vittoria di Giorgetti su De Pasquale, in evidente difficoltà con il mezzo.

LE CLASSIFICHE

Classe 100 - 1. categoria: 1. Vito De Bellis in 17'30"7; 2. Basile 17'38"8; 3. Restivo a 23 giri; 4. Mingolla a 20 giri; 5. Vitale a 18 giri.

Classe 125 - 2. categoria: 1. Paolo Giorgetti in 11'48"2; 2. De Pasquale 12'21"7; 3. Milone a 1 giro.

Classe 100 - 3. categoria: 1. Francesco Riservato in 23'24"; 2. Mazzone 23'27"; 3. Brusca 23'47"8; 4. Geraci 24'14"; 5. Mastroviti 24'28".

Classe 100 - 2. categoria: 1. Marco Graziano in 16'52"2; 2. Foderaro 16'52"7; 3. Pileggi 17'16"4; 4. Rossi 17'53"4; 5. Bilotti; 6. Caroselli.

Il giallo nel finale

VIBO VALENTIA - Siamo in clima di «Miss», ed il karting si inserisce bene in questo fervore di iniziative spettacolari. Il pubblico, forse 10.000 persone, è contenuto a fatica. Una splendida giornata finalmente, ed ancor più splendide gare. De Bellis — sempre lui! — vince anche a Vibo nella 100 cc 1 categoria. Questa volta gli sono dietro Minutoli e Mingolla, mentre Vitale non si è potuto inserire. La 3. categoria della stessa classe ha scosso l'interesse solo nel finale, quando cioè Nicosia, che stava dominando, si è visto attardato da una sbandata lasciando via libera a Sergio Tino, che lo seguiva a distanza.

Entusiasmante per il duello ai ferri corti fra Milone e Giorgetti la gara delle 125. E' stato un alternarsi continuo, fino a che Giorgetti non è andato «a paglia», dando così via libera a Milone che ha concluso in bellezza davanti a Andaloro. Volutamente per ultima la cronaca della

100 cc 2. categoria, sia perché è stata la gara più bella, sia per il «giallo» delle verifiche tecniche. Bella la gara, con Foderaro che, trovatosi al primo giro in ottava posizione, ha dato fondo a tutte le sue risorse risalendo fino a portarsi a ridosso del battistrada Rossi, a 5 giri dalla fine, per poi «bruciarlo».

Sfortunati in modo particolare Graziano e Bilotti, mentre buone le prove di Corrado e Pileggi. Poi, le verifiche: un disastro diciamo «nazionale»!!! Sono «fuori» Foderaro, Rossi, Corrado. Altri per non essersi presentati alle verifiche, altri ancora per essersi rifiutati di sottoporre il mezzo alle verifiche stesse. Il commissario tecnico applica alla lettera il regolamento, i commissari sportivi si regolano in proposito, mentre i piloti eccezionano una errata interpretazione. A questo punto, non può non decidere la CSAI, dando la giusta interpretazione

LE CLASSIFICHE

Classe 125 - 2. categoria: 1. Giuseppe Milone in 12'28"4; 2. Andaloro 12'44"5; 3. Giorgetti 12'53"1; 4. De Pasquale 12'53"4; 5. Verrillo 13'11"5; 6. Lisitano

Classe 100 - 3. categoria: 1. Sergio Tino in 12'46"3; 2. Riservato 12'52"2; 3. Nicosia 12'54"; 4. Tino 12'54"3; 5. Monnocini 13'01"2; 6. Cagliatore a 1 giro;

Classe 100 - 2. categoria: 1. Battista Foderaro in 12'16"6; 2. Rossi 12'22"1; 3. Corrado 12'31"1; 4. Pileggi 12'33"2; 5. Ceraolo 12'36"9; 6. Graziano a 1 giro;

Classe 100 - 1. categoria: 1. Vito De Bellis in 12'03"6; 2. Minutoli 12'15"7; 3. Mingolla 12'22"6; 4. Vitale 12'23"1; 5. Basile a 1 giro; 6. Restivo a 1 giro.

CLASSIFICA ASSOLUTA — DOPO LE TRE PROVE

Classe 100 - 1. categoria: 1. Vito De Bellis punti 25,90; 2. Mingolla 9,50; 3. Basile 7; 4. Vitale 6,33; 5. Minutoli 6; 6. Lastrino 6.

Classe 100 - 2. categoria: 1. Battista Foderaro punti 21; 2. Pileggi 11; 3. Bilotti 11; 4. Graziano 10; 5. Rossi 9; 6. Corrado 7.

Classe 100 - 3. categoria: 1. Francesco Riservato punti 15; 2. Mazzone 15; 3. Tino S. 10; 4. Nicosia 10; 5. Tino G. 5; 6. De Luca 5.

Classe 125 - 2. categoria: 1. Giuseppe Milone punti 13,66; 2. Giorgetti 13,50; 3. De Pasquale 13; 4. Andaloro 6; 5. Verrillo 3; 6. Lisitano 2.



A metà percorso il «Lola-cariolo» (foto in alto) entra derapando in curva con il pilota che segue attentamente l'andamento della strada e il frenatore che prudenzialmente ha impugnato la leva del freno. Siamo al momento del «via»: sul carriolo tipo «barchetta» è già salito il guidatore, mentre il frenatore continua la «spinta» per imprimere maggiore velocità al mezzo

La «carrisolata»

Lo sport automobilistico, quello vero, stuzzica la fantasia e affina l'ingegno tanto da crearsi attorno una infinità di attività supplementari, quali il modellismo, l'elaborazione di piccole vetturette azionate da minuscoli motori, la produzione di minibolidi marcianti e telecomandati usati in regolari competizioni, anche titolate.

I villeggianti che d'estate si recano sul lago di Como hanno, non diciamo «inventato» perché esistono già precedenti del genere, perfezionato — almeno nei «mezzi» che partecipano — un tipo di gara che una volta era chiamata la «corsa delle casse di sapone» nella quale gli universitari bolognesi sono maestri. Questa gara si chiama la «carrisolata», essendo riservata a «carrelli» a quattro ruote ricoperte di pneumatici sui generis, con telaio e carenatura in legno, sistema sterzante e frenante in ferro, di dimensioni e peso prestabilito (larghezza massima cm 120, peso kg 100), non azionati da motore, ma spinti in discesa da un equipaggio formato da un pilota e da un frenatore. Un vero e proprio bob, ma con le ruote!

Chiunque può partecipare a questo genere di gare con «bolidi» di costruzione casalinga, gare regolarmente autorizzate dalle competenti autorità, sorvegliate dai carabinieri, e su strade chiuse al traffico dato che i mezzi in gara possono raggiungere dai 60 ai 70 kmh. I concorrenti sono coperti da assicurazione e debbono obbligatoriamente, portare il casco. La strada è delimitata nei punti pericolosi del percorso da balle di paglia e cronometristi della Federazione italiana rilevano i tempi dei conduttori.

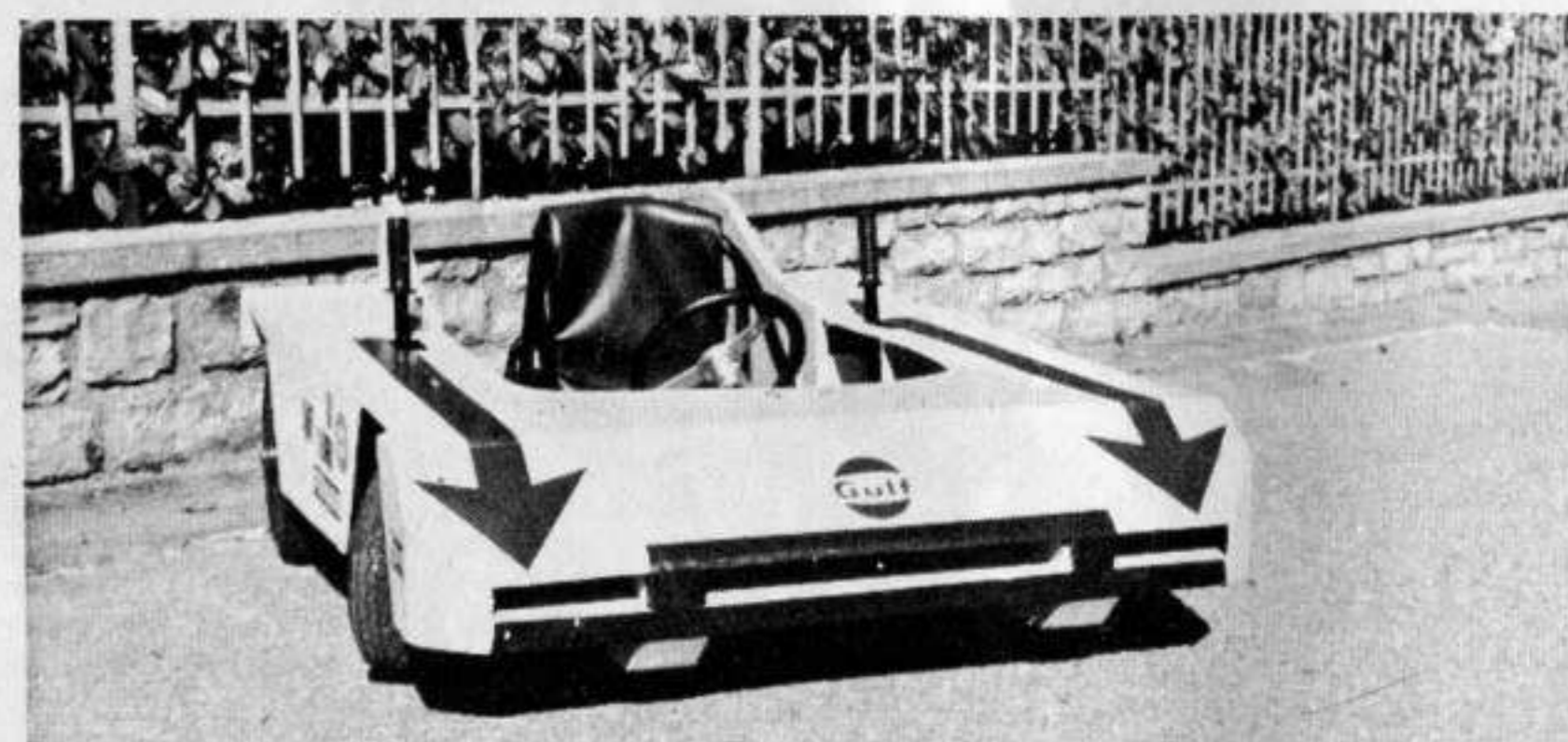
Ogni gara si suddivide in tre prove individuali, e la somma

dei tempi decreterà il vincitore, e una collettiva, ininfluente sulla classifica, alla quale la partecipazione è facoltativa.

Visto il successo delle «carrisolate» un apposito comitato ha deciso di organizzare, per il 1972, un campionato lombardo articolato su sei prove che si

GARGAN e Riccardo RAPETTI (Via Pomezia 10/a - 20127 MILANO) sono a disposizione di chiunque sia interessato alla cosa, pronti a fornire spiegazioni «tecniche» e notizie più precise sui «carricoli» ammessi e sull'istituendo campionato.

E' un tipo di svago divertent-



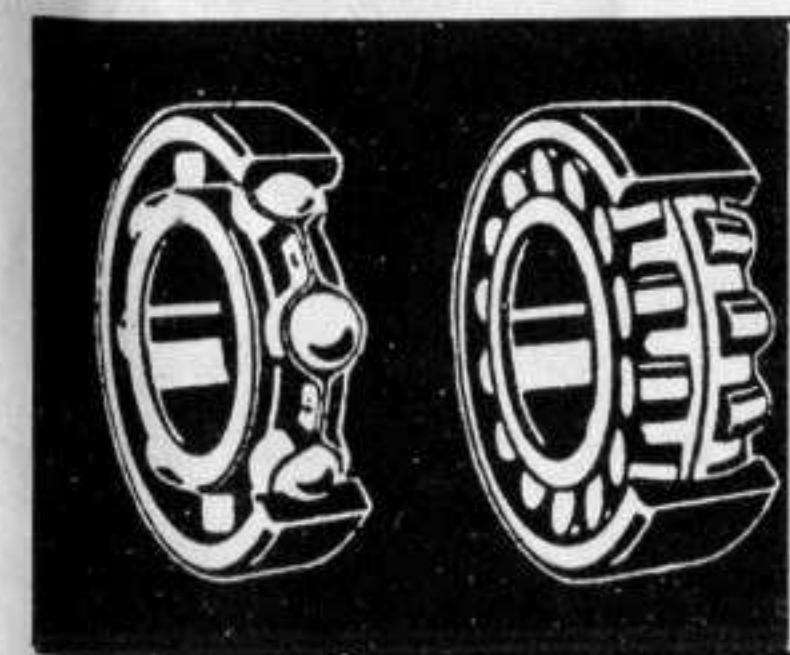
Visione anteriore e posteriore di un «cariolo» aerodinamicamente costruito e «sponsorizzato» dalla Gulf e dalla Firestone. Nelle gare riservate a questi mezzi, la responsabilità di una giusta condotta di gara viene equamente distribuita fra il guidatore e il frenatore, l'unico che possa regolare la velocità del veicolo



svolgeranno in altrettante località del comasco fra agosto e settembre. Il sistema di punteggio sarà quello del campionato mondiale conduttori e verranno considerati validi, ai fini della classifica generale, i quattro migliori risultati

Due degli organizzatori, Renzo

tente ed elettrizzante che potrebbe, anche, indurre qualche «asso» della specialità a volersi cimentare con le quattro ruote a motore su una strada o su una pista in una vera competizione. Questo è, almeno, l'augurio di AUTOSPRINT.



FAG
cuscinetti volventi



Da MONZA a colori?

Senza alcun dubbio assisteremo al Gran Premio d'Italia da Monza. Il collegamento, previsto sul Nazionale, sarà effettuato in diretta e in bianco e nero. Tuttavia non è escluso che il programma, tutto intero, sia replicato sul secondo canale a colori. Infatti i Giochi Olimpici, per i quali la RAI comunica giorno per giorno le variazioni, vengono trasmessi contemporaneamente (tra le 13,00 e le 20,00) sul primo e sul secondo canale proprio per dare la possibilità, a chi già è in possesso di un apparecchio adatto, di gustarsi le gare a colori. Per gli appassionati di automobilismo, quindi, esiste questa probabilità: chi potrà, dunque, non se la lasci sfuggire.

Il vantaggio delle OLIMPIADI

Le Olimpiadi, come era previsto e prevedibile, hanno tolto di mezzo ogni altro sport e quindi tutti i possibili collegamenti compresa la «Domenica sportiva». Perciò niente notizie automobilistiche neppure per sbaglio. Ma Olimpia vuole il suo obolo e in definitiva è anche giusto dare a... Monaco quel che è di Monaco!

La settimana precedente, in compenso, la TV ci ha colto di sorpresa facendoci molte sorprese. Il nostro ente radiotelevisivo ha infatti pensato bene di inserire, nel pomeriggio sportivo, una gara automobilistica. Ma non certamente per fare cosa gradita agli appassionati di questo sport. Il motivo è molto più semplice e banale. Già da diversi giorni, infatti, era stato organizzato un programma che doveva comprendere il ciclismo e il motociclismo; ma all'ultimo momento i dirigenti televisivi si devono essere accorti che le due gare — e soprattutto la cronostaffetta da Teramo — non avrebbero «retto» da sole; allora nella tarda serata di venerdì si è pensato bene di completare il programma aggiungendo l'automobilismo.

Per il Gran Premio del Mediterraneo di Pergusa erano stati previsti, inizialmente, solo due collegamenti. Uno per la partenza della prima manche, verso le 17,30 sul Secondo. La notizia, semiclandestina, si è appresa solo venerdì sera ed è stata confermata, sempre clandestinamente, nella serata di sabato. Perché clandestinamente? Semplice: le più diffuse agenzie di stampa che diramano i comunicati con le variazioni dei programmi televisivi, non hanno accennato alla gara in questione.

Evidentemente dai Sommi di viale Mazzini non si era avuta una precisa conferma; oppure gli stessi devono aver pensato che all'ultimo momento la corsa avrebbe potuto subire un taglio. Quindi, meglio non comprometterci troppo. Ad avvalorare questa apparentemente inverosimile tesi è stata anche e soprattutto l'assenza (ingiustificata) di Piero Casucci — telecronista ufficiale dell'automobilismo sportivo — al quale non è stata affidata la cronaca dell'avvenimento per il semplice motivo che il Nostro avrebbe dovuto fare un viaggio fino in Sicilia con il pericolo di non poter entrare in collegamento con il video. Si è così pensato di demandare il «probabile» incarico a un giornalista del luogo, Nuccio Puleo, il quale, nonostante alcune «imperfezioni»,

tv radio

Programmi dal 5 all'11 settembre

<p>DOMENICA 10</p> <p>Programma nazionale</p> <p>Ore 15,25: MONZA. Gran Premio d'Italia (in diretta)</p> <p>Ore 22,20 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti sui principali avvenimenti della giornata.</p> <p>TUTTI I GIORNI</p> <p>Programma nazionale</p> <p>Ore 13,40 (al termine del telegiornale) Sport</p> <p>Ore 19,45 - Telegiornale Sport</p> <p>Ore 20,40 (al termine del telegiornale) Sport</p> <p>TV Svizzera</p> <p>SABATO 9</p> <p>Ore 22,25 - Sabato sport</p> <p>DOMENICA 10</p> <p>Ore 14,25: MONZA. G.P. d'Italia (Eurovisione in diretta)</p> <p>Ore 19,00 - Domenica sport</p> <p>Ore 21,15 - La Domenica sportiva.</p> <p>LUNEDI' 11</p> <p>Ore 19,50 - «Obiettivo sport». Commenti e Interviste.</p>	<p>DOMENICA 10</p> <p>Programma nazionale</p> <p>Ore 22,40 - Sera sport</p> <p>Secondo programma</p> <p>Ore 17,30 - Musica e sport, risultati, cronache, interviste e varietà.</p> <p>Ore 20,30 - Sera sport</p> <p>TUTTI I GIORNI</p> <p>Alla fine di ogni giornale Radio - Il Ministero dell'Interno in collaborazione con l'ACI e la RAI dà comunicazione sulle situazioni di emergenza della circolazione stradale.</p> <p>Secondo programma</p> <p>Ore 7,35 - Buon viaggio, notizie per gli automobilisti.</p> <p>SABATO-DOMENICA</p> <p>Programma nazionale</p> <p>Giornale Radio: ore 7.00 - 8.00 - 9.00 - 12.00 - 13.00 - 14.00 - 15.00 - 17.00 - 20.00 - 23.00</p> <p>Secondo programma</p> <p>Giornale Radio: ore 6.30 - 7.30 - 8.30 - 9.30 - 10.30 - 11.30 - 12.30 - 13.30 - 14.30 (reg.) - 15.30 - 16.30 - 17.30 - 18.30 - 19.30 - 22.30 - 24.00</p>
---	--

non ha certo fatto rimpiangere il buon Casucci. Anche se troppo presto ha fatto a meno della collaborazione di de Adamich (spettatore per forza nel finale).

Ma — il solito «ma» non manca mai quando la TV trasmette — oltre alla prima c'è stata una seconda sorpresa. Ai due primi previsti collegamenti se ne è aggiunto, improvvisamente, un terzo. Probabilmente la TV non sapendo come riempire gli spazi di un pomeriggio freddo e piovoso (anche se di piena estate) ha creduto opportuno offrire più spazio possibile all'automobilismo. A questo punto è lecito sperare che questa «coscienza sportiva» non costituisca un fatto isolato ma prosegua nel tempo. Staremo a vedere a Olimpiadi concluse e a Campionato di calcio in pieno ritmo. Solo allora potremmo trarre le debite conclusioni e stabilire chi aveva effettivamente ragione. Se noi o Loro!

Intanto, durante la settimana di «magra» automobilistica coincide con l'inizio dei Giochi di Olimpia si è avuto l'ormai famoso «Giorno del colore». La TVC è ormai entrata a far parte della nostra vita anche se gli apparecchi a colori sono ancora scarsissimi, pochi i privilegiati che l'hanno potuto acquistare e i programmi — a quanto continua ad affermare la Rai — ancora in fase sperimentale. Verrà, tuttavia, pure il «giorno dell'automobilismo a colori» e da quel momento le gare saranno ancora più accettabili anche dai denigratori del nostro sport. Il colore, questo magico caleidoscopio, potrebbe compiere il tanto sospirato miracolo. Nel frattempo e in attesa del «lieto evento» non possiamo fare a meno di augurarci che si continuino a trasmettere corse almeno in bianco e nero. Sarebbe già abbastanza.

Giò Luni



PACE a IMOLA

● CARLOS PACE il pilota brasiliano già noto agli sportivi romagnoli, parteciperà alla prossima 500 km di Imola al volante di una vettura prototipo della AMS 2000 costruita su progetto dell'ing. Simonetti.

● ITALIA e FRANCIA esporranno alla mostra di macchine sportive che si svolgerà a Monza, le loro formule nazionali: Italia, 850, France e «bleu».

● Si giura in Inghilterra che la LOTUS-JPS si è assicurata per il 1973 una accoppiata di lusso: correranno per la casa inglese EMERSON FITTIPALDI e RONNIE PETERSON.

● GILL FORTESCUE THOMAS, la compagna di Yvette Fontaine alla 24 Ore di Francorchamps, ha vinto una gara riservata alle dame svoltasi a Brands Hatch in occasione del Rothmans 50.000, e si è aggiudicata un bolero di visone bianco. La Fontaine è invece giunta soltanto quinta.

● Il JAMAICAN 1000 RALLY che avrebbe dovuto avere luogo dal 22 al 24 settembre è stato soppresso per effetto di una legge emessa dal governo che vieta l'importazione di nuove vetture sull'isola.

● MARIO ANDRETTI ha investito due meccanismi ai box, causa il cedimento dei freni della sua vettura, durante la corsa delle 200 miglia di Milwaukee, vinta da Joe Leonard.

● GERRY MARSHALL, un conduttore inglese di vetture turismo, ha inviato una simpatica lettera di ringraziamento agli addetti al servizio antincendio di Brands Hatch che lo hanno estratto dalla sua vettura in fiamme. Crediamo bene!

● MIKE HAILWOOD capofila della classifica del campionato europeo conduttori F. 2 ha deciso di disertare il G.P. del Canada per correre ad Albi in difesa delle sue probabilità di conquistare il titolo continentale.

E' morto SPOERRY

● DIETER SPOERRY un pilota svizzero di 35 anni, conosciuto per avere nel 1967 guadagnato, in coppia con Rico Steinemann, un secondo posto a Le Mans, è morto in un incidente aviatorio.

● Mr. JOHN BLANCKLEY ha messo a punto una nuova visiera per i caschi dei piloti che alle prove di collaudo è riuscita ad impedire la penetrazione di pietre lanciate a grande velocità.

● La DUNLOP ha lanciato in questi giorni sul mercato, sei nuovi tipi di gomme da rally, una gamma che prevede una gomma per ogni circostanza: dalla strada ghiacciata a quella innevata per giungere sino all'asfalto asciutto.

● JEAN RAGNOTTI il conosciuto rallyman francese in predicato per pilotare una Lancia Stratos al Giro di Corsica, parteciperà invece alla gara al volante di una LIGIER JS 2.

15 milioni per EMERSON

● Fatti i conti, EMERSON FITTIPALDI ha intascato 15 milioni di lire per avere vinto il «Rothmans 50.000» a Brands Hatch, e altri 3 milioni per avere condotto per tutti i 118 giri della gara.

● A 25 km da Luanda, capitale dell'ANGOLA, sorge uno dei più moderni autodromi del mondo che mette a disposizione dei conduttori, secondo il tipo di gara e di vettura, quattro tracciati: uno di 6280 metri, uno di 5700, il terzo di 4400 e il quarto di 3200 metri.

● MASSIMO CICCOZZI, recentemente convolato a giuste nozze, ritornerà alle corse con una F. 850 costruita dal bolognese Luciano Fioretti, in occasione delle gare di contorno al Trofeo Musso a Vallelunga.

● ROBERTO ANGIOLINI, l'appassionato factotum della scuderia JOLLY CLUB di Milano, è diventato padre per la seconda volta. Al piccolo MATTIA e al felice papà, le congratulazioni e gli auguri di AUTOSPRINT.

● MARTINO FINOTTO, il conosciuto pilota di Ford Escort, è ancora deciso a formare una scuderia basata su due prototipi Ferrari 312. Se non riuscirà nell'intento, acquisterà la migliore F. 2 esistente sul mercato e una sport 2 litri. I piloti saranno naturalmente Finotto e Giorgetto Pianta.

Russa sprint



● Un gruppo di studio della sovietica KHARKOV AUTOMOBILE ha approntato una vettura, la KHADI-9, capace di raggiungere la velocità di oltre 1000 kmh. Nella foto NATASHA GOLUB, al terzo anno di studi presso il gruppo, futura pilota da corsa.

● Un nuovo nome nel patrocinio delle corse è MULTIGLIDE, i cui colori sono apparsi per la prima volta alla fine d'agosto su una GRD di F.3 pilotata da Alan Jones. Il Multiglide è un additivo presentato di recente da Baron Beck, l'inventore del Moly Slip. Si afferma che contiene un solvente d'olio speciale e che conserva la viscosità ad alte temperature. I programmi di patrocinio di Beck dovrebbero ampliarsi alla F.2 nel 1973.

● Pare che nel 1974 WILSON FITTIPALDI piloterà ancora una Brabham, però «con pieno diritto» (cioè non accetterà più combinazioni gara per gara, ritenendo di avere mostrato le sue doti). E' presumibile che l'anno prossimo la Brabham non debba più affrontare spese per Graham Hill...

● E nato un nuovo team inglese di Formula Ford, l'IPPOKAMPOS RACING, che ha già ottenuto buone affermazioni in recenti gare. I piloti sono il messicano Gerber e l'australiano Buzz Buzaglio. L'Ippokamos, una società di trasporti marittimi, prende il suo nome dal «cavalluccio marino» in lingua greca e si dice che passerà alla F.3 o alla fine dell'anno o nel 1973, con una vettura, forse, del Rondel-Dart.

MASIDEF

MILANO via Caprera 4 telefoni 490.150 - 462.655

Albero motore
CARRERA 6 (per 911)
Bielle al titanio (per 911)

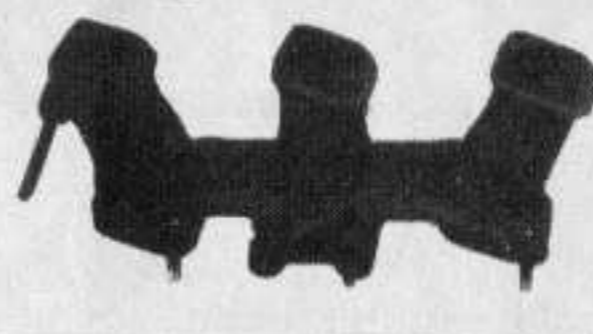


Bronzine al titanio



Alberi a cammes per 911 (Carrera 6)

Collettori di aspirazione 911 R (per 911)



● Il pilota francese di F.3, MICHEL LECLERE, che si è messo in luce quest'anno con un'Alpine, dovrà stare lontano dalle piste per un mese, dopo l'attacco di appendicite che l'ha colpito mentre provava al Ricard, che ha richiesto un immediato intervento chirurgico. Spera però di essere ad Albi il 24 settembre.

● VON OPEL, pilota dell'Ensign F.3, spera di passare alla F.5000 l'anno prossimo con una vettura equipaggiata, con uno dei nuovi motori Ford in preparazione per il nuovo regolamento della formula. Si tratterà quasi certamente di un'Ensign. Von Opel aveva pensato alla F.2, ma ha deciso che, tenendo conto dei costi, l'utile è scarso e che la F.2 non servirebbe molto per soddisfare la sua ambizione di passare alla F.1 nel 1974.

● La VOLKSWAGEN ha concluso un accordo con la Cina per la vendita in quella nazione di veicoli utilitari, sperando di giungere alla vendita di autovetture. Inoltre, il presidente Leiding ha dichiarato che la VW sta per costruire un impianto di montaggio negli Stati Uniti.

● La ADAM-OPEL ha posto 400 vetture Diplomat, Admiral e Rekord, a disposizione del C.I.O. per i giochi olimpici 1972. Le vetture serviranno per gli spostamenti delle autorità, degli ospiti, degli atleti e dei giornalisti.

● Gli autobus MERCEDES-BENZ in servizio in numerose città della Repubblica Federale tedesca, sono muniti di cambio automatico ed impiegano guarnizioni di tenuta VITON.



● Una somma favolosa, circa 4 mila miliardi di lire, verrà spesa nel corso del 1972 dagli americani per cambiare le gomme alle loro vetture. Questa previsione è degli esperti della GOODYEAR TIRE & RUBBER Co.

● Per dubbi sorti sulla robustezza dei semiassi che si spezzano d'improvviso, la CADILLAC ha richiamato in fabbrica 3878 vetture del tipo più lussuoso. Le modifiche alle vetture richiamate verranno effettuate senza alcuna spesa da parte dell'utente.

● La FIAT 128 SPIDER che fra breve verrà lanciata su tutti i mercati, per adeguarsi agli standards americani in materia di anti-inquinamento dovrà maggiorare il suo motore 1300 per portarlo a 1500 cc. Il prezzo della Fiat 128 spider 1300 sarà di poco superiore alle L. 1.700.000.

● Lo svizzero EMMANUEL MEYNET sta perfezionando una sua invenzione grazie alla quale non sarà più necessario che le strade gelate vengano cosparse di ghiaia: basterà fare applicare del brecciolino ai pneumatici.

La PORSCHE per l'EURO-GT 1973



STOCCARDA - Con un nuovo «cavallo da tiro» la Porsche vuole potenziare il suo sforzo produttivo per la conquista dei vari mercati, in prima linea quello americano. Pertanto, nel prossimo ottobre da Stoccarda uscirà una nuova Porsche Carrera che è stata creata dall'equipe tecnica utilizzando il basamento della validissima 911. Sarà naturalmente una vettura sportiva che grazie al suo motore di 2653 cc. di cilindrata potrà sviluppare una velocità di 245 kmh. Il suo sei cilindri potrà essere alimentato anche da benzina normale e si prevede un consumo di un litro ogni 8,5 km. Di questa vettura ne verranno prodotte immediatamente 500 unità e ne è prevista anche una versione 2900, velocità 290 kmh, da usarsi per le corse. Caratteristica di questa nuova Carrera è l'alettone di coda per mezzo del quale l'aderenza al suolo delle ruote posteriori verrà notevolmente migliorata.

● EMERSON FITTIPALDI farà pare, altre corse di F.2 durante l'autunno, con la nuova Lotus Moonraker (come si sa, Moonraker è il nome della società di Chapman che costruisce barche). La nuova vettura non è ancora stata provata.

● Alla LOTUS si era sperato che qualsiasi discussione con le autorità italiane circa la presenza a Monza (o non presenza) sarebbero state diplomatiche e discrete e quindi c'è molta irritazione contro i giornalisti, che hanno tirato fuori la storia mentre Chapman, Warr e Fittipaldi erano in vacanza in Spagna, a Ibiza. «È un peccato che tutti non abbiano badato ai fatti loro» — ha detto uno dei tre.

● Si prevede che la prima monoposto RONDEL-DART sarà completata verso la fine di settembre, cioè più tardi di quanto programmato il team, quando decise d'intraprendere la costruzione di vetture proprie. Decisione che si è dimostrata giusta, dopo le prestazioni della sua Brabham, gara dopo gara.

Elettriche a noleggio

● Le 22 vetture elettriche costruite dalla società CREUTZWALD non saranno poste in vendita, ma, attraverso la LARA che ha partecipato alla loro elaborazione tecnica, verranno date a noleggio.

● L'on.le GIOVANNI ELKAN sottosegretario agli esteri, nel corso del convegno dell'EPT svoltosi a Porretta Terme, ha dato notizia della prossima costruzione di una seconda autostrada collegante Bologna con la Toscana, e più esattamente con Pistoia per l'innesto sulla Firenze-mare.

● A MILANO si stanno già ponendo il problema del numero sulla targa dell'auto: mancano soltanto cinque lettere per arrivare alla «zeta». Sono state fatte diverse proposte, ma la più semplice sembra quella del raddoppio della lettera iniziale.

● L'entrata in vigore dell'IVA farà aumentare il prezzo della benzina? Sulla controversa questione i pareri degli esperti sono per un futuro aumento, quello degli ambienti statali è invece contrario. Basterà attendere sino al 1. gennaio 1973 per avere una risposta.

● La RENAULT lancerà in Svizzera un prestito di 80 milioni di franchi, all'interesse del 5 e mezzo per cento, per finanziare le sue attività all'estero.

● Per far fronte alle richieste del mercato, la ADAM-OPEL ha deciso di fare effettuare turni supplementari alle maestranze degli stabilimenti di Rüsselsheim e Bochum.

● Fra la BRITISH PETROLEUM (BP) e il governo iraniano è stato negoziato un accordo per un aumento delle concessioni petrolifere.

● Forse non tutti se ne sono accorti, ma un recente numero del settimanale Autosport era stampato su carta diversa dal solito. Motivo: lo sciopero dei portuali, che ha bloccato il rifornimento di carta proveniente dalla Scandinavia.

TARGHE fosforiche

● A partire dal 1. gennaio 1973 su tutte le vetture di nuova immatricolazione in INGHILTERRA, sarà reso obbligatorio l'uso di targhe posteriori riflettenti; esse avranno numeri neri su fondo giallo.

● La GENERAL MOTORS ha dichiarato che entro due anni lancerà sul mercato una Chevrolet-Vega azionata da motore Wankele.

● Un automobilista francese, Mr. Michel HENRIET, ha fatto la proposta che in tema di sicurezza, sia vietato sulle strade nazionali francesi di vendere le... patatinefritte.

● L'OLDSMOBILE ha raggiunto l'età di 75 anni e in questo lungo periodo ha prodotto 13 milioni e mezzo di veicoli. Il prototipo di questa casa lo si può ammirare al museo Smithsonian.

Operai GM a stipendio

● La GENERAL MOTORS svizzera ha annunciato che dal 1. gennaio 1973 sopprimerà qualsiasi forma di salario orario per passare al sistema di stipendio mensile. In pari tempo tutto il personale d'officina riceverà gratuitamente un nuovo abito da lavoro che settimanalmente verrà pulito dall'azienda.

● Per il 24 settembre è prevista la disputa della «1. COPPA DELLE VENEZIE» prova di consumo riservata alle vetture d'epoca. La gara si svolgerà su un percorso di 117 chilometri.

● Anche se la BRITISH LEYLAND ha per lo più voltato le spalle allo sport motoristico, il suo settore Unipart (che immette sul mercato parti e accessori) patrocinerà tutte le prove speciali del Rally del RAC. Già l'anno scorso il RAC accettò il patrocinio per i tratti speciali, nel tentativo di controbilanciare i costi impliciti nell'organizzarli. Quest'anno il rally prenderà il via più tardi del solito, cioè il 2 dicembre, e questo non farà piacere a molti direttori di squadra, dato che a quell'epoca le condizioni del tempo sono paragonabili a una lotteria. Si è infatti fatto pressione sul RAC perché scelga una data precedente a quella stabilita, per l'ultima prova del campionato.

Si scopre l'ARA a Modena

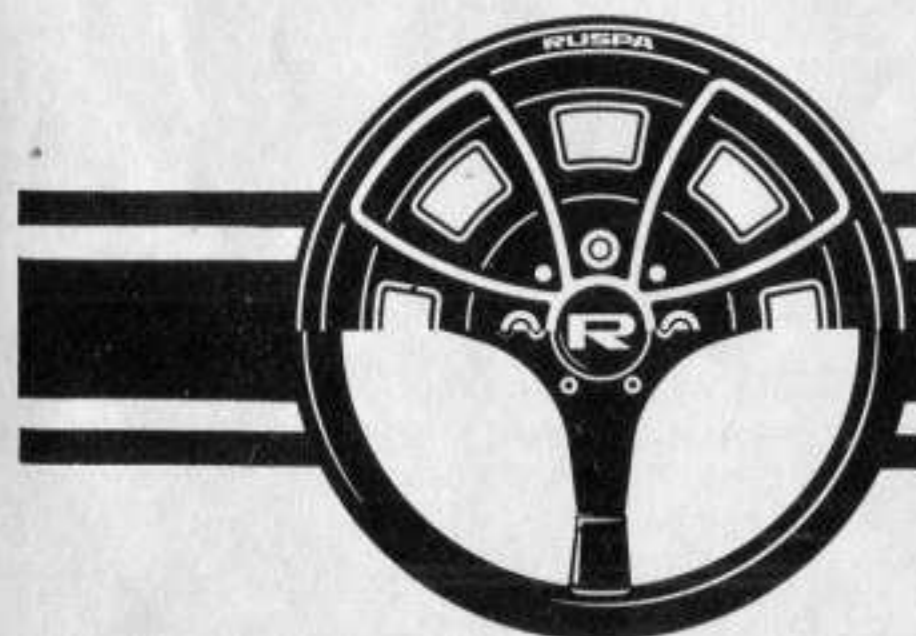


MODENA - Siamo ormai alla vigilia dell'avvenimento: l'ARA votiva in memoria dei piloti automobilistici scomparsi, così fermamente voluta da don Sergio Mantovani e dagli altri membri del comitato organizzatore, verrà inaugurata come da programma giovedì 7 settembre a Modena, alla presenza del presidente del consiglio on.le Giulio Andreotti e del ministro dei trasporti e dell'aviazione civile on.le Aldo Bozzi. Il comitato d'onore che sotto l'alto patronato del Presidente della Repubblica avv. Giovanni Leone comprende, appunto, il presidente del consiglio e il ministro dei trasporti, il sen. Amintore Fanfani, l'on.le Sandro Pertini, il principe De Metternich presidente CSI, l'avv. Filippo Carpi de Resmini presidente ACI, l'avv. Gustavo Marinucci presidente onorario AGI, l'ing. Alberto Rogano presidente CSAI, il dott. Felice Marchioni prefetto di Modena, mons. Giuseppe Amici arcivescovo di Modena, il dott. Germano Bulgarelli sindaco della città, Juan Manuel Fangio, Jackie Stewart, l'ing. Angelo Orlandi presidente AC Modena, Louis Stanley e Andrew Ferguson, hanno dato ampio mandato al comitato organizzatore affinché alla cerimonia assistano il maggior numero di piloti italiani e stranieri.

Sappiamo per certo che all'avvenimento, che si svolgerà in via S. Caterina n. 21 secondo un orario che prevede alle ore 10,30 una Messa al campo e alle ore 11 lo scoprimento dell'ARA con l'accensione della fiaccola montata su un supporto alto 28 metri, saranno presenti molti dei piloti impegnati a Monza nelle prove del G.P. d'Italia: uno speciale elicottero dei Vigili del Fuoco si spera permetta ai piloti maggiori un rapido spostamento di andata e ritorno. Anche se molte Case importanti, per esempio come la FIAT, l'ALFA ROMEO, la MERCEDES ecc. hanno, per così dire, snobbato la meritoria iniziativa dimostrando un'irrecidibile insensibilità e anche inconfessione per una iniziativa che vuole ricordare chi ha dato tutto al progresso automobilistico, le offerte, mercede l'ultimo elenco (al 28 agosto) che pubblichiamo, hanno raggiunto la bella cifra di oltre 8 milioni di lire.

TOTALE PRECED.	L. 7.255.735
Sq. Piloti Senesi	10.000
Scuderia 4R Lloyd Adriatico	100.000
Nerina e on.le Vincenzo Faranda	30.000
SHELL (2. offerta)	300.000
L. Chinetti e NART	58.000
Gabriella Giunti	50.000
Giancarlo Martini	5.000
Arnaldo Giammarini	5.000
Gorizia Corse	17.000
Redazione «Il Pilota»	50.000
G. B. Baldini	3.000
Laerte Chiossi	2.500
Rally S. Martino di Castrozza	80.000
AC Livorno	20.000
AC Alessandria	25.000
Anonimo	50.000
TOTALE GENERALE	L. 8.081.235

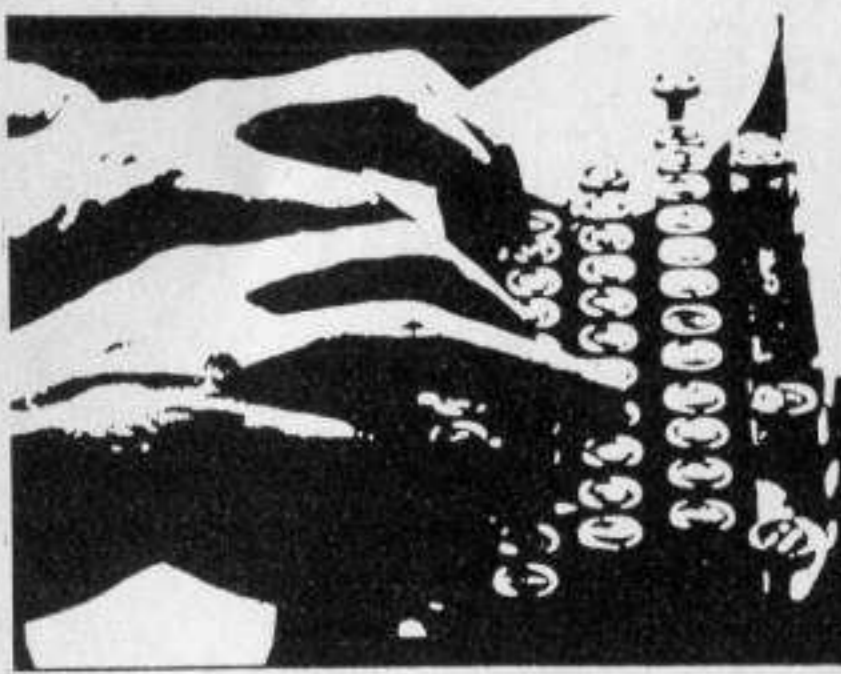
per una vettura più sportiva, ruote e volanti



RUSPA

RUSPACROMO

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



**SCRIVETECI,
RIMARREMO AMICI**

**AUTO
SPRI
NT
ESPRESSO**

La vittima dell'f.t.m.

Cari amici di Autosprint, sono il dottor Manrico Bonori, di professione medico, e desidero scambiare quattro parole con voi. Ho sempre avuto una certa passione per gli sport motoristici in genere, ma solo quest'anno (ho 37 anni) mi sono avvicinato al mondo delle corse automobilistiche, anche per rompere la routine quotidiana del lavoro ospedaliero e libero-professionale che mi impegna non meno di 10-12 ore al giorno.

Ho acquistato quindi d'occasione una Morris Cooper S 1300 gruppo 2, un'auto in ottime condizioni, ben preparata, ma ovviamente non competitiva con buona parte delle vetture della sua classe. Comunque a me basta partecipare alle corse, e poter portare a termine la gara senza incidenti di sorta e cercando di restare in classifica, al fine di non rovinare quei 2 o 3 giorni trascorsi in un mondo diverso, rumoroso ma simpatico ed affascinante.

Ho quindi partecipato alla Coppa Sila, al Trofeo Scarfiotti, alla Coppa Teodori riuscendo sempre ad arrivare in fondo ma, ahimé, fuori tempo massimo, sia pure di pochissimi secondi. Viceversa, nelle ultime due gare, Svolte di Popoli e S. Giustino, sono andato un po' meglio nel senso che ho ottenuto i seguenti piazzamenti: 10. a Popoli e 3. a S. Giustino.

Meraviglia ha quindi destato in me il fatto di non essermi visto classificato nel resoconto di Popoli, benché il mio tempo (6'00"6) sia ampiamente entro i limiti del tempo massimo, come del resto scritto sui verbali esposti al termine della gara, dove era regolarmente classificato. Non è che io tenga a comparire su Autosprint, ma è una piccola soddisfazione che farebbe piacere, anche agli occhi degli amici della mia scuderia (Tre Pietre di Firenze) e nei confronti degli amici e di mia moglie (eventuali dubbi!...)

Io gareggio sotto lo pseudonimo di « Pipino », che però nella classifica della S. Giustino è stato trasformato in « Pitino ». Questo soltanto per fare due chiacchiere, non certo per muovermi appunti particolari. Infatti la mia partecipazione alle gare future sarà sempre a puro titolo di divertimento, nella più completa lealtà sportiva.

Manrico Bonori - Firenze

Caro dottore, lei è uno sportivo di quelli che sarebbero piaciuti a De Couberstein, di quelli che « gareggiano indipendentemente dai risultati », e ci spiace veramente di esserci — sia pur involontariamente — « accaniti » contro di lei nelle (per ora) uniche occasioni in cui lei è riuscito ad entrare in classifica.

Autosprint si è sempre fatto lo scrupolo di pubblicare tutti i nomi dei presenti in classifica, sia in gare di velocità come nei rallys e nella regolarità. A volte, però (e sempre per ragioni di spazio) qualche nome « salta », in fondo alle classifiche delle varie classi. Ed approfittiamo anzi di questa risposta per scusarci con coloro che, a volte, non si ritrovano nelle nostre classifiche.

Quanto ai suoi f.t.m., siamo certi che non capiterà più, anche perché ci pare che lei ormai abbia imparato a sfruttare appieno le doti ancora eccellenti della sua Cooper S. E poi, forse avrà capito che è meglio che si « scelga » le corse non titolate: non rischierà di rimanere vittima delle battaglie fra Litrico e Turizio!...

VETSCH PROTESTA

Le foto parlanti

Signori,

vi informo che sono stato consultato dal signor Florian Vetsch di Ginevra che mi ha affidato la salvaguardia dei suoi interessi in seguito all'articolo spiacevole e scandaloso apparso a pag. 36 del n. 32 di Autosprint, con la firma di Franco Lini.

Questo articolo è accompagnato da fotografie di cui la prima porta il titolo « Vetsch, sempre lui! ». La didascalia che accompagna questa prima foto ha il seguente testo:

« Francorchamps: poteva essere una brutta partenza, con epilogo disastroso, quella delle sessanta macchine della 24 Ore di Francorchamps, a causa di una manovra quanto meno azzardata di Florian Vetsch (lo stesso del caso Bonnier a Le Mans!) che guidava la Mazda n. 65, manovra che ha portato alla collisione laterale con la BMW di Koob proprio al centro della curva ad esse delle Acque Rosse. »

A nome di m. Florian Vetsch, devo protestare con energia contro queste affermazioni, che sono di una gravità estrema e costituiscono un precedente giornalistico deplorabile.

E' infatti inammissibile attribuire a m. Florian Vetsch la responsabilità di quell'urto, come vi dimostrerò in seguito. E ancora più inammissibile ricordare la tragedia sopraggiunta all'incidente con il pilota svedese Bonnier nel corso della 24 Ore di Le Mans.

L'insieme della stampa, degli specialisti e del mondo sportivo interessato e competente ha riconosciuto che la tragedia dell'ultima 24 ore di Le Mans è da imputarsi ad un disgraziato concorso di circostanze, ma non ad un errore di m. Florian Vetsch.

E' necessario che io vi ricordi che nessuna procedura giudiziaria è stata aperta nei confronti del mio cliente per quell'incidente?

Quindi, ritengo che non sia degno per un giornale come il vostro ricordare una tragedia come quella che è costata la vita a Bonnier, collegando questa tragedia ad un incidente in corsa alla 24 ore di Spa nel quale Florian Vetsch non ha alcuna responsabilità.

Per quanto riguarda lo svolgimento dell'incidente stesso, non resta che fare riferimento alle foto stesse da voi pubblicate per constatare come la responsabilità di quel contatto non è da far risalire a Vetsch, bensì al pilota Koob. La foto n. 1 mostra come la

FRANCESCO PELLERANO - Torino — Chieda i regolamenti alla Federazione Italiana Karting, via Solferino 32 00185 Roma. Per il resto, chieda al Torino Karting Club, via Pomba 29, Torino.

SILVANO PEDRABISSI - Cremona — L'idea è venuta a lei ed ad un altro mucchio di lettori. E' d'altra parte l'idea più logica, e riteniamo sarà venuta in mente anche agli organizzatori del Gran Premio. D'altra parte, se non è stata scelta, evidentemente ha delle controindicazioni importanti, che però non conosciamo.

RICCARDO ARIOTI - Roma — A parte il fatto che non ci interessano le considerazioni personali dei dipendenti dalle agenzie fotografiche che collaborano con Autosprint, le vogliamo ricordare che dell'argomento ci siamo occupati con dovizia di particolari (veda Autosprint, n. 32, rubrica della posta, risposta alla lettera di Marcello De Vivo). Se lei ci invita a « spendere qualche parola », si vede che non ha seguito il giornale.

LINO PASTORINO - Pietra Ligure (Savona) — I prezzi dei biglietti d'ingresso dell'autodromo di Monza per il Gran Premio d'Italia sono stati pubblicati a pagina 48 di Autosprint n. 32, assieme alle indicazioni sul come procurarseli. Nel frattempo, speriamo che lei si sia accorto che Autosprint ha in vendita un piccolo stock di biglietti che temiamo sarà già esaurito quando lei leggerà questa risposta.

MARCO ROSSI - Milano — Suggestiva la sua idea, ma francamente assurda. La «autotassazione» che lei auspica non crediamo sarebbe molto gradita alla Casa: ognuno ama la sua dipendenza e sentirsi « condizionati » da decine di migliaia di « azionisti » non è piacevole.

FRANCA RIMOLDI - Milano — Come certamente lei avrà appreso, è stato poi raggiunto un accordo fra Lega Calcio e RAI-TV. Vedremo — dopo le olimpiadi, naturalmente — se questo potrà avere riflessi sulle trasmissioni automobilistiche.

P. ORIO - Dongio (Como) — Possiamo dare solo risposte un po' vaghe ai suoi quesiti. Per i cerchi, è chiaro che dipende dai suoi gusti e dai suoi desideri. I cerchi da 6" sono più facilmente reperibili, ed il pneumatico trova più facilmente posto nel vano ruota. Per quanto riguarda il carburatore, il consumo non crediamo aumenti alla massima velocità, ma certamente aumenta rispetto a quando si ha un solo corpo in funzione.

ADRIANO SCAGLIA - Biella (Vercelli) — Chiederci «tutte le classifiche delle corse mondiali di Formula 1 dal 1950 al 1970 e le analoghe classifiche del Mondiale Marche dal 1953 al 1970» è veramente un colpo basso. A parte il fatto che richiederebbe un lungo lavoro d'archivio, non pensa allo spazio che verrebbe rubato a tante altre richieste più interessanti?

DOMENICO RIBATTI - Bari — Confessiamo che il significato della sua lacinica cartolina ci è rimasto un po' oscuro, comunque il Gran Premio di Germania in televisione lo hanno fatto.

ANTONELLA GIANNUZZI - Roma — Ci sembra di aver capito che la scommessa l'hai vinta tu, in quanto la pista di alta velocità dell'autodromo di Monza fu usata per l'ultima volta in occasione della 1000 Km del 1969.

Caro Autosprint, ogni tanto vado a Rivalta per assistere alle gare che si organizzano (anzi, si organizzavano, purtroppo) alla Cerrina. Una delle macchine che più mi hanno colpito è la 500/128, anzi... 528, preparata dai fratelli Della Betta.

Siccome mi occupo di modellismo, elaboro e costruisco modelli in scala 1:43, vorrei appunto riprodurre il più perfettamente possibile la suddetta auto.

Ti chiedo perciò un favore: mi potresti dire cosa esattamente c'è scritto sul cofano anteriore dei « mostriciattoli »?

Silvio Recalcati - Torino

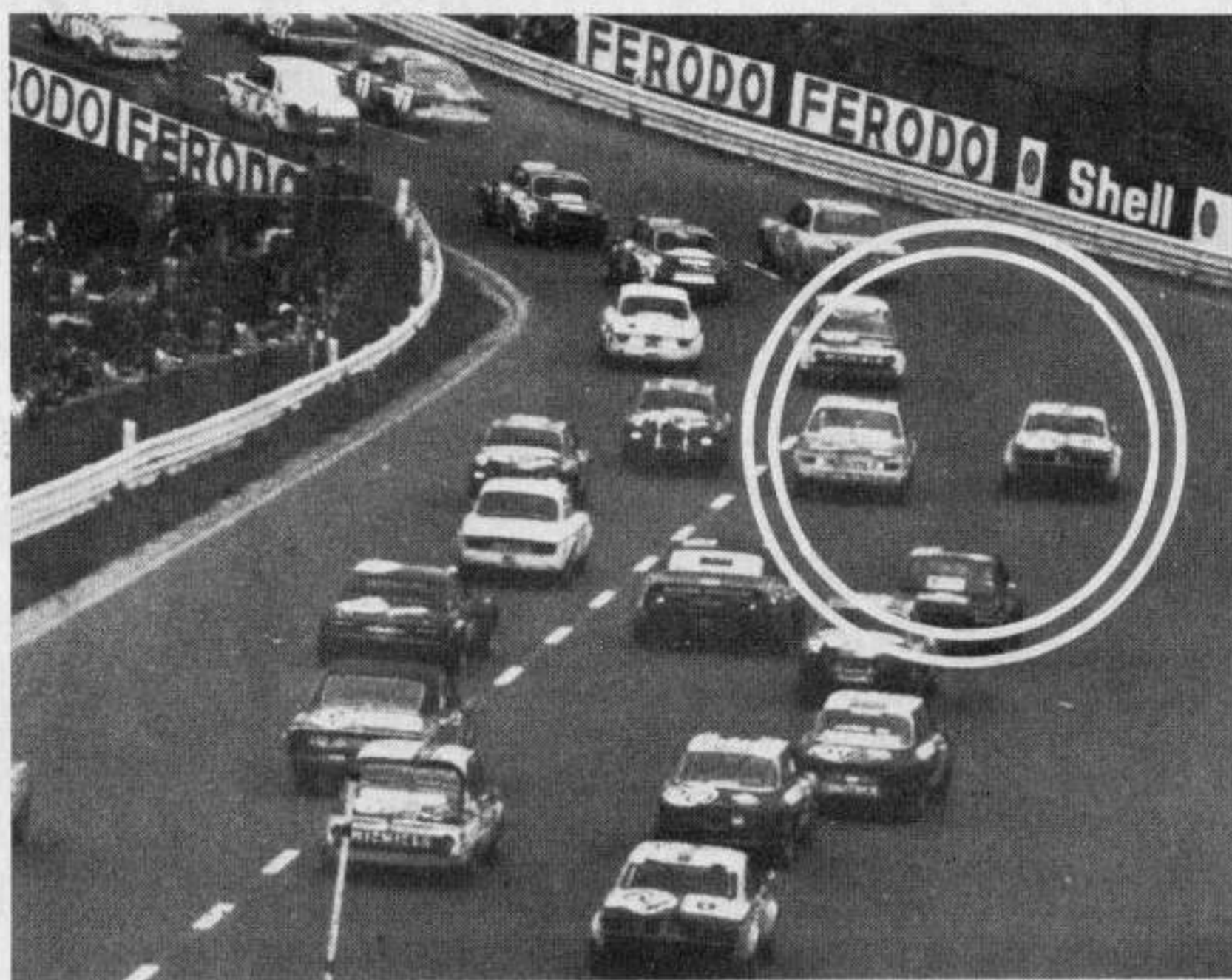
In un numero di Autosprint di qualche settimana fa ho visto una interessante vettura, con motore 128 montato

su una carrozzeria Fiat 500. Vorrei sapere l'indirizzo dei preparatori fratelli Della Betta.

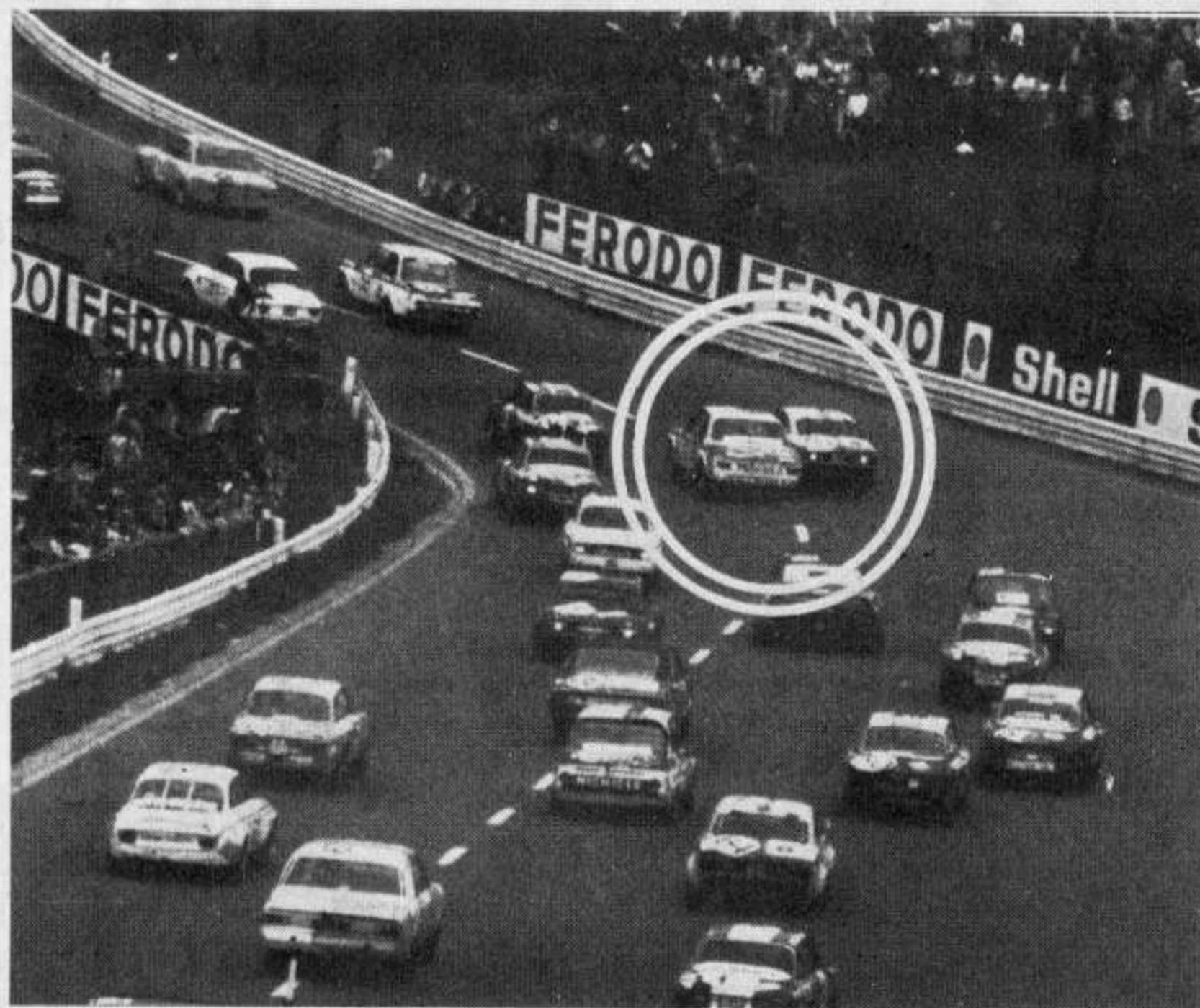
Federico Ortolani - Bevagna (Perugia)

La « 528 » — come l'ha giustamente chiamata il lettore torinese — dei fratelli Della Betta ha suscitato parecchi entusiasmi fra i nostri lettori. A proposito della domanda del signor Recalcati, diciamo che sul cofano anteriore, inclinato verso chi legge dalla parte sinistra, c'è scritto « preparazione » nella prima riga, « fr. Della Betta » nella seconda riga.

L'indirizzo degli intraprendenti costruttori è il seguente: Preparazioni Della Betta, 122 Corso Francia (zona Regina Margherita) Collegno (Torino).



Queste sono le foto numero 2 e 3, cui ci si riferisce nel testo. L'avvocato parla della n. 1 e della n. 2, per la n. 3 la didascalia l'abbiamo fatta noi. Le foto sono state pubblicate su Autosprint n. 32 pag. 36



BMW sia sul punto di raggiungere la Mazda sulla sinistra. La foto n. 2 prova che m. Vetsch abborda la curva delle Acque Rosse secondo una traiettoria perfettamente corretta che è fra l'altro quella di molte vetture che la precedono.

Accusando Vetsch della responsabilità di questo incidente, voi lasciate intendere che egli avrebbe stretto la sua curva verso sinistra per poi urtare la BMW. Ora, questo è assolutamente falso. E' al contrario la BMW che si è portata sulla destra al momento in cui si apprestava a superare la Mazda, che è stata urtata sulla ruota posteriore sinistra.

Vi allego per informazione un attestato del Garage Blanc & Paiche S.A. del 28 agosto 1972 attestante che la vettura di Vetsch non portava alcuna traccia di collisione. Se Vetsch si è fermato al suo box al termine del primo giro, è perché aveva sentito un urto nella ruota posteriore sinistra e desiderava farla controllare.

L'articolo di Franco Lini è anche più criticabile per il fatto che egli il giorno della corsa è stato al box di Vetsch parlando con i responsabili del box stesso. In nessun momento Franco Lini ha cercato di conoscere la causa di quell'incidente, o di incriminare Florian Vetsch di questa responsabilità.

Vi allego ugualmente per vostra informazione la pagina 10 del giornale « La Libre Belgique » del 24 luglio 1972 con una foto dell'incidente. La didascalia dice che è la vettura di Koob che si è messa di traverso alla strada.

Il signor Florian Vetsch è rimasto estremamente dispiaciuto, sia come uomo che come sportivo.

Vi domando, tanto dal punto di vista giornalistico che dal punto di vista sportivo, di pubblicare una rettifica alla quale il mio cliente ha diritto. avvocato Alain Farina Ginevra (Svizzera)

Caro avvocato, non sappiamo se lei va alle corse, ma senz'altro il suo cliente Vetsch gliene avrà parlato. Le avrà anche detto che, specie alle partenze, di incidenti come quello di cui si parla ne accadono molto spesso. Di questi, e di tutti gli altri che — almeno uno per corsa — accadono fra piloti impegnati a non perdere terreno, i nostri giornalisti riferiscono con la massima obiettività e con la maggiore serenità compatibile con il fatto che sono uomini pure loro, hanno due occhi e due orecchie come gli altri, e non hanno il dono dell'ubiquità.

Questo preambolo per dirle che, se tutte le volte che un giornalista parla di un incidente ed offre la sua versione dei fatti il giornale dovesse ricevere la lettera di un legale, ogni

POSTA POSTA POSTA POSTA

FERMO POSTA

AUTO SPRI NT

ANDREA BROCCA - S. Giorgio di Livenza (Venezia) — Nel 1967, al Gran Premio d'Italia, vi erano quattro vetture mosse dal motore Maserati 3 litri 12 cilindri, tutte su telaio Cooper: quelle di Jochen Rindt, di Joseph Sifert, di Joakim Bonnier e di Jacky Ickx, che proprio in quella occasione conquistò il suo primo punto mondiale. Questa la classifica: 1. Surtees (Honda); 2. Brabham (Brabham-Repco); 3. Clark (Lotus-Pord); 4. Rindt (Cooper-Maserati); 5. Spence (BRM); 6. Ickx (Cooper-Maserati); 7. Amon (Ferrari).

FRANCESCO ROSA - Poggio Renatico (Ferrara) — Ai fini della regolamentazione internazionale esistono solo i gruppi o le categorie (che sono poi la stessa cosa) per « raggruppare » i vari tipi di vetture. Le « Divisioni » sono raggruppamenti che esistono ufficialmente solo nel Campionato Europeo Turismo, oltre che nei campionati italiani. Comunque, a seconda delle loro caratteristiche, le vetture vengono ufficialmente divise in gruppi: gruppo 1 (categoria Turismo di Serie); gruppo 2 (categoria Turismo Speciale); gruppo 3 (categoria Gran Turismo di serie); gruppo 4 (categoria Gran Turismo Speciale); gruppo 5 (categoria Sport); gruppo 7 (categoria biposto-corsa); gruppo 8 (vetture di Formula internazionale); gruppo 9 (vetture di formula libera).

ENRIQUE ALEYXANDRI - Barcellona (Spagna) e MASSIMO VALEAU - Frascati (Roma) — L'indirizzo della ditta Lega è il seguente: via Ascani 36, Modena.

RICCARDO VINTSCHGER - Orselina (Svizzera) — Il valore del coefficiente di penetrazione di un corpo si può verificare sperimentalmente in una galleria a vento; il coefficiente di aderenza dipende da molte variabili, come stato del suolo, tipo di asfalto, pneumatici impiegati, velocità ecc.

C. FRANCO - Aprilia (Latina) — Anche noi saremmo curiosi di sapere con certezza quello che sarà l'avvenire di Ickx; per ora, egli è stato riconfermato come pilota ufficiale da Ferrari, e conoscendo il belga come un uomo molto oculato nelle sue scelte siamo convinti che ha avuto delle garanzie. Comunque, stante anche la piuttosto fluida situazione esistente, non resta che attendere la stagione '73.

ALESSANDRO CORTI - Signa (Firenze) — In effetti sono molte le richieste di modellisti che vogliono le foto della vettura originale per ispirarsi nelle rifiniture. D'altra parte, molto spesso si tratta di richieste per foto che già abbiamo pubblicato oppure di vetture di cui non possediamo la documentazione fotografica di solito richiesta dai nostri amici modellisti.

ALBERTO RIGHINI - Firenze — Possibile che nella sua città non vi sia un negozio specializzato in modellismo che abbia il legno di balsa? Nel 1968, il campionato Europeo della montagna fu vinto da Gerhard Mitter, su Porsche.



Gli affossatori della CERRINA

Spett. Autosprint,

vi inviamo la presente, riferendoci all'articolo sulla gara in salita Agordo-Frasenet, apparso sul n. 33-34, in cui si dice che la scuderia S. Marco ha ottenuto 3 vittorie di classe.

Teniamo a precisare, anche a nome dei nostri piloti, che la S. Marco ha totalizzato 5 vittorie di classe con Zanessi (e non Tanassi), Furlanetto, Campesan, «Tatog» e Nardari; 4 secondi posti con «Calimero», Smittarello, Accorsi e Zarattin; 1 terzo posto con «Maximilian».

In seguito a questi piazzamenti, riteniamo che una eventuale «classifica a squadre» sia stata vinta dalla nostra scuderia. Scuderia S. Marco - Venezia

giornale che si occupa in maniera «viva» di sport automobilistico dovrebbe dedicare due o tre pagine solamente a queste misive.

E' intuibile, infatti, che così come lei ci ha scritto per difendere gli interessi di Vetsch, così avrebbe potuto scrivervi il legale di Koob, nel caso Lini avesse giudicato questi «colpevoli» del fatto. Anzi, non è escluso che egli lo faccia, mandandoci una lettera del suo avvocato che smentisca le affermazioni che lei, avvocato Farina, fa sul suo conto, accusandolo senza mezzi termini di essere lui il responsabile di quell'urto.

A Florian Vetsch è capitata una bruttissima avventura, a Le Mans, ma la sfidiamo a provare che Autosprint lo abbia mai accusato di essere il responsabile della morte di Bonnier. Anzi, il nostro è stato il solo giornale a riportare una dichiarazione di El-Jord (Autosprint n. 25, pagina 8) che scagiona completamente il pilota svizzero dall'accusa di aver «tagliato la strada», o qualcosa del genere alla Lola di Bonnier.

Nella frase e nel titolo contestati non c'è, come lei ed il suo cliente credete, un'implicita accusa alla «disciplina» agonistica di Vetsch, bensì la constatazione di un dato di fatto incontrovertibile. Che cioè, a distanza di poco più di un mese, il pilota Vetsch è stato nuovamente protagonista di un urto fra la sua ed un'altra vettura.

Detto questo, è ormai irrilevante farle notare, egregio avvocato, come la sequenza fotografica da noi pubblicata avvalorata la tesi di Franco Lini. Infatti, non abbiamo nulla da aggiungere ai commenti da lei fatti a proposito delle foto 1 e 2 della nostra sequenza. Infatti, dopo che «la BMW è sul punto di raggiungere la Mazda sulla sinistra», e dopo che «Vetsch abborda la curva delle Acque Rosse secondo una traiettoria ecc. ecc.» nella terza foto si vede quanto segue: che la Mazda di Vetsch va letteralmente ad «appiccicarsi» alla fiancata della BMW, spostandosi a sinistra molto di più di quanto non faccia la BMW di Koob. Come lei possa aver visto che la BMW «si è portata sulla destra» questo lo sa solo lei. Basta vedere la posizione relativa delle due vetture rispetto alla linea bianca al centro della pista.

E' comprensibile che Vetsch sia dispiaciuto per la sequenza fotografica e per la relativa didascalia. Come è comprensibile che porti, a sua disciolpa una foto (come quella pubblicata sul quotidiano belga) nella cui didascalia si fa solo riferimento alla BMW in testa-coda, senza neppure fare riferimento alla Mazda di Vetsch, come se Koob si fosse girato da solo!

ANTONIO DELLA LIBERA e MICHELE MARCHIONI - Vittorio Veneto (Trevise) — Con il termine «alesaggio» si indica il diametro del cilindro. Con il termine di «corsa» si intende invece lo spostamento del pistone nel cilindro, dal punto morto inferiore al punto morto superiore. In pratica, l'altezza del cilindro, il cui volume può essere facilmente calcolato, con quei due dati, grazie alle comuni formule geometriche. Per la cilindrata totale, si moltiplica quindi il volume di un cilindro per il numero dei cilindri. Non abbiamo la foto che desiderate. Potete chiederla all'Agenzia Attualfoto, via Irnerio 12/2, Bologna.

GIORGIO MONTALI - Arcola (La Spezia) — All'ingegner Ferrari può scrivere direttamente presso la Ferrari, 41053 Maranello (Modena). L'indirizzo di Jacky Ickx è questo: rue Archimede 7, Bruxelles (Belgio).

ALESSIO SAVERIO - S. Giovanni in Fiore (Cosenza) — La coppa Sila non ha mai avuto, fino ad ora, validità per l'Europeo della montagna. Peter Schetty vinse nel 1968 con una Fiat-Abarth 2000, con il tempo di 8'58"3, media 100,260 kmh.

ALBERTO GRIGOLIN - Montegrotto Terme (Padova) — Un apparato di accensione elettronica può essere montato senza controindicazioni, basta non attendersi miracoli. Per quanto riguarda i preparatori, consulti l'apposita rubrica in Autosprint-Messe. Nei rallyes, le differenze regolamentari dei vari gruppi sono le stesse per la velocità. Cioè, un gruppo 2 resta un gruppo 2 sia che debba fare un rally o una gara in pista. Naturalmente, la si adatta alle esigenze delle varie corse.

RODOLFO GARDENGHI - Pontelagoscuro (Ferrara) — Pubblichiamo senz'altro i dati che le interessano, come d'altra parte abbiamo fatto ogni volta in occasione delle gare di Imola. Lo stesso dicasi per il tagliando sconto.

NINO NAPOLI - Marsala — Siamo spiacenti, ma non abbiamo idea di quale testo di Fisica termodinamica suggerirle. Riteniamo che sia utile una sua richiesta diretta, o una sua visita, ad una libreria universitaria.

DANIELE BOGANI - Prato (Firenze) — I nostri resoconti, le nostre critiche ed i nostri entusiasmi sono direttamente proporzionali alle vicende agonistiche della casa di cui si parla. Sarebbe piuttosto ridicolo se cercassimo di minimizzare i difetti e le lacune che — purtroppo — spesso affiorano, anche dopo una corsa vittoriosa. E' quanto accade, d'altra parte, anche alle altre vetture protagoniste del mondiale.

ANDREA LODI - Verona — Non è obbligatorio che una vettura da corsa porti il colore distintivo del suo paese. Le basti pensare a quanto accade con gli abbinamenti pubblicitari. La distanza minima dal suolo per una vettura monoposto, non è mai inferiore agli 8 cm. Inoltre dipende dalla regolamentazione delle sospensioni in funzione delle caratteristiche dei circuiti. Tutte e tre le Formula 2 da lei nominate sono al limite dei 450 kg. previsti dal regolamento. Non è che gli attuali F. 2 da 2000 devono essere derivati da un motore 1600, il fatto è che non esistono per ora motori 2000 adatti alla trasformazione, e così tutti partono dal Ford BDA 1601. Ora, ad esempio, sta per essere terminato il Jensen-Healey, che è un 2 litri già all'origine.

I GRANTURISTI

Vogliamo la NOVA!

Caro Autosprint, vi scrivo per avere notizie più precise sulla vettura da voi illustrata a pag. 47 del n. 32, e cioè della Nova GT...

Torquato Cozza
S. Giorgio del Sannio (Benevento)

A pagina 47 di Autosprint n. 32 ho notato l'articolo riguardante la Nova GT; questa vettura mi ha particolarmente colpito, sia per la sua linea sia per la possibilità di montare vari motori Volkswagen.

Vi pregherei pertanto di pubblicare qualche notizia di questa macchina.

Diego Poggi - Genova

Vorrei se possibile sapere tutte le informazioni possibili sulla Nova GT, la vettura di cui avete pubblicato le foto sul n. 32.

Vito Rotella - Busto Garolfo (Milano)

Non prevedevamo un così grande successo per la Gran Turismo inglese da noi presentata con alcune foto. Assicuriamo comunque i nostri lettori che ci hanno scritto e telefonato in proposito, che abbiamo già provveduto per procurarci altri dati sulla Nova GT.



Carissimo Autosprint, ritornando dalle vacanze in Calabria, mentre attraversavo Crotona ho visto il giornale in edicola, l'ho acquistato e durante le soste del viaggio ho potuto leggere l'interessante lettera del simpatico Cericola: SOS-CERRINA.

Al rientro a Torino ho trovato ad attendermi circa un centinaio di lettere dello stesso tono, te ne allego un paio che mi sembrano le più interessanti. La lettura di queste lettere mi ha indotto ad amare riflessioni: i piloti in generale e quelli torinesi in particolare, mi ricordano un po' la fantastica, ed a me cara, gente del meridione che quando è colpita da una calamità, sia essa il terremoto o la fillossera, innanzi tutto sollecita l'intervento e l'aiuto del governo e degli enti regionali e provinciali e parrocchiali, poi, quando il più delle volte è troppo tardi, si decide a rimboccarsi le maniche.

Come ho affermato, per i piloti all'incirca è la stessa cosa:

— l'attività della pista «Cerrina» nel 1971 si è chiusa con un passivo di circa 8 milioni che è stato coperto dai 30 soci del Racing Club Torino; e questo lo sapevano tutti!

— nel 1972 sono rimasto solo a condurre questa attività; sapevo benissimo (e con me tutti gli altri) che con i proventi delle gare non sarei riuscito a farcela, infatti una gara costa:

circa 300.000 lire di affitto; circa 300.000 lire di personale vario e servizi; circa 300.000 lire di premi; circa 200.000 lire di assicurazione; circa 200.000 lire di diritti SIAE; circa 200.000 lire di materiale tipografico e relativa affissione e spedizione; più spese varie di manutenzione generale, acqua, luce ecc. più una cifra di ammortamento degli impianti installati escluse naturalmente, le prestazioni mie e dei miei famigliari.

— le spese di ogni gara potevano essere coperte con l'incasso fornito da 1000 persone presenti «paganti» e 100 piloti iscritti;

— questi valori non sono mai stati raggiunti, il deficit di ogni gara è variato da un minimo di 35.000 lire ad un massimo di 480.000 lire.

— la sopravvivenza della pista (l'ho fatto sapere a tutti) rimaneva affidata alla formula dei «Soci UTILIZZATORI».

Ho provveduto ad impiantare sulla pista un custode-mecchanico-tuttofare permanente, a disposizione giorno e notte di quei piloti, preparatori,

scuderie, che avessero voluto utilizzare l'impianto per prove, allenamenti, collaudi, gare sociali, eccetera.

La quota di associazione annuale era di lire 50.000 per ogni pilota. In Piemonte i preparatori sono moltissimi, ma solo due si sono associati: Piero LAVAZZA ed Enzo OSELLA (MOTUL); quest'ultimo è evidente che l'ha fatto a puro titolo d'amicizia, infatti la sua clientela non è provinciale e le sue vetture mal si prestano a collaudi sul «Cerrina».

I piloti torinesi sono circa 500 di cui il 50 per cento gareggia al «Cerrina», però i piloti Soci Utilizzatori paganti sono stati solo 13.

Per quanto concerne le scuderie, clubs, ecc., non ho avuto alcun contatto, anzi mi risulta che i piloti che gareggiavano sulla pista «Cerrina» venivano dileggiati in seno alle proprie scuderie di appartenenza, dagli altri piloti di «classe superiore» che giudicavano il «Cerrina» indegno... (anche se poi a primeggiare alla Coppa AC a Monza e nelle classiche in salita sono stati proprio i superallenati piloti del «Cerrina»: Lavazza, Carena, Piacenti ecc.).

Sorpreso da questa situazione, ne ho parlato con alcuni dirigenti dell'Automobile Club e questi mi hanno fatto constatare che della dozzina di «scuderie» torinesi almeno la metà vive solo di nome, praticamente senza soci, né sede, né attività; per il rimanente, salvo un paio di impegnate ad alti livelli (si fa per dire), la maggior attività consiste nel rubarsi l'un l'altra i pochi piloti che non gareggiano per la «Brescia Corse»: si è giunti all'assurdo di uno stesso pilota iscritto ad una gara in salita da tre diverse scuderie che se ne contendevano il possesso.

Di veramente concreto fanno poco o nulla (piuttosto nulla); le iniziative per Lombardore sono venute dalla dinamicità personale di Cosentino il quale, «de visu» riceve sorrisi, plausi, e pacche sulle spalle ma appena si volta, tra le spalle, riceve grandi lame di coltello.

Il caro Cericola, nella sua lettera-sos, e con lui molti altri, chiedono l'intervento dell'Automobile Club Torino, ma di grazia, per chi dovrebbe agitarsi tanto l'Autoclub? Per persone che di pilota hanno solo la licenza e la chiacchiera? O per piloti che, nonostante gli inviti, non sono riusciti a mantenere in vita neppure un «circuitino» qual era il «Cerrina»?

Alberto Picatti - Torino

L'amico Picatti è un personaggio che forse ha sbagliato città. Prenderemo un «granchio», ma siamo convinti che sia troppo «vulcanico» per essere di Torino, senza offesa ai piemontesi, naturalmente. I quali hanno tante qualità, ma paiono a loro agio in comportamenti più diplomatici, più pacati, meno intransigenti, con una prudenza che a volte può essere scambiata addirittura per apatia.

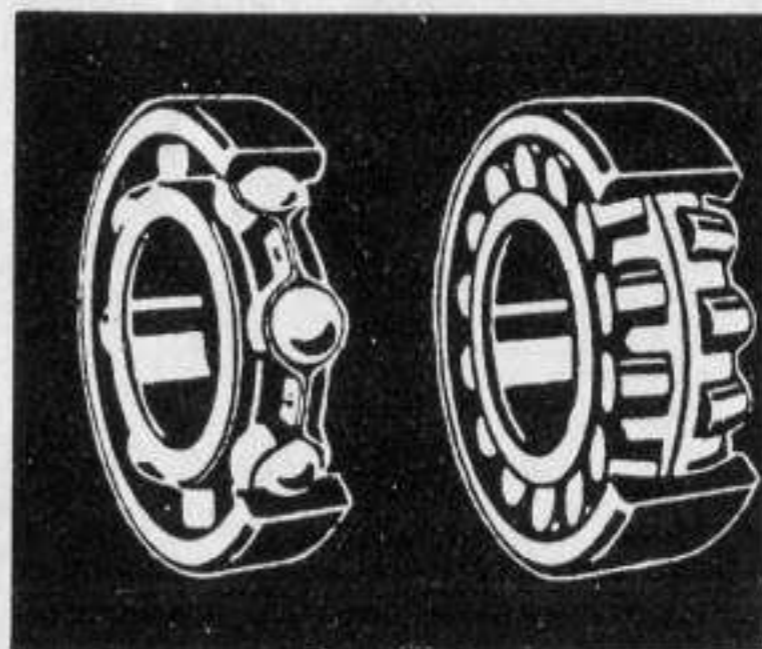
Picatti è l'opposto, questa lettera e le altre che ha avuto occasione di scrivervi ne sono la testimonianza, e confessiamo di avere una certa simpatia verso quest'uomo il cui dinamismo (naturalmente interpretato in maniera a volte ben diversa) siamo convinti potrebbe essere molto convenientemente sfruttato al di fuori della sua attuale regione. Ad ogni modo, di lui tutto si potrà dire, ma non che non ha le idee chiare e che non ha il coraggio di esprimerle. Anche quando, come si legge in

questa lettera, si schiera con le opinioni dei suoi «vecchi nemici» dell'Automobile Club nel giudicare così severamente i sodalizi ed i piloti piemontesi.

Certamente, il quadro che Picatti ci fa del mondo automobilistico della regione non è edificante, ma a suo modo egli ha pienamente ragione. In sostanza, egli dice, è inutile che gli appassionati vengano ora a piangere sui cancelli della «Cerrina» quando i maggiori interessati, cioè piloti e scuderie, non hanno battuto ciglio quando si è trattato di «salvarla».

Non vogliamo trasformare Alberto Picatti in una sorta di

«martire» dell'automobilismo sportivo: non è più tempo per i «benefattori», organizzare corse è un'attività come un'altra e deve avere un tornaconto economico, altrimenti è destinata a morire. Ma questo suo «sfogo», con dati e cifre, andava pubblicato, se non altro come una «provocazione» che — unita alle preoccupazioni create con la ventilata chiusura di «Cerrina» — chissà non dia qualche frutto, in questo momento di notevole effervescenza. Se non altro gli interessati si renderanno conto che qualcosa si poteva fare per salvare quel «circuitino».



FAG
cuscinetti volventi