

LINDBERG coglie al volo sulle ALPI austriache l'avaria al filtro d'olio di LAMPINEN



● **HAKAN LINDBERG**, 33 anni, ingegnere, collaudatore di pneumatici Pirelli, svedese, è stato per molti anni pilota ufficiale della Saab e due volte campione svedese di rallies. Questa è la sua terza stagione con la Fiat. Con lo spider 124 vanta un 7. posto assoluto al rally di Montecarlo del 1971 e la vittoria al rally dell'Acropoli del '72.

● **HELMUT EISENDEL** (a destra), trentaduenne di Bolzano, è uno dei più esperti navigatori italiani. Prima di correre con Lindberg ha fatto coppia con Ceccato, con Pinto ed all'Elba di quest'anno anche con Warmbold. Affezionatissimo alla Fiat è comunque molto corteggiato anche dalla BMW.

Beffa LANCIA

Per Lindberg-Eisendle si è ripetuto il momento magico di Atene, al termine del vittorioso Rally dell'Acropoli. Grazie a loro la Fiat è in corsa per il titolo

FIAT che gode

perché Barbasio, proprio mentre si chiedeva come correre e cioè se tentare il tutto per tutto nella pericolosa discesa su Honigsberg per approfittare del prevedibile rallentamento di Lindberg e sperare così di vincere il rally, oppure se tirare i remi in barca ed accontentarsi di un secondo posto estremamente positivo soprattutto agli effetti della sua classifica nel campionato italiano, si è trovato pure lui fermo con il motore sbiellato, il secondo così conciato nel giro di otto giorni (il primo a S. Martino di Castrozza), il quinto in casa Lancia, a quanto si dice, nel giro di un mese.

Lindberg-Eisendle allora non hanno più avuto problemi e sono riusciti nell'incredibile impresa di aggiudicarsi due gare di seguito valide per il campionato internazionale marche confermandosi come una delle coppie meglio affiatate e certamente più positive della corrente stagione.

La sfortuna della Lancia non deve infatti sminuire la corsa dei vincitori che hanno il grande merito di essere stati sempre in prima fila pur con il gravoso compito di terminare la corsa senza inutili forzature essendo rimasti quasi subito gli unici portacolori della Fiat per l'abbandono (anch'esso per sbiellaggio) dell'altro equipaggio, quello di Paganelli-Russo.

Per la Lancia è questo un duro colpo per tanti motivi il primo dei quali è che proprio questa corsa che stava quasi matematicamente laureandola marca campione del 1972 le si è ritorta

Nel frattempo già il cinquanta per cento dei partenti era finito fuori gara, e tra questi anche Paganelli-Russo che prima di sbiellare avevano già lamentato tutta una serie di guai ad iniziare dai freni, per continuare con il Twin-Master a finire con i pneumatici, quegli stessi pneumatici (ma di marca diversa) che avevano già notevolmente rallentato la marcia di Eklund-Reinike con la Saab. Nonostante il ritiro di Warmbold, la BMW si è aggiudicata anche la successiva speciale con Aaltonen-Davenport, ma subito dopo anche loro dovevano fermarsi per la rottura del differenziale. Questo guasto è al solito il tallone d'Achille di queste macchine in grado di sviluppare oltre 200 cavalli; occorre dire comunque che il differenziale montato da Aaltonen era lo stesso usato da Warmbold all'Olimpia-Monaco ed era stato montato proprio all'ultimo momento in conseguenza della rottura dei tre (nuovi) che erano saltati nel corso delle prove dell'Alpenfahrt.

A questo punto restavano in gara tre Lancia, c'era infatti anche la Fulvia di Kallstrom-Haggbom, una Fiat, un'Alpine, quella del forte tedesco Russling, uno stuolo di Volkswagen-

Porsche capitanate dal solito Janger cui faceva comunque da degno contraltare il sorprendente Grunsteidl, una Saab, due Ascona G. 2 una delle quali condotta da Gunnar Blomqvist la Porsche privata di Haberl e la BMW G. 1 di Dietmayer. Il resto, due o tre privati tra cui una Giulia Super arrivata al traguardo, non poteva più contare per la classifica.

La Lancia di Kallstrom comunque ha vita breve perché un giunto dal lato cambio cede quasi subito, mentre quasi contemporaneamente Barbasio è vittima di uno strano incidente: in prova speciale lamenta lo scoppio di un pneumatico, decide comunque di continuare ed arriva così in prossimità del traguardo quando ecco che la gomma, invece di saltare come al solito via dal cerchio, si scioglie attorno all'attacco del giunto bloccando con i fili d'acciaio della carcassa la marcia della vettura che resta ferma a pochi passi dai commissari che nel frattempo (non c'è da meravigliarsi) si sbracciavano per invitare Barbasio a passare la linea. Morale trascorrono quasi due minuti prima che una brusca retromarcia riesca a sbloccare una situazione che stava diventando paradossale.

addosso sia negandole punti alcuno, sia lanciando in corsa la Fiat che può contare sui suoi 128 (abituali protagonisti nelle gare americane) per la gara in Michigan, sia permettendo alla Porsche di conquistare altri punti con il privato (e decisamente «fermo») Haberl terminato quinto più per le disgrazie altrui che per merito proprio.

Con la jella della Lancia accomuniamo quella di Barbasio che ha avuto una grossa occasione per staccare tutti nel campionato italiano e che nonostante una corsa veramente intelligente ed a tratti esaltante si è dovuto fermare proprio quando oramai un equipaggio, con tante ore di corsa sulle spalle, non merita più di fermarsi.

D'altronde ci sono sempre le vittime delle ultime prove, e l'ultima è stata l'Alpine di Russling che stava impressionando tutti perché da oltre dodici ore stava correndo tutta legata da una grossa corda che le teneva unito il telaio apertosi a metà durante una speciale della seconda tappa. Potevano essere i primi importanti punti per la Renault Alpine nel marche '72, ma evidentemente per la casa d'oltralpe non è proprio l'annata giusta.

Quei punti allora se li è presi la Volkswagen che è riuscita a piazzare due macchine nei primi quattro posti grazie alle acrobazie dei suoi portacolori Janger-Gottlieb e Grunsteidl-Hopf, oltretutto vincendo anche diverse speciali anche se noi, tuttora, non riusciamo proprio a capire come abbiano fatto.

Le posizioni si stabiliscono allora con Lampinen al comando seguito da Lindberg, Barbasio e Russling, mentre più indietro si danno grande battaglia Janger ed Eklund che sta rinvenendo con molta decisione.

Si arriva così alla penultima prova dove le due Lancia non transitando sorprendono tutti.

L'ultimo colpo di scena lo offre comunque l'Alpine di Russling, che perde il secondo posto causa un cappottamento che la costringe al ritiro permettendo al maggiolino di Janger di conquistare un sorprendente e davvero inatteso secondo posto assoluto.

Carlo Cavicchi

RALLY DELLE ALPI AUSTRIACHE - Sesta prova del Campionato Internazionale dei Rallies. Baden, 6-9 Settembre 1972.

CLASSIFICA FINALE

1. Lindberg-Eisendle (Fiat 124 spider) p. 15.545,0; 2. Janger-Gottlieb (VW 1302) p. 15.904,5; 3. Eklund-Reinike (Saab) p. 16.337,5; 4. Grunsteidl-Hopf (VW 1302) p. 16.620,7; 5. Haberl-Fritz (Porsche 911S) p. 16.914; 6. Blomqvist-Kalnay (Opel Ascona) p. 17.025; 7. Dietmayer-Schweizer (BMW) p. 20.123,4; 8. Loffelmann-Wjzner (Alfa Romeo Giulia Super) p. 22.557,9.



A.A.A. FIORIO cerca

Sponsor USA

● La Lancia è alla ricerca di uno sponsor per poter partecipare al rally americano di novembre valido per il campionato marche. Il programma prevede la partecipazione di due vetture non necessariamente guidate dagli equipaggi stranieri assoldati dalla casa torinese. Per questa partecipazione comunque molto dipenderà dall'esito del prossimo rally di Sanremo.

● Il nuovo spider Fiat, con motore di 1750 cc ed una potenza aggirantesi attorno ai 170 CV dovrebbe debuttare al prossimo rally TAP in Portogallo. Alla guida saranno Paganelli-Russo.

● Davenport non farà più coppia con Andersson, mentre è molto probabile che nella prossima stagione faccia coppia fissa sulle nuove BMW con Aaltonen. Nel frattempo sta trattando il suo ingaggio con gli organizzatori americani per il Press on Regardless. Al TAP farà coppia con Warmbold (BMW) o molto più probabilmente con Scalter (Ford Escort), di conseguenza non sarà al via del rally di Sanremo.

● Il costo della partecipazione al rally americano è stato preventivato in 15.000 dollari a vettura.

Classifica Campionato internazionale Marche (dopo la sesta prova)

1. LANCIA	Punti 67
2. PORSCHE	Punti 53
3. FIAT	Punti 43
4. SAAB	Punti 32
5. FORD	Punti 28
6. DATSUN	Punti 26
7. BMW	Punti 22
8. OPEL	Punti 20
9. VOLKSWAGEN	Punti 15
CITROEN	Punti 15
11. PEUGEOT	Punti 12
12. RENAULT	Punti 10
13. ALPINE	Punti 7
14. ALFA ROMEO	Punti 3

Penultima prova dei CADETTI con FRIGERIO secondo a gran voce

RAGAIOLO in crisi si ripete VIDORI

MONZA - Penultima prova del «Trofeo Cadetti AGIP» edizione 1972 all'autodromo di Monza nel clima festoso dei preparativi del Gran Premio d'Italia. Oltre sessanta piloti si iscrivono a questa gara.

La serata è magnifica per cui si attende una bella prestazione da tutti i partecipanti alle solite tre batterie e finale.

A distanza di appena sette giorni ancora lo stesso nome alla ribalta, cioè Roberto Vidori che per la terza volta in questo campionato riesce a concludere brillantemente primo tra il particolare entusiasmo del costruttore-preparatore Pino Repetto la cui vettura, proprio grazie al pilota della Scuderia Alexandria, è tornata in auge dopo un periodo di crisi. Il successo di Vidori questa volta appare ancora più limpido perché il leader della classifica del «Cadetti», Orazio Ragaiole, era della partita e certamente con tutte le carte in regola per poter difendere il suo prestigio. Purtroppo Ragaiole, dopo che già in batteria aveva dato prova di non essere irresistibile come nelle precedenti prove di campionato, si faceva prendere un po' dalla foga con il risultato di perdere irrimediabilmente il confronto con l'avversario. Il veronese nel corso della finale usciva una prima volta in variante e a sei giri dalla conclusione della gara, mentre era impegnato in un bellissimo recupero per guadagnare il terreno perduto, eccolo andare ad insabbiarsi in parabolica dove terminava la sua segreta speranza di poter riequilibrare la situazione compromessa. Così il più valido antagonista di Roberto Vidori risultava Adolfo Frigerio sostenuto a viva voce dalla sua numerosa troupe di ammiratori. La conclusione dei 20 giri di gara vedeva infatti al primo posto Roberto Vidori al volante della Repetto che precedeva di appena tre decimi Adolfo Frigerio. Staccato in terza posizione concludeva solitaria la LAB di Maggioni mentre la volata a tre per la quarta posizione assoluta, tra Cavallini, Panzeri e Ottini registrava lo spunto vincente del primo.

Le tre batterie di qualificazione alla finale risultavano molto belle e combattute. Nella prima, per la quale si schieravano diciassette vetture, aveva la meglio Franco Bionda, al volante di una LAB, che precedeva nettamente Maggioni e Bosio; nella seconda, con diciotto vetture partecipanti, ancora una bella prestazione del giovane Bruno Ottini che portava la sua Melesi vittoriosamente al traguardo e che regolava nell'ordine Monti, Cavallini, Ragaiole, Vidori e Boschini.

Infine nella terza batteria, che vedeva schierata per la partenza venti vetture, tranquillo successo della LAB di Demetrio Panzeri che staccava nettamente tutti gli avversari e concludeva sul traguardo in splendida solitudine. Purtroppo in questa batteria si registrava uno spiacevole incidente, protagonista il giovane Massimo Ceria che dopo un testa-coda in variante, capottava accusando la frattura dell'avambraccio sinistro.

Roberto Andreis

TROFEO CADETTI AGIP - Gara di velocità in circuito - Monza, 9 Settembre 1972.

LE CLASSIFICHE

1. batteria: 1. Bionda in 15'21"8 alla media di 112,709 kmh.; 2. Maggioni 15'24"8; 3. Bosio 15'25"1; 4. Sofia 15'34"2; 5. Consonni 15'34"3; 6. De Pace 15'42"7; 7. Santandrea 15'45"; 8. Mercatelli 15'58"1; 9. Bissoli a 1 giro; 10. Astori a 1 giro; 11. Colombo a 4 giri; 12. Pozzoli a 5 giri; 13. Passera a 6 giri; 14. Carini a 8 giri; 15. Mariani a 10 giri; 16. «Gigo» a 11 giri; 17. Codognola a 11 giri.

2. batteria: 1. Bruno Ottini in 15'12"2 alla media di 113,896 kmh.; 2. Monti 15'12"7; 3. Cavallini 15'13"5; 4. Ragaiole 15'13"8; 5. Vidori 15'17"; 6. Boschini 15'35"2; 7. Vargiu 15'39"3; 8. Lugli 15'41"2; 9. Taroni 15'41"4; 10. Seresina 15'50"8; 11. Mario Benusiglio 15'56"1; 12. Pizzocchera 15'59"4; 13. Mejani 16'29"6; 14. Renato Benusiglio a 1 giro; 15. Ozzello a 1 giro; 16. Capra a 5 giri; 17. Carrà a 5 giri; 18. Daverio a 12 giri.

3. batteria: 1. Demetrio Panzeri in 15'28"2 alla media di 119,932 kmh.; 2. Frigerio 15'32"6; 3. Grasselli 15'45"; 4. Maestri 15'45"4; 5. Miragliotta 15'46"2; 6. Cattella a 1 giro; 7. Citterio a 1 giro; 8. Macchi a 1 giro; 9. Crivelli a 1 giro; 10. Mioli a 1 giro; 11. Filippini a 1 giro; 12. Fortunato a 4 giri; 13. Maggiore a 5 giri; 14. Borrello a 6 giri; 15. Verrelli a 9 giri; 16. Viale a 11 giri; 17. Merenda a 11 giri; 18. Ceria a 11 giri; 19. Ravaglia a 11 giri; 20. Facchinetti a 11 giri.

FINALE: 1. Roberto Vidori (Repetto) in 24'56"4, alla media di 115,717 kmh.; 2. Frigerio (Frimar) 24'56"7; 3. Maggioni (LAB) 25'02"2; 4. Cavallini (LAB) 25'18"4; 5. Panzeri (LAB) 25'18"5; 6. Ottini (Melesi) 25'18"6; 7. Bionda (LAB) 25'31"2; 8. Monti (MACO) 25'40"3; 9. Consonni (Repetto) 25'48"2; 10. Sofia (Sofia) 25'48"8; 11. Maestri (LAB) 25'49"; 12. Santandrea (Santandrea) a 1 giro; 13. Lugli (Melesi) a 1 giro; 14. Boschini (CRM) a 6 giri; 15. Ragaiole (RGB) a 6 giri; 16. De Pace (Santandrea) a 8 giri; 17. Grasselli (Grasselli) a 9 giri; 18. Cattella (Repetto) a 10 giri; 19. Vargiu (Vargiu) a 11 giri; 20. Miragliotta (Melesi) a 15 giri; 21. Bosio (Santandrea) a 17 giri.

Sfumata la salita di Sassari

SASSARI - Nuovamente una brutta sorpresa per gli sportivi sardi: la 1. Coppa Farris, gara chiusa di velocità in salita che avrebbe dovuto disputarsi questa domenica, 10 settembre, non si è svolta. Riguardo alle ragioni di questo spiacevole forfait, nessun comunicato ufficiale è stato diramato dall'AC di Sassari. Pare comunque che le ragioni siano da addebitarsi a «difficoltà tecniche», cioè a mancato collaudo del tracciato. Nulla, ripetiamo, si sa di preciso in proposito, ma è certamente doloroso che la soppressione di una gara si sappia solamente a due-tre giorni dalla sua data di effettuazione. Il prossimo appuntamento dei cronoscalatori dell'isola è pertanto fissato all'8 ottobre, per la 8. Coppa città di Iglesias, gara a validità nazionale aperta a tutte le classi dei gruppi da 1 a 5.



A sinistra, Margherita Bandini scopre il simbolico monumento a ricordo di tutti i Piloti caduti. A destra, la fiamma perenne in cima alla stela. L'ha accesa Arturo Merzario. In alto, l'on. Gino Mattarelli, che ha presenziato alla cerimonia a nome del Governo (ATTUALFOTO)

Arde la fiaccola dell'Ara

MODENA - A metà circa della cerimonia per la inaugurazione del monumento dedicato ai piloti di tutto il mondo scomparsi in corsa, alla quale ha presenziato in rappresentanza del Governo il Sottosegretario alle partecipazioni statali on. Gino Mattarelli, l'ideatore di questa opera, Don Sergio Mantovani, si è raccolto in un angolo e ha dato sfogo alla sua commozione. Ha pianto di gioia, perché gioia doveva essere, come egli stesso aveva detto al Vangelo durante la Messa.

Ma Don Sergio non era il solo a manifestare con le lacrime questi sentimenti; a tratti hanno avuto momenti di irrefrenabile, toccante partecipazione, Gigi Villosi, Spotorno, l'avv. Polverelli, De Graffenried, Stanguellini, Massimo, Bertocchi, Fantuzzi, Venturelli, uomini della vecchia guardia. Margherita Bandini ci dirà: «Non sono qui come Margherita, ma come vedova di Lorenzo Bandini e tutto quello che si fa per i piloti scomparsi onora anche il mio Lorenzo e io, pur nel dramma che mi tormenta, ne sono appagata.»

Ma quanti amici dell'automobilismo sportivo abbiamo visto nella circostanza! Il prefetto di Modena dr. Felice Marchioni, che è stato vicino a Don Sergio Mantovani e al comitato organizzatore nel laborioso cammino per giungere alla realizzazione del progetto, il questore dr. Camillo Rocco, l'on. Franco Bortolani, l'ing. Rogano, presidente della CSAI anche in rappresentanza della CSI, il dr. Spotorno, il geom. Anzio Zucchi con Moruzzi, l'ing. Angelo Orlandi presidente dell'AC di Modena col direttore comm. Adriano Grattarola, il dr. Franco Gorzi per la «Ferrari», lo scultore prof. Marino Quartieri autore dell'opera in bronzo, il barone Emanuel De Graffenried che rappresentava Fango presidente del Club ex piloti da Grand Prix, l'ing. Guy Malleret direttore generale della «Maserati» col dr. Drieux, l'ing. Alfieri e il dr. Torrusio; il cav. Uff. Nello Ugolini e il dr. Vassallo per la De Tomaso, il comm. Vittorio Stanguellini, l'ing. Alberto Massimino, il comm. Luigi Vecchi, che è stato uno dei principali collaboratori di Don Sergio, il dr. Gorino per la Dunlop, il rappresentante della Shell, l'ing. Aurelio Bertocchi, il cav. Guerrino Bertocchi, Gino Bertocchi, il dott. Brega ispettore della CEE col figlio, il rag. Gardini, l'avv. Polverelli presidente della «Giannini Automobili», il prof. Mirko Campana, il prof. Sorbello, direttore della Università Libera dell'Automobile (il quale — nella occasione — ha dedicato la sua scuola al nome di Lorenzo Bandini), l'ing. Valerio Colotti, il geom. Marcello De Niederhauser, presidente della «Modena Cor-

se» col segretario Stefanini, altri componenti del comitato organizzatore: dr. Gustavo Bernabei, Emanuele Carli, prof. Noris Cattini, Toulo De Niederhauser, rag. Dino Della Casa, Umberto Giorgi, Don Renzo Medici, che è stato il «violino di spalla» di Don Sergio, l'ing. Philip Moha, Augusto Baldoni che con Stefanini ha diviso il lavoro di segreteria del Comitato.

Molti famigliari di Caduti: oltre alla signora Margherita Bandini, anche le sorelle di Rinaldi, Moltissime le adesioni dei famigliari di Scarfiotti, di «Riccardone», di «Noris», di Castellotti. Presenti i piloti Gigi Villosi, Sergio

chiale, ha voluto ribadire quando ha affermato fra l'altro che «I campioni del volante non debbono essere considerati strumenti della tecnica ma prima di tutto uomini. Per loro questo sport è una scelta personale, una scelta di coraggio e di amore per la vita che non disprezzano certo, anzi amano più di tanti. E' facile osannare, è difficile ricordare.» Ha concluso con alcuni versi di una composizione poetica di Marina Venezia, dedicata proprio all'Ara dei piloti.

L'ing. Rogano ha voluto, ricordando i piloti scomparsi, indicare ad esempio di dedizione la loro attività che comporta anche arduità e pericolo. «La fiaccola che arderà perennemente — ha detto Rogano — sarà alimentata anche dai nostri cuori.»

De Graffenried ha detto che quello di Modena è l'unico monumento dedicato ai piloti nel mondo. Il Sottosegretario alle partecipazioni statali on. Gino Mattarelli ha collegato la recente tragedia di Monaco, che ha insanguinato i Giochi Olimpici, con la cerimonia per la inaugurazione del Monumento ai Caduti dell'automobilismo sportivo. «Lo sport, nei suoi diversi settori — ha detto — dovrebbe affratellare e promuovere nuove iniziative di pace. E' significativo che il monumento sorga in questa terra dove si incontrano costruttori, tecnici, piloti. Lo sport automobilistico reca vantaggi alla sicurezza del traffico, è compito dello Stato e dei dirigenti dell'automobilismo: custodire l'esempio lasciatici da questi piloti scomparsi. Si tratta di valori per i quali essi hanno combattuto le loro battaglie sportive.»

Margherita Bandini infine ha scoperto il monumento, mentre Arturo Merzario accendeva la fiaccola che arderà perennemente sul pennone alto 26 metri.

Come abbiamo detto il monumento è opera dello scultore prof. Marino Quartieri, uno dei più famosi artisti del nostro tempo. Recentemente un'altra sua opera, la Statua della Libertà, era stata inaugurata a Modena in Piazzale San Domenico. La grande ala spezzata in bronzo, posta su una vettura da corsa proiettata sul Globo, esprime la vera entità dei valori dell'automobilismo sportivo.

Sulla base si legge: «ARA AUTOMOTARIAE REDAE GUBERNATORUM MEMORIAE». Nella occasione è stato distribuito un opuscolo illustrativo recante un articolo di Giovanni Canestrini, dal titolo: «I corridori non scrivono sull'acqua» e la copia di una nobilissima lettera inviata da Nanni Galli a Don Sergio Mantovani».

Mario Morselli

La sottoscrizione continua

L'appello di don Sergio Mantovani e del Comitato organizzatore raccoglie nuove adesioni e le offerte per l'Ara continuano a giungere a Modena. Ecco il nuovo elenco dei sottoscrittori:

Totale precedente	L. 8.081.235
AC Alessandria	25.000
AC Livorno	20.000
Carroz Bertone	100.000
Medardo Fantuzzi	10.000
gr. uff. V. Stanguellini	30.000
Pneusrinnova	50.000
Marlboro Italiana	350.000
dott. Luciano De Luca	10.000
cav. Gaetano Severi	25.000
Lorenzo Cimaglia, pilota	5.000
Piero Orsi, pilota	5.000
n.n. - Modena	3.000
Fabrizio Guidetti	2.000
Totale	L. 8.716.235

Mantovani, Mike Parkes, Piero Drogo, Arturo Merzario, Mario Casoni, Sandro Munari, Crivellari. La TV inglese e quella svizzera hanno effettuato collegamenti mentre la TV italiana ha ripreso tutta la cerimonia.

E' stata una cerimonia improntata a semplicità, una vera testimonianza dell'affetto che tutti conservano per i piloti scomparsi e la riaffermazione dei valori dell'automobilismo sportivo con tutti i rischi che esso comporta per i suoi protagonisti. Quei valori che il nostro direttore Marcello Sabbatini, oratore uff-

Portato a 133 milioni il montepremi '73

Motori «europei» per la F. 5000

LONDRA - La nuova struttura dei premi e i regolamenti modificati, per la F. 5000, sembrano proprio ciò che ci vuole per dare un poco di spinta a questa formula, forse giusto in tempo per impedirle di disintegrarsi. Ora parrebbe esistere una base perché la F. 5000 funzioni veramente, forse non esattamente come si voleva in origine, e forse soltanto se la fortuna le arriderà un poco più costantemente di quanto abbia fatto in passato.

Ecco la situazione. Il campionato inglese, cosiddetto europeo, cioè il Rothmans, l'anno prossimo avrà un montepremi di circa 133 milioni di lire, con un aumento cioè del 25 per cento. Il denaro in più verrà distribuito dal terzo al sedicesimo piazzamento (già quest'anno erano aumentati i premi per il primo e il secondo posto) e questo servirà da incoraggiamento ove è più necessario.

I regolamenti relativi ai motori sono stati cambiati e permettono gruppi propulsori derivati da qualsiasi motore gruppo 2 omologato, da 2750 a 5000 cc, senza tenere conto del numero dei cilindri. Sono ammessi compressori e supercompressori e anche l'iniezione, per portare la F. 5000 europea al passo con quella degli Stati Uniti. Le vetture dovranno rispondere alle misure di sicurezza della F. 1, per quanto riguarda, per esempio, le strutture deformabili delle monoscocche.

Questi cambiamenti significano soprattutto che la F. 5000 non dipenderà più quasi esclusivamente dagli 8V americani, poiché è riconosciuto che costruttori quali Ford e BMW sono molto aggiornati, in fatto di motori plu-

rivalvole più leggeri — e forse più economici — per via dei loro programmi nelle gare turismo. La Ford parla di erogazioni fino a 450 HP per i suoi motori sei cilindri, con quattro valvole per cilindro, e presumendo che la politica della Ford venga seguita, nel rendere disponibili le parti, questo genere di potenza dovrebbe essere interessante per la F. 5000. John Webb, della Motor Circuit Developments commenta: «Ora la F. 5000 dovrebbe essere economicamente migliorata, per tanti piloti che cercano di acquisire esperienza con motori veramente potenti».

Non si propone la F. 5000 quale alternativa alla F. 1 o alla F. 2, bensì quale categoria a sé. Come tale merita di avere successo, dato che ha sempre potuto disporre di un pugno di buoni piloti, fatto che forse ha purtroppo frenato gli altri. Adesso i maggiori premi e la possibilità di una più grande varietà tecnica (che nessuno si aspetta in quattro e quattr'otto) potrebbero diventare l'attrattiva necessaria. Alcuni piloti potranno forse capire quanto poco realistico sia tentare di continuare ad arrabattarsi nella F. 2 internazionale, disponendo di mezzi inadeguati allo scopo, rendendosi conto che molti conduttori sono arrivati alla F. 1 passando dalla F. 5000. Nasce il sospetto che possano anche esserci molti piloti di F. 1 disoccupati, alla fine di questa stagione, e anche se nessuno potrà pretendere di fare i lauti guadagni ai quali si erano tutti abituati, passando alla F. 5000, molte cose stanno ad indicare che altro denaro di patrocinio potrebbe affluire in questa formula.

d. h.

Modificate le classifiche per GUBBIO e S. GIUSTINO

In seguito a verifica tecnica, sia su reclamo che d'ufficio, alcune classifiche sono state modificate nelle recenti gare in salita S. Giustino-Bocca Trabaria e Gubbio-Madonna della Cima. Nella gara toscana, svoltasi il 20 di agosto, sono stati verificati d'ufficio i primi tre della classe 850 Turismo Speciale, ed il primo arrivato, Ceteroni, è stato posto fuori classifica per irregolarità tecniche. Pertanto, la classifica di questa classe è la seguente, salvo naturalmente controreclami od in attesa della classifica ufficiale della CSAI:

- ① Gianni Sani (Fiat-Abarth) 9'39"22; ② Maggini (Fiat-Abarth) 9'39"34;
- ③ Gallo (Fiat-Abarth) 9'45"25; ④ Meniconi (Fiat-Abarth) 10'00"54.

A Gubbio, dopo la corsa svoltasi il 27 agosto, vi sono stati invece due reclami, che hanno impegnato i commissari fino alle ore 18 di lunedì. Il reclamo di Marconi nei confronti di Jocoangeli, nella classe 1600 gruppo 2, verteva sulla cilindrata ed i condotti di aspirazione, controllati in entrambe le vetture e risultati regolari. Pertanto viene confermata la classifica da noi riportata. Nell'altro caso, il reclamo di Santandrea nei confronti di Boldrini nella classe 1000 gruppo 1 ha dato un esito diverso: infatti, la testata del Mini Cooper di Boldrini risultava lavorata, pertanto egli veniva tolto dalla classifica. Le altre vetture verificate in questa classe, due Mini Cooper ed una A 112, venivano trovate regolari.

● Continuano i preparativi della F. 2 che Gianni Novara sta preparando per partecipare alle gare di tale categoria. Il motore ha dato 137 HP. Sarà provato nell'Autodromo di Buenos Aires. A sua volta il corridore Nardi che si è fatto luce nella F. 3 correrà con SP nelle prossime gare, preparandosi allo stesso tempo a correre in Europa nel 1974 nella F. 2.

● Il Touring e Automobil Club di Asuncion del Paraguay annunziano che quest'anno avrà luogo il secondo Rally Trans Chaco nei giorni 12-13 e 14

di ottobre. La corsa si svolge su strade molto accidentate e l'anno scorso vide alla partenza parecchi piloti stranieri. Correranno macchine fino a 1300 cc, oltre 1300. Premi 1500 dollari per i primi di classe e 750 per coloro che saranno secondi.

● La Ford munerà la Escort 1600 RS (1601 cc) di un nuovo monoblocco in alluminio (più grande), in modo che la Ford potrà disporre (nel 1973) di un motore F. 2 da due litri. Del motore se ne occupa Peter Ashcroft della Ford (reparto competizioni) di Boreham.

Lo sporco "uccide" il tuo motore. STP lo pulisce e gli dà nuova vita.

La prossima volta che fai benzina, aggiungi il Trattamento STP per Benzina. Sentirai la differenza fin dalla prima lattina. L'azione di STP equivale a una costosa messa a punto che elimina sporco, "gomme" e "lacche".

Mantieni a punto il motore mentre guidi.



Una lattina da 250 cc., aggiunta alla benzina, libera dalle "gomme" e dai depositi di combustione. Il sistema di alimentazione, il carburatore e le testate dei cilindri diventano puliti, e lo rimangono, mentre guidi. STP va bene per qualsiasi vettura. Aiuta a mantenere nuove le vetture nuove e a rimettere in efficienza quelle non più nuove.

Tre miglioramenti.

Scoprirai che il motore è diventato più silenzioso, lo scarico più pulito e, soprattutto, a parità di consumo, farai più strada.

Soddisfatti o rimborsati.

"Vi garantisco che sarete soddisfatti o sarete senz'altro rimborsati", dice Andy Granatelli, Presidente della STP Corporation. Richiedi STP al tuo meccanico di fiducia, stazioni di servizio, distributori FINA e autoaccessori. Per maggiori informazioni scrivi a:

STP Italia S.p.A.
Via Pirelli, 19 - 20124 MILANO

STP Se ci tieni alla tua auto.

La corsa in memoria di due giornalisti canadesi si è trasformata in una gara di generosità

Premi in beneficenza nel Transam a Mosport

MOSPORT PARK - Warren Tope, di Bloomfield (Michigan) alla guida di una Mustang ha vinto la prima gara Trans-Am che si sia mai disputata nella provincia dell'Ontario. Secondo, a soli 12 secondi si è classificato Milt Minter su Camaro e terzo il canadese Maurice Carter pure su Camaro a 17 secondi dal secondo.

La corsa che è stata organizzata da Maurice Carter e Alfred Ruys de Perez in memoria di Ron e Eve White (due pionieri del giornalismo automobilistico sportivo periti in un incidente aereo l'anno scorso di ritorno dalla corsa Can-Am di Mid-Ohio), ha avuto un grande successo di pubblico che ha dimostrato di apprezzare lo sforzo organizzativo fatto a favore dei bambini spastici ai quali è andato tutto il profitto oltre che ai premi di classifica donati dai piloti stessi.



Nonostante un secondo posto a Mosport, Dan Burritt con la Titan conduce il campionato Bulova canadese di Formula Ford, davanti alla Palliser di Douglas

RON E EVE WHITE TRANS-AM - (75 giri pari a km. 298,500) - Mosport, 13 agosto 1972.

LA CLASSIFICA

1. Warren Tope (Mustang) che copre la distanza in 2 ore e 18 secondi, alla media di 149,312 kmh; 2. Minter (Camaro) a 12"; 3. Carter (Camaro) a 29"; 4. Agor (Camaro) a 59"; 5. Brown (Camaro) a 3 giri; 6. Shafer (Camaro) a 3 giri.

La gara per se stessa è esistita nel duello fra Tope e Carter che si sono dati battaglia di continuo cambiandosi di posizione ad ogni rifornimento, con Minter e Agor sempre a portata di mano e che, se non in grado di battere i due di testa, erano pronti ad approfittarne di ogni buona occasione. Ed è appunto quello che è capitato a Maurice Carter che ha perso le prime due posizioni di testa a soli venti minuti dal termine mentre effettuava l'ultimo rifornimento.

Non in grado di prendere il via è stato Tony De Lorenzo, per lo scoppio del motore sul suo Mustang durante le prove al mattino, mentre Herb Adams all'abbassarsi della bandiera incappava in un testa coda e finiva contro un guard-rail danneggiando la Firebird irrimediabilmente senza però coinvolgere nessun altro. A parte questi due incidenti la gara è stata condotta in maniera esemplare e con pochissimi ritiri.

Prima della corsa Trans-Am si è disputata la quinta prova del campionato Bulova per F. Ford e Turismo di serie fino ai due litri e mezzo di cilindrata. La prima è stata vinta da Luke De Sadeleer su Hawke che ha battuto a soli tre giri dalla fine Dan Burritt su Titan, grazie ad un testa-coda di quest'ultimo, con Bob McCallum su Hawke terzo e l'americano Nils Sanborn su March quarto. L'italiano Donato Ziccardi su Crossle (del Piave Jolly Club) si è classificato all'undicesimo posto dopo una gara condotta con molta cautela per causa dell'olio che aveva resa la pista molto pericolosa.

La corsa per le Turismo, con Paul Lamke assente per l'incidente capitogli una settimana fa contro il muretto di protezione dei box, Giorgio Comacchio appiedito subito alla partenza per la rottura del cambio e Werner Gudzus partito in ultima posizione, è stata vinta abbastanza facilmente da Klaus Bartels su BMW 2002 con Gudzus, pure su BMW 2002, secondo, Roger Fountain su Fiat 124 S terzo, Peter Schwartzott su Datsun 510 quarto, Don McKnight su Volvo 122 S quinto e un altro membro del Jolly, Pietro Nicosia su Fiat 124 S, sesto.

Gilberto Gatto

Mentre l'AC piacentino rinuncia allo sport!

Le turismo a VARANO grazie alla PIACENZA-Corse

PIACENZA - L'AC locale, continuando la sua politica decisamente antisportiva, ha comunicato nei giorni scorsi alla «Piacenza corse» che, per impossibilità tecniche, il 2. Autogiro delle Valli Piacentine, gara di regolarità sprint iscritta nel calendario nazionale e che doveva effettuarsi il 1. ottobre p.v. non potrà essere effettuato. Le «impossibilità tecniche» sono semplicemente da ricercarsi nella mancanza di fondi e nella possibilità di ottenere dall'esterno, sufficienti finanziamenti. La situazione particolarmente precaria dell'Ente piacentino, accentuatasi negli ultimi mesi, ha raggiunto ora il suo acme.

Sembra, addirittura, che il consiglio direttivo dell'A.C.P. abbia deliberato di «non organizzare più gare», ad eccezione di quelle di regolarità pura, delibera questa, in netto contrasto con le norme statutarie dell'Ente. Ma a Piacenza può succedere anche questo, dopo i precedenti fatti che hanno portato alla cancellazione del calendario nazionale d'una «classica» come la Bobbio-Penice (legata ai fasti dei Blondetti, dei Ferrari, degli Arcangeli) ed alla eliminazione di gare di prestigio come il Trofeo Supercortemaggiore.

La «Piacenza corse», con esemplare spirito sportivo, ha deciso di supplire alla «impossibilità» dell'A.C.P., organizzando per propria iniziativa e con il tangibile appoggio d'una ditta piacentina, il «1. Trofeo Brevetti Gabbiani», gara nazionale di velocità in circuito, che vedrà il suo svolgimento il 23 e il 24 settembre p.v. sul bellissimo autodromo «S. Cristoforo» di Varano de' Melegari.

La competizione sarà valevole per le coppe C.S.A.I. turismo gr. 2 prima e seconda divisione e chiuse per le classi 1300, 1600 e 2000.

Alla gara potranno partecipare in qualità di concorrenti e conduttori, tutti i soci dell'Automobile Club d'Italia per le competizioni nazionali ed i soci degli AA.CC. di Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Bologna, Brescia, Milano, Bergamo, Pavia, Cremona e Torino per le competizioni chiuse, classificati nella prima e seconda categoria.

Le domande d'iscrizione dovranno pervenire alla «Piacenza corse» entro e non oltre le ore 18 del 18 settembre p.v. accompagnate dalla tassa di iscrizione, rispettivamente di lire 9.000, per le classi 500, 600 e 700; di lire 13.000 per le classi 850, 1000 e 1150 e di lire 6.000 per le classi 1300, 1600 e 2000.

Le competizioni si svolgeranno sulla distanza di 34 giri per le vetture della prima divisione (classi 500, 600, 700 e 850), di 42 giri per le vetture della seconda divisione (classi 1000 e 1150) e di 10 giri per le classi 1300, 1600 e 2000 cc.

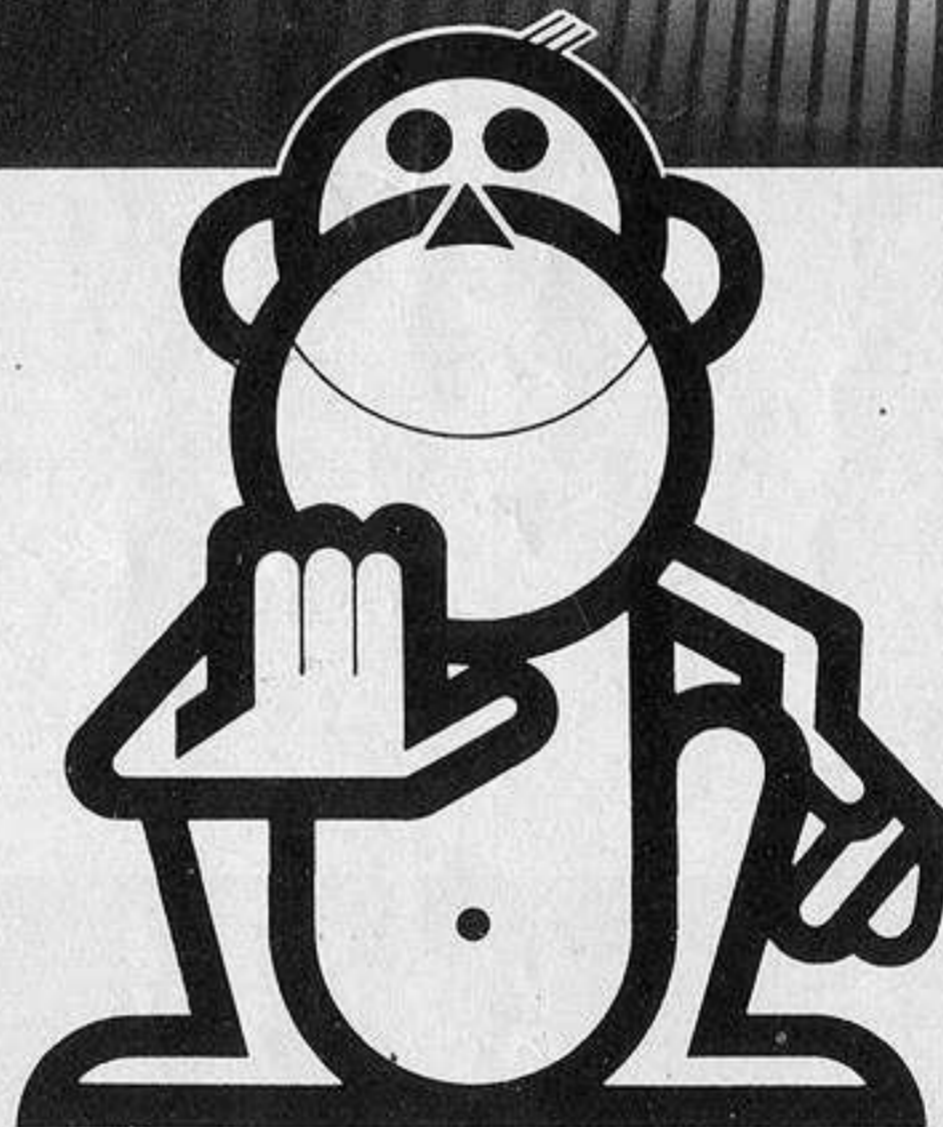
L'ammissione alla partenza verrà stabilita in base ai migliori tempi realizzati durante le prove di qualificazione che si effettueranno sabato 23 settembre dalle 9 alle 12 (classi 500, 600, 700); dalle 14 alle 15 e 30 (classi 850, 1000 e 1150) e dalle 16 alle 17 (classi 1300, 1600 e 2000).

Domenica 24 le gare avranno il seguente programma-orario: ore 10: classe 1300; ore 10 e 45: classe 500; ore 12,15: classi 1600 e 2000; ore 14: classi 600 e 700; ore 15,15: classe 850; ore 16,30: classi 1000 e 1150.

g. c.



AGENZIA LOB

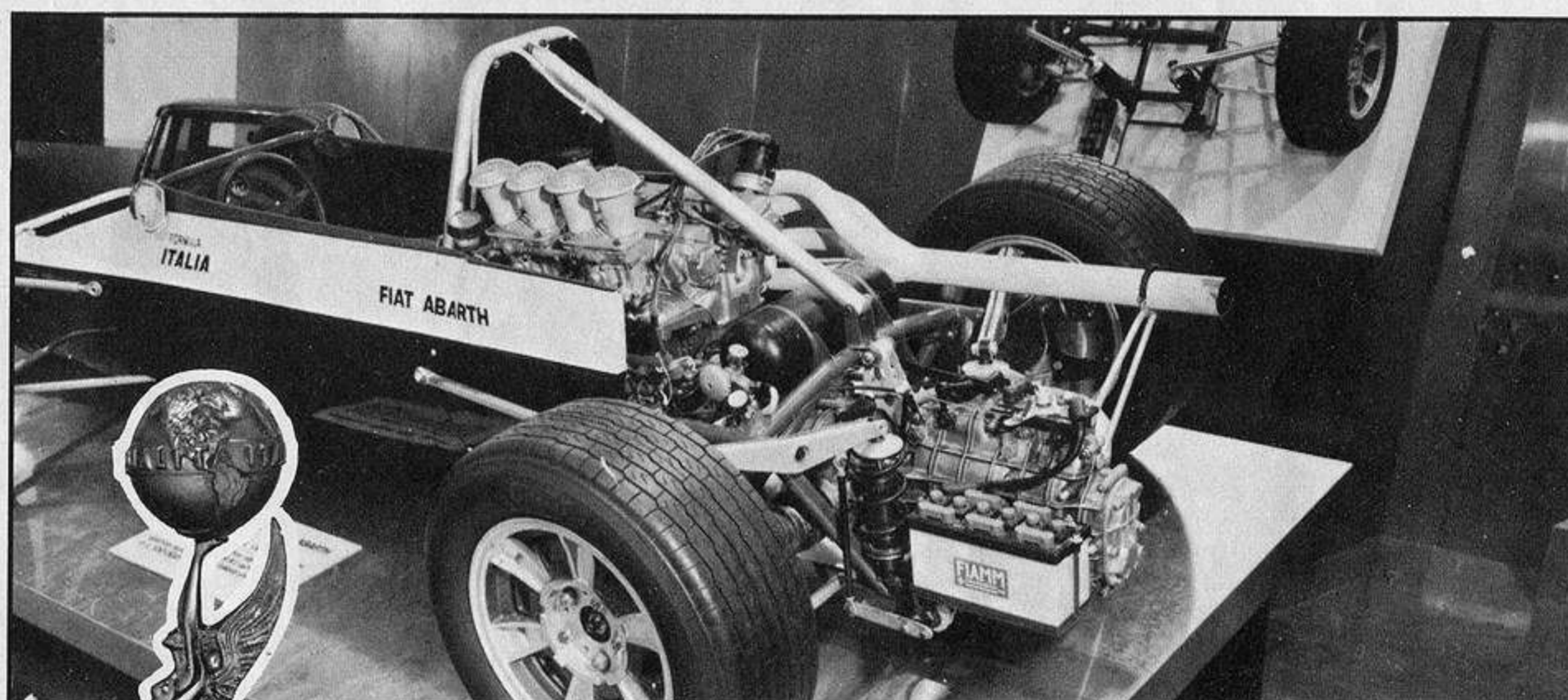


per gli accessori fidatevi di noi!

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

EVEREST ACCESSORI DI FIDUCIA
MANIFATTURA GOMMA

Direzione: 48010 Fusignano (Ra) Tel. 77644 - Telex EVEREST 55039 - Filiali: TORINO Tel. 71927 MILANO Tel. 6884477 / ROMA Tel. 3498077 - Depositi: NAPOLI Tel. 357361 / CAGLIARI Tel. 57831



La batteria 6FE6 sulla "Formula Italia"

IL PREMIO "QUALITA' ITALIA 1971"

ALLE BATTERIE FIAMM

In una allucinante cornice climatica Gradassi «brucia» Bordeu a Cordoba

Congelati tutti motori e piloti

SPECIALE PER AUTOSPRINT

CORDOBA - Turismo di Carretera su strada per l'XI. Circuito di Cordoba (su una distanza di km 47,600 da ripetersi 11 volte fino a raggiungere 523,600 chilometri) valevole per il campionato argentino della specialità.

Un circuito non facile certamente e reso più difficoltoso non solo dal freddo intenso e cioè 4 gradi sotto zero al momento del via ed anche dalla banchina della strada molto bagnata e quindi nettamente pericolosa, tanto che il direttore di corsa decide di chiedere ai corridori di evitare i sorpassi nelle curve. La pioggia, prima sotto forma di nebbia, poi scrosciante, sarà la nemica, oltre alla strada scivolosa, dei corridori. E' diventato difficile anche per chi scrive poterla seguire, essendo precari sul circuito sia i boxes che le installazioni dei cronometristi, i quali ad un certo momento si sono rifugiati in una automobile. Non parliamo poi dei corridori. Molti dei quali hanno rotto il cristallo anteriore e si sono dovuti fermare a chiedere occhiali. Poi il com-

sario aveva fatto un voiletto sul circuito in quanto molte vetture private ancora circolavano nella zona della corsa.

Il trofeo è andato finalmente a Luis Gradassi che, da tempo, con la sua Ford cercava un successo. Il suo non è stato un trionfo facile, perché il collega di scuderia Nasif Estefano ha lottato fino sul traguardo per vincere, ma una macchina in ritardo lo ha bloccato un momento, permettendo a Gradassi di farsi avanti e vincere praticamente per una macchina.

Il prematuro abbandono dei Dodge di Bordeu, Loeffel e De Guidi permetteva una corsa più tranquilla ai fordisti che avevano sul traguardo finale un vantaggio di 3' su Boero con Chevrolet. Ho detto il freddo intenso che gelava tutto e la pioggia, questa poi si è scatenata sul finale della corsa quando sembrava che il CS decidesse per la bandiera rossa finale.

Molti, con problemi di gomme al limite delle tele, sono andati a sbattere contro improvvisati guard-rail, grazie a Dio senza maggior danni, invece Pauloni in una curva stretta partiva andando a rovesciarsi in un campo vicino. Rimaneva circa 8 minuti senza che nessuno lo soccorresse. O non lo vedevano rovesciato nel prato o fingevano di non vederlo, fino a che arrivavano i fratelli Suarez i quali frenavano, tornavano a marcia indietro per 100 metri e portavano i due feriti all'ospedale. Il co-pilota veniva dimesso subito dopo, ma Pauloni, 24 ore dopo la botta ancora non aveva ripreso conoscenza per quanto i medici non trovarono nulla di grave in lui, ma solamente il gran colpo. Delle 36 macchine partite poche sono rimaste in gara.

Bordeu prendeva la testa al via, poi il motore, una valvola si rompeva, non andava e Estefano andava lui in prima posizione. Si fermava Perez senza cristallo anteriore, poi De Guidi con problemi di motore e Luaces con una gran botta nella corozzeria. La lotta si faceva intensa fra Estefano e Gradassi, il primo si allontanava nei tornanti e Gradassi lo recuperava in retta. Al sesto giro sotto una pioggerella ostinata e fastidiosa, che alternava nevischio Estefano fermava ed impiegava 48" per rifornirsi e passava in testa per tempo e nel cammino Gradassi. Recuperava secondi Estefano e quando Gradassi si fermava per 25" per rifornirsi, il suo compagno di scuderia lo passava ai boxes e gli prende un vantaggio di 7".

Al settimo giro la pioggia era torrenziale ed il percorso veramente pericoloso. Estefano lottava contro Gradassi e la tormenta e sfuggiva accumulando secondi. Al 10. giro Gradassi è a solo 3" e la lotta si faceva spasmodica. Con la visibilità quasi nulla la lotta assumeva contorni drammatici. Le due vetture correvano come acquapiani uno nella scia dell'altro, poi si intrometteva una vettura ritardata e Gradassi passava in testa.

Gli ultimi tredici chilometri erano da brividi con le due macchine incollate una all'altra nel turbinio della pioggia. E Gradassi riesce a mantenere l'effimero vantaggio e tagliava il traguardo ottenendo un trionfo indimenticabile per le condizioni in cui l'ha conquistato. Poi vi è il fuggi fuggi generale sotto la pioggia violenta mescolata a neve.

Augusto C. Bonzi

Grossi problemi economici e politici

Soltanto per la F.1 la Temporada argentina

BUENOS AIRES - La Temporada argentina 1973 si svolgerà in modo diverso dalle edizioni precedenti, sia per le date delle gare sia per le loro caratteristiche. La serie, dopo il ritiro del Club YPF, risentito per le critiche fatte allo spreco di denaro delle passate Temporada, sarà affidata all'AC argentino e al Club Atletico di Rafaela. Normalmente le gare si svolgevano in gennaio, o al massimo in febbraio, rappresentando l'inizio dei campionati marche e conduttori, invece nel 1973 non si avrà la 1000-Km di Buenos Aires, cancellata dal calendario. Il 18 marzo si svolgerà invece a Buenos Aires il G. P. della Repubblica argentina di F. 1, che sarà così la seconda prova della stagione dato che la prima sarà il G. P. del Sud Africa. Dopo si svolgerà il G. P. del Brasile, quindi anziché di Temporada argentina si dovrebbe parlare di Temporada sud-americana, volendo ignorare la gara di Kyalami che la renderebbe australe.

La corsa del 18 marzo non sarà però l'unica organizzata dal Club Rafaela, perché già il 3 dicembre si correrà la 300 Miglia Indy-Rafaela, sull'autodromo appunto di Rafaela. La corsa sarà valida per la chiusura del campionato USAC. I dirigenti di Rafaela hanno decisamente confermato l'organizzazione di queste due corse, mantenendo (e possibilmente migliorando) il livello delle precedenti, pur osservando una certa severità economica.

DI PALMA vince anche a RAFAELA

Volata a luci gialle

RAFAELA - Corsa per SP e F. 4 sul catino del Rafa-Indy. Per gli SP due serie di 30 giri ognuna su un circuito di 4.624,46 metri pari a un totale di 277,467 km. Al via undici macchine dopo che Nardi, che si presentava come matricola in detta categoria abbandonando la F. 4, non poteva essere alla partenza causa un problema alla pompa dell'olio del suo fiammante Tornado-Berta che con un solo giro di prova aveva fatto il 7. tempo delle classifiche. Pure Plano non poteva allinearsi perché lo spoiler posteriore era più alto di 10 cm del regolamentare. Tollo l'alleitone, la macchina finiva contro il guard-rail e quindi fuori corsa. Altro problema era quello già tradizionale creato dalla mancanza di gomme tanto che Del Rio doveva ritirarsi, perché forata una non aveva la scorta per cambiarla.

Indubbio che la vettura migliore rimaneva quella di Di Palma. Durante la prima e la seconda serie si lasciava avvicinare da Perkins e Garcia Veiga, poi superare da questi, ma al momento opportuno un semplice colpo di acceleratore ed i due venivano «lasciati» come due pali del telefono, senza possibilità di difesa. Mancava il confronto con Nardi e non si potevano avere dati sulle sue possibilità in corsa. Si ritiravano pure Favero con problemi al motore e Nathan dopo sei giri per rottura di una biella. La prima serie la vinceva quindi Di Palma alla media di 230,715 seguito da Garcia Veiga, da Perkins, Pauloni, Prono, D'Agnillo, Del Rio, con il giro più veloce di Di Palma a 236,814.

La seconda serie era quasi una ripetizione della prima. Di Palma si faceva raggiungere e superare, nel lotto di 8 macchine, da Garcia Veiga e da Perkins che a sua volta andava pure in testa, poi portato il motore a 6100 giri, Di Palma non aveva problemi a riportarsi in testa marciando a 232,558 e vincere la manche e la corsa.

Fra una serie e l'altra si disputava una corsa di Formula 4 con la presenza di 27 macchine in pista. Come sempre in testa al via Balangione e Guerra che lottano fra di loro allontanandosi da Jarque, Almada, Stegman e De Anorrothu che formano un quartetto a parte. Tutto fila liscio fino al 14. giro cioè una prima della fine, quando per un incidente il

commissario sportivo accende le luci gialle, e nessuno o quasi le rispetta. Il giro finisce in velocità e Balangione e Guerra disputano uno sprint da ciclisti. Sorpresa finale il commissario dichiara che Guerra è passato in testa con le luci gialle accese e lo penalizza di un minuto buttandolo così al settimo posto.

CORSE A RAFAELA - Gara di velocità per SP e F. 4 - Rafaela, 21 agosto '72

LE CLASSIFICHE

Sport prototipo: 1. Di Palma (Tornado) in 1.11'58" media 231,330 kmh; 2. Garcia Veiga (Chelco Chevrolet) 1.13'21"; 3. Perkins (Berta-Tornado) 1.13'25"; 4. Pauloni (Chevrolet) 1.12'14" a due giri; 5. D'Agnillo (Gentile-Tornado) a 9 giri; 6. Prono (Berta-Tornado) a 12 giri; 7. Del Rio (Berta-Tornado) a 12 giri.

Giro più veloce: Di Palma a 239,136 kmh
Formula 4: 1. Balangione (Renault) 23'47" media 174, kmh; 2. Jarque, 24'18"; 3. Almada, 24'22"; 4. Stegman, 24'29"; 5. Vacalluzzo, 24'43"; 6. Barattucci, 24'44"; 7. Guerra, 24'45"; 8. Signore, 25'03"; 9. Mollor, 25'03"; 10. Badac-caratz, 25'03"5; 11. Dalbuena, 25'21".
Giro più veloce: Balangione alla media di 180,173 kmh.

Classifica del Campionato Argentino SP: 1. Di Palma punti 136; 2. Pauloni, 52; 3. Perkins, 42; 4. Del Rio, 37; 5. Garcia Veiga, 34; 6. Ternengo, 29; 7. Plano, 18; 8. Pino, 16; 9. Fernandez, 13; 10. Pourciel, 8; 11. Salatino, 6; 12. Faveroiofi 5; 13. Pozueta, 5; 14. Nathan, 3; 15. D'Agnillo, 2.

Forse anche Steve McQueen alla sfida con le FIAT 125

DESAFIO DE LOS VALIENTE - Il 17 di settembre avrà luogo sul circuito Luigi Ramacciotti la corsa «La sfida dei coraggiosi» con le fiammanti Fiat 125 che saranno così lanciate sul mercato argentino. Dopo la rinuncia (per impegni europei) di Munari-Larrouse prenderanno parte i seguenti corridori europei: Simo Lampinen, vincitore del Rally della Neve, del Portogallo e 1.000 minuti del 1970; Hakan Lindberg vincitore del rally dell'Acropoli; Harry Kallstrom, campione europeo rally 1969; Alcide Paganelli campione italiano 1970 rally e il collega Smania. Correranno contro dieci piloti argentini da scegliere. Il 5 novembre la stessa corsa si effettuerà all'Autodromo di Baires e contro i dieci argentini correranno piloti sudamericani e forse Steve McQueen.

G. P. della Montagna

Tra nebbia e polvere 1. CANEDO

CORDOBA - Un gran premio della montagna riservato alle vetture turismo nazionale, categorie A, B e C, assai difficile per lo stato delle strade che sulle Preande non sono certo come quelle italiane e per le sue 4000 curve tutte ostiche e pericolose tanto che anche un cosiddetto padrone di casa, Lagorio, visto che vive da queste parti, è uscito di strada mettendo fuori uso la vettura nonostante la perfetta conoscenza del percorso. Nelle quattro tappe, la lotta, come al solito, si è sviluppata sul perenne duello Peugeot 504 - Fiat 1600 nella categoria C e fra Renault 12 e Fiat 128 nelle categorie A e B.

La prima tappa è disturbata dal maltempo: una nebbia intensa ed un forte vento che solleva nuvole di polvere rendendo la vita difficile ai molti partecipanti. Gara tirata dall'inizio alla fine e vittoria di Canedo seguito dal giovane Stillo (Fiat 1600) nella classe C mentre nella A-B la vittoria va a Recalde. Media 84,453 per Canedo e 77,233 per Recalde. E' ancora Canedo a vincere la seconda tappa, mentre Carlomagno porta alla vittoria la sua Fiat 128 nella classe A-B.

La terza tappa vede Canedo consolidare la sua posizione e Recalde tornare alla vittoria nella sua classe, mentre Carlomagno retrocede e poi abbandona per avarie meccaniche. L'ultima tappa è vinta ancora da Alcuaz alla media di 98,119 kmh, ma è Canedo che fa sua la classifica generale. Nella categoria A-B vince Rizzutto su Fiat seguito da Gradassi, ma la vittoria finale tocca a Recalde, unica Renault davanti ad uno stuolo di Fiat 128. La media di Rizzutto è stata di 95,077 kmh.

a.c.b.

GRAN PREMIO DELLA MONTAGNA - Corsa in salita per vetture turismo nazionale - Cordoba, 19 agosto 1972

CLASSIFICHE FINALI

Categorie A e B: 1. Recalde (Renault 12) in 11.46'40" media 86,989 kmh; 2. Rizzutto (Fiat 128) 11.56'29"; 3. Piazza (Fiat 128) 11.57'09"; 4. Larroca (Fiat 128) 12.11'07"; 5. Freitas (Fiat 128) 12.17'35"; 6. Lencinas (Fiat 128) 12.19'31"; 7. Epsilon (Renault 12) 12.29'15"; 8. Gradassi (Fiat 128) 12.33'10"; 9. Fernandez (Fiat 128) 12.47'55"; 10. Gormemann (Fiat 128) 13.01'01"; 11. Orozco (Renault 12) 13.09'03".
Categoria C: 1. Rodriguez Canedo (Peugeot 504) in 11.24'18"; 2. Cano (Peugeot 504) 11.34'19"; 3. Migliore (Peugeot 504) 11.43'49"; 4. Alcuaz (Peugeot 504) 11.47'04"; 5. Lopez (Peugeot 504) 11.47'31"; 6. Cacho Fangio (Fiat 1600) 11.50'28" (seguono altri 12 arrivati).

missario sportivo impietosito, metterà loro bandiera nera per evitare congelamenti.

Le vetture, messe in un parco chiuso alle intemperie, hanno sofferto lo stesso e al momento di metterle in moto ci sono stati problemi. I piloti le hanno scaldate marciando lentamente in tondo nel parco chiuso, che era un campo di calcio. Per molto tempo non si giocherà al pallone perché lo stato in cui è rimasto al momento del via, era degno di un'aratura.

Circuito difficile, perché oltre ad una retta lunga, la strada prendeva la pre-Cordigliera e pur essendo asfaltata, saltava a vipera in pochi chilometri rendendo difficile la guida. L'anno scorso vinse Di Palma e lo stesso circuito divenne una tappa del Gran Premio TC e vinse Bordeu. Il record del circuito era appannaggio di Pairetti a 196,033 mentre il giro più veloce era dello stesso a 198,724.

Le macchine partivano due a due a dieci secondi di distanza da coppia e il via era dato dopo che il commis-



FAG
cuscinetti volventi

Aggiorniamo i risultati rallistici Mille Laghi per SIMO

Circa venti giorni or sono si è svolto in Finlandia il «22. Rally dei 1000 laghi» e riteniamo utile tornare su questa prova in quanto essa era valida per la classifica del Campionato europeo conduttori da rallies. La gara è stata vinta dalla coppia Lampinen-Sholberg al volante di una Saab 96 gr. 5 dopo essere stata praticamente dominata da Makinen prima e da Blomqvist poi. Quest'ultimo, anzi, è stato l'eroe della prova in quanto ha vinto ben 18 delle

prove speciali fra le quali l'ultima a circa 10 km dal traguardo che lo poneva al vertice della classifica. Ma tradito dalla propria foga ha indubbiamente preteso troppo dalla sua Saab 96 cui ha ceduto l'albero motore. Anche Makinen ha dovuto lamentare noie al propulsore, ma avendo accuratamente rallentato la sua marcia ha potuto comunque piazzarsi al secondo posto. Alen-Toivonen su Volvo 142, terzi assoluti, si sono assicurati la vittoria nel gr. 2 e Hamalai-



Simo Lampinen ha vinto il Rally dei Mille Laghi con una SAAB gruppo 5

nen-Aho dodicesimi assoluti con la loro BMW 2002 ti, hanno vinto la classifica del gr. 1. La gara si è disputata su una distanza di 1570 km divisi in

due tappe, con 536 km di velocità distribuiti in 45 prove speciali. I partenti sono stati 101.

RALLY DEI 1000 LAGHI - Prova del campionato europeo conduttori rallies - Jyvaskyla (Finlandia), 18-20 agosto 1972.

CLASSIFICA

1. Lampinen-Sholberg (Saab 96 - gr. 5) punti 17.888; 2. Makinen-Liddon (Ford Escort) 17.933; 3. Alen - J. Toivonen (Volvo 142) 18.317; 4. Raino-Nyman (Opel Ascona) 18.551; 5. Eklund-Andreasson (Saab 96) 18.626; 6. Palin-Ahava (Opel Ascona) 18.914; 7. Soutulahti-Alanen (Volvo 142) 19.018; 8. Nuutila-Oikku (Opel Ascona) 19.034; 9. Lehtonen-Virtanen (Saab 96) 19.173; 10. Lusenius-Halme (R. 12 G) 19.206; 11. Vilkas-Soni (Saab 96) 19.354; 12. Hamalainen-Aho (BMW 2002 ti) 19.495; 13. Airikkala-Maukonen (R. 12 G) 19.570; 14. Karha-Sitonen (Alfa 2000) 19.790; 15. Kangas-Alamakavi (Opel Ascona) 19.840. **Coppa delle dame:** 1. Heino-Kivisto (Volvo 142).

La classifica della RONDE

AIGONAL - Il ritardo nella compilazione delle classifiche non ci ha permesso nel numero scorso, di pubblicare la classifica assoluta della Ronde Cevenole, la interessantissima gara su strada (un circuito di 43 km da ripetersi 10 volte) nelle montagne delle Cevennes. Ecco la classifica con i vincitori di categoria.

RONDE CEVENOLE - Rallies nazionale francese - Aigonal, 3 settembre 1972.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1) Jean-Claude Andruet (Alpine 1800) in 4.28'29"6 (1. gruppi 4 e 5); 2. Manzagol (Alpine) 4.52'02"2; 3. Sainpy (Alpine) 4.57'45"9; 4. Roussely (Alpine) 4.58'26"2 (1. gr. 3); 5. Magand (Alpine) 4.58'26"2; 6. Laloge (Alpine) 5.01'45"8; 7. Barbara (Alpine) 5.02'10"6; 8. Coulomies (Renault R 12 G) 5.02'13"3 (1. gr. 2); 9. Saurel (Alpine) 5.03'56"5; 10. Tognoni (Porsche) 5.08'59"1; 14. Lepoutre (Alfa Romeo) 5.12'10"8 (1. gr. 1).

rivoluzioniamo la diagnosi



Secure wheel
Apparecchiature ottiche per la geometria delle ruote

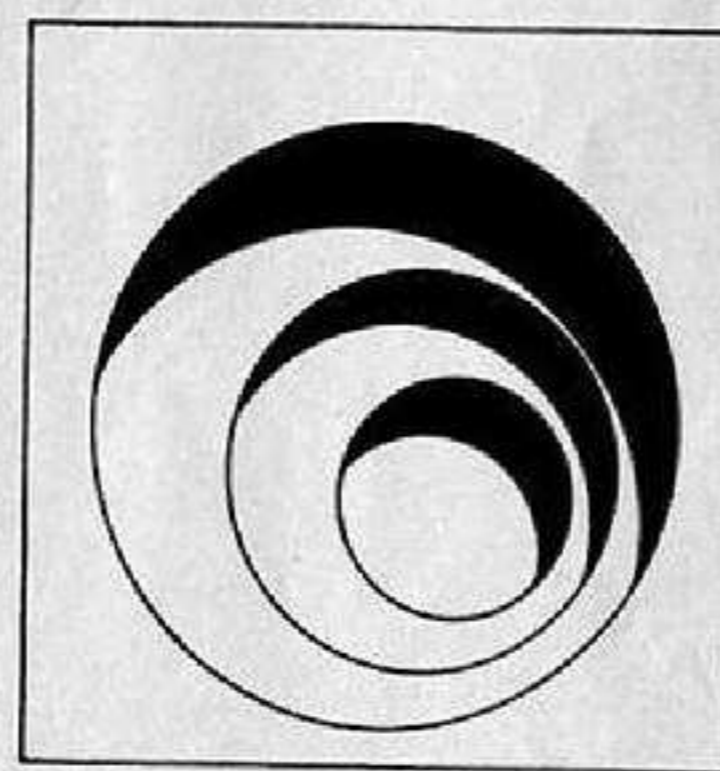
Secure brake
Banchi prova freni

Secure power
Banchi prova potenza motore e rulli

Secure light
Apparecchiature per la centratura dei fari

Secure balance
Apparecchiature per l'equilibratura delle ruote

**una gamma completa
di apparecchiature
per la sicurezza
sulle strade**



EQUILIBRATRICE mod. DE10/DE20

Equilibratrici stroboscopiche per ruote montate sul veicolo. Rivelatore (Pick-up) delle dimensioni di una scatola di fiammiferi ad aderenza magnetica. Valutazione dello squilibrio lanciando la ruota in un solo senso di marcia.

CENTRAFARI mod. DL10

Apparecchiatura Secure light per il controllo dell'orientamento e dell'intensità luminosa dei fari.



Richiedere informazioni e documentazioni a: EMANUEL F.I.S.M.E.C.
10047 B. S. Pietro - Moncalieri (To)
Corso Roma, 26 - tel. 66 82 82/3/4/5/6

Quella simpatica CITROËN
vetturina con filosofia

Revival 2 chevauX



«fuori»
TEST



Non si può certo dire che la prima 2 CV, presentata prima della guerra, fosse molto bella... Sotto, 2 CV vuol dire gioventù e spirito di avventura: ecco tre Citroen durante il raid in Oriente

Nell'eterogeneo mondo dell'automobile spesso alcune marche si ritrovano sulla cresta dell'onda per un certo periodo, come se possedere il modello X o Zeta fosse un dovere assoluto per chi vuol essere «in», cioè alla moda. Il fatto può essere legato a successi sportivi, al tenore di vita, ai gusti ed al modo di vivere. Succede anche che questo interesse sia dovuto all'originalità dell'auto, alla sua bruttezza — sempre soggettiva — alla sua rarità, alla sua «immagine» anticonformista. Queste ultime ragioni, secondo noi, sono alla base dell'ultimo grido in fatto di auto, alla base cioè del successo che stanno incontrando in Italia le vecchie Citroën 2 cavalli.

Da alcuni mesi queste «strane» vetture non contagiate da nessuna moda fanno la moda: sono riapparse, come in un revival, nelle grandi città dipinte a colori smaglianti, oppure ricoperte di fiori di scritte hippie o scalcinate fino all'incredibile.

La 2 CV, denominazione legata alla potenza fiscale in vigore in Francia per il motore di 425 cc, in Italia è una vettura rara in quanto dal 1956 al 1967 ne sono state importate solamente 1780, comprese anche le versioni 3 CV con motore di cilindrata 602.

La limitatezza del parco macchine ha scatenato una vera e propria caccia dell'usato — come abbiamo detto le importazioni sono terminate nel 1967 in quanto da quell'anno in Italia si importa solo la nuova Dyane 4 e 6 — che ha raggiunto cifre di pura affezione, in quanto ben lontani sono i prezzi pagati dalle effettive quotazioni di mercato. Macchina di dieci anni di età sono state pagate dalle 300 alle 400 mila lire, secondo le condizioni; esemplari poco più che rottami dalle centocinquanta alle duecento. E c'è anche chi ha ricondizionato la vettura, specie la carrozzeria, con le proprie mani, in quanto anche questo fa parte della «filosofia» della 2 CV. Questi prezzi sono notevolmente alti se si pensa che la 2 CV costava, nel 1964, 820 mila lire (quotazione comunque alta che ha contribuito, insieme ai tem-

in certo senso è una vera contestazione dell'auto superlusso supersprint, soprattutto, così come i blue jeans hanno preso il posto dei pantaloni buoni —, come in Germania, Olanda, Belgio. La storia della 2 CV copre ormai un arco di vari decenni in quanto la sua progettazione risale addirittura agli anni precedenti la seconda guerra mondiale, anzi fu proprio il conflitto a rimandarne la commercializzazione fino al 1948 anno in cui fece la sua prima apparizione in pubblico al Salone di Parigi.

La prima versione aveva un motore bicilindrico — trazione anteriore — raffreddata ad aria di 350 centimetri cubi, una potenza di dieci cavalli, la carrozzeria verniciata solamente in grigio, (anche i pezzi di ricambio lamiati erano venduti già verniciati), una velocità di 55 chilometri all'ora. Nel 1954 la 2 CV è la prima auto di serie ad avere la frizione centrifuga, particolarmente utile in città; nel 1963 il motore sviluppa 18 cavalli grazie all'aumento di cilindrata a 425 cc. Questa è l'ultima versione importata in Italia insieme alla 3 CV, mentre ora in Francia il motore è un 435 cc, lo stesso della Dyane 4, con 26 cavalli, una velocità massima leggermente superiore ai cento orari: il risultato di 25 anni di evoluzione di un'idea dimostrata geniale. La versione 3 CV monta ora il motore della Dyane 6, 602 cc e la velocità massima è di circa 115 chilometri orari. In Francia la 2 CV costa circa 750 mila lire. Il successo di questo modello è legato da sempre alle qualità della 2 CV: una tenuta di strada eccezionale, anche se il molleggio fa pensare il contrario, consumi limitati, grandi capacità di trasporto su ogni terreno, motore instancabile e grande durata di tutto il complesso. La versatilità della 2 CV è dimostrata dai mille usi per i quali è adoperata in Francia e per i grandi viaggi che la stessa Citroën organizza ogni anno per i suoi giovani clienti, spesso su itinerari quasi da rally. Ci riferiamo in particolare alle cosiddette «crociere giovani» come il viaggio Parigi-Kaboul-Parigi del 1970 e quello Parigi-Persepolis-Parigi (quest'ultimo di ben 13.500 chilometri), riservati ai possessori di 2 e 3 CV, Dyane e Mehari e da compiersi in circa un mese. Sono raid che vedono in pista 400-500 vetture alla ricerca dell'ultima avventura. Una analoga iniziativa è stata presa in Argentina all'inizio di quest'anno dalla Citroën Argentina: si è trattato della «Gran Traversia» da Buenos Aires-Terra del Fuoco-Santiago del Cile a Buenos Aires per un totale di oltre 10 mila chilometri; vi l'anno preso parte oltre 250 mezzi fra 2 CV, 3 CV ed Ami.

Per il 1973 la Citroën sta già studiando l'itinerario per una spedizione transafricana, aperta ai citroenisti europei. Anche l'organizzazione di questi viaggi ha contribuito a creare la fama delle 2 CV: per alcuni anni è stato costruito addirittura il modello Sahara che disponeva di due motori, il secondo applicato sulle ruote posteriori, e della trazione sulle quattro ruote senza però collegamenti meccanici fra loro; le frizioni erano due azionate da un unico comando idraulico, così come unica era la leva del comando cambio. Questa strana vettura, leggerissima, può essere considerata la primogenita delle «pulci» delle dune in quanto realizzata proprio per viaggiare nel deserto. La 2 CV Sahara 4x4 raggiungeva i cento orari ed è stata importata in alcuni esemplari anche in Italia, nonostante che costasse quasi un milione e settecentomila lire.

Questo dunque il mondo della celeberrima 2 CV Citroën, una di quelle auto che hanno fatto la storia dell'automobile grazie ad una filosofia ancora oggi valida, come dimostra il tributo di simpatia e di consenso che la nostra civiltà ultratecnologica le sta decretando proprio in questi tempi. E per un'auto deve essere la soddisfazione più bella.

Marco Grandini



Il lungo curriculum di una buona idea

Alla fine del 1971 — secondo le cifre forniteci dalla stessa Citroën — la produzione di 2 CV, 2 CV 4, 3 CV, 2 CV 6, Dyane 4 e 6 e camionette derivate, ammontava complessivamente a 3 milioni e 584.930 unità; di queste oltre due milioni e 260 mila della serie 2 CV nelle varie versioni succedutesi dal 1948. Un bel cammino per una vettura, ma sarebbe più logico dire per un'idea, una filosofia, che quando venne presentata ufficialmente al pubblico, al salone di Parigi del 1948, fu sarcasticamente criticata dalla stampa specializzata, con l'unica eccezione della Revue Automobile Suisse che predisse alla 2 CV un brillante avvenire, come poi è avvenuto. Ma ecco le date più importanti nella storia della 2 CV.

L'idea di realizzare una vettura veramente utilitaria, «quattro ruote sotto un ombrello», nasce alla Citroën nel 1936: tre anni dopo sono pronti 250 prototipi che però non saranno mai presentati al pubblico perché scoppia la seconda guerra mondiale. Si decide addirittura di distruggerne 249 e salvarne uno solo.

Il motore di questi prototipi, allora raffreddati ad acqua, aveva una cilindrata di soli 375 cc. e nove cavalli di potenza; velocità massima cinquantacinque orari. Carrozzeria in alluminio di un solo colore, grigio, un solo foro, niente lampeggianti (di qui il vetro dello sportello anteriore aperto in due per

mettere fuori il braccio nelle curve a sinistra, a destra non importava), quattro porte, il tetto apribile completamente.

Passata la lunga parentesi bellica finalmente nel 1948 la 2 CV arriva al debutto, già migliorata, con il raffreddamento ad aria, il secondo faro, il motorino di avviamento al posto della manovella; i battenti ad inerzia delle sospensioni.

Nel 1950 se ne costruiscono già mille al giorno. Nel 1954 il motore aumenta la cilindrata fino a 425 cc., dodici cavalli, prima vettura con frizione centrifuga, velocità massima 75 orari.

Nel 1961, dopo altre migliorie di carrozzeria, il motore acquista un altro cavallo e mezzo per raggiungere gli 85 orari e nel 1963 nuova iniezione di potenza: 18 cavalli e ben 95 orari che per una 425 sono molti.

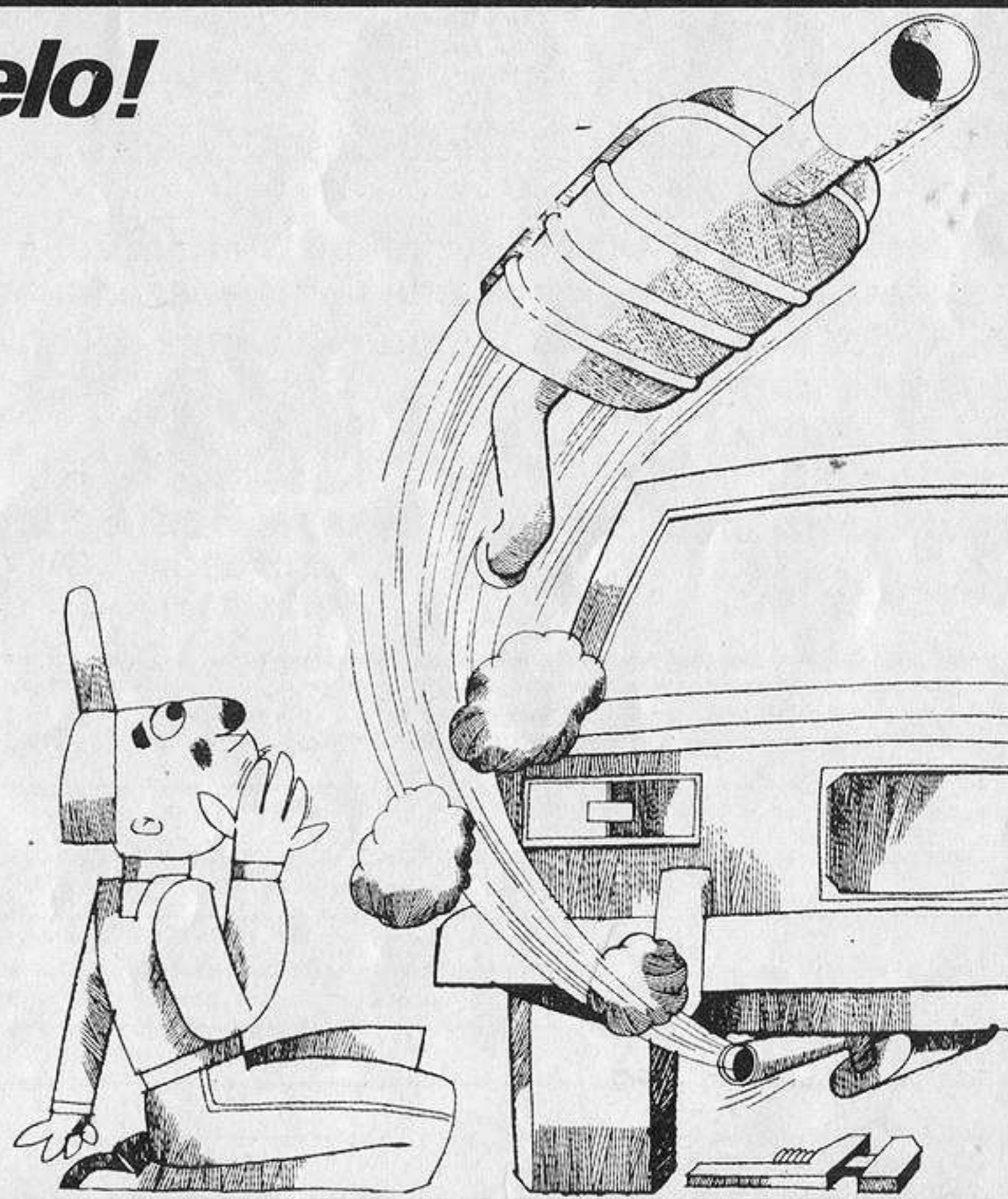
Nel 1967 arriva la Dyane e termina l'esportazione in Italia della 2 CV, mentre prosegue negli altri paesi. Quindi le nuove serie 2 CV 4 e 2 CV 6 con i motori rispettivamente della Dyane 4 e 6, che continuano a ricevere i consensi del pubblico.

Venticinque anni di successi grazie ad un'idea basata sul comfort, l'economia, la comodità, la robustezza: un esempio che, purtroppo, non ha avuto certo seguito da parte dell'industria automobilistica in generale.

Trapianto con rigetto.

Non rischiatelo!

Usate
ricambi
originali
FIAT



Importata di nuovo la 2 CV?

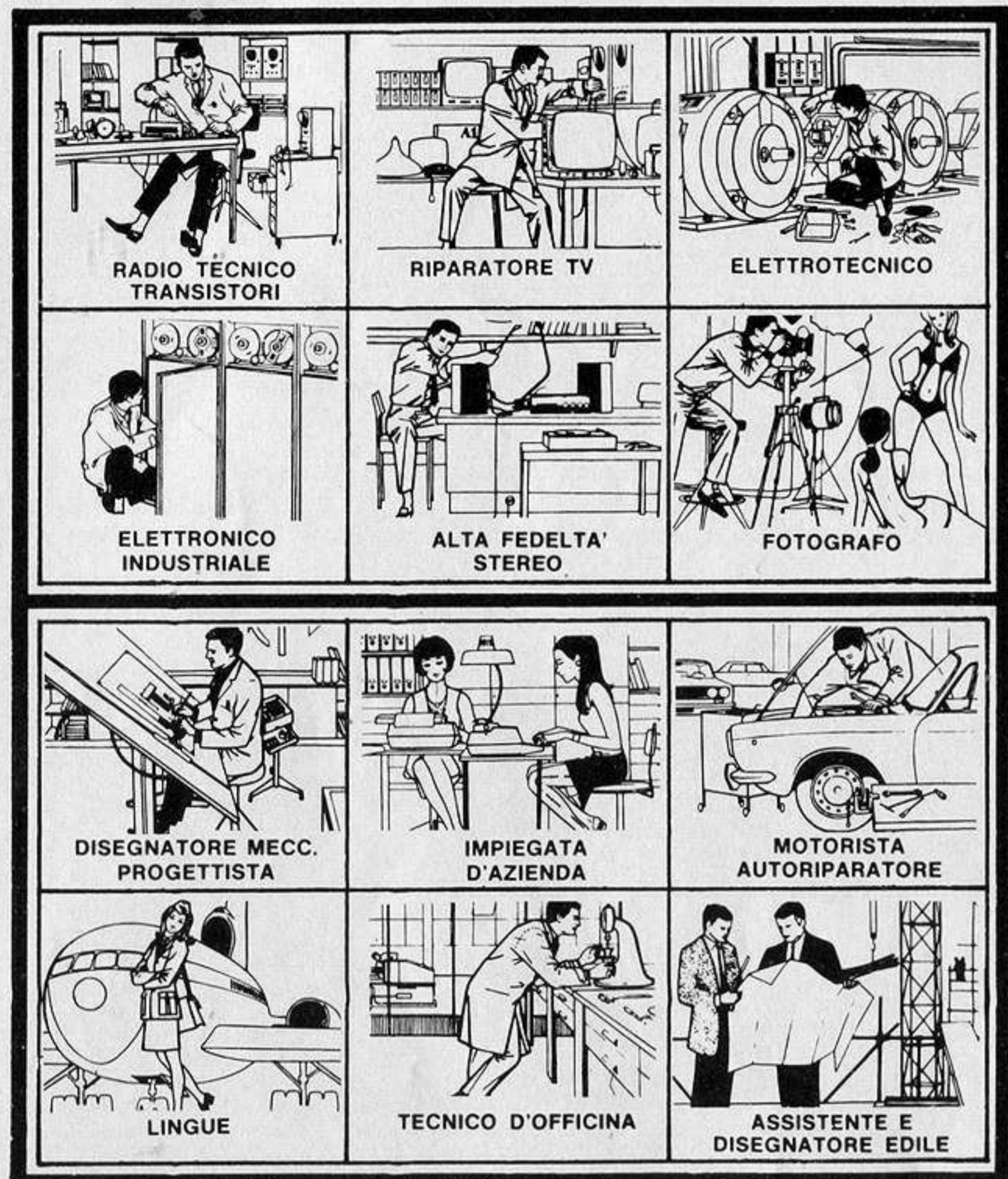
Secondo notizie raccolte presso i concessionari Citroën sembra che entro l'autunno debba cessare l'importazione in Italia della Dyane 4, in seguito alla maggioranza di richieste per il modello 6. Come abbiamo detto la Citroën non prevede di importare nuovamente la 2 CV, ma il nuovo fatto potrebbe indurre la Casa francese a prendere in considerazione la possibilità di commercializzare nuovamente la piccola utilitaria. Sempre che la Fiat non giudichi questa operazione «pericolosa» per la 500 o anche per la nuova 126, anche se ciò non appare probabile viste le caratteristiche delle due vetture. A meno che non si aspetti la sostituzione della 500 da parte della 126 e che, una volta avvenuta, porterebbe alla creazione di uno spazio favorevole alla 2 CV 425 cc.

pi non maturi per questa proposta, a limitarne la diffusione).

Fra le molteplici versatilità della 2 CV quella di costituire un sicuro impiego di capitale è certamente l'ultima e più inaspettata. D'altra parte chi vuole averla non ha altra scelta che cercarla nell'usato in quanto non vi sono previsioni — dice la Citroën Italia — di importare nuovamente le versioni 2 e 3 CV, attualmente disponibili in Francia e sui mercati europei in aggiornate versioni. Tuttavia lo «spirito» di questa auto tuttofare, così giovane, così economica è rimasto: basta viaggiare per l'Europa per vedere il successo che questa spartana vettura ha nei paesi a più alto tenore di vita —

COSA VORRESTE FARE NELLA VITA?

Quale professione vorreste esercitare nella vita? Certo una professione di sicuro successo ed avvenire, che vi possa garantire una retribuzione elevata. Una professione come queste:



Le professioni sopra illustrate sono tra le più affascinanti e meglio pagate: le imparerete seguendo i corsi per corrispondenza della Scuola Radio Elettra. I corsi si dividono in:

CORSI TEORICO - PRATICI
RADIO STEREO TV - Elettrotecnica
ELETTRONICA INDUSTRIALE
HI-FI STEREO - FOTOGRAFIA

Iscrivendovi ad uno di questi corsi riceverete, con le lezioni, i materiali necessari alla creazione di un laboratorio di livello professionale. In più, al termine di uno dei corsi, potrete frequentare gratuitamente per 15 giorni i laboratori della Scuola, per un periodo di perfezionamento.

CORSI PROFESSIONALI
DISEGNATORE MECCANICO PROGETTISTA
MOTORISTA AUTORIPARATORE - LINGUE
TECNICO D'OFFICINA - IMPIEGATA D'AZIENDA
ASSISTENTE E DISEGNATORE EDILE

Imparerete in poco tempo ed avrete ottime possibilità d'impiego e di guadagno.

CORSO - NOVITA'
PROGRAMMAZIONE ED ELABORAZIONE DEI DATI
NON DOVETE FAR ALTRO CHE SCEGLIERE...
...e dirci cosa avete scelto.

Scrivete il vostro nome cognome e indirizzo, e segnalateci il corso o i corsi che vi interessano.

Noi vi forniremo, gratuitamente e senza alcun impegno da parte vostra, una splendida e dettagliata documentazione a colori.

Scrivete a:



Scuola Radio Elettra
Via Stellone 5/918
10126 Torino

Tagliando da compilare, ritagliare e spedire in busta chiusa (o incollato su cartolina postale) alla:
SCUOLA RADIO ELETTRA Via Stellone 5/918 10126 TORINO
INVIATEMI, GRATIS E SENZA IMPEGNO, TUTTE LE INFORMAZIONI RELATIVE AL CORSO

DI _____ (segnare qui il corso o i corsi che interessano)

Nome _____

Cognome _____

Professione _____ Età _____

Via _____ N. _____

Città _____

Cod. Post. _____ Prov. _____

Motivo della richiesta: per hobby per professione o avvenire

MAGLIOLA in testa nel campionato DUNE - BUGGIES

mentre si prepara un regolamento nazionale per il 1973

Nell'autocross arriva la CSAI



Alberto Montagna ha ancora vinto con quello strano prototipo monoposto da lui stesso costruito. La sua è una delle più belle vetture che si vedono sulle piste di autocross di tutta l'Italia

NOVARA - Record assoluto di concorrenti all'autocross di Maggiora, con ben ottantadue macchine, dieci delle quali dune-buggies, che hanno dato vita alla terza gara del loro campionato. Purtroppo anche questa volta i piloti hanno avuto come principale avversario il maltempo, che ha reso il terreno ancora più pesante delle altre volte. Il fango è stato ancora una volta il principale protagonista della giornata; evidentemente lo Sport Club Maggiora, organizzatore del campionato, non è protetto da una buona stella, non essendo ancora riuscito a far disputare una gara sotto il sole.

Così, su quella pista ridotta ad un mare di fango, i concorrenti hanno fatto quel che hanno potuto, preoccupandosi più che altro di non uscire di pista e non rimanere impantanati. Bisogna dire che la maggior parte di questi piloti è ancora poco organizzata e smalzata; pochi dispongono di gomme di riserva per i diversi tipi di terreno e nessuno monta un lavavetro con pompa elettrica, nonostante l'esperienza delle gare passate: i più hanno corso (si fa per dire) con il parabrezza ricoperto da uno spesso strato di fango.

Anche tra i dune-buggies stessa situazione; alcuni sono partiti con pneumatici molto larghi e poco scolpiti, riuscendo a malapena a muoversi, mentre sono emersi quelli con pneumatici stretti e tra questi Magliola, che tan-

to per cambiare ha fatto una cattiva partenza, ma si è presto portato al comando, dopo un appassionante duello con Giromini.

Giromini sta insidiando il secondo posto di Maccarinelli nella classifica generale, dopo la vittoria nella gara precedente ed il secondo posto in questa: il suo Momo 1200 si comporta egregiamente ed ha le stesse prestazioni del Porsche 1600 montato da Magliola; non sarà magari il caso di verificarlo?

Maccarinelli ha invece deluso; è incappato in una giornata completamente negativa e dopo essere entrato in finale per un soffio, ha terminato all'ultimo posto. Comun-

que i punti precedentemente accumulati possono ancora permettergli un ottimo piazzamento nella classifica finale del campionato, se non addirittura la vittoria.

La classifica viene infatti stilata in base ai tre migliori punteggi conseguiti nelle quattro gare. Solo dopo l'ultima prova si conoscerà il vincitore. Nelle altre categorie, vittoria di Zanetta nella classe fino a 1150, dopo un'accanita battaglia con Oioli e Faustini, questo ultimo tolto di classifica per irregolarità tecniche.

Nella classe oltre 1150 cc, affermazione di Duò su Citroen DS 19, davanti a Ribelli su una macchina simile, ridotta all'assenziale (e anche meno).

Nel gruppo prototipi vittoria di Alberto Montagna, e chi altri?, invano contrastato da Fontanili, tolto di gara da un contatto con l'avversario.

Dopo la gara sono avvenuti alcuni spiacevoli episodi di intemperanza sia tra piloti che verso i Commissari sportivi, a causa di alcuni reclami. Episodi che non vorremmo avvenissero in questo sport giovane ed entusiasmante, non ancora retto da norme definitive, ma da un auspicabile comune buon senso e tolleranza.

Comunque la commissione di studio, voluta dalla CSAI per redigere un regolamento nazionale dell'autocross, sta lavorando alacremente e spera di poter varare per l'inizio dell'anno prossimo le prime norme definitive.

a. g.

GARA NAZIONALE DI AUTOCROSS - Maggiora, 27 agosto 1972

CLASSIFICHE

Stock-cars - Classe fino a 1150 cc:
1. Zanetta (Fiat 600) 3 giri in 9'21"2;
2. Oioli (Fiat 850) a 6"; 3. Cuminelli (Fiat 850) a 38"; 4. Crescini (Fiat 600) a 2'40"9.

Stock-cars - Classe oltre 1150 cc:
1. Duò (Citroen DS 19) 3 giri in 9'07"6;
2. Ribelli (Citroen DS 19) a 21"4;
3. Marassi (VW 1200) a 47"9; 4. Tessari (Fiat 1800) a 2'41"4; 5. Pasqua (Ford Anglia 1500) a 2 giri.

Prototipi: 1. Montagna (Montagna-Guardaracing 1800) 3 giri in 8'55"6; 2. Baldini (VW 1200 sport) a 34"1; 3. Zanini (Prot. 1600) a 1'23"1; 4. Beccanti (Beccanti-Flaminia 2500) a 3'20"5.

CAMPIONATO DUNE BUGGIES
Terza prova: 1. Magliola (Fontauto 1600) 3 giri in 6'26"7; 2. Giromini (Momo 1200) a 7"5; 3. Moro (Giannini 1200) a 20"4; 4. Nera (Hot Car 1500) a 33"1; 5. Bigi (Momo 1200) a 41"5; 6. Maccarinelli (Puma 1200) a 43"9.

Classifica del campionato dopo la 3. prova:
1. Magliola punti 31; 2. Maccarinelli p. 25; 3. Giromini p. 20; 4. Moro p. 18; 5. Mussetti p. 17; 6. Vaccaro p. 13; 7. Nava p. 9; 8. Nera p. 7; 9. Bigi p. 6; 10. Cascardi p. 5.

**LANCIA ufficiale
nel recupero di BRA**

**Tradito dal
semiasse
PREGLIASCO**

BRA - Conclusa per le classi sino a 1600 e oltre 1600, la seconda prova del Campionato italiano di Autocross sulla pista dell'America dei Boschi, dopo la forzata interruzione di domenica scorsa a causa del maltempo. Brutto tempo ancora ma permisivivo per la gara.

Sono in pista le sei auto della classe 1600, capitanate dal bravissimo Mauro Pregliasco, appartenente alla Squadra Corse Lancia, che entusiasma il pubblico per la sua bravura. Purtroppo però la sfortuna ancora una volta si accanisce contro di lui che, dopo aver effettuato il miglior tempo su un giro con 1'56"7, è aver doppiato, con la sua HF 1600 ufficiale, tre concorrenti sin dal sesto giro, è costretto al ritiro al penultimo per la rottura di un semiasse. Vince allora con 21'38"2 il suo accanito inseguitore, Isoardi, l'unico che è riuscito a tenergli testa senza farsi doppiare, che corre su una Lancia 1600.

Nella oltre 1600 finalmente Pregliasco ottiene la meritata vittoria con la sua HF su cui la Lancia ha montato un nuovo motore sperimentale da 1800 cc con ottimi risultati.

Molto dura la prova di oggi per le condizioni della pista che, a causa della persistente pioggia, non ha permesso ai concorrenti, e specialmente a Pregliasco, di eguagliare i tempi delle prove su terreno asciutto; basti pensare che il giro più veloce ottenuto oggi nella oltre 1600 è di 2'12"8 mentre il miglior tempo ottenuto in prova era di 1'45" (sempre di Pregliasco).

Termina la giornata sportiva la gara di stock-car che vede alla partenza (dopo lunghe e divertenti peripezie per la loro messa in moto) cinque Volkswagen 1600 con... « licenza di scontro ». Alla loro guida i fratelli Marengo (Eraldo e Domenico), Stroppiana, Boccardo e Trombetti. Il pubblico divertito incita i concorrenti che si alternano al comando della corsa cercando di mantenere la prima posizione a qualsiasi costo. Dei cinque partiti solo tre riescono a terminare la gara: Eraldo Marengo, Boccardo e Trombetti. Gli altri due, troppo maltrattati dai rivali, non riescono a riportare in pista le loro auto e sono costretti ad arrivare a piedi.

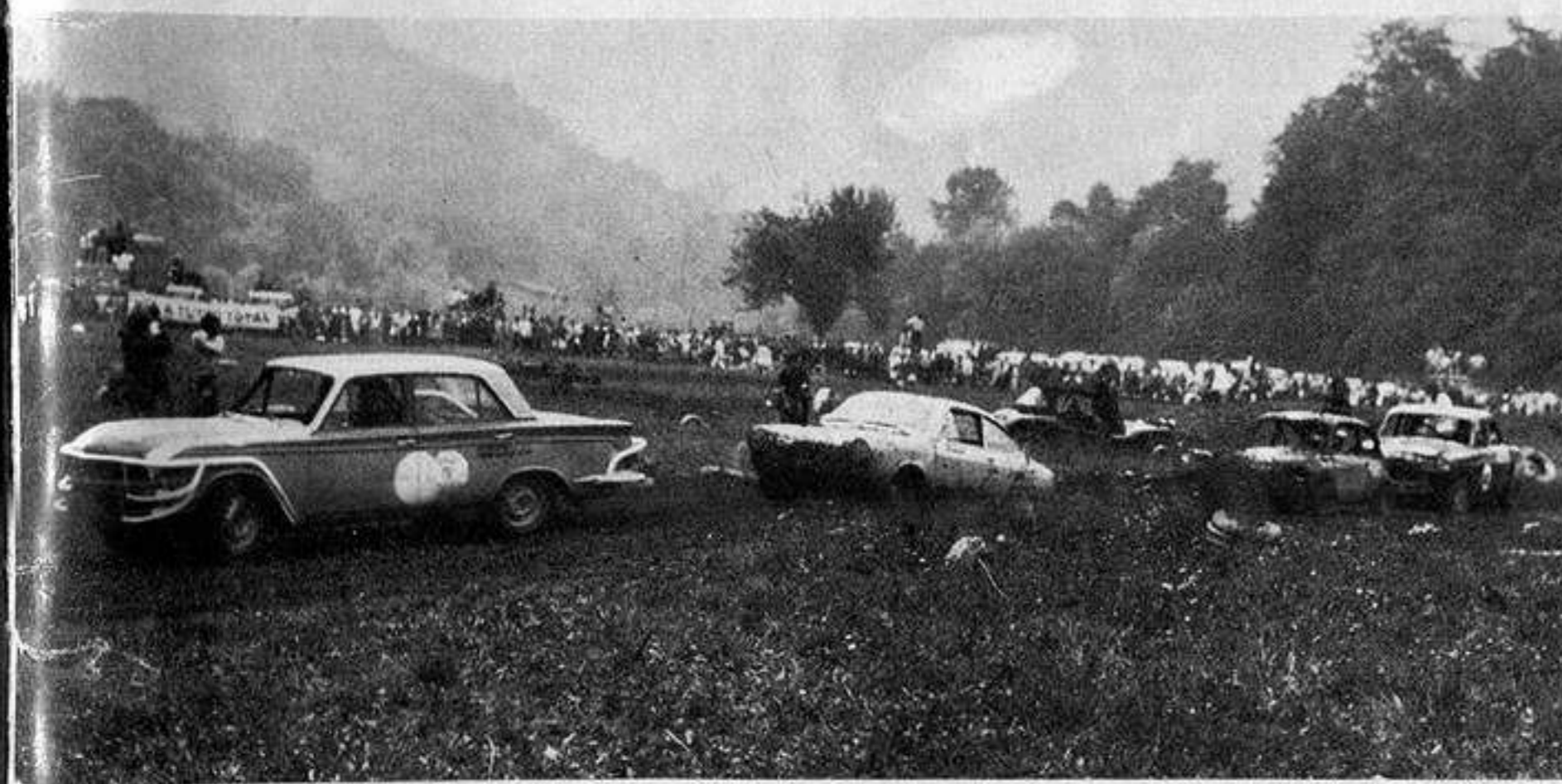
g. r.



La Scuderia Salvati ora si dedica anche all'autocross; una delle sue macchine, la VW di Cascona, entra in contatto con la 1800 di Tessari



La partenza di una batteria: in primo piano i resti di una Citroen; poi alcuni dicono di non frenare la corsa all'alleggerimento...



Una teoria di macchine più o meno di serie; apre la fila la Cortina di Bergomi, che i preparatori dovrebbero prendere come esempio

TROFEO VITALONI-YAZAKI - 2. Prova Campionato di Autocross - Bra, 3 settembre 1972

LE CLASSIFICHE

Sino 1600: 1. Isoardi (HF 1600) 21'38"2, 10 giri; 2. Borra (HF 1600) 22'24"4, 10 giri; 3. Marengo (Fiat 1600) 22'30"4, 10 giri; 4. Bay (Fiat 124 SP) 23'02"7, 10 giri.

Giro più veloce: Pregliasco, 1'56"7.
Oltre 1600: 1. Pregliasco (HF 1800), 23'14"6, 10 giri; 2. Olocco (Alfa 1750)

24'09"4, 10 giri; 3. Cortassa (Fiat 2300) 25'43"7, 9 giri; 4. Morosini (Fiat 2300) 22'17"6, 8 giri; 5. Vigada (Porsche 2200) 23'12"4, 8 giri.

Giro più veloce: Pregliasco 2'12"8.

Punteggio dopo la 2. prova
500: 1. Carena 20; 2. Marengo 12; 3. Donalizio 12; 4. Trombetti 6; 5. Vigada 6; 6. Boccardo 2.

850: 1. Negro 20; 2. Mosele 16; 3. Cerchio 6.

1000: 1. Negro 22; 2. Tarasco 14; 3.

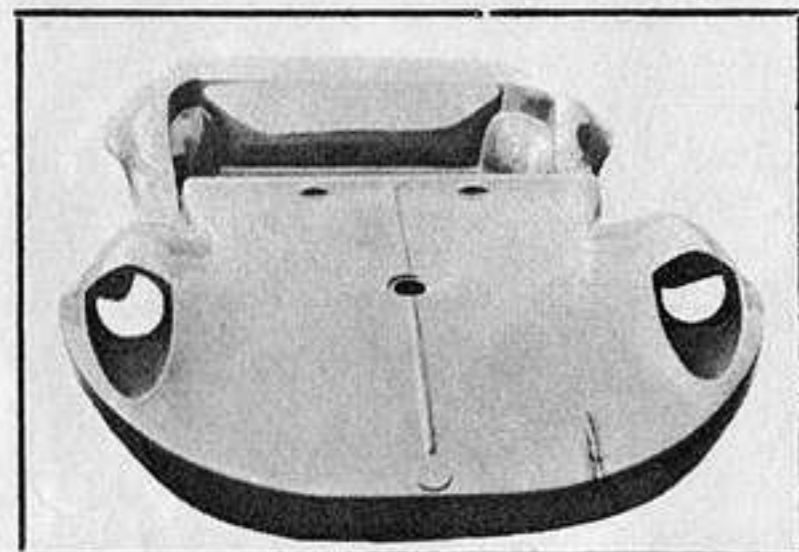
Carena 10; 4. Francone 6; 5. Amerio 4; 5. Zuccarello 4; 7. Vigada 2.

1300: 1. Marengo 20; 2. Trucco 12; 3. Mana 8; 3. Silvuni 8; 5. Sarotto 6; 6. Donalizio 4.

1600: 1. Marengo 16; 2. Borra 14; 3. Isoardi 10; 4. Olocco 8; 5. Pregliasco 6; 6. Bay 4; 7. De Stefano 2.

Oltre 1600: 1. Cortassa 14; 2. Pregliasco 10; 2. Carena 10; 4. Olocco 8; 5. Morosini 6; 5. Morosini 6; 7. Boglione 4; 8. Vigada 2.

Il «BUG» anche da... Porsche



NAPOLI - La ditta Vergara, specializzata nella produzione di manufatti tecnici in plastica, si è cimentata nella costruzione di un modello di carrozzeria, del tutto originale, per le divertenti e note « Pulci del deserto » battezzandola BUG.

La realizzazione monoscocca in vetroresina comprende cofano e cruscotto in un solo pezzo con la carrozzeria, così facendo si sono ridotte le operazioni per l'assemblaggio e si è ottenuta una struttura esente da vibrazioni. L'accessibilità agli organi meccanici e a tutte le parti componenti la vettura è affidata agli ampi passaggi che il particolare disegno della carrozzeria consente. Altra caratteristica importante è che la carrozzeria può essere montata su qualsiasi pianale VW indipendentemente dall'anno di costruzione, e può alloggiare tutti i motori VW o Porsche senza modifiche. Il montaggio non richiede alcuna staffa di collegamento o supporto, l'assemblaggio con il pianale avviene tramite perni nei fori esistenti sul pianale stesso.

Si monta su telai VW con pianale accorciato in modo che il passo risulti di 2000 mm. il peso è di 55 kg la lunghezza è di 3220 mm la larghezza è di 1660 mm. Il prezzo della carrozzeria è 280.000 LIRE, la scatola di montaggio avrà un costo contenuto entro le 450.000 LIRE.

PUMA

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

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



vettura di serie
L. 1.300.000 con garanzia

cercasi concessionari per le zone libere

oggi si dice...

ZABOV

lo squisito
zabaglione
italiano



AS-CAR FILM agenzia di Pubblicità - Be.

GRATIS

per Voi un'interessante pubblicazione.
A tutti coloro che risponderanno
all'inchiesta sulla

AUTOCINTURA
rapida
bang

inviandoci il tagliando compilato,
spediremo in OMAGGIO una rivista del
settore automobilistico completa di listino
illustrato degli accessori per mille idee
adatte ad un REGALO
da offrire in ogni occasione.

Franchigia a carico
del richiedente
addebitata sul conto
di credito n. 4148
nell'ufficio Postale
di Milano N. D/154/09
3 Febbraio 1970

NON
AFFRANCARE

AUTOACCESSORIO

Uff. 25

20124 MILANO

Via G.B. Pirelli 5

MITTENTE (scrivere chiaro in stampatello)

COGNOME

NOME

VIA

C.A.P.

CITTA

Marca vettura

Tipo

Ha le tendine parasole?

Conosce le FILTRAVEDO?

SI NO

SI NO

RITAGLIARE (possibilmente
incollare su cartoncino) SPEDIRE
SENZA AFFRANCARE

Praticamente scomparso l'automobilismo alla TV

Le Olimpiadi con i noti tragici risvolti, hanno avuto il sopravvento per tutta la settimana come, in definitiva, era giusto che accadesse benché si siano avute numerose reazioni negative da parte di telespettatori appassionati di sport che nostra signora TV non ha creduto opportuno trasmettere adducendo, come propria giustificazione, il non placet di Monaco. A noi, personalmente, tutto ciò interessa

La buona scusa delle OLIMPIADI

per altri e più seri motivi. Ma quel che ci preme di rilevare, e dal solo punto di vista sportivo, è la totale e assoluta indifferenza dei Servizi sportivi nei confronti di quelle discipline che pur non appartenendo alla cerchia dei Giochi avrebbero avuto diritto di ospitalità almeno nella «Domenica sportiva». Che, da ben due settimane è sparita dalla circolazione. Si dirà che di sport la TV in questi giorni

ne trasmette in abbondanza e a sufficienza. Ma chi è interessato all'automobilismo o al motociclismo non può accontentarsi dei tuffi di Cagnotto, delle medaglie della Callegaris o delle ottime prove degli altri azzurri impegnati, tanto per citare alcune gare, nel tiro, nei tuffi o negli sport equestri.

E anche se ogni medaglia conquistata dagli italiani è motivo di soddisfazione per ciascuno di noi, ciò non toglie che si possa rimanere delusi dall'assenteismo completo nei confronti dell'automobilismo. In definitiva la scorsa settimana si sono svolte delle gare interessanti, anche se non certo a livello olimpico. Perché quindi ignorare una larga fetta di telespettatori i quali pagano il canone alla pari degli altri e avrebbero il sacrosanto diritto di essere soddisfatti nelle loro — anche se modestissime! — aspettative?

Escludere dai programmi la pur asfittica «Domenica sportiva» ha voluto in definitiva significare una sola cosa: che la TV se ne infischia altamente dei desideri dei propri utenti o che, almeno, dimentica — e solo in questo caso — le «minoranze». Quelle, tanto per intenderci, che vengono invece esaltate quando si tratta di problemi politici o sindacali. Ma c'è di più: in effetti la settimanale rubrica sportiva è stata abilmente posta in naftalina anche e soprattutto perché le note vicende con la Lega Calcio hanno impedito che si giungesse fino ad ora ad un accordo per la trasmissione delle partite di calcio. Tanto è vero che la Coppa Italia, attualmente in fase di conclusione, non è stata trasmessa. Dal che se ne deduce che quando il calcio non c'è...

E così gli appassionati di automobilismo sono stati privati anche delle sempre stringatissime riprese settimanali. Non si poteva certo pretendere che venisse tolto qualcosa alle Olimpiadi per accontentare «pochi intimi» ma in definitiva una selezione filmata e un commento sulla brillante prova di Sandro Munari al Rally di San Martino di Castrozza e qualche immagine sulla competizione di Formula 3 e sulla successiva manche riservata alle vetture sport si sarebbe anche potuta trasmettere. Evidentemente per i signori di Viale Mazzini il gioco non valeva la candela. Come al solito, e tanto per non perdere l'abitudine al... risparmio!

Gio' Luni

tv

Programmi dal 12 al 18 settembre

DOMENICA 17

Programma nazionale

Ore 22,20 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti sui principali avvenimenti della giornata.

TUTTI I GIORNI

Programma nazionale

Ore 13,40 (al termine del telegiornale) Sport

Ore 19,45 - Telegiornale Sport

Ore 20,40 (al termine del telegiornale) Sport

TV Svizzera

SABATO 16

Ore 22,25 - Sabato sport

DOMENICA 17

Ore 19,00 - Domenica sport

Ore 21,15 - La Domenica sportiva.

LUNEDI' 18

Ore 19,50 - «Obiettivo sport». Commenti e interviste.

radio

DOMENICA 17

Programma nazionale

Ore 22,40 - Sera sport

Secondo programma

Ore 17,30 - Musica e sport, risultati, cronache, interviste e varietà.

Ore 20,30 - Sera sport

TUTTI I GIORNI

Alla fine di ogni giornale Radio - Il Ministero dell'Interno in collaborazione con l'ACI e la RAI dà comunicazione sulle situazioni di emergenza della circolazione stradale.

Secondo programma

Ore 7,35 - Buon viaggio, notizie per gli automobilisti.

SABATO-DOMENICA

Programma nazionale

Giornale Radio: ore 7.00 - 8.00 - 9.00 - 12.00 - 13.00 - 14.00 - 15.00 - 17.00 - 20.00 - 23.00

Secondo programma

Giornale Radio: ore 6,30 - 7,30 - 8,30 - 9,30 - 10,30 - 11,30 - 12,30 - 13,30 - 14,30 (reg.) - 15,30 - 16,30 - 17,30 - 18,30 - 19,30 - 22,30 - 24,00.

Accontentiamoci delle briciole

Per il momento sembra che la TV abbia deciso di ignorare completamente lo sport automobilistico; la settimana, quindi, non presenta alcuna novità e nessuna prospettiva. C'è solo da augurarsi qualche flash, qualche intervista, qualche servizio particolare. Ma ovviamente tutto dipenderà dalle decisioni che verranno prese tra Rai-TV e Lega Calcio. Lo sport nazionale fa da padrone e quindi è ormai indispensabile seguirne le sorti...



MARLBORO cerca casa

Si ripete che alla fine dell'anno la MARLBORO romperebbe i suoi rapporti con la BRM. E' certo che stava trattando per «aggiudicarsi» il GP d'Inghilterra del prossimo anno, spodestando la Player, ma a quanto pare non è riuscita a combinare niente. Potrebbe però patrocinare altri grandi premi, o forse addirittura il complessivo campionato del mondo di F. 1, anziché una sola squadra. Altra voce non confermata: patrocinio della Tyrrell.

Un possibile candidato per la Coppa Tasmania è il pilota della Surtees TS 8, STEVE THOMPSON, che si è recentemente messo in luce con la vettura ex di Rollinson. Può darsi che la macchina venga venduta e Brodie ne comprerebbe un'altra per Thompson.

MASS alla Springbok

E' probabile che alla SERIE SPRINGBOK venga mandata una Chevron B21 ufficiale, che sarà pilotata da Birrell e da Mass, appoggiati dalla Ford. I forti legami che Mass ha con la Ford non gli permetterebbero di pilotare la nuova March due litri, che ha recentemente effettuato le prime prove, dato che il motore è un BMW. Si dice anche che l'anno prossimo Birrell passerebbe alla F. 5000, come compagno di squadra di van Lennep, fatto che potrebbe essere interessante tenendo conto dei suoi legami con la Ford e dei nuovi regolamenti della formula, che ammettono motori Ford V6 di 3300 cc con compressore. Questo indica, se non altro, un crescente interesse per la formula in Inghilterra. Se potesse raggiungere il livello dell' analogo campionato americano, Lygett & Myers, la F. 5000 potrebbe diventare veramente interessante. A proposito di F. 5000, Redman dovrebbe tornare in Europa con la Chevron B24 per partecipare alle ultime gare inglesi dell'anno (dal punto di vista del punteggio, potrebbe ancora vincere il campionato Rothmans, ora capeggiato da van Lennep).

Quasi certamente DAVE WALKER cerca un ingaggio per l'anno prossimo, dopo l'ingresso di Peterson alla Lotus. Era logico che Fittipaldi avesse un trattamento preferenziale, comunque Walker non ha mai avuto l'occasione di mostrare le sue vere doti.

Il pilota di Formula Ford, DAVE FERRIS, provava la STP-March ufficiale F. 3 di Mass a Silverstone quando è incappato in un brutto incidente. Avendo urtato un paletto, un sasso è rimbalzato e ha rotto parabrezza e visiera. Ferris è per fortuna riuscito a fermarsi senza urtare altro, ma ha riportato gravi ferite alla testa. L'incidente è molto simile a quello occorso a Marko al GP di Francia.

CEVERT farà INDY?

Pare che CEVERT sia entusiasta delle corse americane e che desideri farne altre, il prossimo anno, soprattutto a Indianapolis.

Le prestazioni di PURLEY alla Rothmans 50.000, sulla March F. 1 presa a nolo, hanno dato la stura a molte congetture sulla sua possibilità di entrare nel team l'anno prossimo, patrocinato dalla Lec Refrigeration. Questa ha ammesso di avere in corso trattative per altre guide in F. 1 e la possibilità che Purley diventi il «numero due» nel 1973 paiono ottime.

La Danimarca non organizza rallies valevoli per il campionato, ma il Rally Baltico, che quest'anno si chiama RALLY BALTICO SACHS (nome della ditta tedesca che lo patrocina in gran parte) partirà da Copenhagen, per il percorso che passerà da Danimarca, Svezia e Germania, nei giorni dal 20 al 23 settembre.

Le informazioni già disponibili sulla gara di BRANDS HATCH, il 22 ottobre, ultima corsa importante della stagione, dimostrano già che il week-end sarà molto impegnato. Oltre alla gara di F. 1, per la quale si dice che siano già arrivate quindici iscrizioni (Stewart, quasi ex campione non ne fa parte) si correrà anche una gara di F. 5000, poi la finale del campionato Shell F. 3, la finale della Coppa del Mondo di Formula Ford e una gara per turismo. Non poco.

Una delle prime nuove vetture previste, per la McRAE, sarebbe una «Indy» che l'anno prossimo correbbe coi colori dell'STP.

Con la partenza di Peterson dalla March, si parla con insistenza, come «rimpiazzo», di JOCHEN MASS, ma il pilota vorrebbe continuare anche in F. 2 e poiché è patrocinato dalla Ford, l'ingaggio pare impossibile dato che la March usa il BMW. Ci sarebbe allora il team Surtees, che potrebbe fornire al tedesco F. 1 e F. 2 con motore Ford.

Un debuttante alla gara del campionato John Player di F. 2, a Oulton Park il 16 settembre, sarà il pilota ufficiale della GRD, ANDY SUTCLIFFE. Disporrà della 272 pilotata a Pau da Wisell e al Crystal Palace da Walkinshaw.



per una vettura più sportiva, ruote e volanti

RUSPACROMO

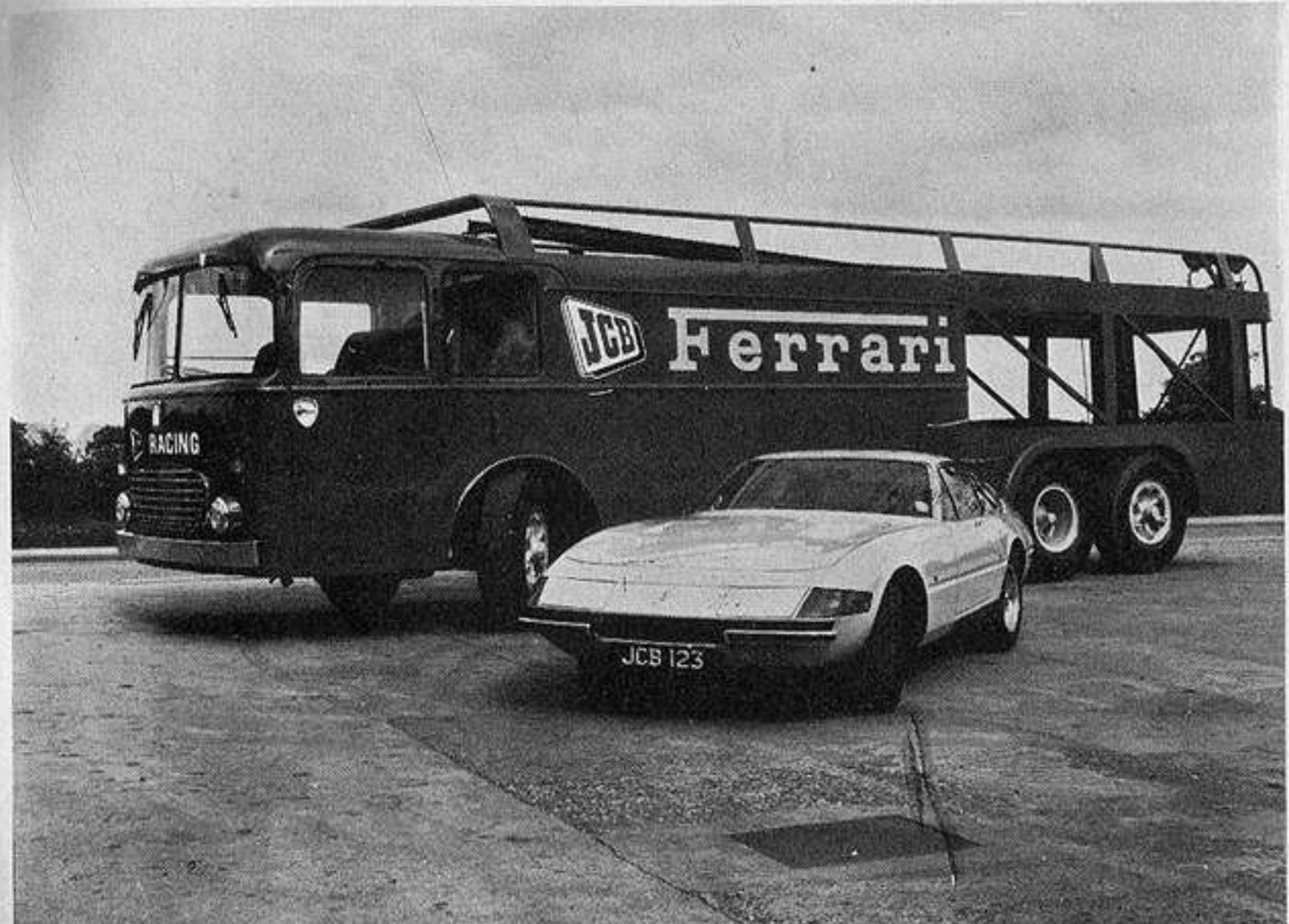
RUSPACROMO

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

● Sta ottenendo il brevetto in ventitré paesi il «TYROMETER», primo sistema per avvertire l'automobilista, mentre il veicolo è in moto, se uno qualsiasi dei pneumatici è forato o se la pressione non è sufficiente. Il dispositivo è stato studiato e sviluppato da una ditta di Johannesburg, la Vedyne Development.

● La LOTUS ha ricevuto dai suoi rappresentanti americani nuovi ordini, per oltre un milione e un quarto di dollari, per vetture Sport Elan ed Europa.

● Dopo avere vinto il Rally Jamt, ANDERS KULLANG è diventato campione svedese dei rallies. Si è inoltre aggiudicato il titolo nel campionato svedese del gruppo 1.



In Inghilterra finiscono molte attrezzature da corsa in disuso e ora Anthony Bamford, personaggio nel mondo delle corse per veterane, ha comprato questo noto veicolo (alludiamo al furgone, non alla Daytona). Inoltre ha aggiunto alla sua collezione di Ferrari una Dino 166 di F. 2.

● Piani ambiziosi per il 1973, di WILLIAMSON e del suo patron Wheatcroft: un'intera stagione in F. 2 e una mezza dozzina di gare di F. 1. Ci sono state trattative sia con Tyrrell sia con la BRM, ma per ora non pare che Wheatcroft intenda comprare una vettura per il suo protetto. Williamson prevede di pilotare una GRD per la F. 2 del prossimo anno, ma non è ancora stata presa una decisione.

● Oltre a vincere la sua prima gara europea di F. 3 a Silverstone, il giapponese MASAMI KUWASHIMA ha ricevuto, con accordo unanime, il premio BP per «l'uomo della corsa». Kuwashima sembrava molto nervoso, alla premiazione, perché parla pochissimo inglese ed è stato intervistato al microfono. Se l'è cavata bene, rispondendo soltanto e «sì» e «no» e assumendo un'aria molto soddisfatta.

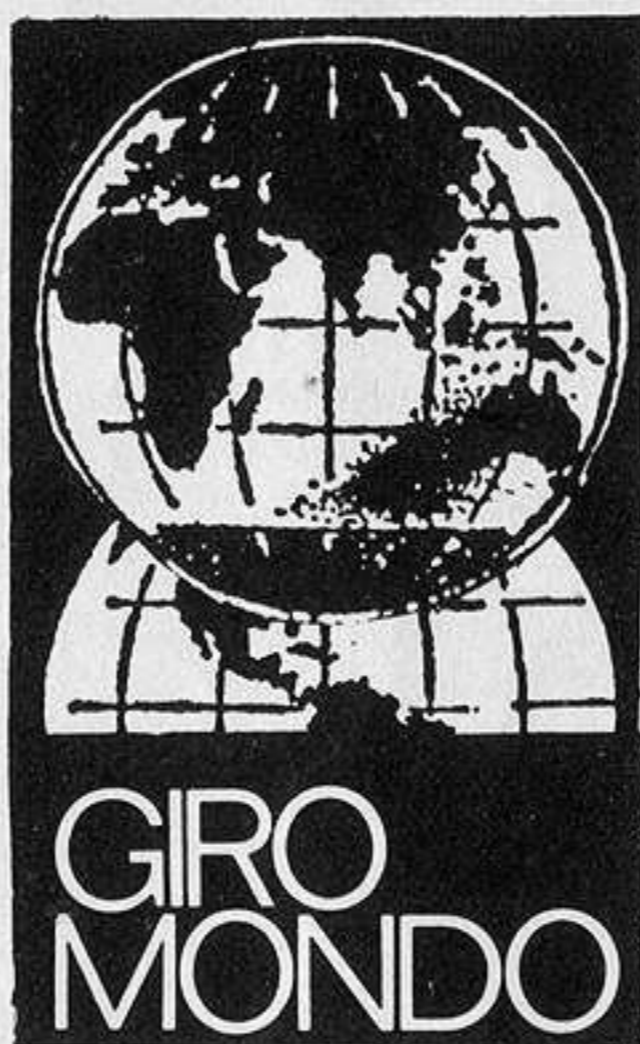


Nel nome di LORENZO

● Per iniziativa di un gruppo di sportivi effettivi, cioè di praticanti, è nata da qualche tempo a Milano una piccola squadra di calcio, che come tutte si è presto trovata in difficoltà finanziarie. Non per problemi di reingaggi o di allenatori da pagare (magari senza farli lavorare), ma più semplicemente per il puro e semplice equipaggiamento. Uno dei calciatori, il portiere, se ne lamentava in giro, e qualcuno l'ha udito. Era Margherita Bandini, che ha il portiere alle sue dipendenze, nel garage milanese, che apparteneva anche a LORENZO BANDINI. E così, proprio per ricordare il nostro campione scomparso, Margherita Bandini ha offerto l'equipaggiamento completo, e qualcosa di più, alla simpatica squadra aziendale, che vedete nella fotografia sfoggiare la nuova divisa.

● Nella sua ricerca per un pilota per la SHADOW F. 1, pare che Alan Rees abbia messo un occhio su Reutemann, con il quale è stato visto in fitta conversazione a Brands Hatch. Reutemann dovrebbe però essere impegnato con Ecclestone per il 1973. La Don Nichols Shadow dovrebbe essere pronta alla fine di novembre e il team di due vetture avrà come base il Berkshire. Rees ha detto che la squadra penserà all'uso del motore giapponese all'esame soltanto se dimostrerà di valere quanto l'attuale Cosworth DVF.

● Ha meravigliato di vedere TRIMMER alla Rothmans 50.000 con una Brabham, e il fatto che Warr glielo abbia permesso fa pensare che l'anno prossimo Trimmer non sarà più alla Lotus. Vorrebbe correre in F. 2, ma lo faranno invece Fittipaldi e Peterson. La Brabham appartiene a Rob Lamplough, che l'aveva comprata da Williams il venerdì prima della gara (ex Gagliardi) e ora Trimmer spera certamente di poterla usare per le gare di F. 2, anche se si dice che potrebbe invece utilizzarla il fratello di Lamplough, Peter.



TREU non molla

● Corre voce che l'ex segretario della CSI, HENRI TREU, riprenda la carica, che gli fu tolta senza apparente motivo. Del resto Treu ha denunciato la FIA per rottura di contratto, e il suo successore, Freville, ci ha tenuto a dire che occupa la carica temporaneamente, finché non sarà trovata la persona adatta.

● A un'asta svoltasi, nell'Indiana, è stata venduta per più di cinquantadue milioni di lire una Duesenberg costruita appositamente per GRETA GARBO nel 1933. L'ha comprata il proprietario di un motel. La vettura, in ottime condizioni, ha la carrozzeria di Fernandez e Darrin. Fu nascosta in Francia durante l'occupazione tedesca, poi venduta da Greta Garbo a un soldato americano.

● Il 18 settembre verrà stabilmente introdotta in Italia la riforma del sistema per la valutazione preventiva dei candidati alla PATENTE, con l'adozione dei nuovi «quiz».

● Offerto a chi è abbastanza ricco per pagarselo, un nuovo dispositivo a richiesta sulla CADILLAC 1973: un termometro esterno, incorporato nel lunotto posteriore e con controllo a distanza.

● Il circuito di MONACO sta per cambiare faccia, perdendo alcune delle curve più famose, quali quelle del Gasometro e del Tabaccaio. Lo hanno deciso all'AC di Monaco, per riportare i boxes nella zona primitiva, dopo il poco felice esperimento di quest'anno.

● La FORD inglese ha introdotto per la stagione 1973 un certo numero di migliorie sui vari modelli Escort. Avranno tutti il tergicristallo a due velocità e lavavetro a pedale, mentre agli strumenti sarà aggiunto il termometro dell'acqua.

● Torna a correre la voce secondo cui la OPEL KADETT cesserebbe di essere prodotta. Voce che appare periodicamente e anche questa volta la Casa l'ha smentita.

● A partire dal 1973 il SALONE DI BRUXELLES sarà specializzato al settore limitato delle piccole cilindrate, uniche ad essere esposte. Pare che gli organizzatori di altri saloni stiano studiando altre misure limitative.

● Il consiglio federale SVIZZERO ha deciso d'introdurre il limite di velocità su tutte le strade della nazione, mentre prima era limitato ad alcune. La decisione è stata presa per tentare di arginare il grande numero d'incidenti stradali.

● Sette morti e novantasei feriti, quando ottanta automobili si sono tamponate durante uragani di polvere in CALIFORNIA.

● Il 13 settembre tutti gli utenti BELGI della strada fermeranno la circolazione per cinque minuti in segno di protesta contro la decisione del governo di mettere a carico degli automobilisti circa 63 miliardi di lire di tasse supplementari a partire dal primo ottobre. Il presidente del fronte comune dei cinque principali AC del paese ha detto che si tratterà del primo avvertimento.

Un FUNGO mangiagomma

● Alcuni scienziati hanno scoperto un FUNGO che «si nutre» di pneumatici e li riduce in una polvere che può essere usata come fertilizzante. Prevedono che potrebbe risolvere il problema dei pneumatici in disuso. Chi, invece, teme gli incidenti scientifici, giudica il fungo pericoloso, nel caso che giungesse sulle strade!

● La INTERNATIONAL B.F. GOODRICH, secondo le affermazioni del suo consigliere delegato Herbert Kaiser, per soddisfare la crescente domanda europea di pneumatici radiali, avrà nel 1973 una capacità produttiva di tali gomme di oltre il 70 per cento.

● Pare che a New York siano in vendita «cofani ROLLS ROYCE» in fibra di vetro, da montare sulle Volkswagen.

● Il laboratorio dei trasporti e ricerche INGLESE ha messo a punto un sistema a basso costo, per rilevare la nebbia sulle strade e stabilirne la densità.

● La stampa inglese riporta che in ITALIA ci sarebbe un progetto di legge per vietare il conseguimento della patente automobilistica agli psicopatici, ai diabetici e alle persone malate di cuore.

● I prezzi di listino al pubblico, IGE compresa e franco sede concessionario per la nuova OPEL MANTA 1200 sono stati così fissati: versione standard L. 1.485.000 e versione lusso L. 1.550.000. Le consegne inizieranno a fine ottobre-primi di novembre '72. Le prove su strada per la stampa avranno luogo subito dopo il prossimo Salone Internazionale dell'Automobile di Torino.



300 FORD olimpiche

● La FORD ha messo a disposizione del Comitato Olimpico 300 vetture Taunus per il trasporto di atleti e ufficiali di gara alle Olimpiadi di Monaco. Le auto sono guidate da soldati dell'esercito della Germania Federale e godono della assistenza diretta della Ford.

● Il sei settembre i 140.000 operai delle sei fabbriche della VOLKSWAGEN hanno osservato tre minuti di silenzio, all'inizio della cerimonia funebre in onore delle vittime israeliane di Monaco.

De Tomaso dalla Benelli alle boutique

MODENA - Per De Tomaso anche la «Benelli» sta diventando una grossa realtà; ora è il momento magico del motociclismo per l'argentino di adozione modenese. «Era peccato lasciar morire una azienda come la "Benelli" ed io — dice De Tomaso — ho avuto grande fiducia in questa realtà industriale italiana. Già qualcosa l'abbiamo fatto, ma resta molto da lavorare; sono soddisfatto. In fondo la moto è stata anche una mia passione giovanile...».

Naturalmente le iniziative di De Tomaso si moltiplicano anche al di fuori dell'ambiente motoristico. Una boutique a Roma, una di prossima apertura a Modena adiacente al ristorante la Secchia e, quindi, all'Hotel Canalgrande di proprietà De Tomaso. E poi che cosa farà l'imprevedibile amico? E' appassionato d'arte e si parla, allora, di una «Galleria De Tomaso» che sarebbe curata, come la boutique, da Isabelle.

Ma veniamo al programma automobilistico di De Tomaso che è sempre in contatto col sindaco dr. Germano Bulgarelli per l'area destinata alla costruzione del nuovo stabilimento (si farà? Pare di sì e sarà un impianto «kolossal»).

Attualmente scendono dalle linee di montaggio della sede (insufficiente) di via Peri, dieci Pantera GTS e sei Pantera del tipo normale.

Chiediamo al «vice» De Tomaso, Roberto Bussinello: «Quale è la percentuale destinata agli USA? C'è sempre la richiesta di eccellente livello? E' in aumento?»

«Direi che siamo in aumento; la percentuale destinata all'America è dell'85 per cento ma la nostra penetrazione in Europa, anche in seguito ai risultati ottenuti nelle corse, si va incrementando.»

— Avete richieste da parte di scuderie?

«Continuamente; e a questo proposito, ti dirò che la "Pantera" sarà omologata, con le adeguate modifiche, anche nel Gruppo 3, appunto per le sollecitazioni dei clienti-piloti o di scuderie che intendono usare le nostre "Pantere". Ci sarà così possibile partecipare ai rallies di tipo stradale che hanno vastissima risonanza e alle prove nazionali nei vari Stati. Stiamo già preparando queste macchine.»

— E con la CSI tutto a posto?

«Meglio non parlare di quanto è avvenuto; speriamo che non si trovino ostacoli ai nostri prossimi impegni quando era già avvenuta la nostra ingiustificata e assurda esclusione dal Nurburgring. Ora, ormai, non possiamo più farcela, mancano la Coppa Intereuropa, il Tour de France e il G.P. del Portogallo all'Estoril.»

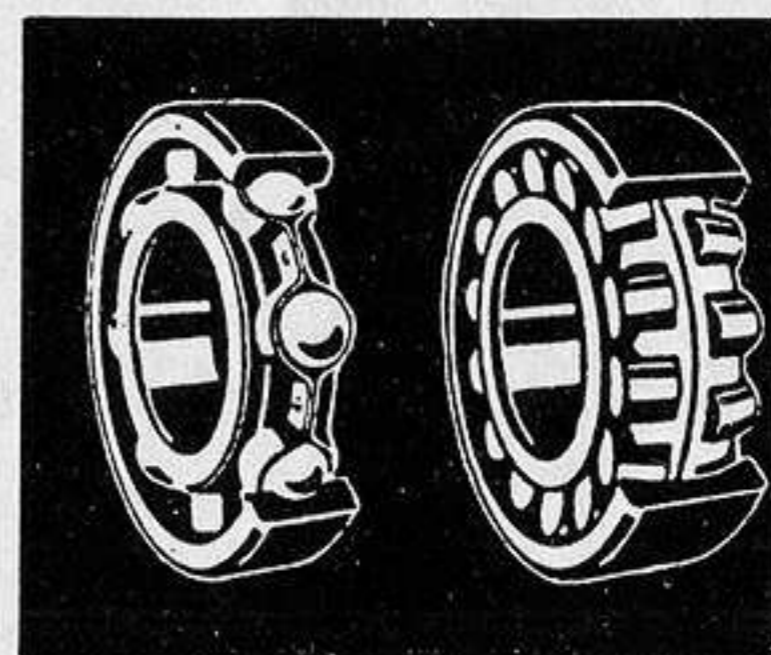
— Comunque, come primo anno mi pare che il consuntivo sia quanto mai lusinghiero.

«Certo, ma noi potevamo benissimo insidiare la Porsche per il titolo Europeo.»

— Bene, e per altri programmi ancor più allestenti? Prototipo, monoposto ecc.?

«Niente, per il momento. Tu sai che De Tomaso è per le corse e, quindi, certi progetti non è che li abbia archiviati. Soltanto che ora la De Tomaso - Automobili è una grossa realtà col suo potenziale in mezzi tecnici e in uomini. Quindi non si può trascurare una produzione affermatissima per impegni che come tu sai, sono lunghi e difficili.»

m. m.



FAG
cuscinetti volventi

LE PROSSIME GARE

17 settembre, PISTA D'ORO (Roma): prova unica Campionato Italiano cl. 100 cc. 3. categoria; 17, PISTA D'ORO (Roma): gara naz. cl. 100 cc. 1. e 2. cat. e cl. 125 cc.; 17, PISTA TRICOLERE (Reggio Emilia): gara naz. cl. 100 e 125 cc.; 17, CIRCUITO DI CELLINO: gara naz. cl. 100 e 125 cc.; 17, CIRCUITO DI SILICO (SS): gara ch. cl. 100 e 125 cc.; 17, CIRCUITO DI CITTADELLA PAGANICO (GR): gara ch. cl. 100 e 125 cc.; 24, PISTA S. PANCRAZIO (Parma): 3. ed ultima prova Campionato Italiano cl. 100 cc. 1. e 2. categoria; 24, PISTA S. PANCRAZIO (Parma): gara naz. cl. 100 cc. 3. cat. e 125 cc.; 1 ottobre, PISTA KENNEDY (Napoli Camaldoli): gara naz. cl. 100 e 125 cc.; 1, PISTA S. PANCRAZIO (Parma): gara naz. cl. 100 e 125 cc.

Reazione della Federazione dopo i fatti di Kalmar L'ITALIA diserta NIVELLES

Constatato che ci sono due modi di vagliare in campo internazionale il teppismo sportivo e le vistose irregolarità a seconda che siano in esse caduti determinati piloti o altri, necessita oramai trovare un completo accordo internazionale sulla faccenda. Che la vita sportiva internazionale, dopo la parentesi estiva invero breve, e dopo il deprimente spettacolo di Wollen, sia stata ripresa a Kalmar con nuove violenze e con uno sfacciato protezionismo, è motivo di dolore e di sdegno.

E' segno che l'attività internazionale all'insegna delle violenze e del sopruso è oramai una spirale inarrestabile, anche e soprattutto se le vittime insisteranno nel dare un diverso metro di valutazione, mentre i signori della C.I.K. dovrebbero bollarle per quello che sono.

La politica del sorriso, del rapporto umano, del colloquio non è più possibile. Allo stato delle cose non c'è garanzia sportiva e pertanto non resta che mettere fine a sconfitte non regolari, ed a sacrificare piloti. A fronte di tale situazione, non essendo più possibile continuare ad essere turlupinati sportivamente, non restava che non partecipare alla seconda prova di Campionato Europeo

a squadre, quella cioè di Nivelles in Belgio il 17 corrente. Responsabilmente la Federazione ha proposto la non partecipazione. Il punto di vista è stato avallato dall'autorità sportiva.

A Nivelles, intanto, il 16 settembre dovrà riunirsi la CIK. Se in tale sede non sarà possibile ricondurre nel giusto binario l'attività sportiva internazionale, sarà d'uopo sollecitare l'ing. Rogano perché il tutto sia esaminato dalla Commissione Sportiva Internazionale. Intanto però perché non interpellare l'autorità sportiva svedese sollecitandola ad un'inchiesta ed a tener sospesa l'omologazione della seconda finale sia stata anticipata di tre giri della seconda nale sia stata anticipata di tre giri per timore che il tutto precipitasse verso la farsa. Potrebbero parlare in proposito i cronologici ufficiali.

Da considerare inoltre, che una millenaria logica insegna che quando ti arriva uno schiaffo in faccia (ed a noi parecchi in quest'ultimo periodo) vuol dire che la persona che l'ha tirato ce l'ha con noi. Ci sembra che basti, continuare ad offrire l'altra guancia!

Il giorno dei baresi

TERMOLI - Il circuito di Termoli, riservato alla Formula K 250, ha fatto penare non poco i piloti. Difficoltà di ordine amministrativo hanno reso il tracciato disponibile nel tardo pomeriggio e a far le spese è stata la classe sperimentale che non ha potuto correre. La Scuderia Apulia ha fatto man bassa di vittorie e piazzamenti. Alvaro Ghergo, nella prima categoria, migliorando di gara in gara ed affinando sempre più il suo stile a scapito dell'irruenza che era di troppo, ha conseguito la sua prima vittoria in una gara lineare e con avversari pericolosi. Garofalo, l'altro barese, oramai non mira che a racimolare punti per il titolo e non volendo compromettere la meta a sua portata, si limita a non strafare, ma a mandare avanti gli av-

versari che non lo possono raggiungere. In terza e quarta piazza ancora due baresi, Smacchia e Anselmo, mentre Franzoso in un'annata tanto sfortunata avrebbe bisogno di una particolare benedizione. Così anche l'avelinese Losco.

La «prima superiore» ha fatto registrare ancora una vittoria di Bergonzoni. Una vittoria arraffata per i capelli, dopo l'uscita di Paolo Ghergo, che aveva condotto in testa sino all'incidente. In terza posizione Pagiaro e poi Montanari, che risente della lunga assenza dalle gare e che ha bisogno di riprendere confidenza con il mezzo e con se stesso per ritornare ad essere il pilota dell'ultima gara di Varano.

GARA K. 250 - CIRCUITO DI TERMOLI LE CLASSIFICHE

1. Cat.: 1. Ghergo A.; 2. Garofalo; 3. Smacchia; 4. Anselmo; 5. Franzoso - 1. cat. Superiore: 1. Bergonzoni; 2. Ghergo P.; 3. Pagiaro; 4. Montanari.

Sagra dei veneti

MOTTA - Organizzato alla perfezione e dotato di premi, come solo nel Veneto si è da tempo usi a profondere, l'attesa dei solerti organizzatori è stata un poco delusa essendosi presentati solo quaranta piloti, e quasi tutti veneti mentre se ne attendevano almeno sessanta. Ma le gare, tutte condotte al limite delle prestazioni tecniche e di capacità, hanno riservato sorprese su sorprese, tali da far passare in seconda linea ogni deficienza.

Bressan, un pilota che va per la maggiore, non poteva né doveva fallire il traguardo della 3.a categoria, tra le mura quasi domestiche anche se ha dovuto chiedere a se stesso la migliore prestazione per contenere Tresse e Barbiero senza parlare di Borna e Berto.

Paolo Maria, altro veneto di statura ragguardevole, nella seconda categoria in una lotta in famiglia è riuscito a stento a frenare prima l'ardore dei suoi avversari Boesso, Lorenzet e Boldrin, finiti in un fazzoletto e, poi a batterli soltanto per un soffio.

Un complesso di gare veramente belle specie se si considera che malgrado l'antagonismo non hanno dato luogo a nessuna scorrettezza. Cremonini, che si picca di voler tornare in seconda categoria (?) ha vinto su un Clarich di tutto rispetto. Più distanziato Zanella attardato anche da noie meccaniche.

Nella 125 scontro tra bresciani e veneti. Miotti, veneto nella seconda prevale sul bresciano Baccanelli con Marcolongo in terza posizione, mentre nella prima netta supremazia di Vanaria su Lino Zampieri ed il commovente Dante Tagliarol, un'istituzione del kartismo veneto.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 cc - 3a cat.: 1. Bressan; 2. Tresse; 3. Barbiero; 4. Borna; 5. Berto.
Cl. 100 cc - 2a cat.: 1. Maria P.; 2. Boesso; 3. Lorenzet; 4. Boldrin; 5. De Biasi.
Cl. 100 cc - 1a cat.: 1. Cremonini; 2. Clarich; 3. Zanella; 4. Boesso; 2. De Biasi.
Cl. 125 cc - 2a cat.: 1. Miotti; 2. Baccanelli; 3. Marcolongo; 4. Boldrin; 5. Ambroso.
Cl. 125 cc - 1a cat.: 1. Vanaria C.; 2. Zampieri; 3. Tagliarol; 4. Zampieri R.; 5. Zampieri F.

Tempo pieno a Falconara

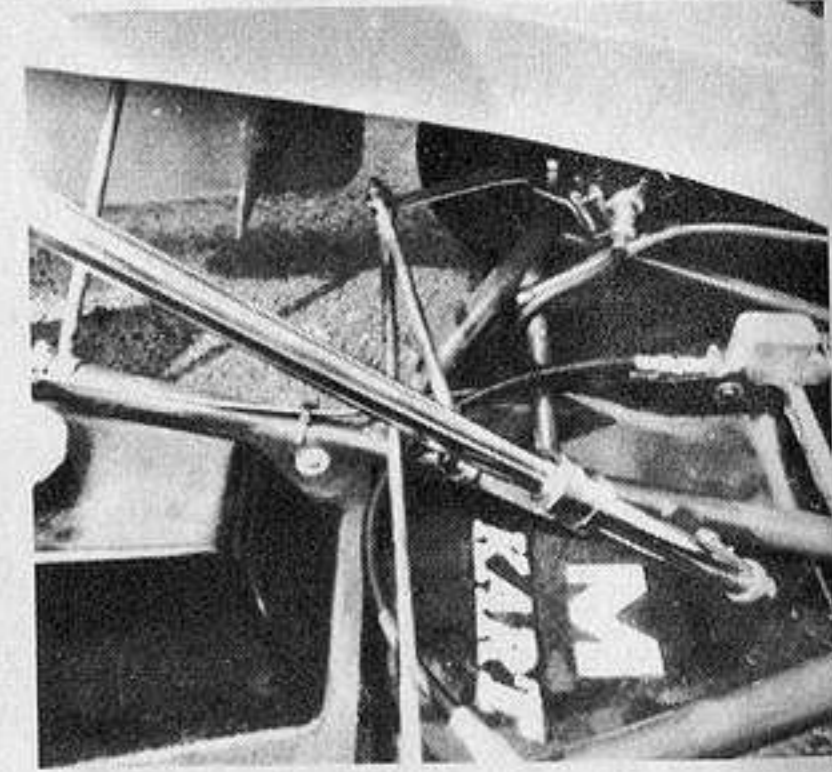
FALCONARA - A tempo pieno sul circuito di Falconara. Sono di scena tutte le classi e categorie del karting compreso il K 250, che va concludendo una stagione non di certo brillante e che, minata dalla crisi della suddivisione in tante classi, minaccia di au-



Su tre ruote François Goldstein, campione del Mondo per la 4. volta. Sotto, Patrese capeggia un gruppo di concorrenti nella gara mondiale di Kalmar



Sotto, i due rappresentanti di Hong-Kong. Yip era il più anziano pilota, 52 anni. A destra, freni a disco idraulici anteriori in questo kart svedese



distrugersi se non saranno presi provvedimenti di strutturazione su nuove basi.

Il K 250 è alla penultima battaglia del campionato italiano ed il ritmo degli aspiranti si fa per alcuni sostenuto mentre per altri di cauta attesa. Infatti nella la categoria lo scatenato Roncarati, un pilota maturo per formule più impegnative, cerca di aggiungere punti al suo carnere, mentre il barese Garofalo si accontenta di stargli dietro per non farsi assottigliare il consistente vantaggio iniziale. Con queste premesse Roncarati ha vinto ancora e Garofalo buon secondo. Poi Smacchia e l'anziano Anselmo, che è stato oggetto di una certa contestazione per via della sua età avanzata.

Stessa musica nella categoria superiore. Si scatena Paolo Ghergo in cerca di punti, ma è vigile Bergonzoni che si accontenta di non perdere di vista l'avversario, così l'avvio è scontato anche perché l'eterna sfortuna non permette al brillante Franzoso di andare più in là della terza posizione. Dovremmo dire della «sperimentale» ma non vorremmo sprecarci in un esperimento dialettico per dire che è solo inesistente e che le gare ad essa riservate sono solo un inutile miscuglio che nulla ha di sportivo. Ha vinto comunque Alvaro Ghergo seguito da Bergonzoni.

Peticaroli e Giovannozzi sono i protagonisti della 125 e primi attori delle due batterie della seconda categoria, che vincono rispettivamente su Belardinelli e Moretti. Poi naturalmente lotta accanita nella finale tra Giovannozzi, Belardinelli e Vitale, mentre Peticaroli attardato da noie meccaniche ha dovuto mollare. Il fanese Vitale in possesso a Falconara di una marcia in più ha regolato la veemenza di Giovannozzi e Belardinelli controllando prima la loro azione e passando poi all'offensiva per concludere vittoriosamente.

Giardinieri, che è in forma spettacolare, nella prima categoria una volta sparito Gardelli in fase calante, ha dominato in lungo ed in largo distanziando Perlino su tenace avversario, più lontano è finito Copparoni.

La terza categoria si è inserita nella giornata come al solito con la sua numerosa truppa di piloti. Batterie vinte da Evangelista e Perini, con vittoria finale di Martino Mazzotti e Bentivoglio in seconda posizione. Gli altri a ridosso e tutti in brevissimo spazio. Sfortunati i due vincitori delle batterie cioè Evangelista e Perini finiti nelle ultime posizioni.

LE CLASSIFICHE

Cl. K 250 - 1a cat. Sup.: 1. Ghergo P.; 2. Bergonzoni; 3. Franzoso; 4. Pagiaro; 5. Pozzoli.
Cl. K 250 - 1a cat.: 1. Roncarati; 2. Garofalo; 3. Smacchia; 4. Anselmo; 5. Losco.
Cl. K 250 Sperimentale: 1. Ghergo; 2. Bergonzoni; 3. Franzoso; 4. Trizzino; 5. Parenti.
Cl. 100 cc - 3a cat.: 1. Mazzotti; 2. Bentivoglio; 3. Ferri; 4. Leghissa; 5. Pasquanelli.

Cl. 125 cc - 1a cat.: 1. Giardinieri; 2. Perlino L.; 3. Copparoni; 4. Gardelli; 5. Sonni.
Cl. 125 cc - 2a cat.: 1. Vitali; 2. Giovannozzi; 3. Belardinelli; 4. Stortini; 5. Rossi.

Un tracciato da dimenticare

MONGHIDORO - E' certamente un tracciato non completamente rispondente eppertanto forse da non ripetere, se non potrà essere modificato in qualche tratto, che ha messo a dura prova ogni espediente per proteggere convenientemente. La stessa limitazione dell'agibilità del numero dei piloti per via della sicurezza, ha visto solo otto piloti ammessi a partire.

Comunque, danneggiare lo spettacolo a vantaggio della sicurezza è molto meglio del contrario e ci si dovrebbe sempre così regolare.

Angelo Bellini, di fresco rientrato alla gara dopo un periodo di assenza, attraverso invero una buona forma, se è riuscito a regolare con scioltezza nella cl. 100 cc. 1.a categoria Manzieri suo diretto antagonista e Andrea Sandonati, peraltro fermo per qualche giro per avaria. Più distanti Riva e Tognoni, l'ombra del pilota del 1969 e 1970.

Zani su Bertolino e Ferrari decreta l'arrivo della seconda categoria, dopo una gara con alterne fortune e condotta allo spasimo dai concorrenti mentre nella terza categoria netta prevalenza di Perini su Banzi e Rocheldi. L'unica suspense per la posizione d'onore, infine appannaggio di Banzi. Buona la gara di Perini ancora a corto di preparazione tecnica.

La 125 1.a categoria ha salutato il ritorno alla vittoria di Ulisse Ider. E' un ritorno un po' nostalgico anche perché la sua prestazione ottenuta su un Monti coriaceo, voltivo ed all'altezza delle sue migliori possibilità. Nulla da far per Giardinieri anche se la sua gara è stata delle migliori. Nella seconda categoria della stessa classe ha dominato da lontano Mazzola su Corradini e Fortunati. Non facile però la sua vittoria anche se lo splendore di Mazzola attuale non fa nascere dubbi. Assecondato da un mezzo perfetto e dal suo momento di grazia era ben difficile agli avversari, che non sono stati da meno, insidiarlo.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 cc - 1a cat.: 1. Bellini; 2. Manzieri; 3. Sandonati; 4. Riva; 5. Tognoni.
Cl. 100 cc - 2a cat.: 1. Zani; 2. Bertolino; 3. Ferrari; 4. Massignan; 5. Calini.
Cl. 100 cc - 3a cat.: 1. Perini; 2. Banzi; 3. Richeldi; 4. Peri; 5. Lanceri.
Cl. 125 cc - 1a cat.: 1. Ider; 2. Monti; 3. Giardinieri; 4. Sandonati; 5. Manzieri.
Cl. 125 cc - 2a cat.: 1. Mazzola; 2. Corradini; 3. Fortunati; 4. Bettoli; 5. Martelli.

Munari collauda il "vostro" volante

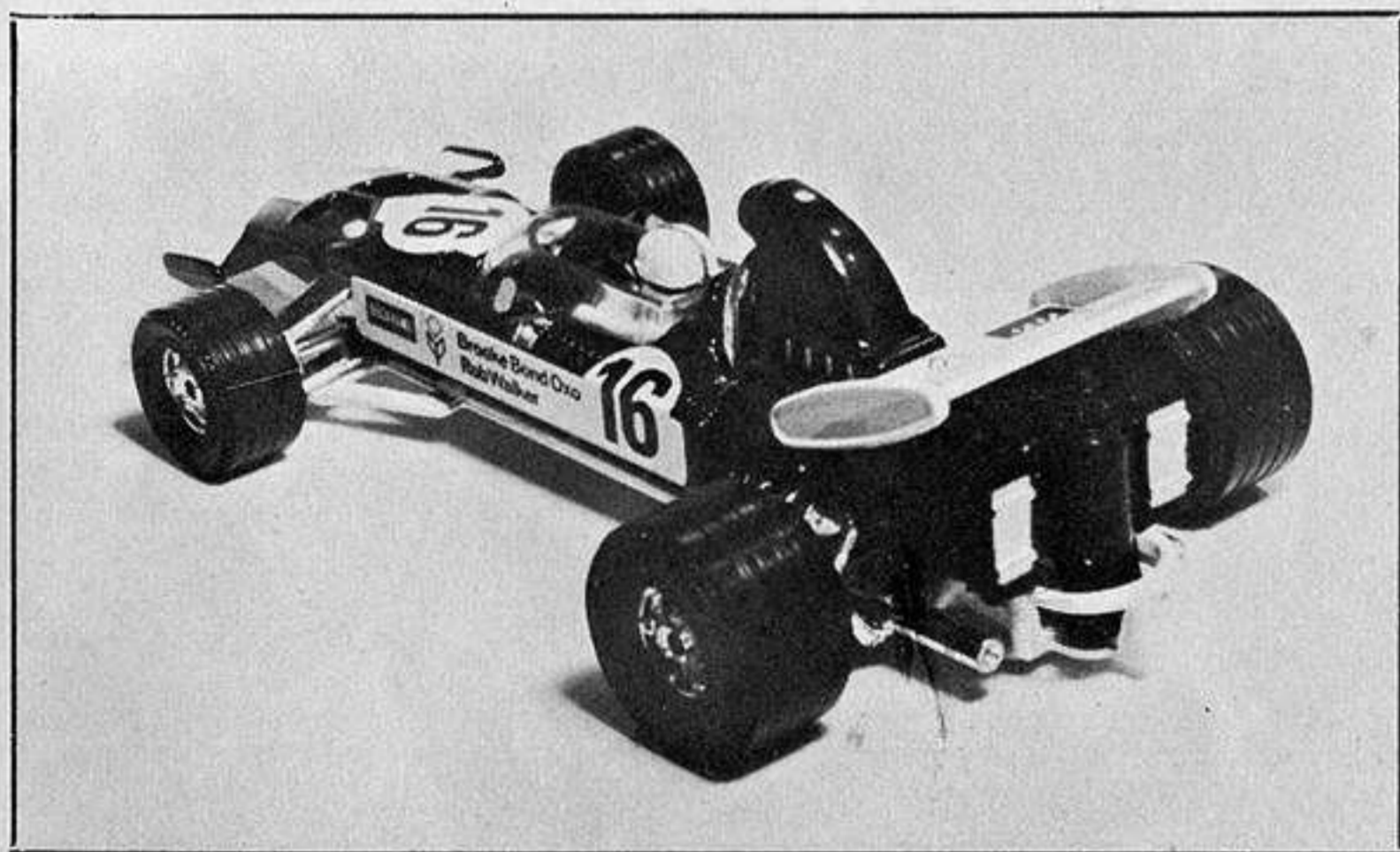


ferrero

VOLANTI SEDILI



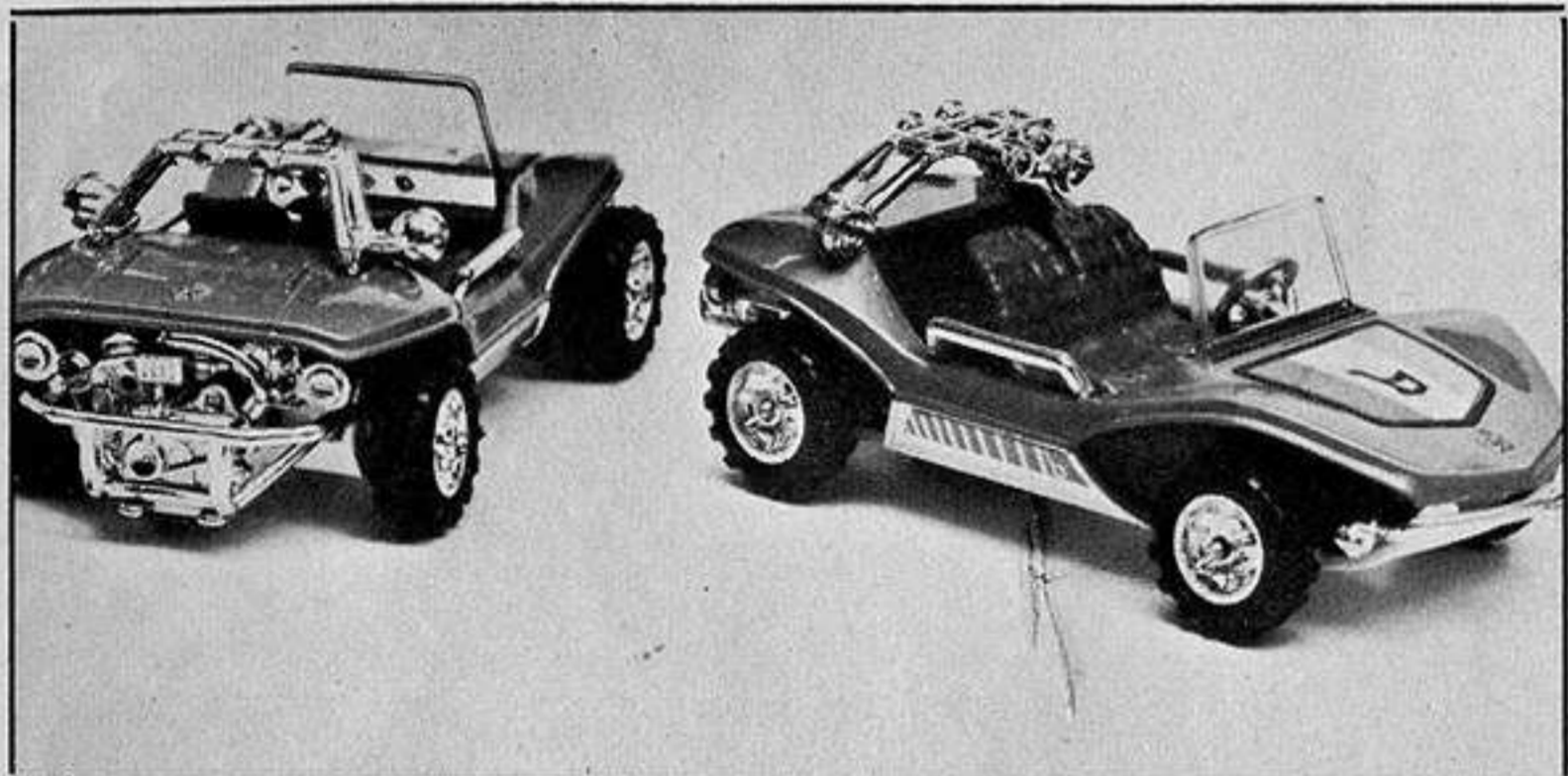
In fibra di vetro i GIGANTI di IERI



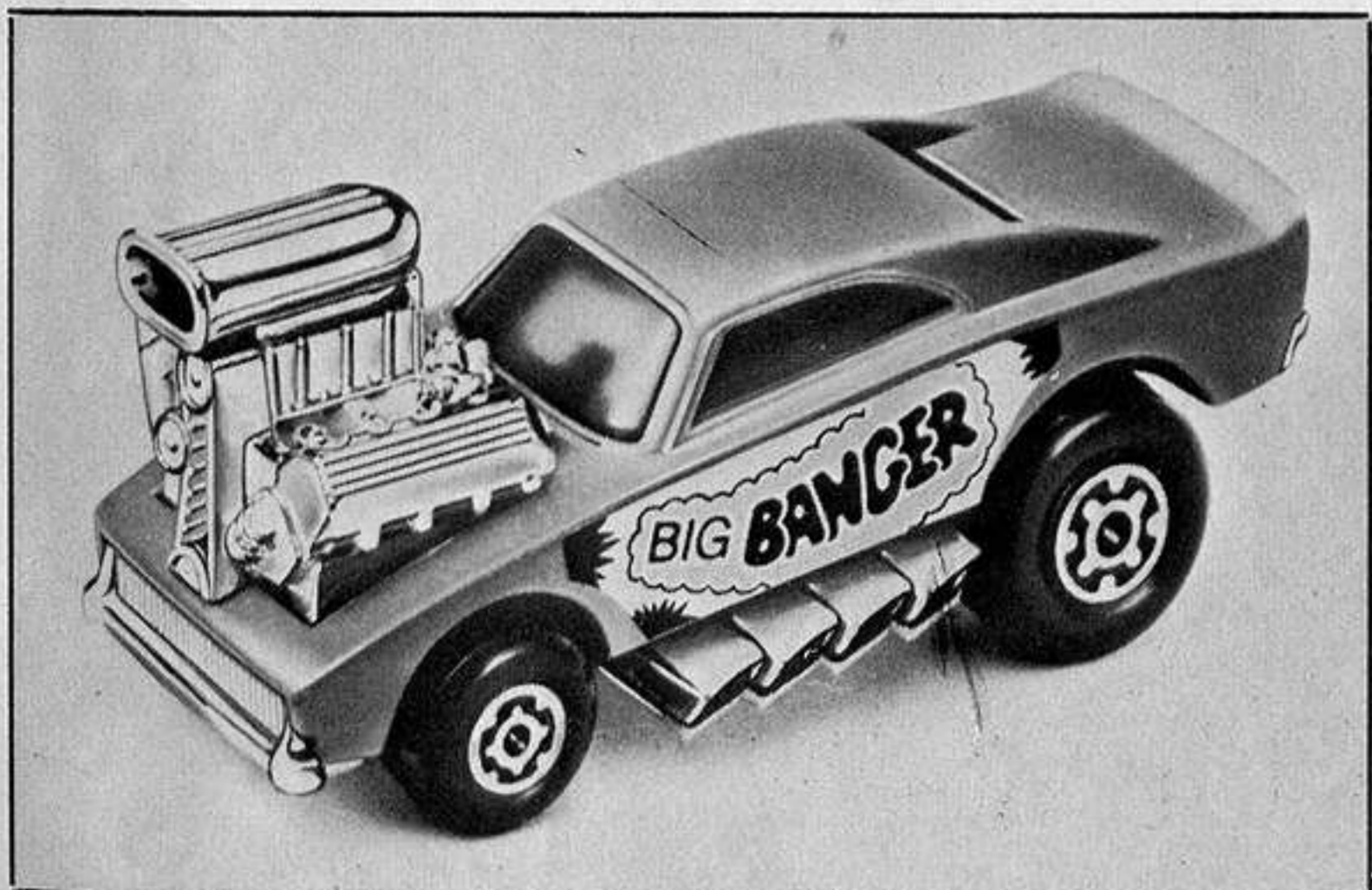
Tempo di Formula Uno. Ecco la Surtees TS9, undici centimetri di modello presentati dalla Corgi Toys. Le decorazioni ed i colori del Team Brooke Bond Oxo, diretto da Rob Walker, sono riprodotti con fedeltà di dettagli. Ottime le ruote, veloci come si addice ad una monoposto di razza; notevole la riproduzione dell'eterno motore Ford V-8 sormontato dalla presa d'aria. Il minipilota porta un casco decorato come quello usato da «Big John» Surtees



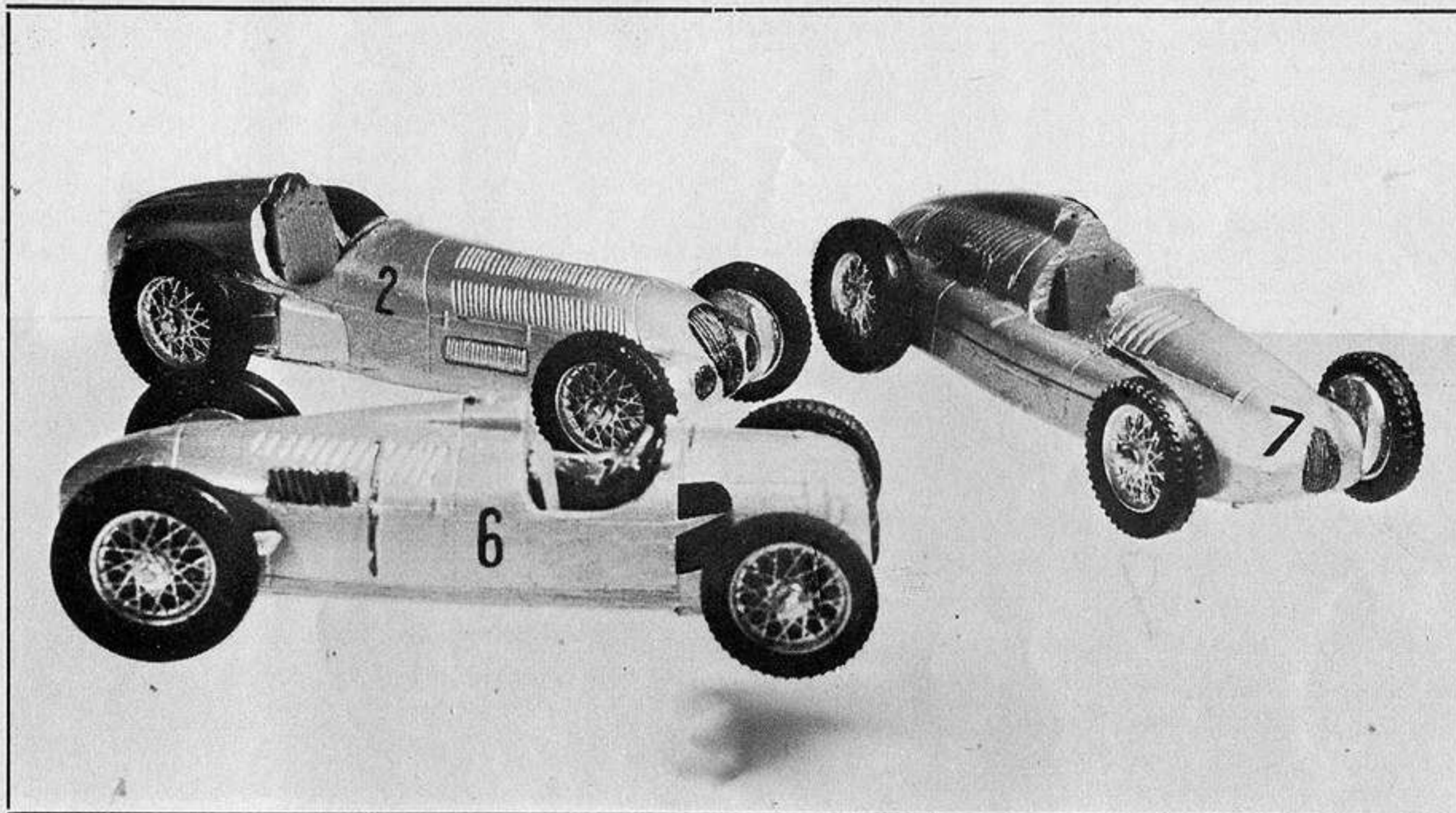
E questa cos'è? E' la Woosh-N-Push, cioè corri e spingi, una nuova automobilina Matchbox. Sagomata a cuneo con piccoli alettoni ai lati del muso, ruotone posteriori, volante a calice, questa automobilina è assolutamente folle. Non ci sorprenderemmo, quindi, di vederne una, ma vera.



Anche la macchina pazza del momento entra nel campo del mini-modellismo: ecco la Dune Buggy Bertone messa sul mercato dalla CORGY TOYS, fedele riproduzione del veicolo originale



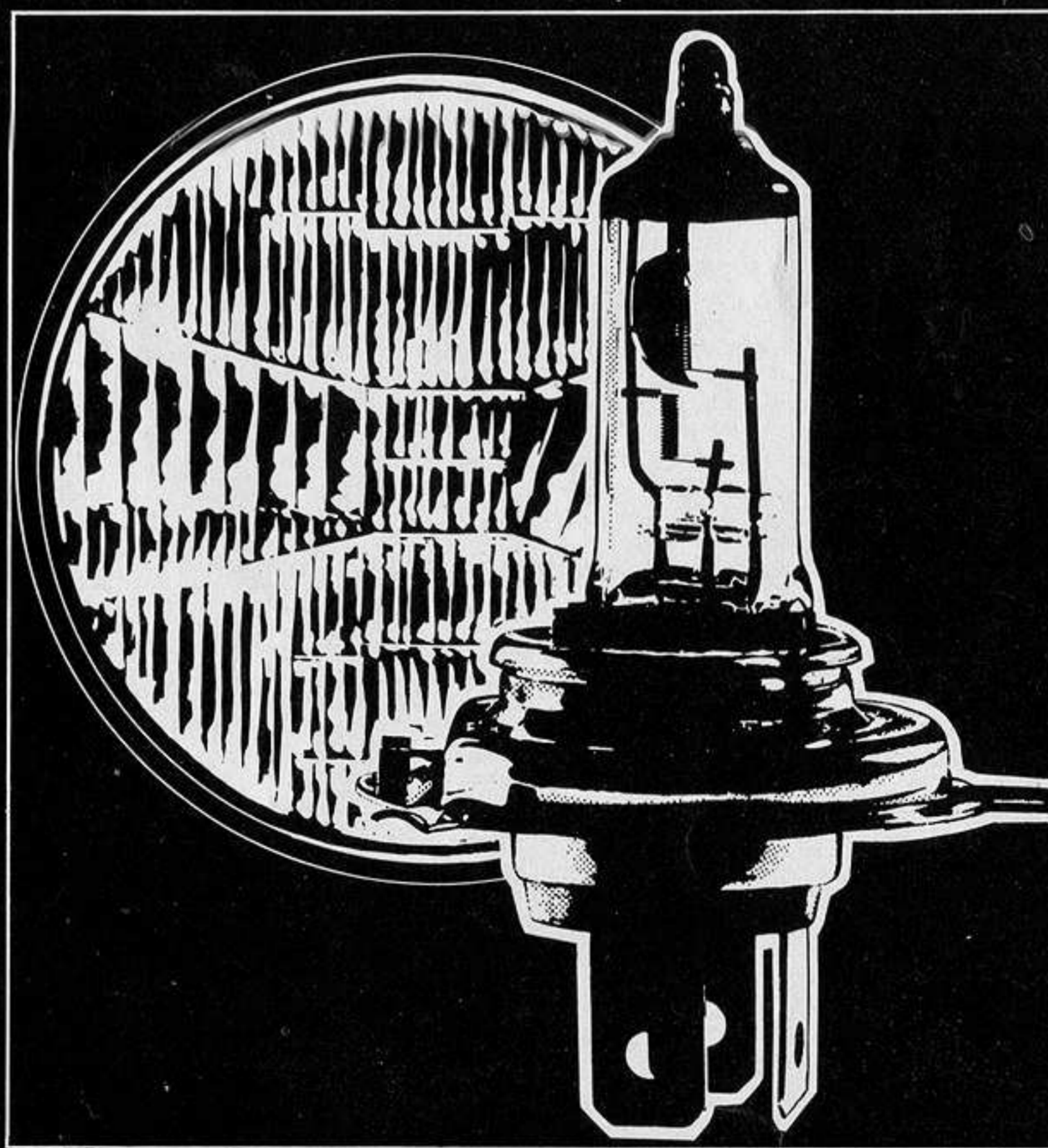
Follie d'oltre oceano con questa Big Banger, una miniauto con un enorme motore. Si tratta di un esemplare della serie Matchbox, quella delle automobili che, una volta, erano vendute nelle scatole di fiammiferi. Oggi, scomparsi i tradizionali «svedesi», anche i modellini Matchbox sono venduti in scatole appariscenti e presentano forme fuori dal normale, anzi addirittura caricaturali



Ricordo di un tempo chiamato dagli storici «l'era dei giganti», ecco i modelli in scala 1:43 di AutoUnion Tipo C (numero 6), AutoUnion tipo D (numero 7) e Mercedes W125 (numero 2). Si tratta di bellissime riproduzioni in fibra di vetro realizzate in piccolissima serie da un cappellano militare dell'esercito inglese, che si trova attualmente in Germania dopo avere girato mezzo mondo. Paddy Stanley, questo il nome del cappellano, fa tutto da solo, anche le ruote fuse in metallo con un disegno delicatissimo e le gomme. Per i più giovani ricordiamo che sulla AutoUnion tipo C correvano Rosemeyer (il giovane pilota tedesco che perse la vita durante un tentativo di record lungo un'autostrada quando il suo bolide correva ad oltre 550 kmh.) ed il nostro Achille Varzi. Sulla AutoUnion tipo D gareggiò, tra gli altri, anche l'indimenticabile Tazio Nuvolari che si rese protagonista di epici duelli con lo squadrone della Mercedes, capeggiato da Rudy Caracciola e con tutti i migliori del momento



doppia luce philips per la vostra automobile



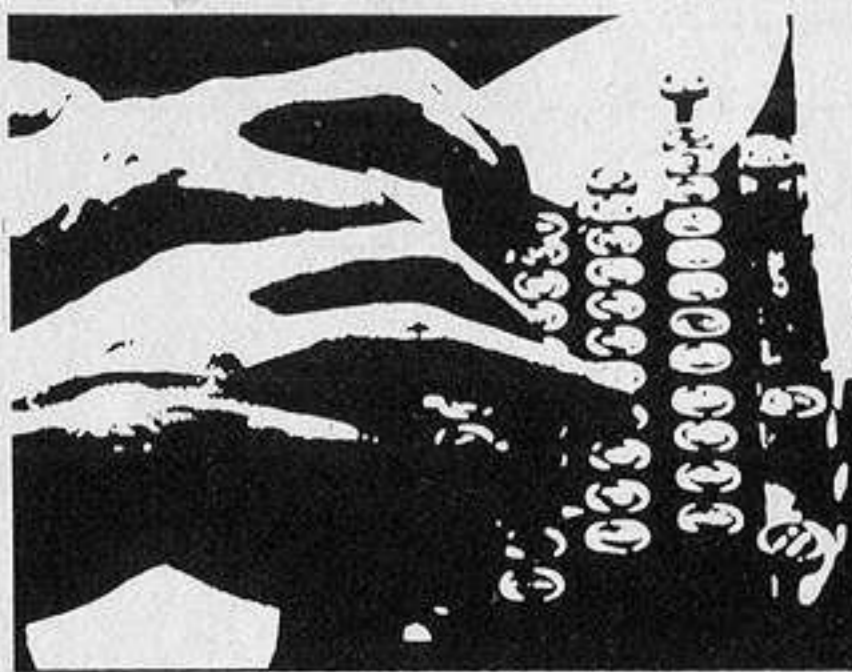
lampada alogena duplo-PH4

PHILIPS

a fascio asimmetrico,
a doppio filamento,
a lunga durata,
che dà il 100% di luce
bianchissima in più



ORGANIZZAZIONE SANGUINETI



**SCRIVETECI,
RIMARREMO AMICI**

**AUTO
SPRINT
ESPRESSO**

La droga e noi

Sono il padre di Maurizio Fassitelli, che la sera di venerdì 25 agosto è caduto dal sesto piano di via Tolmezzo, dove abitiamo, dicono (io non ero presente) in preda ad allucinogeni.

Mio figlio leggeva sempre la vostra rivista perché era appassionato di auto da competizione. Dato che AUTOSPRINT è molto letto dai ragazzi dell'età di mio figlio (20 anni), credo sarebbe utile inserire la notizia della mia tragedia sulla vostra rivista, eventualmente con qualche commento sulla pericolosità dell'uso di droghe di vario genere, nella speranza che possa servire a salvare quei giovani — sono molti — che si trovano in quelle condizioni.

D'altra parte, i giornali quotidiani servono poco allo scopo di divulgazione su tale argomento tanto grave, perché non sono letti dai ragazzi. Vi prego, fatelo voi; ogni mezzo può servire per combattere questo flagello della droga che sta distruggendo la gioventù migliore!

dr. Gianfranco Fassitelli
Milano

Nella sua dolorosa crudeltà, questa lettera non ha bisogno di altre parole. E' insieme un grido di dolore, un atto d'accusa, una parola di speranza. Il dr. Fassitelli, nella tragedia che l'ha colpito, ha voluto cercare in AUTOSPRINT quasi un messaggero ecologico contro l'inquinamento materiale e morale di un flagello che — non c'è dubbio — rischia di trascinare i giovani nella realtà più assurda di questo mondo martoriato di oggi, che pur vuol convincersi di attingere ai massimi vertici della cosiddetta civiltà.

Non possiamo che essere con lui in questa battaglia. Sì, proprio noi di AUTOSPRINT che, in uno sport del rischio come l'automobilismo, sappiamo riscattare proprio quei valori di coraggio umano (e non di malinteso feticismo meccanico-velocistico, come troppo spesso i pigri dal moralismo facile accusano) senza i quali non si diventa uomini. Nonostante certe facili suggestioni di falsa felicità.

LA RETTIFICA

Organizzatori con lo «stimolo»

Nella mia qualità di Presidente della Commissione Sportiva dell'AC Salerno, mi vedo costretto ad aggiungere un altro anello alla catena di precisazioni e rettifiche che continuerò a far pervenire alla Vs. Spett./le Rivista, finché in essa saranno ospitate notizie inesatte riguardanti l'attività sportiva dell'A.C.S.

Vuolsi, infatti che nel n. 33-34 del Vs. settimanale, quello che, tra l'altro, pubblicava la risposta alla precisazione del Vice Presidente dell'A.C.S., avv. Altieri (sarebbe interessante, a tale proposito conoscere il nome dell'«alto funzionario C.S.A.I.» che il Vs. redattore ha ommesso) fosse pubblicata la notizia che la Scuderia Vesuvio organizzerà, oltre la cronoscata Monte Faito, regolarmente posta in calendario e mai effettuata, anche la Coppa Primavera (Amalfi-Agerola), posta in calendario ed effettuata per nove edizioni e la cui decima sarà organizzata, come sempre, dall'A.C.S.

E' notorio, infatti, che l'A.C. Salerno, da diversi e svariati anni, è l'unico Ente in Campania che organizza una competizione di velocità, e ciò senza che alcuno, sia esso A.C. Napoli o Scuderia Vesuvio, abbia mai portato a qualsiasi contributo, sia pure di carattere meramente organizzativo.

D'altra parte ritengo sia opportuno riferirvi che, nel luglio scorso, in occasione di una amichevole riunione in Napoli degli AA.CC. campani, cui erano presenti anche noti sportivi milanesi (Natella, Barrella, Lobello, Carafa), il sottoscritto ebbe a proporre che a cominciare dal 1973 le organizzazioni e le relative spese delle corse in Campania venissero affrontate in comune da tutti gli Automobile Club della Regione che, ormai come Ente esistente, postula una programmazione unitaria e comune nel suo ambito.

Ebbene, a questa mia proposta, non aderirono il dott. Amalfitano, Direttore dell'Automobile Club Napoli che fece presente che l'A.C. Napoli non avrebbe potuto collaborare per spese non avendo stanziato da anni nei bilanci preventivi somme per la voce «Sport» e proprio il sig. Cusani, rappresentante della Scuderia Vesuvio, che aderiva alla tesi del dott. Amalfitano, con il quale, invece — strano a dirsi — recentemente, proprio sulla Spett./le vs. rivista aveva polemizzato aspramente sugli stessi argomenti.

Oggi, proprio la Scuderia Vesuvio si arroga la paternità dell'organizzazione della ns. competizione!

L'Automobile Club Salerno, che ri-

tiene lo sport l'attività istituzionale principale dell'Ente, lottando con i limiti di bilancio imposti dalle spietate leggi dell'economia, prevede una somma per l'attività sportiva. Organizza con continuità una competizione, superando notevoli ostacoli di natura economica, burocratica e di organizzazione, anche a causa dell'ostilità degli

OSVALDO FONTANILI - Felina di Castelnuovo Monti (Reggio Emilia) — Ci spiace molto quanto le è accaduto, ma d'altra parte non abbiamo elementi per giudicare la validità delle sue accuse. Inoltre, ci sarebbe piaciuto poter sentire anche la «campana» del signor Montagna. Ci deve pertanto scusare se non pubblichiamo la sua lettera.

ANTONIO ANDREONE - Roma — Vada nell'ufficio di Renzo Vaccari, in via Magliana Nuova 246 (telefono 5261706): troverà quello che cerca.

ROBERTO CIAFARONI - Prima Porta (Roma) — Per lei, vale la risposta precedente: la cosa migliore è che si rivolga all'ufficio Vaccari.

MAURIZIO SCIARRONE - Catania — Scriva, specificando quali stemmi desidera alla Reno Racing Shop, via Riva Reno 61, Bologna.

ALFREDO MORVILLO - Firenze — Grazie a lei. Siamo ben felici di averle fatto così piacere pubblicando la foto della sua Formula Italia. Alla quale, naturalmente, auguriamo di cuore una pronta guarigione.

PAOLO SITA ed altri - Bertinoro (Forlì) — Allegri, ragazzi, il manifesto che desiderate (e non solo voi, naturalmente), è in arrivo. Un poco di pazienza.

ROBERTO PALLADINI - Lugano (Svizzera) — A costo di disilluderla, la ricerca che ci chiede di fare non la eseguiamo: è troppo ingiusta nei confronti degli interessati, e poi come si fa a stabilire la «colpa» nelle uscite di strada quando i costruttori si rifiutano di ammettere, molte volte le deficienze meccaniche che spesso sono all'origine dei guai? Quanto ai programmi di Regazzoni, essi sono ancora fluidi. Nel n. 35 di Autosprint a pag. 8 avrà letto un'intervista con il pilota ticinese che è molto indicativa. L'indirizzo di Ickx è questo: rue Archimède 7, Bruxelles (Belgio).

ITALO BIAGIOTTI - Montecatini (Pistoia) — Quando esistevano le Sport gruppo 5 e le Sport-Prototipo gruppo 6, le due categorie erano differenziate, in pratica, solo dal peso, libero nel gruppo 6 e non superiore ad un certo limite per le gruppo 5. Dopo l'unificazione, avvenuta all'inizio di quest'anno, le sport gruppo 5 devono sottostare ad un peso limite ma non hanno più vincoli di numero di esemplari prodotti. Esistono però ancora le gruppo 7 biposto-corsa, senza vincoli di peso e senza obblighi come fari o parafranghi posteriori. Il campionato Europeo Marche 2000 ammette sia le sport che le gruppo 7. Nella gara in salita cui si riferisce, i nominativi dei classificati in alcune classi non sono comparsi per ragioni di spazio.

MATEO SANSONE - Stigliano (Matera) — Bisogna intenderci per quello che lei vuol dire parlando di circuiti «semipermanenti»: ve ne sono certi, come quello della Targa, che vengono «chiusi» una volta l'anno; ve ne sono altri, come Imola (ancora per poco) o Clermont-Ferrand che sono delle «quasi» piste ma vengono utilizzati più volte l'anno. Al Gran premio d'Italia 1970, i primi cinque arrivati furono: Regazzoni (Ferrari); Stewart (March); Beltoise (Matra-Simca); Hulme (McLaren); Stommelen (Brabham). In quella stagione Regazzoni oltre a vincere appunto il Gran Premio d'Italia, arrivò secondo in Austria, in Canada ed in Messico, e quarto in Olanda ed in Inghilterra.

Carissimo Autosprint, sono Rossano Motta, il socio di cui avete pubblicato la lettera sul n. 35, nella pagina della Posta. Vi devo dire che questa lettera è stata letta anche dal signor Maffezzoli, che è capo dell'ufficio sportivo dell'Automobile Club di Milano, il quale mi ha scritto:

«...dopo aver considerato la portata del «sacrificio» che lei propone a se stesso, ho prospettato il caso alla Direzione di questo Automobile Club...».

E con mia grande gioia mi sono visto arri-

vare a casa un biglietto per la tribuna riservata posto A21. Così tramite Autosprint, vorrei ringraziare il signor Maffezzoli e la direzione dell'AC di Milano per questo loro gesto. Ringrazio anche Autosprint, che pubblicando la lettera mi ha permesso di assistere al G.P. senza staccarmi dai miei autografi.

Un'ultima cosa: vorrei sapere dove si trova questa tribuna riservata, posto A 21, e se per entrare alla Porta di Vedano è sufficiente esibire il biglietto

Rossano Motta - Arcore (Milano)



LA FOTO

Caro, Autosprint, da diversi mesi ho iniziato la costruzione di un modello in scala di un'Alfa Romeo 33t3, seguendo passo passo i disegni e le foto pubblicate di volta in volta sul giornale. Il modello è quasi ultimato, ma dopo tante ore di lavoro, di applicazione anche in denaro, sono stato costretto, per dirla in gergo sportivo a farla rientrare al box, e tutto per una banalità.

Non riesco ad ultimare tutta la parte riguardante il posto di guida i sedili, il cambio ed il cruscotto con i vari strumenti. Malgrado tutti i miei sforzi per poterci arrivare tramite le fotografie che apparivano su Autosprint, nessuna mi lasciava scorgere questi particolari.

Ora vi prego di aiutarmi, comprenderete quanto ho lavorato, persino le decalcomanie ho riprodotto a mano (esclusa quella triangolare posta sul radiatore centrale, proprio sopra il fregio Alfa, che non so cosa sia) e sarebbe un peccato rovinare tutto.

Vito Rosano - Trapani

L'abitacolo misterioso

Eh no, non permetteremo che tutto il suo lavoro vada perduto per colpa... di Autosprint! Ecco una foto, speriamo eloquente, che ritrae il posto di guida di una Alfa 33t3. Sulla destra, nascosta dalla battuta della piccola portiera, c'è la leva del cambio, infulcrata alla parete verticale, e che comanda una asta orizzontale che sfila verso la parte posteriore a fianco del pilota.

I due grossi tubi schermati che si vedono al centro dell'abitacolo sono i tubi di mandata e di ritorno dell'olio al radiatore anteriore. La decal triangolare di cui non si spiega l'origine crediamo sia una delle decals bianco-azzurre con scritto Autodelta. Ed ora, al lavoro!

albergatori della zona.

Gli organizzatori, che in caso di necessità, sono disposti, avendolo dichiarato formalmente, a sostenere le spese di tasca propria, e che, nella vigilia della corsa, si prodigano per l'organizzazione, trascurando la propria attività professionale privata, non possono e non intendono tollerare che

estranei si arroghino la paternità della organizzazione della corsa.

Cordiali saluti.

avv. Massimo Caiufa
presidente della Commissione Sportiva
Salerno

Per carità, avvocato Caiufa, non agguagliamo altri anelli a nessuna catena. Comprendiamo la sua irritazione, specie sapendo quanto coraggio e «voglia di fare» ci vuole nella sua regione per organizzare una corsa, ma la colpa è nostra.

In fatti, nel riferire la notizia riguardante la Coppa Primavera, ci siamo fatti prendere la mano dall'entusiasmo che traspariva dal battagliero bollettino sociale della Scuderia Vesuvio, ed abbiamo — involontariamente — travisato le cose, come d'altra parte appare chiaro dalla lettera che segue, della Scuderia napoletana appunto che ci fa rilevare la medesima cosa.

Speriamo solo che le poche Commissioni Sportive e le poche Scuderie veramente attive in Campania finiscano con il trovare una linea d'azione comune, e non si esaurisca in uno «stimolo indiretto» ma in una vera e propria collaborazione.

In relazione alla notizia pubblicata a pag. 40 nella rubrica «Sosta al box» nel n. 33-34 di AUTOSPRINT, teniamo a precisarvi che non risponde esattamente al vero: la nostra attività organizzativa per le corse «Coppa Primavera» (1 ottobre), «Monte Faito» (22 ottobre) e «gara in pista a Val-lungia» (24 settembre) si limita infatti ad una costante pressione nei confronti dell'A.C. Napoli, che dovrebbe organizzare le ultime due corse citate, e — indirettamente — a stimolare l'A.C. Salerno, recentemente presente con due esponenti alle riunioni della Commissione operativa dell'A.C. Napoli.

In pratica la Scuderia VESUVIO farà il possibile perché i programmi dei due Enti organizzatori (e anche quello di Avellino per la Montevergine) vengano rispettati, ma non può certamente accollarsi, almeno per ora, l'onere dell'organizzazione effettiva.

Scuderia Vesuvio - Napoli

IL FORMULISTA

Gli esordienti di professione

Caro, Autosprint, desidererei un tuo consiglio riguardo la macchina per iniziare a correre, considerando che anche la 500 gruppo 2 si avvicina, come prezzo, al milione e mezzo-due. Vorrei quindi sapere se puntare su

POSTA POSTA POSTA POSTA **FERMO POSTA** POSTA POSTA POSTA POSTA

MARCO GIRELLI - Trento — Tutte le vetture delle tre Formule internazionali devono avere un fanale rosso posteriore da accendersi in caso di pioggia, nebbia o comunque scarsa visibilità. Non è collegato allo stop, comunque.

FRANCO DEL MANSO - Magliano dei Marsi (Aquila) — Se lei pensa al carburatore come ad un tubo, interrotto a metà da una valvola a farfalla, ecco un carburatore «monocorpo». Se invece i tubi sono due, affiancati, ciascuno con la sua valvola, questo è il «doppio-corpo». Di una macchina si dice che è «sovrastrante» quando tende a sbandare con la parte posteriore; al contrario si dice che è «sottostante» quando tende a sbandare con le ruote anteriori. Fra alternatore e spinterogeno non esiste alcuna affinità. L'alternatore è un generatore di corrente alternata che serve alla ricarica della batteria, come la dinamo è un generatore di corrente continua. Invece, lo spinterogeno è quell'apparato rotante che — in maniera semplicistica — distribuisce la scintilla alle varie candele del motore rispettando l'ordine di scoppio previsto.

STEFANO PULCO - Palermo — Caro Stefano, innanzi tutto complimenti per la tua carriera di studente. Però devi capire che non possiamo sostituirci alla tua mamma nelle decisioni che ti riguardano da vicino: se lei non vuole comprarti la motoretta, non possiamo permetterci di contraddirla.

ALDO GUNNELLA - Terni — Gli interessati hanno già ricevuto la sua lettera e ci incaricano di ringraziarla globalmente per le sue parole.

GIUSEPPE MARIN - Vicenza — Le sue osservazioni sono esatte. In particolare, le didascalie delle due foto sono invertite rispetto alle foto stesse.

GIANFRANCO ZANELLA - Milano — Non siamo a conoscenza dell'età del più anziano «licenziato» italiano, ad ogni modo riteniamo che il suo «limite» sia ancora abbondantemente valido. Si rivolga eventualmente alla CSAI, via Solferino 32, 00185 Roma.

GIUSEPPE CIAN - Grea di Cadore (Belluno) — Come avrà letto, la Ferrari ha messo sotto contratto altri piloti, oltre ad Ickx, che in effetti era stato confermato immediatamente.

TIFOSO ARETINO - Arezzo — Non crediamo che lei abbia letto su Autosprint la affermazione che ci attribuisce, dato che è molto probabile che si possa verificare l'eventualità prospettata. L'indirizzo dell'istituto Dino Ferrari è questo: via Giardini 251, 41053 Maranello (Modena).

GIUSEPPE ZITO e FRANCESCO FAZIO - Campofelice di Roccella (Palermo) — A suo tempo, sul n. 11 di Autosprint di quest'anno, pubblicammo due pagine con tutte le informazioni riguardanti l'ottenimento della licenza di correre. Se volete potrete richiedere la copia arretrata al nostro ufficio diffusione. Altrimenti, recatevi all'ufficio sportivo dell'AC di Palermo.

Anche noi siamo felici per te, Rossano. Un po' meno per l'amico Maffezzoli, che — creando questo «pericoloso» precedente — temiamo si troverà d'ora in avanti subissato di richieste di giovani appassionati. I quali, magari, lo ricatteranno con la minaccia di buttare al macero, altrimenti, la collezione di Autosprint...

A parte gli scherzi, grazie anche da parte nostra a lui ed al direttore dell'Autoclub di Milano: questo gesto «promozionale» ha portato loro molta simpatia.

una Turismo gruppo 1 oppure su una Formula Italia.

A proposito di queste ultime ho visto che la prima «sfornata» di F. Italia è andata a piloti con una esperienza di due anni circa su auto di formula e Turismo. Ora, a parte il fatto che questa gente è abbondantemente più veloce di tutti gli altri, perché chiamare anche loro con il nome di «dilettanti», quando non lo sono per niente? E poi, quando ci saranno un centinaio di Formula Italia in circolazione, che si fa? E quanto tempo circa bisogna attendere fra prenotazione e consegna?

Pablo Marchini - Bologna

Con tutte le domande che ci fa a proposito della Formula Italia, ci pare di aver capito che l'intenzione del nostro lettore bolognese è rivolta principalmente verso una delle monoposto tricolori, anche se la scelta della vettura con cui cominciare a correre non è — logicamente — mai troppo semplice, ed in ogni modo difficilmente influenzabile con «consigli».

Essa dipende infatti non solo dai soldi che si ha intenzione di spendere, ma anche dei gusti in fatto di autovetture ed in fatto di tipi di gare. La formula Italia, come tutte le monoposto, è affascinante ma probabilmente molto meno semplice, almeno all'inizio, nei confronti di una Turismo, preparata o normale che sia.

Comunque, data per scontata la scelta del nostro amico, non possiamo non rilevare come le sue perplessità siano effettivamente le stesse che vengono un po' a tutti, dopo un certo numero di gare per la formula addestrativa nazionale. E' vero, qualcuno che vince ci deve essere, ma la superiorità mostrata dai giovani che provengono da una precedente esperienza formulistica è troppo netta perché sfugga all'attenzione anche dello spettatore più superficiale. Quando la CSAI pubblicò le liste degli assegnatari, all'inizio dell'anno, fu fin troppo facile pronosticare il successo di ragazzi come Castiglioni, Francia, Ghinzani, Bozzetto, Martini. Quanto meno per loro non ci sarebbe stato quel periodo di «apprendistato» con le ruote scoperte che — chi più chi meno — tutti devono trascorrere.

Non vogliamo dire che la CSAI ha sbagliato a fare le sue scelte, ma certamente è singolare constatare qual è stato il criterio di sperequazione adottato, soprattutto quando l'assunto di tutta la faccenda è di dare la macchina a degli «esordienti». Infatti, a qualcuno in sede di assegnazione è stato fatto più o meno

MARIO PEREGO - Trento — Quello che fa per lei esiste. Si tratta di un libretto chiamato «Annuario Sportivo Automobilistico», che può chiedere alla CSAI, via Solferino 32, 00185 Roma. Costa 1.500 lire e contiene un gran numero di indirizzi utili, fra cui tutti quelli delle scuderie.

SALVATORE DI SCIACCA - Caltanissetta — Possiamo dirle che alla 24 ore di Le Mans di quest'anno la Porsche 908-3 coupé portata in gara da Jost, Weber e Casoni è stata la più veloce in assoluto, con punte di 320 kmh grazie all'ottima funzionalità aerodinamica della sua carenatura, non ostante la potenza minore del motore rispetto ai nostri Matra e Alfa. Questo in velocità pura, mentre sul giro era più lenta.

NATALE BASILE - Messina — Crediamo sia troppo complesso. Le foto a colori vengono stampate da una diapositiva, ad ogni modo provi a consultarsi con l'Agenzia Attualfoto - che fa anche gli ingrandimenti che desidera -, via Irnerio 12/2, Bologna, telefono 274543.

FAUSTO BOLOGNINI - Verona — All'ing. Carlo Chiti può indirizzare presso l'Autodelta, via Fermi, Settimo Milanese (Milano).

GIORGIO MAGGI - Brescia — Sia più benevolo nei confronti di certi errori. Infatti, non è affatto difficile battere una l al posto di una I. Certo, se avessimo scritto «F. Italia» per intero l'errore si sarebbe evitato.

MASSIMO CERINA - Latina — Non è questione di «professionismo», nell'automobilismo ce n'è fin troppo. Secondo noi, comunque, i piloti non dovrebbero entrare troppo dentro alle questioni generali di questo sport, perché finirebbero per fare le cose unicamente in funzione loro. D'accordo per la sicurezza, ma si è anche visto come già adesso siano in grado addirittura di boicottare un circuito.

ASTRID SCHWARZ - Merano (Bolzano) — Ordini i volumi alla Libreria dell'Automobile, via Marsala, Galleria Caracciolo, 14, Roma.

ALBERTO MONTI - Cinisello Balsamo (Milano) — Al Rally di Montecarlo del 1969, Pat Moss giunse sesta assoluta con la sua Fulvia HF 1300, vincendo naturalmente la coppa delle Dame in coppia con Elyzabeth Nystrom. Pat Moss è la sorella di Stirling Moss, il famoso campione del volante, e moglie dello svedese Carlsson, che fu ai suoi tempi un ottimo rallista al volante della SAAB.

MAURIZIO SOFFIATI - Torri del Benaco (Verona) — Purtroppo, non possiamo che confermarle le perplessità che ci manifesta. In effetti, la prima iniziativa è sfumata; e questa nuova - pur con ottimi presupposti - non ha ancora la possibilità di dare delle garanzie per un impiego futuro.

PAOLO CASAGRANDE - Milano — Non crediamo che proprio «quel» tipo di giubbotto sia in vendita ma qualcosa di molto simile pensiamo di sì. Provi a rivolgersi allo Shop Car 33, in via Plinio nella sua città al numero 33.

MICHELE ALBORETO - Rozzano (Milano) — Il boxer Ferrari, come tutti gli altri motori, viene continuamente modificato, alla ricerca di prestazioni migliori. In effetti, la B3 sarà equipaggiata con una ulteriore versione del 12 cilindri boxer, naturalmente potenziata.

questo discorso: «Ci spiace, a te non la diamo perché sei troppo bravo...». Bisognerà vedere se, al termine di questo primo ciclo, qualcun altro — e con la macchina già in mano — si sentirà fare lo stesso discorso.

Per quanto riguarda il «come» far correre le F. Italia quando il loro numero supererà quello ragionevolmente ritenuto il massimo per una stessa corsa, azzardiamo qualche ipotesi. La prima, la più facile, è quella di una serie di batterie con semifinali e finali, tipo meeting ciclistico. L'altra, che abbiamo ragione di pensare sia nella mente della CSAI, è quella dei gironi regionali, cioè più gare temporanee su varie piste italiane, con ammissione dei piloti della «zona» e magari semifinali e finali nazionali. Questa forse è la soluzione più razionale, sia perché con non troppe macchine una gara di F. Italia può essere utilmente inserita nell'ambito di una manifestazione più importante, sia perché questo è il criterio più o meno adottato in Francia, dove le Formule France sono una miriade. Solo che i francesi hanno più autodromi, e meglio disposti dei nostri.

Quanto alla consegna, riteniamo che entro quest'anno non verranno consegnate altre macchine all'infuori di quelle già assegnate, e che le macchine la cui assegnazione viene fatta in questo periodo — come avrà letto, si è aperta un'altra «lista» — verranno consegnate per la prossima stagione. Se vuole saperne di più, telefoni alla CSAI a Roma (06/47.88.97), chiedendo del signor Giachini, che si occupa direttamente delle Formula Italia in seno alla nostra Commissione Sportiva.



Caro Arturo, ti pregheremo, in primo luogo, di permetterci di 'spersonalizzare' la faccenda. Per la conquista di questo titolo italiano assoluto, finalmente riabilitato dopo anni dalla vostra bravura, siete in lizza tu ed Andrea de Adamich. Siamo amici sinceri di entrambi, e vorremmo che foste tutti e due Campioni d'Italia. Ma questo non è possibile, ovviamente, e perciò uno dei due sarà il primo, alla fine.

Caro Arturo, io non sono bravo a scrivere, non so portare argomentazioni sottili, di quelle che riescono a convincere, a farsi dare ragione anche quando uno ha torto.

Io ho passione per l'automobilismo, e alle corse mi dedico completamente, senza preoccuparmi di campionati, classifiche o regolamenti se non per quelle prescrizioni che riguardano noi piloti; istruzioni, orari, comportamento, ecc.

Perciò, per favore, vorrei mi si spiegasse:

Perché, ai fini della classifica del Campionato Italiano, le gare del gruppo 7 (come quelle che io ho disputato per l'Europeo Marche, vincendo a Digione e a Silverstone) non debbono contare per l'assegnazione dei punti.

Perché, se voglio ottenere questo benedetto punteggio, debbo gareggiare, come ho fatto a Enna, con vettura appesantita di 50 kg per rientrare nel gruppo 5, e quindi in condizioni di netto svantaggio nei confronti degli avversari stranieri.

Perché, dopo avere fatto tutto questo, il punteggio ottenuto in queste gare viene dimezzato con la bella trovata

(coefficiente 3) - altre (coefficiente 2);
b) corse vetture Sport - di campionato del Mondo Marche (coefficiente 3) - altre (coefficiente 0,5);
c) corse di Formula 2 - di campionato d'Europa (coefficiente 1,5) - altre (coefficiente 1) ».

Non si parla, come si vede, di corse per vetture gruppo 7, quindi non valgono i piazzamenti nel Campionato Europeo Marche 2000 (aperto anche alle gruppo 7), a meno di non correre con i 50 kg in più di una gruppo 5; e non varrebbero eventuali piazzamenti in una gara del Challenge Can-Am, fra le altre cose da quest'anno entrato a far parte dei Campionati della F.I.A.

Una cosa abbastanza assurda, come si vede, e pensiamo che anche alla CSAI se ne saranno accorti. D'altra parte, ora come ora,

Nel caso particolare, il regolamento del Campionato Italiano assoluto para-grafo 2, dice:
« Il titolo verrà aggiudicato al conduttore italiano che avrà totalizzato il maggior punteggio nelle seguenti competizioni in circuito:

a) corse di Formula 1 - di campionato del Mondo

L'«assoluto» chiacchierato

del coefficiente 0,5, mentre i punteggi ottenuti nelle gare di Formula 2 sono moltiplicati per tre.

Perché vengono organizzate improvvise facili gare Sport Nazionali valevoli a punteggio pieno nello stesso giorno in cui, per esempio, io devo lottare al Nurburgring nell'Europeo Marche per ottenere la metà dei punti.

Io, che con i risultati della corsa disputata ieri a Monza (voi avete visto cosa è successo) mi son trovata compromessa la mia classifica avendo preferito difendere all'estero i colori italiani piuttosto che scegliere una gara «della mutua» (voi sapete cosa voglio dire). Per la quale non mi sarebbe stato difficile ottenere una vettura capace di vincere.

Vi domando una spiegazione, lieto se essa potrà evitare che l'anno prossimo, gli aspiranti al titolo italiano assoluto si trovino nello stesso guazzabuglio in cui mi sembra ci dibattiamo quest'anno.

Anche se non sono riuscito a esprimermi correttamente, voi capite quello che intendo e saprete meglio di me.

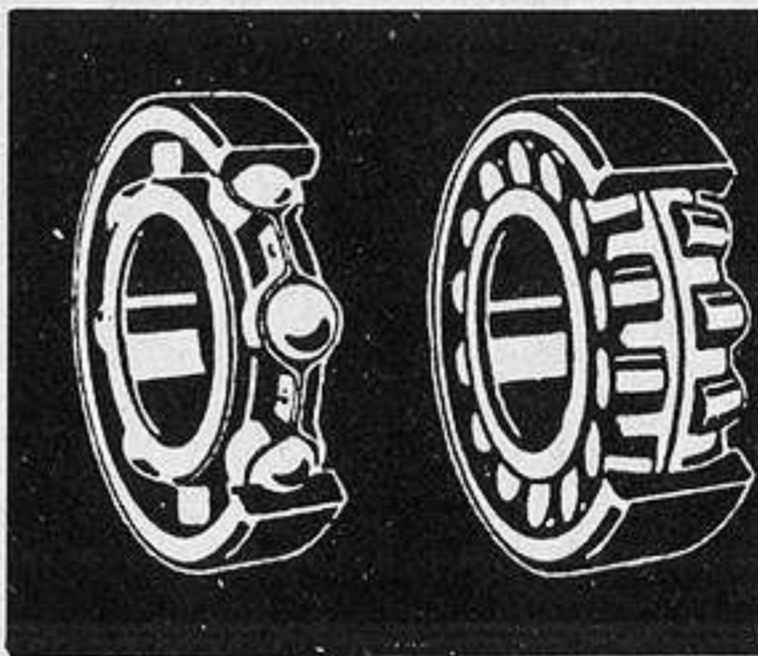
Grazie per la comprensione.

Arturo Merzario - Modena

non è colpa di Andrea de Adamich se le tue vittorie a Digione ed a Silverstone non possono venir computate nel calcolo per il Campionato italiano assoluto. E non puoi neppure fargli una colpa se — per correre dietro ai punti di questo Campionato — de Adamich è andato a correre a Monza. Fra l'altro, la gara di Monza del 3 settembre non era «improvvisata» ma era in calendario dall'inizio dell'anno.

Quanto ai coefficienti, è una questione di valutazione che non spetta a noi fare. Quando si introducono dei coefficienti per pareggiare certi valori, il minimo che accade è di sperequarli di più. Ma anche in questo caso, l'eventuale soluzione (o ritocco) è in una prospettiva futura.

Comunque, sei proprio così sicuro di essere già tagliato fuori dalla lotta per il titolo tricolore? La stagione non è mica finita...



FAG
cuscinetti volventi