



MATRA '73 con Amon e Beltoise

PARIGI - La Matra ha definito in questi giorni il suo programma 1973. Per le Sport resta l'impegno per Le Mans, mentre pochissimi sono gli sviluppi per la Formula 1, che fino a pochissimo tempo fa erano ancora nebulosi. Infatti, la Matra ha deciso di prevedere un ritorno in forza nel Mondiale Piloti con una squadra di due vetture e non più con l'unica macchina di queste recenti stagioni. CHRIS AMON resta, mentre è stato annunciato il « ritorno » di JEAN-PIERRE BELTOISE, che per il 1972 aveva sottoscritto un contratto per la BRM-Marlboro.

Si ricostituisce quindi il « tandem » Amon-Beltoise, che erano già stati assieme alla Matra F. 1 nel 1971.

● REGAZZONI non si è lasciato « male » con la Ferrari. Dopo la firma del suo contratto con la BRM-Marlboro (che pare preveda un impegno per 22 corse: ma sono poi tante in F. 1, o c'è anche l'Interserie-Can-Am in ballo?) è stato a Maranello prima di partire per il Canada. Una cosa è certa: la firma con la squadra inglese è solo per un anno.

● Helmut EISENDEL è un « navigatore », anzi un « copilota » (secondo la nuova denominazione adottata dalla CSI), che notoriamente fa molto gola alla BMW con cui ha collaborato in occasione della puntata italiana della casa tedesca all'Elba di quest'anno. La caccia comunque si è fatta serratissima all'Alpenfahrt dove lo spider 124 su cui faceva coppia con Lindberg è stato continuamente preso d'assalto da una miriade di decalcomanie che con notevole impegno, ed apparente disinvoltura, il D.S. Fiat Maruffi si impegnava a togliere in tutta fretta. Ma la BMW è riuscita a spuntarla ugualmente, (come



MERZARIO (quasi) come WOTTLE sul podio



Ricordate questa foto a destra? E' la premiazione sul podio olimpico di Monaco del curioso personaggio dell'atletica americana, vincitore degli 800 metri, il giovane Wottle. Con la mano sul cuore e lo strano berrettino in testa rese omaggio così alla bandiera USA che saliva sul pennone mentre suonava l'inno nazionale statunitense. L'insolito episodio offrì argomento di difesa ai due atleti neri americani che successivamente, vennero espulsi dal Villaggio Olimpico perché, nella loro premiazione, tennero un contegno poco ortodosso nei confronti della loro bandiera e dell'inno della loro Nazione. Wottle ha trovato un « imitatore » in Arturo Merzario, che è stato visto così (sopra) sul podio della 500 Km di Imola. Col berrettino in testa anche quando hanno risuonato le note dell'inno di Mameli. E per di più, senza il romantico omaggio della mano sul cuore

● E' confermato che TRIVELLATO sarà, per il prossimo anno, l'agente in Italia dell'accoppiata March-BMW, sia nel settore della Formula 2 come nella Sport. Presso l'officina dei fratelli Trivellato vi sarà un deposito ricambi ed una vera e propria « concessionaria » per la vendita delle vetture March equipaggiate con il potentissimo motore tedesco, che verrà poi utilizzato anche in Turismo.

● Pare che gli organizzatori francesi di Clermont Ferrand, si siano dati da fare presso la GPDA perché non si tornasse sul « caso Marko », in occasione del quale ci furono gravi lacune nel soccorso medico. Pare che se l'austriaco non fosse stato lasciato in piedi per alcune

ore, tra i primi soccorsi e l'accogliamento all'ultimo ospedale specializzato, forse non avrebbe perduto tutto quel « liquido » dall'occhio, che può costargli il recupero completo. Intanto il dr. Marko pensa seriamente a fare il giornalista di automobili.

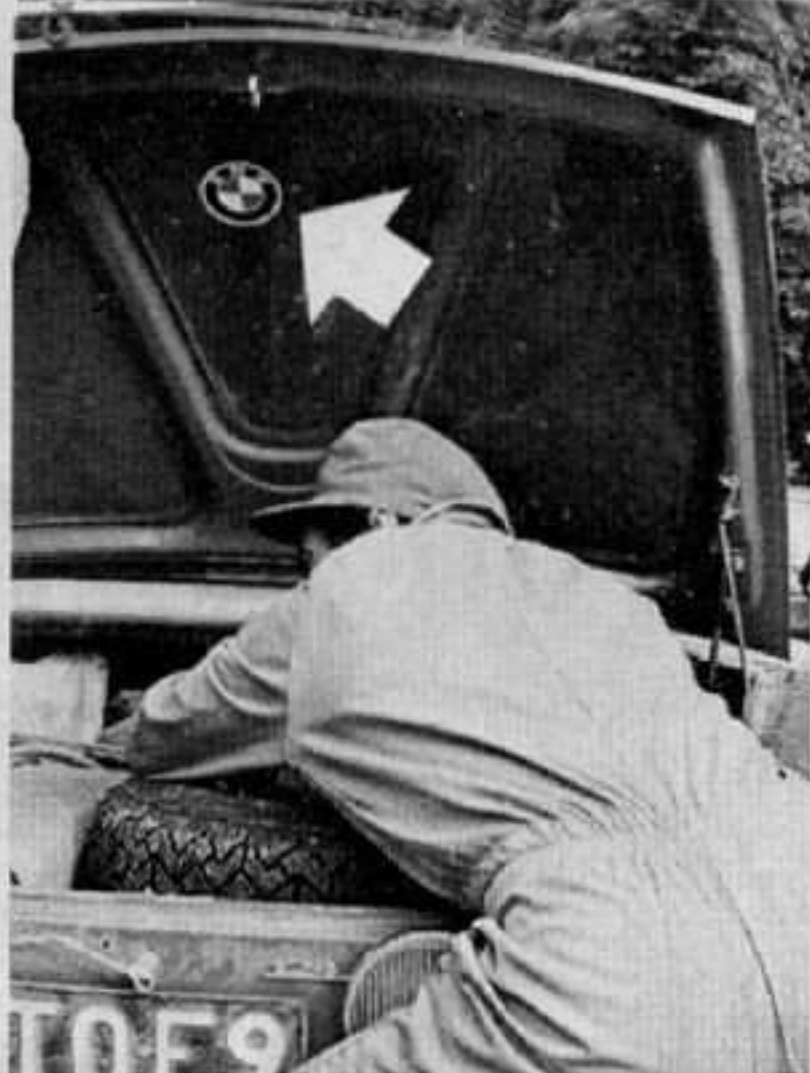
● Spiccioli della 500 KM. Tutti aspettavano a Imola l'ing. Carlo Chiti, direttore generale dell'Autodelta. Specie dopo i tempi in prova di de Adamich (inserirsi a sandwich tra Merzario e Ickx). Ma non è arrivato. Magari solo, perché la 33tt3 figurava del concorrente R.T. Pagnossin?

● L'ing. Marelli dell'Alfa si è portato

alla vigilia Merzario, nel carrozzone Firestone. « E' un amico — spiegava poi l'ex tecnico ferrarista. — D'altronde Arturo ha già firmato per la Ferrari... »

● Casani ce l'aveva alla fine con Bonapace, « reo » di averlo costretto al testa-coda in finale, costatogli il quarto posto con Jost: « L'anno scorso a Roma cacciò fuori Elford, adesso me... » impreca il finalese

● Zeccoli, dopo la 500 KM: « Se de Adamich avesse avuto il 12, scometto che le Ferrari non avrebbero preso il largo (tanto facilmente) ».



documenta questa foto scattata all'assistenza di Semmering al termine della seconda delle tre tappe in programma) e la Fiat dei vincitori del Rally ha terminato col distintivo della casa tedesca addosso.

Una F. 1 Viceroy-FERRARI per ANDRETTI?

Dal « Diario agonistico » di Tim Schenken (che nel prossimo numero ci offrirà interessanti considerazioni in tema moda-chicane) stralciamo questa parte finale, che ci sembra di un particolare interesse, per alcune considerazioni intuitive che permette. Scrive Schenken:

« ...Ormai tutti pensano già all'anno prossimo. Secondo me il 1973 sarà un anno di spicco, per la F. 1. Si tratterà di una stagione veramente interessante. Sappiamo già intanto, di tre possibili nuovi teams: il Rondel Racing, per il quale corro io in F. 2, pensa seriamente di fare gareggiare una squadra di due vetture, poi il team americano UOP-Shadow ha strappato Rees alla March per occuparsi delle due vetture di Oliver e di un altro pilota, e adesso ho saputo che il team Parnelli Jones sposta il suo interesse da Indianapolis alla F. 1 e farà progettare una Viceroy per Mario Andretti. Credo anche che l'anno prossimo la Tecno sarà più forte in F. 1, perché questa prima stagione sperimentale le ha insegnato molto, senza contare che ci sarà anche Ferrari con una vettura per Ickx, se non altro. Regazzoni darà nuova forza al team BRM e penso che la più recente Tyrrell dovrebbe dare soddisfazioni a Stewart. Corrono già anche voci su nuovi patrocinatori, per cui, fra una cosa e l'altra, dovremmo avere una stagione molto vitale... »

La parte che desideriamo sottolineare è quella della F. 1 Viceroy-Parnelli per Andretti. Ricordate che negli scorsi numeri anticipavamo di una evoluzione dell'interesse negli Stati Uniti per le corse europee F. 1? Abbiamo accennato ad alcuni sponsor e ai programmi monoposto che si preparano. La SHADOW è una prima conferma. Ora c'è la anticipazione di Schenken per Andretti. E qui è il caso ricollegarla ad altre informazioni di cui siamo in possesso.

Prima di Monza, lo scrivemmo, Mario Andretti aveva fatto sapere a Enzo Ferrari che sarebbe passato da Maranello dopo la sua gara al G.P. d'Italia. Ma il « Drake » l'ha atteso inutilmente. Si è pensato che il piccolo italo americano sia rimasto male per le difficoltà della sua Ferrari F. 1 a Monza (si lamentava dell'assetto troppo sovrasterzante). Ma invece adesso si è saputo che ripartì subito il lunedì, per un telegramma ricevuto. Così l'incontro è sfumato.

Nelle interviste a Monza, Andretti fece capire che lui è sempre disponibile per Ferrari, sia in sport che F. 1, ma deve condizionare i suoi programmi a quelli del campionato USAC (« che non mi permette di fare tutto quello che vorrei »). Il rapporto Andretti-Parnelli-Ferrari è sempre però in ballo anche con quella faccenda del motore per Indy, il cui tema non può essere approfondito finché non si conosceranno per certo le decisioni sulle nuove cilindrate dei motori.

Parnelli e Andretti, come sapete, ci tengono ad avere i motori Ferrari, Indy ma ne vorrebbero DODICI, cioè per tutto il campionato e l'equipe, mentre a Maranello pensavano di muovere i primi passi americani con

due propulsori. Nel frattempo poi si è inserita l'austerità di finanziamento Fiat. In più c'è questa « voglia di F. 1 » che pare solletichi più il loro sponsor, cioè la Casa di sigarette Viceroy. Adattare una monoposto Parnelli (progettata da Phillippe) per la F. 1 non è un grave problema, ma è ovvio che l'incognita è il motore.

Per le corse Indy le Parnelli utilizzano l'Offenhauser (finché Ferrari non si decide): ma per la F. 1? Se la « Viceroy » monoposto all'europea la si farà correre che avrà? un Ford V-8 o un V-12 Weslake (che però non va bene al momento, tanto che la Mirage pare torni all'8 Cosworth)? Ma in questo caso Andretti difficilmente poi potrebbe correre in sport, sia pure nelle sole gare USA, con Ferrari.

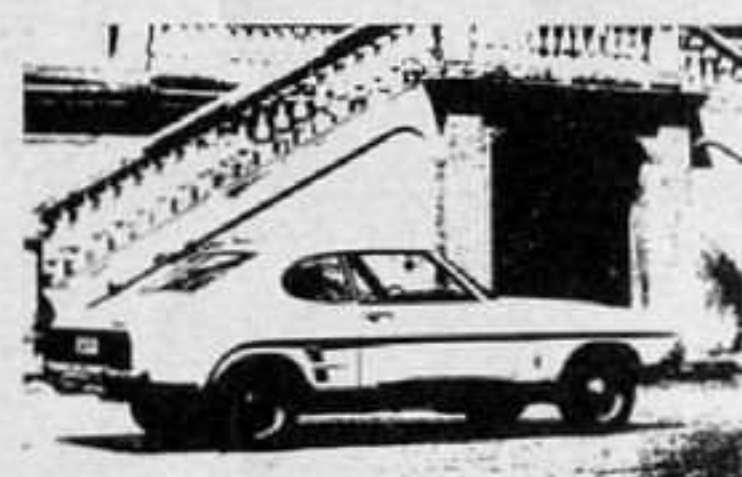
E allora? E' troppo arduo pensare che il programma « ideato » dal Mario (e che non ha potuto sottoporre a voce al « Drake ») sia quello di una monoposto Parnelli F. 1, marcata Viceroy, ed equipaggiata col motore Ferrari 12 boxer? Anzi, potrebbe essere il nuovo stadio della collaborazione Andretti-Parnelli-Ferrari in vista anche di una futura Indy.

Marcellino

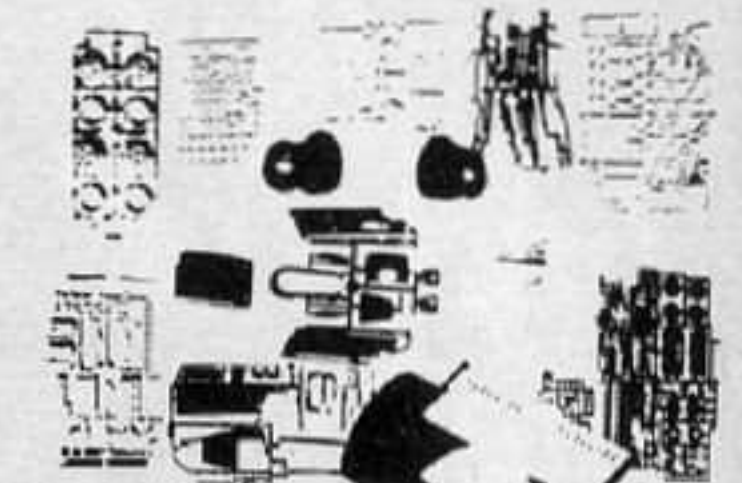


nelle pagine che seguono

Le quindici auto-NOVITA'



Il computer tricolore dà i numeri



La FERRARI di PROVINI

il pallottoliere delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale delle corse

a pagina

2 Dove corriamo domenica?

3 LA ZANZARA

45 KARTING

46 TUTTESPRINT MOTORAMA

48 SCRIVETECI rimarremo amici

50 INFORMATUTTO

51 COMPRAVENDITA



Con l'appuntamento del 18 ottobre a LONDRA si apre l'autunno dei SALONI dell'auto: le novità fioccano

I Saloni si avvicinano — Parigi 5-15 ottobre, Londra 18-28 ottobre e Torino 1-12 novembre — e le notizie sui modelli nuovi o sulle versioni 1973 di modelli già esistenti affluiscono a ritmo crescente. Nuovi sono il MASERATI « MERAK » e l'OPEL REKORD DIESEL, mentre rinnovamenti

importanti sono stati apportati alla serie delle FORD ESCORT e a quella delle FORD CAPRI, così come alla VOLKSWAGEN « K 70 L ». Altri due aggiornamenti interessanti sono quelli relativi alle vetture inglesi « 2 S130/5 » e « Europa Special » della LOTUS che montano ora il cambio a cinque rapporti di velocità.



Nel PROSSIMO NUMERO

La trappola dell'IVA

ovvero:

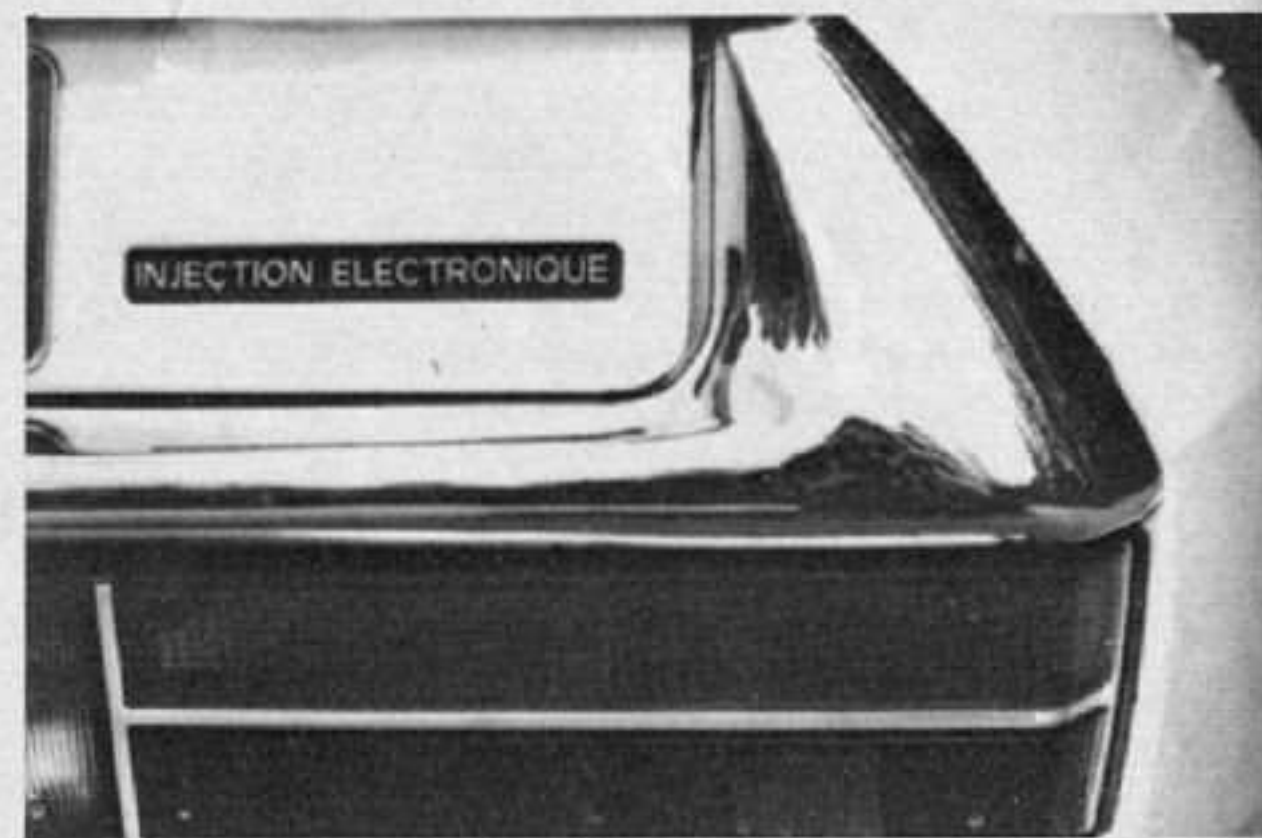
Quando i politici legiferano a occhi bendati (non conoscendo, nel caso nostro, i veri problemi dell'automobile italiana)



Come chiaramente dice la targhetta posteriore, ora la GS è stata portata a 1220 cc di cilindrata



Le nuove « sigle » della Citroën: in alto la D Super 5, in basso la DS 23



Ora anche la SM ha l'iniezione a controllo elettronico. La SM ha un listino di 6 milioni e mezzo

La GS 1220 e la DS 23 si esaltano nelle migliorate prestazioni, confermando le incredibili doti di tenuta sul bagnato

Le CITROEN «più»

Tutti i nuovi PREZZI delle Citroen

		PREZZI PRECEDENTI FINO 31/8/72
DYANE 6	895.000	865.000
frizione centrifuga	18.000	
interno tessuto	11.000	
sedile posteriore rib. e pianale post. amovibile	18.000	
AMI 8	1.040.000	990.000
AMI 8 WEEK END	1.078.000	1.028.000
frizione centrifuga	18.000	
interno similpelle	18.000	
MEHARI	1.090.000	
GS 1015 CONFORT	1.395.000	1.348.000
GS 1015 CLUB	1.495.000	1.450.000
GS 1015 BREAK CONFORT	1.490.000	1.430.000
GS 1015 BREAK CLUB	1.530.000	
GS 1220 CLUB	1.549.000	
GS 1220 BREAK CLUB	1.609.000	
vernice met. s./Club		42.000
convertit. s./GS1220 Club		115.000
D SPECIAL	2.205.000	
D SUPER 5	2.440.000	2.205.000
DS 20 PALLAS	2.860.000	2.750.000
DS 23	2.830.000	
DS 23 PALLAS	3.170.000	
DS 23 INIEZIONE	3.110.000	
DS 23 PALLAS INIEZIONE	3.450.000	
vernice met. s./DSuper		85.000
vernice met. s./DS		85.000
vetri azzur. s./DSuper		85.000
vetri azzur. s./DS		85.000
interno cuoio s./Pallas		330.000
condiz. d'aria s./DSuper		395.000
condiz. d'aria s./DS		395.000
BREAK 20	2.935.000	2.710.000
FAMILIARE 20	2.935.000	
AMBULANZA 20	2.995.000	
BREAK 23	3.175.000	
FAMILIARE 23	3.175.000	
AMBULANZA 23	3.235.000	
SM COUPE' INIEZIONE (con vetri azzur. e condiz. d'aria) interno cuoio	6.495.000	5.490.000
		380.000

* I prezzi si intendono per veicolo consegnato franco CITROEN ITALIA Sede Centrale o Sue Succursali o Concessionarie. A tali prezzi vanno aggiunte le spese di immatricolazione.

MONZA - L'incremento di cilindrata dei due più interessanti modelli della Citroen, la DS e la GS, rappresenta la più cospicua innovazione della gamma 1973 della Casa francese. Infatti, in entrambi i casi, data l'eccellenza dell'intera costruzione, soprattutto per la parte telaio, un ulteriore ampliamento delle prestazioni era quanto mai sentito; ed è con vera soddisfazione che esso si compia senza alterare minimamente l'equilibrio delle caratteristiche funzionali dei motori, ma attraverso un lieve aumento della cilindrata. Con tanto significato specialmente per la GS, che ora potrà aversi sia con il conosciuto motore di 1.015 cc, sia con quello maggiorato a 1.220 cc; proprio perché fin dalla presentazione di questo rivoluzionario modello la sola critica unanimemente fatta dagli esperti era d'una eccessiva esiguità di potenza.

Prestazioni allargate

Non già in termini specifici, dove anzi il livello appariva tra i più alti, bensì in termini reali, in funzione del valore stesso della cilindrata. « Sarebbe una 1300 cc eccezionale », si diceva; ora, però, i tecnici della Citroen dimostrano che con soli 1220 cc, quindi ad un punto intermedio d'incontro, questi obiettivi sono pienamente raggiunti. Un altro motivo d'orgoglio per l'avanzatissima scuola tecnica di questa marca.

Poi, per la DS le ragioni, per quanto simili, trovano qualche sfumatura diversa di significato, in

quanto la macchina, con le sue proverbiali doti di efficienza d'autotelaio e con le ultime evoluzioni dei motori, sentiva in misura minore questa necessità. Nondimeno, il passaggio a 2347 cc della nuova versione DS 23 propone un ulteriore allargamento delle prestazioni, davvero apprezzabile. E, per il resto, la gamma '73 comprende

zioni, nonostante la prova sotto la pioggia, alla GS 1220 e alla DS 23, ricavando ottime impressioni per l'ampliamento delle prestazioni e riscoprendo le incredibili doti di tenuta sull'asfalto bagnato di queste autovetture, sia in curva, per l'eccellenza di una delle trazioni anteriori più evolute, sia nella frenatura.



L'interno della Citroen GS Club 1220 centimetri cubi. Con rapporti al cambio invariati ma con un ponte più lungo raggiunge i 150 kmh

una DS Super 5 sia a carburatore che ad iniezione e l'applicazione dell'apparecchiatura ad iniezione elettronica per il motore della magnifica SM; invariati i modelli Ami 8, « Dyane » e « Mehari ».

Nel corso della presentazione dei nuovi modelli, che la Citroen ha fatto nei giorni scorsi a Monza, abbiamo rivolto le maggiori atten-

Il motore della GS, aumentato di 207 cc di cilindrata attraverso l'aumento sia dell'alesaggio, da 74 a 77 mm., sia della corsa, da 59 a 65,5 mm., non è una semplice derivazione, ma un completo ridisegno, sulla base delle stesse caratteristiche di costruzione, a quattro cilindri orizzontali e contrapposti, con distribuzione ad assi



Ancora sulla breccia dopo tanti anni, la Citroën DS è ora al vertice del suo sviluppo con la DS 23 ad iniezione elettronica, che costa 3.110.000 lire. Sotto, la GS Club con il nuovo motore da 1220 cc mantiene inalterata la sua caratteristica — e copiatissima — linea



delle camme in testa. Infatti, l'allungamento della corsa comporta un manovellismo, albero e bielle, diverse e anche questo fatto parla a favore della serietà tecnica della Citroën, che offre all'utenza questo incremento di potenza con una somma di caratteri costruttivi e funzionali diversi; così, il passaggio dai 61 cavalli SAE a 6750 giri del 1015 cc agli attuali 65,5 cavalli SAE a 6000 giri spiegano la maggiore pienezza ed elasticità raggiunta dal nuovo motore, in cui la coppia sale da 7,5 a ben 9,2 kgh., da 3500 a 3250 giri. Dunque, tutto il rinnovamento è stato impostato a questo miglioramento di impiego e di distribuzione della potenza, mantenendo invariati i rapporti del cambio, ma correggendo lievemente quelli della coppia conica, da 4,37 a 4,12, con un piccolo allungamento, che consente il passaggio dai 148 ai 151 km orari in corrispondenza di più bassi regimi di rotazione del motore.

Maggiore elasticità

Naturalmente, dati gli incrementi sensibili delle curve di potenza e di coppia, il progresso non va visto sotto il profilo della velocità di punta, bensì da quello delle accelerazioni e dell'elasticità del motore, per cui al precedente livello velocistico si giunge in tempi tanto più piccoli e le stesse velocità massime si sviluppano più facil-

mente, senza lunghi lanci. Non solo, ma in questa intelligente forma di evoluzione, anche i consumi restano contenuti, con aumento d'un litro circa per 100 km ai due terzi della velocità massima. Inoltre, è con questo miglioramento che viene consentita anche l'adozione della trasmissione con convertitore idraulico di coppia, in tal caso con un cambio a soli tre rapporti.

Carburatori a iniezione

Della DS 23, che sostituisce la DS 21, la diversa struttura del motore ha consentito l'ampliamento della cilindrata in funzione del solo allargamento dell'alesaggio, portato a 93,5 mm., conservando la stessa corsa di 85,5 mm., con rapporto di compressione sempre a 8,75:1. Due livelli di potenza derivano dal tipo di alimentazione, a carburatore o a iniezione elettronica, con 124 o 141 cavalli SAE rispettivamente, valutabili a 110 o 125 cavalli DIN, e con coppie motrici molto simili, di 19, e 20,5 kgh. a 4000 giri. Ed anche le velocità massime ne risentono, con un limite di 185 km orari per la prima versione e di ben 195 kmh per la seconda; in ogni caso, però, con una accresciuta pienezza di utilizzazioni ed elasticità, che rappresentano il perfezionamento più pregevole di questa eccezionale vettura.

Enrico Benzing

Un'insolita iniziativa che andrà in vetrina anche al Salone di Torino: come il direttore dell'A.C. Modena dr.

Grattarola sa affrontare di petto i problemi del traffico

La City-Car dell'Auto-Club!

MODENA - Il Direttore dell'AC di Modena comm. Adriano Grattarola ha realizzato il suo sogno, al quale ha dedicato mesi e mesi di «tempo libero (poco)», presentando una «CITY CAR» azionata da un motore di 250 cc., due posti, trasformabile in spider e dal costo assai ragionevole.

E' stata battezzata col nome «AC Modena», porta il numero di targa 276.750 MO. Il piccolo gruppo propulsore è un due cilindri, due tempi. Il differenziale è di marca nazionale, le sospensioni sono indipendenti anteriormente: dietro c'è il ponte fisso. La capote, è smontabile e così le piccole portiere. Ruota di scorta all'esterno sulla parte posteriore. Le dimensioni delle ruote sono sulla falsariga di quelle Mini in produzione.

La carrozzeria è stata elaborata da Barozzi e fa da telaio. Tutto è stato stampato in provincia. Grattarola è veramente un uomo imprevedibile.

A Orlandi e a lui si deve il grande rilancio dell'AC di Modena che risulta essere fra i più efficienti e potenzialmente forti. L'Ente del Presidente Orlandi e di Grattarola non ha affatto risentito di crisi, anzi è in «crescita» come numero di soci, come assistenza, come scuole, come didattica del traffico.

Grattarola ha messo a profitto la sua grande saggezza valendosi di un carattere invidiabile. Ha saputo scegliere i suoi collaboratori diretti e



Il comm. Adriano Grattarola, al centro, presenta la sua City Car al comm. Stanguellini. Sotto, un aspetto della macchina



ha avuto, soprattutto, l'abilità di valutare le capacità dei modenesi mettendone a profitto lo spirito di intraprendenza, la volontà di operare. Si è creato, quindi, intorno un vero esercito di utenti della strada, di simpatizzanti e ha mobilitato le forze

migliori per fare del suo Ente un AC sano e vitalissimo.

Il suo scarso tempo l'ha voluto impiegare, evidentemente, per cercare di porre un rimedio alla paurosa massa del traffico, cercando di assecondare anche l'autorità, costretta a creare sensi unici, barriere, divieti, centro storico. Ed ecco questa macchinina, che potrebbe essere azionata anche da un motore di piccolissima cilindrata, un 50 ad esempio, quindi in presa diretta ecc., soccorrere gli utenti. Parcheggio nello spazio occupato da una moto di 750 cc., velocità a scelta fra i due motori, ma certo sempre sui 60 col 250; facile guida, niente rumori e sobbalzi; due posti comodi.

Quale lo scopo di questa elaborazione? E quale eventualmente il «piano» di Grattarola? Forse di mettere a disposizione delle decine e decine di migliaia di soci un mezzo «AC Modena», tale da sopperire alle attuali restrizioni?

Macchina da città, da periferia, da frazione. Certo che con un 250 si può girare in città e arrivare comodi a Maranello, a Sassuolo, a Vignola, a Finale Emilia, a Carpi, a Mirandola, a Castelfranco ecc. E perché non puntare a Bologna e a Reggio Emilia?

Una macchina AC Modena per i soci dell'AC Modena! Uno slogan autunnale lanciato da Adriano Grattarola. Ma speriamo di vedere la macchina esperta al Salone di Torino.

Mario Morselli

Le SKODA «pulite»

ROMA - Sono iniziate le consegne delle nuove «SKODA» edizione 1973, che pur non cambiando l'estetica né l'arredamento interno, incorporano già tutti gli aggiornamenti che caratterizzeranno la produzione dell'anno prossimo. Si tratta di elementi che rispondono alle più moderne norme di sicurezza e antinquinamento atmosferico. Serbatoio per la benzina che può sorbire forti deformazioni senza rompersi, scatola di guida arretrata cosicché il piantone dello sterzo non debba costituire elemento contundente in caso di urto frontale, irrobustimento dell'abitacolo e centina di

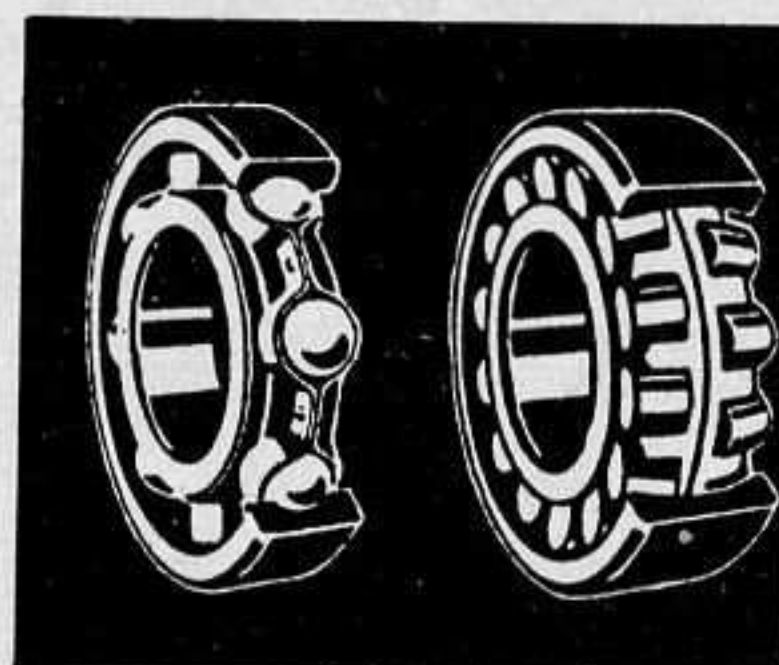
sicurezza (roll-bar) incorporata nel tetto. Per ridurre l'inquinamento sono stati modificati i carburatori e migliorata la ricircolazione dei gas di sfato del motore.

Nonostante gli aggiornamenti citati, e ve ne sono altri di minore importanza, la Motorest, importatrice Skoda per l'Italia, ha lasciato inalterati i prezzi di listino, che sono:

● Skoda 100 S L. 885.000 ● Skoda 100 Lusso L. 925.000 ● Skoda 110 L L. 960.000 ● Skoda 110 LS L. 1.090.000 ● Skoda coupé 110 R L. 1.185.000.

Citroen e Audi rinunciano al Wankel?

● Pare che Citroen e Audi NSU rinuncino a costruire una vettura comune con motore WANKEL, ma per contro la Citroen dichiara che una vettura con tale motore sarà pronta alla fine del 1973 o, al più tardi, al principio del 1974.



FAG

cuscinetti volventi



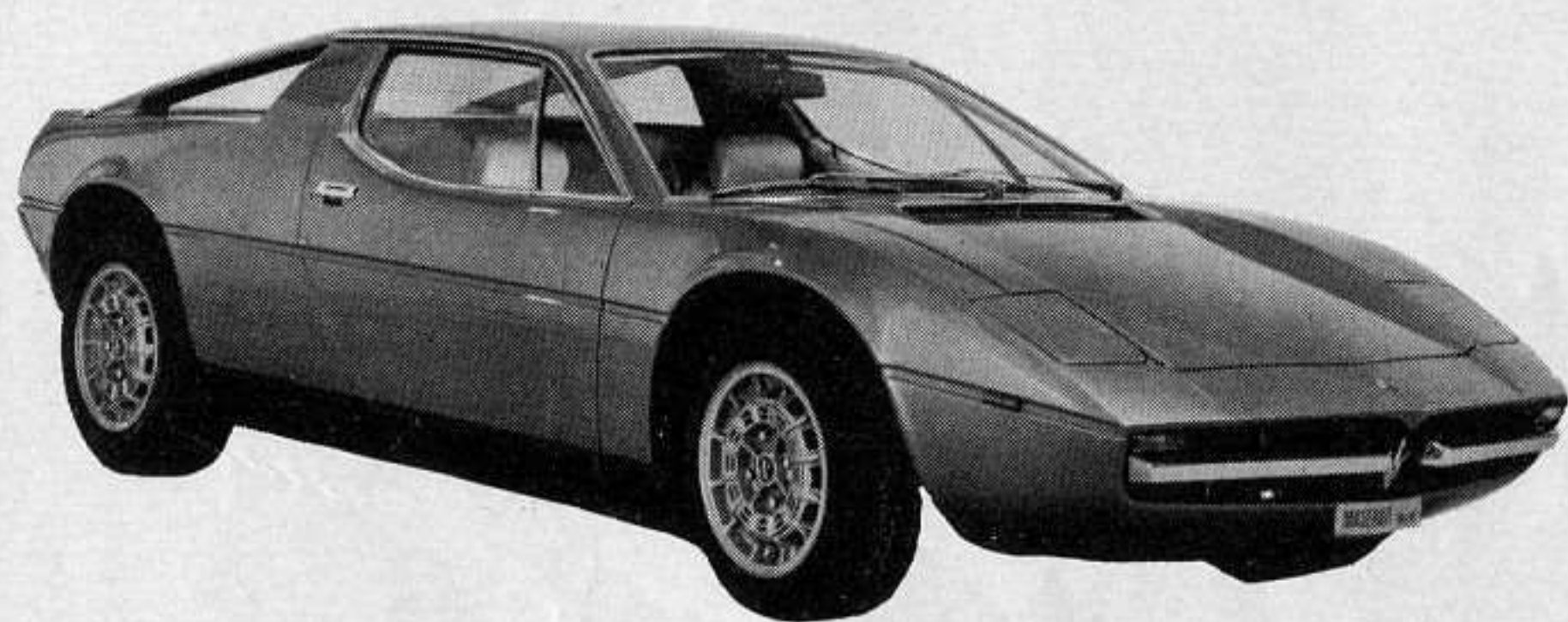


L'identi-kit
riassuntivo
di altre 13
Auto-NOVITA

Gli
IDENTI
KIT



La baby-Maserati una (-BORA-) 2+2 col motore SM



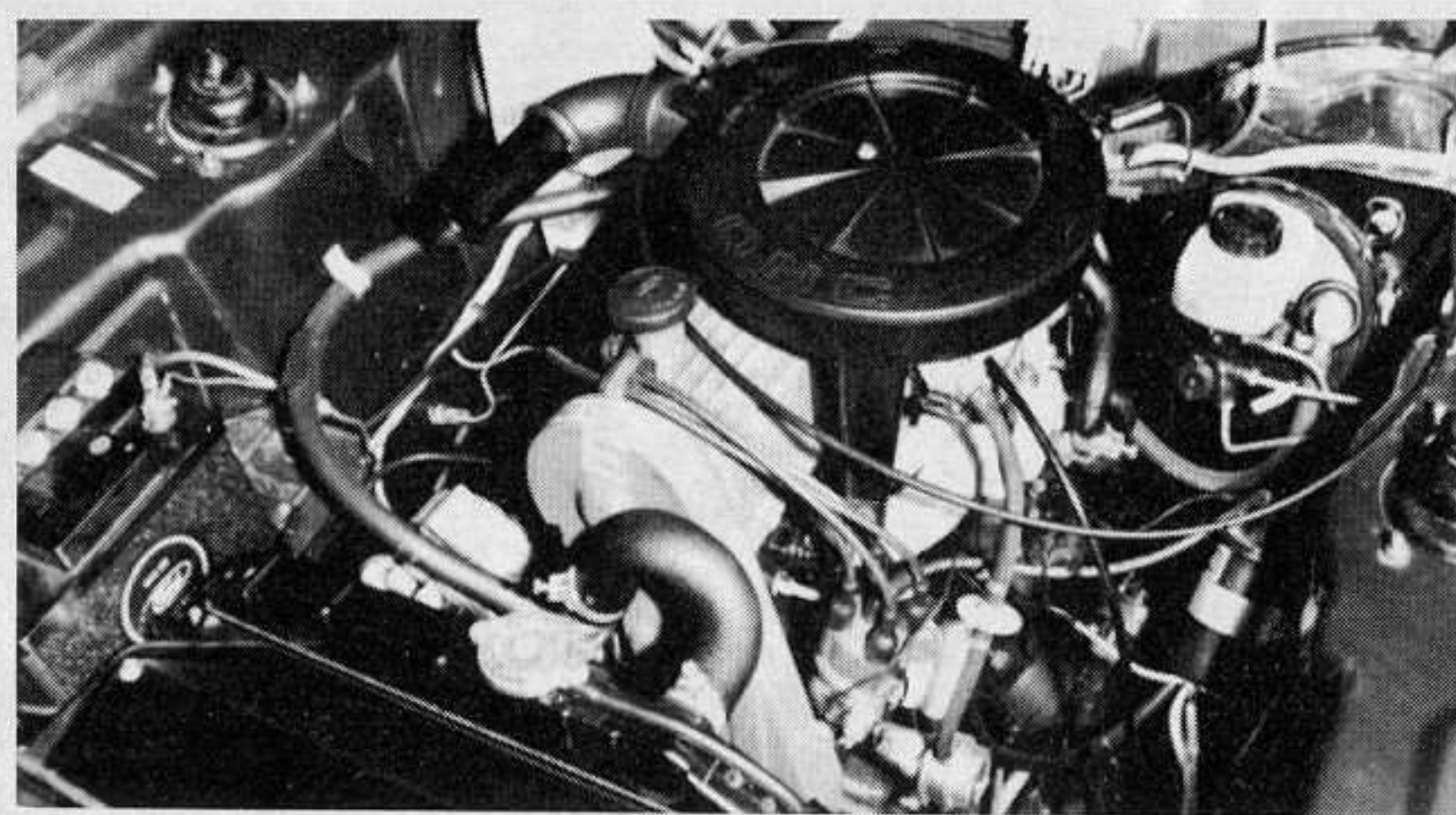
Si chiama MERAK

La ormai tanto attesa piccola della Maserati è stata in questi giorni presentata alla stampa e al pubblico e ha ormai anche un nome: MERAK. Si tratta di un filante coupé due-più-due che utilizza il motore 6 cilindri a V portato a tre litri montato in precedenza sulla Citroen SM, con cambio 5 marce sempre di costruzione Maserati. A una prima occhiata il coupé assomiglia moltissimo al già esistente Bora: ma ad uno sguardo più approfondito possiamo notare le differenze che Giorgetto Giugiaro stilista dell'Italdesign ha apportato a questa nuova vettura, in special modo nel padiglione posteriore. Lo sforzo attuato nel progetto Bora di ricavare un vano per i bagagli anteriore, è stato sfruttato nella Merak per sistemare due posti abbastanza utilizzabili dietro ai sedili anteriori, sfruttando anche al massimo le possibilità offerte dalle ridotte dimensioni del nuovo gruppo propulsore.

Con 190 CV DIN, la Merak raggiunge una velocità massima (240 kmh) che rappresenta un giusto limite per una vettura di questa categoria. Molto curato il comfort, con sospensioni che restano naturalmente affidabilissime in ogni situazione di assetto. Posteriormente le masse non sospese sono ridotte con il montaggio al centro dei freni, mentre l'impianto di frenaggio dispone di una sorgente ad alta pressione di grande sicurezza di funzionamento.

A scelta del cliente, la Merak potrà essere equipaggiata con una finitura personalizzata ed essere dotata di vari accessori, fra i quali l'impianto di condizionamento con canalizzazioni già previste nella struttura.

Molto curata la sicurezza passiva, mentre come nella Bora è offerta al guidatore la possibilità di adeguare perfettamente il posto di guida alla sua taglia, con volante regolabile sia in estensione che inclinazione.



Tutte nuove nei motori ESCORT & CAPRI '73

Dopo cinque anni dalla loro iniziale introduzione in Europa, le FORD ESCORT stanno subendo una serie di modifiche e di aggiornamenti.

Per venire incontro infatti all'automobilista che dalla propria vettura richiede soprattutto praticità ed economia d'esercizio, senza soffermarsi sulle finiture e sui dettagli, è stato deciso di immettere sul mercato italiano an-

che una versione 1100 standard che avrà verosimilmente un prezzo contenuto. Per gli utenti più esigenti, maggiormente sensibili al grado di finitura, la novità più interessante sarà costituita dalla nuova versione Escort 1100 L ottenibile sia con due che quattro porte. Differisce dal modello base in tutta una serie di dotazioni, tra le quali i freni a disco anteriori, il ser-

vofreno e per quanto riguarda gli interni nuovi sedili in similpanno felpato: anche nel modello due porte i finestrini posteriori sono apribili.

Anche le versioni 1100 BASE, 1100 XL, 1300 SPORT sono state notevolmente arricchite portando così la gamma Escort ad un grado di finitura veramente completo. Da questa nuova serie sia la 1100 XL che la sport saranno equipaggiate con il nuovo cruscotto della GT, che comprende vari strumenti tra i quali il contagiri, il manometro, termometro acqua e amperometro. Anche i cerchi saranno nuovi, di disegno sportivo.

Anche la FORD CAPRI è stata completamente rinnovata e anzi per il coupé della Ford si può parlare addirittura di una vettura praticamente nuova. Sono infatti nuovi i motori, sostanzialmente modificato il sistema delle sospensioni e modificati altri particolari, tra i quali gli interni e anche l'estetica generale.

Per i motori la gamma comprenderà le cilindrata 1300, 1600, 1600 GT, e 3000: per i più piccoli, cioè i 1300 e 1600, si tratterà dei modernissimi mo-

tori a 4 cilindri in linea con albero a cammes in testa che sviluppano rispettivamente 59 e 72 cv DIN. Per la versione 1600 GT la potenza cresce a 88 cv, grazie a un carburatore Weber doppio corpo: le velocità saranno rispettivamente di 150 e 162 kmh per le versioni 1300 e 1600, mentre la CT raggiungerà i 171 kmh.

Le modifiche più evidenti riguardano i gruppi ottici, sia anteriori che posteriori: i fari, che rimangono rettangolari, sono di dimensione maggiore. Sulle versioni lusso, contraddistinte dalla sigla GXL, i gruppi sono sostituiti da elementi doppi circolari allo iodio. Posteriormente è stato aggiunto il fanalino per la retromarcia mentre sul cofano anteriore si nota il rigonfiamento che era stato caratteristico solo per le vetture equipaggiate dal motore a 6 cilindri.

Le ruote, in acciaio pressofuso, sono ora più larghe, con canale da 5": i paraurti, sui quali sono stati inseriti rostri gommati, incorporano anche le luci di posizione. Per l'interno nuovi i sedili più avvolgenti: migliorato anche lo spazio interno, in special modo per il passeggero seduto nel sedile posteriore.

	FORD ESCORT 1100 cc.	ESCORT 940 cc. 73	ESCORT 1300 cc.	ESCORT 1300 GT
MOTORE	anteriore a 4 tempi, 4 cilindri in linea	anteriore a 4 tempi, 4 cilindri in linea	anteriore a 4 tempi, 4 cilindri in linea	anteriore a 4 tempi, 4 cilindri in linea
Alesaggio	80,98 mm.	80,98 mm.	80,98 mm.	80,98 mm.
Corsa	53,29 mm.	45,62 mm.	62,99 mm.	62,99 mm.
Cilindrata	1098 cmc.	940 cmc.	1298 cmc.	1298 cmc.
Rapporto di compressione	8 : 1	9,5 : 1	8 : 1	9,2 : 1
Potenza max	44 DIN a 6000 g/m	36 DIN a 5500 g/m	54 DIN a 5500 g/m	55,5 DIN a 6500 g/m
Coppia max	7,2 mkg. DIN a 3000 g/m	5,8 mkg. DIN a 3100 g/m	8,7 mkg. DIN a 3000 g/m	9,4 mkg. DIN a 4000 g/m
TRASMISSIONE				
Frizione	monodisco a secco	monodisco a secco	a richiesta trasmissione aut.	monodisco a secco
Cambio	4 marce sincronizzate comando a leva centrale	4 marce sincronizzate comando a leva centrale	4 marce sincronizzate comando a leva centrale	4 marce sincronizzate comando a leva centrale
SOSPENSIONI	ant. McPherson a tubo verticale; post. rigide con molle elicoidali e puntoni di reazione Ammortizzatori telescopici ant.	ant. McPherson a tubo verticale; post. rigide con molle elicoidali e puntoni di reazione Ammortizzatori telescopici ant.	ant. McPherson a tubo verticale; post. rigide con molle elicoidali e puntoni di reazione Ammortizzatori telescopici ant.	ant. McPherson a tubo verticale; post. rigide con molle elicoidali e puntoni di reazione Ammortizzatori telescopici ant.
SERBATOIO	41 lt. capacità	41 lt. capacità	41 lt. capacità	41 lt. capacità
RUOTE E PNEUMATICI	6.00-12 s.d. 155 SR 12	6.00-12 s.d. 155 SR 12	6.00-12 s.d. 155 SR 12	GT 155 SR 12 Sport 165 SR 13
IMPIANTO ELETTRICO	a 12 V. batteria 44 Ah alternatore da 25 A	a 12 V. batteria 44 Ah alternatore da 25 A	a 12 V. batteria 44 Ah alternatore da 25 A	a 12 V. batteria 44 Ah alternatore da 25 A
DIMENSIONI E PESI				
Passo	2400 mm.	2400 mm.	2400 mm.	2400 mm.
Carreggiata ant.	1255 mm.	1255 mm.	1255 mm.	1255 mm.
Carreggiata post.	1280 mm.	1280 mm.	1280 mm.	1280 mm.
Lunghezza totale	3980 mm.	3980 mm.	3980 mm.	3980 mm.
Larghezza totale	1570 mm.	1570 mm.	1570 mm.	1570 mm.
Altezza totale	1405 mm.	1405 mm.	1405 mm.	1405 mm.
Peso a vuoto	805 kg.	805 kg.	805 kg.	805 kg.
Capacità bagagliaio	270 dmc.	270 dmc.	270 dmc.	270 dmc.
PRESTAZIONI				
Velocità max	132 kmh.	119 kmh.	145 kmh.	158 kmh.
Consumo	8,3 lt/100 km.	n.c.	8,7 lt/100 km	9,5 lt/100 km.



FORD CAPRI 1300 cc.	CAPRI 1600 cc.	CAPRI 1600 GT	CAPRI 3000 cc.	VOLKSWAGEN K.70.L	OPEL REKORD DIESEL	MASERATI « MERAK »	LOTUS EUROPA SPECIAL	LOTUS 2S130/5	
anteriore 4 tempi a 4 cilindri in linea.	anteriore 4 tempi a 4 cilindri in linea	anteriore 4 tempi a 4 cilindri in linea	6 cilindri a V con angolo di 60 gradi	anteriore 4 cilindri in linea	anteriore 4 cilindri in linea a ciclo Diesel	centrale 6 cilindri a V di 90 gradi	centrale a 4 cilindri in linea	anteriore 4 cilindri in linea	
79 mm.	87,7 mm.	87,7 mm.	93,7 mm.	82 mm	88 mm	91,6 mm	82,55 mm	82,55 mm	
66 mm.	66 mm.	66 mm.	72,4 mm.	78 mm	85 mm	75 mm	72,70 mm	72,75 mm	
1293 cmc.	1593 cmc	1593 cmc.	2994 cmc.	1605 cmc	2067 cmc	2965 cmc	1558 cmc	1558 cmc	
9 : 1	9,2 : 1	9,2 : 1	8,9 : 1	9,5 : 1	22 : 1	8,75 : 1	9,5 : 1	10,3 : 1	
59 DIN a 5500 giri	72 DIN a 5500 giri	88 DIN a 5700 giri	140 DIN a 5300 giri	90 cv DIN a 5200 giri	60 DIN a 4400 giri	190 DIN a 6000 giri	106 cv DIN a 6000 giri	126 cv DIN a 6500 giri	
9,9 mkg DIN a 3000 g/m	12 mkg DIN a 2700 g/m	12,7 mkg DIN a 4000 g/m	24 mkg DIN a 3000 g/m	13,7 mkg DIN a 4000 g/m	12 mkg DIN a 2500 g/m	26 mkg DIN a 4000 g/m	14,2 mkg DIN a 4500 g/m	15,6 mkg DIN a 5500 g/m	
monodisco a secco	monodisco a secco	monodisco a secco	monodisco a secco	monodisco a secco a comando idraulico	monodisco a secco con molla a diaframma	Monodisco a secco e comando idraulico	monodisco a secco a diaframma	monodisco a secco e diaframma	
4 marce sincronizzate comando a cloche	4 marce sincronizzate comando a cloche	4 marce sincronizzate comando a cloche	4 marce sincronizzate comando a cloche	4 marce sincronizzate RM comando a cloche	4 marce sincronizzate RM comando a cloche	5 marce sincronizzate + RM comando a cloche	5 marce sincronizzate + RM comando a cloche	5 marce sincronizzate + RM comando a cloche	
ant. molle elicoidali indipendenti; ammortizzatori del tipo McPherson; bracci trasversali e barre stabilizzatrici. Post. balestre semielittiche e barre di torsione a doppia azione tipo idraulico. Barra antirullo.				quattro ruote indipendenti ant. tipo McPherson; post. bracci obliqui triangolari e barre stabilizzatrici. Ammortiz. telescopici		indipendenti con molle elicoidali, barra stabilizzatrice e ammortizzatori telescopici		ant. trapezio trasversale, molle elicoidali, ammortiz. telescopici post. ruote indipendenti e ammortizzatori telescopici	
				capacità 52 litri		capacità 85 lt autonomia 600 km		capacità 57 lt	
cerchi di 5" e pneumatici radiali su tutti i modelli.				pneumatici 165 SR 14		cerchi 5Jx14 pneumatici tubeless 175 SR-14		pneumatici radiali 155 HR 13	
Alternatore standard su tutti i modelli.				a 12 V alternatore 55 A		a 12 V batteria 60 Ah, alternatore 780 watt		a 12 V batteria 39 Ah alternatore	
				a 12 V alternatore 55 A		a 12 V, batteria 88 Ah, alternatore di serie		a 12 V batteria 57 Ah	
2560 mm.	2560 mm.	2560 mm.	2560 mm.	2690 mm	2668 mm	2600 mm	2335 mm	2450 mm	
1352 mm.	1352 mm.	1352 mm.	1352 mm.	1390 mm	1427 mm	1474 mm	1360 mm	1370 mm	
1339 mm.	1339 mm.	1339 mm.	1339 mm.	1420 mm	1412 mm	1447 mm	1345 mm	1400 mm	
4265 mm.	4265 mm.	4265 mm.	4265 mm.	4455 mm	4567 mm	4335 mm	4000 mm	4290 mm	
1646 mm.	1646 mm.	1646 mm.	1646 mm.	1665 mm	da 1718 a 1728 mm	1768 mm	1640 mm	1680 mm	
1293 mm.	1283 mm.	1283 mm.	1283 mm.	1465 mm	1424 mm	1134 mm	1090 mm	1190 mm	
880 kg.	900 kg.	920 kg.	1105 kg.	1050 kg	1220 kg	1320 kg	685 kg	945 kg	
221 cmc.	221 cmc.	221 cmc.	221 cmc.	580 dmc	0,33 mc	0,30 mc	210 dmc	n.c.	
n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	158 kmh	135 kmh	240 kmh	188 kmh	200 kmh	
n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	9,5 lt/100 km	8,7 lt/100 km		10,5 lt/100 km	13 lt/100 km	

Più luce e meno consumo nella K. 70



massima. Questa grembiatura metallica non è generalmente visibile dall'alto: bisogna mettersi in ginocchio e allora si possono vedere anche le feritoie che lasciano passare, anzi che convogliano l'aria sui freni a disco anteriori.

Ma anche nell'abitacolo si è lavorato, per rendere sempre migliori le condizioni di abitabilità dei passeggeri. Nella K 70 il problema è stato risolto in questa maniera: la ventilazione forzata avviene attraverso aperture poste sotto i braccioli delle portiere posteriori e feritoie praticate nella lamiera interna delle portiere. Poiché il cambio dell'aria nell'abitacolo avviene al di sotto della linea di cintura, si realizza una ottima climatizzazione, con aria fresca per tutti i passeggeri.

Per diminuire poi la rumorosità il supporto posteriore del motore è stato spostato sotto il cambio e poggia su un voluminoso cuscinetto in gomma. È stato introdotto anche lo starter automatico, molto utile per le partenze a freddo.

in precedenza la K 70 monta con due motori, da 1100 e 1300 cc. I nuovi modelli: vi sono poi i motori di 1600 cc. e 2000 cc. I nuovi modelli: vi sono poi i motori di 1600 cc. e 2000 cc. I nuovi modelli: vi sono poi i motori di 1600 cc. e 2000 cc.

La REKORD si gonfia per il DIESEL

Molto interessante per il modello Rekord, presentato all'inizio dell'anno, la possibilità di avere lo stesso con motore Diesel a partire appunto dal mese di ottobre. La vettura, che rimane immutata nelle sue caratteristiche estetiche (a parte il leggero rialzo nel centro del cofano per contenere il nuovo propulsore più alto), potrà fornire una velocità di crociera di circa 135 kmh, con un costo di carburante minimo, inferiore addirittura a quello di una cinquantina.

Ma vediamo meglio questo motore, interamente progettato e costruito dalla Adam Opel: si tratta di un quattro cilindri in linea a quattro tempi, raffreddato ad acqua, di 2067 cc e con un rapporto di compressione di 22 a 1.

La potenza che potrà erogare sarà di 60 cv DIN a 4400 giri/min, con una coppia max di 12 Kgm a 2500 giri.

Simile alla struttura sarà praticamente simile allo stesso modello a benzina: ma la differenza risiede nei materiali, molto più resistenti, con impiego molto spesso di leghe più costose. L'albero motore inoltre poggia su 5 supporti come pure l'albero a cammes: l'intero apparato di iniezione è di fabbricazione Bosch. La pompa di iniezione, progettata e costruita esclusivamente per questo modello della Opel, sembra essere un robusto spinterogeno piuttosto che una pompa tradizionale: per garantire poi una perfetta combustione al momento dell'avviamento con motore freddo viene usata una candela pre-riscaldamento a incandescenza per ogni cilindro.

Il sistema di raffreddamento, simile a quello usato per la Commodore, è a circuito chiuso, con serbatoio

3 novità LOTUS



La Lotus ha annunciato grandissimi mutamenti nella sua produzione di vetture di serie, intesi a offrire alla clientela il meglio delle prestazioni e nell'efficienza dell'attuale motore Lotus twin cam. Il mutamento più radicale nella gamma è l'introduzione del cambio a cinque velocità, che all'inizio sarà offerto quale alternativa, a richiesta, del cambio a quattro velocità della Lotus 2S130 e dell'Europa Special. Più avanti il cambio diventerà di serie per l'Elan sprint.

LOTUS +S130/5 — La vettura rimane basilarmente uguale all'attuale S130, cioè progettata per il moderno dirigente di successo, una 2+2 con finiture di lusso, strumentazione completa, sedili regolabili, tappeto da sportello a sportello e progettata per rendere la guida liscia e piacevole alle alte velocità. Attualmente la vettura monta un cambio a cinque velocità con overdrive, che consente al proprietario una guida più tranquilla e più liscia ad alte velocità.

EUROPA SPECIAL — Questa vettura si affiancherà alla già esistente Europa Twin Cam. Il progetto resta uguale, però ora dispone del motore Lotus twin cam che eroga 123 HP a 6500 min., contro i precedenti 105 HP a 6000 giri/min. Le finiture sono eleganti, con bordi dorati e argentati. La vettura sarà disponibile con cambio a quattro o a cinque velocità, a richiesta.

CAMBIO LOTUS A CINQUE VELOCITÀ CON OVERDRIVE — I nuovi cambi montati a richiesta sull'Europa Special e sulla S130/5 sono stati messi a punto dalla Lotus nei passati dodici mesi e segnano un altro importante passo avanti verso il programma di centralizzazione della Casa. L'anno scorso, con la presentazione dell'Europa Twin Cam, la Lotus iniziò a produrre i propri telai, poi all'inizio di questo anno venne presentato il nuovo motore due litri. Adesso segue lo sviluppo di scatole del cambio a cinque velocità, che a suo tempo saranno costruite nel complesso di Hetel.

Con la sempre maggiore importanza data ai viaggi su autostrada tanto in Inghilterra, che negli Stati Uniti che negli altri paesi europei, la quinta marcia è un vantaggio deciso. L'avvento del Mercato Comune dell'anno prossimo creerà ovviamente ulteriori vendite per la Lotus, ora che è disponibile la quinta marcia.

CONTINUA A PAGINA 10

ZASADA 2° nel rally del BALTICO

TRAVEMUNDE (Germania) - Il Rallye del Baltico, una prova quanto mai dura, valida per la classifica dell'europeo piloti rallies, è stato vinto dalla coppia della Germania federale Rohrl-Berger, al volante di una Ford Capri, dopo una incertissima lotta con i polacchi Zasada-Komorowski che erano alla guida di una Porsche 911 S. Al termine della gara che si è conclusa nella ridente cittadina di Travemunde sul Mar Baltico, poco più di 100 penalità separavano i vincitori dai secondi classificati.

Alle loro spalle si sono piazzate tre coppie danesi, quelle formate da Kristensen-Tondel, Olsen-Christian e Christensen-Moeller. Sesti i norvegesi Hanckland-Antonsen su Skoda 120-S.

RALLY DEL BALTICO - Prova valida per la classifica del Campionato europeo conduttori rallies - Travemunde, 23-24 settembre 1972.

CLASSIFICA
1. Rohrl-Berger (Ford Capri) pen. 7.593; 2. Zasada-Komorowski (Porsche 911 S) 7.632; 3. Kristensen-Tondel (BMW 2002 ti) 8.150; 4. Olsen-Christian (Volvo 142 GL); 5. Christensen-Moeller (Toyota-Corol); 6. Hanckland-Antonsen (Skoda 120 S).

● Giovedì scorso si è sposato a Londra Nina Rindt. Lo sposo è l'ex campione «bobbiista» inglese Philip Martin, che la signora Rindt conobbe due mesi dopo la tragica morte del marito a Monza. «Mi ha tanto aiutata a superare la tragedia, dopo la morte di Jochen» ha detto la bella Nina.

Dopo la «guerra fredda» di IMOLA?

La CSAI «riscopre» l'autodromo di MODENA

MODENA - Relazione del Consiglio Direttivo dell'Automobile Club di Modena. Trascriviamo testualmente alla voce «Autodromo»: «Sono continuati i contatti con le autorità interessate al sorgere dell'opera. L'ACI si è impegnato per la costruzione degli impianti relativi con l'apporto contributivo da parte di Enti Locali. Come già annunciato in precedenza il nostro Automobile Club assumerà la gestione del nuovo complesso il quale, oltre a rappresentare per i costruttori di autovetture uno strumento idoneo per le prove e per la messa a punto dei loro prodotti, assicurerà ai costruttori stessi e agli sportivi in genere le migliori condizioni per svolgere le loro manifestazioni agonistiche nel prestigioso ambiente della capitale dell'auto da corsa».

Non facciamo commenti. E intanto l'ing. Cavazzuti ha modificato il progetto dopo le esperienze di Fiorano e di Misano.

Segnalato intanto che, proprio per la questione dell'autodromo modenese, sono stati visti (a sorpresa) a Maranello il segretario della CSAI dr. Saliti, accompagnato dal Presidente della Sottocommissione Velocità CSAI, il bolognese geom. Zucchi. Qualcuno ha voluto vedere una strana coincidenza in questa improvvisa sortita pro-Modena della CSAI, a pochissimi giorni di distanza dal penoso episodio della variante per IMOLA, quando per ragioni di piccole rivincite d'orgoglio, il trio CSAI (Rogano-Zucchi-Saliti) si era schierato contro l'utilizzazione della variante stradale Imola, sentendosi «scavalcato».

L'ECONOMY RUN per giornalisti soli

La 132 fa tredici (Km. con un litro)

SPECIALE PER AUTOSPRINT

ALGHERO - Tornata su un percorso stradale autentico la quarta edizione della Mobil Economy Run, con giornalisti a protagonisti, ci ha riportato verso risultati meno artificiosi con una serie di consumi veramente ripetibili da parte di qualsiasi utente dotato di buone capacità di guida.

E ciò assume un significato tanto più pregnante, giacché in questa occasione la macchina scelta per l'importante «test» era d'una cilindrata abbastanza rispettabile, trattandosi della nuova Fiat 132 di 1800 cc. Di conseguenza, un risultato frutto di accorgimenti di specialisti, sarebbe stato ancor più stridente, nel quadro dei valori precedentemente raggiunti, valori che riteniamo opportuno rammentare:

ANNO VETTURA	CIRCUITO	MEDIA Km/h	DISTANZA Km	CONSUMO KM-LITRO
1969 FIAT 128	VALLELUNGA	75	80	19,61
1970 A. 112	MONZA	—	57,25	21,05
1970 A. 112	MONZA	—	25,85	23,74
1971 FIAT 127	VALLELUNGA	75	96	16,41

Questa volta la prova ha assunto un carattere di maggiore rigore: vetture inserite nel normale traffico, sia pure sulle strade della Sardegna, tra Alghero e Capo Caccia, con bassa densità di circolante e tracciato abbastanza completo, con settore misto, lievi salite ed un lungo rettilineo d'una dozzina di chilometri. Ma soprattutto macchine controllate da una apparecchiatura di bordo, per il rilievo su disco tachigrafo di ogni infrazione consistente nello spegnimento dell'accensione e nella marcia in «folle». Con due tempi imposti per la percorrenza di questo percorso, di 45' e 60', le medie risultavano rispettivamente di 86,6 e di 65 km. ora-

ri, medie da rispettare sia con la 132 a cambio automatico, sia con la versione più corrente a cambio meccanico a cinque marce. Solo che gli organizzatori della Mobil non hanno concesso un giro di prova o di ricognizione prima del «test»; e ciò ha lasciato molto all'improvvisazione e al caso, ovvero agli imprevisti del traffico stradale.

Non perché ne siamo stati colpiti personalmente, senza possibilità di ripetere la prova; ma se tanto rigore si richiede nella marcia a minimo consumo e nella media da rispettare, con esclusioni anche per pochi secondi, ebbene, un briciolo di conoscenza lo si deve concedere, specie dopo tre anni di prove sulle piste conosciutissime di Monza e di Vallelunga, in assenza di traffico.

Comunque, accettato sportivamente l'imprevisto che anche un traffico tranquillo può dare, diamo un certo

peso all'improvvisazione, che sottolinea la bontà dei risultati, mentre la maggioranza dei concorrenti avrebbe voluto cimentarsi con macchine più stabilmente messe a punto (anche una vettura nuova presenta differenze) e soprattutto con una diretta assistenza alla pesatura del carburante alla partenza e all'arrivo.

Infatti, a 65 kmh di media, con la Fiat 132 a cambio automatico, il miglior risultato è stato di ben 12,129 km-litro, raggiunto da Favia del Core, mentre con la versione a cambio meccanico Pugliese ha ottenuto 13,996 km per litro. A 86,6 kmh di media, poi, gli stessi modelli di vetture hanno dato percorrenze massime rispettivamente di 9,839 e di 11,635 km per litro.

Ora la Fiat non dà solitamente dati ufficiali sui consumi di carburante dei propri modelli, data l'ampiezza delle valutazioni e delle interpretazioni; nondimeno, sulla base delle norme Cuna, ai due terzi della velocità massima, il valore prossimo al 10 km-litro è abbastanza rispettato.

Dunque, questo Mobil Economy Run vale a fornire indicazioni preziose su una vettura nell'interesse della 132, se a 65 kmh di media con cambio meccanico la media delle medie è stata di 13,006 km-litro e quella con cambio automatico di 11,401 km-litro, per merito di oltre trenta giornalisti. E ancora, la media delle medie dei consumi, al più alto livello velocistico degli 86,6 kmh, è stata di 11,175 e di 9,387 km-litro con il rispettivo uso di trasmissione convenzionale e automatica.

Ecco una somma di risultanze e di cifre su cui l'utente possa basarsi per la prima volta con la massima attendibilità, dati i rigori del «test», nella valutazione obiettiva delle prestazioni d'una vettura di classe media.

Enrico Benzing

All'autodromo di Imola l'autoraduno dei postelegrafici

Domenica 1 ottobre, all'Autodromo «Dino Ferrari» di Imola si svolgerà il 1. Raduno Compartmentale Postelegrafico, organizzato dal dopolavoro bolognese. Il raduno che raccoglierà a Imola tutti i dopolavoristi dell'Emilia-Romagna, ha un programma intensissimo che prevede tra le altre manifestazioni, un Autoraduno, un raduno ciclistico, due concorsi, uno per fotoamatori e uno per pittori, la corsa campestre e una gara di tiro al piattello. Le competizioni avranno inizio alle ore 8 di domenica e si chiuderanno alle 13 ora in cui i presenti saranno invitati al pranzo al quale seguiranno le premiazioni.

● Per motivi personali, dal 3 ottobre Jacqueline Vitteault non svolgerà più le funzioni di addetto stampa del Circuito Paul Ricard, carica che coprirà dal 1970. Il nome della persona che la sostituirà non è ancora stato reso noto.

PAVANELLO battuto in Valtellina

BAGNINUOVI - La 18. Coppa Valtellina, gara nazionale di regolarità si è svolta su di un percorso di emergenza, escluso il Passo Gavia e Stelvio per le recenti nevicate. Malgrado il percorso di emergenza alla competizione si sono iscritte 65 vetture. Fra i conduttori impegnati ci sono uomini di valore come Pavanello e Magistrelli ecc.

Al via si sono presentate 72 vetture. La giornata è stata splendida e al traguardo sono arrivati 63 concorrenti. La gara è stata vinta da Maurizio Bianchi e ai posti d'onore si sono classificati a pari merito Giorgio Pavanello ed Ezio Magistrelli.

18. COPPA VALTELLINI - Gara nazionale di regolarità - 24 settembre 1972.

LA CLASSIFICA
1. Maurizio Bianchi (Ford Escort GT) penalità 0,8; 2. Pavanello (Fulvia HF) 1,2; 3. Magistri (Mini Cooper 1300) 1,2; 4. Ferrari (NSU GT) 1,3; 5. Menichetti (Fiat 128) 1,6; 6. Simoletto (Simca 1300) 1,8; 7. Barbero (Fiat 128 Rally) 2,3; 8. Garraffa (Fulvia HF 1600) 2,5; 9. Nosenzo (Fiat 128) 2,7; 10. Piroli (Fiat 128 Rally) 2,8.

Maggi raddoppia a Melegnano per l'Autotorneo

MILANO - La vittoria di Melegnano realizzata da Giordano Maggi è stata la più bella di tutta la stagione. Il campione fratello del più famoso Gianfranco, attuale leader dell'Autotorneo, è già alla sua seconda vittoria consecutiva, nonostante il prodigarsi di Petri che ha perduto il primo posto a pochi minuti dal termine.

Giova ricordare che la prova di Melegnano, valevole per l'assegnazione del Trofeo Fiat F.lli Massironi, non era nata sotto una buona stella soprattutto per l'avversione dimostrata da alcune autorità locali che pur avendo concesso in un primo momento il proprio nulla osta, hanno continuato a creare ostacoli fino a poche ore prima dell'inizio delle prove. Ma, naturalmente si devono fare i conti con Enza Guercio, che ha messo in atto tutta la sua diplomazia riuscendo a convincere tutti, per dar modo ai giovani di realizzare un'altra giornata sportiva e guadagnandosi alla fine anche il plauso e la simpatia unanime.

LE CLASSIFICHE

ASSOLUTO MASCHILE

Maggi Gior., 44,83; Petri G. 45,11; Maggi Gf. 45,19; Lanteri B., 45,35; Trezzi D. 45,71; Barlassina P., 45,72; Cascone G. 45,83; Duma P. 45,93; Geronami E. 46,97; Ghersi A. 47,17.
Classe 800: Maggi Gior. 45,43; Trezzi Dino 46,67; Duma P. 47,61; Togni Aldo 48,84; Bertola A. 48,98; Massironi D. 49,15; Massironi G. 49,36; Maggi Gf. 49,97; Aliotta F. 51,01; Bernardi R. 50,02.
Classe 1250: Maggi Gf. 45,17; Trezzi D. 45,71; Maggi G. 45,97; Duma P. 46,78; Geronami E. 46,97; Massironi G. 47,40; Bongetta G. 47,84; Bosio F. 48,84; Fugazza G. 49,78; Bergamaschi A. 51,79.
Classe oltre 1250: Duma P. 45,93; Trezzi D. 47,00; Cascone G. 47,12; Massironi G. 47,54; Massironi D. 47,69; Lolli C. 48,62; Turati I. 50,67; Zanardi S. 51,30; Maggi Gf. 51,50; Sarchi G. 53,91.
Classe Mini - A112: Maggi Gior. 44,83; Petri G. 45,11; Maggi Gf. 45,15; Lanteri B. 45,35; Barlassina P. 45,72; Cascone G. 45,83; Ghersi A. 47,17; Queti A. 48,42; Bernardi R. 49,19; Aliotta F. 50,46.
Classe Prototipi: Chiorazzo N. 48,44; Oriani C. 49,71; Salvati A. 50,45; Bosio F. 53,21; Fioretti S. 58,20.

ASSOLUTO FEMMINILE

Gorni O. 51,66; Massironi L. 52,20; Besozzi M. 52,56; Tassaroli L. 53,81; Lucchelli R. 54,61; Rizzo F. 55,87; Clerici M. 61,13; Marzani D. 61,24.

AUDETTO «spia» per il rally USA

● Daniele Audetto, direttore sportivo della Lancia, è stato negli Stati Uniti per preparare l'eventuale trasferta nel Wisconsin per disputare il rally americano che potrebbe risultare decisivo per l'assegnazione del campionato mondiale Marche Rally. La Lancia sta preparando una trasferta munite con lo squadrone per il tutto per tutto.

Gli alfisti giocano ai birilli

LIDI FERRARESI - Sagra d'entusiasmo per il 4. Raduno Nazionale Alfa Romeo ai Lidi Ferraresi, organizzata dalla Scuderia S. Giorgio i cui dirigenti, in fatto di passione, non sono secondi a nessuno. Moltissimi conduttori venuti da tutte le città d'Italia al Lido delle Nazioni dove il tempo ha regalato due giornate serene dopo questo lunga estate piovosa. Manifestazioni del genere hanno il non trascurabile pregio di mettere i guidatori di tutti i giorni a contatto del cronometro e di una certa disciplina sportiva; ed è assodato che la disciplina sportiva, la sola che possa permettere il conseguimento di risultati soddisfacenti, è scuola di guida e di rispetto alle norme del traffico.

Dopo una prova di abilità al Lido delle Nazioni, una successiva ma di maggiore impegno al Lago ed infine una prova di accelerazione in frenata al Lido di Spina, i concorrenti si sono ritrovati seduti al ristorante da Pericle a Porto Garibaldi nell'attesa delle classifiche. Dal punto di vista tecnico tutto si è svolto regolarmente salvo l'inevitabile sofferenza dei birilli e dei bidoni segna percorso. Ottima l'organizzazione.

La distribuzione dei ricchi premi è avvenuta in una atmosfera di cordiale entusiasmo ed è stata presieduta dal dott. Belloni, direttore della Filiale Alfa Romeo di Bologna, presenti il Presidente dell'Ente Provinciale Turismo e dell'Azienda di Soggiorno dei Lidi Ferraresi e del Presidente del Coni.

4. RADUNO NAZIONALE ALFA ROMEO - Lidi Ferraresi, 24 settembre 1972.

CLASSIFICHE

Classe 1. fino a 1300 berlina: 1. Paolo Borghi, penalità 1357,7; 2. Zafferani pen. 1369; 3. Pertusio p. 1405,6; 4. Salatini 1438,8; 5. Macchioni 1470,5; 6. Valentini 1489; 7. Valpiani 1501,5; 8. Piaggio 1504,5; 9. Viti 1506,6; 10. Cavoli 1510,1.
Classe 2.: 1. Beraldi pen. 1321,7; 2. Rossi 1392,4; 3. Riciputi 1470,1; 4. Fiorentini 1480,3; 5. Casadei 1485,5; 6. Leoni 1487,7; 7. Bazzani 1493,8; 8. Zavatta 1496,5; 9. Versari 1514,8; 10. Caprara 1544,3.

Classe 3. fino a 1300 GT o spider: 1. «Checco» p. 1414,9; 2. Agnello 1421,7; 3. Felloni 1440,9; 4. Chiarini 1440,9; 5. Forato 1456,6; 6. Valicelli 1463,4; 7. Benini 1464,4; 8. Bartolucci 1470,1; 9. Chiarini 1506,3; 10. Amadori 1507,6.

Classe 4. oltre 1300 GT e spider: 1. Stacchini p. 1466,6; 2. Faggioli 1471,4; 3. Grotti 1476,4; 4. Bonazza 1498,5; 5. Mingucci 1511,8; 6. Ferrari 1553; 7. Marzocchi 1555,9; 8. Ubaldi 1559,1; 9. Forlivesi 1565,8; 10. Finessi 1570,4.

CLASSIFICA FEMMINILE

1. Diomira Gatti pen. 1544,2; 2. Claudia Boccadi 1660,7; 3. Maria Olivero 1729,5; 4. Lilliana Lucidi 1756,6; 5. Paola Vanini 1861,2; 6. A. Maria Roncarati 1960,4; 7. Naldi 2072.

22-25 ottobre 1972

10°

22-25 ottobre 1972

RALLYE SANREMO**A.C. Sanremo****La SAAB (con BMW, ALPINE e OPEL) tenterà il «colpo»**

SANREMO - Penultima prova valida per il campionato italiano, terzultima per l'internazionale marche, il Rally di Sanremo che si svolgerà dal 22 al 25 ottobre, si presenta con tutte le carte in regola per entusiasmare pubblico e piloti che vi parteciperanno. Il suo svolgimento sarà al solito diviso in due tappe, ma con una formula più attuale che permetterà a tutti i piloti che avranno portato a termine la prima di entrare ugualmente nella classifica finale.

La **PRIMA TAPPA** (1275 chilometri con 34 controlli orari e 17 prove speciali) estremamente selettiva si snoderà prevalentemente nell'entroterra pavese e savonese recuperando i tratti più interessanti del già effettuato Rally delle 4 Regioni.

La **SECONDA** (669 chilometri, 28 controlli orari e 9 prove speciali) sarà al contrario tutta o quasi nella provincia di Imperia con la prerogativa, piuttosto inusitata da noi, di svolgersi quasi totalmente su tratti asfaltati che dovrebbero favorire la bagarre finale dei protagonisti che comunque dovranno valicare i tre «passi sacri» del rallismo di casa nostra: il Teglia, il Ceppo ed il Gouta.

Al momento è ancora presto per avere un quadro della qualificata partecipazione straniera, sembra comunque quasi certa la presenza dell'Alpine, della BMW e dell'Opel, ma anche la stessa Saab potrebbe essere molto interessata, specie dopo il risultato ottenuto in Austria ed in funzione soprattutto del Rally d'Inghilterra, due occasioni per accumulare punti nel «marche» e tentare un vero «colpo gobbo» finale ai danni delle nostre Lancia e Fiat che mai come in questo 1972 hanno occupato posizioni di così grande prestigio in questa importantissima classifica.

**NOVARA
soltanto
frattura**

BUENOS AIRES - Durante un allenamento per mettere a punto la sua F. 2, il pilota italiano Gianni Novara è uscito di strada nell'entrata del misto nell'Autodromo di Buenos Aires. La piroetta, che Novara ha detto dovuta a una macchia d'olio sulla curva, ha buttato la vettura contro un cartello pubblicitario e Gianni Novara, subito soccorso veniva portato all'ospedale dove gli veniva riscontrata la frattura di un polso e alcune ecchimosi. Dopo essere stato ingessato Novara veniva dimesso e poteva rientrare a casa. La macchina ha subito danni di un certo rilievo, mentre il pilota ne avrà come minimo per 45 giorni prima di poter riprendere la sua attività di pilota.

• Graham Hill ha provato la Brabham col Weslake V12 a Silverstone. E' rimasto bene impressionato, pur ammettendo che la potenza è scarsa.

**« VESUVIO »
in forse
per il « FISA »**

NAPOLI - L'attivissima Scuderia Vesuvio, grazie alla quale l'automobilismo sportivo napoletano sembra essere rinato a nuova vita, ha anticipato, in linea di massima, i suoi programmi 1973. Innanzitutto verrà costituita, nell'ambito del sodalizio, una Squadra-piloti ristretta della quale, con le migliori vetture, faranno parte i piloti più rappresentativi della scuderia; la squadra, che verrà particolarmente curata, tenterà la scalata al campionato italiano di velocità della FISA. Poi, verrà potenziato il reparto «rallies» e anche qui con due o tre equipaggi verrà instaurata una partecipazione ufficiale alle gare di campionato. I giovani e gli altri piloti della scuderia che non faranno parte delle formazioni ufficiali, potranno comunque guadagnarsi un posto nelle rappresentative con la loro assiduità alle corse e con i risultati che otterranno.

**K. O. per un cavallo
il prototipo di VEIGA**

BUENOS AIRES - Mentre su un trailer la Sport Prototipo Chevrolet Marlboro di Garcia Veiga veniva trasportata verso un autodromo per alcuni allenamenti, a causa di una brusca frenata del camioncino che la trainava, per l'improvviso attraversarsi di un cavallo, veniva lanciata fuori dal traino e cadeva sul guardrail della strada per poi riprendere slancio e finire contro un cartellone pubblicitario. I danni riportati dalla vettura sono ingenti sia nella carrozzeria che nel motore e telaio e praticamente dovrà essere rifatta interamente. La vettura, dopo un trionfo, era in fase di pieno rodaggio e gli venivano apportate tutte quelle modifiche che Garcia Veiga riteneva opportune per il migliore assetto della vettura, per un incremento di velocità ed una migliore tenuta di strada. La quasi distruzione della vettura riempiva di amarezza quanti seguono con passione le corse SP perché con il magro numero di vetture, la scomparsa per un certo periodo di tempo di questa vettura, che ogni giorno di più si dimostrava competitiva, porta a un maggior depauperamento del parco vetture SP e conseguenza meno interesse in detto tipo di categoria.

*Scrivi con***GRINTA®***la nuova penna
NAILOGRAFICA
che dà grinta alla scrittura*

GRINTA® con la sua punta di nailon dura e indeformabile, scrive sottile o spesso come vuole la tua mano.

GRINTA® scrive più a lungo perché l'inchiostro non evapora grazie al cappuccio a "click" ermetico!

L.200**GRINTA®** è un'invenzione **PAPER&MATE®**

I piloti americani si sono ribellati a certe scelte regolamentari degli organizzatori USAC, nate dalla preoccupazione di ridurre (con la velocità) il pericolo crescente di incidenti

«Volete farci correre con go-kart?»

Lo «spavento»
dei 324 Km.
dell'AQUILA

ONTARIO - La 500 Miglia di Ontario, la «cittadella automobilistica» a 40 chilometri da Los Angeles, è stata la goccia d'acqua che ha fatto traboccare il bicchiere della USAC.

È stato questo circuito veloce, dai banchi elevati a produrre la massima velocità mai raggiunta da un bolide tipo Indy a creare timore ed apprensione tra dirigenti ed organizzatori.

Bobby Unser con la sua sibilante «aquila bianca» si era qualificato alla spettacolare media di 324,010 kmh nonostante fosse partito dalla 23.a posizione per non essersi qualificato in tempo il primo giorno delle prove.

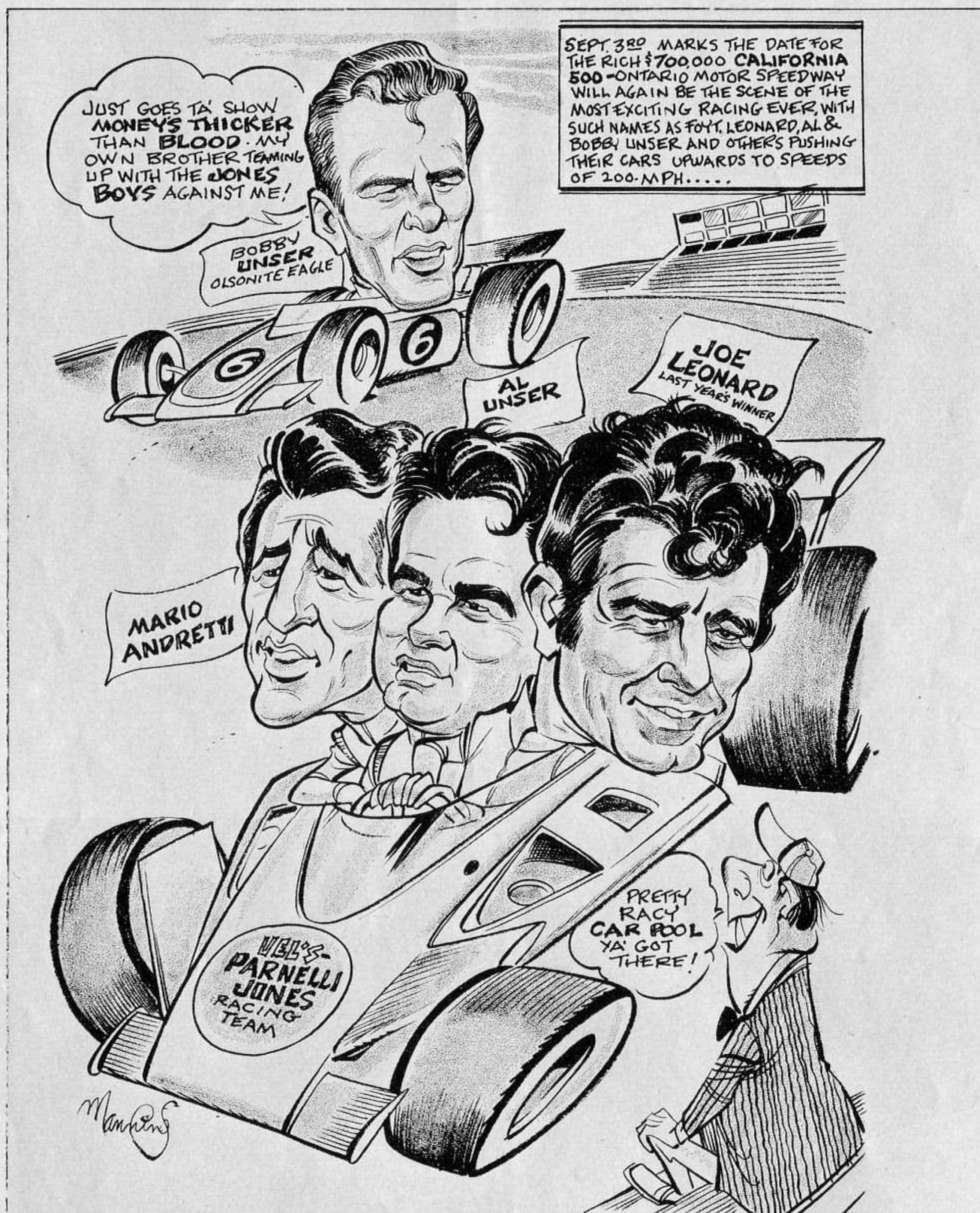
Il suo compagno di scuderia Jerry Grant, ingaggiato recentemente dal milionario californiano della Olsonite al volante di un'altra «Eagle», strappava di forza la prima posizione girando in 3' 00"36 alla media di 321,156 kmh.

I 33 partenti, comunque, non erano delle semplici comparse se si pensa che Jim Mc Elreath, anch'egli su Eagle, classificatosi 33, aveva girato alla media di 292,754. La corsa assumeva sin dal via una caratteristica fisionomia. Mario Andretti deciso a sfatare la «jella» che lo perseguita da mesi scattava e prendeva il comando. Bobby Unser inseguiva e tallonava Andretti creando con gli altri un turbinio di colori rincorrentisi.

Ben presto Jerry Grant si fermava. Il motore scoppiava sotto lo sforzo. Al Unser al 27. giro rompeva il cambio, A.J. Foyt si fermava per noie al differenziale. Al 55. giro anche l'asso di Nazareth doveva arrendersi. Il motore non reggeva più al forcing imposto da «pedone». Lo stesso accadeva a Bobby Unser al 73. giro. Anche Peter Revson lo seguiva all'ottantunesimo giro per mancanza di pressione dell'olio. Scomparsi i personaggi grossi restava il neo campione americano Joe Leonard che però al 162. giro rompeva un pistone facendo largo ai «minori» i quali però rallentavano la marcia per alcune piroette — fortunatamente senza gravi conseguenze — di Gordon Johncock e John Mahler che facevano scendere l'alta media a 243,827 kmh per la presenza della bandierina gialla che è rimasta attiva per oltre 64 giri.

Dal gruppo dei minori scattava Roger Mc Cluskey che vinceva la corsa più ricca del mondo, seconda solo ad Indianapolis, a bordo della McLaren Offenhauser, distaccando Mike Hiss e Bill Vukovich di un giro e Sam Session — su Coyote di A.J. Foyt — di quattro giri.

Praticamente ad Ontario si è concluso — anche se restano in



Questa originale caricatura era stata realizzata a cura degli organizzatori americani, per lanciare la grande sfida dell'ONTARIO. Da questa 500 Miglia, la polemica per le velocità «supersoniche»

programma due gare — il campionato americano che va, per la seconda volta al veterano californiano Joe Leonard, vincitore con 3040 punti, seguito da Al Unser, Mark Donohue, Billy Vukovich, Johnny Rutherford e Andretti.

Ma la vittoria di Mc Cluskey non faceva dimenticare ai dirigenti la federazione automobilistica americana, l'alta media di Bobby Unser, e prendendo lo spunto da questo record, si riunivano d'urgenza per deliberare una serie di riforme da attuare l'anno prossimo.

Gli alettoni dei bolidi USAC saranno ridotti. L'altezza massima sarà di 28 pollici, 3 pollici più bassi onde ridurre la forza di adesione al suolo, eliminare le turbolenze che i grossi alettoni creano e per aumentare la visibilità dei piloti che seguono.

Qualcuno ha anche suggerito la abolizione totale dell'alettone posteriore, ma il «board» direttivo

ha affermato che tale decisione verrà esaminata in seguito.

Strano come i dirigenti della USAC abbiano approvato l'aumento della potenza dei motori nella seguente misura: motori Stock da 901,70 cmc a 1036 cmc, «Overhead Cam» da 774 cmc a 932 cmc. Per i motori Wankel da 650 a 777 cmc. Anche i motori a turbina hanno ottenuto un aumento del diametro della bocca da presa da 11,99 pollici a 13,2 pollici. Inoltre, tutte le nuove vetture — che verranno costruite entro il periodo invernale di quest'anno — dovranno avere il bocchettone per il rifornimento di carburante al lato sinistro, mentre i serbatoi dovranno possedere un «circuito chiuso» con ventilazione d'aria incorporato nel serbatoio stesso onde evitare ritorni di carburante ed eventuali incendi.

Tutti i meccanici, inoltre, dovranno indossare tute di amianto

leggero, per evitare di rimanere bruciati come è accaduto nel Wisconsin quando la macchina di Mario Andretti urtò il muricciolo del box e s'incendiò bruciando due meccanici. Infine, il peso della macchina dovrà salire da 611,550 kg a 645,525 kg mentre le «Supercharged» dovranno pesare 679 e 500 kg.

«Sono misure che costringeranno i costruttori ad usare materiale più pesante, mentre la velocità subirà un freno», ha dichiarato il presidente della USAC Charles Brockman.

Bobby Unser ha detto che questa è una vera e propria coltellata alle spalle per le corse d'auto. A.J. Foyt ha detto: «Che gusto c'è a correre se domani ci diranno: "tu non puoi correre o non potrai superare questa data barriera." Stiamo diventando degli scolaretti alle prime armi!»

Lino Manocchia

Dietrofront
per motori
e alettoni

INDIANAPOLIS - Con un dietrofront repentino, imprevisto, senza precedenti, il Comitato esecutivo della USAC, la Federazione per bolidi formula Indy, ha rinnegato le decisioni prese la settimana precedente riguardanti la riduzione della potenza dei motori, della superficie degli alettoni posteriori, della loro altezza e di tutte le innovazioni che erano state annunciate per l'anno 1973. Nessuno ha voluto ammettere apertamente che il capovolgimento è stato frutto di pressioni dall'esterno, ma AUTOSPRINT ha appreso che a convincere il comitato esecutivo a compiere questa marcia indietro sono state proprio le proteste, aperte, aspre e decise di Bobby Unser, A. J. Foyt ed altri piloti americani i quali hanno definito la decisione della Federazione automobilistica americana, «assurda, senza un nesso logico, antisportiva».

In effetti la Federazione, credendo di prevenire incidenti durante le gare, aveva decretato di ridurre la cilindrata alle vetture, di abbassare di 20 centimetri l'alettone posteriore che «creerebbe turbolenze d'aria e coprirebbe la visuale ai piloti».

«Se vogliamo ridurre le gare USAC a corse go-kart, si trovino piloti e macchine che si adattano a simili cambi insensati» ha detto aspramente Bobby Unser, detentore di cinque record di pista durante la corrente stagione.

«Le velocità cresceranno ogni qualvolta l'aerodinamica ed il progresso renderanno le macchine più competitive» ha detto A. J. Foyt «se taglieremo le ali al progresso, tanto vale ritirarsi in pensione, facendo posto ai nonnini che vogliono compiere passeggiate sui catini».

Di fronte ad una così esplicita presa di posizione, i capi della USAC hanno creduto opportuno «rimangiarsi» la decisione in attesa di un qualche miracolo. Intanto per quest'anno rimangono solo Trenton e Phoenix Arizona e le cose restano così. Per il 1973, quando nuovi bolidi, nuove linee, nuove caratteristiche appariranno sui catini, ci si penserà.

«A noi sta a cuore la sicurezza dei piloti» ha commentato Charles Brockman capo della USAC. «Se quest'anno abbiamo avuto incidenti non dovranno ripetersi nel '73».

Al che Bobby Unser ha replicato: «La velocità non uccide si può morire anche alla velocità di 60 miglia. Le vetture semmai dovranno essere più pesanti».

La battaglia, questa volta l'hanno vinta i piloti e l'olimpico automobilistico statunitense, per la prima volta nella storia, ha compiuto un dietrofront spettacolare, rovesciando una sua decisione che andava oltre la semplice stagione e superava il 1974.

Quindi per due anni ancora i bolidi Indy correranno col medesimo tipo di motore, gli stessi alettoni ed i soliti regolamenti. L'unica vittoria del Comitato direttivo è stata quella inerente il peso delle macchine che varierà, come annunciato da AUTOSPRINT la scorsa settimana, da 612 kg a 681 kg circa. Anche il sistema del punteggio usato dalla USAC cambierà: sarà abolito il sistema delle frazioni decimali.

«In fondo non è stata una vera 'debacle', ha commentato un membro del direttivo USAC. Chi si contenta, gode...»

Adriano Manocchia

• Il presidente della General Motors ha detto che la responsabilità della progettazione del motore rotante Wankel viene ora trasferita alla divisione Chevrolet e che, se i progressi risponderanno alle previsioni, il motore sarà presentato, come alternativa dei modelli Vega, tra circa tre anni.

**AUTO
SPRI
NT
K
KARTING**

LE PROSSIME GARE

1 ottobre, PISTA S. PANCRAZIO, Parma, gara naz. cl. 100 e 125 cc.; 1, PISTA GIUNTI, Falerna, gara naz. cl. 100 e 125 cc.; 8, PISTA SCHIRANNA, Varese, gara naz. cl. 100 cc.; 3, Trofeo Mombelli; 8, PISTA TRICOLORE, Reggio Emilia, gara naz. cl. 100 e 125 cc.; 8, PISTA DEL SOLE, Firenze, gara naz. cl. 100 e 125 cc.; 14 e 15, PISTA ROSSA, Milano, Coppa FIK delle regioni; 22, PISTA S. PANCRAZIO, Parma, gara naz. cl. 100 e 125 cc.; 29, PISTA S. PANCRAZIO, Parma, gara naz. cl. 100 e 125 cc.; 30, CATENA, Roma, gara chiusa, cl. 100 e 125 cc.



LUIGI GIANNINI campione d'oro

Tricolore a 14 anni

ROMA - Luigi Giannini, l'appena quattordicenne pilota romano, ha riportato meritatamente, sulla Pista d'Oro, il titolo di Campione Italiano della 3. categoria. E' un vestito di Campione che il romano indossa senza una grinza, né sportiva né tecnica. E' il primo titolo in prova unica che viene assegnato senza l'assillo della validità o meno.

Erano presenti tutti i migliori che hanno spaziato sulle piste italiane impinguando il cartiere di vittorie, oltre Giannini, Bernazzoli, Lotteri, Gaudenzi, Lorenzi, Evangelista e Nicosia. Avevano tutti nelle cartucce «le coup de Jarnac» sino a quando non è calato il sipario dei tempi di qualificazione. Svelta un perentorio 54'92 di Giannini, nettamente il migliore, ed il Campionato si comincia a tingere di giallo-rosso. Ci sono sempre da considerare gli imponderabili specie in una gara motoristica.

Gli incontri di gruppi non fanno che dare conferma dell'andamento agonistico, mettendo in rilievo l'ascesa di Giangrossi e De Angelis, oltre che di Picchioni.

Venti puledri di razza al palo delle due finali. Un palo, che il direttore di corsa, l'attento Mereghetti, ritarda ad abbassare di ben 20 minuti in attesa di Bernazzoli. I puledri cominciano a scalpitare per l'attesa, anche a nitrire in tono wagneriano, ma arriva l'atteso, e si parte. Meglio così! specie per Giannini. L'avvio è di Giannini con Bernazzoli al-

le calcagna, poi Giangrossi e Gaudenzi. Lotta furiosa alle loro spalle. Giannini viaggia con sicurezza e si porta subito in zona controllo. Ha un acume tattico il ragazzo ed una freddezza che spaventa.

La seconda finale è sulla falsariga della precedente. Passa a condurre Giannini e si avvia alla conquista del titolo. Unica variante un testa-coda con mucchio di Bernazzoli, che sconvolge le retrovie. Rinvengono Giangrossi con Gaudenzi, mentre Bernazzoli non può riportarsi fra i primi. I piloti del nord hanno trovato difficoltà ad adattarsi sulla pista di Roma, infatti se si esclude Bernazzoli, che in un certo senso ha preoccupato Giannini da lontano, i vari Lorenzi, Lotteri e Gaudenzi sono mancati all'attesa. Sfortunato il catanese Nicosia non potuto partire alla prima finale, sino allora uno dei primi attori.

La regolarità tecnica ha fatto dei passi da gigante. E' un lontano ricordo quello di pescare il Campione dopo una nottata estenuante di controlli, squalifiche, controlli ancora a ex squalifiche. Solo il secondo arrivato, Giangrossi, aveva peccato venialmente, ma anche per i peccati veniali ci sono le penitenze.

Le gare di contorno hanno visto prevalere nella 1. categoria Valmaggi su Del Fante, in una gara scialba e che sarebbe stato meglio non svolgere, atteso che un falso agonismo strapaesano intristisce lo sport sulla Pista d'Oro.

Interessante per due motivi, invece, la classe 100 cc 2. categoria. Primo perché ha visto gareggiare l'americano Cheever, passato in anticipo di categoria, naturalmente siglando con spavalderia la prima vittoria su Antilli e Foderaro. Secondo perché alle pretese verifiche tecniche, dopo tanto chiacchierare (vero Foderaro) i motori, vedi caso, erano regolamentari. La 125 cc vedeva la presenza del calabro Bilotti alla sua prima uscita nella classe. Ha vinto Giovanozzi ma solo perché Bilotti ha bisogno di fare la mano.

CAMPIONATO ITALIANO cl. 100 cc 3. cat. - Pista d'Oro - 17 settembre 1972.

CLASSIFICA FINALE
1. Luigi Giannini (1. finale 60, 2. finale 60) totale 120; 2. Gaudenzi (55, 56) 111; 3. Perini (53, 55) 108; 4. Bernazzoli (58, 50) 108; 5. Picchioni (52, 53) 105; 6. Raimondi (49, 54) 103; 7. D'Amico (51, 49) 100; 8. Lorenzi (47, 52) 99; 9. De Angelis (48, 48) 96; 10. Rovelli (44, 51) 95; 11. Evangelista (46, 47) 93; 12. Bizzarri (45, 46) 91; 13. Lotteri (50, 41) 91; 14. Giuggioli (41, 44) 85; 15. Mazzone (42, 42) 84; 16. Boni (40, 43) 83; 17. Proietti (54, 0) 54; 18. Grossi (43, 0) 43; 19. Nicosia (0, 44) 44.

LE ALTRE CLASSIFICHE
Cl. 100 cc 1. cat.: 1. Valmaggi, 2. Del Fante, 3. Mancini. Cl. 100 cc 2. cat.: 1. Cheever, 2. Antilli, 3. Foderaro, 4. Patuelli, 5. Nanni. Cl. 125 cc 1. cat.: 1. Giannini, 2. Leone. Cl. 125 cc 2. cat.: 1. Giovanozzi, 2. Bilotti, 3. Tarulli.



Il quattordicenne romano Campione d'Italia (in alto) in una delle sue caratteristiche azioni fatte di sguardi al tornante, e qui sopra, in un significativo atteggiamento: sembra ringraziare il suo motore

Tre titoli bene assegnati ma c'è crisi in Piemonte

VIVERONE - La gara di Viverone ha concluso la stagione agonistica piemontese non di certo nel 1972 positiva. Il problema piemontese (a parte l'evoluzione del caso Cerrina) ha bisogno di essere preso in esame con serietà ed ocularità dai dirigenti della FIK. Con tre piste valide quali Borgoticino, Mondovì e Viverone è solo questione di ocularità intervento e di programmazione, promuovendo iniziative ed incentivazione dell'attività sportiva. Il Torino Karting Club, così fiorente e dinamico stenta ancora a trovare una sistemazione al vertice onde riprendere con gli stessi impulsi del 1969 e 1970. Sono, in buona sostanza, impedimenti di non difficile sistemazione e per tanto non resta che operare in tempo.

Quasi cinquanta i piloti presenti, malgrado la concomitanza della gara di Parma spostata per avverse condizioni atmosferiche e, ciò che è interessante, nella totalità o quasi piemontesi. Come sempre sovrasta la 3. categoria. La gara era anche valida quale ultima prova del Campionato Regionale.

Vita non facile per Giacioletto nella prima categoria su un Francioli tutto grinta ed in netta ripresa, in terza posizione Rubini. Alla sua prima vittoria nella seconda categoria Rosina Giuseppe, su un Manino nettamente superiore, ma attardato da una uscita di pista. Positiva la prestazione di Enrico Perrone finito al terzo posto.

La terza categoria ha registrato ancora una perentoria vittoria di Dario Bertolini, anche se il suo compito è stato agevolato dalla messa fuori scena di Proietti ad opera di Crepaldi particolarmente irruente. Pattono arrivato secondo ha cercato di contrastare senza riuscire il dilagare di Bertolini, che è uno dei candidati al titolo tricolore della categoria. Alle loro spalle l'altro dei Bertolini e Colladella.

La prova ha laureato Campioni Regionali, Rossi nella 1. categoria, Manino nella 2. e Dario Bertolino nella 3. Tre titoli come non mai in buone mani.

LE CLASSIFICHE
Cl. 100 cc 1. cat.: 1. Giacioletto, 2. Francioli, 3. Rubin, 4. Guazzo, 5. Alfieri. Cl. 100 cc 2. cat.: 1. Rosina, 2. Manino, 3. Perrone, 4. Lucchini, 5. Castellana. Cl. 100 cc 3. cat.: 1. Bertolino, 2. Pattono, 3. Bertolini, 4. Colladello, 5. Cerrino.

Pioggia e stanchezza a PARMA

PARMA - Una gara in tono dimesso sulla pista S. Pancrazio per il numero limitato di piloti presenti. Ha influito certamente la pioggia, ma una certa stanchezza di Parma si nota tra i piloti. Non ha sofferto però l'agonismo che a S. Pancrazio è sempre ad alto livello perché a quello in astratto si aggiunge quello di colore. Gare belle tirate e regolari. A casa tutti contenti.

Nella terza categoria prevalenza a conclusione delle due finali di Raimondi su Lotteri e Perini, tutti piloti che vanno calcando, per le ultime volte, i campi della terza. Nella seconda Zanotti e Gabbiani, sui quali vive questo finale di stagione, sono finiti a pari punti, prevalendo Gabbiani vincitore della seconda finale, mentre Zanotti aveva riportato la prima.

Nella prima categoria, a conferma del suo particolare stato di forma, Pierluigi Penna con un secondo posto nella prima finale vinta da Gorini ed una vittoria nella seconda con Piazza alle spalle. Sorprendente il vecchio Monti che va concludendo una stagione ad alto livello. Sfasato Necchi e stanco Mazzotti. Torna presto già alla ribalta nazionale Parma, con il suo superdotato Torneo di Ottobre.

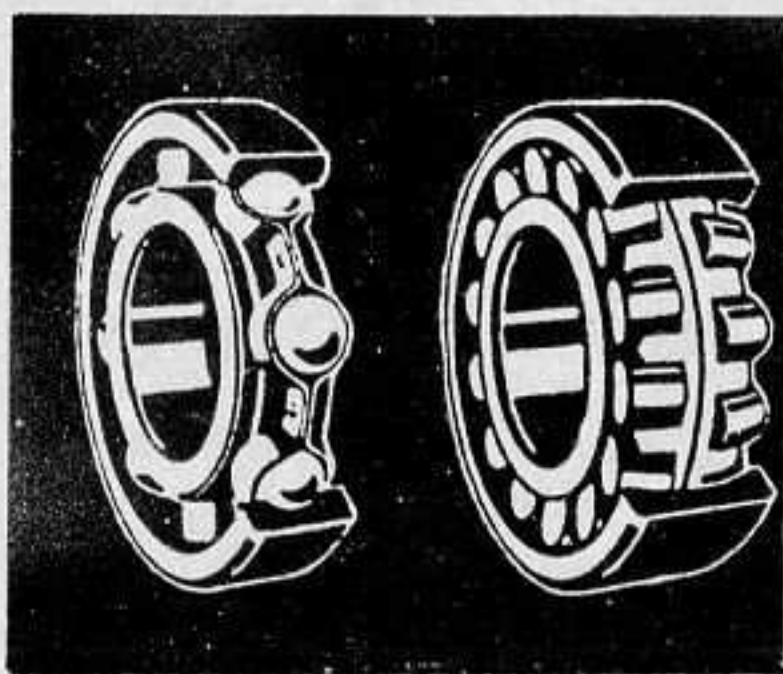
LE CLASSIFICHE
Cl. 100 cc 1. cat.: 1. Penna, 2. Gorini, 3. Monti M., 4. Piazza, 5. Bellini. Classe 100 cc 2. cat.: 1. Gabbiani, 2. Zanotti, 3. Santini, 4. Scarabelli, 5. Ferrari. Classe 100 cc 3. cat.: 1. Raimondi, 2. Lotteri, 3. Perini, 4. Fontana, 5. Albertini.

Solo DEL FANTE squalificato dopo i « mondiali »

I rapporti, finalmente arrivati, dei commissari sportivi di Kallmaar, l'inchiesta personalmente condotta dal dottor Gallo, hanno in un certo senso riaperto «l'affare» dei recenti mondiali di karting, determinando un giusto e più approfondito esame della situazione pre e post gara. Anche il Presidente della CSAI, come era suo dovere, ha voluto conoscere a fondo fatti e misfatti prima di avallare quanto dal comitato nazionale karting deciso.

Alla luce di quanto riferito e sanzionato dai commissari sportivi è stata annullata l'ammonizione per Piero Necchi mentre allo stesso è stata inflitta la multa di L. 50.000.

Più delicata la situazione per Giambruno Del Fante la cui accertata e documentata plateale scorrettezza, non ammetteva più dubbi. Tre mesi di sospensione pertanto per il Del Fante. Speriamo che sia così chiuso per amor di sport il doloroso Kallmaar e che non si voglia ancora rinvangare.

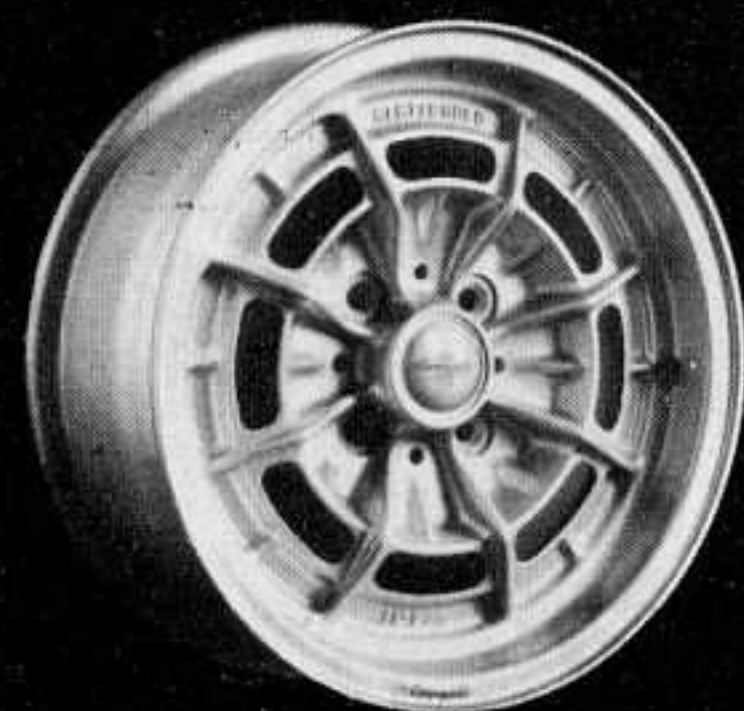


FAG
cuscinetti volventi

leggerezza
sicurezza
stile



ruote speciali in lega super leggera di elektron (e non di alluminio)



Campagnolo

BREVETTI INTERNAZIONALI
CAMPAGNOLO S.P.A. VICENZA

chemello & geminiani

