

DOVE corriamo domenica?



Le corse in calendario dall'8-12-72 al 28-2-73 in Italia e all'estero

DICEMBRE

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
8-10	Safari	Nuova Caledonia			●●●	Rally	
9-10	Rally Costa del Sol	Spagna			●●● Camp. Int. rallies piloti	Rally	Jimenez (Abarth)
10	Corsa a Interlagos	Brasile	Circuito d'Interlagos		●●● Temporada Sport gr. 5, 7	Velocità in circuito	
10	Trofeo Kléber Ford Mexico	Ford Italiana	Circuito di Vallelunga km. 2,4		●●● F. F., Rallycross		

13-17	Rally di Etiopia ETIOPIA	●●●	Rally				
17	3 Ore di Natal Pietermaritzburg SUB AFRICA	●●● Springbok	Velocità in circuito	Redman (Chevron) media 147,952			
17	Coppa Autosprint La Spezia		Autocross	Pista Bottagna			
24	Corsa a Interlagos BRASILE	●●● Temporada sport gr. 5, 7	Velocità in circuito				
31	Corsa a Interlagos BRASILE	●●● Temporada sport gr. 5, 7	Velocità in circuito				

GENNAIO

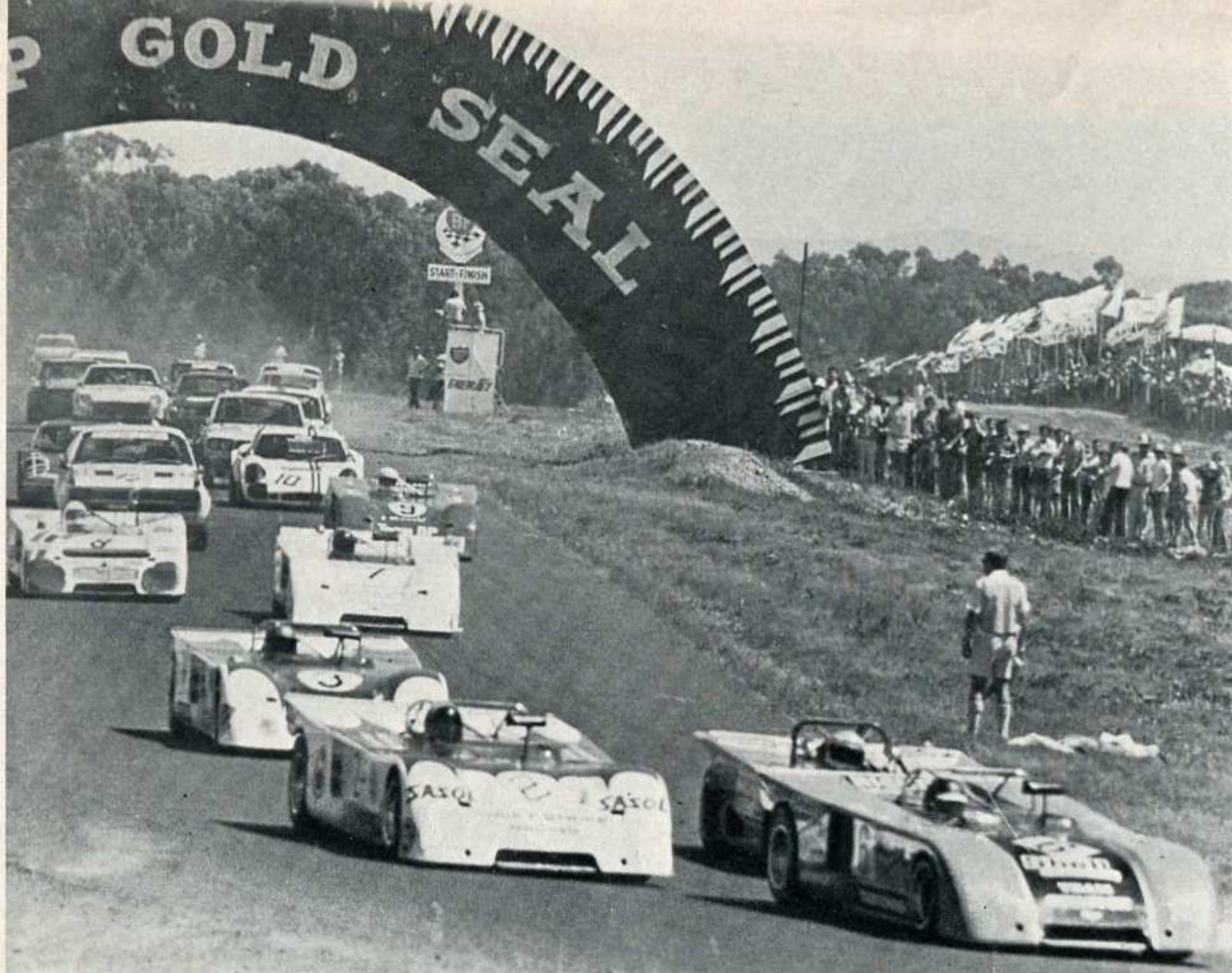
6	Gara di Pukekohe NUOVA ZELANDA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	Gardner (Lola) 57'16"5, media 179. Giro più veloce: Gardner 56"9, media 187,089. Record: Matich 56"7 (1970)			
6-7	Ronde Invernale FRANCIA	●●●	Rally				
13	Corsa di Levin NUOVA ZELANDA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	McRae (Leda) 48'34"3, media 147,120. Nuovo record: McRae 43"9, media 155,27.			
14	Gara di velocità ARGENTINA	●●●	Velocità in circuito				
19-27	Rally di Montecarlo MONACO	●●● Camp. int. rallies marche	Rally	Munari-Mannucci (Fulvia)			
20	Lady Wigram Trophy NUOVA ZELANDA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	McRae (Leda) 53'11"6, media 181,700. Nuovo record: McRae 1'06"6, media 185 e 252.			
21	Riverside 500 STATI UNITI	●●● Stock cars	Velocità in circuito	Petty (Plymouth) media 167 e 396			
28	G. P. d'Argentina ARGENTINA	●●● Camp. mond. piloti F. 1	Velocità in circuito	Stewart (Tyrrell) 1.57'58"83, media 161,463 nuovo record Giro più veloce: Stewart 1'13"66, media 163,463			
28	Corsa a Tereonga NUOVA ZELANDA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	Bartlett (McLaren) 1.07'46", media 141,664. Giro più ve- loce: Pilette 1'05", media 152. Record: Allen (McLa- ren) media 168 (1970)			
	Rallycross a Croft INGHILTERRA	●●●	Rallycross				

FEBBRAIO

1-4	Gara d'inverno STATI UNITI	●●● Dragsters	Velocità in circuito				
-----	-------------------------------	------------------	-------------------------	--	--	--	--

2-4	Rally Artico FINLANDIA	●●● Camp. int. rallies piloti	Rally				Kinnunen (Porsche)
3-4	Ronde Hivernale FRANCIA	●●●	Rally				Andruet (Alpine)
3-4	Indian G.P. INDIA	●●●	Velocità in circuito				
4	24 Ore di Daytona STATI UNITI	●●● Camp. mond. marche	Velocità in circuito				(6 ore) Andretti-Ickx (Ferrari) media 200,710. Giro più ve- loce: Wisell (Lola) media 205,902. Record: Siffert, me- dia 206,103 (1971)
4	Surfers Paradise AUSTRALIA	●●● Tasmania	Velocità in circuito				McRae (Leda) 58'14"9, media 163,619. Giro più veloce: Ma- tich (STP) 1'08", media 170 e 360
4	Hautes Vosges FRANCIA	●●●	Velocità in salita				Pozet (Martini) 2'11"7, nuovo record
10	Autosciatoria Roccaraso AC Bari	●	Autosciatoria				Di Capua-Gambardelli (Ful- via)
10-12	Rally Costa Brava SPAGNA	●●● Camp. int. rallies piloti	Rally				Pinto-Macaluço (Fiat 124)
11	G.P. del Brasile BRASILE	●●● Camp. mond. piloti F. 1	Velocità in circuito				
11	Warwick Farm AUSTRALIA	●●● Tasmania	Velocità in circuito				Matich (Matich) 1.4'5"4, me- dia 152,645. Nuovo record: Gardner (Lola) 1'24"
11	Circuito di apertura MOZAMBICO	●●●	Velocità in circuito				
15-18	Rally di Svezia SVEZIA	●●● Camp. int. rallies marche	Rally				Blomqvist-Hertz (Saab)
16	Citrus 200 STATI UNITI	●●● Stock cars	Velocità in circuito				
17-18	Coppa della Favera AC Padova	●	Autosciatoria				Pittoni (Porsche)
18	Sandown Park AUSTRALIA	●●● Tasmania	Velocità in circuito				McRae (Leda) 54'59"4, media 173,546. Nuovo record: Mc Rae 1'2"4, media 178,969
18	Daytona 500 STATI UNITI	●●● Stock Cars	Velocità in circuito				Foyt (Mercury) 3.05"46, me- dia 259,673
24-25	Trofeo VAR AC Ferrara	●	Autosciatoria				
25	Corsa di Adelaide AUSTRALIA	●●● Tasmania	Velocità in circuito				Hobbs (McLaren) 1.02'40"5, media 161,477. Giro più ve- loce: Matich (STP) media 172
25	Corsa a Vallelunga Gentlemen's MC	●	Velocità in circuito				
25	Coppa KNA OLANDA	●	Velocità in circuito				

LEGENDA: ●●● = internazionale; ●● = nazionale a part. str.; ● = naz.; □ = « chiusa »



Subito dopo il via della 3 Ore di Città del Capo, la Chevron di Gethin guida il gruppo alla caccia della Chevron di Birrell-Mass, fuori quadro. Seguono la Lola di Edwards e la Chevron di Charlton

Le cronache delle gare invernali al sole africano ripropongono il serio pericolo della coesistenza agonistica tra vetture veloci e «lente» di immaturi dilettanti



Qui sopra, Jody Scheckter al volante della nuova March-BMW che ha compiuto un bel debutto. A destra, la sorprendente Vauxhall Fireza con motore Chevrolet di Van Rooyen-Mortimer si tiene larga

Rischiatut

LOURENÇO MARQUES - E tre, per Mass-Birrell nella Springbok! Il team Gunston Chevron ha continuato a dominare nella serie di quest'anno e Mass-Birrell hanno portato la loro Chevron due litri con motore Hart BDA alla vittoria anche a Lourenço Marques, come a Capetown.

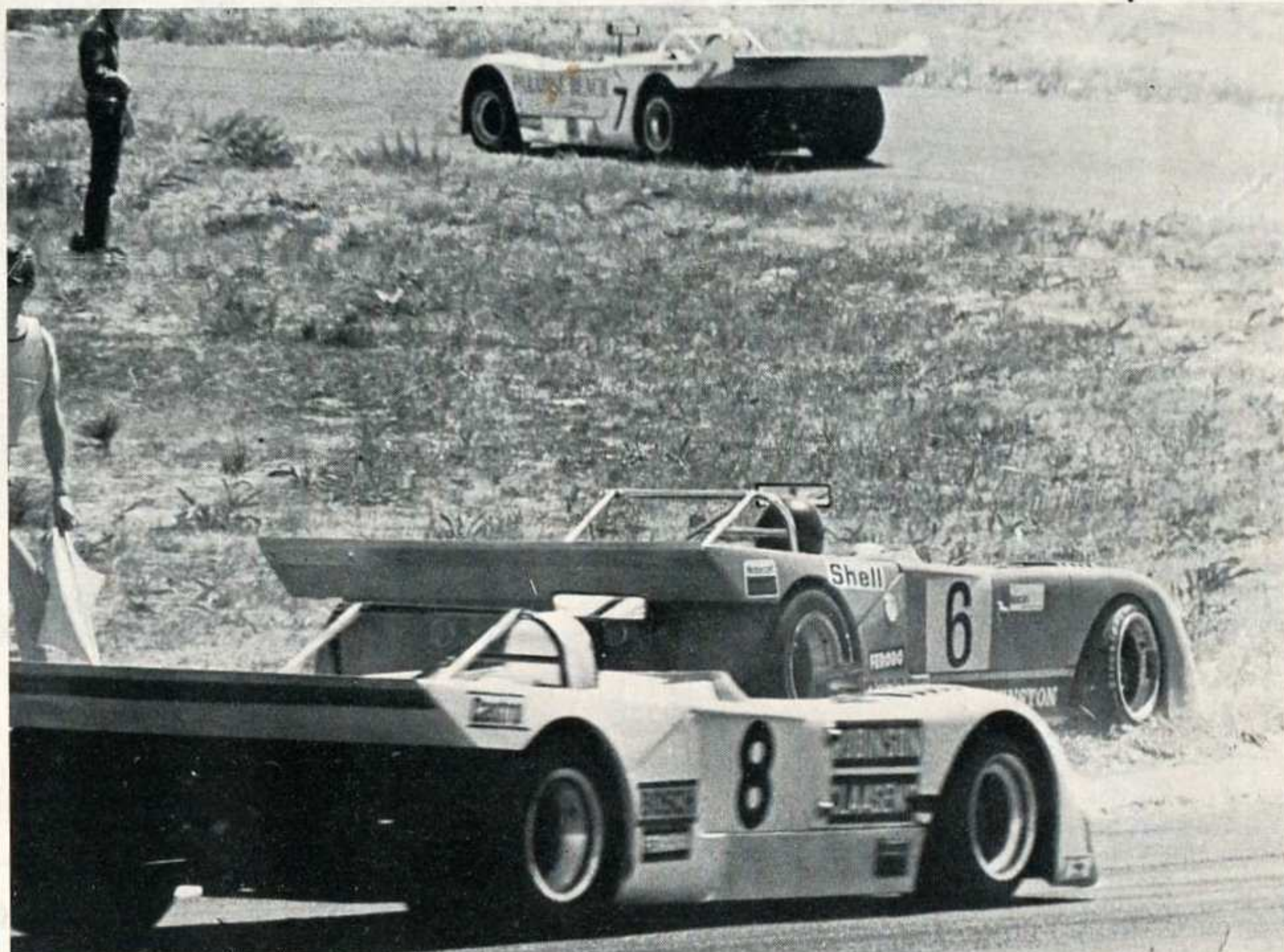
La settimana precedente era stata la nuova March-BMW di Scheckter, che questa volta la condivideva con Charlton, dimostratasi la più veloce, sia in prova che in gara, ma di nuovo il team è stato perseguitato dalla sfortuna e dopo avere condotto per quasi tutta la competizione, all'ultimo minuto una fermata al box ha voluto dire l'addio alla vittoria, anche se la vettura è rimasta salda al secondo posto. Terza la seconda Chevron del Gunston, pilotata da Gethin. La sua 1930 cc, con motore Alan Smith FVC, non ha mai veramente potuto lanciare una sfida alle più veloci due litri per la posizione di comando. Il più grosso problema di questa gara è stato il gran numero di turismo pilotate da conduttori locali, perché queste vetture lente, e un servizio di segnalazione veramente mediocre, hanno creato situazioni molto pericolose per i più veloci prototipi, che correvano rischi continui, tentando di raggiungere alte velocità, doppiando al tempo stesso le più lente turismo.

In effetti sono state le collisioni con le vetture meno veloci a fare attendere i primi tre al traguardo e a privare la March di una vittoria quasi certa.

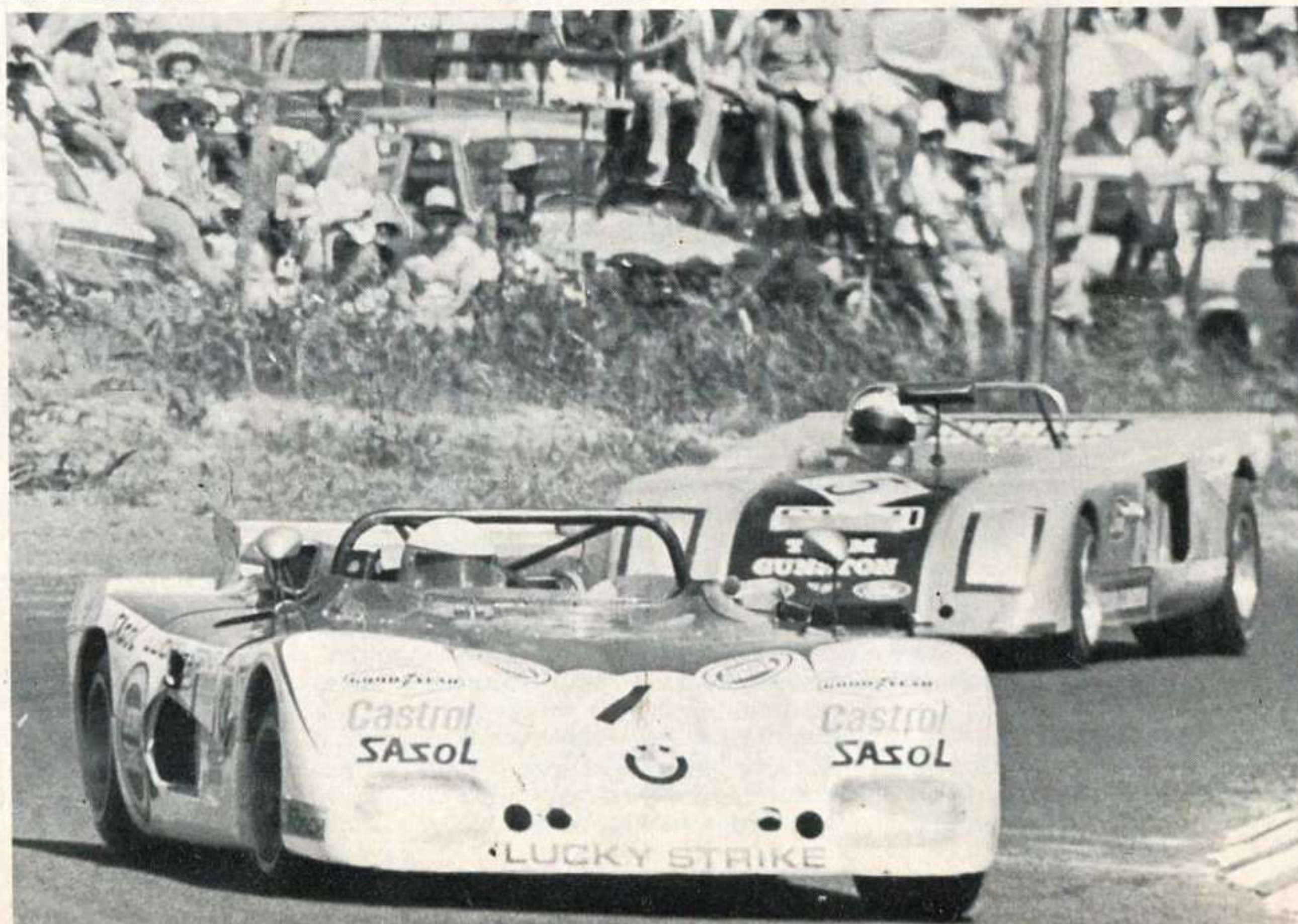
Le corse internazionali appaiono nella città sulla costa del Mozambico una sola volta all'anno e i portoghesi considerano il week-end più un carnevale che una manifestazione motoristica; soltanto i cronometristi sudafricani portano un minimo d'ordine alla gara. Le prove ufficiali si sono svolte per sole tre ore, il sabato pomeriggio, e il miglior tempo è stato segnato da Scheckter, che si sentiva piuttosto male, infatti si era alzato da letto, dove l'inchiodava una forte influenza, per andare a provare. Imprevisto dunque il suo tempo di 1'21"6, assai sotto il miglior tempo nelle prove dello scorso anno (1'23"1) stabilito da Redman, con la Chevron Vega B21.

In questa gara la March aveva pneumatici Goodyear posteriori speciali di F.1, più larghi di circa cm 5, invece di quelli di F.2, e la vettura era molto più maneggevole. Dato che Scheckter non stava bene, ha provato la macchina anche Charlton che ha segnato un tempo di 1" più veloce di quello migliore stabilito con la sua solita Chevron, patrocinata dalle sigarette Lucky Strike. Mass ha segnato 1'22" con la Chevron due litri, mentre Gethin capeggiava la seconda fila con 1'23"4, davanti a Charlton che con la Chevron di Hine aveva segnato 1'23"4, benché avesse un motore nuovo.

Deludente la Lola di Edwards, il cui miglior tempo è stato di 1'24"4, di un solo secondo più veloce di quello della Chevron B21 di Hanson-Keizan. An-



Sopra, Peter Gethin fa l'autocross con la sua Chevron, mentre passa l'altra Chevron di Robinson. Sotto, un momento della magnifica battaglia ingaggiata da Scheckter e Birrell nella 3 Ore di Capetown



cora una volta la Chevrolet Fireza è stata la più veloce fra le turismo, in 1'37"5, tempo stabilito da van Rooyen. La più veloce delle due Mazda è stata quella di Giovannoni, mentre l'altra era pilotata dal suo normale compagno di squadra, ora che i due giapponesi sono tornati in patria (come si era detto dopo la corsa di Capetown) benché occupassero il secondo posto nel campionato.

Quando è iniziata la Tre Ore di Lourenço Marques piloti e meccanici avevano già l'aria stanca, dopo la mattinata al sole cocente, a cui si aggiungeva una forte umidità. Scheckter ha preso la testa, al termine del lungo rettilineo, dopo il via, e mentre le vetture giravano attorno al tortuoso settore posteriore del circuito è riuscito a crearsi un vantaggio di un paio di secondi, rispetto a Birrell, che era tallonato da Charlton, Gethin e Keizan. Col proseguire della corsa, Scheckter ha fatto poca fatica a staccarsi dagli altri, sicché al termine della prima mezz'ora aveva già 20" di vantaggio su Birrell. Charlton ha dovuto sostare al box due volte, per guasto alla frizio-

CORSA DI LOURENÇO MARQUES - 26 novembre - Gara internazionale di velocità in circuito, valevole per la serie Springbok.

LA CLASSIFICA

1. Mass-Birrell (Chevron) 126 giri, media kmh 164,220; 2. Scheckter-Charlton (March BMW) 124 giri; 3. Gethin (Chevron) 121 giri; 4. Edwards-Driver (Lola) 115 giri; 5. Robinson-Classens (Chevron) 111 giri; 6. Scheepers-Wicks (Chevron) 109 giri; 7. van Rooyen (Chevrolet Fireza) 107 giri; 8. Giovannoni (Mazda) 105 giri; 9. Swanepoel (Toyota); 10. Spaemer-Peters (BMW) 99 giri.
Giro più veloce: non comunicato.

ne, poco dopo la partenza, ma poi il guasto si è rivelato più grave e la vettura è stata ritirata perché non si poteva ripararla. Birrell era dunque solo, in seconda posizione, mentre per la terza si è sviluppata una lotta a coltello fra Gethin e Keizan, con le due vetture che si alernavano, intralciate di continuo dalle lentissime turismo.

Al termine della prima ora, staccati di un giro, battagliaavano furiosamente per il quinto posto Robinson su Chevron e Driver su Lola; quest'ultimo era più veloce, ma ha perso la quinta posizione per un testa-coda. È tornato in pista pochi secondi dopo, però col muso della vettura leggermente danneggiato.

Poco prima della metà gara, il quadro è improvvisamente cambiato, quando Gethin si è precipitato al box per fare riparare una sezione del muso danneggiata e per fare sostituire una ruota, che si era storta dopo una collisione con Scheckter, mentre questi stava per doppiarlo. Pochi secondi più tardi Scheckter è arrivato a sua volta al box, per cambiare una ruota e per fare riparare una sezione della carrozzeria po-

Dopo il tris in MOZAMBICO con la CHEVRON (e il tedesco Mass) BIRRELL aspirante campione della «SPRINGBOK»



Qui sopra, Gerry Birrell al volante della Chevron B24 che ha diviso con Jochen Mass. A destra, Birrell sta mostrando qual è il suo patrocinio...



o nel «carnevale»



Nelle piste del Sud Africa sono normali le corse di vetture promiscue. Nella foto, a Killarney la Escort di Rowe e l'Alfa 1750 di Chatz

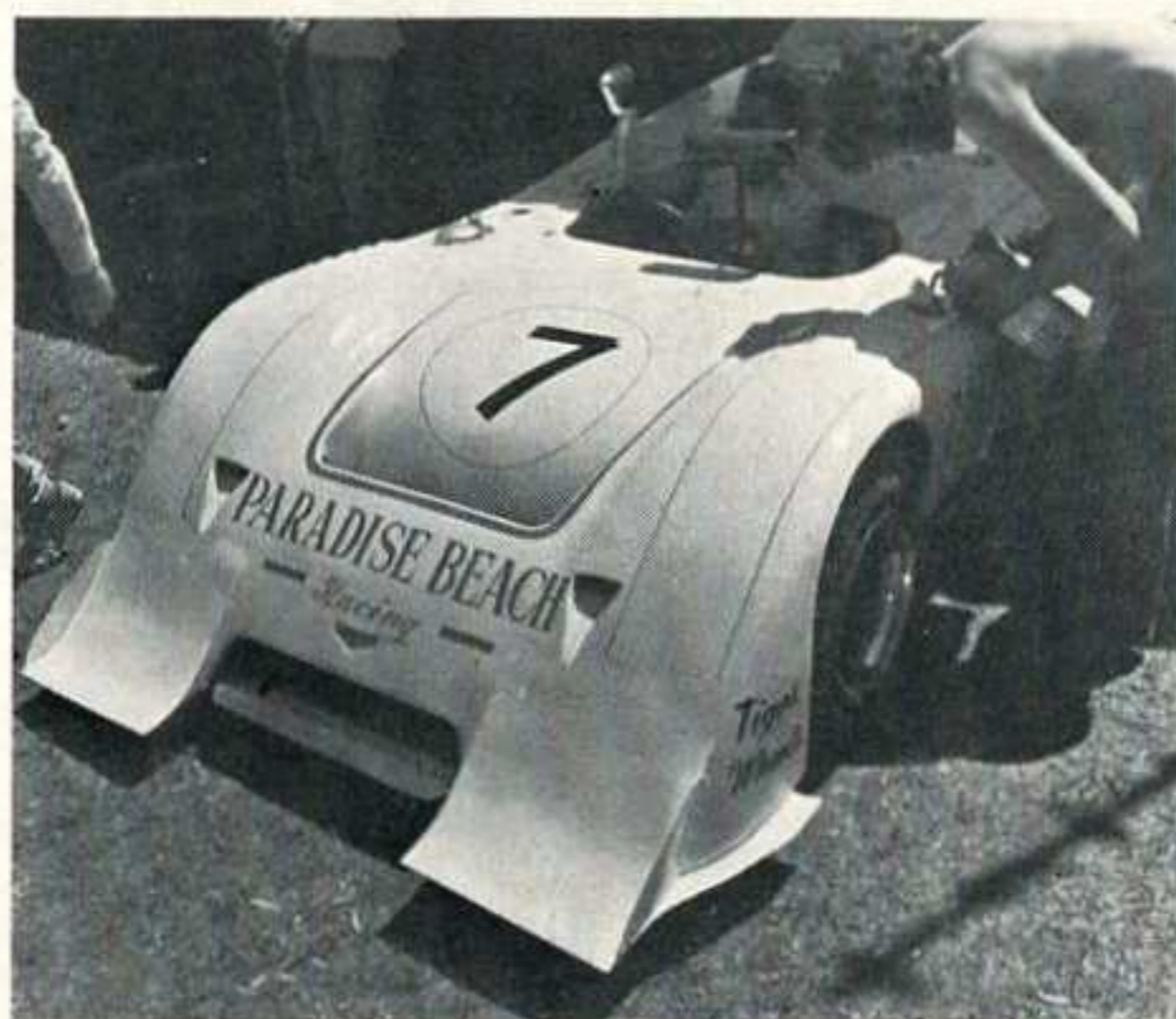


Fra le vetture da turismo presenti alla 3 Ore di Città del Capo, la migliore è sembrata la Mazda condotta gagliardamente dai giapponesi Katayama e Takechi. Eccola superata dalla Lola di Edwards

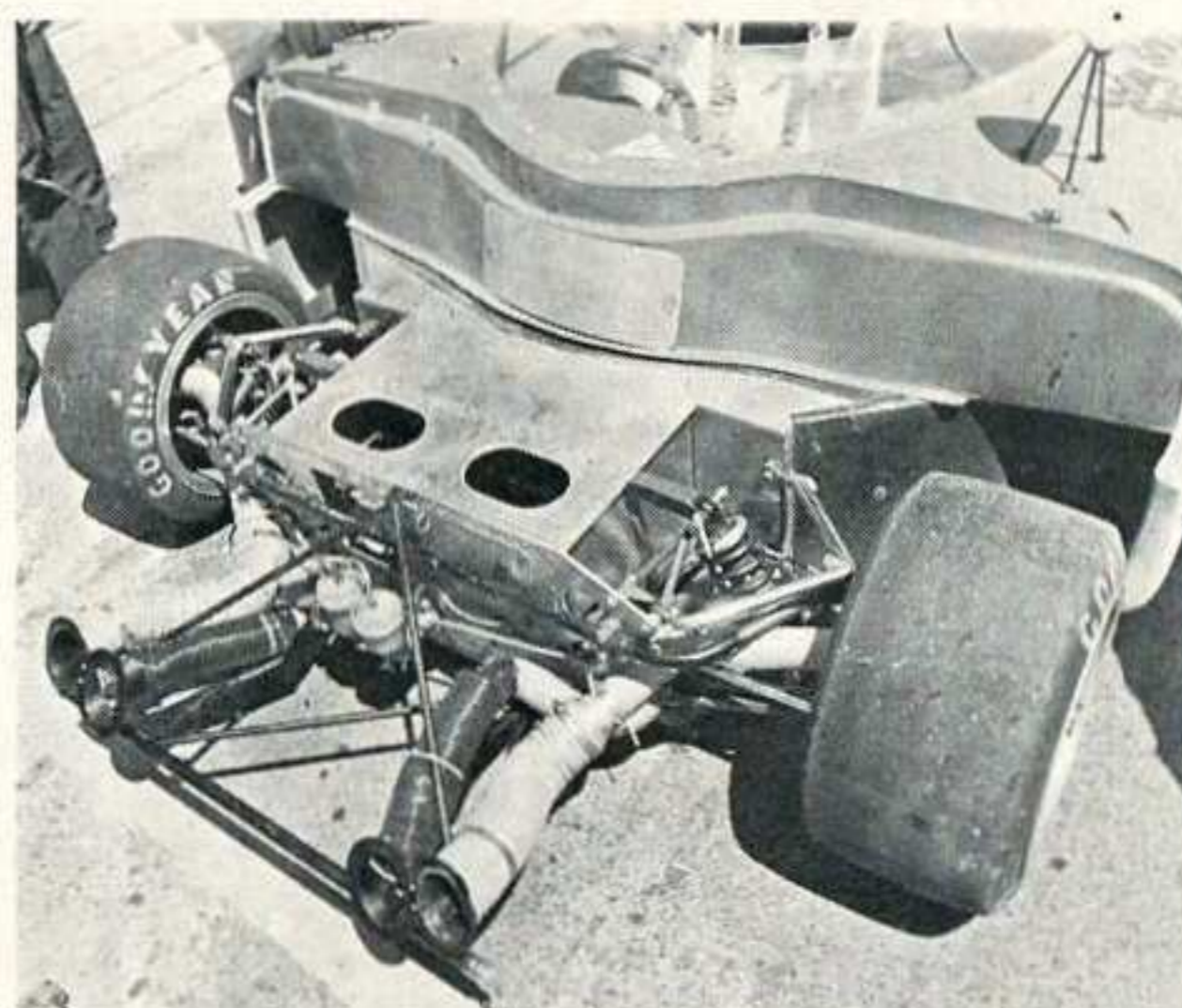
steriore, che aveva tracce di vernici di vari colori! Dietro richiesta dello stesso Scheckter è salito sulla vettura Charlton, ma quando stava per lasciare il box è scoppiato un piccolo incendio, perché la rottura di un tubo aveva fatto prendere fuoco al carburante. Le fiamme sono subito state spente, senza seri danni, ma la vettura è ripartita praticamente senza frizione e Scheckter, con l'aria furente, ha spiegato che era dovuto andare al box per evitare un incidente, visto che quella di Gethin era la quarta vettura che lo aveva urtato negli ultimi pochi giri. Era talmente frustrato, per essere stato attardato da tante turismo pilotate da mediocrissimi conduttori, che ha detto: «E' come cercare di andare forte con una F.1 in una gara per Formula Ford». Questa la sua descrizione della gara.

Ormai era uscita di scena anche la Chevron di Heavens-Tunmer, quindi quando è arrivato il momento per la prima sosta conduceva Birrell, seguito da Keizan, da Edwards che aveva sostituito alla guida Driver, da Gethin e dalla March che riguadagnava terreno. Quando Birrell ha fatto la sosta, la vettura è stata spinta per ripartire con Mass al volante, e all'improvviso la March era di nuovo in posizione minacciosa, dato che Mass ha perso un giro mentre lo spingevano. Sfortunato Hanson — dopo il bello sforzo compiuto da Keizan — perché al primo giro del suo turno di guida si è staccato un tubo e il carburante è colato sul motore incendiandosi. Le fiamme sono state spente prima che la vettura subisse seri danni, ma è uscita di gara quando mancava soltanto un'ora alla fine.

La Chevron di Mass-Birrell conduceva sulla March di mezzo giro, poi



Sopra a sinistra, il nuovo muso «tipo Porsche Can-Am» della Chevron B21 di Heavens-Tunmer. A destra, l'avantreno della nuova March 2 litri. Sotto, a sinistra, il 4 cilindri BMW 2000 montato sulla March di Scheckter. A destra, Toshinori Takechi, uno degli ottimi piloti della Mazda S 102 A



d'un tratto Mass ha cominciato a perdere 2" a tornata, nei confronti di Charlton, perché una turismo BMW lo aveva urtato. Mass è riuscito a tenere la macchina in pista, ma ormai era poco maneggevole, con la sospensione anteriore storta, sicché non gli è riuscito tenere a bada la March, con solo mezz'ora di corsa ancora di disputare. Charlton aveva colmato il varco, prendendo la testa, e sembrava che la March stesse per ottenere la sua prima vittoria. Invece non doveva succedere, perché a un quarto d'ora dalla fine Charlton è arrivato al box, dopo essere stato urtato dalla Toyota Celica.

La vettura è volata fuori di pista e la sospensione è rimasta danneggiata. Si è provveduto a effettuare una riparazione, ma ormai la March era attardata di due giri e a Mass bastava ormai arrivare in fondo per vincere. Ci è riuscito senza ulteriori incidenti e la March è arrivata seconda, staccata di tre giri da Gethin, che avrebbe potuto benissimo occupare la seconda posizione, facendo una doppietta per il Team Gunston, se non avesse dovuto sostare per aggiungere acqua al motore che bolliva, fermata che gli ha fatto perdere due giri. Quarta la Lola di Edwards-Driver, che aveva tirato avanti alla meglio senza quinta marcia.

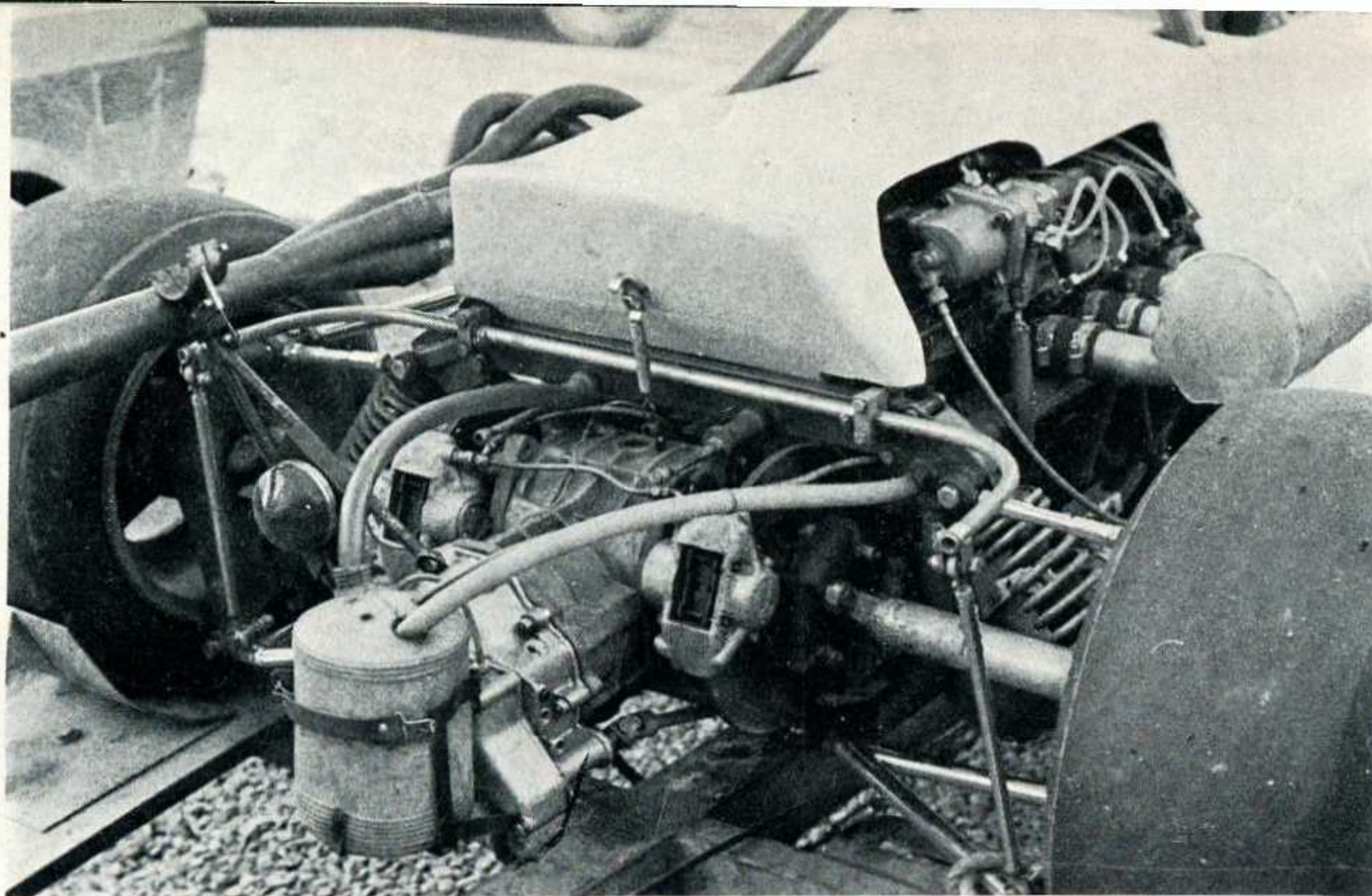
Vincitore senza fatica della categoria turismo, van Rooyen, dopo un bell'«assolo» con la Firenza che gli ha anche dato il settimo posto assoluto. L'indice di prestazione è stato vinto dalla Toyota Celica.

Poiché Mass è tornato in Germania, adesso Birrell è il grande favorito per la vittoria nel campionato. Con Mass ha ottenuto il punteggio massimo di 39, nelle prime tre prove, 17 punti quindi più di Charlton, che è secondo.

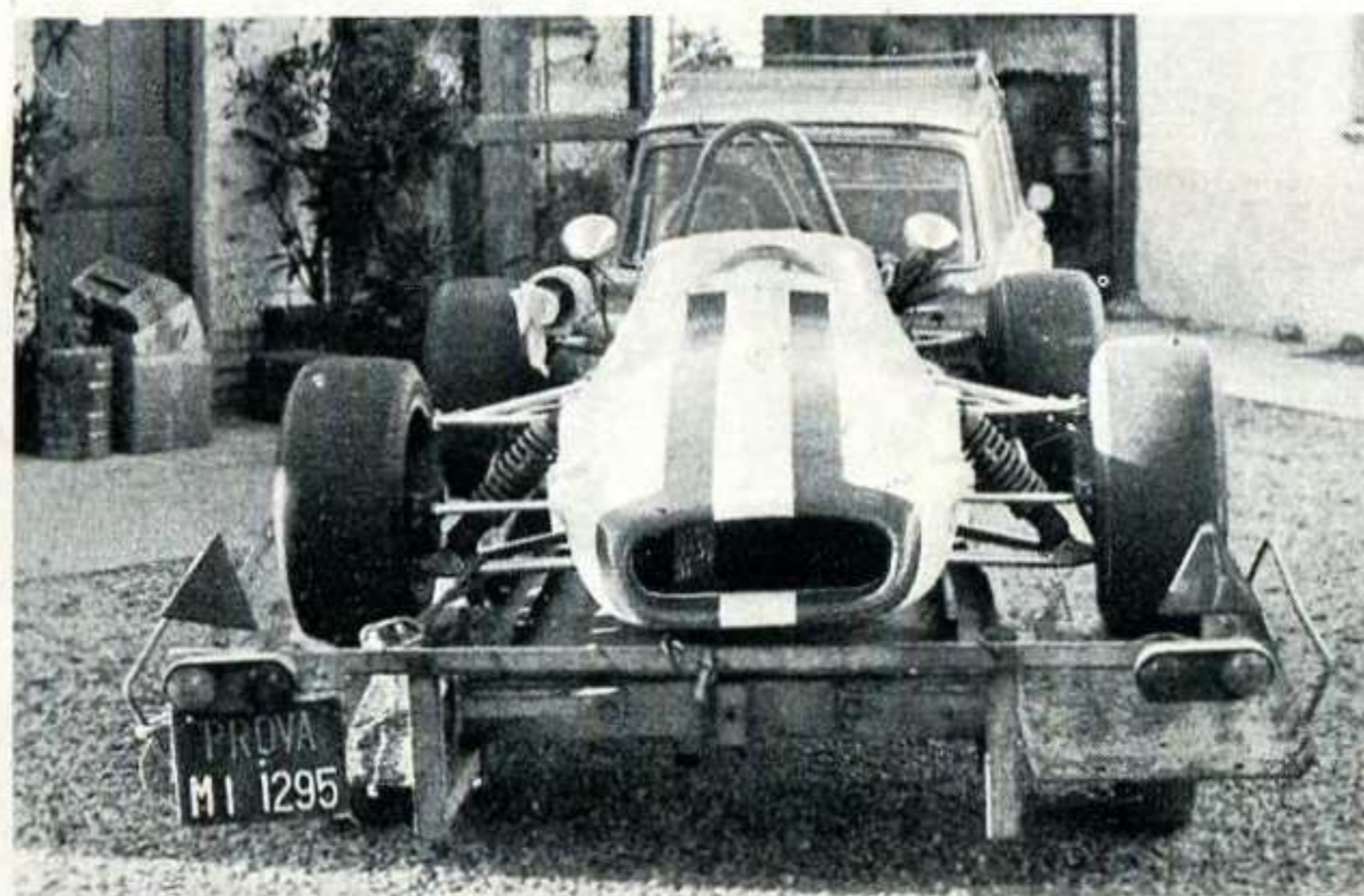
Jeff Hutchinson



A gennaio un'altra F.1 ITALIANA



Sopra, il motore Alfa montato sul telaio Brabham BT 35: si nota il diverso cassoncino e i nuovi condotti di scarico. Sotto, la vettura del Jolly sta per essere trasportata in gran segreto a Balocco



Il motore era il solito cinque supporti ma con molte modifiche fra le quali, forse più evidenti, l'utilizzazione di un cassoncino sperimentale (l'aveva usato solamente Noè con l'iniezione Kugelfischer), collettori d'aspirazione e di scarico più lunghi e di diversa forma. All'interno gravano nuovi assi a cammes, mentre l'iniezione era la solita Lucas.

Carluccio Facetti ha collaudato la monoposto e pare ne sia rimasto particolarmente soddisfatto: contento era anche il preparatore Wainer, che sta notando tangibili miglioramenti di giorno in giorno. Ma non è questa la maggiore novità: il motore '73, completamente nuovo sta per ora girando sul banco e presto sarà montato per le prove su strada. Questo motore, che utilizza sempre il medesimo

basamento e la stessa testata della 1300, sarà veramente tutto nuovo, per quel che riguarda pistoni, albero motore, cammes e soprattutto il disegno della testata. Le prime prove si svolgeranno come di consueto a Balocco, ma subito dopo è probabile che la vettura verrà portata anche su tracciati diversi.

Tutto ciò ci fa ben sperare: siamo ben lieti che la grande Casa nazionale tenti di arginare quella che ormai viene considerato un dominio incontrastato della marca inglese: e siamo propensi a pensare che in fondo migliori risultati si possano ottenere ancora dal generoso Alfa Romeo, specie ora che si tornerà a correre, dal primo gennaio, con la strozzatura internazionale di 21,5 mm.

Provato da WAINER
in gran segreto
su una BRABHAM

Il nuovo ALFA F. 3 a BALOCCO

BALOCCO - Ormai abbandonato il campionato turismo gli interessi dell'Alfa Romeo pare abbiano preso una piega ben precisa: ci sarà nel '73 un rilancio in grande stile della F. 3. Lo si può ormai notare da diversi avvenimenti: da tempo si parlava negli ambienti cosiddetti ben informati di uno squadrone italiano di piloti con motori Alfa Romeo «ufficiali» con i quali si concretizzerebbe l'attacco massiccio all'egemonia dei propulsori Ford, poi prove su prove in questi ultimi mesi dell'anno, che si sono ripetute su diversi motori. L'ultima di queste prove si è svolta sabato 25 novembre nella pista privata dell'Alfa, a Balocco: sul telaio Brabham BT 35 con il quale ha corso «Gero» durante la stagione, è stato montato un motore Alfa elaborato dal solito Wainer e si sono tenute prove comparative molto interessanti.

SENACO - Procedo alacremenente l'attività della S.M. ALLEGRINI RACING che sta approntando le nuove vetture per la prossima stagione. Dopo le prove al Paul Ricard, dove Jabouille al volante della monoscocca di F. 2 aveva compiuto una trentina di giri con un motore Cosworth 1800, a Senago hanno potuto finalmente montare sulla monoscocca il propulsore di Armaroli, il Ford portato a due litri con le canne cromate. Ha provato la macchina Spreafico, che in pochi giri sulla pista di Monza si è potuto ben rendere conto di quanta fosse la differenza tra i due motori. Intanto il tecnico Siccardi continua nella costruzione dei telai: dopo il primo, altri due sono già in cantiere, dei quali il primo è stato già venduto alla Somalita per Ettore Ricci. Il secondo sarà leggermente diverso, probabilmente nella veste aerodinamica, e potrà ospitare un motore Cosworth 3000 che è già stato acquistato per l'occasione.

Con questa monoposto F.1, che sarà pronta verso i primi di gennaio, l'equipe lombarda vorrebbe partecipare a diverse prove di campionato mondiali conduttori, certamente a quelle più vicine. Si sta ora cercando un secondo motore (pare che Frank Williams sia disposto a cederne uno) mentre per il pilota ancora le trattative sono in corso: l'assistenza dei motori sarà tenuta dai tecnici Armaroli e Negrini.

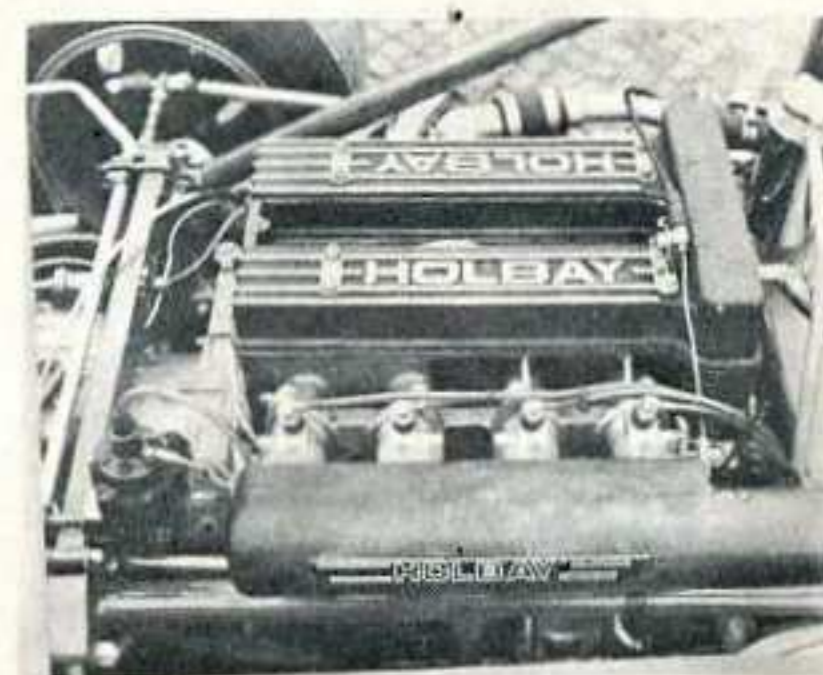
Con la prima vettura di F.2, quella che sta provando in questi giorni a Monza scenderà in pista Alessandro Pesenti Rossi: ma è probabile che in alternativa, quando non vi saranno gare in pista, la monoposto sarà impiegata per le gare dell'europeo montagna, con Marcello Rosei al volante.

Un motore da 2 milioni

● Per quel che riguarda i motori grosse novità su tutti i fronti: al corrente dei programmi Alfa alla NOVAMATOR si stanno dando da fare per mantenere quella posizione di privilegio che stanno conservando da diverso tempo. Si pensa di continuare le esperienze sul motore a doppio volano (uno di questi è già in funzione e ha dato risultati sorprendenti) e se ancora questo non fosse sufficiente si passerà alla elaborazione radicale di un altro monoblocco, sempre Ford, dal quale Oreste Pedrazzani pensa di trarre potenze da capogiro!

● Tra l'altro ci sarà un nuovo ospite abbastanza coriaceo da mandar giù: si tratta del motore HOLBAY, da pochi giorni direttamente importato da Aquilino Branca, agente esclusivo per l'Italia. Lo stesso Aquilino, che collauda personalmente tutte le sue vetture, ha avuto modo di provare su una pista una monoposto equipaggiata da tale propulsore e ne è disceso entusiasta. Fornirà per i clienti italiani il motore, completo di scarichi, per una cifra non superiore a due milioni e duecentomila lire: naturalmente avrà anche i pezzi di ricambio e potrà farlo provare direttamente agli interessati verso la metà di dicembre.

● Una notizia bomba: la BOAC 1000 non verrà disputata nel 1973 a Brands Hatch a causa delle perdite finanziarie subite in passato. Pare improbabile che la gara si svolga su un altro circuito inglese, ma potrebbe tornare in scena a Brands Hatch nel 1974.



Si moltiplicano le F. 1 WILLIAMS

● La più recente versione della Politoys-Williams, cioè la FX3B, parteciperà a tutte le gare del Mondiale Piloti a partire dal Gran Premio d'Argentina del 20 gennaio 1973. Infatti, la 3B è semplicemente un aggiornamento della precedente FX3, e quindi sarà facilmente collaudabile in vista dei primi impegni mondiali. Nel primo Gran Premio europeo, cioè in Spagna, debutterà invece con tutta probabilità la formula completamente rinnovata che Frank Williams sta allestendo

Siamo tornati nel settore "2 litri". Fiat 132 EQUAT

due motori: "1800" 105 CV (DIN) ~ 170 km/h
"1600" 98 CV (DIN) ~ 165 km/h

3 versioni: 1800 Special, 1600 Special, 1600 berlina





Il telaio della Brabham BT 41 è lo stesso della F. 2 (BT 40 che vediamo nella foto): i primi esemplari sono quasi pronti e forse potremo vederne uno prossimamente a Vallelunga in questi giorni

Che cosa faranno in FORMULA le Scuderie italiane?

JOLLY Roberto Angiolini non ha ancora deciso definitivamente il suo programma di F.3: attende ancora i risultati delle prove comparative che sono in corso con i motori Alfa Romeo, al termine delle quali forse potrebbe schierare il famoso squadrone ALFA. Certo utilizzerà ancora telai Brabham BT 35, che ritiene ancora validi: sarebbe disposto ad organizzare una bella formazione, della quale farebbero parte più o meno i soliti PESENTI, GIORGIO, «GERO», LELLA LOMBARDI, FRANCHI, CINOTTI ed altri ancora.

ITALIA Dario Fiorelli ha ambizioni grosse per il '73: nel suo parco macchine rimarranno solo due BT 35, le due GRD (la più recente sta per arrivare) mentre le altre saranno vetture tutte nuove. Le costruirà lui stesso e a tale scopo ha già fatto montare una «maschera» sulla falsariga del telaio BT 35 con molte modifiche, specie per quel che riguarda gli attacchi delle sospensioni. Ma la parte più interessante sarà la carrozzeria: il radiatore anteriore sarà inclinato, tipo Lotus, il musetto molto sfuggente, simile a quello della McLaren F.2 e infine il retrotreno completamente carenato, sullo stile Alpine. I piloti di cui disporrà sono per ora GRASSI, che ha comprato la BT 35 di VITTORIO BRAMBILLA, MANZONI, TENANI, MANTOVA e SCARDINO.

Dalla squadra ALFA alle «carenate» di FIORELLI

DELTA Cesare Doneda è in questi giorni molto preso con il suo nutrito programma Formula Ford, per il quale sta ottenendo notevoli consensi. Ha infatti ricevuto più di una decina di nuove macchine e continua a ricevere richieste. Per la F.3 ha già pronti diversi motori e ne farà in tutto una decina, che pensa tra l'altro di noleggiare a eventuali clienti: intanto proverà a montare sul telaio Lotus di cui dispone la carrozzeria avvolgente che monta sulle nuove F. Ford, primo passo per una eventuale trasformazione dai telai Ford alla F.3.

E' sempre la Brabham la Formula 3 preferita

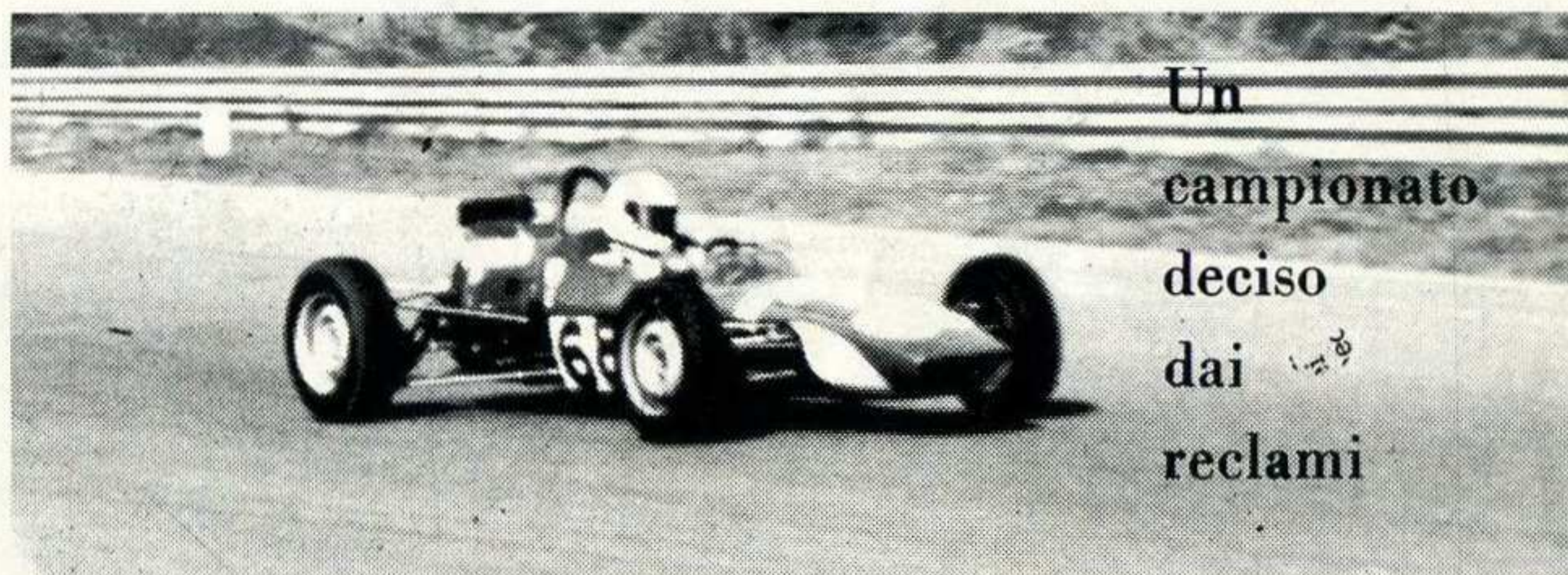
Sarà ancora di marca Brabham la stagione italiana di F. 3? Dopo la schiacciante egemonia del 1972 pare proprio che anche per quest'anno la marca principe dei telai almeno in Italia non cambierà. Sulle 10 gare valevoli per il campionato italiano infatti solo le due corse di Imola sono andate a vetture non Brabham (le Lotus 69 di Claudio Francisci e di Bruno Pescia) mentre in tutte le altre occasioni è stata sempre la BT 35, la ex vettura di F. 2 di due anni fa che ha fatto il bello e il cattivo tempo. Di questo telaio si è parlato a lungo: certo che all'inizio della stagione si è subito rivelato il più competitivo, per la sua estrema facilità di messa a punto, la sua considerevole resistenza e in fondo, per la facile reperibilità di parti di ricambio.

Come si sa la Brabham ha una grossa rete commerciale ed è forse più in grado di altre di accontentare, per le parti di ricambio e una certa assistenza, la maggior parte dei possessori di questo tipo di telaio. Per questa ragione la maggior parte dei piloti italiani si sono buttati su questa costruzione, tanto che sulle nostre piste un buon settanta per cento dei telai era costituito appunto dalla marca inglese. Con le prime gare all'estero si sono viste i primi telai scotolati (la BT 35 è tubolare) di un certo interesse: a Montecarlo, nonostante la vittoria di un telaio tradizionale come quello dell'Alpine (che è un caso a parte) si sono messi in evidenza le GRD, la JPS della Lotus, mentre il modello nuovo della Brabham, il BT 38 faceva le sue prime comparse.

Ma il problema di utilizzare una monoscocca era notevolmente grande per gli italiani: di fatti si sono viste appena tre BT 38 e un paio di GRD sul nostro mercato e i proprietari hanno sudato le proverbiali sette camicie per trovare una regolazione, una taratura delle sospensioni che potessero rendere le macchine competitive (e forse non ci sono ancora riusciti del tutto). Col passare però dei mesi ci si è resi conto della sempre crescente superiorità degli scotolati d'oltre Manica: con le GRD in Inghilterra hanno vinto la maggior parte delle corse, e al termine della stagione nel cantiere di questa casa rimanevano i due più grossi campionati di F. 3, lo Shell e il Forward Trust, mentre nel Lombard Championship erano piazzate le vetture al secondo, terzo e quarto posto. Disastroso invece il bilancio con le nuove Brabham BT 38: pochissime le corse vinte, scontenti quasi tutti coloro che le avevano acquistate. Evidentemente la macchina disegnata da Geoff Ferris, se poteva essere valida per la F. 2 (il telaio è infatti identico, cambiano solo gli attacchi del retrotreno) non si adattava allo stesso modo per la F. 3. E così in Italia è terminata la stagione col completo dominio, anche nelle ultime corse di vecchi telai tubolari BT 35: la Brabham, dal canto suo, per rimediare al modello BT 38, è corsa subito ai ripari e ha presentato il nuovo modello per la F. 3, la BT 41.

Questo nuovo telaio, sempre opera di Ferris, sta facendo bella mostra di sé per ora solo sulla stampa specializzata, ma per coloro che vogliono impostare la prossima stagione è già tempo di prendere delle decisioni. Ci sembra ormai scontato che con i telai tubolari risulti difficile essere competitivi all'estero: lo abbiamo visto anche dalle recenti prove d'oltralpe, dove le più recenti creazioni inglesi hanno fatto ciò che hanno voluto.

Per la nuova stagione quindi necessitano nuovi telai: e la Brabham fa appunto uscire il suo nuovo BT 41, che vedremo in Italia forse in occasione del Ford Day a Vallelunga, dove dovrebbero provarlo in diversi interessati, tra i quali Alberto Colombo e Lella Lombardi. Dopo queste prove qualcuno certo prenderà delle decisioni: e sarà bene che prenda in fretta, dal momento che la stagione prossima è vicina, e la prova di Casale in marzo attende già gli italiani per il loro campionato.



Un campionato deciso dai reclami

MANTOVA tricolore F. FORD

Ancora uno scossone, forse quello definitivo, in questo travagliatissimo CAMPIONATO CHEVRON DI F. FORD, che forse sta giungendo alle sue battute conclusive.

Già scrivemmo su AUTOSPRINT che il titolo non era ancora definitivo per Giorgio Francia perché rimaneva in ballo il reclamo presentato da MANTOVA nei riguardi di Sassi in occasione della gara ad Imola il 23 luglio. Solo ora, a quattro mesi da tale reclamo (forse a questo lungo periodo si riferiva il giudice Dini quando nel suo rapporto a Taormina parlava di decisioni che in nessun caso superavano i 4 mesi!) si è appreso quanto è stato deciso in merito: il concorrente Sassi è stato escluso dalla classifica per irregolarità tecniche, per cui la vittoria passa a GAU-

DENZIO MANTOVA. E tutto questo riveste una notevolissima importanza, perché a questo punto, con i nove punti a Imola raggiunti da Francia, ma a suo vantaggio ha ben quattro secondi posti contro i tre di Francia. E questo equivale a dire che, stando ai risultati attuali, Gaudenzio Mantova, al volante della BWA con motore preparato da Alloni, ha vinto il campionato in questione.

A questo punto tutto dovrebbe essere finito: e speriamo che Sassi non interponga appello (chissà a quale data andremo in questo caso a finire!) in modo che la Ford possa per il 10 dicembre stabilire chi ha finalmente vinto questo contesissimo trofeo.

SASSI «ufficiale» TRIVELLATO

● LORENZO SASSI finalmente deciso in F. 3 come pilota ufficiale di Trivellato. E' noto che il preparatore vicentino importerà quest'anno tutte le vetture March e con una di queste farà correre Sassi con un motore Nova (però al banco sta anche provando un motore Fiat 1600 derivato dal 128): inoltre nelle date libere dagli impegni di F. 3 certamente correrà anche con le turismo Fiat 128 coupé, mentre il numero delle gare in F. 2 e sport 2 litri è condizionato agli appoggi pubblicitari.

● LELLA LOMBARDI avrà una bellissima ranocchia sulla sua F. 3 '73: è da pochi giorni infatti che l'alessandrina è riuscita ad accordarsi con la FARGES (aziende la prima produttrice di accumulatori, la seconda di accensioni elettroniche) e con questi sponsaggerà in futuro. Per ora si allena con la macchina del Jolly, spiccando ottimi tempi (54"8 a Monza col 21,5) dal momento che la sua Lotus l'ha già venduta a Filanino: proverà prossimamente la nuova Brabham BT 41 e poi chissà!

● Anche ADELMO FOSSATI riprenderà la sua attività in F. 3 dalla prossima stagione con l'inedita monoscocca che Gianfranco Bielli gli sta ultimando: la macchina è molto bella e sarà pronta veramente tra breve. Nel frattempo il pilota si sta coscientemente allenando a Monza con la GRD della scuderia Italia per adattarsi alla guida della monoscocca.

Munari collauda il "vostro" volante

ferrero
VOLANTI SEDILI



Ammortizzatori elaborati

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

MILANO viale Certosa 281 tel. 30 68 68

Le F. 2
per gli
italiani

Chi sono i «promovendi»

Tutti si aspettavano in sede Congresso CSAI a Taormina una decisione in merito alla ventilata squadra italiana di F. 2, decisione che non è poi giunta ed è stata rimandata ad una prossima data. A questo punto molti che si attendevano eventuali aiuti, o per lo meno una decisione definitiva, sono rimasti ancora sui carboni ardenti, dal momento che qui i mesi passano e per avere una monoposto di quella categoria non è poi così semplice.

Gli unici che hanno già fatto programmi definitivi sono i fratelli **BRAMBILLA**, ormai riconfermati nel clan Beta Utensili, che stanno definendo la loro stagione internazionale (a parte la possibilità di guidare la **TECNO F. 1**). Per i motori probabilmente si affideranno agli amici Pedrazzani, che stanno già lavorando in quella direzione, mentre per i telai stanno prendendo le ultime decisioni. All'inizio tutti avevano pensato alle monoposto Surtees, ma pare che «Big John», abbia molte difficoltà a consegnare le vetture prima dei primi mesi del prossimo anno: allora sono tornati alla March che sarebbe in grado di consegnare telai in un tempo molto minore. Le trattative continuano.

Poi i giovani: **CARLO GIORGIO** e **LUIGI FONTANESI** (sebbene ancora degente per l'incidente in prova a Monza) stanno ancora aspettando proposte precise, o dal Jolly Club o dalla Scuderia Italia. Indubbiamente sono i giovani più meritevoli e i primi che ci si aspetta di vedere alla formula superiore.

Anche **ALESSANDRO PESENTI ROSSI** pare sulla via di passare di grado: anche lui è legato al Jolly Club, ma pare possa riuscire al limite a «saltare il fosso» da solo. Si parla, oltre al solito Allegrini, di un nuovo sponsor, un grosso farmacista di Bergamo che sarebbe intenzionato ad aiutare il giovane e in questo caso Pesenti avrebbe pensato alla nuova Brabham BT40 con motore Novamotor.

Fra i più giovani che paiono decisi certamente avremo **ETTORE RICCI** che durante questa stagione ha corso con la Lotus con motore Nova: ha già acquistato la monoscocca realizzata da Siccardi, la Allegrini S.M., con la quale si sta già allenando per le prime uscite. Poi il bolognese **VENTURI**, che ha trasformato la sua Brabham BT38 in F. 2 cambiando completamente il retrotreno: monterà sul suo telaio, che è stato approntato in questi giorni, il motore FVC trasformato da Armaroli e portato a due litri. Forse in futuro potrà anche provare il BDE completamente in alluminio che lo stesso Armaroli sta continuamente sviluppando.

Per quel che riguarda poi **ANDREA DE ADAMICH** e **CLAUDIO FRANCISCI**, che già da anni si cimentano in questa formula, nulla ancora pare stabilito: entrambi volevano vendere le loro vetture e pare che solo il primo ci sia riuscito cedendo a «SHANGRY-LA» la sua Surtees, con la quale il toscano dovrebbe disputare l'europeo Montagna.

FUSINA



SEDILI ANATOMICI
v.bellardi 21.tel.726760
10146TORINO - ITALY



Franco Reggiani

comprende anche le auto nella propria arte figurativa

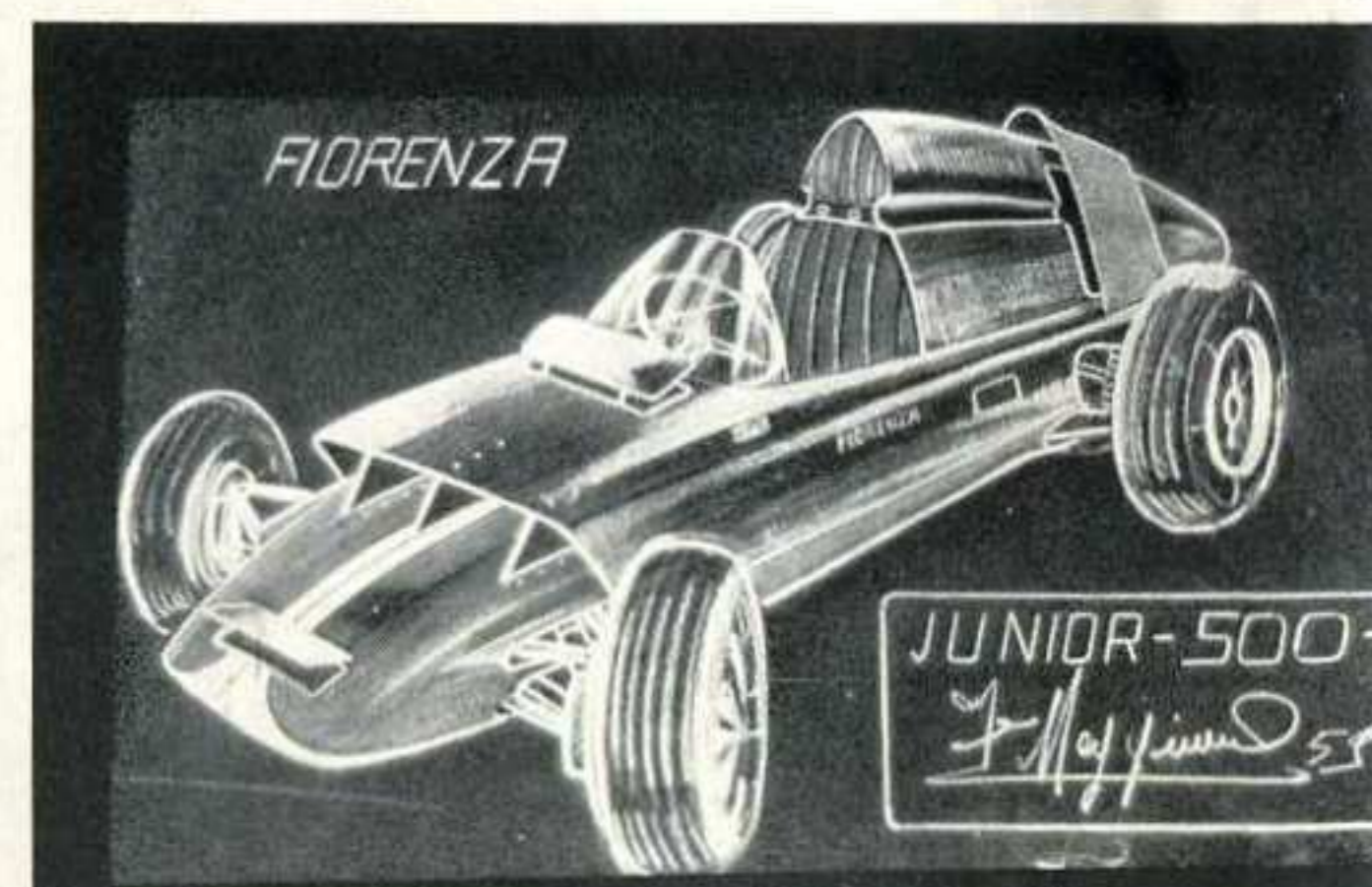
Franco Reggiani è un personaggio poliedrico, che passa con disinvoltura dalla meccanica alla scultura. Lo vediamo circondato dalle sue opere; quella molto significativa nella foto a destra è intitolata: Homo Sapiens



Uno spider «anni 30»



La «sport» di Reggiani vista anteriormente. Sfruttate molte parti motore e sospensioni, della 124 sport



Nel 1959 Reggiani aveva anche progettato una Formula Junior (eccola) chiamandola «Fiorenza»

REGGIO EMILIA - Ricordiamo Franco Reggiani allorché fu tra i primi a prevedere quale sarebbe stato il successo della applicazione del materiale in vetroresina per carrozzare autoveicoli. E ci sovviene di questo imprevedibile e ingegnoso giovane (oggi sposato e con tre figli) allorché fece prove ed esperimenti all'autodromo di Modena, allora in piena attività, con sue realizzazioni. Ricordiamo ancora il progetto per una monoposto «Fiorenza» e per aver collaborato alla realizzazione di vetture Le Mans, azionate da motori Maserati, costruite per una équipe francese. E tante altre ingegnose soluzioni tecniche Reggiani è riuscito a realizzare.

Reggiani, che aveva studiato alla Accademia di Belle Arti di Modena e di Bologna, ha interrotto poi il suo interessamento per le auto e si è dedicato alle arti figurative realizzando un complesso di opere che sono note ormai ovunque. E' assecondato dalla moglie, la signora Maria e — ora — anche dai figli Davide, (che studia da perito tecnico) Dalila, uscita anche lei dall'Istituto d'Arte (realizza fumetti interessanti) e Daniele, altro artista di questa famiglia esemplare per solidarietà nella vita e nel lavoro.

Il richiamo a Reggio Emilia era motivato però dalla notizia che Reggiani aveva avviato da qualche tempo collegamenti con esponenti portoghesi per la costruzione in serie di una vettura disegnata, progettata e realizzata dallo stesso Reggiani.

E' uno spider che ricalca schemi e idee degli anni '30, soprattutto per le impronte di macchine d'oltre Manica. E' decapotabile, azionata da un motore 1200



Ribaltato sul fianco destro, il fuoristrada Reggiani derivato dalla Fiat 500 mostra il cambio dotato di autobloccante Colotti

Fiat. Tutta la meccanica-base è della Fiat, ma Reggiani ha predisposto l'architettura assai geometrica di un telaio a traliccio tubolare in lamiera d'acciaio, assai solido e di poco peso: 32 kg. La macchina completa arriverà sui 700 kg. E' prevista una versione Gran Turismo veloce di 1600-1800 (Fiat) con cinque marce, accensione elettronica, da raggiungere, senza difficoltà, i 200 km orari. Una macchina che potrà essere preferita da qualche appassionato per gareggiare. Il costo, assicura Reggiani, sarà senz'altro accettabile, dato il pregio della vettura.

Su licenza Reggiani, la società portoghese Casal, che fabbrica già moto, nello stabilimento nelle vi-

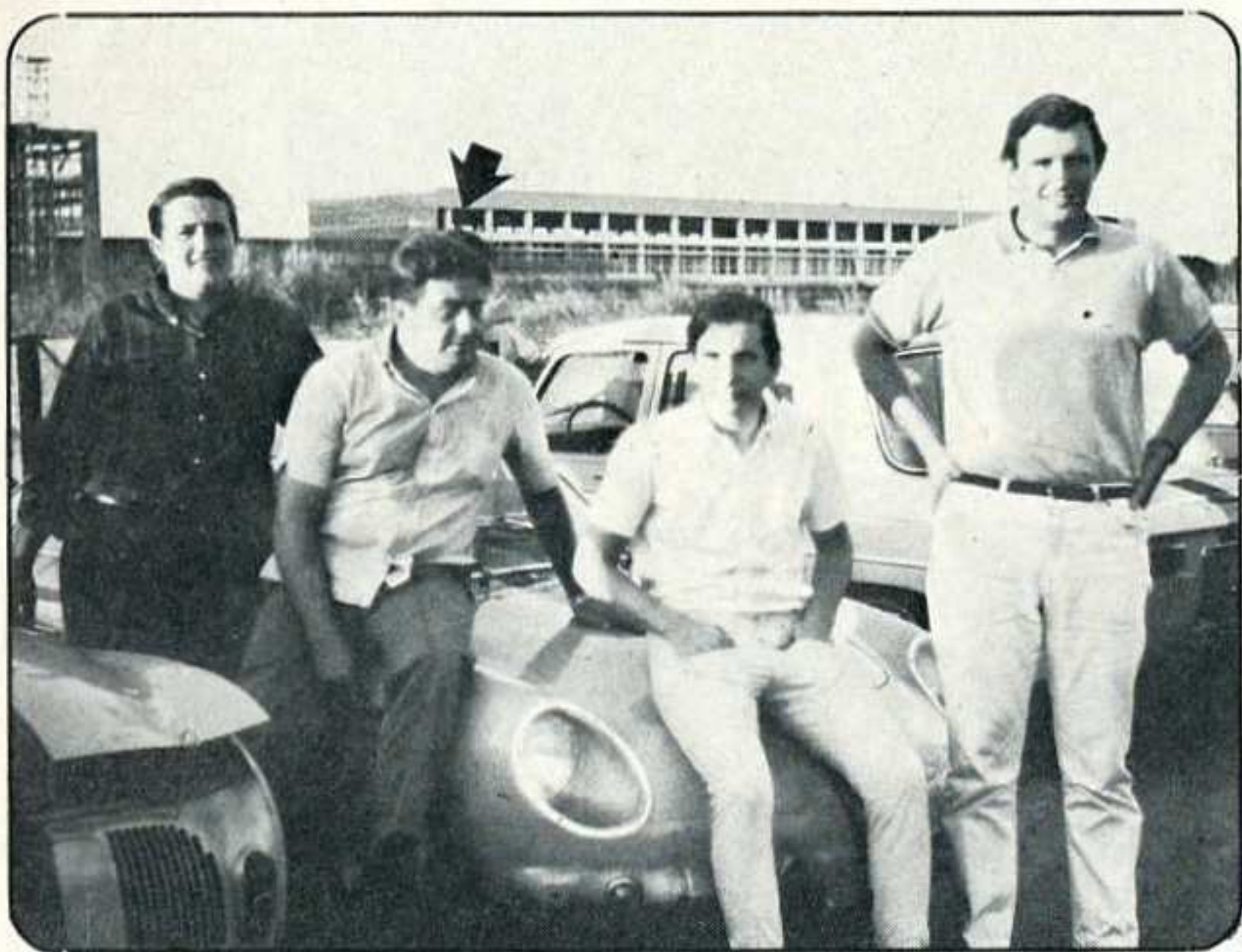
cinanze di Oporto (che ora sarà ampliato ulteriormente), saranno costruite in media 100 berline «Reggiani» al giorno; la versione Gran Turismo sarà prodotta in ragione di 10 al giorno. Lo stesso Reggiani, poi, nella sua officina di Reggio Emilia, avendo conservato per sé i brevetti, realizzerà la versione spider decapotabile. Per il momento dieci di queste vetture saranno messe in costruzione.

Reggiani si vale della collaborazione di Colotti per quel che riguarda le trasmissioni. Con lui sta mettendo a punto un fuori strada con autobloccante, con giunti telescopici. Si sta costruendo anche un pullmino a 12 posti con calotta in plastica.

Ma ritornando alla spider anni '30, avrà i serbatoi esterni, cruscotto in radica, impianto di riscaldamento, bar, ruota di scorta posteriore esterna, radiatore dell'acqua anteriore col bocchettone in ottone. La macchina non è ancora carrozzata e Reggiani si è riservato di farcela vedere finita, che costituirà un pezzo rarissimo e di interesse eccezionale. La presenterà a Natale, qui a Reggio Emilia.

Abbiamo poi visto un prototipo di fuori strada, per il momento rivestito in lamiera su meccanica 500 Fiat. E' un vero gioiello per la praticità e la comodità. I collaudi sono stati eccellenti su tutti i percorsi per 18 mila chilometri alla guida dei figli di Reggiani, Davide e Daniele. Reggio Emilia, dunque, per merito di questo ingegnoso artista, si arricchirà di una attività che molti (forse gli stessi concittadini di Franco Reggiani) non conoscono.

Mario Morselli



Indicato dalla freccia, Luis Greco insieme ad Emerson nel '65

Ancora sulla lezione che ci viene dal Brasile

L'ALTRA DIMENSIONE dello SPORT AUTO

Si chiama LUIS GRECO, ha 37 anni, è lui il responsabile dell'OPERAZIONE F. 1 per la NAZIONALE BRASILIANA: qui ci svela tempi e programmi

Un milione di dollari per



S. PAOLO - «La leadership dell'America Latina e l'ingresso tra le potenze economiche mondiali: questi sono gli obiettivi che il Governo brasiliano si è posto e lo sviluppo che il nostro paese ha avuto negli ultimi anni, con il continuo aumento del tenore di vita, la bilancia dei pagamenti con l'estero attiva e la moneta solida sono alcuni dei fatti che confermano come la strada intrapresa sia quella giusta». Questo ci diceva Rodolpho Bandini, figlio di emigrati italiani, parente di Lorenzo Bandini, ora influente personaggio dell'amministrazione dello Stato di San Paolo, durante uno dei tanti ricevimenti in onore di Emerson Fittipaldi.

«Qui si dice che Dio, creando il mondo, ha dato alla nostra terra solo le cose belle: clima, metalli, pietre preziose, campagna fertile ed ha dimenticato tutte quelle negative come i terremoti, i vulcani e la siccità. E' vero, il nostro è un paese dalle possibilità immense».

Chi ha visto il Brasile non può negare la verità di queste affermazioni ma per la maggioranza della gente questo paese non ha una fisionomia chiara. Lo si confonde con gli

altri Stati dell'America Latina, turbolenti o poveri e sottosviluppati e l'idea che se ne ha è vaga e spesso sbagliata.

Per molti soprattutto, il Brasile era il Paese del gioco del calcio e di Pelé e solo in questo ultimo anno si è trasformato anche nella patria del Campione del Mondo di automobilismo. Ma anche quest'ultimo risultato non basta a delineare i suoi reali contorni economici e molti uomini politici dimostrano di averlo capito. Perché la molla che fa mutare le opinioni possa scattare al Brasile manca uno strumento di comunicazione al resto del mondo che non dipenda solo dalle doti umane, come accade per una squadra di calcio o un pilota di classe superiore, ma sia fondato su precisi valori tecnici qualificanti.

Questo è il motivo di base per cui il segretissimo piano della squadra brasiliana con macchine e piloti brasiliani sta andando avanti. E' un piano che si basa su una serie di solide ragioni di carattere economico e di propaganda internazionale al Paese ed ai suoi prodotti che non potrà mancare di dare il risultato che i suoi fautori si propongono.

Avevamo annunciato sul numero di metà ottobre molti particolari di questo progetto precedendo di quasi tre settimane gli stessi giornali brasiliani. Oggi siamo in grado di dare nuove informazioni, anche se la riservatezza è ancora la parola d'ordine che regna su questo progetto il cui varo operativo dovrebbe avvenire il prossimo 2 di dicembre, data in cui partirà per l'Inghilterra l'uomo designato al coordinamento della nuova iniziativa: LUIS GRECO.

«Andrò in Inghilterra a fissare i locali: sono nei pressi dell'aeroporto di Londra, a Slough. Avremo i capannoni-officina ed un ufficio che avrà anche la funzione di ambasciata sportiva del Brasile. Destineremo dei locali alla esposizione dei prodotti brasiliani e anche sui campi di gara attueremo un programma promozionale rivolto al pubblico. Abbiamo scelto l'Inghilterra come base operativa perché solo in quel paese esistono tutti gli elementi ed i mezzi per costruire automobili da corsa ma le nostre macchine saranno brasiliane».

Greco ha 37 anni, è un uomo Ford da 18 ed oltre ad essere l'attuale capo della squadra di questa marca in Brasile ed il fautore e costruttore della For-

mula Ford di quel paese, è colui che ha portato sulla strada del successo i fratelli Fittipaldi e Carlos Pace alla metà degli anni sessanta.

Esperienza con la F. 2

«Non vogliamo fare un gran fracasso su questa iniziativa per poi rischiare di non concludere niente. Inizieremo con la dovuta prudenza perché il nostro vero obiettivo è quello di andare lontani. Cominceremo subito lo sviluppo di una formula 2 che ci darà esperienza e permetterà anche più libertà ai piloti rispetto agli impegni in F. 1. Il disegno di questa macchina esiste già ed è di Tauranac e la realizzazione avrà inizio al più presto per poter cominciare coi test entro la metà del '73. Se tutto andrà per il meglio la F. 1 seguirà subito dopo anche perché molti elementi di questa macchina verranno già sperimentati con la F. 2. Naturalmente il programma operativo ha già iniziato col primo di gennaio '73 anche il F. 1 perché abbiamo Wilson Fittipaldi sulla Brabham e Pace sulla Surtees. Le loro macchine saranno dei colori brasiliani giallo, verde e blu ed il fatto che ap-

partengano a teams diversi lo vediamo positivamente. In questo modo c'è meno rischio e se una delle macchine non dovesse risultare troppo competitiva o avesse dei problemi avremo solo la metà del danno».

Pace e Wilson Fittipaldi sono dunque i piloti candidati alle auto brasiliane ma lo è anche Emerson. Cosa dice il Campione del Mondo della possibilità di lasciare la Lotus per una macchina nuova ed un Team senza esperienza?

«Per Emerson il discorso è rimandato a fine '73 quando potrà rendersi conto delle possibilità di ciò che gli offriamo. Proverà la macchina, dirà le sue impressioni e sceglierà. C'è un fatto però: lui come noi sente il valore di un team tutto brasiliano e questa è la ragione per cui siamo fiduciosi che possa unirsi alla squadra senza troppe difficoltà».

Come si chiamerà il team? Chi lo sosterrà e con quale capitale?

«Il nome della macchina non è ancora definito. Il team però si chiamerà "Café do Brasil" perché il principale finanziamento verrà dalla I.B.C., l'Istituto Brasileiro de Café. Il Governo parteciperà alla iniziativa attraverso il Ministro di Industria e

Emerson con una nuova fonte di guadagno, una delle tante che la popolarità del Campionato Mondiale gli ha procurato. Si tratta dell'autopista elettrica alla quale fa pubblicità: non si tratta quindi solo di un divertimento, ma anche di un «lavoro», il suo!

No próximo dia 9 vá sentar na Lotus negra do Emerson, na Tyrrell de Stewart, na Ferrari de Jacky Ickx, nos carros da série Can-Am, nas motos campeãs de velocidade ou moto-cross. Está tudo na Praça Roosevelt.

DE 8 A 19 DE NOVEMBRO
PAULO DE CARVALHO FILHO, WILSON FITTIPALDI E PAUL DEITENS APRESENTAM



A partir de 9 de Novembro, Emerson Fittipaldi vai apresentar uma por uma as máquinas mais rápidas e famosas do mundo. A sua Lotus Negra (a mesma que venceu a corrida em Mônaco), a Tyrrell de Stewart, a Ferrari de Jacky Ickx, a Brabham de Wilson, a Lotus da série Can-Am, a M. V. - Assento de Giacomo Agostini (o campeão mundial de velocidade) e mais 14 veículos do mundo da velocidade. E terá imensas surpresas. Um verdadeiro show. Um show que merece o nome que leva. Fittipaldi Motor Show.



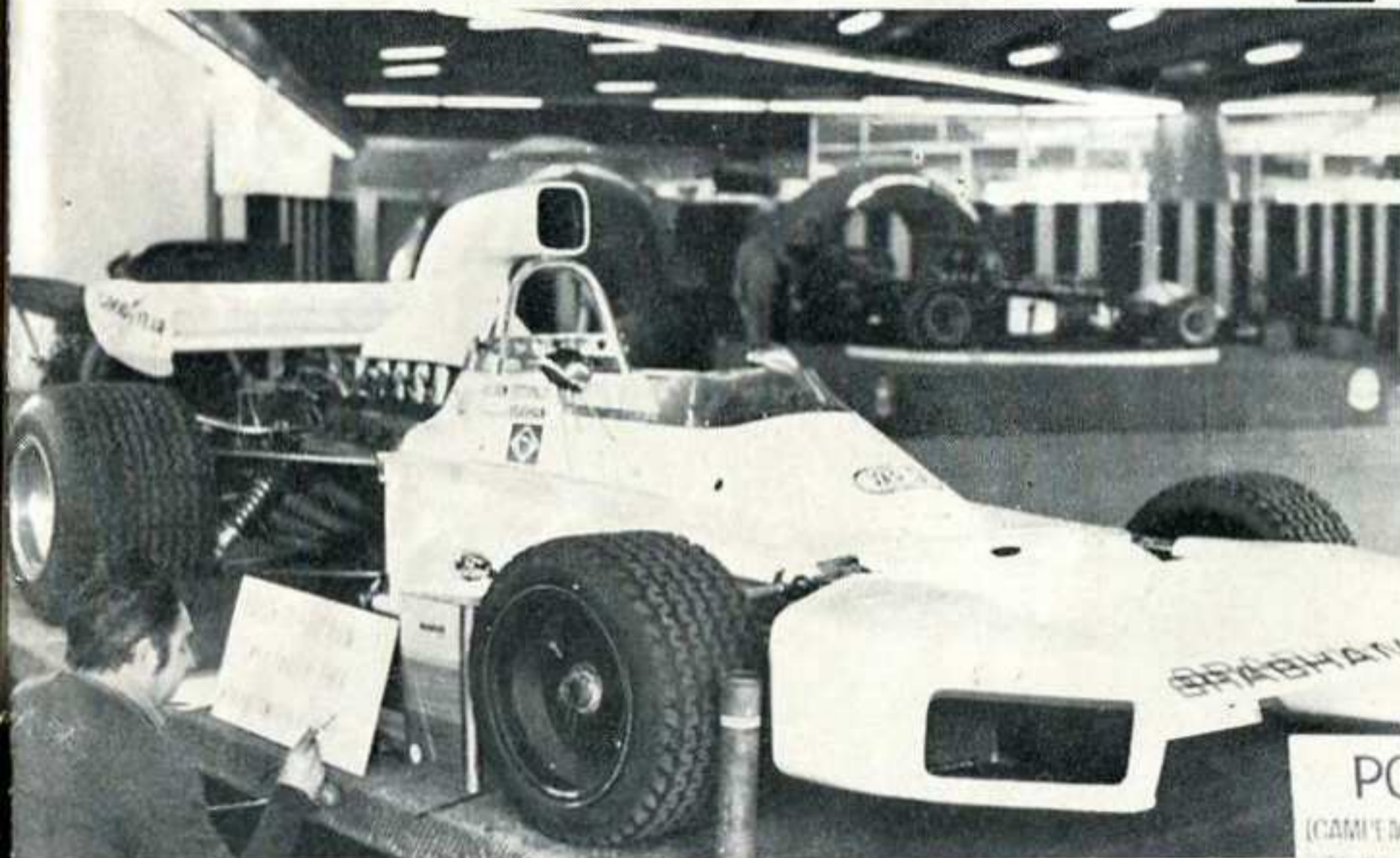
Il Fittipaldi Motor Show, che Emerson ha importato dall'Europa, si trasferisce attualmente da San Paolo a Rio de Janeiro

La REGINA NEGRA



A sinistra, la «regina negra», come chiamano in Brasile la Lotus-JPS di Emerson, è stata il «clou» dei festeggiamenti al Salone di vetture sportive, nel quale non poteva mancare (foto sopra), la sua rivale, la Tyrrell di Stewart, nel modello di inizio stagione

le monoposto del caffè



Sopra, la Brabham «Lobster» di Wilson Fittipaldi, esposta al Salone assieme alla Ferrari di Ickx, alla Surtees di Hailwood, alla March di Pace. A destra, ogni macchina da corsa aveva una madrina in abito da sera, che però non riusciva a distogliere l'attenzione di tutti dai «carri da competição» che hanno incantato i giovani

Commercio ed anche la Ford Brasil sosterrà la squadra. Abbiamo contatti anche per altri finanziamenti come quello della VARig».

Ed il budget?

«Per l'attività '73 è stato previsto un milione di dollari (circa 600 milioni di lire) come cifra base. Saremo 15 persone: Ron Tauranac sarà il responsabile della progettazione ed avrà due ingegneri come collaboratori. Un capo officina, i meccanici, una segreteria ed io stesso completeremo questo primo gruppo. Poi si vedrà».

Ma il rischio che le cose non vadano subito bene o che si pretendano da voi vittorie fin dall'inizio ed all'entusiasmo iniziale subentri la delusione, non ve lo siete posto?

Promozione per il caffè

«Certo, anche perché, i brasiliani sono sempre molto ottimisti e vogliono subito il successo. Ma abbiamo chiarito opportunamente questo punto. Intanto quello che ci proponiamo è di fare una promozione al Caffè brasiliano ed al Brasile. Non abbiamo mai detto andremo a vin-

cere, ma andremo a portare il nome del Brasile nel modo migliore. Il fatto poi che si ottengano risultati pubblicitari straordinari anche se non si vince lo ha dimostrato la Marlboro quest'anno. Il contratto iniziale comunque è di due anni».

Ma esiste un problema umano: quello dei piloti. Per Emerson Fittipaldi si è vista la soluzione in una scelta a cose fatte. L'ottimismo di Greco a proposito del Campione del Mondo non deve comunque essere del tutto infondato ed alcuni elementi lasciano intendere che Emerson possa concludere la sua attività alla Lotus col '73. Peterson a parte, ci sono stati alcuni particolari connessi agli sponsor che non sono piaciuti in casa Lotus. Foto di Emerson con scritte diverse da JPS e Texaco sono circolate in Brasile ed anche se Emerson è tanto abile da non esporsi eccessivamente è pur vero che le cose che non piacciono a Chapman non sono difficili da scoprire.

Pace è prudente nel parlare della nuova iniziativa brasiliana: è molto contento di come viene trattato alla Surtees e non nasconde che se la Surtees andasse bene gli dispiacerebbe lasciare questo team per un altro an-

che se tutto brasiliano. Questa sua posizione ha fatto perfino nascere una voce secondo cui il passaggio della nuova squadra alla F.1 avverrebbe acquisendo la parte maggioritaria delle azioni di un costruttore già esistente. E questo costruttore potrebbe essere o Surtees o Ecclestone con la Brabham. Per dare corpo ad ipotesi che possono apparire un po' fantasiose abbiamo sentito lo stesso Surtees che ha usato tutta la sua diplomazia per non dire né sì né no e per nascondere l'interesse che ha per questa soluzione.

Vendersi agli sponsor

«Trovare uno sponsor significa già vendere una parte della propria attività ad altri. Io non vendere mai la mia fabbrica ma potrei essere interessato a trattare la vendita di una parte anche importante di azioni se i piani che vengono fatti e gli obiettivi che vengono posti sono presi di comune accordo. Bisogna tener presente che un costruttore delle mie dimensioni non può escludere proposte di questo tipo perché, oggi come oggi, è praticamente impossibile con-

correre con costruttori come la Lotus che non avendo problemi economici possono comprare tutto ciò che vogliono, piloti, tecnici e perfino idee degli altri».

John sorride ammiccando. Forse quella voce non è poi così fantastica anche se probabilmente tutto è ancora molto lontano. John conclude: «Io sono disposto a vendere le mie azioni anche al governo italiano, non solo a quello brasiliano. Se vuole il Governo italiano può anche chiedermi di spostare la mia fabbrica vicino a Modena a... Ma... Ma... sì, a Maranello!».

La pentola bolle dunque ed il coperchio dovranno pur toglierlo ufficialmente presto o tardi. Non ci resta che aspettare e vedere.

C'è ancora una cosa di cui abbiamo parlato con Greco: ma se aveste la Ferrari o l'Alfa Romeo qui in Brasile cosa fareste?

«Non avremmo bisogno di fare il nostro team! Tutti i piloti sognano di correre con la Ferrari e, che sia vero o no, non si può negare che il nome di Ferrari rappresenti l'automobilismo al mondo. Pensi che io lavoro per la Ford quando c'era la sfida Ferrari-Ford da Le Mans, facevo il tifo per la Ferrari! Certo che se avessimo Ferrari ed Alfa in Brasile prima di ogni altro fa-

remmo correre i nostri piloti».

Da noi l'automobilismo non è così. Ma non è solo la politica pro-piloti stranieri dei nostri costruttori a lasciare perplessi. Anche questa può essere la conseguenza di un'altra politica ben più assurda e controproducente, quella che a livello della RAI-TV e di una certa parte di uomini politici e di stampa ha mortificato il nostro automobilismo nazionale, forse principale messaggio dei valori tecnologici italiani all'estero (dato che gli spaghettoni sono messaggeri universali d'Italia ma non danno poi questo grande lustro al nostro Paese). Da noi è il calcio che ipnotizza a mo' di droga collettiva propinata dalle decine di Barenson e di Pigna che popolano la RAI-TV. Forse neppure l'impennata del Brasile, che da Campione del mondo di calcio si impegna sul fronte dell'automobilismo internazionale nel nome del prestigio, può bastare a far capire quanta preziosa pubblicità all'Italia nel mondo sia stata buttata alle ortiche e quanta se ne butterà ancora se ci si ostinerà a non vedere la realtà che Paesi con migliaia d'anni di storia meno di noi hanno potuto cogliere nel volgere di qualche anno?

Gabriela Noris



Dall'Inghilterra la difesa di un «monopolio» La Goodyear «ignora» soltanto la Formula 3



Nelle foto in alto, i «clienti» 1973 della Goodyear riuniti in assemblea a Londra. A destra, il Campione del Mondo ed il suo profeta: Fittipaldi con Colin Chapman, che sta preparando i suoi piani '73

DALL'INVIATO

LONDRA - Conferenza stampa della Goodyear, a Londra, per annunciare ufficialmente che anche la Lotus e la Ferrari saranno equipaggiate con gomme Goodyear per la stagione 1973. Notizia che era conosciuta e scontata ma non ancora confermata ufficialmente.

Per l'occasione attorno a Ed Alexander, capo del servizio corse, erano schierati piloti e dirigenti di tutte le grandi squadre che correranno con la Goodyear, vecchi e nuovi, anche se non era presente nessuno della Ferrari (e della Alfa Romeo)...

Infatti per causa delle difficoltà postali di cui siamo afflitti l'invito all'ing. Colombo non è arrivato in tempo, mentre era giunto quello a Jacky Ickx il quale tuttavia non ha potuto essere a Londra, trattenuto in Belgio da motivi personali. Era invece presente al completo la Lotus, con Peter Warr direttore sportivo, Colin Chapman ed i piloti Emerson Fittipaldi e Ronnie Peterson.

Di particolarmente interessante Ed Alexander ha detto una cosa: «qualcuno ci ha accusato di voler monopolizzare le gare della F. 1, cosa che ci ha sorpresi, perché nel 1972 avevamo quattordici macchine, mentre per il 1973 ne avremo soltanto dodici, almeno secondo il conteggio attuale». Egli voleva evidentemente riferirsi al fatto che nel corso della stagione è possibile che la Ferrari abbia non una ma due macchine in gara.

Alexander ha poi soggiunto che «gli accordi con tutti quelli che vedete erano stati presi prima che un'altra marca di pneumatici annunciasse la sua intenzione di ridurre la sua attività», facendo esplicito riferimento alla decisione della Firestone, annunciata dopo il Gran Premio d'Italia, di chiudere il suo reparto corse europeo, decisione poi modificata, come è noto.

Questa affermazione di Alexander, che riportiamo nel senso anche se non letteralmente, ma che si ritrova anche nel comunicato stampa diffuso dalla Goodyear, è un poco una smentita alle affermazioni della Ferrari, secondo le quali il rapporto con la

Beltoise torna alla BRM?

LONDRA - Nonostante le voci che sono corse negli ultimi tempi la BRM non ha ancora deciso definitivamente la composizione della sua squadra per il 1973, salvo che per Regazzoni che è l'unico pilota col quale è stato formato un contratto.

Vi sono molte possibilità che Vern Schuppan faccia qualche gara, esordendo così in Formula Uno, ma in sostanza il secondo pilota fisso non è ancora stato scelto, perché in ogni caso Schuppan sarebbe terzo.

Attualmente, secondo quanto ci ha detto Louis Stanley che è il capo della squadra, sono in corso trattative con parecchi piloti, tra quelli che sono rimasti liberi per il rimaneggiamento delle squadre. Due tra questi sono Peter Gethin, e la cosa si sapeva, e Jean Pierre Beltoise, che aveva lasciato la BRM per tornare alla Matra ma che si è trovato poi senza macchina per la F. 1 dato che la Matra ha deciso di non correre con le monoposto nel 1973. Vi sono altri candidati, ma quelli che hanno maggiori possibilità di tornare in pista con la BRM sono appunto Beltoise e Gethin, che tra l'altro sono gli ultimi due ad aver vinto un Gran Premio con la marca di Bourne.

Ascoltando anche quello che dice Tim Parnell, direttore sportivo della BRM, ne abbiamo ricavato la netta impressione che il prescelto sia Beltoise, il quale tuttavia diventerebbe così secondo pilota.

Per Stommelen basta con F. 1

LONDRA - Rolf Stommelen non correrà in Formula Uno nel 1973, perché ritiene che la esperienza compiuta con la Eifelland sia stata molto istruttiva, tale da sconsigliare qualsiasi ripetizione. Egli è infatti dell'idea che non si può continuare a correre nelle condizioni attuali, per cui per avere una macchina decente bisogna avere innanzi tutto molto danaro a disposizione, e quindi preferisce non correre. Non possiamo dargli torto.

L'attività di Stommelen sarà concentrata sulle gare sport con l'Alfa Romeo 12 cilindri; oltre alle gare poi Stommelen dovrà lavorare molto per l'Alfa Romeo per le prove di messa a punto, il che gli lascerà poco tempo. E' probabile che, tuttavia, egli possa partecipare a qualche corsa di F. 2.

Con la March soltanto Amon

LONDRA - Chris Amon sarà l'unico pilota della March per il 1973. Nelle dichiarazioni ufficiali rilasciate dai responsabili della March si dice che il secondo pilota non è ancora stato scelto, ma in realtà queste affermazioni non sono altro che manovre perturbatrici, dato che il programma della marca è stato da tempo stabilito e prevede soltanto una vettura in gara, anche se in costruzione vi sono due esemplari della macchina tipo 1973.

Mc LAREN addio CAN-AM?

LONDRA - Dopo sette anni di ininterrotta dominazione della McLaren, il campionato Can-Am 1972 è stato vinto dalla Porsche, con quel George Follmer che è stato ingaggiato con precipitazione per prendere il posto di Mark Donohue infortunatosi. La Porsche ha dominato nettamente, grazie ad una preparazione preventiva accurata che ha avuto il merito di dimostrare quello che abbiamo più volte sottolineato: le McLaren vincevano non per superiorità assoluta, ma perché gli avversari non erano all'altezza.

Adesso la Porsche è la macchina da battere, e sono in molti a prepararsi.

OLIVER ESTERREFATTO

«Una delle macchine in preparazione per questa lotta anti-Porsche è la Shadow, che sta approntando un nuovo telaio e che nel frattempo ha già effettuato delle prove con un nuovo motore. Jackie Oliver, che ha sempre guidato la Shadow e che avrà come compagno Follmer, ha potuto guidare la macchina 1972 con

il motore sovralimentato, e pur essendo già abituato alle grandi potenze è uscito dalla prima prova con sensazioni mai provate.

«E' incredibile, impressionante, da lasciare stupefatti. Questo mostro di motore ha tanta coppia motrice che riesce letteralmente a strappar via tutto. Abbiamo provato con le enormi gomme che la Goodyear ha costruito per la Porsche, ma mi sono sembrate inadeguate. E temo che anche facendo gomme ancora migliori non riusciremo a costruire trasmissioni capaci di assorbire le sberle che il motore distribuisce. Saremo proprio costretti a ridurre la coppia motrice e la potenza di questo motore.»

Pare che nelle prove al banco il nuovo motore abbia dato già circa 800 cavalli a 5000 giri, e la curva di potenza è in ascesa continua. Pensano che a 6500 giri i cavalli siano 1200, ma non lo sanno perché il banco utilizzato si è «rifiutato» di funzionare, tanta era la coppia da assorbire.

La grossa notizia che abbiamo raccolta a Londra è tuttavia un'altra. La McLaren, la

marca che dalle Can-Am ha ricavato finora molta gloria e molti soldi forse non sarà presente nelle gare del 1973.

E' una conseguenza diretta dell'intervento della Porsche e delle sue macchine eccezionali. Non perché dal punto di vista tecnico la McLaren non si senta in grado di fare una nuova vettura capace di tener testa alle Porsche 917-10, ma perché i costi della operazione diventerebbero troppo elevati per lei. Infatti la McLaren, che non ha una produzione di serie da propagandare, deve fare i conti in funzione del puro bilancio delle corse, e quindi investire nelle nuove macchine soltanto le somme che può ragionevolmente sperare di recuperare.

Ecco perché, come ci ha detto Phil Kerr, che dirige la McLaren: «non abbiamo ancora deciso se partecipare o non alla Can-Am 1973. Se troveremo uno sponsor che ci aiuti in modo sostanzioso ci saremo, altrimenti limiteremo la nostra attività alla F. 1 ed alle macchine per Indianapolis e le corse USAC.»

Goodyear è nato pochi giorni dopo l'annuncio della Firestone di volersi ritirare.

Comunque sia per il 1973 la Firestone, nel campionato mondiale piloti avrà:

TYRRELL: con Stewart e Cevert; **LOTUS:** E. Fittipaldi e Peterson; **MCLAREN:** Hulme e Revson; **FERRARI:** Ickx; **UOP SHADOW:** Follmer e Oliver; **STP MARCH:** Amon; **BRABHAM:** W. Fittipaldi e Reutemann.

La GOODYEAR sarà presente nelle gare del **CAMPIONATO DEL MONDO MARCHE** con: **FERRARI:** Ickx, Merzario, Redman e Pace; **ALFA ROMEO:** Stommelen, Revson, Regazzoni, de Adamich, Facetti, Zeccoli; **MATRA:** con piloti ancora non designati (probabilmente Beltoise, Larrousse, Depailler, Jabouille).

Infine correrà anche nella F. 2 con: E. Fittipaldi e Peterson (Lotus); Schecker (March o Rondel); Pescarolo, Wollek e Schenken (Rondel). E nelle gare della Formula 5000 con McRae (McRae) e Rollinson (Lola).

Non sarà invece presente in forma ufficiale per le gare della Formula 3, che essendo considerate come gare di iniziazione rientrano in una forma di presenza differente, che la Goodyear ha affidato ai suoi concessionari locali, i quali provvederanno a fornire i pneumatici per tutte le gare delle formule minori.

Ed Alexander ha infine parlato delle nuove gomme che sono state studiate per le gare del 1973, accennando anche alle prove già effettuate sul circuito Paul Ricard (quelle durante le quali Stewart e Merzario sono usciti di strada), ed alle prove di preparazione specifica per le prime gare della F. 1, che si svolgeranno il 7 e 8 dicembre sul circuito di Buenos Aires, poi dall'11 al 13 dicembre in Brasile e infine in gennaio in Sud Africa. In Argentina andranno soltanto, in questi giorni, Fittipaldi, Reutemann, Stewart e Hulme, mentre in Brasile ci sarà anche la March di Amon e probabilmente anche la Ferrari di Ickx.

f. l.

f. l.

Con un pizzico
di cronaca gialla
il finale stagione

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPRINT

domenica SPRINT

Rinviato di una settimana l'inizio della Temporada Sport mentre
DE ADAMICH è più veloce in allenamento di Wilson «Fitti»

Prendono fuoco sulla nave le vetture destinate in BRASILE

SAN PAOLO - Una serie incredibile di contrattempi ha impedito, domenica 3 dicembre, la effettuazione della prima prova in programma della 2. Coppa del Brasile, riservata alle vetture biposto di ogni categoria.

Prima un incendio nell'autorimessa di Lothar Motschenbaker, a Los Angeles, ha messo fuori uso due vetture. Poi, un accidente ben più grave è accaduto alla nave Santa Cruz, che era salpata la settimana scorsa con un bel numero di vetture inglesi e tedesche per la serie brasiliana. Un incendio a bordo (pare provocato da carburante lasciato nei serbatoi, e per questo fatto è in corso un'inchiesta), ha danneggiato sette vetture, e la

nave è stata riportata a Rotterdam.

Queste macchine sono: la McLaren M8D di Hans Wiesmer; la McLaren M8D di Steve Matchett; la BRM P 167 destinata a Carlos Pace, e di questa mancanza i tifosi brasiliani resteranno molto delusi; la BRM 154-167 di David Hepworth; la Porsche 908/2 di Tony Dean; la Chevron B21 di Robson e Purley; ed infine la Martin MB 19 di Brian Martin.

Per di più, come se queste disgrazie non bastassero, vi sono state difficoltà notevolissime in dogana per le vetture «superstiti», arrivate in altro modo, per cui Carlos Avallone e gli altri organizzatori, benché a ma-

lincuore, hanno dovuto rinviare la gara a domenica prossima.

Fra le poche vetture a scendere in pista, la 33tt3 di Andrea de Adamich, che ha compiuto una proficua seduta di allenamento all'autodromo di Interlagos, nel corso della quale il nostro pilota (che è uno dei favoriti della serie) ha battuto ripetutamente l'esistente record per vetture sport, detenuto dalla Porsche 908-2 di Luiz Pereira-Bueno con 2'49"08. De Adamich, dopo alcune regolazioni, ha portato il record a 2'46"3.

Deludente, invece, la presa di contatto di un altro favorito, Wilson Fittipaldi, che con la Porsche 917 che gli è stata procurata non ha potuto far meglio di uno

scialbo 2'51"07, in mezzo a molti problemi. Fra gli altri piloti già in Brasile, citiamo Kauhsen, Pesch, Loos, Reigel, che, in attesa di vedersi sdoganare le vetture a Santos, sono tutti venuti a S. Paolo per prendere almeno visione della non facile pista. Kauhsen, approfittando del suo... forzato riposo, ha cercato anche di aiutare Wilson nella difficile regolazione della sua Porsche, ma senza grossi risultati.

L'appuntamento con la prima gara, quindi, è fissato per domenica 10 dicembre, mentre la gara di partenza probabilmente non verrà recuperata.

Roberto Allonso

● Il Fittipaldi Motor Show, come diceva Emerson, ha avuto un bilancio positivo ma contro ogni previsione è stata Rio de Janeiro a dare la maggior affluenza di pubblico e non San Paolo.

● L'iniziativa di Emerson di organizzare l'esposizione è stata sfruttata dai costruttori: dopo le prove della Surtees ritirata dal suo piedistallo quando il salone era ancora aperto, ora è Chapman ad utilizzare le 72 mandate in Brasile.

● La prossima settimana Emerson e Peterson proveranno ad Interlagos. Peterson ha già fatto un primo test con la 72 la scorsa settimana rimanendo incantato dalle prestazioni di questa monoposto. Non c'è da meravigliarsi dopo quello che ha dovuto pensare quest'anno con le March dell'ultima generazione.

Sospensione rotta e prove sospese della F. 1 SURTEES

S. PAOLO - Nei giorni di «tranquillità» fra le tre gare del Torneo di Formula 2 ed i prossimi impegni con le biposto, l'autodromo di Interlagos è stato teatro di alcune prove di vetture Formula 1, approfittando del fatto che molti piloti sono appunto in Sud America.

Surtees ha portato con sé una TS 9 B, esattamente la vettura che ha usato quest'anno a Hollywood, e lo stesso Hollywood ha ottenuto un 2'34"8, che vale il miglior tempo della Formula 2, (Pace in 2'37"9) soprattutto perché la pista era molto sporca.

Ha provato anche Pace, che nel 1973 sarà pilota ufficiale della Surtees Formula 1, che è arrivato fino a 2'36"2 quando gli si è rotta una sospensione, e così Surtees e sua moglie Pat se ne sono tornati in Europa. Da segnalare che per il prossimo mese sono attesi ad Interlagos — che è un circuito molto probante — anche Tyrrell, March e Lotus per dei tests di pneumatici.

● MAX MOSLEY, direttore sportivo della March, ha in questi giorni smentito la notizia di una eventuale partecipazione a gare del campionato mondiale di Graham Hill al volante di vetture della Scuderia. Ha detto di essere da poco rientrato dall'America, dove parlando dei piani della STP March con Andy Granatelli ha escluso l'utilizzazione del «baffo» londinese. Ha inoltre aggiunto che il pilota che farebbero correre su un'unica vettura di F. 1 rimarrebbe Chris Amon.

Una grave notizia per le corse USAC il fallimento del «catino»

In 4 anni chiuso ONTARIO!

ONTARIO - L'annuncio emesso dall'ovale di Ontario è stato un vero annuncio funereo per la USAC.

Mentre ovunque c'è fervore organizzativo, costruttivo, qui ad Ontario, «centro»-test dei bolidi della categoria USAC tipo Indy, si piange e si preannuncia il fallimento.

E' stato John Cooper, presidente dell'Ontario Motor Speedway ad annunciare la chiusura del giovane già famoso, ma sfortunato, ovale costato oltre 40 milioni di dollari.

«Non siamo in grado di pagare gli interessi ai possessori delle azioni, non possiamo tener fede ai pagamenti del canone annuo calcolato intorno ai due milioni di dollari», ha rivelato Cooper ad Autosprint.

Ontario era al suo quarto anno di vita ed il 2 settembre del 1973 avrebbe presentato la quarta edizione con 800 mila dollari di premi, ma stando così le cose tutto è andato a monte.

Ora il tris famoso delle grosse corse USAC s'è sfasciato e restano in vita Indianapolis e Pocono, la prima si corre il 28 maggio e la seconda il primo luglio, ambedue di 500 miglia, ma vien fatto di pensare se quest'ultima resisterà alle spese colossali che si accavallano durante l'anno e in occasione della corsa famosa.

Indy ormai, divenuta un mito, sopravvive anche perché alle redini c'è il milionario Tony Hulman che non va alla ricerca di lauti guadagni.

Infatti il «boss» del catino dell'Indiana, quest'anno ebbe a dirmi: «Io non debbo diventare ricco con la cor-

sa. Tutti gli incassi che ricaviamo li riverso sulla pista. Infatti presto cominceremo a costruire per mutare il volto all'intero apparato».

Infatti, già si lavora per costruire un grandioso e più pratico sottopassaggio che sostituirà il 59enne esistente, mentre palazzine amministrative sorgeranno al centro della pista.

Per Pocono la situazione è diversa. Essa sopravvive per volontà del dott.

Joseph Mattioli che evidentemente ha il pallino dell'automobilismo e non guarda se invece di dieci porta a casa uno. Tuttavia Pocono non è dispendiosa e costosa quanto Ontario che aveva un sistema organizzativo superlativo, ma viveva in una euforia di grandezza impressionante. Centinaia di impiegati, macchine a disposizione di tutti, un nugolo di inservienti ecc. Prima di Cooper, già due direttori

SURTEES «bloccato» fino ad aprile

LONDRA - Le voci secondo le quali Surtees avrebbe già venduto tutta la sua prevista produzione 1973 non è esatta: la produzione, quella che sarà, è prenotata fino alla fine di aprile, ma dopo non è escluso che vengano costruite alcune altre TS15, se qualche cliente che si è dovuto respingere, la vorrà ancora. Fra la clientela, de Adamich, Hunt, Peter Wardle (ne ha ordinate due), Lawrence, McConnell (entrambi per la Coppa Tasmania) e Bob Gerard che ne farà correre un paio nella Formula Atlantic. Per la prima volta, da quando John è diventato costruttore, è possibile che l'anno prossimo non ci sia una Surtees F. 5000, cioè ci sarà soltanto se si troverà il tempo per sviluppare una versione della F. 1. Arrivati al 1975, Surtees dovrebbe disporre di maggiori possibilità produttive, ampliando le sue officine.

● Nel 1973 è probabile che si metta maggiormente in luce la Royale, le cui ottime monoposto sono state un poco

trascurate. Le nuove vetture, di cui si aspetta ancora l'annuncio, comprenderanno la F. 3 RP 11A e la Formula Atlantic RP12, però sembra molto probabile che un accordo con una persona, finora legata a un altro costruttore, porti a un team di F. 2, con vetture derivate dalla RP12.

● Trasferimenti e nomine in alcune sedi estere della Fiat. Sergio Donn lascia l'ufficio di New York e diventa direttore della Fiat Belgio, in sostituzione di Lorenzo Cesaria, chiamato a dirigere la «Division Automobiles» della Fiat France a Parigi.

● L'azienda dei trasporti londinese inizierà la prossima estate un servizio a domicilio per autobus. Telefonando da casa gli abitanti di un sobborgo residenziale verranno prelevati nel giro di alcuni minuti da un pulmino da 15-20 posti. Il servizio era già stato sperimentato in alcune cittadine e si prevede che si estenderà sempre più.

avevano dato le dimissioni perché incapaci di «tamponare» i deficit sempre più grandi. Il direttore della USAC, William Smyth ha dichiarato che questo è un colpaccio per le gare di Formula Indy. «Spero», ha detto Smyth «che prima del prossimo settembre si possa addivenire ad un accomodamento o a qualche compromesso».

La chiusura di Ontario intanto influirà sensibilmente sulle prove invernali dei nuovi bolidi che entro questo mese dovrebbero iniziare le prove in vista del campionato del 1973.

Che avverrà se i cancelli del «big 00» resteranno chiusi?

La notizia ha lasciato di stucco soprattutto i costruttori della Costa Pacifica con Dan Gurney e Parnelli Jones in testa, i quali ora non sanno proprio dove andare non esistendo in California altro circuito della portata di questo di Ontario.

A Washington già si lavora per il nuovo autodromo del Maryland che dovrebbe essere il quarto asso della categoria, ma c'è chi dubita che un simile progetto richiederà somme colossali se non iperboliche, inoltre il nuovo autodromo potrebbe essere un intralcio o meglio un coltello alle spalle della vicina Pocono, cosa questa più dannosa che benefica.

«E' un grave momento questo. E' un problema che dovremo risolvere al più presto» ha commentato Smyth. Tutti lo sperano.

Lino Manocchia

Vince ancora la CHEVRON-BDA per la serie SPRINGBOK.

Tris BIRRELL (ora con GETHIN)

SPECIALE PER AUTOSPRINT

NATAL - Birrell ha praticamente ottenuto il titolo, nella serie Springbok, alla Tre Ore di Welkom, ma questa volta, invece di Mass, gli era compagno Gethin. Birrell ha così iscritto nel suo albo d'oro la quarta vittoria consecutiva in questa serie, con la Chevron due litri con motore Hart-BDA in alluminio, per di più stabilendo il giro più veloce e nuovo record in 1'28", alla media di kmh 170,52.

Ormai manca una sola corsa per concludere la serie, questa di Pietermaritzburg, e soltanto il compagno Mass può uguagliare il punteggio massimo già ottenuto da Birrell, questo se vincerà la gara, con la seconda vettura ufficiale della Gunston, e se Birrell non la porterà a termine.

Ancora una volta la competizione si è risolta in un duello privato per la posizione di comando fra la Chevron Gunston di Birrell-Gethin e la March-BMW di Scheckter-Charlton. Charlton e Birrell si sono alternati al comando continuamente, nella ora iniziale, dop-

TRE ORE DI WELCOM - Gara di velocità in circuito, valevole per le serie Springbok - Goldfields, 3 dicembre 1971.

LA CLASSIFICA

1. Gethin-Birrell (Chevron-Hart BDA) 118 giri, media kmh 164,55; 2. Robinson (Chevron-FVC) 115 giri; 3. Edwards-Driver (Lola Vega) 107 giri; 4. Love-Birrell (Chevron Smith) 105 giri; 5. Harrower-Thomas (Cheron BMW) 103 giri; 6. Scheepers-Wicks (Chevron BMW) 103 giri; 7. van Rooyen (Chevrolet Firenze) 102 giri; 8. Swanepoel (Toyota Celica) 99 giri; 9. Burford (Mazda).

Giro più veloce: Birrell 1'28", media kmh 170,52, nuovo record.

Vincitori indice di prestazione:

1. Swanepoel 102,06%; 2. Burford 97,03%; 3. Birrell-Gethin 96,72%.

piando tutti gli altri concorrenti prima della sosta al box. Quando mancava poco alla metà gara, la March ha conservato il comando per due giri, perché Birrell ha sostato al box essendo rimasto senza olio nel cambio e, a questo punto, si pensava che la March si avviava verso la sua prima vittoria, dato che Scheckter manteneva il varco fra sé e Gethin. Nella seconda metà, però, d'un tratto le speranze del team March sono andate all'aria, quando Scheckter è arrivato al box con il motore che emetteva rumori poco rassicuranti e con l'olio che colava da una guarnizione rotta nel coperchio degli alberi a camme, proprio quando mancava poco più di mezz'ora alla fine.

Il secondo posto è andato alla Chevron-FVC B21 pilotata in modo molto regolare da Brian Robinson, il terzo alla Lola T290-Vega di Edwards-Driver, che era stata attardata per un quarto d'ora da noie all'impianto elettrico. Gerry Birrell ha anche pilotato la seconda Chevron ufficiale B23 con John Love, e i due si sono piazzati quarti, a tredici giri dalla vettura vincente, dopo una fermata durata per ben tredici giri, per riparare una sospensione danneggiata, dopo che Love aveva fatto un testa-coda ed era finito contro la barriera, al primo giro.

Diversamente da quanto era successo in prova a Lourenço Marques, il circuito si adattava molto bene ai pneumatici Firestone delle Chevron ufficiali ed è stata la vettura col potente motore Hart di due litri di Gethin-Birrell a ottenere la posizione al palo. Gethin aveva segnato un miglior tempo in 1'27"4. Nessun regolamento di alettoni e tentativi con

pneumatici di diverse dimensioni sono serviti per rendere la March-BMW più veloce di quanto lo fosse stata, nelle condizioni in cui aveva corso a Lourenço Marques. Scheckter è incappato in un testa-coda in prova, nel tentativo di andare più forte, ma i pneumatici Goodyear non erano paragonabili ai Firestone, su questo circuito. Il miglior tempo di Scheckter è stato di 1'28"4, di poco più veloce di quello segnato da Love con la seconda Chevron ufficiale (1'29").

Hine ha segnato il miglior tempo seguente, in 1'30"1, con la Chevron B21 con motore Smith di 1900 cc, che condivideva con Charlton. Poi l'analoga vettura di Hanson-Keizan, che aveva segnato 1'30"2. La Chevron B21 di Tunmer-Heavens è riuscita a malapena a provare, dopo che Tunmer l'aveva danneggiata, per la terza volta nello svolgimento della serie Springbok, uscendo di pista durante le prove non ufficiali. Il suo tempo è stato di 1'32"5. Poi Robinson in 1'32"8 e Rows in 1'36"7.

Edwards è arrivato troppo tardi per provare, dopo che si era scoperta una incrinatura nel rivestimento del motore, che si è dovuta saldare, però gli è stato assegnato un tempo ufficioso di 1'31"4 e ha avuto il permesso di partire.

Sul desolato circuito di Goldfields, forte vento e uragani di polvere sono una normale caratteristica e nella maggioranza i piloti si lamentano, appunto per la polvere che rendeva le vetture poco maneggevoli. Per fortuna questa volta il vento non era forte e al via un leggero annuvolamento mitigava il caldo.

Al via i ventisei concorrenti hanno fatto una partenza emozionante, perché John Hine ha allargato, cercando di evitare Hanson che stava slittando, e ha quindi abbordato la prima curva in un nuvolone di polvere, mentre la sua Chevron usciva di pista, riprendendo poi molto arretrata. Comunque le scene drammatiche del primo giro non erano finite, perché mentre Birrell precedeva la March di Charlton nella curva, passando oltre i boxes, Love ha fatto un testa-coda danneggiando la parte posteriore della Chevron, contro la barriera del box. Guasto alla sospensione posteriore, che ha richiesto tredici giri per la riparazione, prima che Love potesse ripartire. Dopo pochi tornate Hine è riuscito a raggiungere le vetture di testa, ma poi si è fermato al box per ritorno di fiamma, guasto al quale non si è potuto rimediare, nonostante successive, numerose soste, tanto che alla conclusione la vettura è stata ritirata. Anche Hanson si è fermato dopo mezz'ora, mentre occupava la quarta posizione, e ha dovuto a sua volta abbandonare con l'olio che colava dal motore. Edwards, con la Lola che aveva ritorni di fiamma, occupava un solitario terzo posto, mentre Tunmer e Robinson battagliaavano per il quarto, molto arretrati. Charlton è quindi riuscito a crearsi un leggero vantaggio, nei confronti di Birrell, ma è poi stato rallentato da una vettura più lenta, che è incappata in un testa-coda proprio davanti a lui, e Birrell si è rimesso a filare tanto forte che Charlton ormai non ce l'ha fatta a reggere al ritmo ed è arrivato al box, per cedere la guida a Scheckter, che è tornato in gara 1'47" dopo, ancora in seconda posizione. Il comando della Chevron non è durato a lungo, però, perché Birrell un paio di giri più tardi è arrivato al box con noie al cambio, addebitate a mancanza d'olio. Fatta la riparazione è ripartito Gethin, ora attardato di due giri rispetto alla March, quando mancavano 45 minuti alla fine. Scheckter ha poi rallentato, avvolto in una nebbiolina di fumo provocata dall'olio, e ha sostato rapi-



Domenica prossima, in occasione del Ford-Day, farà qualche giro a Vallelunga anche Nanni Galli — qui show-man con moto e modelle — al volante della Politoys FX3B nella versione più aggiornata

Una PORSCHE - PENSKE alla 24 ORE DAYTONA

DAYTONA - Bill France ha deciso di andare contro corrente, e di continuare ad organizzare la gara di Daytona sulla distanza di 24 ore, dopo l'esperienza della « sei ore » del 1972. Comunicando anche che in previsione della evoluzione del campionato marche verso le macchine Gran Turismo, quest'anno sarà data particolare importanza appunto alla partecipazione delle macchine GT e del Gruppo 2 (Turismo speciale). Il che peraltro non significa che le macchine sport-prototipo siano trascurate, tanto è vero che sono in corso trattative per la partecipazione delle Ferrari, Alfa Romeo e Matra.

Comunque che le Gran Turismo siano diventate importanti per gli americani lo dice il fatto che la Porsche ha già deciso di partecipare alla gara di Daytona con alcuni esemplari della sua nuova « Carrera » di cui almeno uno affidato alla squadra di Roger Penske, che sta già lavorando alla preparazione di una macchina il cui motore sarà portato a 2900 cc.

Anche a Stoccarda stanno preparando un paio di esemplari molto simili, ma dopo gli eccellenti risultati ottenuti da Penske con la Lola e le Ferrari, e quelli registrati quest'anno con le Porsche 917/10 compressore nella Can-Am, parrebbe proprio che sia inevitabile prevedere che la Porsche migliore che sarà vista a Daytona sia quella che Penske sta mettendo a punto.

Pare anche che la partecipazione delle Ford Capri RS della Ford tedesca e quella della BMW siano assicurate, il che rappresenterà un motivo supplementare di interesse per la 24 ore.

damente per rifornirsi di lubrificante. A mezz'ora dal termine, è dovuto tornare di nuovo al box e questa volta definitivamente, con il motore coperto d'olio e decisamente in cattive condizioni. Gethin ora avvantaggiato di tre giri, rispetto a Robinson, mentre Edwards aveva perso 15 minuti per una riparazione all'impianto di accensione, ha tagliato comodamente il traguardo.

Il secondo posto di Robinson è degno di lode, dato che il pilota è ri-

masto nell'abitacolo per tutte le tre ore ed Edwards ha occupato la terza posizione dopo che la vettura di Heavens-Tunmer si era fermata col motore che non andava. Come si è detto, quarti Love e Birrell dopo i guai avuti alla prima tornata e sarebbero stati sullo stesso giro della vettura vincente, se non fosse stato necessario effettuare la riparazione. La velocissima Chevrolet Firenze di van Rooyen ha ancora vinto la categoria turismo.

Jeff Hutchinson

Nel FORD-DAY a Vallelunga

GALLI in FX3B e D'ANNUNZIO (nipote) sfida FRANCISCI

ROMA - Nel bel mezzo dell'inverno Vallelunga vivrà una giornata sportiva veramente ricca: così si preannuncia infatti per gli sportivi romani il Ford Sports Day, organizzato senza risparmio di energie dalla Ford Italiana. L'attesa, dopo l'annuncio dato già da qualche tempo, si presenta sempre più interessante: oltre al vasto programma della Ford, che va dal rallycross alla gara di F. Ford e al debutto del Challenge Mexico, potremo assistere alla prima uscita di Nanni Galli con la nuova Politoys FX3B.

E' noto infatti che Nanni Galli farà parte quest'anno dell'equipe di Frank Williams, assieme a Ganley e Carlos Pace: e già da adesso quindi inizia le prove con la nuova monoscocca, azionata sempre dal solito Ford Cosworth. Le prove sono previste per domenica a cominciare dalle ore 10, immediatamente prima dell'inizio della gara internazionale di F. Ford, alla quale parteciperà il diciannovenne Johnny Gerber che sfiderà in casa loro tutti i migliori italiani, da Sassi, a Mantova, Francia, Ciccozzi ed altri.

Finita la gara di F. Ford, antepresa del campionato Chevron 1973, ancora Nanni Galli prenderà parte assieme a Birrell, Bourgoignie, Matthews, Francischi e altri grossi nomi dell'automobilismo internazionale alla prima gara riservata alle Escort Mexico. Questa gara si preannuncia veramente molto interessante: già da qualche tempo la pista romana è affollata da diversi proprietari di Mexico che si stanno allenando per questa prova. Fra i più assidui Carlo Giorgio, che dovrebbe partecipare con una vettura offertagli dalla filiale Bellei di Modena: ma pare che il giovane romano si trovi molto più a disagio sulla pista romana che sulla F. 3 e potrebbe delegare, se non riuscisse a migliorare le sue prestazioni l'amico Gabriele D'Annunzio (avete letto bene, è un discendente del poeta) collaudatore di una casa di pneumatici, molto più a suo agio sulla vettura e in grado di appioppargli circa 1" al giro.

In compenso Claudio Francischi ha dichiarato di non temere proprio nessuno e di non ritenere per niente necessario una eventuale prova di assaggio: leggermente più preoccupato ci è apparso Marazzi, ancora in predicato per una seconda macchina di Bellei. Nel frattempo sono già in diversi a preoccuparsi di questo campionato: la Delta di Milano sta preparando una parte apposita delle sue officine per curare gli assetti (all'uo- po è stato acquistato uno speciale banco elettronico) e soprattutto rivedere i motori dei clienti che disputeranno questo interessante ciclo di gare. La Ford dal canto suo sta prendendo contatti con diverse case produttrici di accessori, specie cerchi e ruote in lega leggera, per vedere di aggiornare la sua F. Ford 73: per le gomme pare sia concluso un rapporto con la Kleber.

Anche la IMP nei rallies col ritorno CHRYSLER

SPECIALE PER AUTOSPRINT

LONDRA - La notizia secondo la quale la Chrysler torna allo sport motoristico sia benvenuta, soprattutto perché è una novità, dopo il recente atteggiamento preso dalle Case più importanti, cioè quello di ridurre le attività nelle corse e/o nei rallies.

La Chrysler si ritirò dopo la Maratona Londra-Sydney di quattro anni fa, e per ora, come si è già detto, parteciperà soltanto a rallies, e soltanto a corse su circuiti inglesi. Viene fatto di pensare che si tratti di una cauta mossa esplorativa, che preannuncia «molti interessanti progetti in cantiere». Una frase di questo genere, quando è preannunciata da dirigenti di questo tipo di Casa presenta una vasta gamma di possibilità e, da quanto si può intuire, copre con un cauto frasario l'intenzione di rendere le Avenger competitive in varie forme. Negli ambienti corsaioli inglesi si mormora che sull'Avenger potrebbe venire usato un motore messo a punto dalla Matra e questo apre la porta ad altre possibilità...

Anche se la massima attenzione sarà rivolta all'Avenger, verranno utilizzate altre vetture della gamma Chrysler, per esempio la Hillman Hunter e la Hillman Imp, quel modello piuttosto trascurato che — particolare d'interesse storico — fu l'ultima vettura prodotta in serie, con motore posteriore, a essere presentata prima della Fiat 126.

Per una di queste mezze misteriose combinazioni, le iscrizioni saranno patrocinate dal Chrysler Dealer Team Club con l'appoggio della Shell. L'unico pilota di cui si sia fatto per ora il nome è Colin Malkin (coéquipier di Cowan, sulla Hillman Hunter che vinse la maratona Londra-Sydney).

d. h.

Non ha trovato trabocchetti nel «VALLE IMPERIESI» BALLESTRIERI sprint

IMPERIA - Ballestrieri non voleva sentir parlare di vittoria scontata: «Sarà che sono pessimista per natura ma proprio non riesco a sentirmi nei panni del vincitore predestinato. In gara può succedere di tutto. Un banale guasto meccanico, due forature in prova speciale, un banco di nebbia particolarmente fitta su qualche colle quando tocca a me affrontarlo ed il risultato è compromesso».

Il copione invece è stato rispettato. Ballestrieri ha bissato il successo dello scorso anno nel «Giro delle Valli Imperiesi» senza tanto penare. Un vero monologo. La prima prova speciale di Civezza, inaugurata al Rally d'Italia del 1971 da già un'idea. Il miglior tempo è di «Balestra» con 6'51". Secondo Sciascia (Fulvia) con 7'03".

Per Trombotto la gara è già finita. Prima, seconda e terza e poi il cambio della nera Alpine dice basta e resta bloccato. Risultato: cinquantasettesimo tempo con 8'18" e la consolazione di riguadagnare presto l'albergo. Non che il pinerolese ex Fiat si aspettasse molto dalla gara (già alla vigilia aveva avuto noie al cambio, che avevano impedito di provare a fondo) ma quaranta chilometri sono veramente pochi. Per un favorito soprattutto.

Ballestrieri seguita a menar la danza in tutte le restanti sei prove speciali con soddisfazione del co-pilota Maiga che ha preso oramai definitivamente il posto occupato da Bernacchini fino allo scorso Rally di Sanremo. Per il coequipier scoperto da Dall'Ava è la prima vittoria assoluta in due anni e mezzo di attività rallistica.

Non resta che correre per la piazza d'onore, ma nel secondo tratto cronometrato sparisce uno dei più agguerriti pretendenti, Sciascia.

Verso la cima del Passo del Maro la sua Fulvia HF vola fuori atterrando su un... cileglio che ammortizza discretamente l'impatto.

Restano in lizza Ferraris, Biasuzzi, Motaldo e Boretto, ovvero tre Fulvia contro una 128 coupé largamente prima tra i gruppi 1.

Ferraris con tre secondi posti, due terzi e un quarto, la spunta nell'ordine sugli avversari ai quali si accoda — buon sesto — Mondino con un'Alpine 1600.

Dodicesimo assoluto e primo di classe un esordiente da guardare con attenzione: Paolo Isnardi, il conduttore seniores motociclistico intenzionato a seguire le orme del «maestro» Ballestrieri. Due minuti di ritardo in un controllo orario nella fase iniziale lo hanno privato di un piazzamento ancora migliore.

Dei centocinquante partiti i trecentosettantotto chilometri del percorso ne hanno fermati quarantuno. La durezza del tracciato del resto non è da scoprire in una gara che ricalca alcuni tratti del «Sanremo» fra i più spettacolari. Dopo le polemiche dello scorso anno il Giro delle Valli Imperiesi ha trovato un po' di aiuto in seno all'Automobile Club Imperia che ha offerto la propria collaborazione alla Scuderia Imperia-Corse.

Per la prossima stagione la gara della Riviera dei Fiori è già stata mes-

sa in calendario fra quelle valevoli per il Trofeo Rallies Nazionali.

Guido Rancati

2. GIRO VALLI IMPERIESI - Gara di Regolarità sprint - Imperia, 2-3 dicembre.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Ballestrieri (HF 1600) 6:27; 2. Ferraris (HF 1600) 1267; 3. Biasuzzi (HF 1600) 1335; 4. Motaldo (HF 1600) 1366; 5. Boretto (Fiat 128 coupé) 1382; 6. Mondino (Alpine 1600) 1464; 7. Rombolotti (HF 1600) 1530; 8. Giraud (Alpine 1600) 1735; 9. Garin (HF 1600); 10. Morielli (HF 1600) 1811; 11. Pittelli (HF 1600) 1844; 12. Isnardi (125/S) 1854; 13. Avenoso (125/S) 1898; 14. Cola (128/SL) 1938; 15. Filippi (HF 1600) 1963; 16. Martini (125/S) 1977; 17. Brion (128 Coupé) 1992; 18. Cavanna (HF 1600) 2034; 19. Zibetti (Escort 1600) 2083; 20. Alisardi (HF 1600) 2161; 21. Lorenzini (128 Rally) 2213; 22. Boeri (HF 1600) 2217; 23. Pensiero (128) 2267; 24. Rocca (128 Coupé) 2339; 25. Quaciarri (Mini 1000) 2413; 26. Biancheri (128 Rally) 2470; 27. Marchisa (A112) 2480; 28. Leveratto (HF 1600) 2532; 29. Mattio (850S) 2571; 30. Ghu (Simca 1300) 2597; 31. Tosi (Fiat 127) 2619; 32. Calvini (A112) 2642; 33. Vincenzi (R8/S) 2679; 34. Costamagna (R8/S) 2685; 35. Pianetta (128 Coupé) 2708; 36. Bollati (R8 Gordini) 2712; 37. Borra (HF 1600) 2748; 38. Garelli (128) 2775; 39. Parisi (A112) 2793; 40. Garbarino (Mini Cooper) 2800; 41. Rossi (128 Coupé) 2980; 42. Spiez (BMW 1600) 2987; 43. Filippi (HF 1600) 3008; 44. Cerisola (128) 3016; 45. Spica (124 spider) 3066; 46. Cedolin (Mini Minor) 3124; 47. Abbo (Fulvia GT) 3173; 49. Quadrelli (127) 3176; 50. Cirio (Giulia GT) 3190; 51. Pischedda (127) 3253; 52. Landra (128) 3309; 53. Vigada (127) 3447; 54. Mana (128) 3545; 55. Bendini (850 Coupé) 3550; 56. Colombo (850 Coupé) 3693.

● BULLANI, co-pilota di Sciascia, si era ripromesso di arrivare in fondo alla gara. Per questo non si è lasciato impressionare dal volo fuori strada della loro Fulvia in prova speciale: assicuratosi che le condizioni del suo «driver» (a cui sono stati applicati dei punti di sutura sulla fronte) non erano preoccupanti ha trovato posto sulla 128 coupé di Ceresola. Il navigatore di quest'ultimo in non buone condizioni fisiche si era fatto «sbarrare» qualche chilometro prima.

● SILVIO MAIGA ci tiene a precisare che Ballestrieri non lo ha soffiato a Dall'Ava: «Ci siamo separati in buona armonia soltanto perché ha avuto un'offerta per entrare nel giro degli ufficiali. Io ed Orlando restiamo comunque ottimi amici». Dall'Ava intanto cerca un co-pilota per la prossima stagione. Qualche offerta l'ha già ricevuta e prenderà una decisione entro la metà del mese.

● AVENOSO, questa volta, ha corso con una graziosa ragazza sanremese. La scelta non gli ha portato fortuna: al terzo ultimo controllo orario ha pagato due minuti che gli sono costati la vittoria di classe. Dopo aver stazionato almeno dieci minuti dai cronometristi conversando amabilmente con la propria partner.

● GIGI TARAMAZZO era inconsolabile. Si era iscritto con una Porsche ma la macchina non è arrivata in tempo ed inutilmente gli organizzatori si sono rivolti alla scuderia del Lloyd Adriatico per avere una delle 911 del team triestino per arricchire la gara di un protagonista.

● Numerosissimi spettatori hanno passato la notte spostandosi da una P.S. all'altra. Fra le migliaia di sportivi anonimi un viso noto, quello di GIMONDI. Appassionato di automobilismo, il pedalatore bergamasco ha sottoposto la propria Mercedes ad un vero forcing sulle stradine dell'entroterra figure.

Festa tutta inglese della FERODO Premiata la FORD per i suoi motori

LONDRA - Il tradizionale Trofeo Ferodo, assegnato ogni anno da una giuria indipendente a chi tra i membri del Commonwealth abbia maggiormente contribuito alla popolarità dello sport del motore, è stato consegnato a Londra alla Ford Inglese.

La motivazione della giuria, che era presieduta da Innes Ireland, dice che la Ford ha meritato il Trofeo Ferodo «per la supremazia dei suoi motori nelle gare motoristiche del 1972», aggiungendo che la Ford lo ha ben meritato perché dalla Lotus F. 1 di Emerson Fittipaldi fino alle Escort e Capri, i motori della Ford hanno dato un grande contributo al prestigio dell'industria motoristica britannica.

Il Trofeo Ferodo è stato consegnato

dal signor Brian Hill, presidente della Ferodo, al signor William Batty, presidente della Ford inglese, che nel ringraziare ha voluto ricordare coloro che hanno dato il loro maggior contributo ai successi dei suoi motori, dai tecnici del reparto sperimentale della Ford a Keith Duckworth della Cosworth, a Brian Hart, John Read della Holbay, Ralph Broad della Broad-speed e Harry Weslake.

Il signor Hill ha anche speso qualche parola per lamentare la scarsa utilizzazione di piloti inglesi sulle macchine inglesi, auspicando che in futuro i giovani vengano più aiutati in chiave nazionalistica. Discorso che abbiamo già sentito altrove...

Un'altra tripletta ALPINE e un nuovo debutto tecnico

ANDRUET - bis (con l'iniezione)

SPECIALE PER AUTOSPRINT

BANDOL - In condizioni davvero spaventose ha preso il via il Rally Var che prevedeva un percorso da coprire cinque volte (15 prove speciali complessivamente) al termine del quale solo dodici equipaggi hanno raggiunto Bandol al termine dei 750 km durante i quali si sono registrate un numero impressionante di uscite di strada e guasti meccanici.

Jean Claude Andruet che alla partenza aveva espresso qualche riserva sul nuovo motore Renault-Mignotet 1800 a iniezione, ha dominato ciononostante dall'inizio alla fine.

Dopo Therier che aveva fatto debuttare vittoriosamente il 1600 turbocompressore al Criterium delle Cevennes, Andruet ha portato alla ribalta il 1800 a iniezione che viene accreditato di una potenza assai vicina a quella del 1600 compressore. Queste due novità hanno certamente bisogno ancora di messa a punto generale, ma si annunciano assai temibili per la prossima stagione.

Manzagol che continua a compiere notevoli progressi lasciando supporre che sarebbe stato in grado di vincere il Tour de Corse se la Casa di Dieppe gli avesse dato una berlinezza ufficiale, ha ottenuto un nuovo secondo posto nonostante l'handicap della potenza e qualche problema di tenuta di strada causa i nuovi cerchi che equipaggiano le Alpine Renault rivelatosi troppo larghi per le 1600.

Sola e Lagniez, che disponeva di un G. 4 1800 preparato dalla Casa, completano il successo Alpine, Follin con una berlinezza 1600 ha vinto poi il G. 3.

Come in Corsica e alle Cevennes l'Alpine Renault ha vinto per abbandono degli avversari che non hanno superato la metà corsa. Non è il caso però del coupé Simca CG «MC» dotato di un motore 2200 a monoaccensione (165 CV) di Saliba e i due Jide 1600 di Ragnotti e Robini che non erano in condizione di contrapporsi alla supremazia dal prototipo alleggerito di Andruet, ma questi tre piloti potevano aspirare di battersi con le berlinezze private e per... il secondo posto.

Ragnotti si è ritirato... 800 metri dopo la partenza della prima prova speciale per una reazione maldestra del freno che... non ha frenato provocando l'impatto dell'auto contro un muretto. Robini da parte sua non è andato molto più lontano causa un guasto all'alternatore.

Saliba invece aveva fatto registrare una serie di buoni

tempi piazzandosi al secondo posto davanti a Serpaggi che poi ha rinunciato per rottura della coppa.

Piot, partito all'ultimo momento nonostante ancora convalescente nel tentativo di guadagnare la terza piazza nel Campionato di Francia a Ragnotti, nulla ha potuto contro Jean Claude Gamet. Non disponeva che di una Ford Capri RS «clienti», ma sullo slancio il pilota dell'Opel era inabborabile sia qui al Var che in Corsica o al Criterium delle Cevennes. Ha vinto il G. 2 e si è piazzato al 5.0 posto assoluto che equivale all'aggiudicazione del Trofeo Opel.

La stessa Opel ha anche vinto il turismo di serie con Er-rani che si è preso una rivincita sulla malasorte che l'ha accompagnato dall'inizio della stagione.

Perfettamente organizzato con dei collegamenti radio efficaci che permettevano di conoscere i tempi dei concorrenti immediatamente, il Rally del Var è stato quest'anno ancora più impegnativo per i piloti e ciononostante resta una delle più belle prove cosiddette «da week-end».

J. R. Jaubert

RALLY DEL VAR - rally internazionale - Bandol, 2-3 dicembre 1972

1. Andruet-Biche (Alpine 1800) 6:17 e 39"; 2. Manzagol-Alessandri (Alpine 1600) 6:32'08"; 3. Sola-Sola (Alpine 1600) 6:34'45"; 4. Lagniez-Renier (Alpine 1800) 6:47'51"; 5. Gamet-Gamet (Opel Ascona) 6:52'37"; 6. Follin-Schil-der (Alpine 1600) 7:22'10"; 7. Errani-Lockwood (Opel Ascona) 7:24'33"; 8. Piot-Lefebvre (Ford Capri) 7:42'44"; 9. Hilliard-Evans (Ford Escort) 7:44'08"; 10. Simonetti-Simonetti (Alpine 1600) 7:45'36"; 11. Jaccard-Herron (Opel Ascona) 8:04'56"; 12. Derreux-Derreux (Simca Rally 2) 8:22'48".

Per l'ARA PILOTI nuove offerte anche inglesi

MODENA - I soci del «Club Ferrari Abbiategrosso», sono stati in visita alle Officine di Maranello, dove si sono incontrati con l'ing. Enzo Ferrari. Successivamente si sono recati in visita al Monumento dedicato ai piloti scomparsi. Ricevuti dall'Assistente spirituale Don Sergio Mantovani, gli ospiti hanno deposto una corona di fiori alla base del Monumento, visitando poi l'Asilo Parrocchiale di Santa Catania, pure dedicato alla memoria dei corridori morti in corsa.

I dirigenti e i soci del «Club Ferrari Abbiategrosso», hanno poi voluto consegnare a Don Sergio Mantovani la loro offerta destinata al fondo per la erezione del Monumento. In questi giorni a Don Sergio Mantovani sono pervenute altre adesioni, in particolare dall'estero. Dall'Inghilterra si sono interessati costruttori, tecnici e corridori del passato e anche attualmente in attività.

Don Sergio Mantovani, l'ideatore del Monumento inaugurato nel settembre scorso, sta affrontando altri problemi, soprattutto relativi al mantenimento perenne della fiamma che arde alla sommità della antenna posta ai lati del Monumento.



FORD e SAAB subito in attacco

LONDRA - Quest'anno il Rally del RAC seguirà un percorso diverso, con partenza da York, città dalla quale assumerà la forma di un « 8 », con l'anello al sud coperto prima di quello al nord (il contrario degli altri anni). Questa volta non s'inoltrerà tanto a nord in Scozia, dato che l'anno scorso le vetture rimasero quasi immobilizzate, impantanate nella neve. Il riposo giorno-notte-giorno continua a essere una formula popolare tra i piloti, ai quali non garba, come accadeva prima, di gareggiare per tre giorni e due notti senza una nottata di riposo. Quanto alle possibilità maggiori che in dicembre ci sia la neve (infatti gli altri anni la gara si disputava un mese prima) le opinioni sono contrastanti, dato che sono vietati i pneumatici chiodati. Alcuni si consolano, pensando che in dicembre sono invece minori le possibilità che ci sia nebbia. Comunque i duecento ammessi al via (le iscrizioni erano molte di più, ma per ragioni di sicurezza gli organizzatori hanno dovuto limitarne il numero a duecento) si sono dati subito battaglia grossa tanto che dopo 21 controlli orari si è già delineata una certa classifica che vede al comando Roger Clark con una Ford Escort RS, tallonato dallo svedese Stig Blomqvist con una Saab (tra l'altro vincitore dell'edizione '72 del RAC) mentre già nettamente staccato Harry Kallstrom con la Fulvia HF 1600 precede un gruppo di una decina di piloti racchiusi tutti in un fazzoletto.

In particolare Eklund (Saab) è quarto, Lampinen (Lancia) settimo, Kullang (Opel Ascona) ottavo, Paganelli (Fiat 124 Sp.) undicesimo.

Le altre due Fiat ufficiali sono molto più staccate, Lindberg infatti si trova sedicesimo mentre Pinto non appare nei primi venti.

Le ambizioni della MODENA corse

MODENA - Notevoli sono i programmi della « Modena Corse » per il prossimo anno. Già abbiamo riferito su AUTOSPRINT di contatti in corso (e speriamo abbiano buon esito) per programmare una giornata « tutta modenese » all'Autodromo di Varano de' Melegari in provincia di Parma. Si parla di F. 3, Formula Ford, sport ecc.

Ma, a proposito di monoposto, il Presidente della « Modena Corse », geometra Marcello De Niederhauser ha già annunciato che la equipe sarà rappresentata nel 1973 anche nel campionato italiano di F. 3. I piloti saranno Scardino e Minozzi, i quali hanno già avuto modo di mettere in evi-

denza le loro doti. Le vetture impiegate avranno caratteristiche tali da assicurare ai due giovani piloti delle ottime prestazioni.

Paolo Minozzi è già comparso quest'anno, sempre con la « Gozzoli », potendo emergere, sia pure in qualche caso nonostante una insistente sfortuna. Con Paolo Minozzi vadremo nel prossimo anno in F. 3 anche Scardino che in Formula Ford ha saputo cogliere significativi risultati.

A Varano de' Melegari, infatti, Scardino con la Formula Ford, si classificò al secondo posto. Minozzi dovrebbe pilotare una « Gozzoli », mentre per Scardino si parla di una « Brabham

Forse con i prototipi il GIRO d'ITALIA (FIAT)

TORINO - Originariamente « camuffato » sotto la denominazione di « Trofeo delle Regioni », e messo nel calendario nazionale combinato a Taormina alla data del 14-21 ottobre 1973, l'anno venturo tornerà ad essere organizzato anche da noi un « Giro » automobilistico, sulla falsariga del Tour de France. La notizia è adesso confermata, ed anche la denominazione definitiva, che era stata tenuta celata in attesa che tutte le premesse venissero confermate.

Il Giro d'Italia, questa sarà la denominazione, sarà organizzato dall'A.C. Torino, che ha rinunciato ad organizzare il Rally del Sestriere, ed avrà anche l'appoggio finanziario della Fiat, proprio come avveniva per il Rally del Sestriere. Dovrebbe essere una gara riservata alle macchine Gran Turismo e Turismo, come il Tour de France, ma potrebbe anche darsi che vi vengano ammessi i prototipi almeno secondo una regolamentazione particolare che limiti la presenza di macchine non omologate a quelle che hanno delle effettive qualità stradali, come è il caso attualmente per la Lancia Stratos (che in ottobre sarà omologata) e di altre, che gli organizzatori del Tour de France non hanno

ammesse per evitare che ciò potesse favorire la presenza di macchine soltanto da pista.

Con le esperienze che sono state accumulate da parecchi dirigenti sportivi di case italiane, e con la consulenza di chi ha lunga dimestichezza con questo genere di prove, il Giro d'Italia dovrebbe tornare ad essere una gara molto bella. Ricorderemo che nel 1965 e 1966 una gara del genere (il Trofeo dei Jolly Hotels) avrebbe potuto prendere il posto del Tour de France auto, sospeso dopo la edizione 1964, ma nonostante la vittoria di de Adamich-Lini (Alfa Romeo TZ 2) e di Vaccarella-Pianta (Alfa Romeo GTA), alcune carenze organizzative e la difficoltà di reperire i finanziamenti fecero di nuovo interrompere la tradizione del Giro d'Italia.

Dobbiamo perciò salutare con piacere questo ritorno, anche se la data scelta non è proprio molto felice, perché il Giro comincerà proprio il giorno in cui finisce il Rally di Sanremo, il che impedirà a molti di essere alla partenza.

f. l.

Un'ALFA della jolly iscritta a Montecarlo

A poco più di un mese e mezzo dall'inizio del RALLY DI MONTECARLO, il quadro degli iscritti può considerarsi quasi del tutto definito. Andruet, che alla Lancia si sognano anche la notte, correrà con una berlinezza Alpine 1800 capofila di quello squadrone d'oltralpe che da un anno non cova che propositi di tremenda vendetta.

Ci sarà pure Ballestrieri, con la solita Fulvia 1600, ma correrà con i colori della scuderia Jolly Club assieme a Dall'Ava ed assieme soprattutto a Trombotto che condurrà all'assalto del Turini un'Alfa Romeo 2000 (GTAm?) G. 2.

L'iscrizione di un'Alfa Romeo a Montecarlo è molto meno casuale di quello che si potrebbe pensare perché da un po' di tempo a questa parte si parla insistentemente di un ingresso di questa casa nei rallyes magari con l'Alfa Sud che può contare sulla trazione anteriore.

Comunque l'Alfa a Montecarlo, anche se sempre presente in forma privata, non si è mai fatta sfuggire grosse soddisfazioni e al proposito molti ricorderanno la fantastica corsa di Chasseuil lo scorso anno alla guida di una GTV 2000 G. 1.

Sempre in vista del Montecarlo c'è già chi sta effettuando da tempo le ricognizioni sul « nuovo » percorso italiano che potrebbe rivelarsi particolarmente selettivo specie in caso di cattiva stagione o soprattutto di nebbia nella pianura padana.



Per il Trofeo NOVOLAN

Le Federauto Costruttori prega tutti gli iscritti alla squadra Novolan di voler inviare alla Federazione (Viale Certosa 21 Milano) l'elenco completo delle gare in cui il socio ha partecipato nell'anno 1972. Gli elenchi dovranno pervenire entro il 10 dicembre 1972.

● A Modena sono stati di passaggio Henry Ford, suo figlio e il Principe Bernardo D'Olanda. Si sono incontrati rispettivamente con De Tomaso e Ugolini il primo e con l'ing. Ferrari il secondo.

BT 35 ». Naturalmente il programma prevede le prove del campionato italiano di F. 3 e, forse, anche qualche puntata all'Estero.

Segnaliamo, intanto, che il pilota della « Modena Corse », Adolfo Orsi si è piazzato recentemente al settimo posto assoluto nel Rally di Cesena. Orsi non è stato molto fortunato. Poteva aspirare certamente a un piazzamento migliore se la sua 125 S.G. 2 non avesse accusato un guasto al cambio. Inconvenienti che possono capitare anche in una vettura con la quale Orsi ha ottenuto altri brillanti risultati.

m. m.

Le maxicoppe di BRA

TORINO - Gran festa e miriadi di coppe per i campioni del Rally Cross di Bra. Il trofeo Vitaloni Yazaki si è concluso con la vittoria di Mauro Pregliasco su Lancia Marlboro. Secondo ad un soffio Franco Negro.

Donalizio, Negro, Marengo Eraldo e Domenico, Pregliasco hanno vinto le varie classi. La premiazione di ieri ha festeggiato un po' tutti accomunando ai primi in classifica tutti i partecipanti che con un po' meno fortuna ma pari entusiasmo hanno animato le quattro gare.

Particolarmente enormi le coppe, per maneggiare le quali ben si adattava l'esercizio fisico imposto dal toboga Braidese.

Felice e finalmente tranquillo Mauro Pregliasco che ha lottato sino in fondo per strappare a Negro la vittoria. Nella prima gara infatti la rottura di un beffardo braccetto aveva fermato la corsa del pilota ufficiale della Lancia. Nella seconda a rendergli difficili le cose era intervenuto un diluvio (che aveva interrotto la gara), che si era ripetuto anche nella successiva edizione. Mauro va comunque fortissimo ma non riesce a superare il tempo di Negro realizzato sull'asciutto. Nella terza gara vince dimostrando di non avere interrotto la luna di miele.

Nella quarta lotta a denti stretti con Negro e la spunta realizzando il favoloso exploit del giro record della pista in 1'36"2/10 che ben difficilmente sarà abbassato. Lo stesso Munari ha sottolineato la bravura di Pregliasco.

Presenti e premiati Cesare Florio e Sandro Munari, il primo come miglior direttore sportivo, il secondo come vincitore delle prove più prestigiose. La Scuderia Bigs Team con questi due premi ha iniziato una serie che intende bissare ogni anno. Erano presenti numerosissimi piloti oltre a Munari lo stesso Trombotto che nel 1973 sarà quasi certamente al volante di una Alpine sulla quale ha già preso confidenza a Bra; particolarmente soddisfatto Pregliasco che ha definito in parte il suo programma 1973: sarà a Montecarlo con vettura assistita ufficialmente; a San Marino e in Sicilia come pilota ufficiale (sempre in coppia con Garzoglio) ai rally nazionali

parteciperà come privato (in attesa di sponsor). Presenti al completo lo staff tecnico della Lancia con in testa Tonti, Gotta e Novello. Assente Audetto già in Inghilterra.

Nel '73 la Bigs Team migliorerà la pista soprattutto per quanto riguarda la sicurezza. E' intenzione ripetere il trofeo Vitaloni Yazaki e se possibile avere una prova del campionato nazionale Rally Cross.

Giorgio Rossotto

Ormai tabù la vecchia pista di MODENA

MODENA - All'Hotel Canalgrande, riunione alla quale hanno partecipato l'ing. Enzo Ferrari, il Presidente dell'AC Modena Ing. Orlandi (complimenti per il rinnovo della nomina a componente dell'Esecutivo dell'ACI), Stanguellini padre e figlio, il presidente dell'Aero Club rag. Noli (principale imputato), Ugolini, il comm. Grattarola, il presidente della Modena Corse De Niederhauser (che ha promosso la riunione), i presidenti del Moto Club e qualche altro esperto. Oggetto della riunione l'esame dell'uso della pista del vecchio autodromo per le prove. Non sembra che siano emersi elementi positivi, nonostante le valide argomentazioni addotte sulla necessità che l'Aero Club conceda la pista.

● Medardo Fantuzzi, il noto carrozziere che collaborò con la Maserati, con la Ferrari, con la De Tomaso, con la Serenissima e con la Tecno, è diventato nonno. La casa del figlio Fiorenzo è stata allietata dalla nascita di Federica. Auguri e felicitazioni vivissime.



Il campo cross di Bra ha dei punti molto stretti, e per quanto le vetture siano costituzionalmente adatte a trarsi d'impaccio, a volte accadono scene come questa, in cui due vetture rimaste incastrate ostruiscono il passaggio. Poco dopo, il «nodo» si scioglie



BRA - Le oltre trentamila persone presenti in cinque gare, sono il parametro più significativo del successo del Rallycross di Bra. Da un'idea nata fra pochi amici, ci si è trovati in breve a dover affrontare problemi organizzativi molto complessi. Da questo impegno così difficile la «Bigs Team» è uscita con un bilancio abbastanza positivo; certo, il doppio brivido dell'ultima edizione risoltosi in breve con molta fortuna, ha suonato un campanello d'allarme, indicando chiaramente le misure da prendere e gli errori da non più commettere pena il sicuro ripetersi di incidenti molto più gravi. In questo sarà di valido aiuto il prossimo regolamento dei rallycross attualmente in gestazione.

La storia della pista è cosa recente: il proprietario del vicino circuito di moto cross, signor Mondino (noto per le sue facoltà barometriche), all'inizio del '72 traccia un piccolo percorso sterrato per auto. Interviene il gruppo di amici della «Bigs Team» e si crea la prima pista di 600 metri sulla quale si disputa la gara di prova che ha successo e si trova quindi il coraggio di fare il Campionato in quattro prove, il Trofeo Vitaloni Yazaki. La prima prova si svolgerà su questo tracciato, le successive su un tracciato allungato ad un chilometro e mezzo circa, comprendente oltre all'allungo ed alla base, un salto, molte curve medie, un pettine in salita (un tantino stretto) ed una discesa mozza fiato.

La partecipazione della Lancia dà subito un crisma ufficiale e richiama pubblico e concorrenti ansiosi di vedere le vetture prestigiose di mille rallies, cimentarsi negli stretti meandri tipici delle langhe piemontesi. Lo stesso Daniele Audetto, direttore sportivo della Lancia, ci spiega le ragioni di questa partecipazione. Proseguendo la politica dei giovani che sta particolarmente a cuore alla Casa torinese, si doveva provare seriamente un ragazzo di Millesimo, particolarmente bravo, Pregliasco e nello stesso tempo vi era interesse a verificare tecnicamente il circuito di Bra e le possibilità tecniche che offriva. Cosa di meglio che fornire al ligure una vettura ufficiale e provare pilota, macchina e tracciato insieme?

Si è notato che lo sforzo necessario in gare di questo tipo,

per chilometraggio e difficoltà tecniche e fisiche, è senz'altro equivalente ad una prova speciale delle più dure. Sicura certezza poi si è rivelato Pregliasco che ha saputo vincere il Trofeo, superando difficoltà tecniche e psichiche non indifferenti, dimostrandosi maturo per impegni più importanti: infatti, sarà a Montecarlo con la vettura assistita ufficialmente in coppia con Garzoglio, un ragazzo

di Noli «fatto» da Pregliasco. Come ho detto, Pregliasco è di Millesimo, ha 28 anni, lavora con il padre in una ditta di costruzione di impianti elettrici, si è sposato da pochissimo, anzi ha interrotto addirittura la luna di miele per venire a vincere la terza prova. Ha al suo attivo un secondo assoluto ai «Monti savonesi» nonostante noie di accensione; a San Marino prova con il muletto di Kall-

strom dotato di autobloccante, in gara corre con la macchina di Ballestrieri rimessa a nuovo dai meccanici in una notte di lavoro (Mauro ricorda il fatto con un sorriso e sottolinea che i meccanici devono averlo in simpatia), tira in una sola prova speciale e si ritira perché l'acceleratore bloccato lo costringe a guidare con le marce sino a che una non entra e fa un dritto contro la montagna, 200

metri dopo l'uscita di Ballestrieri. Lo stesso Ballestrieri lo aiuta a disincastarsi, ma il radiatore si è rotto e la gara ormai è finita. Comunque a Bra, Pregliasco si è ampiamente rifatto dando prova di bravura e classe notevoli, oltreché resistenza fisica da atleta.

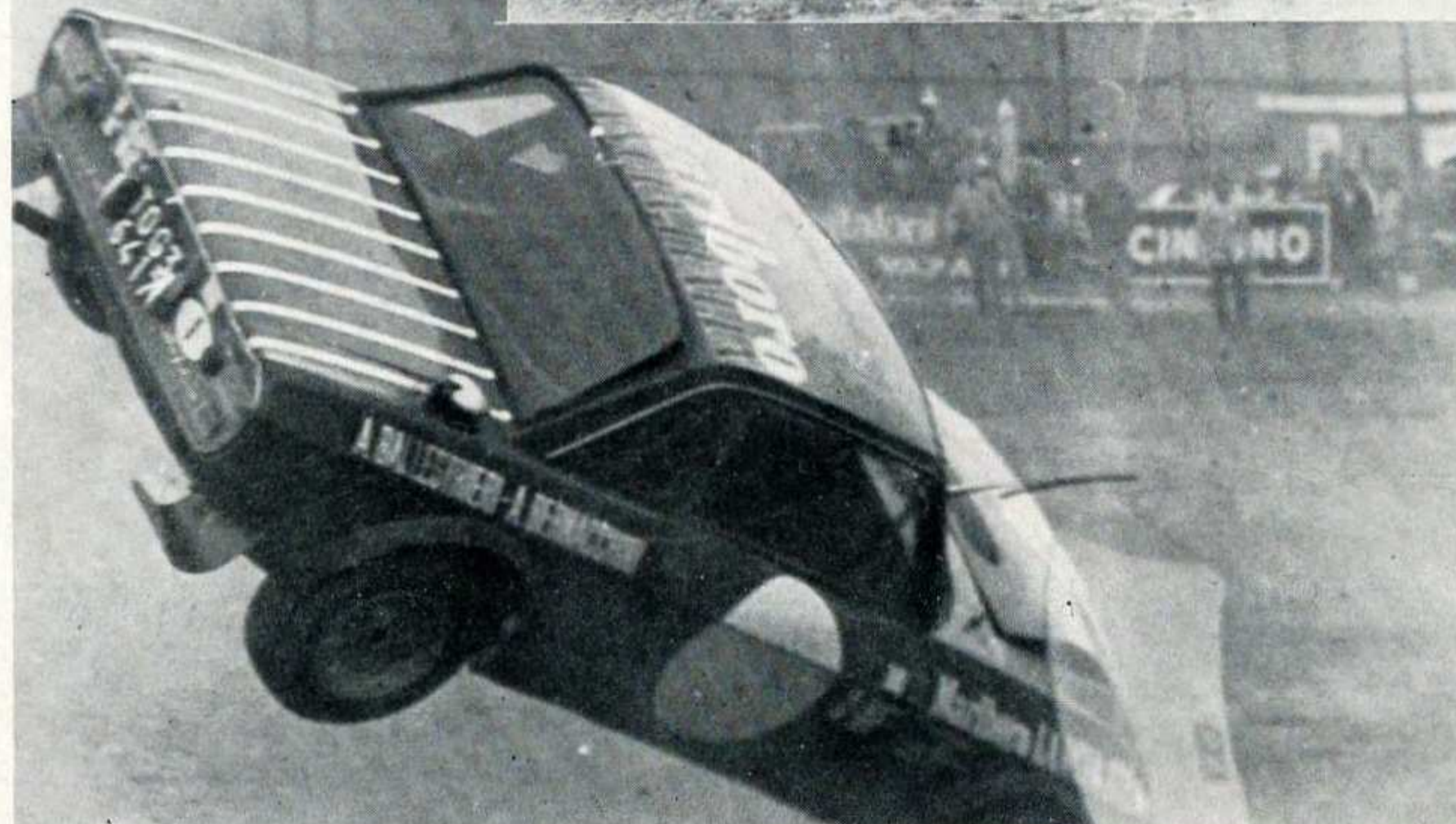
Tornando alla Lancia, è lo stesso Dr. Fiorio che sottolinea il particolare interesse per il rallycross: «Si corre in circuito chiuso il che "dovrebbe" (!) permettere di circoscrivere le zone pericolose e disporre il pubblico nel modo migliore e più sicuro. Si può inoltre impiegare efficacemente la televisione disponendo parecchi circuiti in parallelo, con caratteristiche assolutamente diverse di tracciato e terreno; si può dar vita a gare articolate e complesse valide sia ad integrare sia a sostituire (laddove non è possibile più fare i rallies su strada aperta) in futuro i rallies.»

Si tratta, insomma, di realizzare una sovrastruttura di impianti simile a quanto si sta facendo con i circuiti per sostituire vecchie e gloriose gare su strada aperta. Con questo non si fa che guardare a quanto è stato fatto e si fa nei Paesi del medio e nord Europa e nella solita Inghilterra: Mikkola, Slotemaker, Makinen, lo stesso Roger Clark e molti altri, sono nati sportivamente da gare di questo tipo e vi partecipano tuttora molto assiduamente; Clark poi detiene il campionato inglese di questa specialità. Le Case stesse sono molto interessate, la Ford partecipa ufficialmente con Escort e Capri speciali a quattro ruote motrici (sulle Escort è montato il BDA 4 valvole), anche la Saab non disdegna il confronto ufficiale, e così pure la Daf che ha realizzato un prototipo a 4 ruote motrici propulso sempre da un BDA. In Italia la Ford ha scelto una via interessante da seguire e sviluppare.

Per quanto riguarda quindi le ragioni tecniche, senza ricorrere agli eccessi già detti, propri delle Case, che comunque potrebbero essere accettati in classi apposite, vi è la possibilità di recuperare una incredibile quantità di piccoli costruttori che si rendono competitivi con realizzazioni intelligentissime di grande efficacia e di costo limitato. Lo stesso Chapman (boss della Lotus) si è affermato all'inizio in gare di trials.

L'esempio più interessante, a

Quando volano le HF



L'ultima prova del Trofeo Vitaloni-Yazaki a Bra ha visto come protagonisti anche molti rallymen affermati. Poco fortunato Ballestrieri, che vediamo volare e... sfasciare il muso della sua Fulvia HF

Bra, è dato dai tre preparatori della macchina di Franco Negro: Brusaschetto, Trincherò e Sardo di Portocomaro (Asti). Con due 500 mosse, da un DKW 850 (80 HP a 9500 giri con possibilità di tirare sino a 11.000), e l'altra da un 1000 DKW (90 HP a 9500 giri) realizzate con gran cura per quanto riguarda il trapianto, il raffreddamento, le prese d'aria d'aspirazione in zona protetta e sospensioni validissime con cerchi da 10 pollici e gomme arpionate, Franco Negro ha lottato sino all'ultimo contenendo sul filo del decimo di secondo il successo al pilota della Lancia. Certo Franco Negro non è nuovo agli exploits (di carattere regionale solo per i suoi mezzi non illimitati). Negro ha 35 anni, è di Asti dove costruisce e vende mobili. Ha cominciato a 18 anni come motocrossista; è passato poi al kart diventando in breve uno dei migliori piloti italiani insieme a Pernigotti, Sala e alla Raganelli. Pilota ufficiale Mival e infine impossibilitato a correre in quanto «troppo bravo», torna al cross, ma si rompe una gamba due volte e decide di passare all'automobilismo.

E' uno dei fondatori della pista in terra di Casale e senz'altro il miglior esponente della provincia nelle gare su sterrato. Da quel poco che ha fatto vedere a Cerrina, a mio avviso sarebbe un formidabile pilota di Formula e la voglia matta la dimostra partecipando al nuovo circuito di Casale. Nei suoi sogni compare spesso la Formula 3; comunque la passione è tanta che correrebbe con qualunque mezzo. Se a Bra è stato sfortunato per questioni contin-



L'idolo locale Franco Negro, con la 500 dotata di motore DKW 1000, particolarmente irrobustita e ben curata, non ce l'ha fatta nella finale contro la Fulvia di Pregliasco, anche per il nervosismo del pilota



A sinistra, il bravo Zuccarello, leader dei «gruppounisti», ripreso a mezz'aria con la sua 127. A destra, altro ospite di Bra è stato Trombotto, che è andato cauto al suo debutto con l'Alpine della GiadaAuto

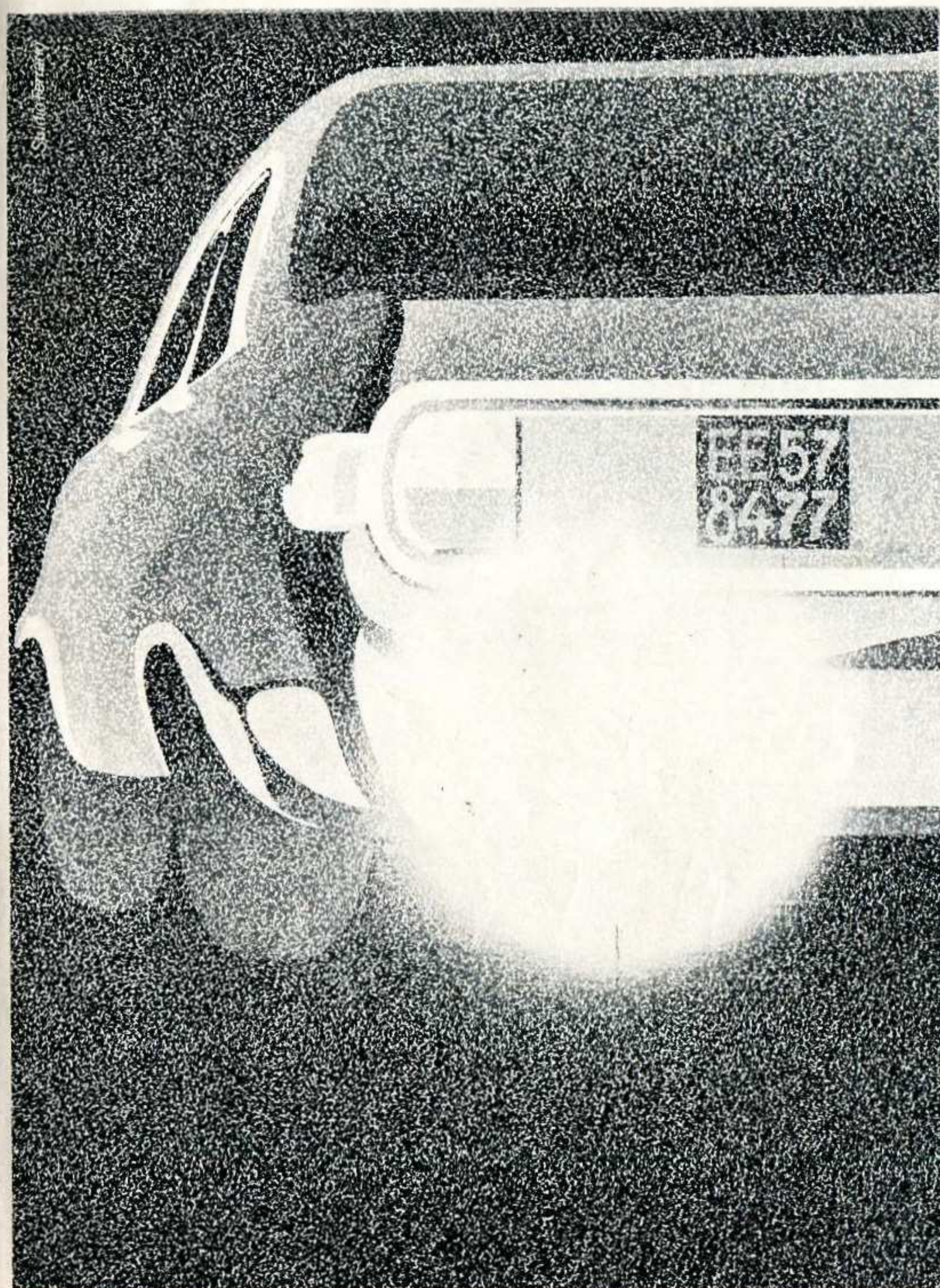


genti, certo ha dimostrato classe, grinta e bravura.

Molti altri i nomi che si sono rivelati e confermati a Bra: i fratelli Marengo Eraldo e Domenico, bravi e tenaci, presenti in ogni tipo di gara in Piemonte ciascuno con la propria Fulvia (1300 e 1600) in elaborazione «economica», sempre ai vertici delle classifiche; Giovanni Carena, recordman della Cerrina e senz'altro uno dei più simpatici oltreché bravo, alla guida di macchine incredibili realizzate con gran fantasia; il Dr. Vigada, medico chirurgo da corsa tornato alle gare insieme alla moglie per rilassarsi dallo stress delle sale operatorie: con un gruppo 1 ha dimostrato in questo circuito come in altri simili, l'importanza della guida sulla potenza in assoluto; Zuccarello, alfiere anch'egli del Gruppo 1; Donalizio, vincitore dei 500; Olocchio che ogni domenica corre con più macchine; Isoardi, uno del «Bigs Team», certo uno dei più bravi ed appassionati; Mana, fortissimo ad inizio del campionato con il suo super 128; lo stesso Picatti che non ha potuto non partecipare a queste gare da brivido; la Luchino sempre brava e grintosa, e moltissimi altri che senz'altro hanno dato spettacolo e si sono molto divertiti.

Proprio perché queste gare mantengano il loro spirito migliore, è importante che gli organizzatori realizzino in accordo con il prossimo regolamento, quelle norme di sicurezza necessarie acciocché la domenica si concluda bene per tutti: spettatori e piloti (e giornalisti).

Giorgio Rosotto



auto avvistata tutta salvata

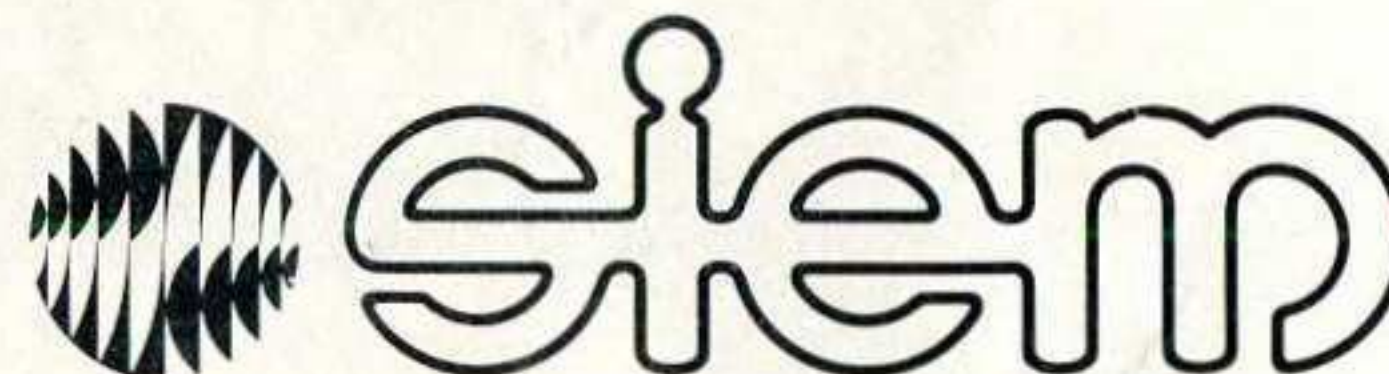


Viaggiare nella nebbia è di per se stesso un'impresa difficile. FateVi avvistare in tempo da chi sopraggiunge. Vi abbiamo reso facile viaggiare con i nostri fendinebbia «Linea Pininfarina»; ora Vi proteggiamo anche da chi Vi sorpassa. Perciò abbiamo realizzato il «RETRONEBBIA». E' un altro prodotto SIEM per i Vostri viaggi sicuri.

Troverete i «retronebbia» presso gli elettrauto e i migliori rivenditori di autoaccessori.

SIEM, un grande complesso industriale di dimensione europea al servizio dell'automobile. Produce: fari, fanali, fendinebbia adottati dalle più grandi case automobilistiche.

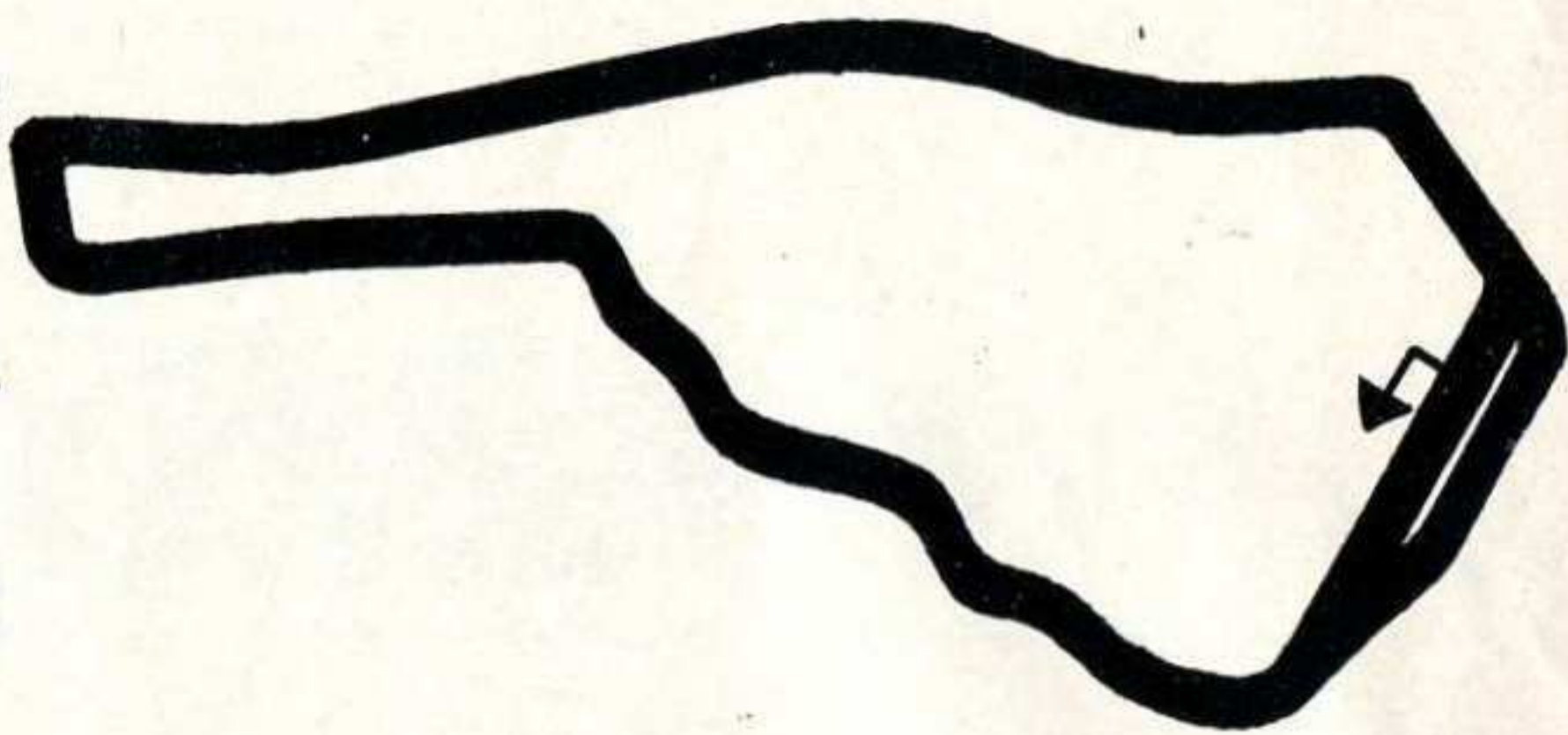
Retronebbia



FARI - FANALI - FENDINEBBIA
10070 Robassomero (TO)

ROAD ATLANTA ambisce a togliere per sempre la 12 ORE a SEBRING

L'autodromo delle pesche acquistato da una nuova industria delle gomme



ATLANTA - Dopo lunghe ed elaborate discussioni, gli accordi sono stati raggiunti e John Greenwood è ora il nuovo proprietario dell'autodromo di Atlanta, nello stato della Georgia.

Greenwood che ha appena 27 anni è un milionario del Michigan ed ex pilota di vetture Sport (Corvette) in coppia con l'attore televisivo Dick Smothers. Infatti Greenwood ha conquistato due campionati dello Sport Car Club of America classe A vincendo ripetutamente, proprio ad Atlanta nel 1970 e 1971, oltre a classificarsi primo nella 12 Ore di Sebring nel 1970 nella stessa categoria.

Greenwood si è associato col giovane e ricco rappresentante della Ferrari e della Honda in USA, presidente tra l'altro della Briggs Chevrolet Inc.

«L'acquisto della 'Road Atlanta Inc.' include l'intero apparato — ci ha detto Greenwood —. Ora poi ho deciso di spostare in questa fiorente città del Sud tutti gli impianti per la fabbricazione di

strumenti, apparecchi ed accessori per le corse automobilistiche. Inoltre creeremo un centro per i 'tests' di pneumatici e per la fabbricazione di essi. Dovranno essere di alta qualità e competitivi».

La Firestone e la Goodyear, dunque, avranno un nuovo avversario, giovane, aggressivo, deciso, che potrebbe apportare benefici all'automobilismo sportivo.

Pur non avendo rivelato il prezzo di acquisto, Greenwood ha fatto capire che la somma ha superato svariati milioni di dollari e che altri milioni verranno impiegati per il miglioramento e rimodernamento della pista che ospita ogni anno la Canadian American Cup, la L.M. Continental Championship, le AARC e numerose competizioni motociclistiche. Quest'anno poi, come è noto, sul tracciato di 2 miglia e mezza, avrà luogo anche la «Sebring Endurance» e stando a quanto è ri-

velato Greenwood, sembra che questa manifestazione, potrebbe essere nel futuro trasferita definitivamente ad Atlanta.

«Quando mostreremo alla Federazione internazionale gli impianti moderni e spettacolari, sono certo — ha detto il neo proprietario — che riusciremo a togliere a Sebring questo privilegio».

Daniel Zack partner di Greenwood ha partecipato a numerose gare di Formula A ed è lo «sponsor» di numerose manifestazioni per dragsters. I neo proprietari prenderanno possesso dell'autodromo a fine d'anno promettendo sin da adesso che per la «Sebring ad Atlanta» i partecipanti troveranno una pista ideale, mentre gli spettatori non dovranno dormire sull'arenile come avveniva nella cittadina della Florida. Il circuito di Atlanta dista circa 40 chilometri a nord della capitale dello stato delle pesche.

I. m.

Hanno provato a VARANO i «clienti» di OSELLA

Lo SAPEVATE? La FERRARI F.1 fa testo per l'agibilità dei nostri autodromi

VARANO - Lungo test di Osella a Varano, nelle giornate di sabato e domenica scorse. Sceso sulla piccola pista parmense con la 2 litri ultimo tipo, esattamente la vettura di Bell al Jarama, quindi con rapporti e regolazioni abbastanza inadatte al tracciato, Osella ha fatto provare la vettura a parecchi piloti, il migliore dei quali è risultato Filannino. Il torinese il più a suo agio a Varano in mezzo al gruppetto, ha ottenuto il nuovo record ufficiale della pista di Varano Melegari, con un giro in 51"4, senza superare gli 8.200 giri. Filannino aveva un record personale di 53"5, ottenuto con la Lola-Abarth 1300, mentre il precedente record ufficiale era della Lola 212 di Alberto Rosselli, in 52"7.

Filannino ha provato durante la settimana anche con la F. 3 Lotus di Lella Lombardi, dotata del Ford-Nova di Carlo Giorgio, girando al meglio in 53"1 con la strozzatura da 21,5 mm. (record di Vittorio Brambilla, 52"7 con «buco» da 23 mm.

Oltre a Filannino, che dopo la bella prova pare deciso a prendere un'Abarth 2000 per fare l'Europeo Marche, hanno provato la vettura di Osella anche «Gianfranco» (tempo 53"5) e Pilone, molto fuori allenamento, che ha ottenuto un buon 52"7. Qualche giro lo ha fatto anche Lualdi, che così ha «riassaggiato» una vettura da competizione dopo il suo incidente alla Castell'Arquato-Vernasca. L'interessante seduta di allenamento si è conclusa quando un'avaria (ha «spatato» una candela) ha bloccato il motore.

Forse nessuno si è mai chiesto in base a quale sistema, o a quali caratteristiche, viene riconosciuta l'agibilità sportiva (non amministrativa, per carità) degli autodromi in Italia. E' un sistema molto semplice (o semplicistico) come concezione, molto complesso come realizzazione per ciò che comporta, come conseguenza, il seguito di prove e calcoli derivanti dal sistema.

Elemento base una Ferrari 312 Formula 1; dopo avere preso in esame le velocità raggiungibili da quella monoposto e dal comportamento della medesima su un determinato nastro d'asfalto, si prendono carta, matita e circolare n. 9537 P.40 in data 30 giugno 1962, ministero del turismo, e si stilano le norme risultanti da tutti i calcoli eseguiti. Come risultato di tanto complesso lavoro si avranno le opere da eseguire, le cautele da osservare, gli incombenti da soddisfare, in base ai quali la CSAI consenta a dare all'autorità amministrativa e tutoria il nulla osta per l'agibilità del circuito o autodromo.

Tuttavia, non è detto che se un determinato autodromo ha superato felicemente le «prove Ferrari F.1», automaticamente, su quell'autodromo, si possano organizzare competizioni di F.1 o di altri mezzi equi-

valenti almeno come potenza (se non come ingombro). E' sintomatico il fatto che avendo Varano de' Melegari superato le «prove Ferrari» (Ickx ha girato sulla pista a velocità anche ragguardevole ed ha bocciato contro una protezione senza danni alla persona, ma soltanto alla sospensione esterna della vettura), non può organizzare competizioni di monoposto della massima categoria (e nemmeno di F.2, diciamo noi).

Che cosa si richiede, dunque, per potere fare gareggiare vetture di quel tipo o equivalenti in fatto di potenza? Si richiede anzitutto una determinata larghezza del nastro d'asfalto, larghezza che varia sezione per sezione del tracciato a seconda delle velocità raggiungibili; poi una lunghezza minima che dovrebbe essere almeno superiore ai quattro chilometri (anche se Montecarlo e Buenos Aires organizzano corse di campionato mondiale su lunghezze inferiori) e un preciso calcolo della velocità massima raggiungibile; il tutto per dare una soluzione uguale o migliore al minimo richiesto in virtù della complicata formula algebrica che sancisce il numero massimo di vetture da ammettersi in gara sul tracciato.

Considerato che per accordi internazionali le F.1 da ammettersi in gara in un Gran Premio debbono essere almeno 25, si fa presto a stabilire che, sempre che le protezioni siano quelle richieste e che i piloti GPDA diano il loro gradimento (e se lo hanno dato per Montecarlo, non vediamo perché lo dovrebbero negare ai circuiti italiani che nomineremo), in Italia vi sono soltanto quattro autodromi che

possono ospitare competizioni titolate F.1 et similia. Essi sono: Monza, sempreché vengano realizzate stabilmente le varianti richieste; Imola, quando saranno terminati gli allargamenti in corso; Pergusa, qualora dimostri preventivamente con una gara non titolata di essere idoneo; Misano Adriatico, che ha già iscritto un G.P. non iridato a titolo di esperimento, nonostante il parere contrario della CSAI.

L'«altro» autocross si decide a Bottagna

REGGIO EMILIA - Sul campo di autocross della Barcaccia si è svolta, il 19 novembre, la prima delle due finali del campionato italiano di autocross organizzato dalla scuderia Barcaccia. Questa prima finale ha visto, sul rinnovato tracciato della pista, un dominio dei concorrenti reggiani nei confronti degli avversari spezzini. Alla presenza di un pubblico come al solito piuttosto numeroso, ha dato spettacolo come al solito il reggiano Fontanili (Alfa 2000), anche se è doveroso segnalare la sfortuna di Ferrari che ha dovuto correre con la vettura di riserva in quanto Bonaretti, che aveva gareggiato in precedenza, si era capotato con la vettura «buona».

Gli altri vincitori della prima finale sono stati Canepari su Anglia nel gruppo 1; Terenziani su Citroen nel gruppo 2; mentre i migliori spezzini sono risultati Battistoli, Palmieri e Tonelli. La giornata è stata completata da una gara fuori campionato, il Trofeo Ugolotti, i cui vincitori sono stati Bonvicini, Incerti e Lusenti.

Ogni decisione riguardante i vincitori del campionato è comunque rimandata alla seconda finale, che si correrà sulla pista spezzina di Bottagna il 17 dicembre, con ordine di partenza per i 18 finalisti invertito rispetto alla gara di Barcaccia.

GARA DI AUTOCROSS A BARCACCIA, prima finale 19 novembre.

LE CLASSIFICHE

Gruppo 1: 1. Canepari (Anglia) 4'12"8; 2. Terenziani (Fiat 1100) 4'16"8; 3. Grasselli (Fiat 1100) 4'23"4; 4. Battistoni (Fiat 1100) 4'26"8; 5. Lusenti (Gordini) 4'30"2.

Gruppo 2: 1. Terenziani (Citroen 1900) 3'58"4; 2. Gualtolini (DKW 1000) 4'00"7; 3. Margini (DKW 850) 4'14"4; 4. Palmieri (VW 1200) 4'25"1; 5. Perrone (Taurus 12 M) 4'38"2.

Gruppo 3: 1. Fontanili (Alfa 2000) 3'46"4; 2. Ferrari (VW 1600) 3'47"9; 3. Lusenti (Alfa 2000) 3'49"9; 4. Buratti (VW 1600) 4'17"5; 5. Tonelli (VW 1500) 4'20"2.

● La FIAT FRANCE ha annunciato che aumenterà il suo capitale sociale, portandolo da 140.600.000 a 246 milioni e 50.000 franchi, con l'emissione di nuove azioni da cento franchi. La Fiat France è sussidiaria della Fiat Italiana.

● Pare che MIKE HAILWOOD parteciperà al campionato europeo turismo 1973 al volante di una Capri ufficiale.

<p>TURBO 5.00 x 12 FIAT BIANCHI L. 15.300</p> <p>5.50 x 13 LANCIA L. 20.500</p> <p>6.00 x 14 LANCIA L. 22.500</p> 	<p>RUOTE LEGA LEGGERA</p> <p>MARCHIO  QUALITA'</p> <p>stilauto</p> <p>ITALIA - MILANO C.SO SEMPIONE 63 - TEL. 335823</p>	<p>STAR G.T. 6.50 x 14 ALFA G.T. MONTREAL L. 24.500</p> 
--	---	--