

GENNAIO

21

VENERDI

Siamo di nuovo allo

APPUNTA «MONTE»

il rally che è sempre
il migliore dell'anno

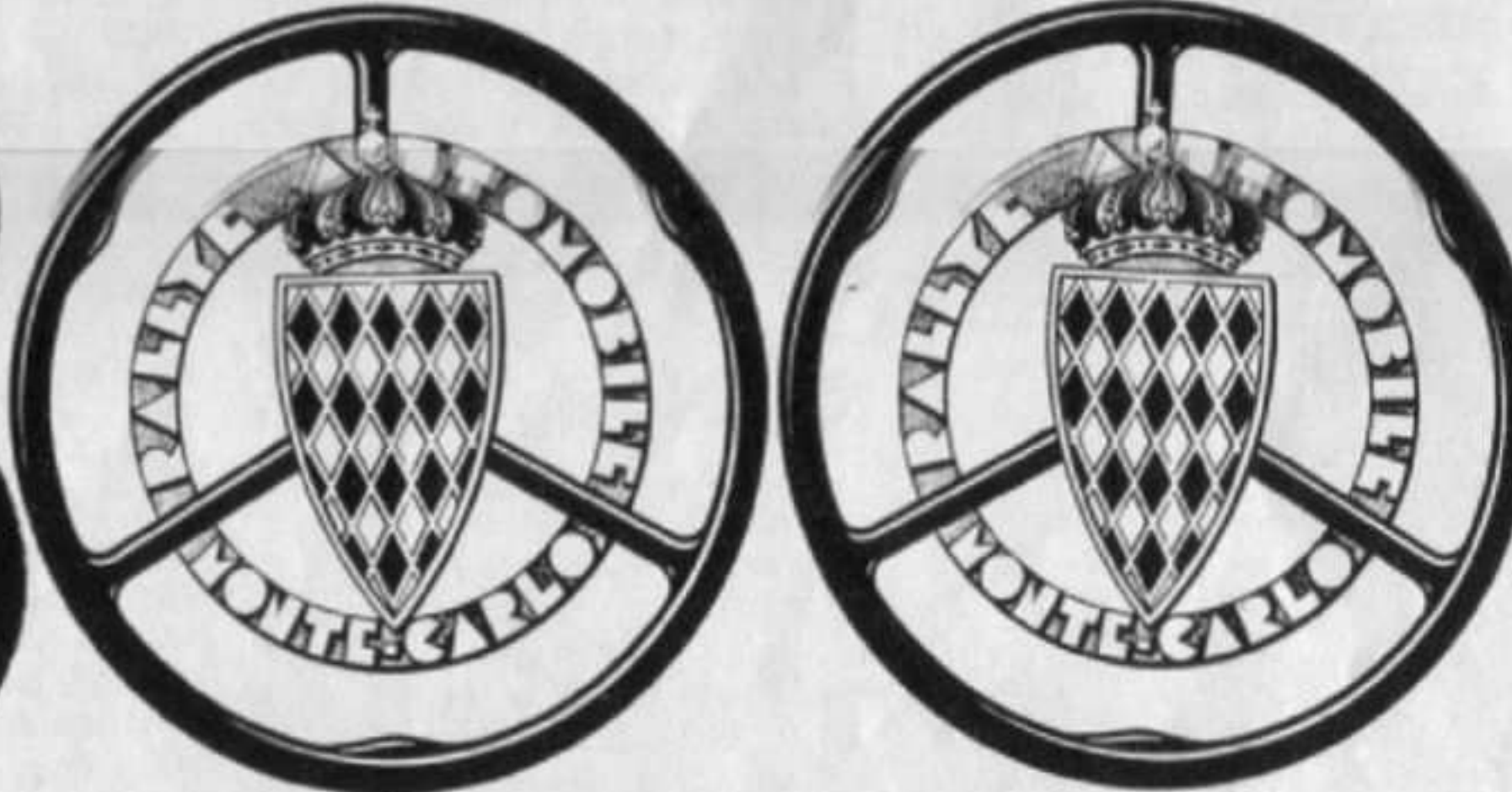
GENNAIO

29

SABATO

La carica dei

300



Con la quarantunesima edizione del rally di Montecarlo riprende l'ultima edizione del Campionato Internazionale rallies per Marche cui succederà dal prossimo anno il tanto atteso campionato mondiale. Il più famoso rally esistente può contare anche quest'anno su un altissimo numero di iscritti (300) che prenderanno il via da nove città europee (la decima, Marrakech, è stata annullata dato lo scarso numero di partenti) per il quasi sempre inutile, quanto pubblicitariamente redditizio, percorso di avvicinamento.

E' questa marcia quella più gradita alla gran massa dei privati, specie quelli che si iscrivono soltanto nella categoria B ammessa anche quest'anno e che di questo avvicinamento fa la sua ragione di esistenza. Appartengono a questa categoria infatti quelli che del «MONTE» fanno solo una passerella (infatti non corrono nessuna prova speciale e non prendono parte alla prova complementare), una cosa eccitante senz'altro, anche se un po' cara: per questo privilegio bisogna infatti pagare oltre centomila lire di iscrizione, abbozzando all'esca tesa con maestria dagli organizzatori francesi che sanno sempre di poter contare sul contributo economico e propagandistico di questo gruppo di piloti.

Anche se tutti i favori del pronostico vanno alla francese Alpine che lo scorso anno piazzò ben tre vetture ai primi tre posti della classifica, l'interesse per la corsa non ne soffre, anzi ne guadagna perché tutti si chiedono il nome della casa che riuscirà ad infastidire i piccoli «mostri» da 160 cavalli.

Si potrebbe obiettare che ben poche case

scendono quest'anno ufficialmente sul piede di guerra, e di queste le due italiane, per motivi diversi, difficilmente possono puntare oggi come oggi all'assoluto. Ma anche se iscritte dalla Shell francese le due Porsche di Larrousse e Waldegaard non hanno nulla da invidiare alle vetture ufficiali, e lo stesso dicasi delle due Datsun che, iscritte dagli stessi piloti, vorrebbero sembrare private.

Il successo di Montecarlo è troppo prestigioso perché le case vi rinuncino e non è da escludere una grossa sorpresa finale come è successo nel 1966 quando, in seguito alle squalifiche che eliminarono i primi arrivati, vinse la Citroën di Toivonen-Mikander.

L'edizione '72 del «Monte» non si discosta molto da quelle degli anni precedenti anche se all'ultimo momento sono state apportate delle variazioni al percorso di gara in un primo tempo comunicato.

Le prove speciali **LABOREL - CASTELLANE** (di 20 km) e **SAINT BARTHELEMY DE SECHILLENNE - LAVALDENS** (di 18 km) sono state soppresse come pure il primo tratto (quello famoso della Chartreuse) della lunghissima **LE SAPPEY - LE VILLARD**.

Il rally interesserà anche quest'anno l'Italia in quanto vi transiteranno al solito i concorrenti che prendono il via da Atene. Soltanto a differenza delle edizioni passate i controlli orari hanno subito una anticipazione di circa otto ore, pertanto gli appassionati potranno assistere al passaggio dei concorrenti al confine con la Jugoslavia sin dalle prime ore del mattino di domenica 23 gennaio.

Montecarlo '71, apoteosi delle francesi Alpine. Un'immagine per tanto tempo sognata dagli appassionati transalpini. Quest'anno si attende la verifica che sancisca la superiorità di questa vettura sulle rivali. E' il motivo del prossimo Montecarlo che apre la nuova stagione dei rallies polarizzando su di sé l'attenzione di tutti gli appassionati delle corse



CONTINUAZ. DA PAGINA 5

Le ambizioni dei protagonisti

9 ALPINE per un bis

Il calendario del «MONTE»

VENEDI' 21 gennaio

Partenza dei concorrenti dalle 10 città d'avvio

LUNEDI' 24

Arrivo a Monaco e primo parco chiuso; pubblicazione della 1. classifica provvisoria

MARTEDI' 25

Ore 8,06: Partenza per il percorso comune Monaco-Vals les Bains-Chambery-Monaco

MERCOLEDI' 26

Arrivo a Monaco e secondo parco chiuso

GIOVEDI' 27

ore 11,30: pubblicazione della classifica provvisoria

NOTTE FRA IL 27 E IL 28

ore 18,36: prova complementare per i primi 60 classificati

VENEDI' 28

Arrivi a Monaco, parco chiuso
Ore 14: pubblicazione della classifica e verifiche tecniche

SABATO 29

Sfilata e distribuzione dei premi

Favorita d'obbligo, dopo il successo della scorsa edizione e la vittoria nel campionato marche, l'ALPINE si ripresenta a Montecarlo con ben nove vetture ufficiali guidate da Andersson (vincitore della passata edizione), Andruet, Therier, Nicolas, Darniche, Jacquemin, Neyret, Henry e la Claudine Trautmann.

Tutti saranno alla guida della berline da 1600 cc, la stessa che con i suoi 160 cavalli ha dominato lo scorso anno. Niente da fare allora per le tre vetture con il motore da 1800 cc che dovevano essere guidate da Andersson, Therier e Nicolas e che contano non tanto un notevole accrescimento di potenza, ma una migliore coppia che dà al motore una accresciuta elasticità.

La PORSCHE, anche se non in forma ufficiale, sarà presente con due vetture affidate ai suoi campioni Waldegaard e Larrousse. Le vetture saranno due 911 S col motore portato a 2600 cc. e con una potenza dichiarata di oltre 250 CV. Evidentemente non si è voluta ripetere l'infelice esperienza dell'anno passato quando si è corso con le deludenti 914.

Forti della potenza dei loro motori le due DATSUN di Aaltonen e Fall puntano ad un risultato di prestigio cercando di ripetere il trionfo dell'East African Safari. Già lo scorso anno comunque le vetture si comportarono molto bene ed Aaltonen terminò la corsa al quinto posto assoluto.

La FORD tenta l'avventura con due sole macchine, due Escort 1800, affidate a Piot e a Makinen. Pur con tutti i li-

miti che due sole macchine hanno in una corsa dura e lunga come il «Monte», saranno probabilmente tra le più serie rivali dell'Alpine. Non a caso proprio a metà gennaio si è disputata sulle strade del «Monte» una Ronde (un minirally) che ha visto il trionfo proprio dell'Escort di Makinen davanti all'Alpine di Therier, alla Porsche di Waldegaard e alla Alpine di Andersson.

L'OPEL è scesa in massa quest'anno per pubblicizzare le doti corsaiole delle sue nuove Ascona e Manta. L'equipe ufficiale si compone di tre vetture Ascona affidate a Greder, Ragnotti ed alla «Beaumont», ma i privati più o meno assistiti saranno diversi, tra i quali il nostro Pianta che piloterà una Manta preparata da Conrero.

Molto interessante sarà il battesimo sulla neve della nuova CITROEN SM che al



Come si arriva al

Dire Montecarlo è lo stesso che dire rally, dire TURINI è lo stesso che dire Montecarlo perché sull'ormai mitico colle che i concorrenti attraversano in prova speciale per ben tre volte nell'ultima notte, quella decisiva, si riversano migliaia di spettatori disposti ad attendere per ore il passaggio dei loro beniamini.

Per gli appassionati italiani (specie per quelli del nord) raggiungere il Turini non è per niente difficile, occorre però non arrivare all'ultimo momento perché le autorità francesi sono inflessibili e difficilmente permettono una percorrenza in senso contrario a quello di marcia dei partecipanti al rally neppure fra i semplici controlli orari. Inoltre il percorso verrà chiuso molte ore prima del passaggio del primo concorrente, pertanto è bene che chi si vuole recare al Turini si trovi già sul posto nelle primissime ore del pomeriggio del 27 gennaio.

Questo il percorso per arrivarci:

suo debutto agonistico si è assicurata il Rally del Marocco ed alla cui guida sarà l'affezionato Trautmann sempre vicino alla Casa francese. Come ricorderete lo scorso anno Trautmann guidò al «Monte» la piccola Autobianchi

A 112 che appunto in Francia è distribuita dalla Citroen.

Non mancherà infine la DAF che con il solito Laurent cercherà di ripetere gli eccezionali e sorprendenti risultati cui già da molti anni ci ha abituato.

NOVITA' FORD CAPRI 1300 VELOCE

Elaborazione MATRA



CONCESSIONARIA



BOLOGNA - VIA SAFFI, 15 TEL. 43 42 47

Filiali MATRA S.p.A.:

Via A. Saffi, 15 Bologna - Tel. 43 42 47
Via S. Felice, 136 Bologna - Tel. 55 13 59
Via Bentini, 41/2 Corticella - Bologna - Tel. 32 20 77
Via Porrettana, 326/2 Casalecchio (Bo) - Tel. 57 66 05
Via Pisacane, 92/b Imola - Tel. 31 320 (0542)

Una nuova "grinta" sportiva da 160 Km/h!

A qualità, comfort,
robustezza ed economia
invariate.

SI ACCETTANO PRENOTAZIONI

Eccezionalmente fino al 31/1/1972
prezzo invariato.

21 anni di «MONTE»

- 1951 - TREVOUX-CROVETTO DELAHAYE
- 1952 - ALLARD-WARBURTON ALLARD
- 1953 - GATSONIDES-WORLEDGE FORD ZEPHIR
- 1954 - CHIRON-BASADONNA LANCIA
- 1955 - MALLING-FADUM SUNBEAM TALBOT
- 1956 - ADAMS-BIGGER JAGUAR
- 1957 - Non effettuato
- 1958 - MONRAISSE-FERET RENAULT
- 1959 - COLTELLONI-ALEXANDRE CITROEN DS 19
- 1960 - SCHOCK-MOLL MERCEDES 220 SE
- 1961 - MARTIN-BATEAU PANHARD
- 1962 - CARLSSON-HAGGHOM SAAB
- 1963 - CARLSSON-PALM SAAB
- 1964 - HOPKIRK-LIDDON MORRIS COOPER S
- 1965 - MAKINEN-EASTER MORRIS COOPER S
- 1966 - TOIVONEN-MIKANDER CITROEN DS 21
- 1967 - AALTONEN-LIDDON MORRIS COOPER S
- 1968 - ELFORD-STONE PORSCHE 911
- 1969 - WALDEGAARD-ELMER PORSCHE 911 S
- 1970 - WALDEGAARD-ELMER PORSCHE 911 S
- 1971 - ANDERSSON-STONE ALPINE RENAULT A 110



(Come) arrivano i «nostri»

FIAT: 154 cavalli e 160 gomme

Idee molto chiare in casa FIAT. Le vetture non partono certo tra le favorite, comunque niente deve restare intentato e l'organizzazione non deve fare difetto.

A Montecarlo saranno tre le macchine ufficiali, tre spiders affidati a Paganelli-Russo, Pinto-Eisendle e Lindberg-Carlstrom.

La potenza di queste vetture è adesso di 154 cavalli, ma la novità è il nuovo cambio con differenziale autobloccante con cinque marce « vere » e senza sincronizzatori, il tutto del « mago » modenese Colotti.

La taratura dell'autobloccante è pari al 33 per cento sulla coppia massima e può quindi arrivare al massimo ad un 45-50 per cento.

Le tre macchine avranno a disposizione ben 160 gomme ciascuna montate su cerchi da 5" e da 6" e l'assetto delle vetture sarà quello standard adottato nelle ultime corse del 1971. Non verranno montati pneumatici racing.

Anche al Montecarlo la Fiat manterrà l'assistenza per tutti i clienti con relativi premi finali in caso di piazzamento.

Il compito di andare in « avanscoperta » a correggere le note rendendole più attuali in funzione delle ultimissime modificazioni atmosferiche è affidato a tre equipaggi molto noti: Trombotto-Macaluso, Smania-Zambelli e Verini-Zannucoli (a proposito di quest'ultimo equipaggio si può notare come in conseguenza alla rinuncia per motivi di lavoro di Bisulli, alla Fiat si sia subito ricorsi all'ottimo Verini che nel 1972 correrà, unico, nella squadra rally CSAI con una Fiat). La Casa torinese potrà poi contare indirettamente sulla corsa che il campione europeo dei rallies in carica, Zasada, farà alla guida della Fiat 125 Polski.

TURINI

Per chi viene da TORINO

Torino - Cuneo - Col di Tenda - N. 204 - Bivio a Sospel - N. 566 - Moulinet - Turini

Per chi viene da Savona

Savona - Ventimiglia - Mentone - Bivio N. 566 - Sospel - Moulinet - Turini

La strada viene chiusa a Moulinet verso le 15 del 27 gennaio.

LANCIA senza convinzione (e con gli « assetti » - fregoli)

La LANCIA ritenta con sempre minore convinzione l'impresa del Montecarlo. La messa a punto del prototipo Stratos e la relativa poca potenza degli attuali motori da 1600 cc già spremuti fino all'ultimo cavallo hanno favorito una partecipazione, anche se con cinque vetture ufficiali, che ha lo scopo più che altro di garantire una presenza (che a livello pubblicitario si trasforma in una garanzia di continuità per i clienti) più che un tentativo di raggiungere la prestigiosa vittoria finale.

Le cinque vetture partiranno da Atene (due) e da Almeria (tre) con gli equipaggi Kallstrom-Haggbom, Lampinen-Andreasson (che all'ultimo momento ha sostituito Davenport « fuggito » dalla Lancia per tornare in coppia con Andersson sull'Alpine), Munari-Mannucci, Ballestrieri-Bernacchini e Barbasio-Sodano.

Meccanici dimezzati

Con un'équipe di meccanici al seguito dimezzata rispetto a quella dello scorso anno, alla Lancia sperano nella neve per ridurre lo svantaggio che sul piano delle prestazioni hanno con i più diretti avversari. In previsione comunque che questa cada solo in minima quantità sono stati approntati con pneumatici « racing » dei nuovissimi cerchi in lega della Campagnolo con canale allargato a 7 pollici che proprio a Montecarlo verrebbero montati per la prima volta dalle vetture torinesi.

Sempre alla ricerca di prestazioni il più possibile velocistiche, le vetture avranno un assetto molto corsaio e piuttosto basso con la possibilità però di poter essere alzato in pochissimi minuti (se il fondo lo richiedesse) tramite degli spessori di gomma di facilissimo montaggio.

La potenza dei propulsori delle vetture in gara oscilla dai 160 cavalli (di una) ai 158-156 delle altre: un piccolo aumento cui ha corrisposto una vantaggiosa diminuzione del rapporto di compressione che è passato dall'11,6 precedente all'11,3 attuale.

KALLSTROM senza autobloccante

La vera novità resta comunque l'adozione del differenziale autobloccante che dopo un lunghissimo periodo di prove è stato montato sulle vetture di Munari e di Barbasio. Non è stato montato invece su quella di Kallstrom nonostante quest'ultimo l'avesse più volte espressamente richiesto. Nelle prove effettuate in questi giorni, pare che due « muletti » siano già finiti K.O.

I vari equipaggi partiranno per il percorso di avvicinamento con cerchi da 6", pneumatici a leggera chiodatura e con due pneumatici di scorta superchiodati con già predisposte le catene per far fronte in tutte le maniere ad un'improvvisa violenta precipitazione atmosferica.

Le gomme a disposizione dell'assistenza saranno oltre 500, così suddivise: cento Pirelli M.S. 5 C superchiodate da 480 chiodi, quaranta Goodrich superchiodate da 520 chiodi, cento MS 5 C Pirelli da 300 chiodi, cento Pirelli C a chiodatura media, cento Pirelli 1 a chiodatura leggera, cinquanta Pirelli MS e cinquanta Pirelli racing 4,50-10,00-13.

Le suddette gomme verranno montate su cerchi in lega leggera Campagnolo o Fergat con canali da 5", 5,5", 6" e 7"; è prevista anche una combinazione in caso di neve alta con cerchi anteriori da 5" e posteriori da 5,5".

i NUMERI dei FAVORITI

1	THERIER - ROURE	Alpine
2	BALLESTRIERI - BERNACCHINI	Lancia
3	PAGANELLI - RUSSO	Fiat
4	LARROUSSE - X	Porsche
5	AALTONEN - TODT	Datsun
6	ANDRUET - X	Alpine
7	PIOT - PORTER	Ford
8	KALLSTROM - HAGGBOM	Lancia
11	ANDERSSON - DAVEMPORT	Alpine
12	LINDBERG - CARLSTROM	Fiat
14	MUNARI - MANNUCCI	Lancia
15	WALDEGAARD - X	Porsche
19	MAKINEN - LIDDON	Ford
20	FALL - WOOD	Datsun
21	LAMPINEN - ANDREASSON	Lancia
25	TRAUTMANN - DANTON	Citroen SM
26	BARBASIO - SODANO	Lancia
27	PINTO - EISENDLE	Fiat

Gli ITALIANI in GARA

N. di gara	Equipaggio	Città di partenza	Vettura
40	Bologna-Bologna	Atene	Alpine
44	Risso-Marazzi	Atene	Lancia
50	« Il Pilota »-Brambilla	Atene	Porsche 911
51	Perazio-Falletti	Francforte	Lancia
70	De Bonis-Vitalini	Atene	Autobianchi
77	Bari-Franceschetti	Atene	Fiat
80	Bottaretto-Marchi	Atene	Fiat
83	Bianco Mengotti-Marchiorello	Atene	Lancia
96	Rombolotti-Rombolotti	Atene	Alpine
101	Vallini-Tullio	Atene	Simca
120	Mortara-Torriani	Francforte	Fiat
149	Delle Piane-Ilotte	Almeria	Porsche 911S
154	Pregliasco-Ghiglino	Almeria	Lancia
164	Cupellini-Grassi	Atene	Fiat
170	Sotgiu-X	Montecarlo	Lancia
179	Cusani-Nappi	Almeria	B.M.L.C.
181	Ambrogetti-Cambiaghi	Atene	Lancia
182	Ferrari-"Balù"	Montecarlo	Lancia
186	Bonacina-"L'Innominato"	Atene	Alpine
187	Martino-Librizzi	Atene	Fiat
189	Dapino-Mondini	Almeria	Lancia
191	Dall'Ava-X	Montecarlo	Lancia
196	Tagliamonte-Bove	Varsavia	Fiat
206	Chiarva-Bellotti	Atene	Autobianchi
207	Oddero-Levi	Almeria	Fiat
224	Ferrero-X	Atene	Autobianchi
228	Campagna-X	Atene	Alfa Romeo
232	Ormezzano-Patrucco	Francforte	Fiat
234	Palmas-X	Montecarlo	Lancia
236	Corradini-Ippoliti	Atene	Autobianchi
241	Milesi-Triboldi	Atene	Fiat
242	Pasta-Silvuni	Montecarlo	Fiat
244	Rubbieri-"Berman"	Montecarlo	Fiat
250	Avenoso-Dimuzio	Montecarlo	Fiat
256	Orsi-Sola	Francforte	Fiat
257	Gerbino-Mannini	Montecarlo	Fiat
278	Suni-Finzi	Atene	Simca
280	Cristiani-Combe	Atene	Fiat
282	Monti-Laera	Atene	Fiat
284	Piccoli-X	Almeria	Innocenti
285	Costanzo-X	Varsavia	Porsche 911T

«NOTTURNO» radio da Montecarlo

A partire da venerdì 21 gennaio, si potrà seguire lo svolgimento della competizione e fare il punto sulla situazione, ascoltando i comunicati ufficiali del Comitato Organizzatore che saranno trasmessi sulle onde di RADIO MONTECARLO.

Dal 21 al 29 gennaio, quindi, e fra le ore 22,45 e 23,15, tutte le notizie utili, compresi collegamenti diretti con i punti chiave del percorso, saranno diffuse in francese e in inglese dall'équipe specializzata di giornalisti e annunciatori dell'emittente monegasca che, in altri orari che successivamente saranno resi noti, diffonderà anche reportages diretti della corsa attraverso la sua unità mobile.

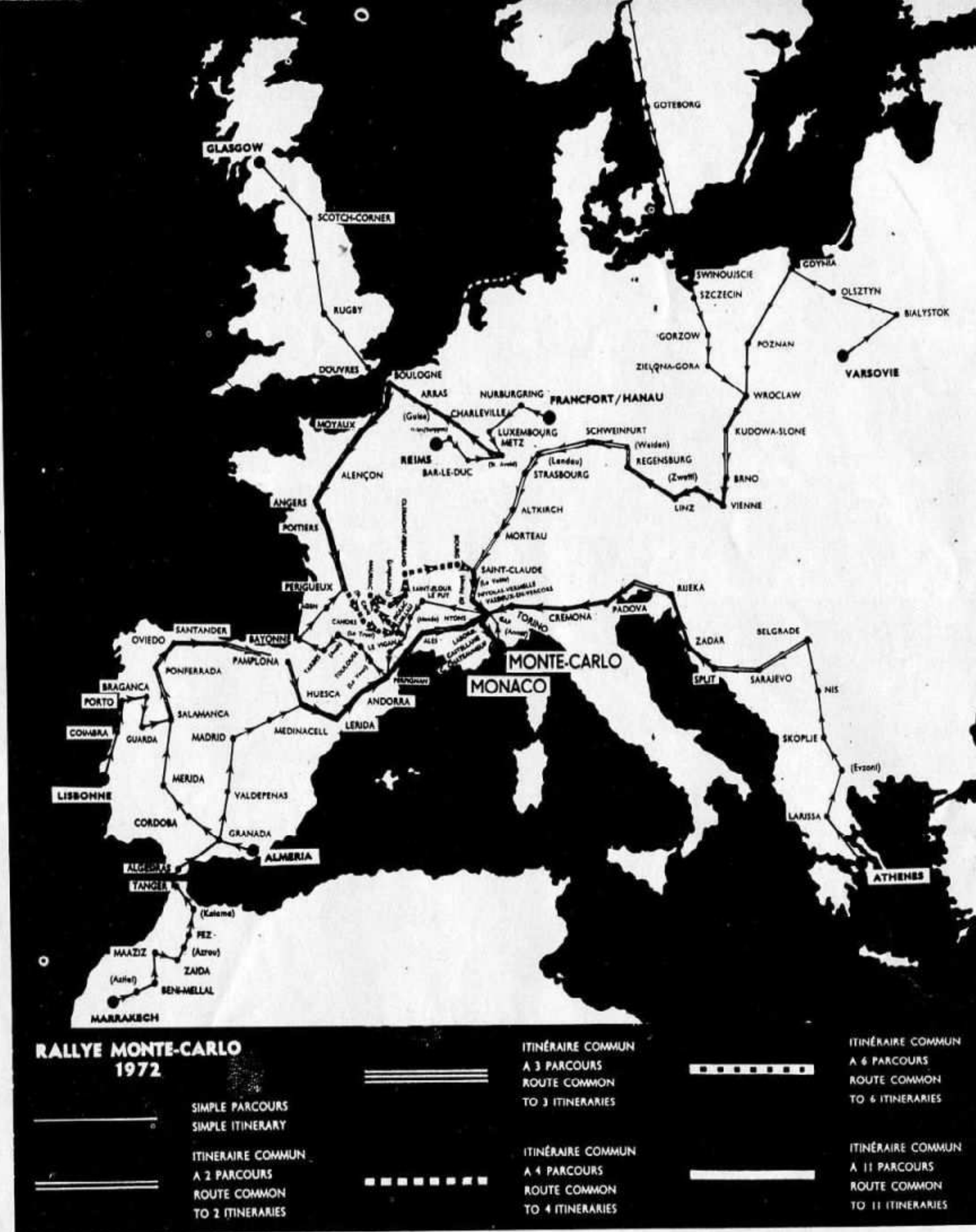
RADIO MONTECARLO trasmette sulle seguenti lunghezze d'onda:
 • ONDE LUNGHE 1.400 mt. pari a 215 kcs. • ONDE MEDIE 205 mt. pari a 1.466 kcs. • ONDE CORTE 49,71 mt. pari a 6.035 kcs.
 • ONDE CORTE 42,05 mt. pari a 7.135 kcs.

La nostra RAI ha inviato a Montecarlo una sua troupe, pertanto tutti i principali giornali radio trasmetteranno le ultime notizie della corsa.

Quanto costa partecipare (da pilota)

Probabilmente in molti si saranno chiesti quanto viene a costare la partecipazione ad un rally come il Montecarlo. La risposta esatta non possiamo darla nemmeno noi perché troppe sono le componenti che contribuiscono a definire questa cifra. Noi possiamo però sapere quanto costa iscriversi e quanto si può riuscire (nel caso più fortunato) a portare a casa. Le cifre che leggete di seguito hanno dello sbalorditivo e vi danno un'idea di quanto gli organizzatori riescano ad incassare ed in compenso quanto poco siano disposti a distribuire. A questo proposito ci sembra interessante un confronto con un rally di casa nostra, il Rally d'Italia dello scorso anno che aveva la stessa validità internazionale del Monte e non certo minori difficoltà.

Occorre comunque notare che gli organizzatori transalpini rappresentano quanto di meglio si possa trovare sul piano organizzativo e che specie riguardo l'informazione alla stampa ed agli sportivi vanno incontro a spese notevolissime.



In ITALIA tre «controlli»

Transiteranno sul territorio italiano soltanto i concorrenti che hanno scelto Atene come luogo di partenza. Saranno pertanto (salvo imprevisti) 300 gli equipaggi che dovranno arrestarsi ai controlli ubicati nelle seguenti città:

PADOVA (Prato della Valle): apertura del controllo ore 13,30 chiusura ore 16,30;

CREMONA (Via Massarotti, 23): apertura del controllo ore 16,54 chiusura ore 19,54;

TORINO (Via Giolitti, 15): apertura del controllo ore 20,43 chiusura ore 23,43.

I «tempi» di apertura dei suddetti controlli sono stati indicati dagli organizzatori e calcolati in base alla velocità media di 55 kmh. che i concorrenti debbono osservare lungo il percorso. E' stato pertanto calcolato un «tempo ideale» di 44 ore e 21 minuti per raggiungere Padova partendo da Atene; un tempo di 3 ore e 24 minuti da Padova a Cremona e 3 ore e 49 minuti da Cremona per Torino. Logicamente alcuni concorrenti potranno presentarsi alle località di controllo anche prima dell'ora indicata, ma dovranno attendere, per ripartirne, l'ora fissata sulla loro tabella di marcia.

La LANCIA farà assistenza alle sue vetture in prossimità dei controlli orari di Padova e Cremona rispettivamente dalle 12,43 alle 14,43 e dalle 16,30 alle 18,07. La Fiat invece farà l'assistenza nelle locali Concessionarie.

Da dove partono e a che ora

Città di partenza	N. concorrenti	ora locale di partenza	distanza da Montecarlo
ALMERIA	56	19,29	3.335
ATENE	41	19,22	3.402
LISBONA	8	20,24	3.339
REIMS	29	23,46	3.485
FRANCOFORTE	44	21,49	3.629
GLASGOW	9	19,41	3.532
MONTECARLO	41	21,05	3.711
VARSAVIA	44	17,46	3.756
OSLO	27	10,36	3.761

Una significativa TABELLA comparativa di tasse iscrizione e premi

Tassa di iscrizione	SESTRIÈRE '71	MONTECARLO '72
	L. 40.000	228.000

PREMI:

● di classe (16 classi)
al 1. L. 250.000 - al 2. L. 150.000 - al 3. L. 100.000
L. 500.000 x 16 = 8.000.000

● di classifica generale:

al	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
	1.500.000	900.000	600.000	450.000	350.000	300.000	240.000	200.000	170.000	140.000
	1.368.000	912.000	570.000	342.000	285.000	250.000	228.000	205.200	182.400	159.600

	11.	---	136.800
	12.	---	114.000
	13.	---	91.200
	14.	---	68.400

● classifica signore:

alla	1.	100.000	228.000
	2.	50.000	114.000

● classifica juniores

al	1.	100.000	---
	2.	95.000	---
	3.	85.000	---
	4.	75.000	---
	5.	65.000	---
	6.	55.000	---
	7.	45.000	---
	8.	40.000	---

Totale dei premi in danaro L. 14.000.000 5.255.400

RICAMIFICIO AUTOMATICO BONFATTI

Richiedete oggi stesso, a mezzo cartolina postale, il catalogo illustrato che vi sarà inviato gratuitamente unitamente alla cedola per l'ordinazione. Le vendite vengono effettuate esclusivamente contrassegno senza alcun aumento dai prezzi sopraindicati (qualsiasi forma di pagamento anticipato verrà rifiutato).

41053 MARANELLO (Italy)
Via C. Stradi, 18 - telefono (059) 94 18 62

Art. 050 - Maglietta in puro cotone m/maniche con stampa indelebile in pollicromia L. 1.500 (40 marche diverse)



Art. 084 - Ombrello acqua-sole in tessuto di cotone impermeabilizzato con stampe in pollicromia L. 4.850 (40 marche diverse)



Art. 055 - Cintura in vera pelle con fibbia in acciaio satinato adattabile a tutte le misure L. 2.950 (8 marche diverse)



Art. 071 - Scudetti ricamati su tessuto da cucire su indumenti sportivi (4 pezzi) L. 2.400 (70 marche diverse)

È entrata già in «catena» la FIAT-Abarth monoposto

In attesa di rendere noti i nomi dei venti piloti che saranno i primi destinatari delle monoposto di F. Italia, vediamo di aggiornare la situazione della 1600 dell'Abarth. La Casa torinese ha già approntato le maschere di assemblaggio dei telai, ed i primi tubi sono già stati piazzati per iniziare la produzione in serie, che diverrà regolare a metà febbraio. Poi, al ritmo di una al giorno, usciranno da corso Marche le prime F. Italia che verranno consegnate in tempo per la prima corsa. O per lo meno verranno approntate, poiché ci sembra logico che esse vengano accantonate ed affidate ai primi venti piloti nel medesimo giorno, in modo da non fare troppe sperequazioni almeno nei confronti dei primi, visto che quelli che verranno poi saranno in ogni caso svantaggiati.

ULTIMORA

ROMA - Alle ore 20 di venerdì 14 gennaio la CSAI si è divertita a « svelare » che l'apposita commissione, nominata per l'assegnazione di un primo quantitativo di vetture Formula Italia (presieduta dal geom. A. Zucchi e composta anche dai rappresentanti dell'ANFIA, ANCAI e FISA) ha indicato come segue i nominativi degli assegnatari in ordine di priorità:

1. GRUPPO: Angelini Giovanni, Barbero Alberto, Boninsegni Marco, Bozzetto Paolo, Caneva Umberto, Console Giovanni, Farneti Roberto, Ferrari Amedeo, Grimaldi Enrico, Gunnella Aldo, Ruggeri Alfredo, Salvatore Alvaro, Sangiuolo Arturo, Spartaro Giorgio, Smittarello Ubaldo, Togna Fiorenzo, Tonussi Roberto, Trojer Erwig, Vigneri Mario.

2. GRUPPO: Abate Gianni, Castiglioni Antonio, Filanino Roberto, Grispello Donato, Ghinzani Pier Carlo, Giordano Alfonso, Revello Renzo.

3. GRUPPO: Bianchi Nello, Boninsegni Giulio, Bradducci Idalgo, Casalegno Mario, Clò Michele, Corolli Giuliano, Grilli Mario, Morvillo Alfredo, Nencini Franco, Piccolomini Stefano, Selvatici Franco, Zorzi Giorgio.

4. GRUPPO: Buttani Massimo, Burtoni Silvio, Martini Gian Carlo, Ponzone Livio.

Martedì 11 gennaio, a Milano, si è riunita la commissione per l'assegnazione del primo lotto di monoposto della Formula Italia, composta dai rappresentanti della CSAI, dell'ANFIA, della FISA e dell'ANCAI.

Delle oltre 300 domande di assegnazione, 132 sono state perfezionate entro il 15 dicembre, termine ultimo — per ora — per rientrare nell'elenco dei possibili « assegnatari ». Un numero inferiore alla massa globale delle domande, ma comunque molto alto, sia perché le vetture disponibili non saranno altrettante neppure forse alla fine della stagione, sia perché moltissimi hanno fatto pervenire la loro adesione oltre la data fissata.

I richiedenti sono stati divisi in « gruppi »,

quattro monoposto della « preserie », nel caso che si considerasse necessario una specie di rodaggio di ciascuno dei prescelti alla guida di una F. Italia, da compiersi in un autodromo alla presenza di ispettori qualificati.

La CSAI non ha fatto alcuna comunicazione riguardo questa riunione, preferendo rendere noto l'elenco dei prescelti e le altre decisioni regolamentari più avanti, secondo una prassi istituita recentemente.

Pare comunque che i nominativi messi in colonna siano stati meno di cento, e che di questi due terzi siano stati giudicati idonei anche senza il corso propedeutico.

Resterebbe, ora, da dire i nomi dei primi « fortunati » che avranno il non indifferen-

SVELATI i primi 42 assegnatari delle F. ITALIA

a seconda del curriculum, della maggiore o minore qualificazione agonistica e, naturalmente, a seconda dell'età, che per quanto non ufficialmente resta la « chiave di volta » dell'operazione-giovani voluta dalla CSAI con la F. Italia. Inutile, ora, voler stabilire la opportunità o meno di questo vincolo che — se non altro — ha aiutato non poco i componenti di questa commissione mista nella scelta dei nomi. Infatti, gli « ultraventienni », nel totale dei casi presi in esame, erano esattamente un terzo.

Sono stati fatti due elenchi di 20 piloti ciascuno: il **PRIMO ELENCO**, che chiameremo A, è composto dai venti piloti che prenderanno il via alla prima prova del Trofeo di F. Italia, alla fine di marzo. Il **SECONDO GRUPPO**, che chiameremo B, è composto dai venti piloti che avranno le macchine in un secondo tempo, mano a mano che la Abarth le consegnerà. Fra questi, pare che alcuni saranno « invitati » al corso propedeutico giustamente voluto dalla CSAI.

A questo proposito, il dott. Avidano dell'Abarth, presente in veste di rappresentante dell'ANFIA, ha offerto alla CSAI le

te privilegio di poter accumulare punti per la vittoria finale fin dall'inizio di questo atesissimo Trofeo. I nomi li sapevamo ma non li avremmo pubblicati, ossequianti al mutismo imposto dalla Commissione Sportiva ai suoi stessi rappresentanti ed affiliati, lasciando così al Bollettino CSAI il privilegio di « fare una sorpresa » ai piloti prescelti. Fra le altre cose, tacendo eviteremo alla CSAI stessa le solite accuse di trattamento preferenziale nei confronti di **AUTO-SPRINT**, il cui solo torto, fino ad ora, è stato quello di sforzarsi di appagare le legittime curiosità dei suoi lettori.

Scorrendo l'elenco, possiamo comunque dire che la scelta è stata tutto sommato equilibrata, senza particolari concessioni alla notorietà di certi nomi. Anzi, nella maggior parte si tratta di giovani (tutti rigorosamente minori di 26 anni, c'era da dubitare?) non particolarmente famosi, a parte un Campione d'Italia. Fra i prescelti, predominano i piloti provenienti dalle categorie Turismo e Turismo Speciale, ma vi sono anche parecchi « formulisti ».

I «tempi» in autostrada e il differenziale a coppia frenata

La CSAI fra l'altro insiste sulla « assegnazione personale » della macchina. Cioè, sembra certo che se uno dei titolari di F. Italia, ad un certo punto, ha un impegno di lavoro e non può andare ad una corsa, la sua macchina non potrà essere utilizzata da nessun altro. Nel caso in cui un pilota si stanchi e voglia smettere, comunque, egli dovrà riconsegnare la macchina alla CSAI che procederà ad una nuova assegnazione, e questo è giusto, poiché il « giochetto » si presterebbe anche a delle speculazioni.

Speriamo solo che non vi sia-

no molte monoposto inutilizzate per « vacanza » momentanea dell'assegnatario. Forse, la CSAI potrebbe in questi casi studiare una specie di « ricambio », lasciando la possibilità al titolare di dichiarare una riserva (come è prassi comune nelle corse), vincolando naturalmente la scelta ad un nominativo già approvato dalla CSAI. Siccome ci sarà molta gente, potenzialmente idonea e già inserita nelle liste di attesa, che avrà la macchina tardissimo, si potrebbe dare l'opportunità a costoro di fare qualche corsa, ottenendo così il risultato di far correre a « tempo

pieno » le per ora poche Formula Italia a disposizione.

Nel frattempo, sono proseguiti i collaudi della monoposto dopo le interessantissime risultanze di Vallelunga. Sempre con Arturo Merzario come pilota, la piccola troupe torinese si è trasferita subito prima di Natale sulla base cronometrata che la Fiat ha allestito lungo il raddoppio dell'autostrada Torino-Savona, compiendo una lunga serie di passaggi per verificare l'assetto della monoposto alle alte velocità. La vettura si è comportata ottimamente, facendo ottenere fra le altre cose dei risultati molto buoni

per quanto riguarda le prestazioni. Ecco una tabellina riassuntiva:

400 metri con partenza da fermo 12"882, velocità d'uscita 163,2 kmh;

1000 metri con partenza da fermo 24"716, velocità d'uscita 193,8 kmh;

chilometro lanciato 17"5, velocità massima 205,7 kmh.

A proposito del dato di velocità massima, esso è stato ottenuto a 6400 giri di quinta, quindi al di sotto del regime di potenza massima. Si è provveduto a montare un rapporto al ponte più corto, ma al momento di fare i necessari

passaggi nella zona è andata via la corrente elettrica, per cui le cellule non sono state in grado di funzionare. Si pensa comunque che con il motore a 7000 giri di quinta la F. Italia sia in grado di raggiungere i 210 kmh.

A metà della prossima settimana, infine, un esemplare di F. Italia verrà provato, sulla pista dell'Abarth a Caselle, dopo essere stato dotato del differenziale a coppia frenata Colotti. Se le prove con l'autobloccante saranno positive, come dovrebbe, l'adozione di questo dispositivo sarebbe solo una questione di denaro.

Inaugurato
l'autodromo
di FANGIO

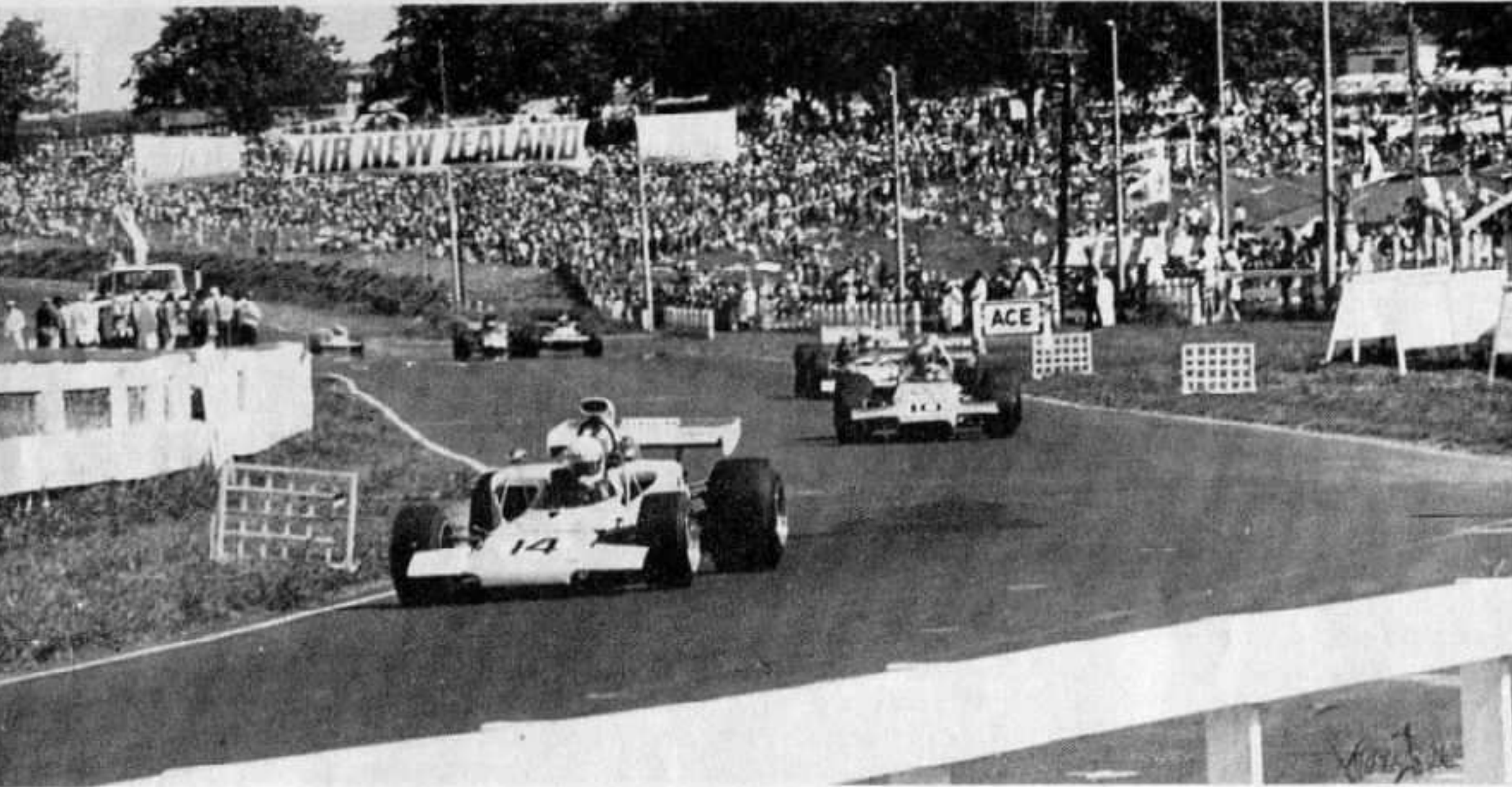
il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPRINT

domenica SPRINT



Sopra, la Leda di Graham McRae, vincitore della gara di Levin, da lui dominata lo scorso anno. Sotto, al via della gara di Auckland vediamo la Lola di Lawrence precedere le McLaren di Hobbs e Bartlett



Sopra, la Surtees-Chevrolet di Mike Hailwood, in testa alla Tasman-Cup dopo la seconda prova. Sotto, sempre ad Auckland ecco Frank Gardner, che vinse in quell'occasione con la Lola T 300



Frank Gardner con la corona d'alloro per la sua vittoria ad Auckland, la tragica corsa d'apertura della Coppa Tasmania

TASMANIA suspense: McRAE fa il bis a LEVIN, ma il leader in «CUP» è HAILWOOD

GARDNER sa anche perdere una ruota!

SPECIALE PER AUTOSPRINT

LEVIN (Nuova Zelanda) - Il neozelandese Graham McRae ha vinto per il secondo anno consecutivo la gara automobilistica sul circuito di Levin, seconda prova della Coppa Tasmania, la cui classifica ha subito una minirivoluzione vedendo, ora, al primo posto l'ex campione mondiale di motociclismo Mike Hailwood. Se la vittoria di McRae era in un certo qual senso scontata dopo il dominio della sua Leda di fabbricazione inglese nei quattro turni di qualificazione, ha destato enorme sorpresa la forzata sconfitta dell'australiano Frank Gardner vincitore, sabato scorso, del G.P. di Nuova Zelanda e pertanto primo in classifica. Nei turni di prova, infatti, Gardner aveva ottenuto, sulla pista lunga 1890 metri, un tempo di 44"3, di appena quattro decimi superiore a quello fatto registrare da McRae, guadagnandosi quindi, il posto in prima fila

Al via, l'australiano si portava al comando alternandosi, poi, con McRae e con gli altri tutti in un fazzoletto, quando, al nono passaggio davanti alle tribune, la sua Lola T. 300 perdeva una ruota. Frank Gardner, dando prova di un'eccezionale sangue freddo e perizia, riusciva a controllare la corsa disordinata della vettura portandola a sbattere, di fianco, contro gli sbarramenti di protezione. Il pilota usciva indenne dalla paurosa avventura fra gli applausi della folla. Tuttavia, per lui la corsa era finita.

Libero da qualsiasi preoccupazione Graham McRae si insediava stabilmente al comando della corsa e con un susseguirsi di giri sempre più veloci finiva con il battere di due minuti il primato stabilito due anni or sono. Dietro di lui, l'australiano Frank Match si liberava a poco a poco degli altri avversari terminando distanziato di circa 40" da McRae anche perché nel finale la sua vettura accusava noie alle sospensioni. Mi-

ke Hailwood, al volante di una Surtees TS8A con motore Chev, si classificava terzo, davanti a Max Stewart, Teddy Pilette, Oxtan e agli altri che accusavano fino a 4 giri di ritardo, McRae ha stabilito anche il nuovo record sul giro percorrendo la pista in 43"9 alla media di km 155,270 orari.

In virtù del suo piazzamento al terzo posto e di quello al secondo nella gara d'apertura ad Auckland, l'inglese Mike Hailwood si è ora insediato in testa alla classifica della Coppa Tasmania precedendo Gardner e McRae a pa-

CORSA DI LEVIN - Seconda prova della Coppa Tasmania - Gara di velocità in circuito - 63 giri, km 119,106 - Levin, 14 gennaio 1972.

LA CLASSIFICA

1. McRae Graham (STP Leda GMI) in 48'34"3, media 147,120 (nuovo record); 2. Match (STP Repco) a 39"6; 3. Hailwood (Surtees TS8A Chev) a 1 giro; 4. Stewart (Elfin MR5) a 1 giro; 5. Pilette (McLaren M10B Chev) a 1 giro; 6. Oxtan (Begg GM4 Chev) a 1 giro; 7. Noyes (McLaren M18) a 2 giri; 8. McCormack (Elfin MR5 Chev) a 2 giri; 9. Radliff (McLaren) a 4 giri; 10. Robertson (Brabham) a 4 giri; 11. Hobbs (McLaren M22 Chev) a 4 giri.

Giro più veloce: McRae in 43"9 alla media di 155,270 kmh (nuovo record).

Classifica dopo due prove: 1. Hailwood punti 10; 2. Gardner e McRae p. 9; 4. Match p. 6; 5. Stewart M p. 5; 6. Hobbs p. 4; 7. Bartlett e Pilette p. 3; 9. Oxtan p. 1.

ri punti, Frank Match, Stewart, Hobbs, Bartlett e Pilette nell'ordine.

Molto sfortunata la prova dell'inglese David Hobbs quinto al 60. giro e finito soltanto undicesimo per l'allentamento dei battistrada che lo hanno costretto a rallentare l'andatura. Un altro incidente ha fatto tremare gli spettatori: Ken Smith (Lotus), e Robbie Francevich (McLaren) sono entrati in collisione in piena velocità, ma sono usciti indenni dallo scontro mentre le vetture erano praticamente inutilizzabili. Fra i ritirati l'australiano Ken Bartlett per un guasto meccanico al 43. giro.

Bob Anderson

Prima col motore Cosworth poi col Weslake Possibile per SEBRING il debutto della MIRAGE

LONDRA - Esistono due semplici motivi dietro l'istituzione del Gulf Research Racing: la preferenza della Gulf di vedere le iscrizioni alle corse fatte in proprio nome e il desiderio di Wyr di « stare un poco in disparte per il momento » (si può vedere un nesso con il passaggio di David Yorke alla Tecno). Tutto questo porta a un complesso nuovo, mediante un processo di razionalizzazione e (senza controllare in archivio) alla prima vettura da corsa costruita da una società petrolifera.

Wyer, forse il più grande direttore sportivo dell'ultimo decennio, va dunque in « semi-pensione ». In effetti fungerà da consulente di John Horsman, che avrà la responsabilità della nuova società.

Da Modena con passione

Una 850 Formato 3

MODENA - Giuliano Giuliani è un giovane tecnico che si è affermato in questi ultimi anni come un qualificato progettista di vetture da corsa. E' partito come elaboratore e poi, via, via, incoraggiato da amici e ammiratori, ha tentato la costruzione diretta. Per un modesto artigiano, bravo sin che si vuole, ma senza grossi capitali finanziari alle spalle, tutto in questo campo può diventare difficile. Giuliani, lavorando giorno e notte, rubando ore al riposo e allo svago, ha raggiunto i suoi scopi. Che erano quelli di costruire una monoposto che desse determinate garanzie.

Lo scorso anno presentò una macchina che avevamo visto esposta al Salone delle sportive a Torino. I risultati non sono mancati e ora eccolo a mostrarci la edizione 1972 della 850, con possibilità di trasformazione in F. 3.

« Ho costruito il telaio — ci dice Giuliano Giuliani — in modo da potervi installare anche un motore di 1600 cmc (che dovrebbe essere il NOVAMOTOR) ma non so ancora di preciso quale decisione prenderò. E' in tubi di acciaio leggero. Ho modificato, naturalmente, per queste finalità, le sospensioni posteriori. Sicché, qualora nel corso della prossima stagione volessimo fare il salto, non ce ne mancherebbe il modo ».

Il cambio è un T.65 Colotti già affermato; il passo è di 2 metri circa, la carreggiata anteriore è di 1.340, quella posteriore di 1.360.

La vettura appare piuttosto bassa; ma quello che colpisce in questo mezzo è la carrozzeria squadrata ed estremamente affusolata; lo stesso frontale è assai raccolto e offre un singolare « becco ». Due « borse » all'altezza del volante per i freni; prese d'aria, ma pochi ingombri.

La carrozzeria è tutta ideata da Giuliani, che ancora sta portandola a termine; c'è, infatti, ancora qualche rifinitura, c'è la verniciatura e poi ecco le prove in pista.

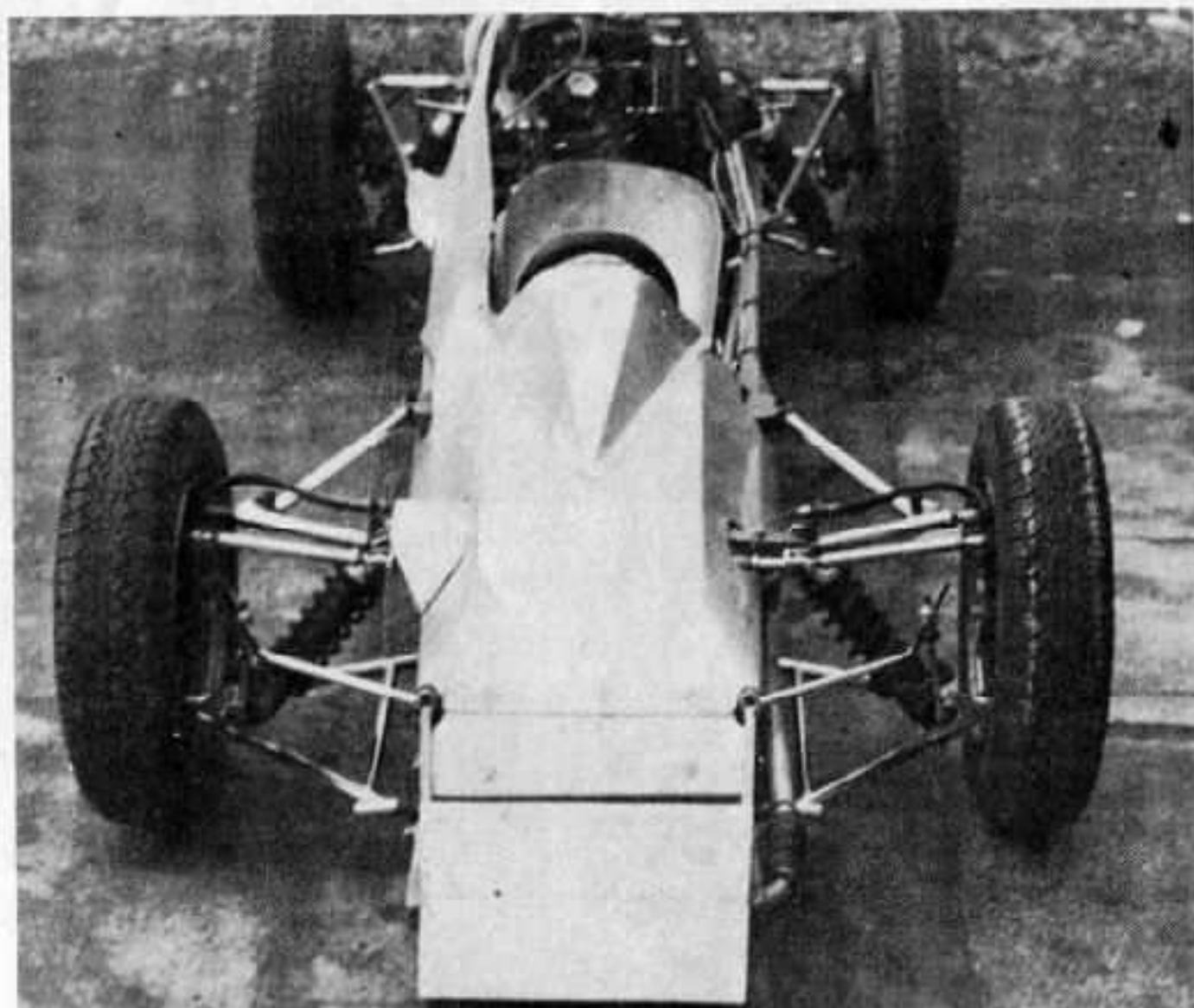
Chi sarà — chiediamo — a pilotare la sua macchina?

« Il parmense Italo Callegari che ha partecipato a prove con la 595 ottenendo degli ottimi piazzamenti. Debutterà in formula 850. Un altro esemplare sarà preparato per Minozzi, che dovrebbe poi pilotare la versione F. 3 ».

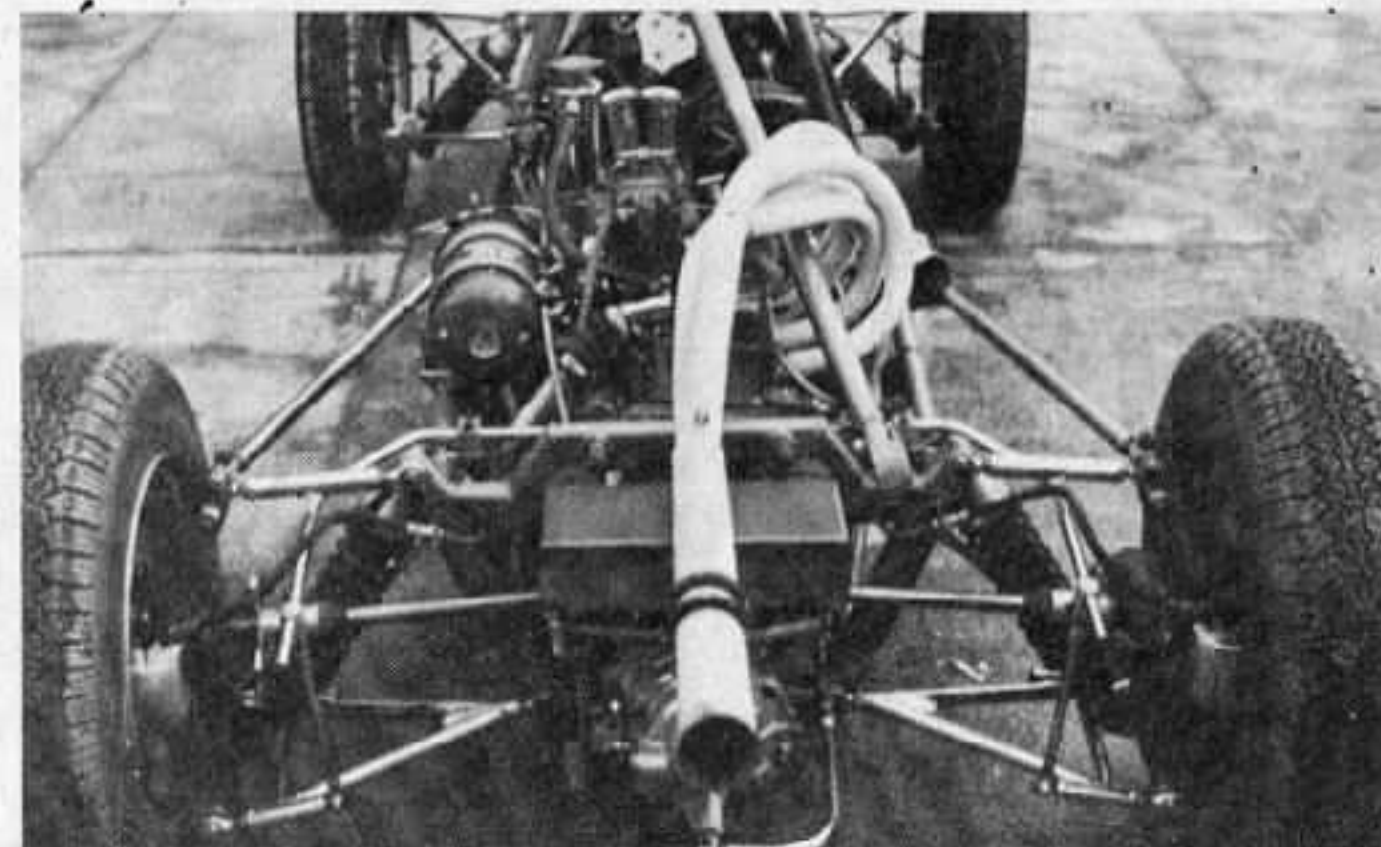
Chi sono stati i suoi diretti collaboratori?

Per quanto riguarda l'imminente stagione della Gulf si può forse fare un paragone con la Ferrari lo scorso anno: una vettura, progettata da Len Bailey correrà come macchina da sviluppare. Wyr ammette che avrebbe preferito usare il Ford-Weslake V12 sino dal principio, ma sarà invece usato un Cosworth DFV finché l'altro non sarà usabile (magari a cominciare da Sebring).

Il Weslake fu provato al banco la vigilia di Natale. Dopo si effettuò una revisione di routine e nelle prove seguenti si sono raggiunti i 400 HP. Stuart Turner, se non altro, è fiducioso che sarà pronto per l'uso sulla Gulf Mirage M6 prima della metà stagione.



Due viste dell'interessante F. 850 costruita da Giuliano Giuliani di Modena. Questo telaio potrebbe essere facilmente sviluppato anche come F. 3. Si nota, nella foto sopra, la ridotta sezione maestra della vettura



« Graziano Bulgarelli, un giovane designer e Giordano Gannoni. Ora vedremo quali saranno i risultati, perché sarebbe possibile avere qualche altro pilota di certo nome. La macchina che affiderò a Italo Callegari è mia ».

— E altre costruzioni od elaborazioni?

« Ho preparato la prototipo 1000 con la quale Gianni Morelli di Parma ha vinto il campionato sociale della scuderia San Michele. E' probabile che, dato l'ottimo esito, si possa pensare ad altri tentativi di questo genere ».

Giuliani passa tutto il giorno nella sua officina. Le ore di lavoro non le conta e non le conta nemmeno la sua signora che, col figlioletto, anziché attendere a casa preferisce spesso recarsi in officina. Anche se con... fatica, la famiglia, così resta unita.

m. m.

Su misura FIAT il rally di Sicilia

PALERMO - Il Rally di Sicilia si farà. In questi giorni gli organizzatori stanno mettendo a punto il regolamento da inviare alla CSAI per l'approvazione. Sarà un rally abbastanza nuovo per i piloti italiani perché contrariamente al solito verrà corso praticamente tutto alla luce del sole. Si comporrà di due tappe uguali della lunghezza ciascuna di 603 chilometri, la maggioranza dei quali nelle Madonie, sulle strade famose della Targa Florio. Le prove speciali saranno 18 per un totale di 170 chilometri, saranno tutte su sterrato meno una da ripetersi due volte, la Sciafani-Bagni, che ricalca esattamente l'omonimo tratto della Targa.

La partenza della prima tappa sul lungomare di Cefalù dove ci sarà pure il quartiere generale della corsa, verrà

data alle 8 del mattino del 3 marzo e si concluderà alle 20. La seconda tappa inizierà alle 5 del mattino per terminare alle 17.

Il percorso (che assomiglia molto a quello del 1. Rally dei Fiori) è stato studiato in collaborazione con i piloti della Fiat Trombotto e Micaluso che per cinque giorni si sono trasferiti nell'isola.

L'interessamento della Fiat per questo Rally era risaputo ed in effetti gli organizzatori si aspettavano molto da questa collaborazione. A tutt'oggi invece tutto si è risolto nella promessa della stesura a carico della Fiat del radar da dare ai concorrenti ed in uno studio accurato del percorso reso il più possibile adatto alle caratteristiche più spiccate delle vetture della casa torinese.



Stewart colleziona

• Un altro trofeo per JACKIE STEWART, al quale è stato assegnato il Jim Clark Memorial Trophy dell'AC di Scozia. E' la terza volta che il premio viene assegnato e i due precedenti vincitori sono stati Andrew Cowan (1968) e lo stesso Stewart nel 1969.

• LOUIS STANLEY ha annunciato che istituirà un gruppo di esperti anti-incendio che dovrà indagare sui mezzi per ridurre i rischi del fuoco e per combatterlo al più presto. Il gruppo si chiamerà Jo Siffert Advisory Council, in ricordo del pilota svizzero. Stanley ritiene che dovrebbe essere possibile spegnere il fuoco provocato da un incidente, e portare via il pilota ferito, entro trenta secondi. Le spese per la iniziativa verranno affrontate dalla BRM, anche se il progetto prevede di fare pagare ai proprietari dei circuiti quelle implicite nel lavoro di ricerca.

• Sono chiuse le iscrizioni per il RALLY ARTICO finlandese che prenderà il via il 4 febbraio, quest'anno prova valida per il campionato rallies piloti.

Arriva la BRM 180

• La nuova BRM P180, che dovrebbe apparire in Sud Africa, secondo Tony Southgate è la F.1 più bassa che esista, e ciò fa pensare che i radiatori siano molto arretrati.

• La GT che la BRM aveva intenzione di costruire è stata per ora accantonata, come pure la Can-Am BRM con motore Chevrolet e le vetture per l'Interserie. Ammesso che corrano quest'anno, non avranno i colori della Marlboro.

• Anche se la causa dell'incidente di SIFFERT non è ancora stata chiarita, si può escludere che motore o cambio fossero difettosi. Fra l'altro, essi sono stati montati su una delle BRM-Marlboro viste al Ricard.

• La squadra dei piloti polacchi d'America è stata sconfitta nel Rally Cannonball. OSCAR KOVELESKI, presidente del sodalizio, ha detto che lui e i suoi compagni Adamowicz e Niemcek, al volante di un Chevrolet Sportvan, hanno capito che erano sconfitti quando hanno visto, a una sosta, una Ferrari coperta di fango, quella di Gurney.

• Si è avuta la prima iscrizione per la 500 Miglia d'Indianapolis: quella di Denny Zimmerman, il « rookie » del 1971, che piloterà una Bryant Heating and Col Cooling Special.

• Il lungo contratto che univa SHELL e BRM è dunque finito ed è subentrata la BP, i cui colori si vedranno anche sulla March F.3 di Roger Williamson.

• Bruce Cower, di Chula Vista, California, ha confermato che ha in costruzione una vettura con motore PORSCHE 917, di 4500 cc, 12 cilindri, che parteciperà alla 500 Miglia d'Indianapolis.

Sud Africa inquieto

• A Pietermaritzburg il pilota inglese EDWARDS, tornato all'albergo dopo un party piuttosto alcolico, si è visto rifiutare l'ingresso in un albergo e si ritrovato per terra, circondato da poliziotti e da un dottore, dopo che l'impiegato al banco era balzato su di lui e aveva cercato di strozzarlo. Edwards ha poi detto che gli fa pena la popolazione, al caso ci dovesse essere una rivolta di negri, visto che sono tutti killers addestrati. Sempre a Pietermaritzburg il corrispondente inglese di AUTOSPRINT, Jeff Hutchinson, è andato a visitare il parco dei leoni e una leonessa si è precipitata per mordere e mangiare uno dei suoi pneumatici.

• Si è svolta una competizione di velocità su ghiaccio a Serre Chevalier, nelle Alpi francesi, a cui hanno partecipato molti assi dei rallies, tra i quali Waldegaard, Makinen, Ragnotti, Darniche, Nicolas e altri. Il circuito era di 1300 metri. Ha vinto MAKINEN su Escort, seguito da Thérier su Alpine.

Niente DART per i Fittipaldi

• Cambiamento nei piani dei fratelli FITTIPALDI. Dovevano correre in F.2 con le Lotus 73 del DART e del Team Bardhal, ma l'accordo DART è finito in niente e adesso soltanto Emerson avrà una 73. Wilson correrà con una nuova Brabham.

• E' confermato che la YARDLEY patrocinerà il Team McLaren di F.1, per il quale corrono Hulme e Revson. Le vetture avranno pertanto i colori che aveva prima la BRM: bianco, nero e marrone.

• Il premio BP « Uomo della corsa » ebbe tanto successo lo scorso anno, per le gare indette dai clubs inglesi, che continuerà ad essere assegnato anche nel 1972.



Anche GIORGIO nel Jolly CH

• Bruno Pescia ha rinnovato il contratto con il JOLLY CLUB SWITZERLAND per l'imminente stagione. Come si sa correrà con una F.3 Brabham nel campionato italiano e nelle principali gare internazionali. Gli altri piloti sono Carlo Giorgio (nella foto) e Sandro Cinotti.

• Quasi certamente il GP DEL BELGIO di quest'anno si svolgerà sul circuito di Nivelles, a 25 chilometri da Bruxelles. La pista è nuova e dovrebbe essere pronta per la data prefissa. Se la gara non si svolgerà neanche quest'anno, nel 1973 non sarà più inclusa nel calendario, in quanto saranno passati due anni senza che si sia effettuata.

• La BLMC ha annunciato di avere prodotto nel 1971 la cifra record di 1,06 milioni di veicoli, con un aumento del 9 per cento rispetto all'anno precedente.

• La CHEVROLET prevede per il 1972 un fatturato record, forse si venderanno 3,3 milioni di vetture, mentre nel 1971 il numero è stato 3.022.315.



La BMW anti-CAPRI

WOLVERHAMPTON - Come abbiamo già annunciato la settimana scorsa, l'asso del Turismo John Fitzpatrick, parteciperà al Campionato Europeo Turismo con una nuova leggerissima BMW 3 litri appositamente preparata per lui da Ralph Broad. Il 28enne pilota, che vinse il British Saloon Car nel 1966 con un'Anglia, ha abbandonato dopo cinque anni di fedeltà, la Ford, dopo una seduta di prove al Paul Ricard nel corso delle quali ha realizzato tempi assolutamente migliori di quanto le BMW avessero fatto registrare nel 1971. Con la nuova vettura, per la quale Ralph Broad dichiara una potenza di 340 HP, Fitzpatrick è certo di rendere dura la vita alle tedesche Ford Capri 3000 che hanno vinto l'euroturismo lo scorso anno.

JPB teme l'Argentina

• Dopo aver conferito col proprio avvocato, **JEAN-PIERRE BELTOISE** ha annunciato che non andrà al G.P. di Argentina di F.1. Infatti nei giorni scorsi ha ricevuto una citazione del magistrato inquirente argentino, per l'incidente di Giunti, e dovrebbe presentarsi proprio l'indomani della corsa. Beltoise aveva cercato di ottenere la assicurazione che non verrebbe arrestato, ma non gliel'hanno data per cui ha deciso di non andare a Buenos Aires. Inoltre pare che la CSI gli abbia comunque chiesto di disertare la gara argentina per «tema d'incidenti», soprattutto da parte del pubblico. Da

parte loro gli argentini hanno detto che Beltoise non avrebbe nulla da temere, andando a Buenos Aires.

Quester lascia?

• **DIETER QUESTER** è proprio deciso ad abbandonare, pare. I motivi sono svariati, ma si sa che è molto deluso di non avere trovato una guida di F.1. Aveva il patrocinio per la F.2, però ritiene che a trentadue anni sia ora di passare alla formula maggiore. Può darsi che corra in qualche gara turismo con una BMW, tornando così alle gare del suo inizio di carriera nel 1965.



Ultime da BRUXELLES

• Il Principe Alberto di Liegi ha ufficialmente inaugurato il «51. Salone Internazionale dell'automobile» di **BRUXELLES** alla presenza di tutte le autorità e degli espositori. Il pubblico è stato ammesso nei padiglioni del Centenario soltanto due ore dopo la cerimonia inaugurale.

• Com'è tradizione, il Salone dell'automobile di Bruxelles resta il più fastoso del mondo. Per l'arredo dei vari padiglioni si è ricorso ad un architetto-decoratore che ha fatto largo uso di tappeti, pannelli e lampadari, con bleu e rosso colori predominanti.

• Serata di gala il giorno dell'inaugurazione con incasso del Salone e dei vari bars dislocati nell'interno, devoluto a beneficio delle scuole per infermiere.

• Il Salone occupa il Palazzo del Centenario e si compone di nove padiglioni. Il biglietto d'ingresso costa 50 franchi, con riduzione del 50 per cento per i bambini sotto i 12 anni, per i militari e grandi invalidi. Nelle immediate vicinanze del Salone sono stati istituiti parcheggi che possono ospitare più di 15.000 vetture.

• Gli autoveicoli iscritti al PRA nel dicembre 1971 sono stati 108.122, suddivisi in 97.728 autovetture, 254 autobus, 5782 autoveicoli industriali, 4358 motoveicoli.

Più cara l'assicurazione

• Le tariffe assicurative per la RCA-AUTO obbligatoria aumenteranno del 12,05 per cento dal 12 giugno prossimo, o verranno aumentate ai singoli assicurati per le polizze che verranno a scadenza nei prossimi mesi, con un maggiore introito per le compagnie di circa 70 miliardi di lire.

• Il Politecnico della **DANIMARCA** ha comunicato di avere sperimentato con successo un nuovo scappamento per automobili, capace di ridurre drasticamente le sostanze di scarico inquinanti. L'apparecchio è stato provato per cinquecento ore, equivalenti a 32.000 chilometri di guida ed è riuscito ad eliminare dai gas di scarico il 90 per cento dell'ossido di carbonio, più del 90 per cento degli idrocarburi, l'80 per cento dei composti azotati e il 50 per cento dei composti di piombo.

• Dopo oltre due settimane la **VOLKSWAGEN** ha ripreso la piena produzione in Germania. La società aveva chiuso il 23 dicembre per le feste e aveva poi sospeso dal lavoro per cinque giorni 90.000 dei suoi 130.000 dipendenti.

• Le vetture straniere immatricolate in **ITALIA** nei primi dieci mesi del 1971 sono state 327.166, pari al 26,94 per cento, cioè poco meno di tre ogni dieci.

• E' stata compiuta una rapina all'AC di Prato. Cinque uomini scesi da una 1750 hanno minacciato gli impiegati con le armi e si sono fatti consegnare circa sei milioni di lire.

• Sono stati undici milioni e 408 mila i viaggiatori sulle linee **URBANE** romane durante i nove giorni dell'esperienza di gratuità del servizio pubblico. Rispetto all'analogo periodo dello scorso anno, sono stati trasportati tre milioni 495 mila viaggiatori in più, ma a quanto pare il traffico automobilistico era ingorgato come sempre!

• **L'ALFA ROMEO** è presente al Salone di Bruxelles con tutti i modelli della sua produzione, dalla Montreal al coupé junior Zagato, alla nuova Giulia 1300 Super, alla rinnovata Giulia 1600 super, GT 1300 junior, spider 1300 junior e alla gamma 2000 nelle versioni berlina, GTV e spider.

• Si continua a pubblicare sui giornali che il temuto aumento della benzina, per l'entrata in vigore dell'IVA, non avverrà.



Che show sul TAMIGI!

• Allo **SHOW LONDINESE** c'è stata anche questa dimostrazione, potenzialmente dolorosa! La prova convincente delle qualità anti-incendio delle tute per piloti a base di lana.

• Al saloncino sul Tamigi era stato offerto dagli organizzatori un premio di 200 sterline allo stand che avesse messo in mostra la ragazza meno vestita (lo scopo era di ottenere rilievo sulla stampa e non è successo). La ragazza c'era, praticamente senza un filo addosso, e la stampa specializzata ha protestato, dicendo che gli appassionati vanno a guardare le vetture e non le donne che possono trovare a Soho, se proprio non possono fare a meno di vederne in costume di Eva.

• E' entrata in funzione una seconda linea di montaggio alla fabbrica di **TOGLIATTIGRAD**. Raddoppierà la produzione della Fiat 124 che oggi è di 800 vetture al giorno, 172.000 l'anno.

Gli AGNELLI viaggiano

• A Detroit **GIANNI AGNELLI** ha tenuto una conferenza di fronte a industriali, studiosi e tecnici. Il presidente della Fiat ha detto che il futuro dell'industria automobilistica dipende dalle soluzioni che essa saprà trovare ai problemi dell'ecologia e della sicurezza e dalla tempestività con cui verranno affrontati tali problemi. Agnelli ha anche detto che sarebbe auspicabile giungere ad un accordo, per eliminare le restrizioni che intralciano il commercio internazionale, soprattutto dell'industria automobilistica.

• **UMBERTO AGNELLI** ha lasciato la presidenza della SAI, pur restando nel comitato esecutivo. Lo sostituisce Giovanni Nasi, che si è recentemente dimesso dalla vice presidenza della Fiat.

• La **FIRESTONE** ha annunciato la introduzione di un nuovo pneumatico a carcassa di acciaio in diverse misure, adatto alla maggioranza delle automobili standard: si chiama Firestone 500".

La nuova frontiera dell'«eroismo»

Brucia auto, brucia

WHITTIER - Quante volte al cinema dopo che sullo schermo sono apparsi i vari titoli prima che inizi il film si legge: «Ogni riferimento a persone e cose è puramente casuale». Ebbene questa frase salta alla mente dopo aver letto di quel «fatto» compiuto dal californiano **Eddie Campos** nei riguardi di una nota casa automobilistica, la Ford.

Cosa ha fatto? Ha bruciato la sua vettura una Lincoln Continental Mark III 1970 davanti al cancello d'ingresso dello stabilimento della Ford, e con un cerimoniale da bonzo, cinque latte di benzina e un solo fiammifera, ha immolato quel simbolo della civiltà dei consumi, con tutti i suoi grattacapi. Perché? **Eddie Campos** e sua moglie **Charlotte** decidono di comperare una Lincoln Continental. Così si recano in un autosalone della loro città. Dopo aver acquistato la vettura la signora **Charlotte** si mette al volante e, dopo dieci chilometri esatti (ogni mondo è paese, perché piú di quel tanto che basta per uscire dall'autosalone non te ne danno) al primo distributore si ferma per fare benzina. Dopo aver fatto il pieno, mentre si appresta a girare la chiavetta per riaccendere il motore, si stacca di netto l'intero complesso dell'accensione finendo sulle ginocchia.

Dopo la riparazione di questo primo inconveniente ecco che subito dopo è la volta dei finestrini. Il comando elettrico li bloccava. Se chiusi si moriva di caldo; se aperti entrava l'aria. Inoltre il condizionatore d'aria di cui era fornito il lussuoso modello da 10.300 dollari (sei milioni e mezzo di lire) aveva il pregio di non condizionare un bel niente.

Sempre nel giro di giorni e fra una capatina e l'altra dal meccanico, fu la volta della batteria che non dava corrente, del tergicristallo che non funzionava e poi di nuovi vetri, e poi il condizionatore e via via in una crescente raprodisia.

Il 31 agosto, il signor **Campos**, esasperato e fuori anche di svariate dollari per le riparazioni, passa all'azione (citata).

Ebbene? Oggi il signor **Campos** è diventato una sorta di eroe popolare per tutti gli automobilisti della California, uno Spartaco dei motorizzati. Il telefono di casa squilla in continuazione, con richieste di consigli e informazioni per la serie di guai che sono stati colpiti chiedendo un rimedio, e lui risponde: «Mi dispiace per lei, faccia come me. Ho risolto tutti quei problemi con un solo cerino».

Più di qualche automobilista porta i bambini a vedere il «monumento» sul prato, che sembra una scultura della più bella avanguardia. Da un buco nel tetto del rottame carbonizzato svetta verso il cielo uno stupendo albero di limone che **Eddie** ci ha piantato.

Il signor **Campos**, che è un dipendente della Ford, con questo suo gesto — come lui stesso ha confermato — non ha voluto colpire l'azienda, è stato solo l'esplosione della rivolta contro l'automatismo che strangola lentamente, ma nello stesso tempo continua a pagare le rate dell'automobile che per una sorta di piacere ha trasformata in un monumento.

Bruno Boglioni

