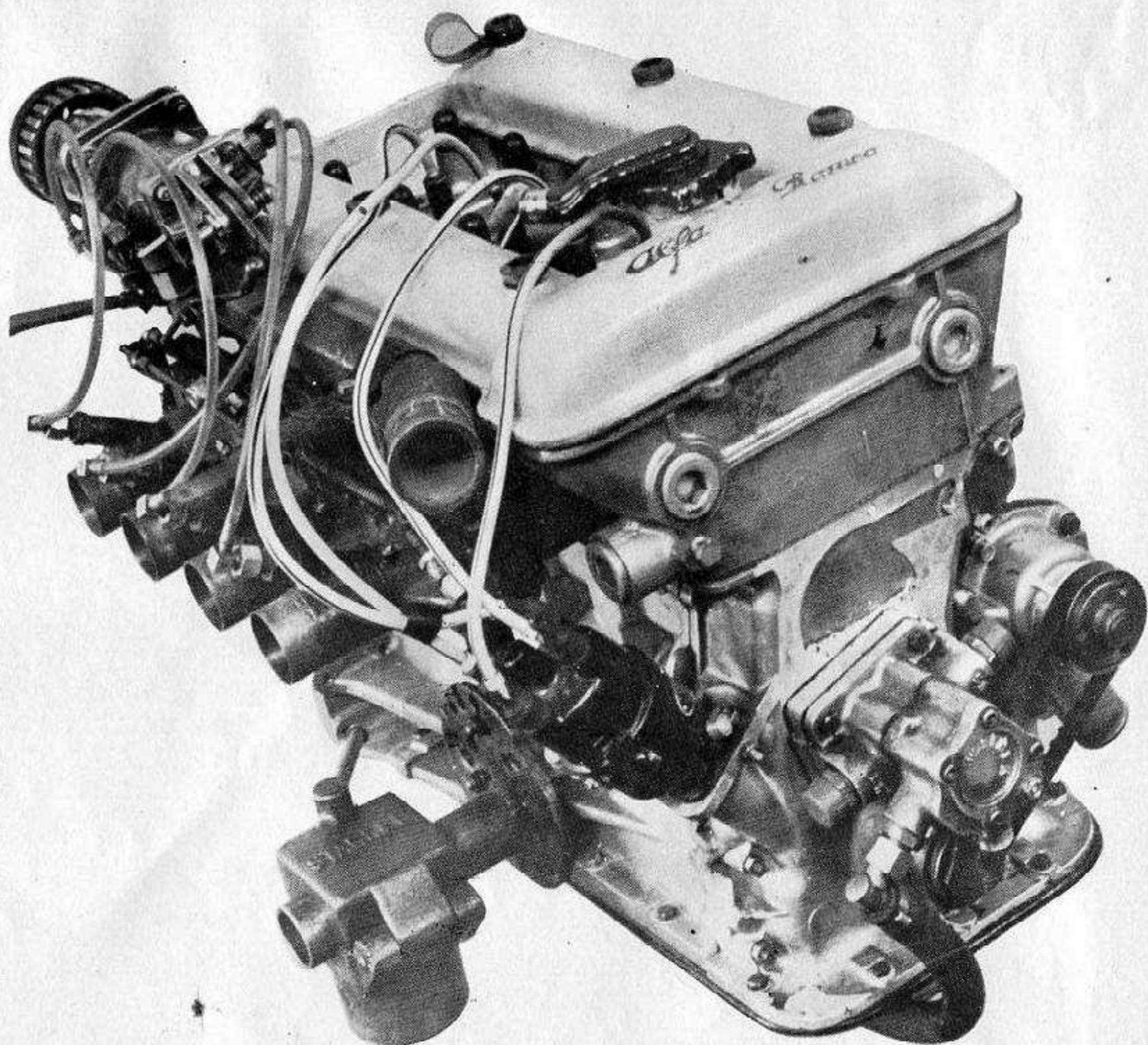


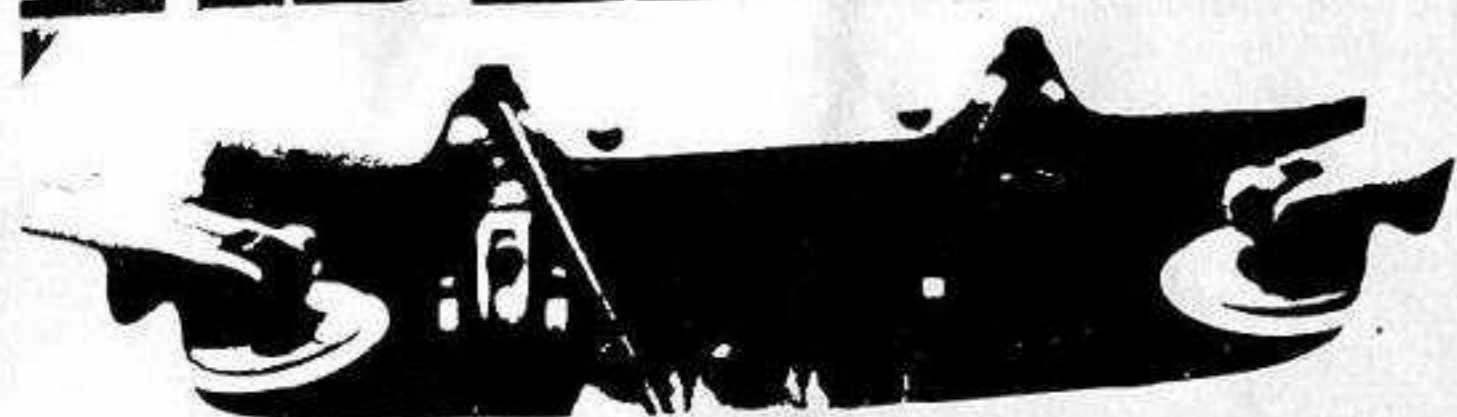
Dove va la F. 3?

Com'è cambiato il Wainer - ALFA '72

MILANO - L'interrogativo dominante nella « Formula 3 », per la stagione 1972, è questo: con il preannunciato ampliamento della strozzatura da 21,5 a 23 mm di diametro, si accentuerà o diminuirà la contesa tra i motori? Infatti, la nuova formula di 1.600 cc, entrata in vigore l'anno scorso, con tutti i difetti e le carenze da molti criticati, ha avuto due pregi (più altri che vedremo) incontestabili, quello di ridurre i costi della meccanica e quello di riaprire il confronto a più motori, cosicché la lunga egemonia dei Ford è stata spezzata, con fior di vittorie della Alpine-Renault e dall'Alfa Romeo - Wainer, a cui si sono aggiunte esperienze condotte anche con il BMW e ultimamente con il Fiat 128 realizzato da Repetto. A giudicare dalle reazioni dell'Alpine-Renault, il cui motore s'è già trovato ai limiti con il passaggio da 20 a 21,5 mm di diametro della flangia, appare evidente che un nuovo intervento in questa direzione non farà che accentuare la selettività dei motori atti a questo genere di preparazione e di competizione; lo stesso, a grandi linee, è avvenuto per l'interessante elaborazione di Repetto. Perciò, si corre il rischio di limitare il confronto a due motori, Alfa e Ford, o di tornare addirittura alla formula monomotore, se anche il primo di questi dovrà soccombere lungo il sentiero di questa « escalation ».



L'IDENTIKIT



FORMULA
ITALIA

72

dei PILOTI
prescelti dalla CSAI
per la F. ITALIA

Residenza Professione Attività I piazzamenti migliori automobil.

1. GRUPPO (consegna fine marzo)

Giovanni ANGELINI	Ascoli Pic.	impiegato	2 anni	2 primi posti cl. 2000 gr. 1
Alberto BARBERO	Monza	studente univ.	1 anno	3 quinti posti F. Monza
Marco BONINSEGNI	S. Sepolcro	commerciante	2 anni	2 primi posti 500 g. 2 e 1150 g. 1
Paolo BOZZETTO	Breganze	ragioniere	1 anno	1 primo posto in F. Ford
Umberto CANEVA	Milano	ragioniere	1 anno	2 primi posti cl. 1300 gr. 3
Giovanni CONSOLO	Messina	studente univ.	2 anni	6 primi posti cl. 850 gr. 2
Roberto FARNETI	Ravenna	ragioniere	2 anni	1 ottavo posto F. 850 Monza
Amedeo FERRARI	Roma	macellaio	2 anni	3 sec. posti F. 850 e cl. 1000 g. 2
Enrico GRIMALDI	Catania	studente univ.	2 anni	7 primi posti GT. 4 e Sport
Aldo GUNNELLA	Papigno	commerciante	2 anni	5 primi posti cl. 850 gr. 2
Alfredo RUGGERI	Gavirate	viaggiat. comm.	1 anno	1 secondo posto in F. Ford
Alvaro SALVATORE	Terminillo	commerciante	2 anni	3 primi posti cl. 850 e 1150 gr. 1
Arturo SANGIUOLO	Benevento	geom. imp. edile	2 anni	1 primo posto cl. 1000 gr. 2
Giorgio SPATARO	Treviso	studente univ.	2 anni	6 primi posti cl. 500 e 850 gr. 2
Ubaldo SMITTARELLO	Trento	ag. commercio	2 anni	4 primi posti cl. 850 gr. 2
Fiorenzo TOGNA	Ornavasso	mediatore auto	2 anni	1 sesto posto in F. Ford
Roberto TONUSSI	Cordenons	operaio	2 anni	1 3. in cl. 1150 gr. 1 e 8. in F.850
Erwieg TROJER	Merano	albergatore	2 anni	4 primi posti cl. 1000 e 1150 g. 4
Mario VIGNERI	Palermo	studente univ.	2 anni	4 primi posti vetture varie

2. GRUPPO (consegna: ?)

Gianni ABATE	Biella	studente	2 anni	1 ottavo posto in F. 850
Antonio CASTIGLIONI	Locate Var.	autista	1 anno	2 secondi posti in F. Ford
Roberto FILANNINO	Torino	industriale	1 anno	1 primo posto in F. Ford
Donato CRISPELLO	Napoli	studente	2 anni	3 secondi posti in classi varie
Pier Carlo GHINZANI	Calusco Ad.	dis. meccanico	1 anno	1 quarto posto in F. Ford
Alfonso GIORDANO	Tramonti	meccanico	2 anni	1 terzo posto cl. 700 gr. 2
Renzo REVELLO	Verona	rappresentante	1 anno	1 sesto posto in F. Ford

3. GRUPPO (consegna: ?)

Nello BIANCHI	Pistoia	impiegato	1 anno	1 decimo posto cl. 1000 gr. 1
Giulio BONINSEGNI	Cortona	studente	1 anno	1 quinto posto cl. 500 gr. 2
Idalgo BRANDUCCI	Savignano	commerciante	1 anno	(F. Ford)
Giorgio CASALEGNO	Torino	studente	1 anno	1 secondo posto cl. 1150 gr. 1
Michele CLO'	Bologna	impiegato	1 anno	1 terzo posto cl. 1150 gr. 1
Giuliano COROLLI	Milano	rappresentante	1 anno	—
Mario GRILLI	Napoli	ragioniere	1 anno	1 primo posto cl. 1000 gr. 1
Alfredo MORVILLO	Firenze	disegnatore	1 anno	1 primo posto cl. 850 gr. 1
Franco NENCINI	Viareggio	studente	2 anni	1 quinto posto cl. 500 gr. 1
Stefano PICCOLOMINI	Padova	studente	1 anno	1 primo posto cl. 1000 gr. 1
Franco SELVATICI	S. Lazzaro	disegnatore	1 anno	1 secondo posto cl. 1300 gr. 1
Giorgio ZORZI	Mestrino	esercante	2 anni	1 quarto posto cl. 700 gr. 2

4. GRUPPO (consegna: ?)

Massimo BURATTI	Bologna	meccanico	ness. attiv.	Campione italiano 1971 K. 250
-----------------	---------	-----------	--------------	-------------------------------

Le ultime omologazioni sportive (specie in chiave EURO-GT)



ALFA MONTREAL



DE TOMASO PANTERA



FERRARI DAYTONA

Principali modelli di vetture

omologate nel 1972

GRUPPO 1, Turismo di Serie

BMW	2002 T11	c.c.	1990
	3.0 S		2985
	1802		1776
ALFA ROMEO	2000 berlina		1962
MERCEDES-BENZ	280 SE		3490
FORD-USA	Mustang		7030
CITROEN	SM		2670
FORD-GB	Viva-Firenza		1975
	Escort Sport		1297
FIAT	128 coupé SL 1.3		1290
SIMCA	1100 Special		1294
OPEL	Kadett coupé		1196

GRUPPO 2, Turismo Speciale

FORD-GB	Capri RS 2600	c.c.	2632
ALFA ROMEO	2000 GTV		1962
AUTOBIANCHI	A 112 Abarth		982
GRUPPO 3, Gran Turismo di Serie			
ALFA ROMEO	2000 spider	c.c.	1962
PORSCHE	914/6 (dal gr. 4)		1991

GRUPPO 4, Gran Turismo Speciale

ALFA ROMEO	Montreal	c.c.	2593
DE TOMASO	Pantera		5763
FERRARI	365 GTB/4		4390
RENAULT	R 12 Gordini		1565

Ecco le principali estensioni di omologa

BMW	2002 TI	gr. 1	cambio a cinque marce
	2002	gr. 1	rapporto sterzo, supporti sospensione, rinforzi sosp. posteriore, barra di irrigidimento vano motore
	1600	gr. 1	ponte posteriore autobloccante
FERRARI	Dino 246	gr. 4	nuovo cambio
FORD-GB	Capri RS 2600	gr. 2	suspens. rinforzata, freni ventilati
CHEVROLET	Camaro 5.7	gr. 2	freni a disco post., carter secco
OPEL	1900 GT	gr. 3	variante modello Junior, cambio a 5 marce ZF, bielle, carter secco
	Manta 1900	gr. 2	cambio a cinque marce ZF
	Ascona 1900	gr. 2	cambio a cinque marce ZF, carter secco, bielle, pistoni
	Commodore GS2800	gr. 2	bielle, carter secco
LANCIA	Fulvia HF 1.6	gr. 3	nuovo volante
NISSAN	Datsun Sport 240	gr. 4	cambio a cinque marce
NSU	1200 TT	gr. 2	passaruota più larghi

Queste le vetture la cui omologazione è scaduta al 31-12-1971

GRUPPO 1, Turismo di Serie

NSU: Sport Prinz 4, Typ 110, 1000 TT — RENAULT: Dauphine Gordini — FORD: Cortina — FIAT: 1500 berlina.

GRUPPO 2 Turismo Speciale

BMW: 1800 — SIMCA: 1000 coupé — LANCIA: Flavia 1500, Flavia 1800, Flavia Sport, Flavia Zagato, Flaminia.

GRUPPO 4, Gran Turismo Speciale

AUSTIN HEALEY: Sprite Mk. 3 — SUMBEAM: Tiger — TRIUMPH: Spitfire Mk. 2 — ALFA ROMEO: Giulietta Sprint — FERRARI: 330 GT.

Ecco l'elenco delle principali nuove vetture omologate a partire dal 1972. Si può notare come siano state omologate in gruppo 4 tre vetture molto interessanti, cioè la Montreal, la Pantera e la Daytona.

Se per la granturismo dell'Alfa l'omologazione è quasi unicamente in funzione di un eventuale uso dell'8 cilindri della Montreal per la Formula 2, l'omologazione in GTS della De Tomaso e della Ferrari rende anche più eccitante l'attesa per il Campionato Europeo Gran Turismo, che oltre alle vetture citate potrà contare anche su una quarta vettura italiana potenzialmente molto valida, cioè la Dino 246. Da notare, anche, come la Fiat abbia omologato solo il modello 1300 SL delle sue nuove 128 coupé, e come la Porsche abbia passato dal gruppo 4 al gruppo 3 la sua 914-6.

Fra le vetture di cessata omologazione, l'unica ancora competitiva era la NSU TT che gareggiava nella classe 1150 gruppo 2. Infine, vi è un sunto delle più importanti estensioni di omologa riguardanti più che altro le vetture impegnate nel Campionato Europeo Turismo, con una certa prevalenza per l'omologazione di cambi a 5 velocità e di impianti di lubrificazione a carter secco.

Solo HAILWOOD nella sua scia ma perde il primato in classifica

McRAE doppia tutti (e nuova collisione)

SPECIALE PER AUTOSPRINT

CHRISTCHURCH - Il giovane pilota neozelandese Graham McRae ha confermato, sulla pista di Wigram, di essere il concorrente più temibile e qualificato per la conquista della Coppa Tasmania...

bato nella sua marcia, alle sue spalle si scatenava una dura lotta per le piazze d'onore, protagonisti Hobbs e Mike Hailwood con la sua Surtees. Quando le sorti del duello erano ancora indecise...

CORSA A CHRISTCHURCH - Terza prova della Coppa Tasmania - Circuito di Wigram - 47 giri - Km. 160,900 - Christchurch, 22 gennaio. CLASSIFICA

tate delle sette in programma per l'aggiudicazione della coppa.

Il vincitore, il cui mezzo meccanico ha resistito stupendamente al ritmo infernale impressogli, ha ottenuto, sulla distanza, una media record di 181,704 kmh, la più alta finora registrata nelle prove della « Tasmania Cup ».

Al segnale dello starter scattava in testa l'inglese David Hobbs su McLaren, ma si trattava di un effimero fuoco di paglia. Infatti, dopo soltanto tre dei 47 giri da percorrere per una distanza complessiva di 100 miglia, McRae era già saldamente al comando che non avrebbe più lasciato fino al traguardo.

Sedici erano i partenti allo start, ma soltanto dodici di essi hanno portato a termine la fatica, mentre gli altri sono stati costretti al ritiro da avarie meccaniche. Il tempo del vincitore è stato di 53'11" e 6 contro i 54'03"6 di Hailwood. McRae ha quindi superato l'ex campione motociclista Hailwood in testa alla classifica, mentre Frank Gardner resta terzo in virtù dei nove punti conquistati nella prima corsa di Auckland.

Bob Anderson

GRANATELLI ingaggia anche i due più forti delle stock-cars

RIVERSIDE - Bobby Allison si è guadagnato la prima posizione di partenza nella 500 Miglia « Winston Western » di Riverside, stabilendo nelle prove di qualifica disputate venerdì scorso, un nuovo record della pista alla media di 110,212 miglia orarie.

A movimentare ancora di più il campionato Nascar, è giunto l'annuncio di Andy Granatelli dell'avvenuto ingaggio dei due più famosi piloti delle macchine Stock Nascar: Richard Petty, che sarà al volante della macchina numero uno, e Buddy Baker che piloterà la seconda STP Special.

Granatelli si è dichiarato particolarmente soddisfatto dell'accordo, in vista del lancio pubblicitario del nuovissimo filtro per l'olio già disegnato e pronto per la produzione: i due superstars della Nascar sono garanzia di successo, basti pensare che Richard Petty negli ultimi cinque anni ha vinto 92 corse delle 228 cui ha partecipato.

Una «piccola» TARGA il rally SICILIA

PALERMO - La prima bozza del regolamento del Rally di Sicilia è già pervenuta alla CSAI per l'approvazione.

Il rally, come noto, verrà effettuato nei giorni 3, 4 marzo e consisterà di due tappe identiche per una lunghezza complessiva di 1206 chilometri.

Queste le prove speciali:

- A) Villaurea km 9,500, tempo imposto 11'24"
B) Sclafani Bagni km 4,000, tempo imposto 4'48"
C) Str. Serv. Autostr. km 9,000, tempo imposto 10'48"
D) Blufi km 5,500, tempo imposto 6'36"
E) Madonna dell'Alto km 8,000, tempo imposto 10'48"
F) Borrello km 14,500, tempo imposto 17'24"
G) Str. Serv. Autostr. km 9,000, tempo imposto 10'48"
H) Villaurea km 9,500, tempo imposto 11'24"
I) Carbonara km 15,000, tempo imposto 18'00"

Molte di queste prove appartenevano già al vecchio progetto del rally, quello ideato dallo scomparso D'Anna, dimenticato direttore dell'A.C. Palermo.

Intanto è già rientrato a Roma Mirto Ventura, direttore di corsa a Valcellunga e componente della sottocommissione CSAI per i rallies. In questa ultima veste è andato a Cefalù insieme con Dante Salvay (consulente CSAI e D.S. della squadra Italia per i rallies), per un sopralluogo decisivo al percorso.

Dice: « A seguito di una rettifica al tracciato complessivo, il rally si svolgerà in due giornate, 3-4 marzo, come previsto ma avrà uno sviluppo di 900 km invece di 1206. Sarà articolato in dieci prove speciali più una prova di velocità in salita, da Cefalù a Gibilmanna (in 14 km) subito dopo la partenza. Delle prove speciali, la più impegnativa è la Sclafani-Bagni della lunghezza di km 4,5 comprendente oltre 25 tornanti ad una sensibile pendenza. Altra prova interessante e selettiva è quella della Madonna dell'Alto (8 km). E' inutile dire che il percorso del rally è ricavato nella tradizionale zona della Targa Florio, cioè nel gruppo delle Madonie. Altre prove speciali erano state indicate dagli organizzatori ma sono state scartate per una semplice ragione: il rischio dell'impraticabilità. Il loro fondo stradale, chiamato dai locali "trazzere", è infatti argilloso e in caso di pioggia (non è escluso ancora ai primi giorni di marzo) si trasformerebbe in una fanghiglia. »

A questo punto Mirto Ventura sorride, fa una pausa e noi lo incalziamo. Riprende: « Sorrido per una avventura che Salvay ed io abbiamo vissuto durante il sopralluogo. Guadando un fiume siamo rimasti in panne perché l'acqua ha reso subito inutilizzabile lo spinterogeno e poi ha cominciato ad allagare la vettura. Meno male che c'era sul posto una gigantesca ruspa che, con una pala, ha sollevato la nostra macchina e l'ha trasportata al di là del corso d'acqua. Nel complesso un rally interessante, vario e difficile. »

A Cefalù Mirto Ventura e Dante Salvay sono stati accompagnati in giro dal barone Antonio Pucci, « il gattopardo della Florio » che è un po' responsabile dell'organizzazione che sarà curata dall'A.C. di Palermo. In settimana, la bozza definitiva del regolamento sarà trasmessa a Roma e la CSAI provvederà al nulla-osta. Per cui entro i termini il regolamento sarà pubblicato.



L'Opel Manta preparata da Conrero è stata una delle macchine che ha maggiormente interessato il pubblico. Oltretutto alla guida oltre a Pianta c'erano anche Paleari e Baj. Per molti è stata una sorpresa sapere che a bordo potevano esserci anche quattro persone



Continua la partecipazione ai rallies della Simca Italia che con Valini ha corso anche la stagione passata. La partecipazione al Monte permette il confronto con la vettura ufficiale di Fiorentino

LA MANTIA bis ma sfianca la sua MINI

PALERMO - Una domenica di sole ha premiato le speranze degli organizzatori del « 2. Trofeo Airone Molykote » che, dopo la pioggia caduta abbondantemente, temevano di vedere compromessa la seconda prova delle cinque sulle quali si articola il campionato. Sole in cielo e fango sul tracciato, dunque, anche questa volta da ripetersi per due volte consecutive nello stesso senso di marcia, con il risultato quanto meno coreografico per la tanta melma sollevata nelle curve più impegnative dalle ruote motrici, soprattutto quello delle trazioni anteriori.

Anche questa volta il successo è andato alla Mini Cooper di Giovanni La Mantia che ha impiegato 2'52"34, tempo di una dozzina di secondi superiore a quello fatto registrare nella prima giornata del 9 gennaio scorso. La Mantia, comunque, a forza di spremere il proprio quattro cilindri, ha visto esalare l'anima della sua macchina, durante la riprova, sotto forma di una nuvoletta di fumo bianco. Buone anche le prove degli altri classificati Pontana, Traina, Mattaliano, Giacalone, Pernici. Il conduttore Messina è stato squalificato per irregolarità tecniche.

Il prossimo appuntamento è per il 6 febbraio.

g. m.

I primi RITIRATI

Perazio-Falletti (Lancia HF 1600), Desvignes-Odile (Alpine A 110), Slotemaker-Van Der Geest (Ford Escort), Krisp-Weiss (BMW 2002 TI), Gjolberg-Buran (BMW 1600), Bohigas-Torruella (Seat 1430), Ebermayer-Scherer (Opel Commodore), Mortara-Torriani (Fiat 124 spider), Piger-Forestier (Alpine A 110), Nielsen-Poulsen (Ford Capri), Nielsen-Ludvigsen (Fiat 850 coupé), Aspuru-Aspuru (Alpine Renault), Navarro-Zapico (Simca 1200), Porcier-Ollier (BMW 2002), Suppan-Witham (Triumph GT 6), Lund-Skute (Opel Kadett LS), Waldner-Hohing (Opel Ascona), Dall'Ava-Maiga (Lancia HF 1600), Lerche-X (BLMC), Khalfi-Herren (Opel Ascona), Madeira-De Almeida (BLMC), Rentschler-Kohler (Ford Capri), Jakubowski-Haller (Opel Kadett), Rouget-X (Ford Capri), Juvberg-Slaeperud (Opel Kadett), Liffler-Holtz (Simca 1000), Orsi-Sola (Fiat 125 S), Van Den Bosch-Maes (BMW 2002 TI), Kapetanakis-X (BMW 1600), Suni-Finzi (Simca 1000), Cristiani-Combe (Fiat 128), Bergschneider-Bink (Citroen GS), Conde-Heredia (BMW 2002 TI), Pontier-Boscary (BMW 2002 TI), Houel-X (Porsche 911 S), NON PARTITI De Bonis-Vitalini (A 112), Gluhak-X (Lancia), Sabine-Renier (Alpine A 110), Novakovic-Gregoric (BMW 1600), Seperh-Rahi (Fiat 128), Rang-X (BMW 2002 TI), « Sirocco »-Andriopoulos (Alpine A 110), Martino-Librizzi (Fiat 124 spider), Chiarva-Bellotti (A 112 Abarth), Ferrero-X (Autobianchi), Hemsley-X (BLMC), Pasta-Silvuni (Fiat 128 R), « Berman »-Bottai (Fiat 125 S), Wedrycowski-Timoszek

II. TROFEO AIRONE MOLYKOTE - 2.a giornata - Palermo, 23 gennaio 1972.

CLASSIFICA ASSOLUTA

- 1. Giovanni La Mantia (Innocenti Mini Cooper) 2'52"34; 2. Fontana (Innocenti Mini Cooper) 2'53"07; 3. Traina (Morris Cooper S) 2'55"84; 4. Mattaliano (Innocenti Mini Minor) 2'56"36; 5. Giacalone (Innocenti Mini Minor) 2'59"47; 6. Pernice (Fulvia HF) 2'59"59; 7. Palazzolo (Autobianchi A-112) 3'00"44; 8. La Mantia G. (Fiat 500) 3'01"40; 9. Di Stefano (Fiat 850) 3'02"76; 10. Griguana 3'03"83.

- Classe 500 di serie: 1. Franco Alioto (Fiat 500) 3'20"40; 2. Arrigo (Fiat 500) 3'21"41; 3. Ivanoo (Fiat 500) 3'24"78; 4. Cangelli (Fiat 500) 3'39"41.

- (Fiat 500) 3'01"40; 2. Scalia (Fiat 500) 3'04"57; 3. Mantalvano (Fiat 500) 3'05"65; 4. Dominici (Fiat 500) 3'06"15; 5. Grotti (Fiat 500) 3'06"74.

- Classe 850: 1. Antonio Mattaliano (Innocenti Mini Minor) 2'56"36; 2. Di Stefano 3'03"76; 3. Groppi 3'06"13; 4. Intravai 3'11"83; 5. Palmieri 3'12"62.

- Classe 1300: 1. Vincenzo Traina (Morris Cooper S) 2'55"84; 2. Grignana 3'03"93; 3. Ruddo 3'15"99; 4. Carramusa 3'24"46.

- Classe oltre 1300: 1. Salvatore Terrigi (Fulvia HF 1600) 2'59"59; 2. Caravazza 3'16"67; 3. Taormina 3'36"77.

La lunga marcia non è avversata dal maltempo: si lamentano di ciò i piloti LANCIA mentre la squadra FIAT accusa problemi di freni

Un «MONTE» di tifo: quasi crolla un ponte

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MONTECARLO - Il Principato di Monaco ha cominciato a vivere le sue giornate calde in attesa dell'arrivo dei superstiti del 41. Rally. Dalle nove città europee, sede di partenza delle 264 vetture partite delle 299 iscritte, i concorrenti puntano sul Principato di Monaco in quella marcia di avvicinamento che da molti è considerata inutile (sono circa 3500 km. da percorrere alla media di 55 kmh.).

Su tutti gli itinerari il tempo non è infine come si credeva o si sperava (Lancia): una leggera nebbia, qualche nevischio, ma assoluta mancanza di molta neve o ghiaccio.

Nessun incidente di rilievo è venuto a turbare fino a questo momento la regolarità del rally. L'unico che abbia avuto qualche lesione seria è l'equipaggio della Opel Ascona 1600 Waldner-Hohing, uscito di strada mentre era alla guida il navigatore che è rimasto illeso. Piuttosto serie invece le condizioni del tedesco vincitore del Tour Europa 1971.

Anche l'equipaggio femminile della Beaumont con la Opel Ascona 1900 CM G ha avuto un leggero incidente tamponando una macchina di turisti che andava tranquillamente per la propria strada. Illese o quasi le due pilotesse, ma la vettura ha subito danni, tanto che si è dovuto cambiare il radiatore.

Tutto bene fino a questo momento per tutti gli equipaggi favoriti per la vittoria finale, le Alpine Renault, macchine da battere sono in perfetto orario e nulla turba la regolarità della loro corsa, così come le Ford e le Porsche.

Le macchine italiane in gara si stanno comportando bene, le Fiat sono transitate alle ore 8,30 a Torino e tutto era normale. Così almeno hanno detto i piloti che arrivati con un buon margine di tempo si sono ristorati con una benefica doccia nella sede locale della Fiat. L'inconveniente lamentato ultimamente dai piloti ai vari punti di assistenza Fiat, cioè il cattivo funzionamento dei freni, sembra che sia stato agevolmente eliminato dalla Casa madre, così come è passata l'influenza di uno dei migliori piloti, Lindberg, che ieri sera aveva 39 di febbre.

Alla Lancia tutto bene, il direttore sportivo Cesare Fiorio, ha lamentato l'assenza di neve sul percorso che avrebbe favorito le sue Fulvia HF 1600 a trazione anteriore. Ma sino ad ora nessuna nube è venuta a turbare la marcia di avvicinamento delle macchine della Casa

Il ritiro più importante fino a tarda notte di domenica è quello dell'equipaggio olandese SLO-TEMAKER-VAN-DER GEEST che si sono dovuti arrendere per un corto-circuito che ha bruciato la loro Ford Escort Messico dopo poche ore di marcia. Si è incendiata anche l'Alfa Romeo GT



Una folla incredibile si è radunata a Padova per il passaggio del Rally. Nella foto in alto il lungo serpentone di gente è ancora abbastanza ordinato mentre passa lo spider Fiat di Pinto. Sotto a sinistra la macchina di Lindberg che praticamente per la prima volta prende la guida dalla partenza essendo molto influenzato. A destra uno dei favoriti Kallstrom che partecipa al Rally fin dal 1957



1300 di OLIVER-ROWE, l'equipaggio è illeso e si è dovuto ritirare. Le macchine sono attese al Principato di Monaco lunedì 24 dalle ore 8,13 in avanti. Il primo ad arrivare sarà l'equipaggio Fiat PAGANELLI-RUSSO, via via seguito da tutti gli altri.

Martedì è in programma il percorso comune che il direttore sportivo della Lancia Cesare Fiorio ha detto non è molto adatto alle sue vetture, perché delle otto prove in programma cinque sono senza neve, e la Lancia dovrà adoperare gomme (racing) due sono innestate (e sono l'optimum per la Casa torinese) mentre una è metà innestata e metà no.

Per tutte le altre Case, dall'Alpine alla Fiat, dalla Ford alla Porsche, dalla Datsun e tutte le altre non si ha nessun segno di preferenza per le condizioni atmosferiche, tutti i responsabili dicono: sarà quello che sarà, poi vedremo cosa fare.

Giancarlo Cevenini



PINTO ha cambiato numero

PADOVA - Contrariamente a quanto pubblicato da alcuni quotidiani, Lele Pinto è partito da Atene alla guida di uno spider Fiat. La notizia di un suo forfait si è sparsa in quanto PINTO era iscritto con la vettura numero 58 (non partita) ma ha preso il via sulla numero 27, come già annunciato da AUTOSPRINT.

● Tra tutti gli equipaggi il più in forma è apparso quello formato da PIANTA-PALEARI-BAY sulla Manta di Conrero. Approfittando infatti di quanto concesso dal regolamento (solo nella marcia di avvicinamento) e della generosa abitabilità dell'Opel sono partiti in tre prendendosi il lusso di stancarsi molto meno degli altri suscitando l'invidia in particolare di quelli sulle vetture due posti.

● Le tre vetture ufficiali Fiat hanno viaggiato sempre assieme sotto l'occhio vigile della 125 verde di SILECCHIA che con due meccanici è partito da Atene seguendo passo passo la marcia dei suoi tre protetti pronto ad intervenire alla prima necessità, come ad esempio per controllare periodicamente la temperatura all'influenzato Lindberg.

● Tra il pubblico erano presenti moltissimi piloti più o meno noti del rallyismo italiano convenuti a Padova oltre che per salutare gli amici in gara anche per conoscere i piani di battaglia degli avversari per la stagione che sta per iniziare. Tra questi uno dei protagonisti della passata stagione delle sprint, POLESE che si è a lungo trattenuto a parlare con Boldrin (il preparatore Porsche di Mestre) da cui dovrebbe ottenere una delle 5 vetture della Squadra Porsche-Italia del Lloyd Adriatico già dalla prima gara di campionato dei rallies nazionali, la Coppa Della Favera.

● PAGANELLI, a chi gli chiedeva un pronostico sulla sua corsa, badava a rispondere che per lui arrivare entro i primi dieci era già un grosso risultato. Piuttosto chi vedeva molto bene era Makinen con l'Escort in possesso, a suo parere, di un assetto fantastico.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

PADOVA - Gli organizzatori padovani avevano avuto il lampo di genio nei giorni precedenti il passaggio del Rally e per il C.O. di quest'anno hanno pensato di sfruttare uno dei tanti ponti del Settecento che scavalcano il canale che separa l'isoletta del Prato della Valle dal resto della Piazza. Hanno fatto male i loro conti però, perché la folla (oltre quindicimila persone) non ha gradito l'iniziativa ed in breve ha superato i cordoni di carabinieri prendendo d'assalto il ponte e circondando le vetture dei concorrenti in attesa di transitare.

Vani sono stati anche gli urli dei commissari sportivi che speravano di far allontanare tutti al grido di «Crolla il ponte! Non regge tanto peso!». Per tutti i presenti toccare con mano la Lancia di KALLSTROM valeva ben la pena di rischiare un bagno.

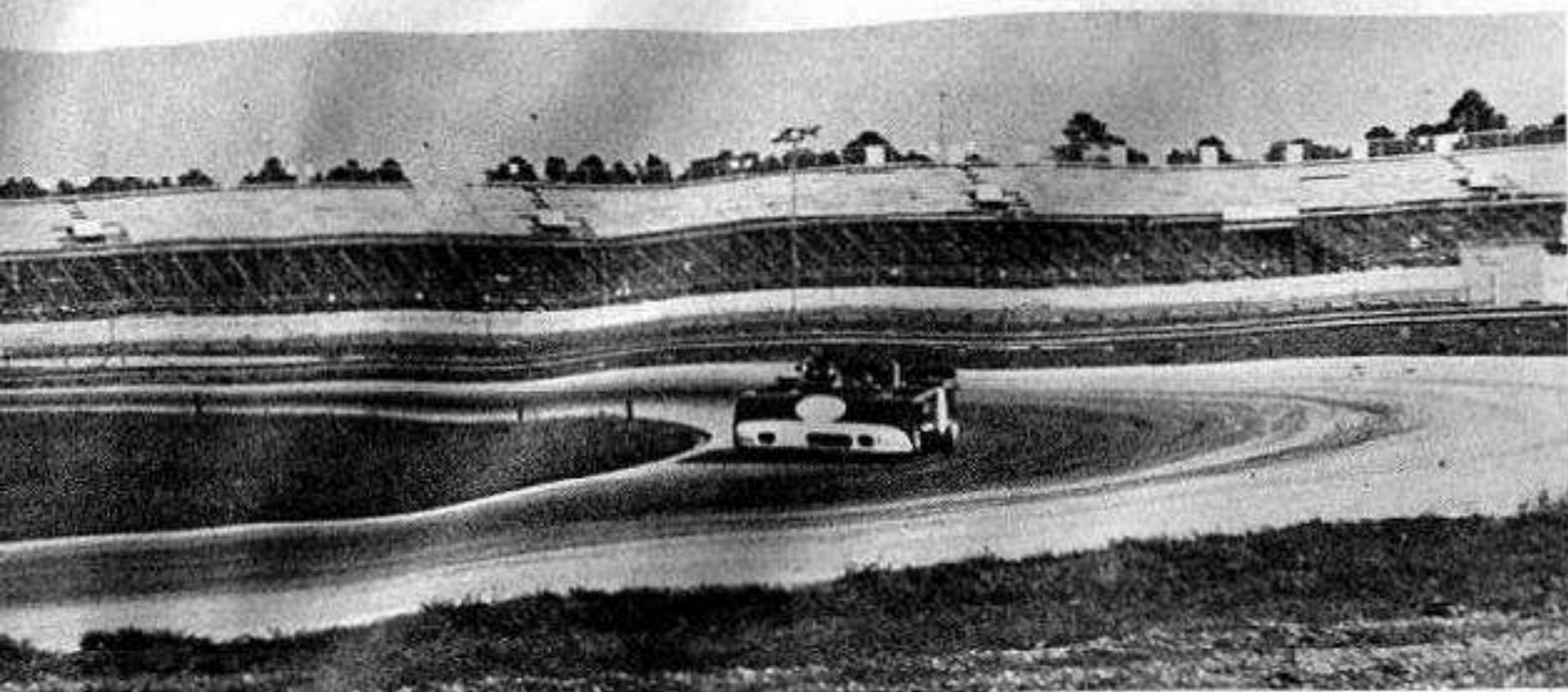
Una volta assestati sul parapetto, abbracciati alle colonne, pigiati sino all'inverosimile tutti questi appassionati si sono goduti il passaggio di ventinove dei trenta equipaggi partiti di Montecarlo. Unici a non transitare Suni-Finzi, ritirati per rottura di una sospensione poco dopo il C.O. di Spalato in Jugoslavia. Tutti i migliori non hanno lamentato noie meccaniche di nessun genere e nel complesso sono apparsi tutti abbastanza riposati in conseguenza delle favorevolissime condizioni ambientali incontrate sin dalla partenza.

Unico ad accusare vistosamente segni di stanchezza il navigatore di LINDBERG, su uno dei tre spider Fiat ufficiali, CARLSTROM. A lui è toccato infatti l'ingrato compito di guidare praticamente in continuazione da Atene in quanto Lindberg, dopo aver passato due giorni a letto, ha accusato anche al via un febbrone da cavallo.

Ultimi a transitare CRISTIANI-COMBE che hanno consegnato anche la tabella di marcia annunciando il loro ritiro. Sia questo che l'altro equipaggio italiano ritirati in Jugoslavia partecipavano all'edizione B del Rally, quella cioè con svolgimento senza prove speciali.

Da Atene non sono partiti i seguenti equipaggi: Novakovic-Gregoric, Sepehri-Rahi, «Sirocco»-Andriopoulos, Martino-Librizzi, De Bonis-Vitalini, Chiarva-Bellotti, Ferrero, Gluhak e Kapetanakis.

C. C.



A sinistra, de Adamich con la 33tt3 nella solitudine di Daytona. Sopra, Revson con Marelli e Chiti. Il suo contratto Good-year potrebbe far sì che l'Alfa che piloterà con Stommelen non venga iscritta ufficialmente

QUI MODENA
Mario Morselli

Chi corteggia PARKES?



che intanto pensa a un maxi-512

MODENA - Mike Parkes lavora sempre sulle 128 nella sua officina di Formigine. Il «lungo» pilota-ingegnere, direttore tecnico della Filipinetti ha molta nostalgia delle corse. Quest'anno sapete come stanno le cose e lo stesso Mike ce ne ha parlato. «Non abbiamo le vetture per partecipare al mondiale marche». Comunque, è certo che Mike non starà fermo; qualcosa (come pilota) lo farà; forse riuscirà a preparare un paio di Ferrari 512M per il Can-Am montando un motore maggiorato nella cilindrata.

Intanto sappiamo che l'inglese è corteggiato da qualche azienda di grossa rilevanza. Non vi sono notizie precise e lo stesso Mike si guarda bene dal pronunciare parola in argomento. Forse una Casa modenese, forse altrove (ma sempre in Italia). Che farà Mike? Egli è un uomo di grande valore: pilota, ingegnere, collaudatore, ora tecnico ben qualificato, ma alquanto indipendente, che ama una certa libertà; in officina, a Formigine, ove ha sempre vicino il suo fedele cane lupo, Mike esaminerà le proposte ed i suggerimenti prima di prendere una decisione in proposito. Certo, di lui si parlerà presto. Auguriamoci perché è un caro e bravo amico.

Ed ora altre notizie interessanti. Alle Officine «Padane» si vestono le «Bora» della Maserati in media di una al giorno. Malleret, Drieux, Alfieri, il comm. Benassi, con i loro diretti collaboratori quali il dr. Torrusso, sono soddisfatti di questo lancio che dovrebbe avere un maggiore incremento in primavera. Le «Padane» e la «Orlandi» stanno preparando i pullman che saranno presentati in anteprima mondiale al Salone di Ginevra.

● E' confermato che i piloti per la squadra F.2 della McLaren saranno Ganley e Scheckter, la rivelazione dell'anno scorso nella Formula Ford, poi passato alla F.3 e ora alla F.2.

● Il team Broadspeed, dopo cinque anni di fedeltà alla Ford, passa alla BMW, come era già più o meno stato annunciato, e farà gareggiare nel campionato europeo turismo una tre litri per John Fitzpatrick. In prova il motore sviluppava 302 HP, ma alla Broad-speed si afferma di essere già arrivati a 340.

BUSSINELLO proverà la Pantera GT

MODENA - Nel numero 1 di Autosprint '72 parlavamo della probabilità (che poteva considerarsi una certezza date le ottime informazioni avute) circa l'omologazione della «Pantera» De Tomaso (azionata da motore Ford) per il Trofeo d'Europa Gran Turismo. Ora la «indiscrezione» è un fatto concreto e possiamo, quindi, dare notizia di una comunicazione che ci è stata fatta dal dr. Roberto Bussinello. Dice, dunque, l'assistente di Alessandro De Tomaso: «Ci siamo; la Pantera, vettura che ha riscosso tanti consensi, è stata omologata per la partecipazione all'Europeo Gran Turismo. Ci saremo, dunque, anche noi».

— E fra le altre avversarie, vi batterete anche contro la Ferrari Daytona che Luigi Chinetti, dopo il fortunato esperimento dello scorso anno, affiderà al figlio...

«Appunto, dico che ci saremo anche noi. E', quindi, un primo passo.»

— Sapevamo qualcosa, sin da quando venne Stewart a Modena per provare la macchina.

«Ne parlai col presidente. Tu sai che quando si tocca il tasto sport freme. Mi disse: va bene, pensaci tu. Ed io mi son buttato dentro a pesce e ora la macchina è già pronta. Tu sai che, modestamente, una certa domestichezza ce l'ho.»

— Ricordiamo che fosti il primo a collaborare con De Tomaso; ti ricordi la officina dei Mulini Nuovi?

«Esatto. Quindi vedi che dopo tanto peregrinare sono ritornato all'ovile e sono tanto contento di essere qui. Si lavora con soddisfazione, i programmi vengono realizzati. Sai lavoriamo in pieno.»

— Quali le modifiche?
«Beh, il regolamento è chiaro; non è che si possano modificare grandi cose.»

— La potenza del motore sicuramente (avete 500 cavalli?) e il peso.

«Sì, abbiamo adattato la macchina al regolamento del Trofeo.»

— E il pilota, o i piloti?
«Intanto alla fine della prossima settimana proverò io. Girerò all'autodromo e ti saprò dire subito le mie impressioni. Per quanto abbia lasciato il volante da corsa da alcuni anni mi sento ancora qualcuno e in grado di dare un giudizio.»

— Ma potresti correre addirittura tu, con questa macchina.

«E perché no!»
— Dunque vedi che ormai ci siamo; ma dimmi di quella visita di Stewart che sollevò un certo scalpore.

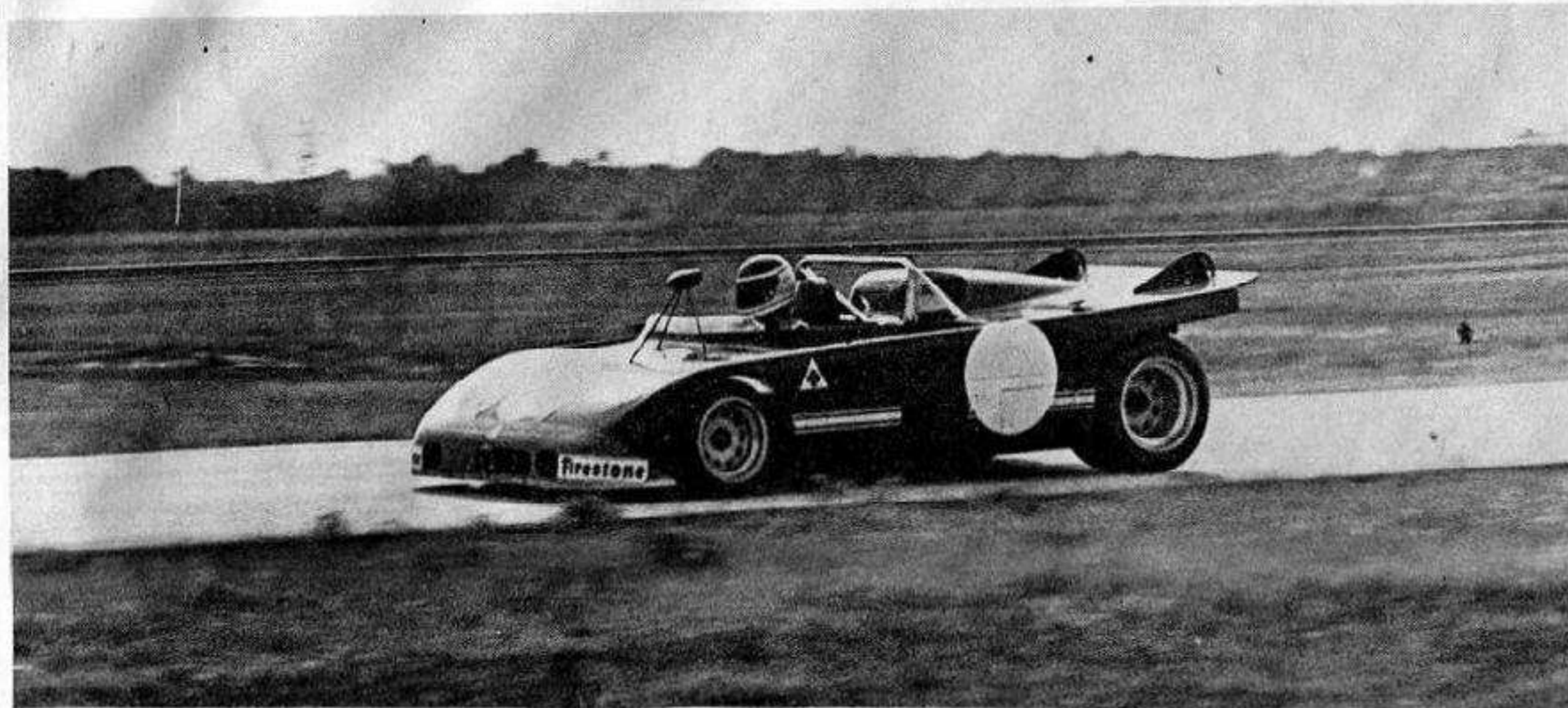
«Infatti Stewart provò la macchina e l'acquistò. Ora c'è questa» pronta e credo abbia promesso al nostro presidente di provarla. Penso che manterrà la promessa e forse...»

— Forse farà qualche corsa, oppure correrai tu...

m. m.

Preoccupanti risultati del test Alfa a Daytona

3 gomme «scoppiate»!



Helmut Marko in allenamento con l'Alfa 33tt3 a Daytona. Il maltempo non ha dato tregua alla squadra, ma la messa a punto è stata ugualmente positiva. Sotto, Revson fraternizza con Stommelen e Elford



do il 28 prossimo quando tutti torneranno alla base dove è atteso anche l'ing. Chiti, da Milano.

Se dovessimo parlare di difficoltà, in questa seconda «seduta» di prove Alfa a Daytona, bisognerebbe parlare innanzi tutto dei pneumatici, che hanno dato grattacapi molto seri a tutti i piloti. Sono state provate svariate gomme della Firestone, con mescole intermedie e da asciu-

ta ha tenuto benissimo, e neppure si è prodotta una rottura nei canali di liquido estinguente. Ciò significa che, in teoria, essa avrebbe potuto riprendere la corsa dopo la riparazione.

C'è da segnalare che tutte queste disavventure sono capitate all'uscita dal curvone sopraelevato, quindi si può presumere che vi siano componenti di accrescimento del peso dovuto alla forza centri-



Lo scoppio della gomma anteriore destra ha portato la macchina di de Adamich contro il muretto di protezione. Le gomme sono state il grosso problema dell'Alfa in questi allenamenti a Daytona

to, anche perché la pista non è mai stata completamente sgombra dall'umidità delle piogge frequenti.

A Rolf Stommelen si è dechappata una gomma a mescola intermedia, ma l'avventura più brutta è stata per de Adamich, al quale prima è scoppiata una gomma — che forse era già sgonfia — senza conseguenze, poi è scoppiata una slick, e la sua Alfa ha strisciato violentemente il muretto esterno, in un mare di scintille. Il serbatoio Autodel-

fuga. Le Firestone usate sono state delle nuove B29 — che sono quelle che hanno dato i problemi — e le solite B28. Sono le stesse gomme che ha usato la Ferrari nelle prove qui a Daytona, prodotte dalla Firestone Europa.

Comunque, anche a causa del fondo imperfetto che non ha mai permesso di tirare in pieno, non si è riusciti a scendere sotto il tempo di 1'48".

Lino Manocchia

SPECIALE PER AUTOSPRINT

DAYTONA - Sarebbe il caso di dire subito «settimana bis per l'Alfa Romeo a Daytona». Una settimana perseguitata dal clima incostante, incoerente, incoerente. «Non sembra nemmeno la Florida» ha detto l'ing. Marelli. Da questo quadro potrete comprendere subito che l'Alfa non ha potuto strafare né provare ciò che veramente voleva provare: la tenuta delle macchine.

E' pur vero che tutti i piloti hanno girato un po', da de Adamich a Galli, da Elford a Marko, da Stommelen a Peter Revson. Quest'ultimo ha provato all'ultim'ora domenica scorsa allorché la pioggia ha dato ad intendere di volersi riposare un po' ed allora il campione della Can Am 1971 ha girato per un poco, più per «ambientarsi» all'Alfa che provare il circuito che conosce benissimo. Come del resto lo conoscono tutti gli altri piloti della squadra milanese. E' venerdì ed il clima sembra voglia — sarebbe ora — cambiare umore, ma i piloti non ci sono perché hanno preso l'aereo per la calda Argentina ed i meccanici con l'ing. Marelli stanno apportando le ultimissime cure, atten-

Il «vecchio» BILL in pensione Sul trono di DAYTONA Bill France 2°



DAYTONA BEACH - La National Association Stock Car (NASCAR) ha il suo nuovo presidente: Bill France junior, figlio di William (Bill) France, presidente dei due noti autodromi di Daytona Beach e Talladega in Alabama.

Il «vecchio Bill» come lo chiamano affettuosamente i piloti, a 62 anni suonati ha ceduto le redini dell'importante associazione al figlio che ha trascorso la vita tra le macchine Stock. Il neo eletto ha 39 anni ed era vice presidente negli ultimi sei anni, oltre che «chief operation officer» dell'organizzazione. Tuttavia il gigante del sud non si ritirerà a vita privata, ma si concentrerà essenzialmente alle operazioni dei due autodromi che, dice France, dovranno passare alla storia come Indianapolis o Monza. Come è noto Bill France è presidente di una grossa corporazione di beni immobili e si occupa anche di aeroplani e motoscafi.

Se oggi la NASCAR ha raggiunto la posizione di riguardo deve soprattutto a Bill France la sua riconoscenza. Nel 1934 l'ex meccanico di Washington giunse a Daytona con pochi soldi e molta determinazione. Corse anche a bordo di macchine speciali lungo la spiaggia famosa della Florida ed in breve passò al settore organizzativo. Uno dei suoi grandi contributi all'automobilismo è stato quello di organizzare le vetture «stock» unificando i sistemi e regolamenti in tutti gli Stati Uniti.

Bill France, nei momenti di «relax», è geniale, affabile, ricco di un sorriso sincero ed una voce piacevole. Non possiede una istruzione superiore, ma si considera un autodidatta. Nato per l'azione, Bill è riuscito a superare molti scogli grazie alla sua «politica nella politica» e grazie ai «politicanti» del «Deep South», il profondo Sud, è riuscito appunto a vincere la sua grande battaglia. Leggermente brizzolato rimane sempre un patito della velocità.

«Quest'anno Daytona vivrà il momento più bello della sua vita» ha dichiarato il presidente dell'autodromo ad AUTOSPRINT. «Ferrari, Alfa Romeo, Lola e

la 'non official' Porsche, daranno vita il 6 febbraio ad uno spettacolo dalle tinte forti. Sarà mio piacere e privilegio dare il benvenuto agli alfiere italiani, che nel tempo hanno scritto pagine gloriose».

William Clinton France junior, neo presidente della NASCAR, non è nuovo della posizione di dirigente dinamico, esperto, ha detto che le «Stock Car» entro due anni assurgeranno a fama non soltanto per il monte-premi, ma per le piste superlative, per le macchine e per i piloti che continuamente aumentano di numero perché provenienti anche dalle categorie USAC e TRANSAM.

Intanto qui a Daytona si compiono gli ultimi ritocchi. L'autodromo è stato rimesso a nuovo e le strade riparate. Dal canto suo la stampa già da qualche tempo «tambureggia» l'avvenimento. Giornalmente, addetti di stampa inviano servizi in tutti gli Stati Uniti.

«Si calcola — diceva un addetto all'ufficio stampa — che per i due giorni di 'gala' qui a Daytona affluiranno oltre 50 mila sportivi da tutti gli Stati Uniti». Praticamente la corsa di Daytona apre ufficialmente il periodo delle corse in USA. E come battesimo non c'è male. Azzardando un confronto potremmo dire che la Sei Ore di Daytona rappresenta la Indianapolis del settore marche. Uno dei primi ad iscriversi alla Sei Ore è stato Peter Gethin il quale si è visto assegnare una Porsche 908 dal veterano della Can Am Tony Dean.

Gethin guidò una McLaren formula uno la scorsa stagione, poi la BRM con cui vinse a Monza. Il 36enne Dean guida da sette anni ed ha al suo attivo una vittoria nella Road Atlanta Can-Am.

Un programma nutrito che avrà inizio il 5 febbraio. Farà da cornice alla classica gara per marche la gara per formula V e la «Midnight challenge GT», per culminare il 20 febbraio con la 500 miglia di Daytona alla quale parteciperanno 40 tra le migliori «Stock Car» per contendersi 200 mila dollari di premi.

l. m.



Ciao RUDY e la fiaccola antinebbia

COSTANTINI non si tocca come P.R. della G.M.

ROMA - E così anche mr. Rudolph H. Boniface si è accomiato dall'Italia. Ormai capita sempre più frequentemente, che i dirigenti di Case estere vengano da noi per un quanto mai prezioso e fortunato tirocinio-promozione. Formalmente Mr. Boniface è l'ultimo esempio del genere. Sabato 22 gennaio, nella sala dell'Elisse all'Hilton, l'ex presidente della General Motors Italia ha riunito (lui e la gentile consorte) amici e collaboratori per salutarli. Tutti indistintamente si sono complimentati con lui, per la recente nomina a n. 2 dell'Adam Opel A.G. E' un riconoscimento che va a beneficio anche della stessa G.M. Italia che da un paio di settimane è retta dal dr. Carlo Peano.

«In un certo senso l'ho imposto io — ha confessato mr. Boniface — perché non è affatto vero che un presidente della Casa-madre sia da preferire ad un presidente nazionale. Anzi, questi è avvantaggiato dal fatto che come lo conosce lui, il mercato, non lo conosce certo un "estero". Mi rendo conto che ciò che dico può riferirsi anche a me, ma soltanto per il passato. Quando uno diventa Direttore Generale Vendite per l'Europa di una grande Casa come la Opel, allora siamo a livelli sovra-nazionali, dove non conta il passaporto...».

Per inserirsi meglio nei quadri della filiazione tedesca della General Motors, Mr. Boniface andrà in «ritiro». A questo proposito precisa: «D'accordo con il presidente Cunningham di

serterò l'ufficio per quattro o cinque settimane, il tempo strettamente indispensabile per imparare il tedesco!».

Alla domanda-verifica su chi sarà il successore del dr. Peano alla Direzione Vendite Italia, il simpatico Mr. Boniface dice: «Sulla stampa sono state riportate interessanti indiscrezioni che per essere tali non anticipano sempre la realtà. Le posso anticipare che il dr. Costantini rimarrà responsabile della Direzione Stampa e P.R., perché uno come lui non è facile da sostituire. Per potenziare l'attività di questo ufficio, intendo quanto prima allargare la sua sfera d'azione e incoraggiare le relazioni con i corrispondenti dipartimenti in tutta Europa. Lunedì, da Costantini o da Heath, saprà il nome del sostituto di Peano. E' certamente un uomo che vale. Poi mi darà ragione. Lo sa dove? A Ginevra. Sì, perché io, i saloni, me li farò tutti...».

Mr. Boniface, anzi Herr Boniface lascia un pezzetto di cuore qui a Roma. Sì, va bene, a Russelsheim ci va con piacere perché il trasferimento significa un notevole passo avanti nella gerarchia G.M., ma il sole, gli spaghettoni, gli amici... All'Hilton c'erano pure Antonella Luaidi, Franco Interlenghi e Anthony Steel a salutarlo. A un certo punto Antonella sempre in forma, sempre affascinante, fa a Mr. Boniface:

«Allora, ciao Rudy, ci rivediamo a Francoforte...». E lui, pronto: «No, no preferisco incontrare te e Franco qui a Roma. Concedetemelo...».

Attesa a Vallelunga la MACO F.2 MOHR

E' prevista per i giorni prossimi a Vallelunga, una serie di prove della MACO F.2 guidata dal pilota tedesco Manfred Mohr. Questa macchina, di costruzione germanica, si è vista una sola volta nel corso della stagione '71 in Svezia quando, guidata dal suo stesso costruttore Ernst Mahring non riuscì a qualificarsi. La Maco 72, che ha subito solo piccoli aggiornamenti e che resta sostanzialmente immutata con la sua struttura monoscocca e i radiatori laterali, verrà provata col motore 1600 del vecchio regolamento per poter avere delle comparazioni con i tempi segnati dalle F.2 in ottobre. Se le prove avranno esito positivo e verranno superati alcuni problemi di carattere organizzativo, due Maco disputeranno la stagione europea di F.2 guidate da Mohr e da Jochen Mass che tutti stanno seguendo con interesse per la rapidità della sua ascesa.

Mahring, che ha la sua piccola fabbrica a Braunschweig, vicino all'inizio dell'autostrada per Berlino, sta costruendo un piccolo set di macchine destinate a formule minori e, se il programma per la F.2 andrà a buon fine, produrrà una F.3 che Mohr utilizzerà ogni qualvolta sarà libero da impegni della F.2.

Il WINCHESTER' 70 è un'altra cosa...

Le fiaccole di sicurezza Winchester, presentate con successo quest'anno al Convegno di Sorrento ed alla Conferenza di Stresa, avrebbero dovuto essere introdotte sul mercato italiano entro il 1971. Enti pubblici e privati, il Ministero dei Lavori Pubblici, il Ministero degli Interni, la Società Autostrade, hanno sottolineato il notevole contributo delle fiaccole Winchester alla causa della sicurezza stradale, specie in condizioni di scarsa o nulla visibilità. L'opinione pubblica informata a suo tempo della novità non può ancora usufruire di queste fiaccole. La Winchester italiana infatti — sebbene importi regolarmente dagli Stati Uniti questo tipo di torce — non può destinarle ad una distribuzione commerciale di massa. Ragioni d'ordine burocratico ostacolano purtroppo il ricorso ai più diffusi e comodi punti di vendita, che — come in altri paesi — sono i negozi di auto-accessori ed i distributori di carburante. Pertanto la Winchester si vede costretta a raggiungere la clientela tramite i normali canali di vendita dei suoi prodotti, e cioè le armerie.

Il dr. Bruno Amisano, amministratore delegato della Winchester italiana, ritiene quanto prima di poter mettere a disposizione di tutti gli automobilisti ed in ogni località la fiaccola di sicurezza («Wintorcja»). Un prodotto efficacemente collaudato in molti paesi del mondo per poter segnalare la presenza di veicoli fermi, e di persone, sulla sede stradale, nella notte e nella nebbia. La speranza di presto vedere liberamente in vendita le fiaccole Winchester scaturisce da una recente affermazione del Ministero dei Trasporti in risposta ad un'interrogazione parlamentare:

«...Accade che siano presentati dispositivi che non rispondano alle caratteristiche stabilite dalle norme regolamentari e quindi non possono essere approvati dalla legge. Tra questi, quelli che presentano particolare interesse ai fini della sicurezza sono tenuti in evidenza per gli studi diretti a migliorare la normativa in materia, attraverso le opportune proposte di modifica alle disposizioni vigenti».

Lino Ceccarelli



A sinistra: sorrisi per la Lombardi da parte del proprietario della Novolan, dott. Guarducci e dell'ing. Rogano, ospite d'onore della premiazione. Al centro: il «casco d'oro» Giancarlo Naddo ha avuto l'amarra sorpresa di vedersi relegato dal primo posto ex-aequo al decimo. A destra: il senatore Cornaggia Medici consegna il premio Novolan a Fossati, che però pare intenzionato a smettere di correre

Premiati col NOVOLAN '71 Lella LOMBARDI e FOSSATI NADDEO retrocesso decimo

MONZA - Ancora una modifica alla classifica finale di questo trofeo, caratterizzato sfortunatamente da lunghe contestazioni, ha sconvolto il trio dei presunti vincitori che AUTOSPRINT aveva già annunciato la scorsa settimana. In una riunione tenuta presso l'A.C. Milano il 17 gennaio scorso, in seguito a un reclamo di Alceste Bodini che non era soddisfatto dei punti assegnatigli reclamando anche quelli della gara di Monza (per la quale era stato squalificato e in seguito riammesso dal tribunale d'appello) e per discutere la posizione del pilota Naddo, che era comparso nelle prime gare sprovvisto delle scritte pubblicitarie previste, presenti i rappresentanti delle parti veniva deciso di togliere i punti a Naddo e aggiungere quelli reclamati da Bodini. La classifica finale vede quindi vincitori a pari punti

Lella Lombardi, detentrica del campionato femminile assoluto e Adelmo Fossati entrambi della scuderia Meneghina 3 F; terzo risaliva Alceste Bodini, mentre Giancarlo Naddo retrocede in decima posizione. Alla presenza di una cinquantina di piloti è avvenuta la premiazione annuale, allo Sporting Club di Monza; facevano gli onori di casa il presidente della Novolan, comm. Novarro Guarducci e signora, il sen. Giovanni Maria Cornaggia Medici e Marcello Giambertone per la Federauto Costruttori. Presenti anche l'ing. Alberto Rogano, presidente della CSAI e assieme a lui il dott. Saliti e il rag. Tavoni; per l'A.C. Milano il dott. Rastelli e il rag. Maffezzoli, il giornalista Facetti in rappresentanza dell'ANCAI e varie altre personalità dell'automobilismo. Al termine del pranzo in onore dei

piloti si è iniziata la premiazione: ha preso la parola Giambertone, che ha poi passato il microfono al senatore Medici e, quindi, all'ing. Rogano. Poi sono venute le coppe e gli assegni: la squadra Novolan ha conseguito in questa stagione 22 vittorie assolute e 5 campionati nazionali, per la partecipazione di 52 piloti di formula e prototipi. Dopo i piloti sono stati premiati anche due costruttori, Biraghi e De Sanctis, mentre il trofeo per le scuderie è andato alla Meneghina 3 F. I piloti a loro volta hanno consegnato al comm. Novarro una pergamena con tutte le loro firme, mentre Giambertone cercava di fargli dire qualcosa al microfono: il discorso da parte dell'industriale non è venuto, ma ne è uscita la dichiarazione che molti si aspettavano. Si farà un terzo Trofeo Novolan per il 1972.

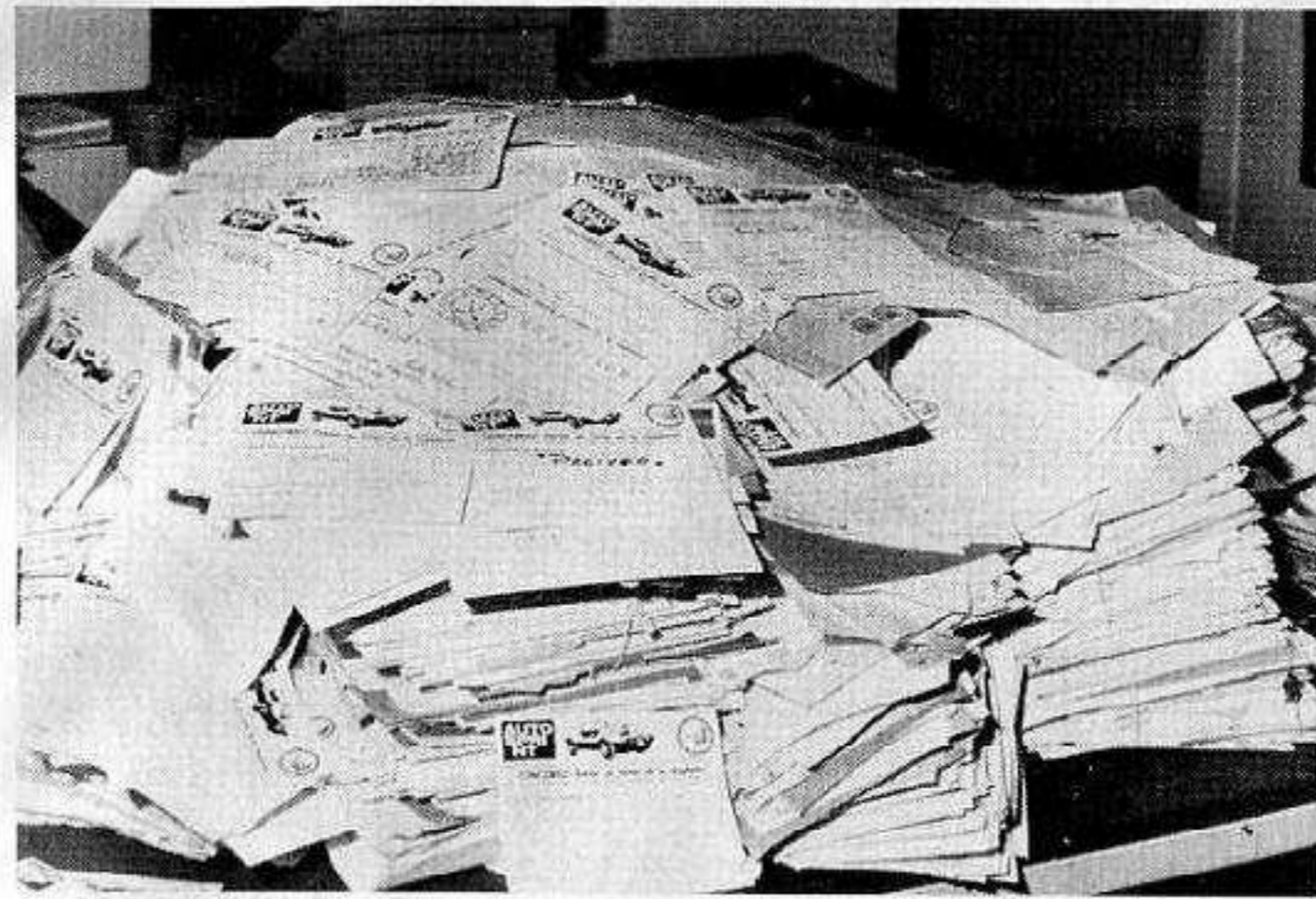


L'ULTIMA SCHEDA per battezzare la «dune - buggy»

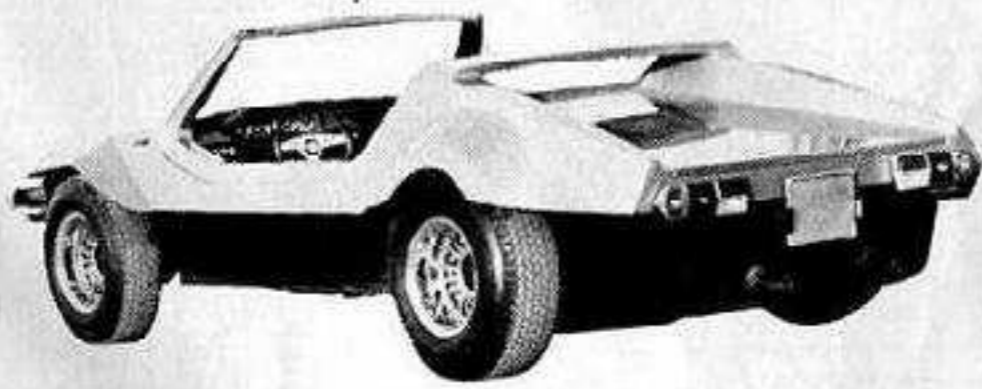
Mentre ringraziamo le migliaia di lettori partecipanti, vi ricordiamo che il prototipo AZ-2 da battezzare è realizzato dalla All Cars Autozodiaco di Pianoro (Bologna), con la carrozzeria in vetroresina e la meccanica Volkswagen come le altre sorelle dell'Autozodiaco e sarà immessa sul mercato nell'aprile prossimo al prezzo di L. 1.800.000.

Il nostro concorso non è ad estrazione. Non chiama in causa la vostra fortuna ma la vostra fantasia. Una apposita giuria, composta dal nostro direttore Marcello Sabbatini, dal geo-

Siamo arrivati all'ultima scheda per DARE IL NOME alla «dune-buggy» '72 prodotta dalla ALL CARS di Pianoro. Saranno prese in esame come leggete nel regolamento tutte le schede spedite (data del timbro postale) entro domenica 30 gennaio. Quelle dopo tale data non verranno esaminate. La marea di tagliandi ha toccato vertici incredibili e la Segretaria del Concorso è sommersa letteralmente. Ma la selezione di scelta del NOME pur se difficile, non per questo risulterà meno accurata. Il nome giusto infatti può decretare il successo della vettura.



metra Mario Zodiaco titolare della All Cars, dal pilota Andrea de Adamich, dal presentatore Franco Moccagatta e dal cantante Lucio Dalla, sceglierà il nome migliore. La consegna dell'auto al vincitore avverrà in una manifestazione in coincidenza con la prima corsa all'Autodromo Dino Ferrari di Imola, nei primi giorni del maggio prossimo, quando cioè l'Autozodiaco lancerà sul mercato la nuova vettura. Il nome del vincitore però lo conoscerete prima.



CONCORSO: Datele un nome ve la regaliamo

Il nome che propongo è:

Firma

Cognome e nome:

Indirizzo:

città

via

telefono

Spedite la scheda entro domenica 30 gennaio 1972 al seguente indirizzo: Concorso «Datele un nome, ve la regaliamo» - AUTOSPRINT - Via dell'Industria 6 - 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna)

LE REGOLE PER VOTARE

1 Il concorso «Datele un nome, ve la regaliamo» avrà la durata di quattro settimane, dal 1. gennaio al 30 gennaio. Entro tale termine le schede dovranno essere inviate al seguente indirizzo:

Concorso «Datele un nome, ve la regaliamo» AUTOSPRINT - Via dell'Industria 6 - 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna).

2 Non si accettano «schede» che non siano queste ritagliate da AUTOSPRINT, e dovranno essere compilate

in maniera leggibile, possibilmente in stampatello.

3 Potrete inviare quante schede volete, tenendo però presente che non verranno estratte. Perciò i nomi proposti dovranno essere differenti se volete aumentare le vostre possibilità.

4 In ogni scheda potrete proporre un solo nome.

5 Non sono ammessi al concorso i collaboratori di Autosprint e i dipendenti della nostra Poligrafici.



SCHECKTER come «ricambio»

• Il concetto della McLAREN, cioè del team F. 2, nell'ingaggiare il promettente Scheckter è stato di ottenere un giovane pilota «da allevare per corse più importanti», dato che è stato detto: «Denny non continuerà in eterno». Si era pensato a Roger Williamson e a Jochen Mass, ma Williamson era già impegnato, mentre Mass è un poco più vecchio di Scheckter.

• Il fratello di Jody Scheckter, Ian, ha vinto il round iniziale della serie BOAC Sunshine a Killarney, al volante di una Merlyn. Ian, se continuerà così, potrebbe vincere il premio che l'anno scorso si aggiudicò Jody: comprende un viaggio di tre mesi, con tutte le spese pagate, in Inghilterra.

Nuovo olio per SURTEES

• SURTEES farà correre le sue vetture con lubrificanti Duckahm, notizia che ha sorpreso in quanto la Duckahm non aveva mai posto piede nella F. 1, pur essendo attiva nelle gare indette dai clubs in Inghilterra. Prima Surtees si serviva della BP, che adesso è passata alla BRM, come è già stato annunciato.

• Pare che le squadre tedesche e svizzere pensino alla possibilità di usare, rispettivamente, motori OPEL e BWM per un telaio Huron sport 4A.

• Il preparatore milanese ROMEO FERRARIS, pur portando avanti la messa a punto dei suoi nuovi motori 1000 e 1300 bialbero, non dimentica le Turismo. Infatti, ha effettuato recentemente alcune prove a Monza con una Fiat 128 Rally 1300, il cui motore eroga circa 150 CV a 9000 giri, con alimentazione ad iniezione indiretta Kugelfischer. Alla guida di Marco De Tomasi, la 128-1300 ha compiuto alcuni giri in 2'02", pur con il fondo non perfetto.

• Il pilota americano BRETT LUNGER, che cominciò a correre nel 1965 ma la cui carriera fu interrotta da due anni in Vietnam nel corpo dei Marines, nella prossima stagione correrà in F. 2 in Europa e in F. 5000 in America.



Il libro di MARIE - CLAUDE

• MARIE CLAUDE BEAUMONT, la nota conduttrice francese, pubblica un libro «Pilote et femme». In questa autobiografia, l'autrice spiega come sia riuscita ad adattarsi al mondo delle corse.

• Quest'anno a capo del team della Ford belga sarà l'ex campione europeo dei rallies, GILBERT STAPELAERE. I piloti, come si è già detto, saranno Bourgoignie e Yvette Fontaine, con Escort e Capri.

• Graham Hill comincerà la sua stagione al GP del Sud Africa, ed Ecclestone è molto soddisfatto di averlo in squadra. Ha detto: «Lo considero bravo come uno qualsiasi dei cinque piloti di primo piano. Ha un desiderio di vincere incredibile e vuole disperatamente dimostrare quanto vale». Alludendo ai problemi che Hill ebbe lo scorso anno, ha detto: «Forse non ha avuto la collaborazione necessaria». Ecclestone non ha mostrato la delusione provata per l'abbandono di Schenken, e dice: «Tanto più che avevo rifiutato l'offerta della Yardley, per patrocinare Hill come pilota numero uno, e adesso ho Hill ma non ho denaro.»

Ricompare la REPCO (vende F.A negli USA)

NEW YORK - La Roy Wood American Race Associates è la prima compagnia americana (California) che abbia mai acquistato una vettura da corsa australiana, una F. A del tipo che lo scorso anno gareggiò ad Ontario nella corsa Questor, contro i bolidi di Formula uno.

La macchina, disegnata da Frank Matick di Sydney, ha il motore Holden V8 costruito dalla Recco Engine Development, una delle più importanti compagnie automobilistiche dell'Australia. La medesima vettura competerà, sotto il patrocinio della STP, nella serie Tasmania del 1973.

La Recco rielaborò il motore Oldsmobile per la Brabham (Formula 1) che vinse il campionato nel 1966 e 1967, e partecipò con successo alla 500 Miglia di Indy nel 1969 e 1970.

«Il motore della Recco, per essere un 8V, ha un centro di gravità molto basso», ha commentato il progettatore, «ogni piccolo dettaglio è stato riveduto e corretto per creare un motore fantastico».

La Wood American Race è la prima volta che partecipa nella L.M. Continental, il campionato F. A americano, e si avvarrà della guida di George Follmer, che la scorsa settimana venne incluso tra i dieci migliori piloti USA dall'Associazione giornalisti d'automobilismo. La vettura è dotata di un motore di 305 cubic inches (5 litri) e verrà provata in Australia entro marzo per poi partecipare alla prima corsa il sette maggio a Laguna Seca in California. Lo scorso anno fu David Hobbs a vincere il campionato e 54 mila dollari.

Scompare l'AUSTIN HEALEY



E' stata annunciata una versione leggermente modificata della MG Midget, mentre la sua precedente «gemella», nella tradizionale categoria inglese delle piccole sport, la Austin Healey Sprite, non verrà costruita. Ciò significa che il nome Austin Healey scompare, perché una nuova Healey (costruita dalla Jensen) apparirà in primavera. La più recente MG Midget si distingue all'esterno per le ruote di nuovo tipo.

- Si torna a dire che l'attività di F. 2 della PIGMEE farà capo all'Inghilterra, con Derek Bell e Carlos Pace come piloti. In tal caso potrebbe risorgere il Church Farm Racing.
- Il RED ROSE RACING di John Bridges fa correre un team di tre vetture nelle gare sport 1972, probabilmente Chevron, per lo stesso Bridges, per Hinc, naturalmente, per Nichy Bosch e per Juncadella. Le vetture sono patrocinate dalla ditta di tessuti Tergal.

Il saloncino di PICKO

- L'ex pilota svedese PICKO TROBERG organizzerà per la dodicesima volta consecutiva il suo Racing Car Show scandinavo, che comprenderà la March 711 di Peterson, varie Ferrari sport e una completa presentazione delle attività della Volvo e della Saab. Il saloncino si svolgerà dall'11 al 19 marzo a Stoccolma, quindi a Goteborg dal 28 marzo al 3 aprile.
- Il round irlandese del campionato ROTHMANS di F. 5000 si svolgerà a Mondello il 30 aprile, ma non sarà patrocinato dalla Rothmans irlandese, che ha abbandonato lo sport motoristico.

Ecco le date FORWARD F3

- L'agenzia finanziaria FORWARD TRUST patrocinerà il solito campionato di F. 3, ora alla terza stagione, e una serie per turismo speciali. Per il campionato di F. 3 il montepremi quest'anno sarà maggiore del solito e le gare saranno le seguenti: 12 marzo, Mallory Park; 16 aprile, Silverstone; 14 maggio, Silverstone; 11 giugno, Silverstone; 18 giugno Thruxton; 16 luglio Cadwell Park; 30 luglio Thruxton; 27 agosto, Thruxton; 9 settembre Crystal Palace; 24 settembre Thruxton; 22 ottobre, Thruxton.
- Quest'anno la gara d'INDIANAPOLIS sarà più sicura, con quattro fermate al box anziché le solite tre. Ciò eviterà di dover riempire al massimo i serbatoi del carburante.
- Giampiero MORETTI è a buon punto con le sue «Momo» 2 litri. L'ing. Valentini ha terminato la progettazione ed ora sta ultimando la prima scocca dopo aver ricevuto da Osella il manichino del 4 cilindri Abarth. Moretti ha ordinato anche due motori «veri» da Osella, giudicando il motore Abarth adeguato alle esigenze.
- I LISTINI prezzi delle vetture, dei pneumatici, degli elettrodomestici dovranno essere depositati in anticipo presso il comitato interministeriale prezzi (CIP).



- Secca smentita di QUESTER, sul suo ritiro dalle corse. Farà tutta la stagione del campionato due litri, alcune gare turismo e, se gli sarà possibile, qualche gara di F. 2.
- Benché si fosse parlato di validità per il Trofeo europeo di F. 2, la gara in programma a MAGNY COURTS per il primo maggio non si farà. Molti dei lavori in corso non potrebbero essere pronti per quella data, oltre alla concomitanza con il G. P. di Spagna che avrebbe probabilmente ostacolato la gara francese.



Debutta il minibus russo

- Una fabbrica automobilistica RUS-SA metterà in circolazione, a titolo sperimentale, una settantina di minibus elettrici, per il recapito dei pacchi. Il Niiat, così si chiama, verrà costruito a circa 550 chilometri dalla capitale. Il minibus ha una velocità media di circa trenta orari e ogni 59 chilometri bisogna ricaricare le batterie.
- Una galleria para-valanghe, della lunghezza di m. 345, è stata costruita poco fa sulla strada dell'ARLBERG nei pressi di Innerbraz im Klostertal. La strada è così percorribile con sicurezza, anche se nevicca abbondantemente.
- La FIAT tedesca nel 1971 ha avuto una fatturato un poco superiore al miliardo di marchi, contro 893 milioni dell'anno precedente. Il modello che ha avuto maggior successo è stata la 128: 56.400 vendite contro 41.997 del 1970.

Giapponesi in EUROPA

- Nel 1971 la TOYOTA ha occupato il secondo posto fra i costruttori mondiali, dopo la General Motors, precedendo la Volkswagen, con una produzione totale di 1.955.033 veicoli.
- Essendo il mercato americano diventato meno lucroso, i GIAPPONESI vogliono rifarsi del ristagno nelle esportazioni triplicando entro il 1975 le loro vendite nell'Europa occidentale. La Toyota vuole aumentarle in Inghilterra per arrivare, entro quest'anno, almeno a 15.000 unità. La Nissan realizzerà un impianto di montaggio in Belgio.
- La VOLKSWAGEN ha annunciato che ha aumentato i prezzi di tutti i suoi modelli del 4,9% a partire dal 17 gennaio. L'aumento è motivato dal costante incremento dei costi di produzione.
- Nel 1971 la OPEL ha raggiunto la produzione record di 838.718 autoveicoli. Nel 1970 la produzione era ammontata a 820.852. Le esportazioni 1971 sono state di 418.178.
- Verrà importato in CALIFORNIA un nuovo camioncino Ford di produzione giapponese. Ne curerà il lancio la J. Walter Thompson, agenzia pubblicitaria della Ford su quattro continenti.
- Nel periodo 1-15 gennaio sono stati iscritti al PRA 44.989 autoveicoli nuovi, così divisi: 42.878 vetture, 76 autobus, 2043 autoveicoli industriali, 1916 motoveicoli.
- Si è concluso il finanziamento del RALLY DEI TULIPANI che quest'anno si chiamerà Rally dei Tulipani-Peter Stuyvesant. L'anno scorso la gara fu annullata, appunto per difficoltà economiche, ma ora tutto è sistemato anche se la formula sarà diversa. Si seguirà l'esempio di Montecarlo, con le partenze in varie città europee, quali Casteau (a sud di Londra) Parigi, Velp (vicino ad Arnhem) e Zurigo.
- Corre di nuovo voce che REDMAN potrebbe gareggiare con una vettura che non ha mai partecipato a gare nella serie americana della F. 5000 del 1972. Si parla, sempre per Redman, anche della Trans Am.

Nuovi contratti alla Renault

• Sono cominciati alla RENAULT i negoziati per il rinnovo del contratto scaduto il 31 dicembre. L'accordo non sarà facile perché i sindacati vogliono anche un salario mensile minimo di L. 170.000 (1500 franchi) per tutti i dipendenti. La cifra è intesa al netto delle trattenute, mentre attualmente il salario lordo di un operaio qualificato è di 1400 franchi.

• Sono stati assegnati a TORINO i trofei e le targhe alle sezioni della Fiat che nel 1971 hanno partecipato al Trofeo Agnelli. Premiatissimi gli atleti del centro sportivo Fiat, che hanno conquistato titoli assoluti italiani. Il trofeo, istituito dal senatore Agnelli nel 1931, viene annualmente assegnato.

PIRELLI bilancio-Oscar

• L'Oscar dei bilanci aziendali '71 del Ciriec (Centro italiano di ricerche e informazioni sull'economia delle imprese pubbliche e di pubblico interesse) è stato assegnato alla PIRELLI dalla giuria costituita dall'Istituto per le pubbliche relazioni.

• Mister Barker, uno degli amministratori delegati della BRITISH PETROLEUM COMPANY, lascerà entro il 31 marzo la carica. Al suo posto subentrerà M.M. Pennel.

• L'INNOCENTI con il nuovo anno ha affidato il proprio budget pubblicitario all'Agenzia ATA, che attualmente è tra le più importanti agenzie di pubblicità in Italia, e fa parte del gruppo internazionale Needham-Univas che opera con 33 Agenzie in 5 continenti.

• E' deceduto a Dusseldorf il barone VON DIERGARDT, presidente onorario dell'A.C. di Germania. Per molti anni Von Diergardt fu direttore corsa dei grandi premi di Germania al Nurburgring, incarico che ricoprì fino all'agosto scorso.

• La FIAT e la DEERE & CO hanno reso noto di avere deciso amichevolmente di porre termine alle trattative intese alla costituzione di un'impresa comune nei settori delle macchine per l'agricoltura e delle macchine per il movimento terra, in Europa e in diversi altri paesi.



Cloruro antighiaccio

• Al Congresso internazionale sulla viabilità invernale che si è tenuto a Torino, sono state illustrate le caratteristiche del cloruro di calcio da utilizzare contro i pericoli dell'inverno; neve ghiaccio e gelo, cosparsi di cloruro di calcio si sciogliono e impediscono la formazione di nuovi strati. Il nuovo mezzo chimico adottato dall'ANAS e dalle Autostrade, nonché dalle amministrazioni comunali permetterà di combattere con efficacia i pericoli del traffico invernale.

• Anche la GENERAL MOTORS ha annunciato un aumento nei prezzi dei suoi modelli 1972, che sarà fra i trenta e i settantenne dollari.



La guida ai giornalisti dell'auto

E' entrata in circolazione in questi giorni la nuova edizione del «TASCHENBUCH MOTOR PRESSE» (Guida della stampa automobilistica) che contiene, dalla A alla Z, tutto, ciò che ha relazione con l'automobilismo internazionale. Una edizione tascabile veramente utile per coloro che per necessità di lavoro od altro, hanno bisogno di entrare in rapporti con i professionisti ivi elencati.

La guida è suddivisa in otto capi che trattano: calendari e date dei saloni dell'automobile, giornalisti dell'automobile, pubblicazioni periodiche e quotidiane, commercio e industria, scienze e ricerche, trasporti internazionali, automobili club europei, associazioni e organizzazioni.

La parte più interessante è senza dubbio quella relativa alla elecazione di tutti i giornalisti che trattano d'automobili, le varie associazioni degli stessi e gli indirizzi personali, completi anche delle pubblicazioni per le quali scrivono. Vi si può leggere, quindi, della Federazione internazionale, della IRPA, della MPC e di tutte le altre associazioni nazionali dei giornalisti sportivi senza che ne sia stata dimenticata alcuna. Una rassegna completa, quindi, indispensabile soprattutto per le redazioni dei giornali.

TASCHENBUCH MOTOR PRESSE
Editore: UNIROYAL AG
Stamperia: Publications Kroll - 8031 - Seefeld - RFA

Calendario (e «grana») della F. A USA

NEW YORK - Ecco il programma delle nove corse del campionato Formula A «L.M. Continental», comunicato in questi giorni ed i rispettivi montepremi:
7 maggio Laguna Seca California (40.000 dollari); 21 maggio Seattle International Raceway (40.000); 4 giugno Edmonton Canada (35.000); 18 giugno Watkins Glen (60.000); 16 luglio Road America Wisconsin (60.000); 30 luglio Dannybrooke Minnesota (40.000); 20 agosto Road Atlanta Georgia (40.000); 4 settembre Lime Rock Connecticut (40.000); 24 settembre Riverside California (50.000).



3

NOVITA' sorprese in collaudo



La FIAT 132 (anche destinazione rally)



Nonostante i consueti camuffamenti, che trasformano i prototipi in prova in vetture che sembrano reduci da un autoscontro, è riconoscibile in questa foto la Fiat 132, la berlina quattro porte che dovrebbe uscire fra breve, con il motore 1800 che verrà impiegato nei rallies

La FULVIA 1200



A sinistra, questo anonimo «camioncino» dovrebbe nascondere una nuova berlina di media cilindrata costruita dalla Lancia, con un nuovo motore di 1200 di cilindrata. Notevole la compattezza delle sue dimensioni

In un momento in cui, in tutta Europa, l'industria dell'automobile vive un periodo di recessione allarmante, le Case non cessano di preparare e collaudare (e lanciare sul mercato) nuovi modelli. Quella che vedete a destra è la linea praticamente definitiva dell'Alfa Romeo 116, attesa fra un paio di mesi, comunque prima dell'Alfasud. Sfrutta il motore della 1750 con gruppo cambio-differenziale posteriore. In futuro se ne allestirà probabilmente una versione da 1500 cc



La TRIUMPH DOLOMITI

La nuova Triumph Dolomiti, è, tutto sommato, una diretta derivazione di alcuni dei modelli già esistenti, soprattutto la 1500, con alcune caratteristiche sportive, anche se meno pronunciate di quanto si era pensato. Il motore è di 1854 cc, ed eroga 91 HP a 5200 giri/min. Velocità massima circa 160 orari, buona tenuta di strada, anche se non eccezionale, come hanno dimostrato due o tre ammassature durante la dimostrazione fatta a Silverstone per la stampa



L'ALFA 116