



Questa idea la regaliamo agli organizzatori romani che hanno tanti problemi (pare) per riportare appassionato pubblico a Vallelunga. Vedete questo volantino? E' tutto colorato, modernissimo stile liberty. Adatto per i giovani, formato grossa cartolina. E' un CERTIFICATO che gli intraprendenti organizzatori della Temporada argentina hanno provveduto a distribuire a decine di migliaia in tutte le scuole di Buenos Aires. Il direttore di corsa Fangio e il Presidente del Club YPF Boeri attestano che il «niño» (bambino) tal dei tali ha presenziato alla gara del campionato mondiale marche e piloti svoltasi in Argentina. Un certificato che vale un biglietto gratis per i ragazzi (ma non per i fratelli grandi o i genitori). Il risultato è stato che sono stati battuti tutti i records di incasso della Temporada. Perché non proviamo anche in Italia? Non ci potrebbe pensare magari la CSAI. O si teme l'opposizione di Italia Nostra o dell'on. Scalfaro?

# I circuiti su misura per STEWART

La vittoria di Jackie Stewart in Argentina è stata più autorevole di quanto tutti potessero prevedere. E molto ha giocato la scelta del circuito, quel tracciato n. 9 che ricalca con la sua piatta sinuosità, senza curve da «stacchi» favolosi al limite, i tracciati più congeniali al campione del mondo scozzese: cioè da Montecarlo al Jarama, dal Castellet a Silverstone. Intendiamoci. Non è che Jackie sia un pilota da tracciati sinuosi e lenti, adatti per sfoderare l'abilità nel «four wheel drift». Al Nurburgring come a Monza ha lo stesso dimostrato la sua grande classe. Ma è indubbio che, anche per le qualità d'accelerazione dei motori V-8 Cosworth, i percorsi non velocissimi lo accontentano di più. Anche perché non c'è sempre da osare l'inosabile, come diceva un vecchio slogan nazionalista degli anni eroici.

Si sa che SPA è sempre stato, per esempio, tra i percorsi che meno l'hanno avuto amico, anche perché li rimediò una serie di fratture in una famosa uscita di strada sotto la pioggia. Certo che, se dipendesse da Stewart si correrebbe solo su percorsi del genere. E in questo senso vanno interpretati anche quegli atteggiamenti e quelle diversità di vedute che affiorano nella stessa organizzazione dei piloti come la GPDA.

Il veto per Spa l'ha voluto Stewart, anche Zandvoort non è poi che gli piaccia molto, così Brands Hatch al limite.

A ciò alcuni fanno risalire l'atteggiamento del vicepresidente GPDA, che ha l'appoggio di altri big inglesi dell'associazione e dello stesso presidente Bonnier, per un ostracismo deciso contro i circuiti più veloci (e congeniali tra l'altro ai dodici cilindri) con onerose richieste di attrezzature di sicurezza non richieste in genere per altri percorsi più discutibili. Come può essere ad esempio Montecarlo tra i cordoli dei marciapiedi.

Proprio la pista (si fa per dire) monegasca, sarebbe stata oggetto di un curioso «scambio» (di pareri). In parole povere c'è chi dice che Joachim Bonnier vorrebbe la solidarietà della Ferrari nel «veto» al circuito di Spa anche per le gare di durata (avete letto Bonnier: che è il più diretto interessato Lola, l'avversaria 3000 della 312P). Argutamente dalla Ferrari avrebbero risposto: certo, se però si discute di sicurezza il discorso può diventare necessario anche per le F.1 a Montecarlo. Se Spa è pericoloso non lo è da meno il tracciato del Principato, almeno finché il metro del giudizio viene adoperato in un certo modo. Si può dar torto?

• Tutta S. Paolo attende con ansia la decisione del O.G. di Maranello sulla richiesta di partecipazione di una monoposto rossa alla prima corsa brasiliana di F.1, il G.P. Brasile, che è stato iscritto nel calendario internazionale per il 31 marzo prossimo, anche se non come prova mondiale. Lo dovrebbe essere però dal 1973, sempre sulla modernissima pista di Interlagos. La seconda città del Brasile è anche la più grande città italiana nel mondo, perché nemmeno Roma capitale d'Italia ha tanti abitanti tutti italiani: si può perciò capire che essi considererebbero l'assenza della Ferrari come una diserzione.

• Pare che i dirigenti di Le Mans abbiano in programma una visita a Maranello per garantirsi la partecipazione della squadra modenese alla 24 Ore, disertata già l'anno scorso. Forse che i «vedovi Ford-Porsche» temono che la Ferrari vinca il mondiale a punti prima della loro corsa da poter anche rinunciare alla Sagra?

• Forse nelle prossime corse Alfa, anziché fare in alternativa, sarà sempre Nanni Galli a partire per primo sulla 333, perché de Adamich appare più efficace al di fuori della bagarre iniziale, nel tenere specialmente il passo sostenuto e nel ritmo finale.

• Dopo Stewart anche le Lola S.P. di Bonnier pare che debbano cedere un secondo e passa del loro miglior ritmo a merito delle gomme (Goodyear). Questo dicono gli avversari. E sarà pure vero. Però, pur con tutto il rispetto per Bonnier, Wisell, Larrousse e Craft, cosa potrebbero fare un Andretti, uno Stommelen, un Peterson ecc. sulle Lola?

**MERZARIO** prova anche per lo spider 1800

• Fra una prova e l'altra della Formula Italia, **ARTURO MERZARIO** si è dato molto da fare anche per collaudare la nuova sospensione posteriore che i tecnici dell'Abarth hanno approntato per lo spider 124 Fiat. Si tratta di un retrotreno indipendente con schema McPherson, ed è il primo passo verso il rinnovamento dello spider Fiat, in attesa di ricevere il motore 1800. Merzario si è dichiarato molto soddisfatto della modifica.

## Una FIAT nel futuro (africano) di MUNARI?

*E' possibile che il trionfo Lancia al 41. Rally di Montecarlo cambi molte cose nel programma corse '72 della squadra HF. Come sapete esso risultava ridimensionato rispetto alla scorsa stagione. Diverse gare sono state depennate dal carnet. Anche lo stanziamento per i piloti appariva ridotto, tanto che questo è stato all'origine della improvvisa defezione di Davenport.*

*Intanto è venuto il gran giorno di Montecarlo, proprio nell'anno che alla Lancia consideravano d'attesa, in attesa di rinnovare il materiale agonistico, con la entrata in lizza anche della Stratos (se la Ferrari deciderà di concedere i motori Dino necessari per il momento). La vittoria assoluta Munari-Mannucci e la conquista del Trofeo a squadre grazie ai piazzamenti di Lampinen e Barbasio, cambiano volto alle prospettive. Anche se potrebbe giocare la voglia di non sciupare il successo monegasco in rallies che, in minore drammaticità di ambiente, (il maltempo ha certo giocato a favore delle trazioni anteriori torinesi, sempre in difetto di potenza peraltro sulle strade non innevate contro gli avversari), non possono essere affidati alla esuberanza agonistica del solo «Sandro, il Drago», o meglio «il diavolo» come lo hanno ribattezzato i francesi dopo il salasso Alpine.*

*Appunto Munari però potrebbe meritarsi dalla Lancia una riconoscenza di partecipazioni in quelle gare a cui potrebbe essere interessato sul piano sportivo almeno personale. Ad esempio il Safari, che non figura nel calendario Lancia HF '72. Tanto che proprio alla vigilia di Montecarlo affiorava il progetto dell'East African Safari di MUNARI (con Mannucci inseparabile) nella squadra «cugina» Fiat, al volante del 124 spider. Se ne sussurrava (ricordate l'accenno nella scorsa «Zanzara» sul pilota che «misteriosamente poteva scomparire in Africa?») con prospettive più che concrete. Ma adesso?... Con la Ferrari, con certe sue esigenze maggioline e il «mal d'Africa Fiat» dall'altra, cosa accadrà?*

• La seconda Ferrari a Baires, quella di Regazzoni, ha finito col motore che «ratava». Invece quella di Ickx-Andretti ha sintetizzato in sé tutte insieme le avarie che poteva accusare ciascuna delle tre macchine. Se non altro è servita come «cavia». Anche se Andretti non

era certo molto soddisfatto (del trattamento). A parte l'interruttore di sicurezza autostaccatosi, quei problemi di pompa benzina non sono poi tanto tranquillizzanti (alla Ferrari si ripetono da anni con perseveranza!)

• Perché Nanni Galli è andato alla March, in Inghilterra, al ritorno da Daytona?

• A proposito, come giudica il pratese la 33t3 Alfa? «Per ora diversa dai precedenti prototipi Alfa Romeo. Di più difficile adattamento. Almeno per me. Credo ci sia da lavorare. E come motore non siamo in vantaggio sugli altri».

• Pare che la Commissione di Vigilanza provinciale voglia rimettere in discussione la «sicurezza» di Monza. (Leggi in relazione alle velocità raggiungibili).

• Anche se la Porsche continua a non darne comunicazione ufficiale, l'ing. Ferdinand Piech ha lasciato del tutto la Casa di Stoccarda. La frattura col gruppo dello «zio» è diventata totale. La famiglia Piech conserva solo le azioni. Pare che la sua nuova attività di lavoro sia davvero in America... Logga... Penske (Porsche) chi vuole. Hanno lasciato la Porsche con Piech anche un gruppo di «fedeli».

• Gino Rinaldi, l'ex fedelissimo di Angelini (che ormai pensa solo al motore del prototipo 1300 AMS), aspetta solo che l'ing. Chiti lo chiami per fargli firmare il contratto promesso per l'Europeo Turismo con le GTAm. Dovrebbe fare quartetto fisso con Dini, Larini e naturalmente Picchi. Però ci sono anche Facetti (che preferisce i prototipi), Zeccoli e Vittorio Brambilla per qualche gara (e ora forse Hezemans se con i 333 continua ad essere così incerto).

**GETHIN**  
pilota ufficiale  
Chevron 3000

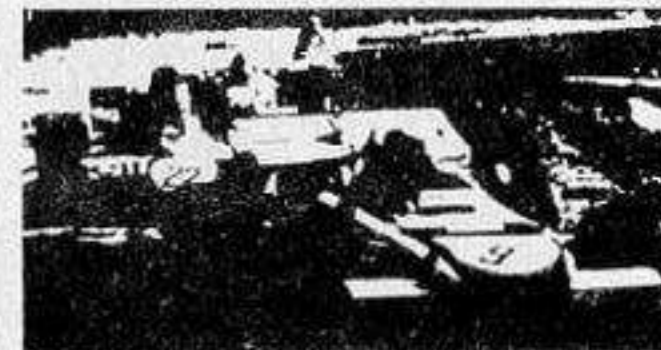
• **DEREK BENNETT**, il «boss» della Chevron, aveva già sul tecnigrafo i disegni della nuova B 22 da 3000, destinazione 1973. Poi, dopo aver visto i risultati della Lola in Sudamerica, ha deciso di punto in bianco di passare a «tappe forzate» all'immediata realizzazione del progetto. Sarà quindi pronta, pare, alla fine di febbraio: ma come faranno questi inglesi, ad approntare una vettura completamente nuova in un batter d'occhio? Se andrà bene subito, correrà a Sebring, ed avrà anche Gethin come pilota ufficiale.

Marcellino

LEGGETE SUBITO

nelle pagine che seguono

Il dubbio del giornale



Il male oscuro della FIAT



La nuova MINI «ideale»

il pallottoliere delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale di mezzanotte

a pagina

- 2 Dove corriamo domenica?
- 32 Il giornale delle SCUDERIE
- 33 KARTING
- 34 MOTORAMA
- 35 TUTTESPRINT BIBLIOTECA
- 38 AUTO in BORSA
- 41 Mini-HOBBY
- 42 SCRIVETECI, rimarremo amici
- 46 INFORMATUTTO
- 47 COMPRAVENDITA



**MODENA** - Il campionato europeo per vetture Gran Turismo è appena nato e subito c'è chi lancia una sfida: questa volta viene da un uomo di multiforme ingegno come l'italo argentino Alessandro De Tomaso, che si appoggia alla più grande industria d'oltre Oceano, niente meno che la Ford di Detroit, che si rimette in lizza per l'ennesima volta, contra la Ferrari. E' noto che la casa di Maranello ha da poco fatto omologare in gruppo 4 la sua berlina 365 GTB/4, meglio nota come Daytona, che subito compare a sbarrarle il passo questa inedita De Tomaso Pantera GT 4, anch'essa omologata nello stesso gr. e preparata secondo l'annesso J. Con questa nuova creatura, creata quasi esclusivamente per le competizioni, si riaprono quindi le ostilità nel settore GT: rivive con questa sfida il vecchio spirito delle vetture sport di un tempo, le vetture che si disputa-



che hanno richiesto l'applicazione di codolini per contenerne la larghezza.

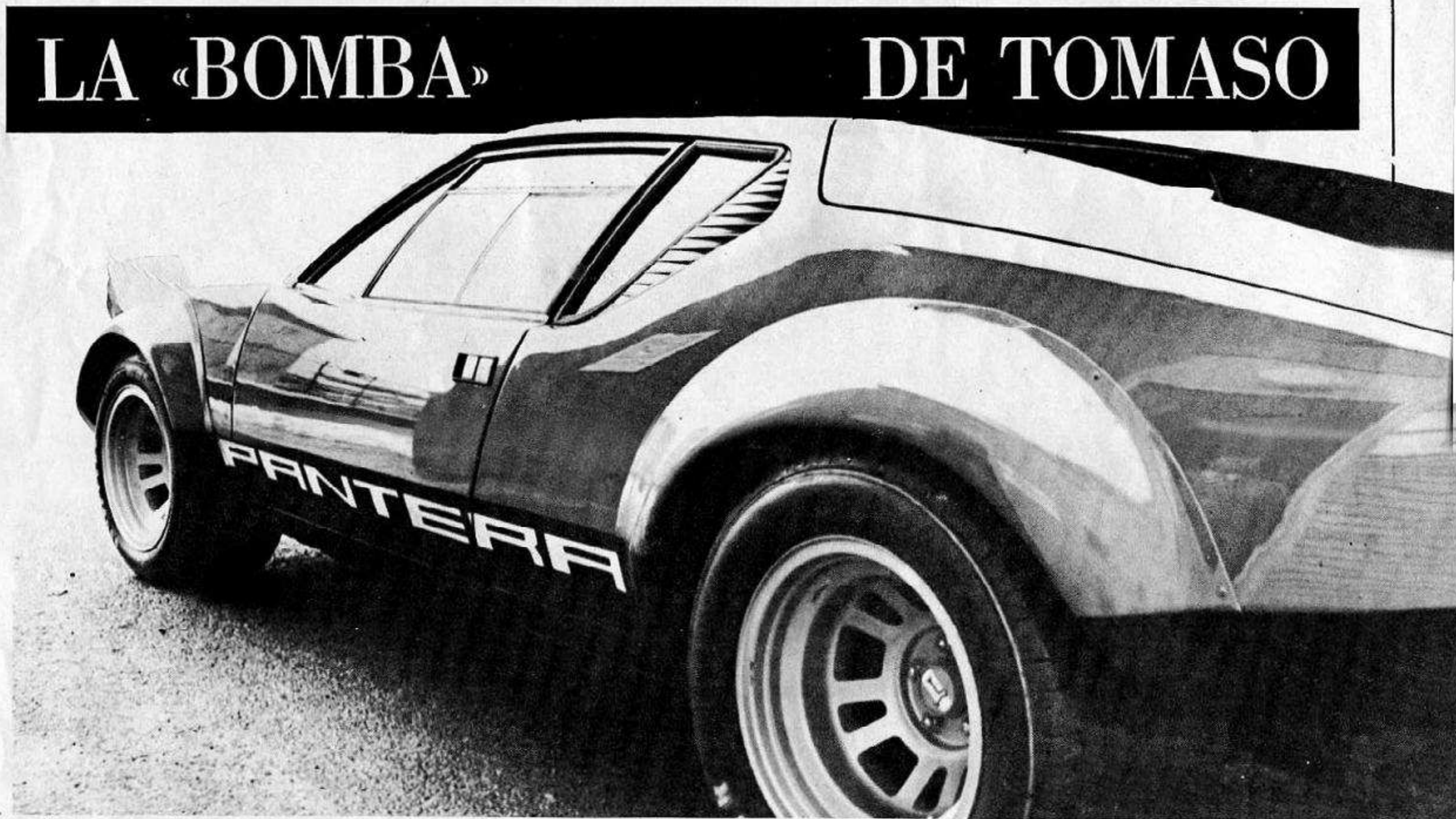
Le misure di questi pneumatici, montati su nuovi cerchi Campagnolo, sono 550-1530/15 posteriori e 450-1150/15 anteriori. E veniamo al motore del tipo Trans Am, il solito Ford Boss montato anche sulle Mustang di 5763 cc, dal quale, con appropriata lavorazione sono stati ottenuti 520 CV, capaci di spingere la berlina a velocità superiori ai 300 orari. La macchina aveva caratteristiche sportiveggianti già nella edizione stradale: ora, con l'abbassamento di peso e l'aumento di potenza è diventata decisamen-

te competitiva con le altre della sua categoria. Per esempio, nei confronti della sua avversaria diretta, la Ferrari Daytona, mantiene un rapporto peso potenza di 100 grammi per cavallo a suo favore. Di queste vetture se ne stanno approntando una cinquantina: il prezzo oscillerà intorno ai dodici milioni, abbastanza contenuto per le caratteristiche della vettura. Di queste cinquantina almeno un paio rimarranno nei capannoni della De Tomaso e verranno assistite direttamente dalla Casa per le competizioni. Il dott. Bussinello, direttamente interpellato per la formazione di una eventuale squa-

**LA «BOMBA»**

**DE TOMASO**

**CENTO  
grammi  
per CV.  
a suo  
favore**



In alto, spinta dai meccanici compie i primi passi la Pantera GT 4: sarà l'avversario numero 1 della Ferrari GTB 4 Daytona. Sopra, i larghi codolini sono stati montati per ricoprire le grosse gomme racing che sono stati adottati in previsione dell'uso quasi esclusivamente corsaiolo della berlina, che pesa solo 11 quintali. Sotto, l'aggressivo frontale della rossa GT è messo in risalto dalla colorazione nera del cofano e della cintura inferiore: al più presto verranno effettuate prove su strada

vano epiche 24 Ore di Le Mans e che riprenderanno probabilmente la posizione di un tempo. Ormai le gare mondiali marce rivedranno queste grosse GT, molto più resistenti e più adatte allo sforzo prolungato.

La nuova nata in casa De Tomaso utilizza le parti meccaniche della già nota Pantera, ma le modifiche sono state consistenti, specie per quanto riguarda gli alleggerimenti e il gruppo propulsore. Sono infatti stati aboliti diversi accessori: il condizionatore ad esempio, che nella sorella in produzione era montato di serie, poi i vetri in plexiglas (come d'altronde è in uso in America) ovviamente senza alzacristalli e vari altri optional per un alleggerimento complessivo superiore ai 300 kg. Un'altra modifica poi particolarmente appariscente è stata l'adozione di nuove gomme racing larghissime,



dra, non ha fornito per ora indicazioni precise, anche se ormai il nome di Jackie Stewart corre sulla bocca di tutti. Al più presto ad ogni modo, verranno effettuati probanti collaudi su strada e poiché l'autodromo di Modena potrebbe dare pochi dati, si vedrà di spostarsi a Val-lungola o al Paul Ricard.

**L'identi-kit  
PANTERA GT 4**

**Motore:** Ford 8 cilindri a V di 90°; albero a gomiti su 5 supporti; valvole in testa con ricupero di gioco automatico; carburatore quadricorpo Holley; alesaggio: mm 101,6; corsa: mm 88,9; cilindrata totale: 5763 cc; rapporto di compressione: 11:1; potenza massima: 520 CV a 7000 giri/min.

**Cambio:** ZF con 5 marce sincronizzate; autobloccante 70%.

**Vettura:** berlina monoscocca a motore centrale con codolini per alloggiamento ruote racing e roll bar.

**Sospensioni:** anteriori e posteriori a ruote indipendenti con quadrilateri deformabili e ammortizzatori idraulici telescopici a doppio effetto, coassiali con le molle ad elica, barre stabilizzatrici torsionali trasversali.

**Freni:** a disco sulle 4 ruote con doppio circuito frenante.

**Passo:** mm 2515 - lunghezza max: mm 4270 - altezza max: mm 1100 - posti: n. 2 - peso a vuoto: kg 1120 - velocità max: oltre 330 kmh.



# Trabocchetto per i migliori a TARENTOGA HAILWOOD contro un terrapieno Pilette s'impappina con Bartlett

SPECIALE PER AUTOSPRINT

**INVERGARGILL** (Nuova Zelanda) - Successo dell'australiano Kevin Bartlett e conferma della McLaren M10B, nel circuito di Terentoga, 4. prova della Coppa Tasmania. La vettura di F. A americana con motore Chevrolet si è aggiudicata il primo ed il secondo posto in una gara particolarmente tirata che ha costretto al ritiro sette dei quindici concorrenti al via. La vittoria di Bartlett, benché meritata è stata propiziata da uno spettacolare incidente in cui è rimasto coinvolto l'inglese Mike Hailwood con la sua Surtees. L'ex campione del mondo di motociclismo che era partito molto bene e che conduceva, ha perso improvvisamente il controllo del bolide che si schiantò contro il terrapieno. Si temeva già il peggio quando Hailwood districatosi dai rottami della vettura è stato il primo a rassicurare i tecnici della casa e gli organizzatori portatisi immediatamente sul-

**CORSA A TARENTOGA** - Quarta prova della Coppa Tasmania - Circuito di Terentoga, 62 giri, km 160 - Invercargill, 29 gennaio 1972.

CLASSIFICA

1. Bartlett Kevin (McLaren M10B) in 1.07'46" media 141,664 kmh; 2. Pilette (McLaren M10B) 1.08'36"4; 3. Oxtan (Begg FM4) a 1 giro; 4. Matich (STP Repco Match A50) a 2 giri; 5. Noyes (McLaren M19) a 3 giri;

Giro più veloce: Teddy Pilette in 1'09" media 152 kmh.

Classifica dopo 4 prove: 1. Graham McRae punti 18; 2. Bartlett e Hailwood p. 16; 4. Gardner, Matich e Pilette p. 9; 7. Oxtan p. 7; 8. Noyes e Stewart p. 5; 10. Hobbs p. 4; 11. McCormack e Radifich p. 1.

la scena dell'incidente. Al secondo posto dietro Bartlett, autentico outsider, il belga Teddy Pilette con un distacco di quasi un minuto (50,4 secondi) terzo il neozelandese David Oxtan con la sua Begg FM4 Chev. Fra i ritiri illustri, anche quello del neozelandese Graham McRae protagonista di un incidente del tutto simile a quello di Hailwood. Nonostante il ritiro McRae continua però a capeggiare la classifica provvisoria dinanzi allo stesso Hailwood. E veniamo alla corsa. Par-

te molto bene Hailwood e a metà del primo giro è già in testa tallonato dall'australiano Matich al volante di una Repco Match A50. In terza posizione e in attesa, il neozelandese Graham McRae su Leda GM1 Chev. Al quinto giro McRae dà battaglia, supera Matich e tallona Hailwood. Ma pochi attimi dopo l'incidente che doveva costringerlo al ritiro: schizza letteralmente oltre il terrapieno e il suo bolide si schianta in una cunetta. Per McRae soltanto un po' di paura.

Ormai Hailwood non ha più avversari. E sulla sua vittoria non vi sono più dubbi. Ma al settimo giro la sorte volta anche a lui le spalle e per Hailwood non vi è che la via dei box. Al quindicesimo giro balza in testa il belga Pilette con la sua McLaren M10B dopo aver rosicchiato quindici preziosi secondi a Matich e Bartlett che dopo il ritiro di Hailwood erano passati a condurre.

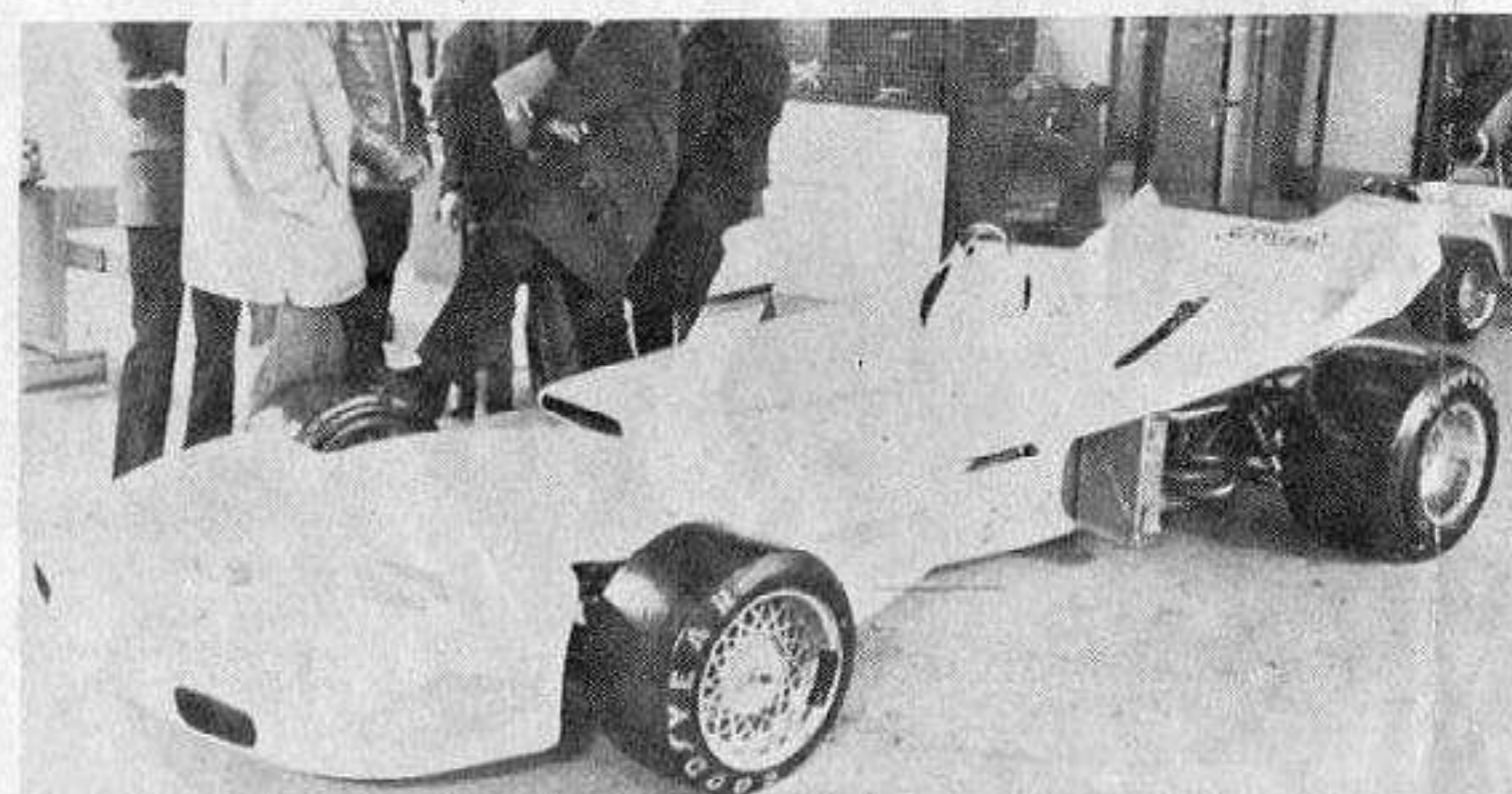
Al 34. giro Bartlett tenta il sorpasso e vi riesce. Pochi minuti dopo Pilette sbanda, esce fuori strada e perde preziosi secondi anche se i meccanici fanno i salti mortali per rimettere in pista la sua McLaren. Dalle ultime posizioni viene intanto bene la Begg FM4 del neozelandese David Oxtan che tenta invano di soffiare al belga Pilette il secondo posto. Ancora pochi giri e Bartlett, dopo 160 km. taglia vittorioso il traguardo in un tempo buono ma non ottimo.

Bob Anderson



**ROMA** - Prima di partire per gli Stati Uniti, JACKY ICKX ha sostenuto una serie di tests con il 312 PB sulla pista di Vallelunga. Le prove, aversate purtroppo dal maltempo ed effettuate con la vettura con la quale il belga ha corso a Buenos Aires, hanno permesso comunque al pilota Ferrari di fare registrare, in souplesse un 1'11"7 quanto mai sintomatico. Ricordiamo che il miglior tempo ottenuto da de Adamich nel corso delle prove Alfa è stato 1'11"8. Com'è noto la Ferrari si presenterà a Daytona per la «seconda» mondiale con tre vetture completamente nuove. La 33tt3 dell'Autodelta sono invece da lungo tempo sul posto spediti direttamente dalla capitale argentina. Jacky Ickx prima di recarsi a Bruxelles da dove partirà per Daytona, ha fatto una sosta a Maranello per riferire all'ing. Ferrari delle difficoltà incontrate con la F. 1 a Baires su quel piccolo circuito tipo «mickey mouse», difficoltà che teme si ripeteranno in Spagna e a Montecarlo. La squadra Ferrari con il direttore tecnico ing. Caliri, il direttore sportivo Peter Scheffy e i meccanici, è partita da Fiumicino lunedì mattina; quella Alfa si trova già sul posto da circa una settimana.

## Presentata la EIFELLAND di STOMMELEN Già spesi 300 milioni per la F.1 tedesca



La vedremo forse il 3 aprile a Kyalami in Sud Africa, con alla guida Rolf Stommelen. E' la nuova Eifelland, modello 21, con la quale la scuderia tedesca, dopo 11 anni rilancia una Formula 1 nelle gare del «mondiale». La Eifelland che dispone di una scocca disegnata da Luigi Colani, un berlinese d'origine italiana, è montata su telaio March, potenziato con motore Ford-Cosworth DFW a 8 cilindri, sviluppa una potenza di 450 DIN-HP a 10.000 giri il minuto



**LONDRA** - Azzurro e giallo sgargianti sono i colori della prima Surtees di F. 2, presentata a Londra. La nuova vettura, che ha trovato lo «sponsor» nella MATCHBOX, la ditta che costruisce modellini, è una tipica Surtees, con la linea angolosa, inconfondibile. I piloti ufficiali di questa nuova F. 2 saranno Hailwood, lo stesso Surtees e un terzo «X» che potrebbe essere Jochen Mass. Anche Andrea de Adamich correrà con questa Surtees-Matchbox nei suoi momenti liberi

## CAOS nel regolamento tecnico F.3

# La C.S.I. blocca il «foro»!

Da qualche tempo attendevamo con ansia la decisione che la CSI avrebbe dovuto prendere in merito alla proposta avanzata dalla nostra CSAI circa all'allargamento della strozzatura da 21,5 a 23 mm, a gran voce richiesta da tutti i piloti italiani nel corso dell'annuale convegno delle commissioni sportive a Firenze e portate in sede internazionale dai nostri rappresentanti in occasione della premiazione dei campioni Fia a Parigi. In quella occasione gli esponenti dei vari paesi aderenti si mostrarono favorevoli a tale escalation, tranne il rappresentante francese, che non si volle pronunciare prima di aver interpellato i costruttori del suo paese.

Così tutti ci eravamo cullati nella quasi certezza che la CSI avrebbe passato senza colpo ferire le proposte, che la nostra CSAI nel frattempo aveva reso «ufficiali» per l'Italia, con una decisione insolitamente molto rapida.

Ma le cose non sono andate per il verso giusto: da qualche giorno la FIA ha emesso il seguente comunicato stampa:

**Foro di immissione dell'aria per la F. 3.**

In seguito alle consultazioni effettuate presso preparatori di motori da F. 3, si precisa che nessun aumento di diametro del foro d'entrata dell'aria sarà introdotta prima del 1. gennaio 1973.

Con questo laconico comunicato la CSI ci fa dunque conoscere le sue decisioni in merito alla questione: per quello che riguarda quindi le gare internazionali la strozzatura rimarrà la medesima, cioè 21,5 mm per tutta l'annata.

Questo naturalmente mette in crisi molte persone: gli organizzatori italiani che vorrebbero invitare alle loro corse gli stranieri, non sanno come fare (dal momento che evidentemente i piloti d'oltralpe non accetterebbero di gareggiare con all'incirca 15 CV in meno), i piloti stessi acquistando motori con strozzature da 23 mm non possono correre all'estero con gli stessi e sono quindi costretti ad avere due motori e infine i preparatori, che a quanto ci consta non hanno ancora approntato motori nuovi e a questo punto non sanno che pesci prendere.

La situazione è veramente poco allegra: la CSAI da parte sua non ha commesso errori, dal momento che la richiesta di aumento della potenza era venuta dalla schiera compatta dei piloti, se non il torto veniale di «codificare» con eccessiva rapidità (senza accertarsi fino in fondo come sarebbero potute andare le cose in campo internazionale) questa richiesta a furor di popolo: i piloti, da parte loro, sono confortati da una richiesta che ancor ora pare dettata da validi motivi, ma stanno ora temendo quello che purtroppo si è già verificato, cioè il fatto di far sorgere una ulteriore formula nazionale che toglie loro la possibilità di competere con gli stranieri.

Che fare? A questo punto le alternative non sono molte: probabilmente (dal momento che non vi sono ancora in circolazione i nuovi motori) la CSAI potrebbe fare marcia indietro, sentiti i piloti che a questo punto forse non se la sentirebbero di mantenere le loro posizioni. Sarebbe una decisione saggia dal momento che dovrebbe trovare per questa volta le parti consenzienti.

**MAGONZA** - Ogni tanto si sentiva parlare di una F. 1 tedesca e, a un certo momento erano perfino cose voci che la Mercedes volesse riapparire sulle piste dopo i lontani successi, voce regolarmente smentita dalla Casa. Ora una F. 1 tedesca ci sarà realmente, è già addirittura pronta e destinata a Rolf Stommelen. Il prototipo, che è costato circa novanta milioni di lire, è stato presentato a Magonza dall'industriale Gunther Hennerici (del quale si dice che già ha speso dall'anno scorso 300 milioni per la sua squadra corse). La nuova F. 1, sfoggia il classico colore delle vetture tedesche, il bianco. La carrozzeria molto filante è di concezione originale e si prevede che la vettura debutterà il 4 marzo in Sud Africa. La parte meccanica è sostanzialmente quella della March con motore Ford Cosworth.

Hennerici non è un tecnico, si può anzi dire che in questo campo sia un profano, anche se costruisce veicoli a ruote, però semplici roulettes, le famose Caravan. Il neonato Team porta il loro nome, chiamandosi Team Eifelland Caravan. L'idea della vettura F. 1 venne al mecenate al Nurburgring

lo scorso anno, durante il GP di Germania, ove si trovava al box invitato da Stommelen che, gareggiando su una vecchia Lotus, non fece bella figura.

Fu proprio di fronte a questo spettacolo che Hennerici prese la sua decisione, desiderando che il suo amico Stommelen avesse il mezzo per non fare più così magre figure.

Per quattro mesi a Magonza si è lavorato duramente e ora la nuova Eifelland-Ford eroga 455 HP, con una velocità di circa 320 orari, a un regime massimo di 10.000 giri/min. Niente da temere, dunque, per il motore, mentre c'è ancora qualche dubbio per accessori, sospensioni e freni. L'alettone stabilizzatore è incorporato con linea elegante, la presa d'aria è davanti al posto di guida, e lo specchietto retrovisore è sorretto da una sottile lamina, il tutto in poliestere.

Bisognerà vedere come questa carrozzeria, di L. Colani, indubbiamente nuova e bella, reagirà alle durissime sollecitazioni che l'aspettano, dato che le prove svolte fin'ora non hanno dato garanzie al cento per cento. Comunque, Hennerici ha fretta ed è per questo che vuole debuttare in Sud Africa







E' ora ufficiale il « piano segreto » di Denys Dobbie, uomo d'affari di Perth e patron del Dobbie Racing Team, di partecipare quest'anno al campionato mondiale marche. Infatti la DART iscriverà una delle più recenti Lola T280 di Broadley in questo campionato. La vettura monta un Cosworth DFV tre litri, come quello utilizzato da Stewart per vincere il campionato di F.1 lo scorso anno. Il team parteciperà alle principali gare europee del campionato e a molte prove dell'Interserie, oltre alla ormai famosa Rothmans 50.000 a Brands Hatch.

La DART fu fondata all'inizio del 1971 per iscrivere due Chevron al campionato europeo due litri e a quello inglese del RAC per vetture sport. Il pilota per il 1972 è John Miles, ex del team Lotus, con un compagno ancora da designare. La direzione della squadra, come si era già ventilato, sarà affidata a Keith Greene, ex direttore Brabham per la F. 1. Non si conoscono ancora i contratti per carburante e pneumatici. Dobbie ha detto: « L'attività dello scorso anno fu soltanto un tentativo preliminare per cose più grandi nel 1972. Saremo presenti sui circuiti più difficili, fra gli altri quelli di Spa e del Nurburgring, e parteciperemo anche alla 24 Ore di Le Mans, sperando di affermarci come i concorrenti britannici migliori, nel campo dei privati nelle gare sport ».

## TAMPONATO ad honorem

● Mentre andava a fare benzina, nei pressi di Ginevra, Jackie STEWART ha slittato sulla neve con la sua vettura e ne ha urtata un'altra sospingendola sul piazzale per una ventina di metri. Il campione del mondo è subito sceso per scusarsi, ma quando l'inserviente l'ha chiamato per nome l'altro automobilista ha detto che non occorre scuse, lo riteneva un onore essere stato urtato da Jackie Stewart. La stessa sera ha telefonato per invitare a pranzo i coniugi Stewart. Raccontando la storia, Jackie ha detto: « Il fatto di essere campione del mondo offre dei vantaggi. Questo è stato il seguito più inatteso a un mio incidente. Negli altri mi sono rotto costole e una gamba ».

● Lutto per i patron del « RACING TEAM MARTINI ». Dopo breve malattia è deceduto a Torino il presidente e amministratore delegato della Casa, conte Metello Rossi di Monteleone. Nato a Torino il 18 dicembre 1903, il conte Rossi era stato dal 1948 al 1964 presidente dell'UPA, era presidente onorario della UIAA, della quale era stato fondatore. Attualmente era anche il consigliere più anziano dell'AC di Torino, presidente del Martini International Club, istituzione che patrocina e organizza manifestazioni in ogni campo di attività.

● Si era già parlato dei piani di BELTOISE in F. 2 e ora è confermato che il francese ha raggiunto un accordo con la Scuderia Shell-Arnold. Piloterà una March con motore Ford Novamotor. Direttore della scuderia è Hubert Hahne e il debutto si avrà a Mallory Park il 12 marzo.

● La pista di ENNA sarà presto sistemata e sono stati stanziati 187 milioni per dotare di un nuovo manto bituminoso tanto la pista che la strada di servizio che la circonda, oltre a montare barriere metalliche e banchine laterali.

● Proprio mentre JACKIE STEWART prendeva il via nel G.P. d'Argentina, che avrebbe poi vinto, suo padre si spegneva all'età di 75 anni, in una clinica di Hardgate, vicino a Glasgow, ove era ricoverato da tempo. Le condoglianze di AUTOSPRINT.

● A Milano è stato realizzato un mercato di VETTURE D'EPOCA, il primo del genere in Italia, che si chiama « Old fashion cars italiana ». Nella vetrina milanese, in via Canonica, sono in mostra bellissimi modelli, il più importante dei quali è una Rolls Royce carrozzata da Park Ward nel 1939. Costa cinque milioni e mezzo e apparteneva a un tassista londinese, che l'ha venduta dopo aver percorso un milione e mezzo di chilometri.

● Box e chicane di Montecarlo saranno spostati dai loro posti abituali. I primi verranno sistemati dopo il tunnel e la seconda vicino alla curva del tabaccaio.

## Una «911» da 2700 cc.

● Nel mese di agosto, tradizionale per le novità PORSCHE, la casa di Stoccarda presenterà una ulteriore versione della sua 911 dotata di un motore, sempre 6 cilindri boxer, di 2.700 centimetri cubi. La carrozzeria non avrà variazioni di rilievo, a parte il passaruota posteriore allargato per il montaggio di cerchi più larghi sulle ruote motrici. Il nuovo motore dovrebbe essere dotato di un diverso monoblocco, che permetterebbe alla 911 2.7 — una volta omologata, cioè praticamente a partire dal 1973 — di utilizzare un motore molto vicino ai 3 litri, onde competere con maggiori possibilità di adesso, che il motore è al massimo 2500, nel Campionato d'Europa Marche Gran Turismo, contro le Ferrari Daytona, le Chevrolet Corvette e le De Tomaso Pantera.

● Nuova formula al METROPOL CENTER di Monza per rilanciare il cinema e offrire agli spettatori la comodità di avere la vettura pulita senza noiose attese. Infatti al center c'è cinema-parcheggio + lavaggio. Accanto al cinema il lavaggio avviene in un tunnel automatico, il primo del genere in Italia, che restituisce l'automobile lavata e asciutta nel giro di trenta secondi.



## «Elaboratore» anti furto

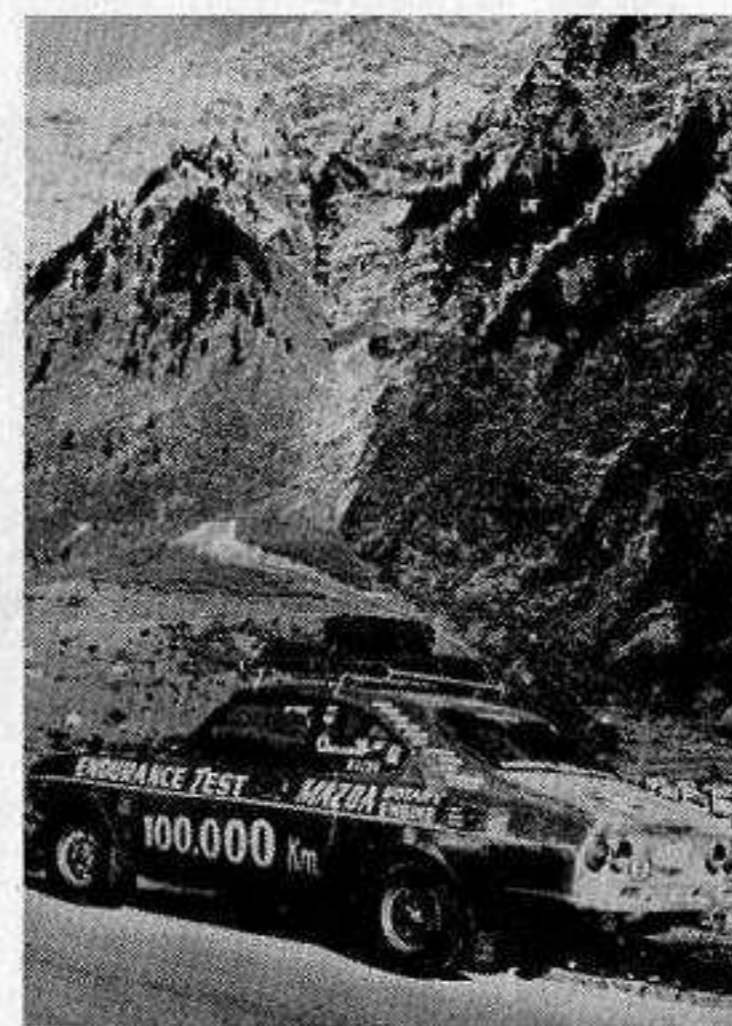
● E' nato nella Bassa Sassonia un nuovo sistema per le informazioni relative a FURTI D'AUTOMOBILI, che prima venivano trasmesse per telex. Ora c'è un elaboratore in cui sono memorizzate tutte le informazioni sui veicoli, sull'assicurazione, oltre a indicazioni sui proprietari.

● Il GOVERNO FEDERALE americano ha respinto la domanda della General Motors di rinviare di un anno il limite imposto all'industria automobilistica per la produzione del motore pulito entro il 1975. Motivo addotto, insufficienza dell'attuale tecnologia per la produzione in massa dei motori. La General Motors ha detto che sta raccogliendo i dati per provare la legittimità della richiesta.

● In merito all'aumento dei prezzi della FIAT, il ministro del bilancio ha ricevuto Gianni Agnelli e sono stati discussi e previsti anche i « metodi per la comunicazione tempestiva dei programmi d'investimento e delle più rilevanti decisioni dell'impresa ai fini di un'adeguata valutazione da parte degli organi di programmazione ».

## Il «Wankel» alla FORD

● La FORD WERKE di Colonia ha stipulato un contratto di licenza con la Wankel per il motore a pistone rotante. La Ford potrà così produrre tali motori da applicare a vetture e piccoli veicoli commerciali. Si tratta del ventunesimo contratto concluso dalla Wankel in tutto il mondo e del quinto del 1971, dopo quelli perfezionati con Nissan, General Motors, Suzuki e Toyota. Secondo voci che corrono, la VOLKSWAGEN e la DAIMLER BENZ sarebbero in trattative per mettere a punto la possibilità di una stretta collaborazione.



## 1000 km. al giorno

● « 100.000 chilometri » percorsi in novantotto giorni di marcia, è l'ambizioso traguardo raggiunto dalla MAZDA RX2 azionata da motore rotativo Wankel. Il test che prevedeva una media di 1000 chilometri giornalieri, è stato realizzato in piena stagione invernale su strade di mezza Europa, fra neve, pioggia e ghiaccio con equipaggi che si alternavano una volta alla settimana.

Terminata la massacrante maratona, la vettura ha raggiunto Bruxelles ove, in pieno Salone, è stato pubblicamente festeggiato l'avvenimento.

● « Self-parking » in Via Ludovisi con 500 posti macchina distribuiti su quattro piani sotterranei, collegati fra loro da ampie rampe per la salita e la discesa, in attesa dei parcheggi tante volte promessi dal Comune di Roma. L'iniziativa di una società privata permetterà una rotazione di circa 3.000 mezzi giornalieri e a modico prezzo in una zona ove il problema della sosta era diventato una tragedia.

● Il dividendo trimestrale sulle azioni ordinarie della Goodyear Tire & Co. è salito da 21,5 a 22,1 cents per azione. L'attuale incremento è il sesto deciso negli ultimi otto anni dal Consiglio d'amministrazione ed è pari al valore massimo del 4% consentito secondo le direttive della società.

● Il fatturato DAIMLER BENZ nel mondo, nel 1971, è stato di 12,5 miliardi di marchi, contro gli 11,7 del 1970.

● In dicembre in GIAPPONE sono stati costruiti 528.423 autoveicoli. La domanda all'interno è diminuita per il ristagno economico in atto nel paese.

● L'AGIP, insieme alla Société Tunisienne, alla Entreprise des recherches et activités pétrolières e alla Compagnie Française des pétroles, ha firmato a Tunisi un accordo con lo Stato tunisino per l'acquisizione di un nuovo permesso di ricerca di idrocarburi nella piattaforma continentale tunisina.

● La GENERAL MOTORS americana richiama in fabbrica 30.000 vetture Buick, Pontiac e Oldsmobile per verificare se ci siano eventuali difetti nelle ruote. E' previsto che se ne troveranno circa 1250 difettose, anche se non hanno provocato incidenti.

● La VOLKSWAGEN sta costruendo una nuova vettura a trazione anteriore che può montare sia un motore convenzionale sia il Wankel. Dovrebbe essere presentata nell'autunno del 1974.

● Nuovi aumenti di prezzi delle automobili in GERMANIA. Le AUDI NSU li ha incrementati del 4 per cento in media, la Porsche fra l'1,6 per cento e il 3,7 per cento, con una media di circa il 3 per cento.

● Dati non ancora ufficiali dicono che nel 1971 l'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA americana ha prodotto oltre dieci milioni e 664 mila veicoli. L'incremento sarebbe dunque del 28,6 per cento rispetto al 1970.

● Al primo posto delle vetture estere immatricolate in ITALIA in novembre erano le francesi, seguite dalle tedesche e, molto distanziate, dalle inglesi, dalle olandesi, dalle giapponesi e dalle americane.

## SAAB due litri

● La SAAB 99 EMS è l'ultima novità immessa sul mercato internazionale dalla Saab Scania. Più che di una novità si deve parlare di una nuova speciale versione dell'ormai collaudata Saab 99 standard dalla quale differisce in alcuni importanti particolari. Diversi la calandra, il volante che è ricoperto in pelle, il cruscotto munito di contagiri, i fari che sono allo jodio, i cerchi in lega leggera, ma soprattutto il motore che è stato disegnato e sviluppato dalla casa assistita dalla Ricardo Engineering e dalla Triumph. Anche il motore, ora 2 litri, (precedente 1850) presenta modifiche essenziali nei cuscinetti di banco, nell'albero a gomito e in altri particolari. Progettato in funzione antinquinamento permette di toccare i 170 kmh con una accelerazione da 0 a 100 kmh di 11"6.

● Il sig. Aldo Bobst, 44enne, sposato e padre di tre figlie, da oltre vent'anni funzionario della GM in Italia e all'estero, è stato nominato direttore delle vendite e servizi della General Motors Italia. Il sig. Bobst subentra nell'incarico al dott. Peano recentemente promosso a presidente e amministratore delegato della società.

● 663.625 veicoli, di cui 578.328 autoveicoli, sono stati prodotti dalla CITROEN con un aumento pari al 22,85 per cento nei confronti della produzione 1970 che dava 540.157 veicoli con 471.073 autoveicoli. Per quanto attiene all'esportazione, i dati comunicati dalla Citroen Italia parlano di 329.267 veicoli esportati nel 1971 contro i 285.558 del 1970, con un aumento percentuale pari al 15,3%.

● Un nuovo investimento di circa 6 milioni di dollari è servito per il potenziamento della fabbrica di pneumatici, camere d'aria e battistrada della GOODYEAR, esistente a Yumbo sin dal 1955. Con questo nuovo investimento, il secondo in due anni e mezzo, lo stabilimento di Yumbo vede aumentare la sua area di oltre 6.000 mq.

● 164.697 automobili e 18.772 motociclette sono state prodotte dalla BMW nel 1971 con un incremento, rispetto al 1970, del 2,2% sulle vetture e del 52,8% sulle motociclette. Il 47% delle automobili e il 76,7% delle motociclette sono stati venduti all'estero con un incremento rispettivo del 5,4% e del 0,4%.



## Cià pronto l'annuario CSAI '72

Velocissima, quest'anno, la Commissione Sportiva Automobilistica Italiana nel dare a tutti gli interessati quel prezioso libro tascabile che si chiama « Annuario sportivo automobilistico 1972 ». Una pubblicazione attesa dai piloti, dagli organizzatori, dagli ufficiali di gara e, anche, da quei giornalisti che coscientemente lo consultano per rendersi conto di talune decisioni che, talvolta, sembrano cozzare contro l'incomprensione generale.

Una pubblicazione utile e di facile consultazione contenente, suddivisa in norme supplementari, capitoli e punti naturali complementari del Regolamento Nazionale Sportivo e le particolari applicazioni del Codice sportivo internazionale. Si comincia dall'annuncio dei « campionati » italiani per finire con l'elenco degli ufficiali di gara, delle scuderie, degli enti organizzatori, delle case costruttrici e dei preparatori, passando attraverso tutta la materia sportiva e le sue regole particolari.

Consultando attentamente l'annuario non v'è possibilità di errore su ciò che attiene le licenze, le assicurazioni, le misure di sicurezza da adottare nei percorsi di gara, il numero di vetture che possono essere ammesse ad una determinata competizione e, molto importante anche se in definitiva parecchie volte non viene rispettato, il calendario delle manifestazioni e l'indicazione della loro validità.

L'annuario sportivo automobilistico è in vendita presso la CSAI al prezzo di L. 1.000; tuttavia, se assieme alla « legge » italiana si vuole avere anche l'annuario della FIA (contenente, fra l'altro, l'allegato « J »), la somma da inviare sarà di L. 2.000.

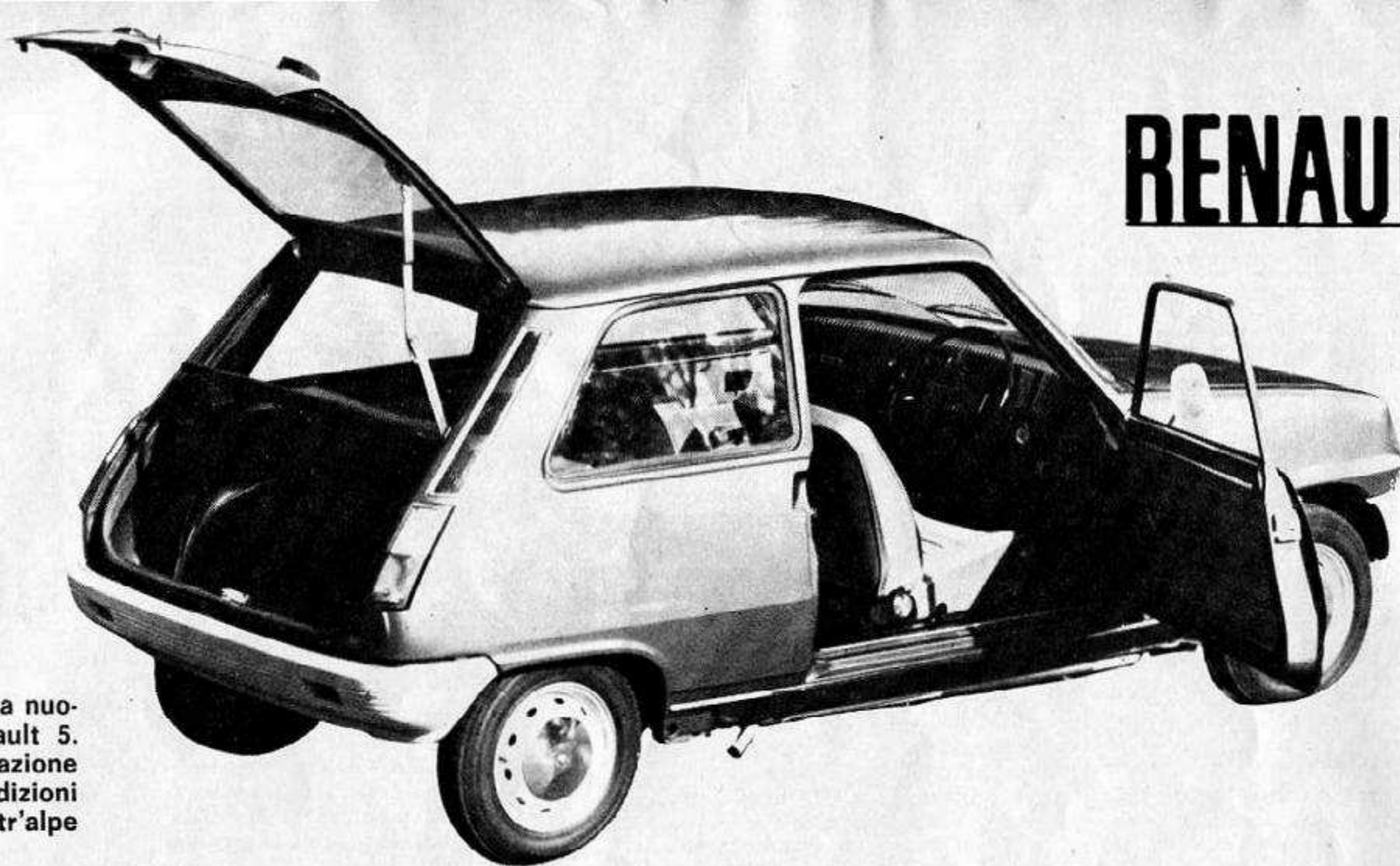
## Invidiabili i redattori del «QUI C.D.C.»

« QUI C.D.C. » un giornalino scolastico che a Castelfiorito di Castiglione Torinese è addirittura « famoso », è giunto alla nostra redazione accompagnato da una lettera dei soci del nostro Club Paolo Ciabatti e Edmondo Rho, che ne sono anche i redattori « alfa » e « ro ». Un giornale vario ed interessante che tratta con delicata ironia una miriade di argomenti che vanno dalla storia all'attualità, per finire con l'ormai immancabile soggetto fumettistico. Fra le rubriche non poteva certo mancare quella dello sport che ci interessa e che, a quanto pare, interessa tutti i lettori del periodico. Partendo dalle varie categorie di vetture ove, con qualche comprensibile ingenuità si tratta anche delle Formule, « ro », veramente documentato, riassume l'andamento del campionato mondiale marche 1971 mettendo in risalto (e a malincuore) la sfortunata stagione Ferrari, elargendo, tuttavia, imparzialissime lodi alla « indistruttibile » Alfa. Il miniredattore termina comunque il suo « pezzo » di fede ferrarista dicendo (a proposito della 500 Km di Imola): « La macchina (di Regazzoni) ripartì in ultima posizione e restò tale sino alla fine, nonostante avesse realizzato il miglior tempo sul giro, a dimostrazione di essere la più forte. Ora la Ferrari aspetta il '72 per dimostrare che il 312 PB, può anche terminare e vincere le corse. Fatti i debiti scongiuri, s'intende ».





A sinistra, a porte aperte la nuova mini francese, la Renault 5. Essa è naturalmente a trazione anteriore, secondo le tradizioni attuali della marca d'oltr'alpe



RENAULT



DALL'INVIATO

**QUIBERON** - Finalmente una trazione anteriore, nel campo delle vetture di dimensioni relativamente piccole, con motore all'interno del passo. E' la Renault a proporcela, con il nuovissimo quanto interessante tipo 5, che ci è stato presentato e sottoposto a prove, nei giorni scorsi, sulle strade della Bretagna. Si tratta, da un punto di vista tecnico puro, d'un risultato molto importante e d'una dimostrazione di maturità (e molta buona volontà) nella progettazione, provandosi che si possono conserva-

importante, di spazio attorno alla pedaliera, eliminandosi quei fastidiosi volumi creati dal passaruota.

Ma i tecnici della Renault, ad onore del vero, hanno preferito solitamente nelle proprie trazioni anteriori, specie quelle di maggior cilindrata, i motori all'interno del passo. La più recente eccezione la si è avuta con il modello 12, ottimo sotto taluni aspetti, ma insoddisfacente sotto quelli che chiamano in causa principalmente il comportamento dinamico della vettura. Ricordiamo le discussioni avute all'epoca della presentazione e prova di tale modello con i tecnici fran-

tentica. Concettualmente, lo si intende al primo sguardo, siamo sul piano della Fiat 127 e della A 112 Autobianchi, cioè a quella nuova espressione di vettura utilitaria di proporzioni non ridottissime, prestazioni rispettabili, grande abitabilità e promiscuità d'impiego, urbano ed extra-urbano, per un tipo di metropoli-regione, in cui gli spostamenti avvengono su distanze crescenti, fra zone di residenza e centri di lavoro o di interesse.

Pensiamo che possa bastare una bella esecuzione d'insieme, con una somma di caratteristiche pienamente soddisfacenti, ed anche una sola idea nuova, per fare il successo d'un simile tipo di autovettura. L'idea più originale a questo riguardo, rientrando in un quadro di funzionalità pregevole, è quella di sostituire i vecchi sorpassati paraurti con scudi in vetroresina, con migliori caratteristiche di sopportazione dei piccoli urti.

Insomma, una macchinetta ricca di attrattive, lunga tre metri e mezzo, maneggevolissima, brillante, con un comodissimo portello posteriore della larghezza d'un metro, con ampie capacità di carico, ottima abitabilità. Viene proposta in due versioni, «L» con motore di 782 cmc., solo per la Francia, a 9.740 franchi (circa 1 milione 100.000 lire), e «TL», con motore di 956 cmc. per l'esportazione, Italia compresa, con prezzo in Francia di 10.960 franchi, oltre 1.200.000 lire, che per noi sarebbe eccessivo.

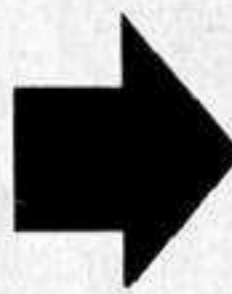
Si avrà, poi, un tipo intermedio di esportazione, con motore di 850 cmc. Perciò, il modello da noi provato è il 5 TL, con motore di 65 per 72 mm. che, compresso a 8,3:1, dà 43 cavalli DIN a 5.500 giri, con una coppia di 6,4 kgm. a 3.500 giri. Un motore di schema conosciuto, ad aste e bilancieri, con testa in alluminio e con albero su cinque supporti; per la prima volta, però, nella gamma Renault delle minori cilindrata, con modernità di caratteristiche funzionali, rappresentate dalle ampie escursioni dei regimi e dai rapporti di trasmissione relativamente corti, pratica sempre più diffusa, per quanto accettabile solo entro certi limiti. Infatti, la stessa determinazione SAE della potenza indica 47 cavalli a 6.000 giri, segno evidente di grande facilità a salire a regimi superiori al diminuire degli assorbimenti. Nella nostra prova abbiamo applicato un contagiri elettronico, essendo la macchina sprovvista di questo strumento, ed abbiamo subito constatato l'ampiezza di queste escursioni di regime, normalmente fino a 6.500 giri e con principio di sfarfallamento delle valvole solo a 7.000 giri. Perciò, la velocità massima non la si sviluppa al regime di massima potenza, di 5.500 giri, a cui corrisponderebbe una velocità reale di 128 km/h.

Il costruttore dichiara una velocità di oltre 135 km/h; il limite massimo osservato nel corso della nostra prova, su strade troppo tormentate per simili rilievi, è stato di 5.700 giri, pari a poco meno di 133 km/h, ma siamo convinti della possibilità di aumentare facilmente d'un altro centinaio di giri, mentre in autostrada, con buon lancio e condizioni favorevoli saremmo pronti a vedere anche punte massime di 6.000 giri, che fanno sfiorare i 140 km/h effettivi (vedi grafico). La potenza è ben distribuita, con buoni valori già a 1.000-2.000 giri, e curva molto piatta in cima.

PERCHE'

è la «mini»

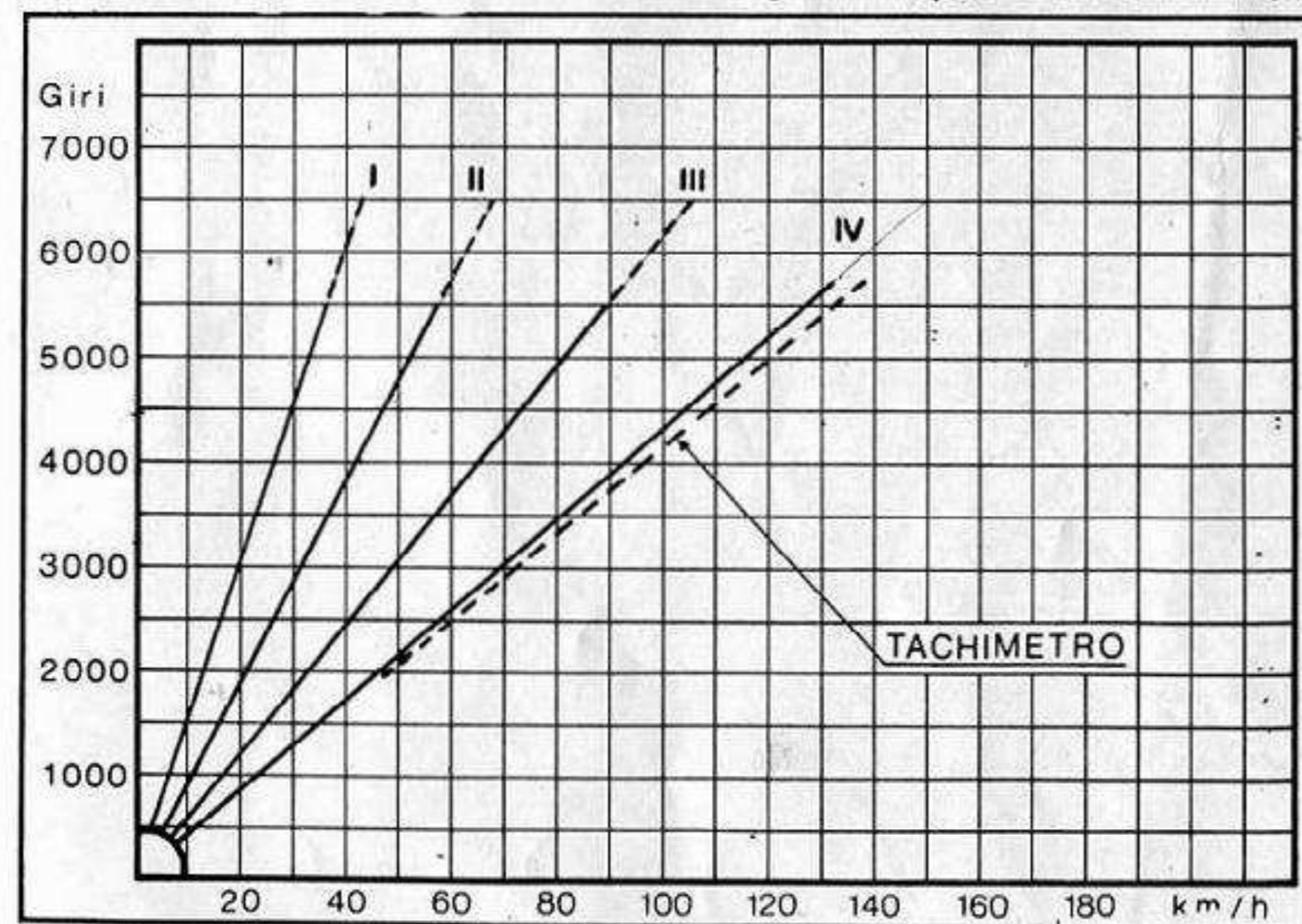
IDEALE



ha il motore all'interno del «passo»



Sopra, un tre-quarti anteriore della Renault 5. In questa macchina il motore anteriore è longitudinale, ma interno al passo. Sotto, il grafico delle velocità a seconda dei giri e della marcia inserita

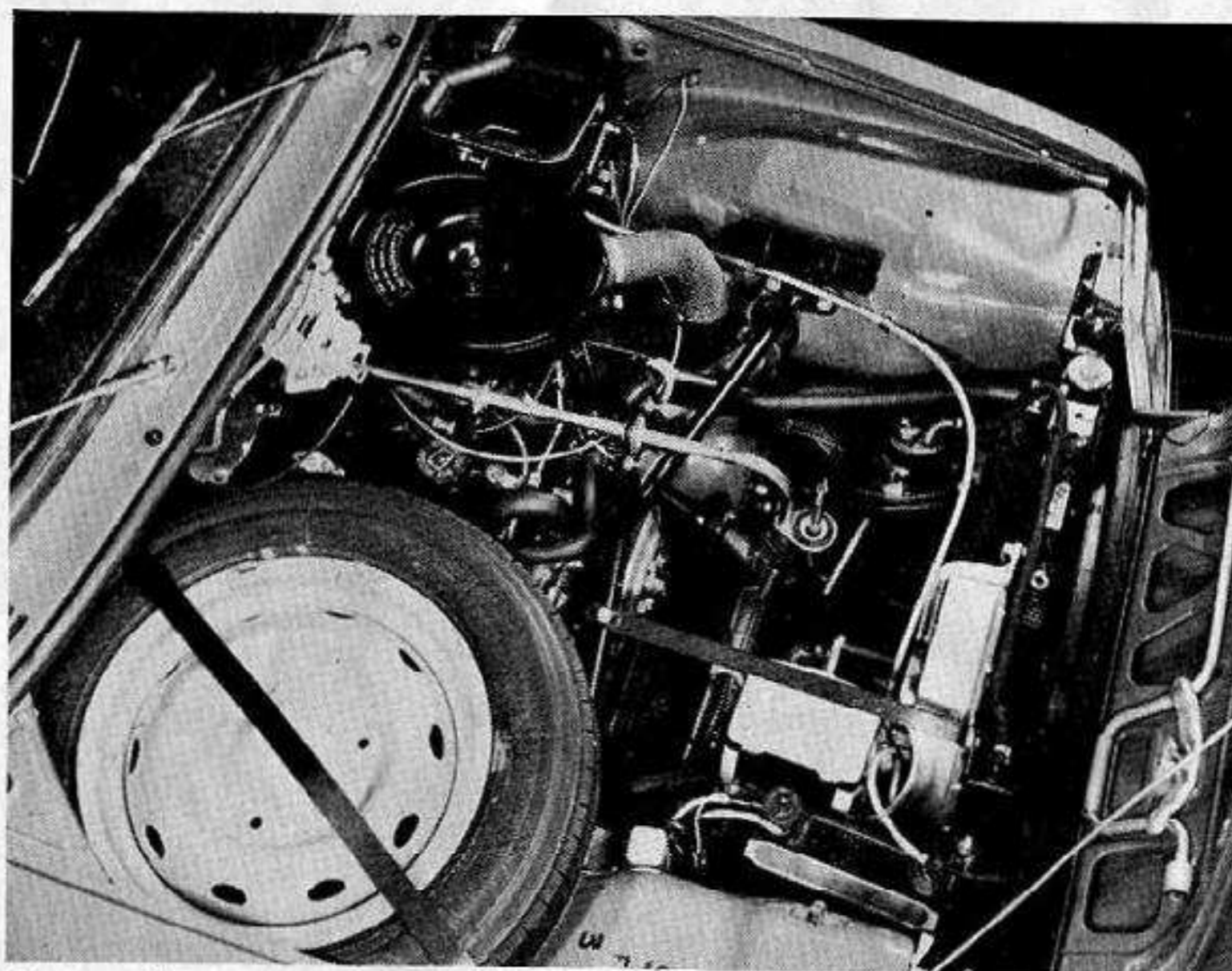


re intatti tutti i vantaggi della trazione anteriore, specie quelli di abitabilità, senza il montaggio del motore a sbalzo, al difuori del passo, soggetto a momenti d'inerzia più o meno ingenti in curva.

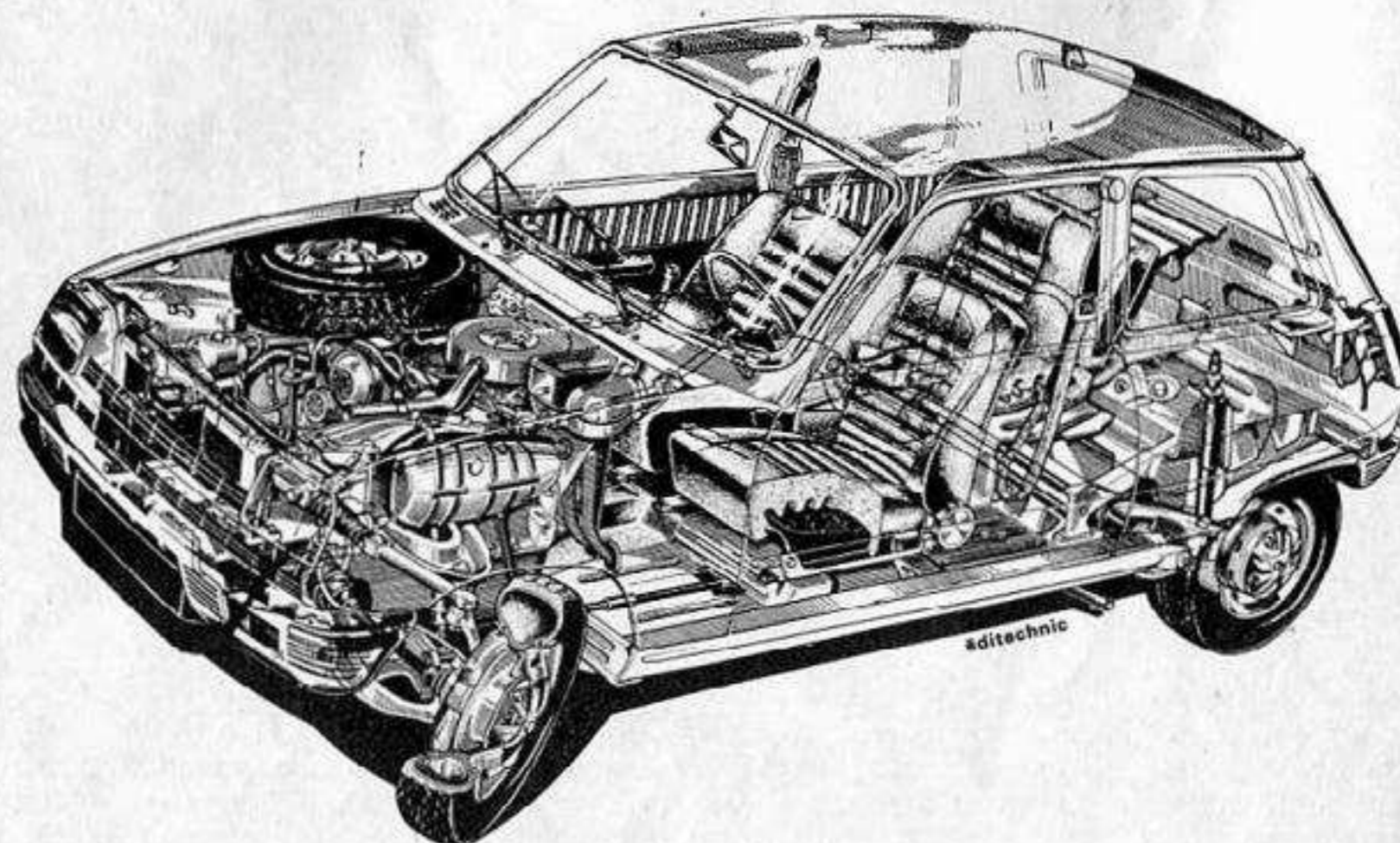
E per chi, come noi, ha sempre criticato gli effetti negativi delle grandi masse a sbalzo, sia anteriormente che posteriormente, il piacere di ritrovare la soluzione ideale in un modello di queste qualità è veramente grande. Anche perchè giunge a cancellare molte tesi difensive delle progettazioni in antagonismo, sulla base di eguali valori di passo, lunghezza massima, abitabilità, rumorosità interna e, fattore estremamente

cesi su questo argomento e sul comportamento abbastanza sottostanzante di quella vettura. Allora non avevamo l'assoluta certezza che la responsabilità fosse al cento per cento di quella distribuzione dei pesi, pur attribuendovi una percentuale ragguardevole; ora, però, possiamo toccar con mano, in questa nuovissima Renault 5, il magnifico equilibrio raggiunto, la forte tendenza al comportamento neutro e l'ottimo contrasto, pur con la limitata potenza a disposizione.

Torniamo, con questo nuovo modello, ad una Renault che entusiasma, per molti caratteri, nella classe in cui si inserisce; e torniamo ad una Renault con qualche originalità au-



Sopra, il vano motore, con il 4 cilindri in linea. La 5 TL ha un 956 con 5 supporti di banco. Sotto, una trasparenza della TL. Le sospensioni sono a barra di torsione con avantreno a doppio triangolo







RENAULT 5 L	MOTORE	RENAULT 5 TL
	anteriore 4 cilindri in linea distribuzione ad aste e bilancieri	
3	supporti di banco	5
55,8 x 80	diametro x corsa (mm)	65 x 72
782	cilindrata totale (cmc)	956
8,5 : 1	rapporto di compressione	8,3 : 1
36	potenza massima (CV-SAE)	47

ant. a tamburo	freni	ant. a disco
post a tamburo	sterzo a cremagliera	post. a tamburo
10,15 m	diametro di sterzata	10,15 m
	pneumatici 135 x 13	
	impianto elettrico 12 V	
	potenza dell'alternatore	35/40 A-h
30 A-h	capacità della batteria	40 A-h
22 A	potenza della dinamo	

## CHE DIFFERENZA C'È FRA 5L e 5TL

34	(potenza massima (CV-DIN)	43
5200	regime potenza massima (giri-min. SAE)	6000
5200	regime potenza massima (giri-min. DIN)	5500
5,3	coppia massima (kgm/SAE)	6,5
5,3	coppia massima (kgm/DIN)	6,4
Solex 32 SEI	alimentazione carburatore	Solex 32 SEI
<b>AUTOTELAIO</b>		
trasmissione: cambio a 4 marce + RM		
frizione monodisco a secco		
sospensioni: avantreno a ruote indipendenti; retrotreno ruote indipendenti		

DIMENSIONI		
2400	passo (mm)	2400
3500	lunghezza (mm)	3500
1520	larghezza (mm)	1520
1400	altezza (mm)	1400
da 200 a 900 dmc	bagagliaio	da 200 a 900 dmc
730	peso a vuoto (kg)	785

PRESTAZIONI		
oltre 120	velocità massima (kmh)	oltre 135
11 cv	POTENZA FISCALE	13 cv

Al volante

## UN LITRO per 11,3 km. ROLLIO eccessivo

La distribuzione dei rapporti è abbastanza convenzionale; con coppia conica di 8/33, si sfiora la presa diretta (1,03) in quarta, con una prima del 28%, una seconda del 46% ed una terza del 70,5%. La seconda e la terza, quindi, possono apparire marce un po' corte; ma vi sorprende, con migliori accostamenti ai rapporti superiori, proprio il fuorigiri a disposizione, giacché l'impiego a 6.000 giri di questo motore deve essere considerato nei limiti di assoluta normalità. Senza incidere troppo sui consumi, se nella nostra prova, in condizioni esasperate, quindi da considerarsi un caso limite, il rilievo è stato di 11,3 km. con un litro di benzina.

Piacevolissimo è l'assetto della vettura in curva, grazie all'ottima precisione della cremagliera, che avremo preferito leggermente meno moltiplicata, e all'efficienza dell'avantreno. Le sospensioni posteriori indipendenti non sono una autentica necessità per la miglior tenuta di strada d'una trazione anteriore; incidono favorevolmente, però, sulle doti di «comfort», che sono particolarmente curate, com'è nelle tradizioni francesi, con la sofficietà dei sedili e con la flessibilità del mezzo elastico. Quest'ultimo è dato dalle barre di torsione longitudinali, rispettivamente di 52 e 43 mm/100 kg. di flessibilità per le ruote anteriori e posteriori.

A macchina con il solo guidatore a bordo, su fondo sconnesso e a velocità di 100 km/h, la flessibilità anteriore ci è parsa eccessiva, come pure avremo preferito un rollio leggermente minore; ma il compromesso con le condizioni di pieno carico è decisamente favorevole. Piace molto la posizione di guida, l'inclinazione del volante e la manovrabilità della vettura; anche il comando del cambio, a leva sulla plancia, con più ridotta (rispetto alle R4 e R6) corsa longitudinale, diviene accettabile e perfino gradevole. Perché è migliorato il leveraggio e lo snodo dell'asta di comando e soprattutto perché ci troviamo dinanzi ad una ottima scatola del cambio, quella della R6, ben sincronizzato per tutte le marce e con ingranaggi elicoidali per la prima.

Il grado di finitura è intonato a questa classe di vetture, ma la completezza ne esce un po' sopra alla media, per somma di particolari, dall'inserimento d'un voltmetro, all'abbondanza di spie, alla comodità dei comandi, specie quello del tergicristallo, lavacrystallo, eccetera, oltre alla presenza del lunotto termico nella normale dotazione.

Enrico Benzing

gruppo studio



abbo e c. sas via petrarca 2/11-genova

V8/Blog Scans

**KAWASAKI!**  
non è un sogno