



L'avv. AGNELLI in persona annuncerà il (prossimo) gemellaggio Lancia-Ferrari

MUNARI proverà a FIORANO

● CESARE FIORIO, il direttore sportivo della Lancia, ha avuto il più felice commento sul rally dal « suo » Munari (il « ragazzo » al quale dette fiducia nel 1965 quasi al suo esordio): « Erano diversi anni che facevamo il discorso della neve e del maltempo e lamentavamo come ragione-chiave delle mancate affermazioni della nostra trazione anteriore le coincidenze climatiche che non si verificavano nel modo opportuno per noi. Ormai non ci credeva più nessuno. E invece quest'anno abbiamo dimostrato che non erano scuse le nostre ma argomentazioni valide ».

● Che cosa pesa di più, un chilo di titanio o un chilo di acciaio? Pare che questa « incertezza » sia alla origine di certe sorprese « pesanti » per una nota macchina da corsa.



Nelle foto: due momenti della festa per Sandro Munari a Cavarzere domenica scorsa. Il corteo di macchine e il trionfo in paese. Venerdì 4 poi c'è stata una grande cena di amici a base di salsicce, poi Munari è andato — sabato — alla premiazione della Scuderia rallyisti « 3 Gazzelle » di Novara. Tra le altre « cerimonie », c'è stato anche un pranzo, il lunedì dopo Montecarlo, offerto ai reduci di Montecarlo dal direttore generale Lancia ing. Gobato a Torino.



● Sapete chi sono stati i primi promotori dei festeggiamenti a Sandro Munari nel suo paese? I tre benzinarini. Già al mattino di venerdì scorso, appena appresa la notizia della grande vittoria, hanno telefonato ad Arnaldo Cavallari perché li aiutasse. E poi è saltata fuori questa po' po' di entusiastica accoglienza, di una sincerità unica.

● Pare che il trionfo di Montecarlo sia stato così comunicato a un certo vertice da un noto dirigente: « Ottimo risultato. Abbiamo quattro macchine del Gruppo nei primi dieci ».

● La sfida delle gomme si accentua. Al momento la Goodyear ne dispone di ben quattro tipi diversi per F. 1 e altrettanti per prototipi.

● Anche Ickx, passato da Maranello prima di Daytona, si dice preoccupato che nel prosieguo della stagione la Ferrari si troverà ancora handicappata sui percorsi « micky mouse » (leggete circuiti « topolino »). Ciò significa che — se non a Kyalami — al Jarama e Montecarlo riavremo la situazione della pista 9 argentina.

● La prima esperienza stagionale F. 1 ha comunque permesso ai tecnici Ferrari di trarre nuove esperienze. Pare che sarà modificato anche l'avantreno della monoposto perché il consumo delle (stesse) gomme continua ad essere superiore sulla Ferrari B2 che non su altre F. 1, come ad esempio la Lotus.

● Tutto ciò dimostra la validità di quello che sarebbe stato il giudizio di Ferrari dopo il 3.-4. posto argentino: « Non sono felice ma non sono scontento. Perlomeno non ci siamo fermati come capitava a fine '71 ».

● La sortita della CSI contro lo aumentato motu proprio in Italia della « strozzatura » F. 3 ha gettato lo scompiglio nell'ambiente. Più nella CSAI che nei nostri piloti i quali, dopo aver fatto tanto bailamme, non sembrano poi così decisi nella « resistenza ». Intanto pare che l'ing. Rogano abbia inviato una dura lettera di protesta al Presidente CSI principe Metternich. Come finirà staremo a vedere. Ma certo che sembra esistere una vera « banda del buco »!...

Giovedì 10 febbraio a Torino, in un particolare rendez-vous, l'avv. Gianni Agnelli presidente della Fiat, testimonierà ai piloti reduci da Montecarlo e in particolare a Sandro Munari, la riconoscenza del grande Gruppo automobilistico per il risultato vittorioso nel rally monegasco che — giustamente — egli considera efficace come una vittoria nella 24 Ore di Le Mans.

E' da pensare che questo appuntamento diventerà l'occasione migliore per sapere qualcosa di quello che è stato concordato giovedì scorso a Maranello durante l'incontro tra l'ing. Gobato, direttore generale della Lancia, Sandro Munari l'ing. Enzo Ferrari. Un incontro molto cordiale, che ha confermato al « Drake » il giudizio che si era formato del trentaduenne pilota di Cavarzere. Cioè di un giovane dalla modestia ineccepibile. Questo lascia pensare che Ferrari avrà prima di tutto, prospettando a Munari un' eventuale collaborazione futura, chiarito di non preoccuparsi dei risultati da ottenere ma di rendere quel che si sente.

Munari ha visitato la pista di Fiorano, che in questi giorni viene definitivamente allestita e sulla quale, è pensabile, avrà modo di collaudare la sua affidabilità al volante del potente Ferrari 312 P. Giovedì da Torino sapremo meglio quali saranno stati i programmi concordati (e avallati) tra la squadra Lancia HF e la Ferrari perché Munari potrebbe essere anche l'anello di congiunzione con la Stratos, per la quale si era parlato della utilizzazione iniziale (finché non verrà fuori un nuovo motore Lancia) del propulsore Dino Ferrari.

E' da immaginare, come già anticipammo, che Munari debutti — una volta convinto della sua adattabilità al mezzo più potente — in Targa Florio a metà maggio, sulla 312 P. Suo partner dovrebbe essere Arturo Merzario, formando con lui la coppia italiana che tutti si aspettavano di rivedere finalmente su una Ferrari. Il che significa che a Maranello si è cambiato anche prospettiva. Nel senso che la « settima » 312 P ora in preparazione, non sarà affidata a una Scuderia (con designazione di piloti da parte ANCAI e CSAI), ma farà parte della squadra ufficiale con scelta diretta dei conduttori, dei quali uno — Merzario — è già sotto contratto.

Il particolare meccanismo dell'Operazione significa anche che Munari non abbandona, per questo, i rallies. Per la Ferrari, se dimostrerà di sentirsi a suo agio, potrebbe disputare qualche altra gara in circuiti adatti alle sue caratteristiche e abitudini di pilota di nascita rallystica.

Al momento, intanto, l'impegno più immediato di Munari è il rally di Spagna valevole per l'Europeo Piloti. Doveva andare alla gara del 12 febbraio in Costa Brava ma la coincidenza con la cerimonia torinese lo porterà nella nazione iberica la settimana seguente, per il rally (sempre europiloti) in programma la stessa settimana in cui si disputa quello di Svezia, dove la squadra HF avrà impegnati Kallstrom e Davenport.

E' stata invece confermata la rinuncia della Lancia al Safari, mentre è ancora al vaglio l'offerta Fiat a Munari. Ma tutto dovrà essere dimensionato nella « nouvelle vague » delle partecipazioni — gemellate in seno alle varie squadre Corse del « Gruppo » (Fiat-Lancia-Ferrari-Abarth) torinese.

● L'ing. Enzo Ferrari ha ripreso in pieno la sua attività. Solo che adesso si compiace di più a trascorrere le sue giornate di lavoro a Maranello, al tavolo del suo nuovo ufficio nella palazzina direzionale dell'autodromo di Fiorano. La pista, sciolta la neve, potrà entrare decisamente in attività, e dai monitor in sala-operazioni il « Drake » potrà controllare tutto. La sua, adesso, è la vera « stanza dei bottoni ».

● Allora esiste veramente un ingegnere con la GT targata Parma alla Tecno. E' l'ing. Bocchi, appunto concittadino dell'ing. Dallara, dal 1. gennaio (ma forse già da prima) in contratto con la factory Pederzani. L'anno scorso lavorava alla Ferrari, come assistente del progettista Rocchi nell'atelier riservato della Scuderia Ferrari a Modena.

● La Tecno ha dei problemi con i motoristi. E' tornato all'ovile AMS il giovane Gilli (pare si senta più eclettico) mentre il fido Armaroli sembra deciso a mettersi in proprio, magari preparando motori F. 2).

● La BRESCIA CORSE vuol diventare la più grande (e titolata) Scuderia italiana. Con le offerte d'appoggio che fa ai piloti per il 1972 c'è un esodo generale. Anche la NETTUNO di Bologna comincia a risentirne.

● Il G.P. Brasile F. 1 (non prova mondiale) potrebbe essere spostato al 9 aprile se « saltasse » definitivamente il G.P. USA, alla cui organizzazione adesso rinuncia anche Riverside.

● Anche a Vallelunga pensano alla F. 1. La data prevista in calendario in settembre, potrebbe essere anticipata a giugno, visto che sono in predicato (più NO che SI) sia Spa G.P. del Belgio il 4 giugno che il G.P. d'Olanda del 18.

● Nelle prossime pagine leggete di un certo « Telegramma Mancato » a Sandro Munari. Ma c'è da rilevare, a proposito di insensibilità « sportiva », una dimenticanza più grave: quella del CONI. L'avv. Onesti suo Presidente « a vita », si è ben guardato dal congratularsi con i due piloti automobilisti!

Marcellino

LEGGETE
SUBITO

nelle pagine che seguono

Serbatoio-bis di sicurezza



Le nuove macchine da corsa



Il telegramma mancato

il pallottoliere delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale di
mezzanotte

a pagina

2 Dove corriamo domenica?

23 Il giornale delle SCUDERIE

42 KARTING TUTTESPRINT

45 AUTO in BORSA

47 MOTORAMA Mini-HOBBY

48 SCRIVETECI, rimarremo amici

50 INFORMATUTTO

51 COMPRAVENDITA



Il prof. CHIAROTTO di Busto

Arsizio ha presentato anche in TV il suo nuovo tessuto anti-fiamma, ma studia anche altre iniziative per salvaguardare la sicurezza dei piloti

BUSTO ARSIZIO - « Se avessi due anni di tempo da dedicare al problema della sicurezza e disponessi di una equipe di ricercatori con cui lavorare, posso garantire che si eliminerebbero i principali rischi che attualmente esistono in automobilismo ». Questa è una frase che il prof. Chiarotto ha detto con molta naturalezza mentre lo intervistavamo nel suo laboratorio all'Istituto Tecnico-Tessile di Busto Arsizio. E il professor Chiarotto non si riferisce solo ai tessuti: il suo metodo di ricerca, che lo ha portato a realizzare anche macchine di risonanza mondiale nel settore tessile, lo fa diventare più un inventore che un metodico ricercatore concentrato su di un singolo problema.



Dalla TUTA in tessuto «gassoso»

A sinistra il prof. Nereo Chiarotto nel suo laboratorio, nel corso degli esperimenti con il suo nuovo tipo di tessuto antinfiamma



al serbatoio-bis di sicurezza

« Non ho mai avuta tanta paura del fuoco come da quando ho cominciato questi esperimenti » ed è forse stata questa paura a portarlo ad occuparsi, ora che il problema della tuta è risolto, della protezione del viso del pilota, di quella delle mani e dei piedi, e, perfino, del problema del serbatoio di sicurezza che ha già sottoposto a collaudi più di un anno fa.

Chiarotto, come ogni buon ricercatore, svolge i suoi esperimenti senza escludere a priori le ipotesi anche apparentemente più incredibili. « Ho selezionato più di 2.500 fibre per arrivare agli attuali risultati del tessuto FTP (fire proof textile), ma il principio su cui si basa il tessuto anti-incendio che ho prodotto l'ho trovato per caso, a Parigi, durante una serie di prove al microscopio elettronico. Una mia collega stava facendo esperimenti su fibre ignifughe e si accorse che tre diverse fibre di questo tipo bruciavano molto rapidamente se messe insieme. Incuriosito tentai la via opposta e, anche se sembra uno scherzo, unendo tre fibre normali ma con diversi punti di combustione, ottenni il principio

di un tessuto che praticamente non brucia e, anche dopo l'esposizione al fuoco, mantiene tutte le sue caratteristiche originarie. »

Il risveglio della RAI

Il prof. Chiarotto è l'uomo che ha creato il tessuto delle tute che indossano Regazzoni, Peterson, Fittipaldi e molti altri piloti di fama, ma attorno al suo nome, in Italia, non si è fatta troppa pubblicità. Solo un lunedì sera, dopo sei anni di ricerche e tre anni di esperimenti di sempre maggior successo, la TV italiana si è accorta di lui per aver saputo di un importante servizio dedicatogli dalla BBC alla TV inglese. « In Inghilterra la prova ha avuto un bel successo: il cascatore usato per l'esperimento, Nick, stava semisdraiato su una sedia ed il fuoco gli è bruciato sul petto per molto tempo senza che la tuta avesse il benché minimo cedimento e senza che la temperatura interna superasse i 60 gradi, cioè un livello sopportabilissimo ».

Il tessuto del prof. Chiarotto, riconoscibile nelle tute

della linea sport che portano il marchio FTP, oggi ha raggiunto questi livelli: non viene attaccato dal fuoco e impedisce la formazione di calore all'interno, tra tuta e corpo, in modo che il pilota può avere a disposizione un lungo margine di tempo senza che gli accada nulla di grave. « Il tessuto di oggi è superiore oltre il 30 per cento, come risultato, rispetto a quello usato per la prima prova fatta alla fine del '70, a Milano, col cascatore Jim Stare eppure, a parte l'imprudenza di Jim (il cascatore chinò la testa mentre aveva il fuoco sul petto e si ustionò il viso che aveva voluto tener scoperto) il tessuto diede una prova magnifica già allora ».

AUTOSPRINT si era occupato in quella occasione dell'esperimento esprimendo un parere molto positivo, ma passò inosservato, ad esempio, che fosse proprio di FTP la tuta di Giunti, e il povero Ignazio non aveva avuto la benché minima ustione sulle parti coperte dalla tuta, anche se si trattava del modello a un solo strato, sicuramente meno efficace dell'attuale che è stato portato a tre. Il principio di funzionamento è

straordinario: il tessuto è composto di tre fibre con differenti titoli: queste fibre hanno diversi punti di fusione e vengono scelte perché sviluppino un forte quantitativo di gas non tossico quando sono attaccate dal fuoco.

L'intercapedine gassosa

Lo strato gassoso assume un ruolo coibente tra tessuto e fuoco (intercapedine che allontana il calore) per cui la fiamma di benzina brucia distaccata dal tessuto coperto di gas. Allo stesso tempo all'interno della tuta l'umidità del tessuto (che arriva anche al 20%) si condensa inumidendo la pelle e mantenendo la temperatura attorno ai 60 gradi. Il principio è lo stesso dello scudo frenante delle capsule spaziali americane al rientro nell'atmosfera: lo scudo di resina fondendo forma gas che protegge e limita l'aumento di temperatura interna.

« Non è il problema di fare una tuta che non brucia: un tessuto di fibra di vetro non può bruciare, ma quando il calore lo attacca fonde a 600

gradi e, anche se non è bruciato, chi lo indossa è stato ustionato dalla fusione ». Molti dei tessuti usati per le tute, infatti, non bruciano ma fondono a temperature elevate riproponendo il problema da capo: « Il problema deve essere affrontato partendo dal principio che la tuta deve essere indossata da un uomo che può venire a trovarsi in mezzo al fuoco con temperature attorno ai 1000 gradi ». E non è coprendosi che si risolve il problema: Stewart, che ha molta paura del fuoco, si copre di una serie di tute ignifughe che finiscono col causargli i famosi malori di cui tanto si parlò lo scorso anno. « Così facendo si mette come in uno scafandro: i pori mancano dell'ossigenazione e lui, nell'arco di una corsa in cui gli sforzi sono superiori alla media, resta soggetto ad un principio di intossicazione. »

Pericoloso l'integrale

Secondo il professor Chiarotto, e sarebbe ben difficile dargli torto visto che tutti gli esperimenti fatti gli danno ra-

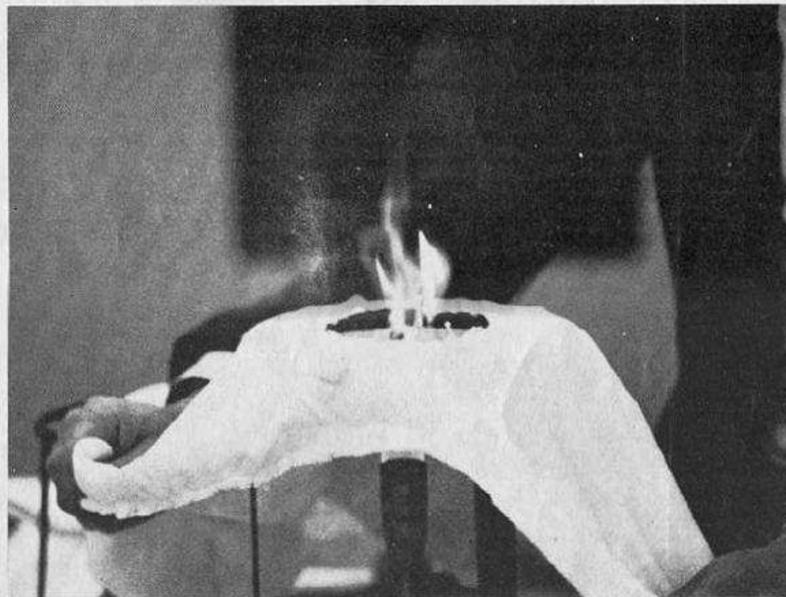


Sopra, Chiarotto si congratula con coloro che l'hanno assistito nel corso di un esperimento mandato in onda nel novembre scorso dalla BBC inglese



A sinistra, il «cascatore» Nick nel corso dell'esperimento. La sua fiducia nell'FTP è assoluta. Notare la protezione del viso

A fianco, Chiarotto nel suo laboratorio. L'attuale tessuto messo a punto è un ulteriore perfezionamento di quello presentato a suo tempo su Autosprint



In Gran Bretagna è stato messo a punto un nuovo tessuto, il «Wool T. T.», naturalmente a base di lana, che è stato utilizzato da molti piloti, come Hill

gione, il problema della tuta è risolto, ma ne restano altri relativi all'abbigliamento del pilota: «Il casco integrale è pericolosissimo nell'incendio perché ha la funzione di un camino. La fiamma sale all'interno, attacca il materiale espanso usato per attutire gli urti, che si fonde immediatamente (a 100 gradi) e il pilota si trova con tutto il fuoco davanti al viso. Basta una respirata in quelle condizioni che i polmoni vengono attaccati e si ha la morte immediata». Pare proprio che la morte di Siffert si sia verificata in queste circostanze.

«Sto studiando un raccordo tra tuta e casco che consenta di impedire alla fiamma di attaccare il viso, questo raccordo conterrà una sostanza che, provocando la formazione di un forte quantitativo di gas non tossico, consentirà di allontanare il fuoco lasciando una zona di riposo e di bassa temperatura vicino al viso». Il principio del prof. Chiarotto, infatti, resta quello di creare gas che allontanino il fuoco e, naturalmente, gas non tossici e assolutamente sopportabili.

«Il problema più importante da risolvere resta quello

della respirazione del pilota in caso di incendio. Sto studiando la possibilità di inserire una bomboletta di ossigeno col boccaglio vicinissimo alla bocca del pilota, in modo che possa respirare senza che ci sia il rischio che l'ossigeno vada ad alimentare il fuoco». Proprio in questi giorni il prof. Chiarotto ha risolto il problema delle mani con un nuovo tipo di guanto e dei piedi con calzerotti ignifughi, per cui il problema dell'abbigliamento del pilota è destinato a raggiungere livelli di massima sicurezza. Per contribuire a questa soluzione, il prof. Chiarotto è anche ricorso ad espedienti che si oppongono a quella che lui definisce l'incoscienza di alcuni piloti che spinti non si sa bene da quale spirito, rinunciano ad indossare il sottotuta. Per questo da adesso in poi le sue tute verranno vendute composte di tre strati uniti insieme.

Ed ora, il serbatoio

In un colloquio con un uomo tanto dedito alla soluzione dei problemi del fuoco (co-

minciò sei anni fa perché il suo amico pilota «Pal Joe» gli pose il problema) non poteva mancare l'argomento serbatoio di sicurezza: «Io mi sono posto il problema del serbatoio tre anni fa ed ho sempre seguito ciò che si è fatto in questo settore. Trovo che la strada dell'ing. Chiti sia bellissima: ho pensato più volte di offrirgli di collaborare con lui e sarei molto contento di farlo perché il serbatoio di sicurezza deve venire applicato nel minor tempo possibile. Io ho fatto esperimenti, un paio d'anni fa, con dei piccoli serbatoi che si basano sul principio dell'ing. Chiti per la parte esterna, mentre all'interno sono prodotti in modo da evitare la formazione dei gas di benzina, molto rischiosi perché facilmente infiammabili» (tutti ricordano che la Ferrari di Giunti si incendiò a pochi minuti dalla sosta ai box, quando era ormai con pochi litri di benzina, ma piena di gas). Questa del serbatoio è la notizia che meno ci aspettavamo di trovare: Chiarotto ha ancora bisogno di fare e-

sperimenti, ma con la sua soluzione, che non si discosta molto da quella dell'Autodelta per certi versi, si potrebbe tentare l'eliminazione dei gas e si avrebbe una riduzione dei pesi per via del diverso tipo di protezione interna. (Sembra un risparmio del 50%).

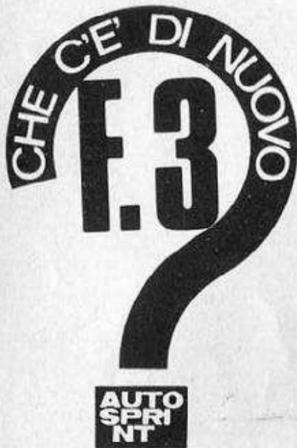
Gli assemblatori di sicurezza

Saremmo felici che l'offerta del prof. Chiarotto all'Autodelta portasse ad una collaborazione effettiva, proprio ora che la CSI ha deciso — per lo meno a parole — di affrontare a fondo il problema. E' infatti evidente che le soluzioni della sicurezza non possono essere lasciate solo sulle spalle dei progettisti di auto da corsa: Pininfarina dimostrò, a suo tempo, con la Sigma di F.1, quante soluzioni possano essere proposte se il tema che ci si pone è quello della sicurezza. La «Jim Clark Foundation» (che sta occupandosi del tessuto del prof. Chiarotto) e la «Jo Siffert Council», potrebbero

essere altre organizzazioni adatte a eguire operativamente questi problemi.

Dobbiamo ammettere che l'epoca che viviamo è quella degli assemblatori, perché l'assemblaggio consente la selezione della produzione dei migliori specialisti che concentrano i loro sforzi su di un singolo problema. L'assemblaggio delle auto da corsa, al contributo fondamentale dei motoristi, dei telaisti, degli accessoristi, dovrebbe attingere anche alle realizzazioni degli specialisti della sicurezza. In questo modo l'automobilismo soprattutto aggiungerebbe una dimensione in più al contributo di progresso per i veicoli di tutti i giorni: è sintomatico che una gran parte del lavoro che il prof. Chiarotto ha fatto guardando attentamente i problemi del pilota, suscita ora l'interesse delle compagnie aeree, dei produttori di materiali per l'edilizia, dei militari e, presto, anche degli stessi costruttori di automobili di serie che potranno avvelersi dei suoi tessuti per la protezione dei serbatoi e per l'arredamento interno.

Gabriela Noris



Anche se, con la neve che scende, ognuno di noi è portato a pensare più facilmente a un rally o a una corsa su un lago ghiacciato, piuttosto che a immaginare un autodromo, magari assoluto, carico di monoposto rombanti, non deve con questo essere autorizzato a credere che il mondo delle monoposto, che ricollega con tanta facilità ai tepori estivi, sia nel più profondo letargo.

Al contrario, son questi i giorni cruciali per i piloti delle formule minori, i giorni nei quali essi riescono a concretizzare i loro programmi, a stabilire con quali mezzi potranno competere per tutta la stagione. Stagione che per la F.3 si prevede veramente entusiasmante per la massiccia partecipazione di conduttori (numerica e qualitativa) e per la presenza di nuove vetture che in massa sono giunte a rinsanguinare un parco macchine che stava diventando un poco scadente.

Arrivano (più... ricchi) i «nostri»

E' da parecchie stagioni che questa categoria non vedeva in Italia così grande affluenza: gli anni passati i piloti che partecipavano al campionato italiano non superavano la trentina, dei quali all'incirca venti venivano classificati, mentre quest'anno, a un primo esame, il numero sembra notevolmente ingigantito.

E questo fatto si deve a diversi motivi: primo, perché i giovani della F.3 della scorsa stagione non hanno trovato un adeguato sbocco nella F.2 (solo Naddeo, forse, e Fontanesi a stagione inoltrata avranno a disposizione una F.2) e poi per l'apporto veramente consistente di nuove forze dalle formule addestrative, che quest'anno si sono svuotate dei loro migliori esponenti.

Un campionato decisamente interessante, dicevamo, per uomini e mezzi. Ed un'altra ragione salta fuori, un'altra spiegazione per la presenza di tante nuove macchine particolarmente costose. Sembra che anche gli industriali italiani si stiano accorgendo che le corse in circuito raccolgono sempre più il favore del pubblico: la conseguenza è che molti hanno pensato di sperimentare nuovi mezzi pubblicitari, abbinando la loro ragione sociale, il marchio delle loro ditte, a squadre o a vetture singole, sulla scia dei tanti esempi negli altri Paesi, anche europei. E questo ha aiutato considerevolmente molti che hanno in questo modo un po' alleggerito la lunga serie di spese messe in previsione per disputare la loro stagione.

Anche la CSAI è stata particolarmente sensibile alle esigenze di questa categoria: tutti chiedevano maggior potenza e l'hanno avuta, poi di utilizzare le gomme della scorsa stagione e sono stati per quanto era possibile accontentati, come sono stati accontentati (almeno si spera) per la suddivisione dei premi in denaro. Quest'anno infatti si dovrebbe correre con la strozzatura ancora aumentata, al limite di 23 mm: questo in sede nazionale, dato che la FIA (come avrete letto sul numero scorso) ha comunicato che non vi saranno aumenti «ufficiali» al diametro della flangia per tutto il 1972. Noi ci auguriamo che la CSAI tenga duro sulla sua posizione, poiché la terza formula ha assoluta necessità di una manciata di CV in più per non confondersi con le varie formule di marca esistenti. Anche perché pare che, contrariamente a certi pessimismi tecnici, sia sufficiente cambiare il tromboncino per adeguarsi al regolamento «nazionale» ed a quello «internazionale». Per le gomme larghe, invece, rimane possibile l'utilizzazione in Italia solo fino al 30 di maggio, dopo di che bisognerà uniformarsi alla normativa internazionale.

Il nostro calendario prevede quest'anno dodici gare, delle quali due a Imola, due a Vallelunga, una a Varano e una a Pergusa, mentre le altre si faranno sul tracciato di Monza. La prima sarà, come al solito, il Vigorelli il 12 di marzo: la gara come è noto è aperta agli stranieri, ma le differenze che esistono tra il regolamento nazionale e quelli internazionali (strozzature da 23 e da 21,5) porranno non pochi problemi agli organizzatori.

Anche per i telai rimangono molti dubbi: ognuno ha le proprie teorie in merito, anche se la parte del leone nei nuovi



Mimmo BERTONI

è decisamente in ascesa in questo settore: dopo una breve esperienza in F. Ford era passato lo scorso anno alla F. 3 disputando quasi tutto il campionato con una Brabham BT 28 affidatagli dal Jolly Club. I risultati erano stati subito lusinghieri e il simpatico Mimmo si era spinto anche in Inghilterra ad affrontare in casa loro i forti piloti inglesi: ed è stato proprio lì che alla fine della stagione ha provato la nuova GRD, la monoposto di F. 3 che ha fatto tanto scalpore alla sua uscita. I suoi programmi per la stagione entrante non sono ancora ben definiti: correrà sempre per il Jolly Club, ma se riuscirà ad accordarsi per un abbinamento pubblicitario con la Top Pops avrà la GRD con la quale disputerà in Inghilterra ben 17 gare. Se questo accordo non dovesse andare in porto (ma ormai sembra concluso al 70 per cento) ripagherrebbe su una Brabham BT 35 per disputare il campionato italiano.



Giuseppe BIANCHI

dopo aver venduto la sua Lotus a Doneda, correrà quest'anno assieme a PICA, SPREAFICO, BIGNAMI e il tedesco WILLY per la scuderia Italia, che ha acquistato di recente cinque Brabham BT 35 ultimo tipo (aggiornate nelle sospensioni posteriori e col nuovo musetto) che giungeranno in Italia al più presto. La squadra della scuderia Italia si presenta così una delle più agguerrite: inoltre disporrà anche di vecchie BT 28 con le quali i piloti stanno già sostenendo allenamenti domenicali. Naturalmente la squadra usufruirà di considerevoli apporti pubblicitari: si parla di contatti con grosse ditte, fra le quali, una delle più probabili, una industria che produce articoli sanitari per bambini.

Alceste BODINI

ha disputato un buon campionato 71 in F. Ford ed è stato l'unico con una Tecno da lui stesso preparata ad impegnare seriamente e battere anche Bruno Pescia. Quest'anno ha abbandonato la formula scuola inglese per passare di grado: ha comprato la Tecno 71 di Fontanesi, una delle tre uniche Tecno in circolazione coi serbatoi tipo F. 2, che montava già dallo scorso anno il

acquisto l'ha fatta la Brabham che quest'anno vedrà correre sui nostri autodromi più di dieci nuove BT35 (a dire il vero, però, la Brabham è l'unica casa che consegna subito telai tubolari). Vi saranno però quattro Lotus 69 e almeno cinque Tecno '71, tutti telai validissimi e del tutto competitivi: e non sono da sottovalutare diverse creazioni artigianali (leggi Birel, Quasar, Branca) che potrebbero benissimo sopravvivere alle altre marche più quotate.

Ecco, tutto questo bolle nella pentola della Formula 3 del 1972, e molti di questi programmi stanno concretizzandosi giorno per giorno. I piloti non sono in ozio: al contrario, si stanno dando da fare perché il tempo passa, e marzo non è poi tanto lontano. Abbiamo cercato di raggiungerli per saper da ognuno di loro qualcosa sui programmi della stagione: molti non hanno ancora definito tutto quanto, ma queste note possono dare una anteprima abbastanza completa.

Leopoldo Canetoli



Alberto COLOMBO

è uno dei tanti formulisti minori che quest'anno si sono decisi al grande balzo. Dopo aver disputato un buon campionato in F. Ford con la BWA e diverse gare con la F. 850 sempre BWA con motore Alloni, sta svendendo il suo parco macchine (la Ford l'ha comprata Stascio) ed ha acquistato la Brabham BT 35 di Fossati, che aveva disputato la scorsa stagione solo due gare. La macchina è decisamente nuova: anche il motore Novamotor aveva girato pochissimo, le gomme sono le più recenti Firestone montate su cerchi da 10" e 12". Con questa vettura ha intenzione di partecipare al campionato italiano dalla prima gara di marzo: farà anche qualche puntata all'estero sui tracciati più famosi, come al Paul Ricard, a Montecarlo, a Hockenheim e forse in Inghilterra. Si affiderà per la manutenzione a Gianfranco Bielli e sta attivamente cercando di concludere favorevoli abbinamenti pubbli-

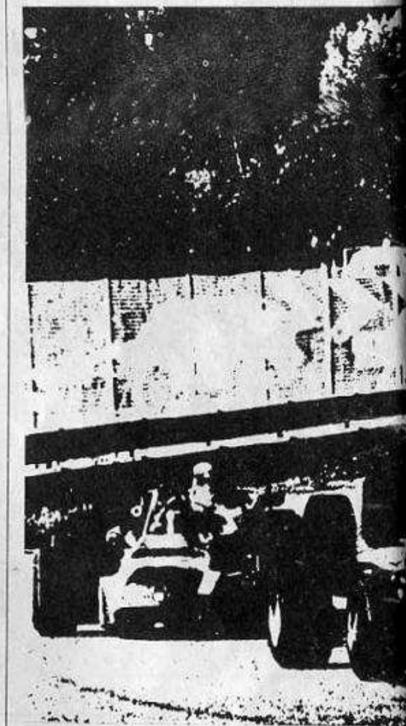


Vittorio BRAMBILLA

in questi giorni è molto occupato nella sua officina monzese dove sta preparando assieme al fratello i nuovi motori Dino per la F. 2. Nonostante ciò, durante l'inverno non ha perso tempo e ha pensato anche alla sua stagione in F. 3, dove lo scorso anno perse il titolo per una candela imbrattata proprio all'ultima gara, quando già se lo sentiva in tasca. Anche quest'anno disporrà del telaio Birel, completamente rividato e sarà, come lo scorso anno la punta di diamante di Wainer Mantovani, col quale è legato da stretti vincoli di amicizia da svariati anni. Quest'anno è già sceso in pista col nuovo motore Alfa e ha compiuto diversi giri provando tra l'altro un musetto simile alla Tyrrell di F. 1. Naturalmente proseguirà nelle sue prove, per giungere al mese di marzo con la vettura perfettamente a punto. La sua attività non si limiterà alle gare di F. 3: il popolare monzese disputerà anche gare in F. 2 e con vetture turismo per l'Alfa Romeo.

Sandro CINOTTI

da molti anni corre in F. 3 con alterni risultati. La scorsa stagione ha disputato diverse corse con la De Sanctis Alfa e la Chevron B 17 del Jolly: è stato anche inattivo per tre mesi, che ebbe di squalifica per l'incidente di Imola con Gallo. Quest'anno il Jolly lo annovera di nuovo in squadra: correrà con una Brabham BT 35 nuova fiammante e monterà un motore della Novamotor, affidandosi all'assistenza di Bielli. Con questa efficiente monoposto il barbuto pilota disputerà tutte le gare di campionato italiano e qualche sortita all'estero, se le concomitanze glielo permetteranno.



citari: per ora è in contatto con la HB (marca svizzera di sigarette), ma ha avuto altre offerte anche dalla Valvoline che avrebbe intenzione di appoggiare un gruppetto di piloti, fra i quali Pianta e Schon. Nel frattempo si mantiene in allenamento pilotando, tra l'altro, anche i bob: sta già però effettuando le prime prove in pista per cominciare ad adattare la monoposto alle sue esigenze personali.



Cesare DONEDA

è forse più noto come titolare della Delta che come pilota, dal momento che la scorsa stagione il nome della squadra milanese è stato al centro di diverse polemiche in F. Ford. Il dinamico industriale ha per quest'anno programmi considerevoli: si impegnerà anche nell'elaborazione dei motori Ford e farà correre una squadra composta da cinque vetture. Naturalmente egli stesso prenderà parte al campionato, disponendo della Lotus ex Bianchi, sulla quale installerà al più presto il motore che sta elaborando nei nuovi capannoni di Carbagate Milanese.

Marco FASOLINO

solo da pochi giorni ha definito il suo programma: anch'egli debutterà col F. 3 al Vigorelli dopo le esperienze in F. 850 e Ford. Ha recentemente acquistato l'ultima monoposto del Team Iris rimasta, una Tecno F. 2 che ha corso la scorsa stagione e ne utilizzerà il telaio; per il motore ha già prenotato il Ford Novamotor, che gli sarà consegnato a metà febbraio. Correrà anche quest'anno per la scuderia Nettuno, alla quale appartiene da diversi anni, da quando correva con le turismo. Sembra che in questi giorni stia concludendo un favorevole accordo pubblicitario con una nota industria di abbigliamento.



Luigi FONTANESI

si dava ormai per acquisito alla F. 2, dopo l'annuncio della Tecno che lo assumeva in squadra per correre l'europeo. Ma la Tecno, tutta presa nel suo programma di F. 1 è rimasta un po'

no non ha ancora deciso niente. Sembra volesse comprare la Lola T212 di Ghezzi per fare qualche gara con la sport due litri, ma poi la cosa non si è risolta e l'Adelmo al momento è a piedi. « Bisogna che si sbrighi a prendere una decisione » ci ha detto il suo preparatore Biraghi « altrimenti rischia di non trovare più una macchina in tempo. Ma lo stesso non so se veramente ne abbia tanta voglia: è così misterioso! ».



Claudio FRANCISCI

ha quest'anno imbastito un programma veramente intenso, con impegni (anche economici) non indifferenti. Oltre alla nuova Brabham F. 2 pare abbia acquistato anche un telaio (sempre Brabham) per la F. 3 col quale, abbinato a un motore della Novamotor, di-

febbraio. Fino a quella data continuerà a correre con la sua Tecno '71 che ha aggiornato con le recenti modifiche al retrotreno che la Tecno apportava alla F. 2: di questa vettura, che ha già venduto a LORENZO LENZINI, si dice veramente soddisfatto e i tempi realizzati recentemente a Vallelunga (1'21"5 con la strozzatura da 21,5 mm) parlano chiaro. Dopo il 1. giugno, da quando cioè anche nelle gare italiane si correrà con le gomme strette, vedrà se sarà il caso o no di continuare con la Tecno o se la Brabham sarà superiore. Il motore di cui si avvale, in tutti i casi, rimarrà il Novamotor che sembra nel suo motore, con la strozzatura da 23 mm erogare la straordinaria potenza di 144 CV.

« GERO »

continuerà quest'anno con la sua Quasar a correre in F. 3: in questi giorni ha aggiornato il suo telaio nella sua officina a Vallelunga modificando gli attacchi delle sospensioni posteriori per tornare a montare le gomme strette, secondo la recente disposizione della CSAI. Ha fatto anche qualche prova con un nuovo musetto con baffi carenati per migliorare l'aerodinamica e ancora quest'anno resterà fedele alla Novamotor. Nel corso di recenti prove a Vallelunga ha spiccato tempi sull'1'22" dei quali è rimasto abbastanza soddisfatto: naturalmente continuerà nella messa a punto del suo modello unico. Recentemente ha collaudato assieme a Pianta e a Merzario le nuove F. Italia e continua nella costruzione su ordinazione delle Quasar F. Ford che l'anno scorso hanno disputato qualche corsa con al volante Galluzzo e il giapponese di Morrogh, Kazato.

Roberto MARAZZI

ha già avuto qualche piccola esperienza con le monoposto di F. 3; in Inghilterra al termine della scorsa stagione era salito sulla Tecno di Naddeo, che in quella occasione era riuscito ad avere la Lotus ex Birrell, ma naturalmente non era riuscito ad ottenere risultati di rilievo. Da allora ha comprato la monoposto già due volte vincitrice del campionato italiano, col motore Novamotor, per disputare le corse del campionato. Ma molte cose sono cambiate per il giovane filatelico romano: quest'anno ha comprato da Osella assieme all'amico Filannino una Abarth due litri ultimo tipo, anche se con il motore a carburatori. Con la sport debutterà alla 1000 km di Monza, mentre sembra voglia disfarsi della Tecno per poi disputare qualche corsa in questa categoria con una Lotus che gli noleggerebbe McCarty, il meccanico che durante la stagione passata ha fatto assistenza a Naddeo per la Novamotor.



Fabrizio NOE'

è ormai un decano in F. 3 e possiede una esperienza internazionale veramente assai vasta. La scorsa stagione ha disputato moltissime gare all'estero e proprio in Germania è stato vittima di un incidente che lo ha tenuto lontano per qualche tempo dai campi di gara. Ma Fabrizio non si è perso d'animo: ha ricostruito la sua Lotus e già al termine della stagione era insieme agli altri, con la grinta di sempre. Anche quest'anno rimarrà fedele alla Lotus: dopo aver venduto la sua a FIORENZO TOGNA (che viene dalla F. Monza e F. Ford) ha comprato la monoposto Lotus di Manfred Mohr, sempre un modello 69, sempre bianca, con la quale, assieme all'amico Fiorenzo disputerà tutte le corse del campionato italiano. I motori che entrambi utilizzeranno saranno i Ford della Novamotor: i due stanno anche cercando di accordarsi per utilizzare uno stesso camion per gli spostamenti tra le varie piste.



Bruno PESCIA

è ormai un nome noto a tutti coloro che si interessano di monoposto: nella scorsa stagione ha disputato in Italia il campionato di F. Ford sgominando quasi sempre il lotto dei concorrenti. Prima con la BWA, poi con la Lotus sempre con motore Delta, il giovane italo svizzero si è fatto luce su tutti gli autodromi in cui è sceso, dimostrando una indubbia classe, anche se non sempre bilanciata da una solida esperienza. Il Jolly Club International lo annovera quest'anno tra le sue fila: correrà nel campionato italiano di F. 3 con una Brabham BT 35, abbandonando del tutto il suo ex patron Doneda che aveva intenzione di fargli disputare gare all'estero sempre in F. Ford. Gli abbinamenti pubblicitari non mancheranno al campioncino; molti sono infatti gli industriali del canton Ticino disposti a offrirgli la loro pubblicità, essendo in quella zona particolarmente seguita la sua attività in campo automobilistico. Inoltre è stato rinnovato il suo contratto con la HB (marca di sigarette) che già lo appoggiava la scorsa stagione: ma la novità più interessante per il pilota del Jolly svizzero è l'utilizzazione di motori Alfa Romeo direttamente preparati dall'Autodelta. Se questi motori si riveleranno competitivi verranno utilizzati per tutta la stagione, altrimenti si vedrà cosa offre il mercato dopo le prime gare.



C. SCARAMBONE

anche quest'anno sarà legato al Jolly Club, che oltre ai citati Cinotti, Giorgio e Bertoni schiererà anche CORAZZA, FRANCHI e "CANALE". Come per la scorsa stagione pare disporrà del telaio Chevron con motore Ford Nova, mentre gli altri tre avranno tutti i motori Alfa montati rispettivamente su telai Chevron (Corazza), Brabham (Franchi) e Tecno ("Canale").

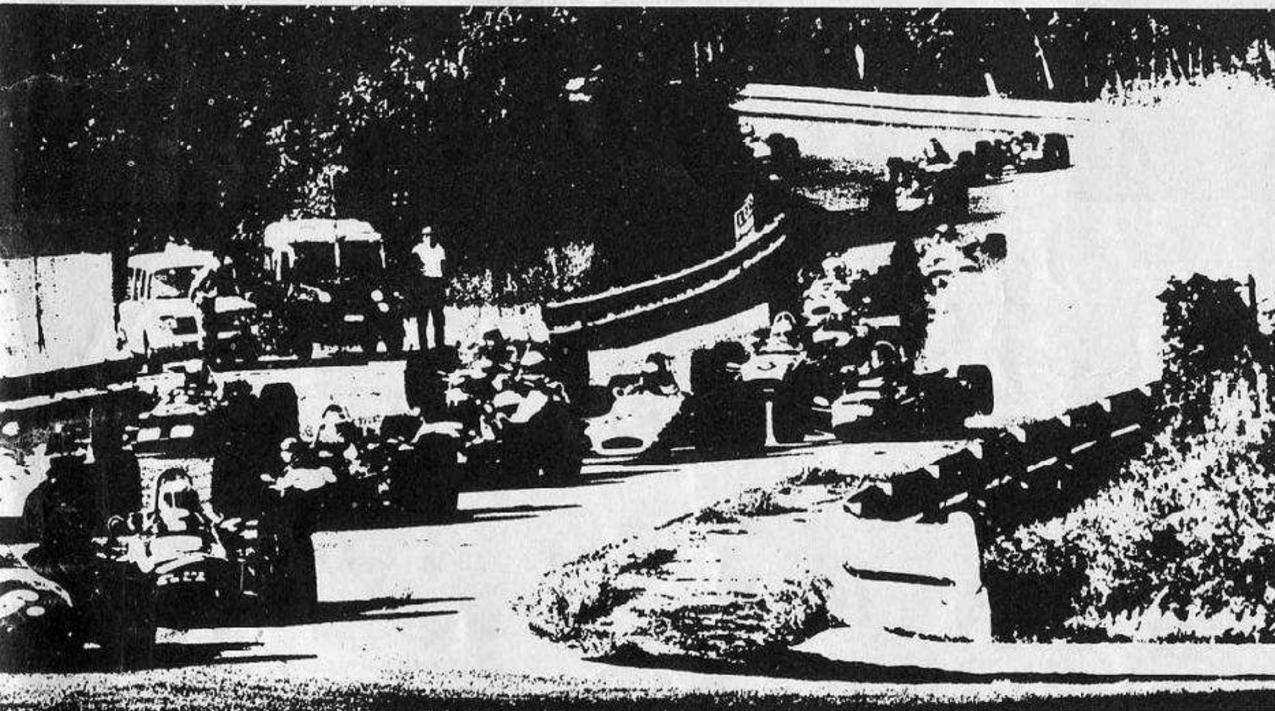


Vittorio VENTURI

da diversi anni si cimenta anche in gare di monoposto, dopo essere stato campione italiano con vetture turismo e sport: anche lo scorso anno si è alternato sulle piste con vetture di vario tipo, fra le quali anche Abarth 2000 o Alfa GTAm. Con la monoposto di F. 3 ha iniziato in ritardo la stagione, con un telaio Tenco '71 montando un motore Alfa Romeo elaborato da Wainer Mantovani, disputando belle corse a Imola e ben figurando nell'ultima corsa a Monza. Anche quest'anno ha intenzione di disputare il campionato italiano, sempre per i colori della scuderia Nettuno di Bologna e attende il motore aggiornato sempre dal milanese Wainer: con questo propulsore effettuerà le prime prove stagionali (sempre sul telaio Tecno) e se sarà soddisfatto lo manterrà fino al termine della stagione. In caso contrario, se la differenza con i Ford sarà abissale, potrebbe passare alla concorrenza affidandosi anch'egli alle creazioni di Gianni Pedrazzani della Novamotor.

Andrea ZUCCHI

come RAMANZINI, correranno anche quest'anno con le Brabham BT 35 che i due piloti bresciani sfoggiarono per primi in Italia a metà della scorsa stagione. Di nuovo ci sarà per loro un abbinamento pubblicitario con una casa produttrice di parti di ricambio per autovetture, che ha formato una squadra che oltre ai due e a Carlo Giorgio comprenderà anche GUIDETTI, che quest'anno correrà con una Tecno con motore Ford.



indietro con le F. 2 e si pensa non riuscirà a schierarle per le prime gare. In modo che Gigi sarebbe stato destinato a rimanere a piedi in attesa che la sua vettura fosse approntata. Con saggia decisione i Pederzani lo hanno lasciato libero per la F. 3, anzi gli hanno concesso un telaio dei più recenti (tipo F. 2 con freni interni e retrotreno modificato) sul quale il modenese piazzerà un Ford Novamotor e disputerà gare di campionato italiano e all'estero naturalmente non in concomitanza con gli impegni di F. 2. Ci sembra un'ottima decisione, utile al pilota che potrà così tenersi in allenamento e per la Tecno stessa, che potrà forse sperare in qualche « supplemento » di vittorie nella categoria che ha di recente abbandonato.



Adelmo FOSSATI

è ancora tra coloro che son sospesi: dopo la vendita del suo bellissimo Brabham azzurro a Colombo e l'acquisto del grosso motoscafo d'altura, quest'an-

sputerà diverse gare quando sarà libero da impegni superiori. Probabilmente non riuscirà a seguire il campionato italiano in tutte le gare, ma certamente sarà uno dei favoriti ai nastri di partenza per le prime gare della stagione.



Carlo GIORGIO

ha già disputato la scorsa stagione in F. 3 classificandosi al terzo posto, immediatamente alle spalle di Naddeo e Brambilla e appare quest'anno più che mai deciso a ben figurare con le monoposto. Disputerà anche qualche gara con altre vetture; per esempio, correrà alla 4 Ore del Jolly con una Alfa GTA Junior del Jolly Club. Da quest'anno correrà per i colori del Jolly International, in squadra con Pescia, Bertoni e Cinotti e appunto con l'aiuto del Jolly ha comprato una Brabham BT 35 che sarà pronta a metà



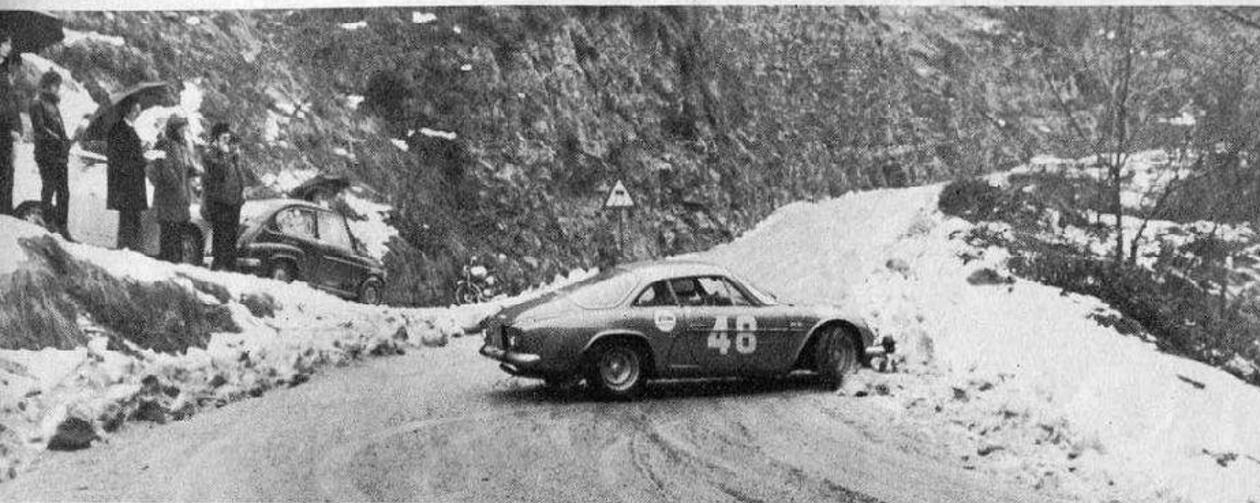
Lella LOMBARDI

vincitrice del Campionato Femminile Assoluto, è passata anch'essa, dopo diversi anni in F. 850 e qualche esperienza in F. Ford alla F. 3. Ha acquistato i resti della Lotus 69 di Levi, quasi completamente distrutta in un incidente a Imola, e l'ha ricomposta con l'aiuto di Siccardi, un telaista francese (che possiede esperienze alla Lotus e alla BRM) che quest'anno le farà l'assistenza per quel che riguarda la messa a punto e il telaio. Dispone inoltre di un telaio nuovo e monterà motori Ford Novamotor. Ha rinnovato il suo accordo pubblicitario con la IMEL, ma non sa ancora per quale scuderia correrà (forse la Nettuno). Disputerà tutte le prove di campionato italiano, puntando direttamente al titolo assoluto. La macchina è quasi pronta: la dinamica aleasandrina ci ha comunicato che per le prime prove nei prossimi giorni si sposterà fino all'autodromo romano di Vallelunga, a suo giudizio più adatto per tutte le regolazioni che dovrà apportare.

C'è anche questo

Gli uomini ombra

SU **AUTOSPRI NT 71** numero speciale 1000 LIRE



In posizione critica l'Alpine di Cavriani, terzo nella Coppa Dalla Favera, primo dei Rallies Nazionali 1972

Virtuosismi sul ghiaccio a CHAMONIX BELTOISE battuto «ad armi pari»

SPECIALE PER AUTOSPRINT

CHAMONIX - E' mancata la Lancia di Munari a fare di questa terza Ronde sur Glace di Chamonix la rivincita del Rally di Montecarlo. Presente la migliore Alpine, con Andruet, e Waldegaard con la poderosa Citroen a telaio corto con motore Maserati, la vittoria si è decisa solo all'ultima delle numerosissime manches eliminatorie che hanno permesso di selezionare gli otto conduttori più rapidi dei quarantasei presenti.

Andruet, ha vinto nettamente precedendo il compagno di marca Neyret che era riuscito a stare anche in testa nei primi giri. Eliminato invece Waldegaard da una violenta collisione in fase di sorpasso mentre era impegnato a rimontare posizione dopo una cattiva partenza; la carrozzeria della sua Citroen ricca di bordi in plastica, non ha opposto sufficiente resistenza all'urto che ha danneggiato l'avantreno e provocato la rottura di un

RONDE SUR GLACE - Circuito di Chamonix - 20 giri - 7 febbraio 1972.

LA CLASSIFICA
1. Andruet (Alpine 1600 S) 18'43"9; 2. Neyret (Alpine 1600 S) 18'52"3; 3. Bales (LM Buggy Porsche) 19'31"9; 4. Coarosa (Porsche 911 S) 19'37"5; 5. Charpentier (Renault 12 Gordini) a 1 giro; 6. Julien (Alpine 1600 S) a 1 giro; 7. Pignard (Alpine 1600 S) a 2 giri.

CORSA «AD ARMI PARI» - Circuito di Chamonix - 7 giri - 7 febbraio 1972.

LA CLASSIFICA
1. Wolleck (Citroen GS) 7'56"5; 2. Ligier (Citroen GS) 8'12"7; 3. Beltoise (Citroen GS) 8'20"8; 4. Jabouille (Citroen GS) 8'58"0; 5. Depailler (Citroen GS) a 3 giri; 6. Muller (Citroen GS) a 6 giri.

semi-asse. E' stato un vero peccato perché Waldegaard aveva dato spettacolo di bravura guidando la Citroen come una Mini, sempre completamente intraversato sul fondo ghiacciato. E che fosse in grado d'impensierire anche le più forti delle Alpine si era visto nella corsa preliminare di sabato quando, dopo aver lottato a lungo per la prima posizione con Andruet, è riuscito ad arrivare quarto compiendo gli ultimi tre giri con una gomma anteriore a terra.

Le corse sul ghiaccio, che erano state sperimentate alcuni anni fa anche in Italia, sono molto spettacolari e il Circuito di Chamonix, in cui il pilota di F. 2 Bob Wolleck tiene per tutta la stagione invernale lezioni di derapages, si pre-

sta particolarmente perché in grado di ospitare fino ad una decina di macchine contemporaneamente con la sua lunghezza di un chilometro esatto. A parte Andruet e Waldegaard, la gara ha richiamato anche altri piloti di nome come Trauttmann, Greder, Ragnotti, Neyret, e le dame Marie Claude «Beaumont», Christine Bechers e Claudine Trauttmann (alcune delle quali con Alpine color rosa); tra l'altro proprio due dei piloti più noti, Greder e Trauttmann, trovatisi nel corso delle semifinali nella stessa manches, hanno finito con l'essere eliminati perché ostacolandosi e scontrandosi ripetutamente e violentemente, a posta, hanno perso di vista gli avversari.

Wolleck ha voluto affiancare alla corsa vera e propria anche una gara battezzata «Ad Armi Pari», tra un gruppo di piloti internazionali di Formula e Prototipi: su dodici Citroen GS nuove fiammanti, si sono schierati: Beltoise, Pescarolo, Bell, Muller, Gregory, Jarier, Ligier, Jaussaud, Depailler, Jabouille e Westbury oltre allo stesso Wolleck. Ne è uscita una grande bagarre nella quale chi ha avuto la peggio sono state le macchine. Tra le uscite paurose di Jarier, Bell, Muller e Depailler e collisioni, spesso volontarie per farsi strada, solo in quattro sono stati classificati nella finale. Ha vinto Wolleck, avvantaggiato dalla conoscenza dei trucchi del mestiere, precedendo di 16" Ligier, che ha potuto ottenere questo risultato in gran parte per merito degli altri che si sono autoeliminati. Terzo è giunto Beltoise, che per un certo tratto era stato in testa e quarto Jabouille. Beltoise si è rifatto vincendo la gara di fondo sciistica, malgrado due paurose cadute. Sempre sugli sci Bell e Pescarolo hanno avuto un riconoscimento per l'eleganza e lo stile.

In conclusione, due giorni molto belli con quasi diecimila persone entusiaste e ripresa a colori della TV francese, presente in forza: sembrava di essere in Italia! Forse l'unico inconveniente di queste corse sta nel fatto che mancando praticamente ogni rischio per il pilota, c'è una certa predisposizione a strafare con il risultato che le macchine ne escono in condizione deplorevoli: a fine gara il parco chiuso delle macchine sembrava il deposito di un demolitore.

Gabriela Noris

2 napoletani nell'autosciatoria di ROCCARASO

ROCCARASO - A due napoletani l'autosciatoria Benini di Roccaraso. La coppia Di Capua (pilota) e Gambardella (sciatore) si è aggiudicata di stretta misura, per un solo punto, la 4. edizione dell'Autosciatoria di Roccaraso, valida per il Trofeo Giorgio Benini che, finalmente, quest'anno gli organizzatori hanno reso valida tecnicamente e non come nelle passate edizioni in cui di sport automobilistico c'era ben poco o quasi.

Mentre gli sciatori scendevano vorticosamente lungo le falde di Monte Pratello in due manches di slalom gigante, contemporaneamente, a valle, i piloti si sono esibiti con le loro auto in due prove speciali di regolarità al centesimo di secondo. Nella seconda prova, la stessa della prima, bisognava ripetere i tempi effettivamente impiegati in precedenza.

Nel pomeriggio, alla presenza di numerosissimi spettatori, una gimcana veloce e molto difficile, distribuita nel piazzale antistante l'albergo che ospitava i partecipanti all'autosciatoria, concludeva la serie delle gare della manifestazione. Praticamente quest'ultima prova è stata quella decisiva per l'aggiudicazione delle prime piazze della classifica assoluta: per un solo punto i due vincitori hanno superato la coppia formata da Di Donato (sciatore) e Garlia (pilota), quest'ultimo in verità alquanto sfortunato.

TROFEO GIORGIO BENINI - Gara autosciatoria - Roccaraso, 7 febbraio 1972.

LA CLASSIFICA
1. Di Capua-Gambardella (Fulvia Rally) punti 54; 2. Garlia-Di Donato (Fulvia HF 1,6) p. 53; 3. Saccone-Falco (Fulvia Rally) p. 53; 4. De Vivo-Braccesco (Fulvia HF 1300) p. 44; 5. Pappalardo-Frascari (Mini Cooper) p. 44; 6. Mucelli Dad'Abbo (Fulvia HF 1300) p. 40; 7. Leone-Poside (Fulvia HF 1300) p. 39; 8. Lucidello-Gargano (Mini Cooper) p. 38; 9. Stoppato-Dad'Abbo (A.R. Giulia) p. 38; 10. Antolucci-Pepe (Fiat 128) p. 38; 11. Lopresti-Kuhne (Mini Minor) p. 38; 12. Zuccarino-Introna (A-112) p. 37.

Come si vince nei rallies il Trofeo MARTHA

VIENNA - La Compagnia petrolifera MARTHA, allo scopo di cementare l'amicizia fra i piloti di ogni nazione, ha istituito uno speciale premio denominato «MARTHA-Austria Cup 1972». Potranno partecipare tutti i possessori di licenza internazionale sportiva valida per il 1972 e con qualsiasi tipo di vettura. Le gare che decideranno l'assegnazione della coppa e dei premi in danaro connessi, sono: 1) il Martha-Goldpokal Rally; 2) il Rally delle Alpi Austriache; 3) il Rally del 1000 Minuti. Per partecipare a questa speciale competizione nella competizione, bisognerà richiedere la scheda agli organizzatori delle singole prove.

L'attribuzione della coppa e dei premi avverrà mediante una classifica particolare che prevede, per il primo pilota dell'equipaggio, il seguente punteggio (dal primo al quindicesimo): 25-20-16-13-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2-1 punti, in relazione al posto occupato nella classifica delle varie prove. Al pilota che avrà totalizzato il maggior punteggio verrà attribuita la Martha-Austria Cup 1972.

I premi in danaro vanno dal primo al decimo e sono rispettivamente i seguenti: 60.000 - 40.000 - 20.000 - 10.000 - 10.000 - 5.000 - 4.000 - 3.000 - 2.000 - 1.000 scellini austriaci. La distribuzione dei premi avrà luogo a Vienna, dietro invito, alla fine del 1972.

PITTONI battezza i «MINI-RALLIES» nella COPPA DELLA FAVERA

Una moglie per vincere

SPECIALE PER AUTOSPRINT

SAN MARTINO DI CASTROZZA - La vernice stagionale delle prove valide per il Trofeo rallies Nazionali ha coinciso con l'ingresso in società della Coppa Mario della Favera, giunta quest'anno alla sua 18. edizione. Si è trattato di un ingresso trionfale per la validità della formula che ha reso la competizione un vero banco di prova per i piloti e mezzi su un tracciato invernale ed ha costituito un validissimo test di come, anche nel nostro Paese, si possono organizzare competizioni utili ai fini di una più accurata preparazione dei piloti in vista di cimenti internazionali.

E' stato lo stesso avvocato Luigi Stochino, presidente della Sottocommissione Rallies e membro della CSAI, giunto da Venezia anche se alle prese con l'aspirina per via dell'influenza, ad evidenziare quanto è riuscito a fare l'A.C. di Padova a mezzo del suo direttore dottor Felice Sacconi che può essere considerato in questo settore organizzativo un vero caposcuola. «La Coppa della Favera — ha detto Stochino — costituisce un nuovo punto d'arrivo nel campo dei Rallies in quanto consente ai piloti di perfezionare la loro preparazione tecnica. L'A.C. di Padova è l'unico sodalizio che con vero coraggio, e superate non poche difficoltà, ha saputo allestire un rally sul tracciato invernale. Maggior vanto quindi spetta a Padova e ai suoi dirigenti per aver saputo indicare agli altri Automobile Club Italiani come si possa organizzare questo tipo di competizione con il vantaggio della media dei 50 km orari».

Leo Pittoni della Lloyd-Porsche, che aveva come navigatrice la moglie Serena, è il trionfatore di questo appassionante rally. Noi aggiungiamo che i Pittoni a Padova sono ormai di casa. Nel 1970 e nel 1971 la giovane coppia milanese ha vinto brillantemente il giro delle Prealpi e dei Colli Euganei, mentre nella precedente edizione della «Della Favera» era stata retrocessa dal primo al 15. posto perché penalizzata ad un controllo segreto istituito in un centro abitato dei 50 orari. «Se oggi ho vinto a San Martino, lo devo al rodaggio che ho fatto al recente Rally di Montecarlo e al carnet di bordo preparato da mia moglie. Francamente non avevo preparato la gara; devo dire tuttavia che per questa particolare competizione era fondamentale il tipo di gomme da usare. E sulla esperienza di Montecarlo ho montato le Pirelli M.S. 35 C con 530 chiodi».

Rimarchevole il secondo posto conquistato da Giorgio Tauffer.

Attilio Trivellato

18.a COPPA MARIO DELLA FAVERA - Prima prova del Trofeo dei Rallies Nazionali - Padova, 5 febbraio 1972.

LA CLASSIFICA
1. Leo Pittoni (Porsche 911) penalità 90; 2. Tauffer (Porsche 911 S) p. 146; 3. Cavriani (Alpine) p. 164; 4. Marzatico (Porsche 911 S) p. 189; 5. Benvenuti (Porsche 911 S) p. 219; 6. Rigoni (Alpine) p. 260; 7. Ravaoli (Lancia HF) p. 286; 8. Marchiol (Lancia HF) p. 300; 9. Baron (Renault G.) p. 313; 10. Zandonà (Renault G.) p. 328; 11. Casarotto (Lancia HF) p. 328; 12. Merluzzi (Lancia HF) p. 356; 13. «Effe-Ci» (Gordini) p. 381,8; 14. Bianco-Mengotti (Lancia HF) p. 391; 15. Tinelli (Lancia HF) p. 399; 16. Popo (Porsche 911) p. 414; 17. Marchi (Lancia HF) p. 417; 18. Tognana (Lancia HF) p. 418; 19. Marin (Fiat 125) p. 424; 20. Presotto (Fiat 128 R) p. 434; 21. Fuschini (Renault R 12) p. 437; 22. Cavazzani (Fiat 128) p. 448; 23. «Gigi» (Lancia HF) p. 454,8; 24. Vogt (Renault R 8) p. 460; 25. Zavan (Gordini) p. 462; 26. Frisacco (BMW 2002) p. 480; 27. Balestra (Lancia HF) p. 490,6; 28. Pilla (Fiat 128 R) p. 527,8; 29. Tenani (Lancia

HF) p. 535; 30. Franceschetti (Fiat 128) p. 553; 31. Marchi (Fiat 125) p. 570; 32. Spataro (Lancia HF) p. 579,4; 33. Orsega (Lancia HF) p. 587,8; 34. «Gianini» (BMW 2002) p. 595; 35. Suman (Gordini R 8) p. 603,4; 36. Fano (Porsche 911) p. 605,6; 37. Di Taranto (Lancia HF) p. 624; 38. Spreafico (Alpine) p. 641; 39. Pellanda (Fiat 124) p. 651; 40. Benato (Simca 1000) p. 667; 41. Tacchini (Fiat 128) p. 669; 42. Lisino (Fiat 128) p. 686; 43. Mottini (Fiat 128) p. 686,2; 44. Bettella (Fiat 128) p. 697; 45. Bortolani (Fiat 850 S) p. 718,6; 46. Berruto (Fiat 850 S) p. 727,6; 47. Carletto (Fiat 850 S) p. 730,4; 48. Gasparini (Fiat 128 R) p. 734; 49. Benvenuti (R. Autobianchi A-112) p. 765; 50. Giacobbi (Fiat 128) p. 807.

CLASSIFICA PER SCUDERIE
1. Palladium p. 737; 2. Bassano Corse 987; 3. 4R Lloyd Adriatico 1061; 4. Pieve Jolly Club 1186,9.

TRAINA interrompe la «serie» LA MANTIA nel trofeo AIRONE

PALERMO - Giovanni La Mantia non è riuscito a proseguire nella sua «serie» che lo aveva visto al vertice nelle prime due tornate del secondo trofeo «Aironi Molykote». Il migliore della 3. prova quindi, dopo il forzato forfait di La Mantia, è il bravissimo Vincenzo Traina che ha ottenuto la migliore prestazione con la sua Morris Cooper S in 2'44"54, un tempo che, benché leggermente superiore al 2'40" e 83 che resta la prestazione record siglata da La Mantia nella prima giornata, appare davvero notevole, anche tenuto conto dello stato del fondo.

Come al solito non sono mancate le «toccate» (fra le vittime più illustri da segnalare Pernice che non era riuscito poco prima del via a invertire sulla sua Fulvia HF 1,6 le gomme, partendo con quelle da sterrato di dietro e le normali davanti!) le uscite di strada e le coppe dell'olio spaccate. Ma in complesso la terza giornata ha portato una nuova incertezza alle sorti del campionato a tutto vantaggio dell'interesse.

Nelle singole classi successi più o meno previsti per Alioto (500 di Serie), Scalia (600), Mattaliano (850), Fontana (1150), Traina (1300) e Pernice (oltre 1300). Il prossimo appuntamento, sempre sul campo sterrato di Tommaso Natale, è fissato per il 20 febbraio, per la quarta giornata di gara.

2. TROFEO AIRONE MOLYKOTE - Prova libera di regolarità sprint chiusa - Palermo, 6 febbraio 1972 - 3. prova.

CLASSIFICA ASSOLUTA
1. Vincenzo Traina (Morris Cooper) in 2'42"54; 2. Fontana (Innocenti Mini Cooper) 2'43"23; 3. Palazzolo (Autobianchi A-112) 2'47"63; 4. Mattaliano (Innocenti Mini Minor) 2'48"27; 5. Pernice (Lancia Fulvia HF 1,6) 2'48"50.

CLASSIFICHE DI CLASSE
Classe 500: 1. Francesco Alioto (Fiat 500) 3'09"13; 2. Arrigo (Fiat 500) 3'11"96; 3. Messina (Fiat 500) 3'13"88.
Classe 600: 1. Antonio Scalia (Fiat 500) 2'52"57; 2. Coniliario (Fiat 500) 2'54"71; 3. Noto (Fiat 500) 2'55"91; 4. Montalbano (Fiat 500) 2'57"50; 5. Alioto (Fiat 500) 2'58"10.

Classe 850: 1. Antonio Mattaliano (Innocenti Mini Minor) 2'48"27; 2. Di Stefano 2'51"46; 3. Intravaia 3'02"68; 4. Groppi 3'02"82; 5. Baio 3'04"43.
Classe 1150: 1. Antonio Fontana (Innocenti Mini Cooper) 2'43"23; 2. Palazzolo 2'47"73; 3. Polizzi 3'02"98.
Classe 1300: 1. Vincenzo Traina (Morris Cooper S) 2'42"54; 2. Grignano 2'52"27; 3. Mirrone 3'04"02; 4. Valenti 3'09"11; 5. Giacalone 3'14"15.

Classe oltre 1600: 1. Salvatore Pernice (Lancia Fulvia HF 1600) 2'40"50; 2. Taormina 3'12"67; 3. Vassallo 3'15"49.

L'ALFA vuole
più pesanti
anche le GT ➔

La farsa dei «pesi» CSI

Per l'EURO-2000 scomparso il «limite»

«Ma che sorpresa», si suole dire, apprendendo una notizia insospettata, per esprimere la propria gioia. «Che sorpresa», avranno detto i costruttori italiani di vetture sport, nell'apprendere che, nel Campionato d'Europa per vetture fino a 2 litri, sono ammesse, accanto alle Sport gruppo 5, anche le biposto-corsa gruppo 7. Dubitiamo, però, che abbiano accolto la notizia con gioia. E questo perché in questo modo, le vetture della categoria prototipi gruppo 6, cacciate come si suol dire «dalla porta», sono rientrate in lizza «dalla finestra», con tutte le libertà regolamentari proprie delle gruppo 7. La mancanza di limiti minimi di peso è la principale di queste libertà, ed anche la più grave, quella in pratica che farà sì che a vincere le gare di Europeo Marche 2000 non sarà certo una Sport, ma una gruppo 7. Questa «coabitazione», chiaramente voluta dai costruttori inglesi, taglia fuori le Sport dalla vittoria assoluta, poiché non crediamo che vi sarà qualche concorrente così sciocco da zavorrare a 575 chili la sua biposto da — poniamo — 500 chili per il solo gusto di correre nella categoria Sport.

Quello che allarma, in tutto ciò, è la facilità con cui la FIA si dimentica le ragioni che erano alla base di certe sue precedenti decisioni. L'abolizione dei due gruppi 5 e 6, e la fusione di questi in un solo gruppo, il gruppo 5 Sport, era stato un bell'esempio di chiarezza regolamentare, di semplificazione utile ai costruttori ed al pubblico. Le gruppo 5 avevano fatto il loro ingresso trionfale nel mondo automobilistico, ed il Campionato Mondiale Marche era stato riservato — giustamente — a questa categoria di vetture. Per analogia, il Campionato d'Europa Marche fino a 2000 avrebbe dovuto essere riservato, logicamente, alle Sport con il limite di due litri le quali, tagliate fuori dalla lotta per le posizioni di testa nelle gare del Mondiale, si sarebbero date battaglia nel «loro» campionato continentale. Ammettendo anche le gruppo 7, si vengono così a creare due tipi di vetture da 2 litri: le Sport, con le dimensioni regolamentari dell'abitacolo, i paraurti posteriori a 20 cm

da terra, il peso non inferiore a certi minimi; e le gruppo 7, libere da ogni vincolo che non sia la cilindrata. Le prime, ammesse a far numero nelle gare mondiali e svantaggiate nei confronti delle seconde proprio nelle corse in teoria a loro riservate. Ovviamente, questo pone anche un problema di scelte per chi deve correre: se uno compera una Sport può dare addio alle sue ambizioni «europee», mentre se uno vuole fare le gare dell'euromarche 2000 deve acquistare una gruppo 7. Per alcune vetture il problema si può risolvere con due cofani posteriori e della zavorra, ma per certe vetture, come le Abarth, che al limite pesano già oltre i 575 kg, cioè sarebbero delle Sport «naturali», il confronto con le gruppo 7 diventa impari.

Parlavamo di costruttori italiani. Interpellati in proposito, quelli della AMS di Pontecchio Marconi hanno detto che il problema riguarda più che altro i clienti, poiché la 2000 potrà essere o no zavorrata con zavorra mobile.

«Comunque» ci ha detto il dott. Arcozzi «questa è una decisione che nessuno si aspettava. Fra le altre cose, nessuno ci ha interpellato. Si vede che Lola e Chevron non avevano voglia di appesantire le macchine già esistenti e di dover costringere i clienti delle vetture '71 ad aggiornare le carrozzerie, e così la FIA ha aggirato l'ostacolo, ammettendo anche le gruppo 7 che, come categoria, credevo limitate al Can-Am e all'Interserie, dove almeno hanno una ragione di essere. In questo modo, non si spingono certo i costruttori ad adottare misure di sicurezza, anzi vi sarà la corsa al "più leggero possibile" che non è certo alla portata di industrie poco più che artigiane, e questa è una sprecazione a favore dei più dotati finanziariamente.»

Dal canto suo, Osella ha detto: «E' inutile nascondere che, con l'introduzione delle gr. 7 nell'Europeo Marche, le mie Abarth che tanto bene si sono comportate lo scorso anno non hanno molte possibilità, per via del loro peso. Con esse, punteremo solo ad affermazioni di classe nelle gare mondiali per vetture Sport, mentre nel campionato 2000 utilizzeremo i telai Lola».

Martedì 8 si è tenuta, a Torino, una riunione dell'ANFIA, l'associazione che raggruppa i costruttori italiani di vetture, nel corso della quale i rappresentanti dei costruttori hanno vagliato la posizione da assumere in campo internazionale in relazione alla proposta CSI di diminuire, a partire dal 1974, il numero minimo di esemplari per omologare una vettura Gran Turismo Speciale da 500 a 100 esemplari. In linea di massima, i nostri costruttori sarebbero tutti d'accordo per questa diminuzione, ma l'Alfa Romeo si è fatta promotrice di una controproposta, tendente ad introdurre dei limiti minimi di peso per le vetture ammesse al Campionato Europeo Marche

Gran Turismo, un limite che ora non esiste, poiché attualmente ogni vettura pesa... quello che pesa, cioè quanto è riportato sulla fiche di omologazione.

La proposta tende molto scopertamente a rilanciare le chances della Montreal «handicappando» le vetture di maggior cilindrata e di peso addirittura inferiore a quello della 2600 milanese. I limiti su cui si è discusso sarebbero all'incirca di 1300 kg per le 5 litri ed oltre, di 1200 per le 4 litri e di 1000 per le 3 litri.

Ricordiamo che la Montreal pesa circa 1270 kg, mentre la Daytona Ferrari (che esce dalla linea di montaggio a 1480 kg) è omologata a 1350 e la De Tomaso Pantera è omologata a 1150, e quindi sarebbe la più colpita da un eventuale norma del genere.

Una limitazione paradossale, se si pensa quanto sia assurdo dover «appesantire» una vettura che naturalmente pesa di meno. E non sempre il «peso» è sinonimo di «robustezza», anzi.

Inoltre, è stato proposto (sempre dall'Alfa) una limitazione alla larghezza dei pneumatici per le GTS ed un ulteriore innalzamento del limite di peso delle 3 litri sport, che si vorrebbe innalzato dagli attuali 650 a 700 kg.

Vedremo ora se le proposte, di cui al momento non conosciamo l'esito, saranno fatte proprie dalla CSAI e conseguentemente portate in sede FIA per la discussione.

● Il noto progettista parmense, già della Ferrari-Maserati-Lamborghini, appare abbastanza interessato a seguire con simpatia il lavoro (difficile) dei Pederzani. Dice Dallara: «Anche quando Cooper cominciò nessuno si giocava un soldo bucato, e così accadde con la Tecno quando essa costruì la prima F. 3 e poi la F. 2. Ora Luciano Pederzani ha affrontato un campo più impegnativo, quello dei motori. E pare lo stia facendo con lo stesso spirito d'inventiva geniale che gli ha permesso di arrivare ai successi dei suoi telai F. 2, senza tanti disegnatori o calcoli. Se riesce ci dimostrerà che c'è un «modo nuovo» di costruire anche l'auto da corsa!»

● A proposito dell'ing. Dallara. Corrono voci che avrebbe voglia di ci-

mentarsi in qualcosa di suo. Per ora intanto si è diletto anche (nei ritagli dei suoi impegni di consulente De Tomaso e del prodigarsi all'autodromo di Varano de' Melegari) a progettare qualche miniprototipo speciale, di quelli che corrono alla Cerina e in altre minigare simili.

● L'ing. Tancredi Simonetti dell'AMS (a proposito: arrivano diverse prenotazioni dopo l'exploit argentino di Pace con la 2000 bolognese) è stato a Londra per i motori Cosworth «quasi 2000» necessari a disputare l'EURO 2000 prototipi (con Pace e Wilson Fittipaldi). Pare che un'altra AMS duemila sarà tutta bianca per l'argentino Ruesch finanziato dall'YPF. Simonetti vorrebbe anche un «Vega», se si risolverà il problema tenuta di questo propulsore.



In attesa di rimettersi il casco e la tuta, Roberto Bussinello ha affidato a Mike Parkes il piacevole compito di collaudare la De Tomaso Pantera GTS

COLLAUDATORE di
lusso per la nuova GT
gr. 4 DE TOMASO

PARKES ci pensa

Ecco Parkes alla guida. Le sue prime impressioni saranno molto utili per gli ulteriori collaudi di questa interessante berlina



a Le MANS con la PANTERA

MODENA - Giovedì ore 14 all'autodromo; freddo pungente, foschia. Tutto chiuso. Eppure è annunciata — da via indiretta — la prima prova della Pantera Gran Turismo. Bussinello ce ne aveva dato conferma. Ma qui non c'è ancora anima viva. Arriva, nel frattempo una macchina targata Svizzera: è Mike Parkes. Cerca di eludere.

— Che fai qui, a quest'ora? — gli chiediamo.

«Passavo da queste parti...»

Mike sorride, poi scompare. Parlotta col custode e annuncia che ritornerà. Insomma, è chiaro che Parkes proverà la Pantera e non sarebbe escluso che da questi contatti si avviasse una fattiva collaborazione. Un uomo come Parkes farebbe comodo. Ma Bussinello, poco dopo, è alquanto vago. Se ricordate scrivemmo che Mike è corteggiato. Comunque è sempre il direttore tecnico della Filipinetti e pare che proprio la équipe dello sponsor svizze-

ro abbia intenzione di acquistare due di queste macchine. Prima però il giudizio lo darà il lungo ingegnere inglese. Intanto, Bussinello ci conferma che una o due o tre, o quante saranno, di queste Gran Turismo saranno anche al via di Le Mans. Indubbiamente il figurone della Daytona Ferrari nella corsa francese dello scorso anno ha fatto scalpore. Mike, lo abbiamo sempre scritto, si sente ancora una gran voglia di correre e potrebbe essere anche lui a Le Mans.

E intanto è stato invitato a provare la macchina. Ha fatto parecchi giri, ma piuttosto lentamente (qualche tratto era ancora coperto di neve e un po' fangoso) perché era la prima volta che la macchina prendeva contatto con la pista. Tutto sommato pare che le cose siano andate bene. Il motore ha marciato regolarmente; lo vedremo meglio nei giorni che verranno, anche se Parkes si è dichiarato

entusiasta della tenuta sul bagnato. Le prove proseguiranno, infatti, sempre a Modena, e poi — forse — si andrà a Vallelunga. In progetto la costruzione di cinquanta macchine di questo modello. «Tante?» chiediamo a Bussinello.

«Che vuoi, per noi è un gioco metterne fuori cinquanta in un mese!»

Dunque, c'è già stato il primo contatto di un pilota con la De Tomaso, ed è Parkes. Ci pare che, considerando anche le richieste e l'interessamento che ci sono stati sino ad oggi, le cose stiano mettendosi molto bene per De Tomaso. Bersaglio centrato! Ovvio che la prova ha un suo significato, anche se — ovviamente — Parkes resta l'uomo della Filipinetti. Comunque se volessimo trovare un riferimento a questi contatti potremmo aggiungere che anche Ugolini è alla De Tomaso, pur conservando l'incarico di consulente della Filipinetti.

m. m.

L'A.C. FIRENZE «sabota» la minipista della Fortezza?

S. PIERO A SIEVE - Una commissione della Federazione Italiana Karting, composta da Luigi Buratti, Francesco Blasi e dal pilota Massimo Buratti, si è recata sabato scorso alla pista della Fortezza, di Lando Baldassini, per effettuare un sopralluogo tendente a rendere la mini-pista toscana agibile per gare con le vetturine K. 250, il cui calendario è molto povero di gare in circuito. Il sopralluogo è stato positivo, e dopo aver percorso la pista a piedi ed in macchina, i delegati della Federazione si sono limitati a consigliare qualche interrimento per evitare sbalzi del terreno, giudicando la pista perfettamente idonea a gare con i K. 250. Onde avvalorare questa impressione positiva, il pilota di K. 250 Meoni ha effettuato qualche giro dimostrativo.

Domenica prossima, 13 febbraio, Lando Baldassini attende sulla sua pista una decina di K. 250 i quali collauderanno ufficialmente il suo tracciato, che così inizierebbe la sua «vita» agonistica in previsione, forse, di ospitare anche gare automobilistiche. Per questo, sarebbe necessario allungare un poco il tracciato, e fortunatamente

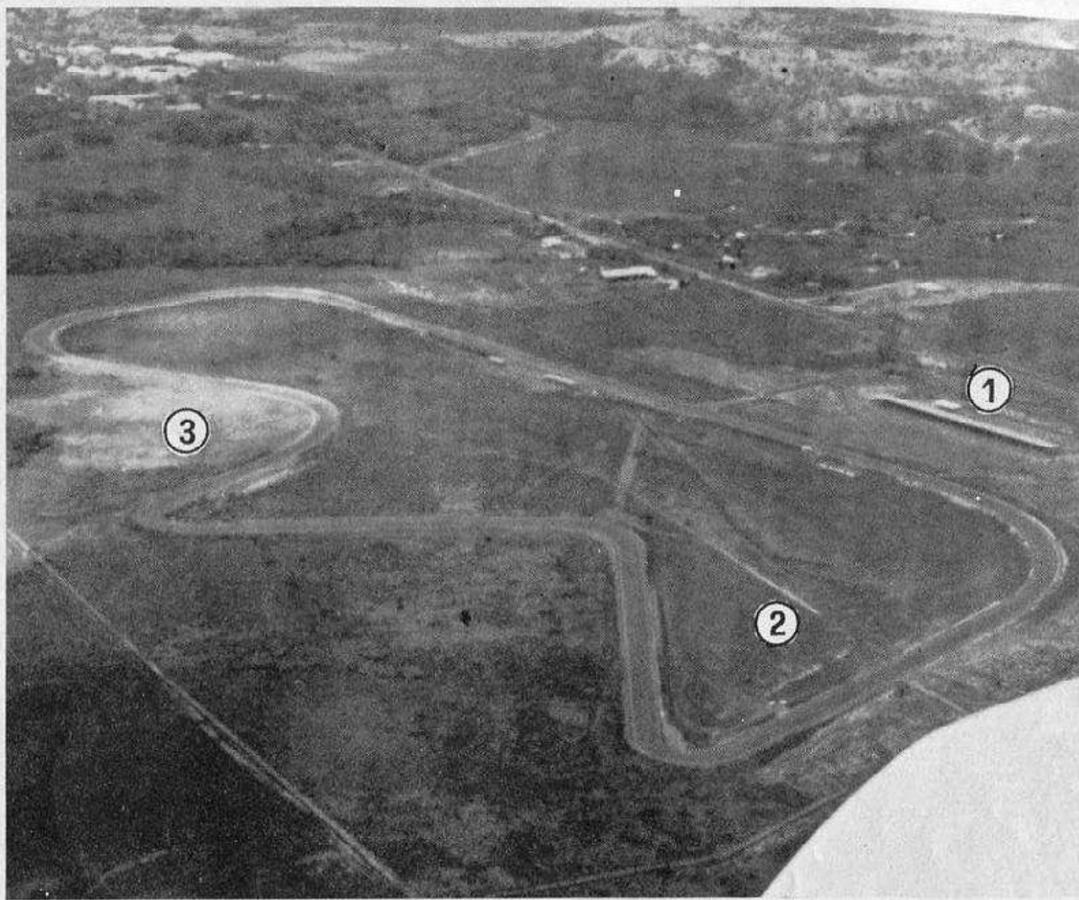
il sindaco di S. Piero è un entusiasta sostenitore dell'iniziativa. Peccato che, a quanto ci risulta, l'AC di Firenze non sia propenso ad aiutare l'iniziativa. Forse in viale Amendola sono troppo occupati dal progettato autodromo del Mugello per avere il tempo di pensare alle piste (piccole) già pronte.

- Puntualmente, ogni settimana, si parla del ritiro di DIETER QUESTER e anche ora giungono voci dall'Austria secondo le quali il pilota, deluso di non avere ottenuto una guida di F. 1, sarebbe veramente intenzionato a rinunciare. Per la F. 2 non avrebbe difficoltà, ma si vede che non gli basta.

- La FORD inglese sarà presente al Rally di Hong-Kong (3-5 marzo) con tre Escort RS per i due soliti equipaggi, Makinen-Liddon e Clark-Porter, e per un locale, Gordon Fleming.

- Il RALLY FALLCS, svoltosi in Spagna, ha visto la vittoria di una Alpine pilotata da Pavon-Adell. Favorito era Doncel su Porsche, che invece ha dovuto abbandonare.

- Un recente studio, sulle «Intenzioni dei CONSUMATORI USA», ha dimostrato che gli americani cambiano gusti e che nell'anno in corso compreranno meno automobili, in favore di case e di mobili.



Il nuovo autodromo di Caracas

Quello che vedete a sinistra è il recentissimo impianto di San Carlos, il nuovo circuito venezuelano che inizierà la sua attività quanto prima. Attualmente, la pista misura 2700 metri, con un rettilineo di 800, ma entro il 1973 esso verrà raddoppiato. In Venezuela non esistono problemi di spazio né di finanziamenti, ai quali ha partecipato anche il signor Dino Turco, un industriale dei pistoni che agisce in Sud America. La prima corsa internazionale si terrà a San Carlos nel novembre di quest'anno, nel quadro del Campionato Sud Americano di Formula 2 che, in continuità con quello europeo, avrà gare anche in Brasile, Argentina e Colombia. Potrebbe anche darsi che Pizzagalli e Cattini, della Motor Racing Organisation che cura l'organizzazione delle gare sudamericane chiedano una gara di F. 1 non valida già in giugno, approfittando delle date lasciate libere da Zandvoort e Spa, ma la attuale lunghezza della pista creerebbe qualche difficoltà. Nella foto, vedete in 1 le tribune provvisorie, in 2 dove saranno i box interni ed in 3 il luogo dove sorgerà una tribuna nel tratto misto

Crescono bene i «NOVAMOTORS»

VALLELUNGA - Continuano all'autodromo di Valledlunga le prove della Novamotor per la messa a punto dei nuovi propulsori per la stagione Formula 3 1972. Carlo Giorgio, con la sua Tecno aggiornata nel retrotreno, ha girato in 1'21" netti con il Ford con strozzatura da 21,5 mm, ottenendo poi un ottimo 1'18"8 con lo stesso motore cui era stata semplicemente cambiata la strozzatura con una da 23 di diametro. Con questa seconda soluzione, però, si è sentita la necessità di montare l'alettoni poiché la vettura è risultata molto più veloce. Queste prove dei Pedrazzani sono molto interessanti perché rispondono indirettamente alla preoccupazione di moltissimi loro clienti italiani, i quali potranno — acquistando un solo motore — correre indifferentemente all'estero ed in Italia con la semplice sostituzione della flangia di strozzamento e pochissime regolazioni supplementari.



La prima «sgambata» della Pantera è stata disturbata da un fondo pessimo per il maltempo, comunque Parkes si è dichiarato entusiasta della stabilità con il bagnato. Parkes vuole andare a Le Mans

POOKY è il primo cliente DE TOMASO per la «Gr. 4»

Uno dei primi, anzi il primo, a prenotare la nuovissima De Tomaso Pantera gruppo 4 è stato il bresciano «POOKY», che con la Gran Turismo modenese ha intenzione di effettuare una stagione veramente «piena». Infatti, oltre a tutte le gare valide per il Campionato Europeo GT, «Pooky» parteciperà senz'altro alla 24 Ore di Le Mans e ad almeno altre cinque gare valide per il Mondiale Marche. «Pooky» si varrà, come direttore sportivo, di una persona di grande esperienza, cioè Maurizio Siena il quale, dopo aver lasciato l'Alfa Romeo, è rimasto molto vicino all'ambiente ed ha continuato ad andare alle corse, come responsabile di una ditta importatrice di parti speciali per auto. «Pooky» dovrebbe essere uno dei primi a ritirare la macchina, e quindi sarà prontissimo per i primi impegni stagionali, che comportano anche gare valide per i campionati nazionali.

Dopo le nuove avarie ai motori Escluso il debutto TECNO in Sudafrica

VALLELUNGA - I problemi di lubrificazione sono la «croce» della Tecno, in questi deludenti tests in pista che, è già la seconda volta che succede a Valledlunga, si riducono in sedute brevissime ed infruttuose. Come già due settimane prima, anche nel corso della scorsa settimana Galli non ha fatto che pochissimi giri di pista, prima che la pressione dell'olio calasse nuovamente. E' stato comunque sufficiente a Nanni fare quindici giri per togliere un altro secondo (ha girato in 1'15"1) al tempo precedentemente spiccato dalla Formula 1 bolognese, ma certamente è un'indicazione ancora troppo lontana da quelli che dovrebbero essere i limiti per una 3 litri.

Questa ultima negativa esperienza ha fatto definitivamente tramontare le speranze di un debutto a Kyalami, dopo che anche quello (sull'onda dell'entusiasmo) di Buenos Aires era logicamente «saltato». Ora, quindi, forse alla Tecno avranno più tempo per chiarirsi le idee, senza l'assillo di una scadenza troppo vicina. Il fatto è che il 12 cilindri piatto costruito dai Pederzani si comporta bene al banco prova, per poi accusare rotture in serie non appena in pista. I problemi sono i soliti: l'architettura dei motori boxer è affascinante, ma il rovescio della medaglia consiste in una difficilissima messa a punto dell'impianto di lubrificazione, con indugio dell'olio nelle testate, necessità di pompe di recupero surdimensionate, canalizzazioni di difficile realizzazione (soprattutto di difficile dimensionamento e collocazione in fase di progetto), e presenza di olio emulsionato nel circuito.

La conseguenza di ciò è avver-

tita in primo luogo dai cuscinetti di banco, e se una «bronzina» fonde in un 12 cilindri piatto, sono dolori, in quanto per la sua architettura è necessario aprirlo a metà, quindi toglierlo dalla macchina, smontarlo tutto, una complicazione quindi. Ed è per questo — probabilmente — che la seconda spedizione della Tecno a Roma si è conclusa prestissimo, vista l'impossibilità di una riparazione così complessa in loco.

Anche questa volta a dirigere le operazioni c'erano David Yorke e Gianfranco Pederzani, dato che Luciano era rimasto in fabbrica per seguire le prove al banco del nuovo 12 cilindri con albero motore a 4 supporti, il quale però ha dato subito delle noie (ne sanno qualcosa quelli della Ferrari...). Galli, dal canto suo, si è precipitato all'aeroporto per andare a Daytona in tempo per le prove ufficiali del giovedì. A parte il motore, Galli si è detto molto soddisfatto della tenuta di strada, che è migliorata in questo nuovo esemplare ridotto nelle dimensioni laterali per la nota vicenda della larghezza dei serbatoi.

Vedremo ora se vi sarà un momento di stasi nelle prove, o se i Pederzani manderanno «allo sbaraglio» qualche altro motore, magari per definire meglio quali sono le ragioni delle rotture. Sappiamo, conoscendoli, che non sono gente che si dà facilmente per vinta, e quindi possiamo star certi che, anche se non in fretta come forse si aspettavano, il programma andrà a buon fine. Certo, fare una Formula 1 costruendosi in proprio il motore non è come assemblarla...

dall'ARGENTINA
al SUDAFRICA



DALL'INVIATO

BUENOS AIRES - La guerra delle gomme, che ha caratterizzato il Gran Premio d'Argentina, è stato l'elemento più rilevante della corsa inaugurale del campionato del mondo 1972, come abbiamo già fatto rilevare

Tuttavia non è stato soltanto l'antagonismo Firestone-Goodyear a dar vita a questa «guerra», quanto la lotta civile tra coloro che avevano la stessa marca e che — potendo scegliere tra differen-

funzione del «grado» di questo o quel pilota e che in definitiva aumentano il divario esistente per qualità naturali, accentuandolo e perciò rendendo più difficile il compito dei «sergenti» rispetto ai «capitani».

Non vi è dubbio, infatti, che Jackie Stewart avesse anche qui un motore «più uguale» degli altri Cosworth, poiché già sulla linea di partenza, fatti pochi metri, Reutemann lo sopravanzava ed è rimasto in testa portandosi a quasi una macchina di vantaggio dopo

probabilmente lo aveva Fittipaldi, al quale si può attribuire — questo sì — una maggior profilatura aerodinamica della macchina, per comprendere come abbia potuto avvicinare e raggiungere Stewart.

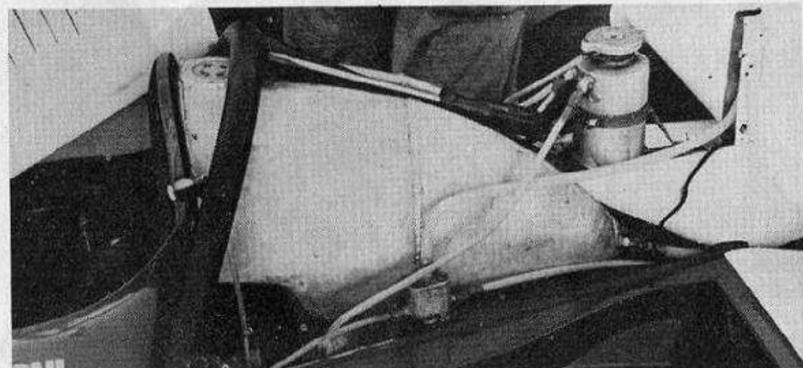
Insieme col motore Stewart disponeva anche, certamente, della miglior scelta di gomme tra quelle che la Goodyear aveva messo a disposizione dei suoi piloti. Abbiamo osservato un lungo conciliabolo, che documentiamo con una fotografia, tra Tyrrell, Stewart e Cévert ed il nuovo capo del

perché sono accadute certe cose, non deve essere inteso come una accusa di un favoritismo che sarebbe un poco disonesto, ma lo scriviamo con un altro intento.

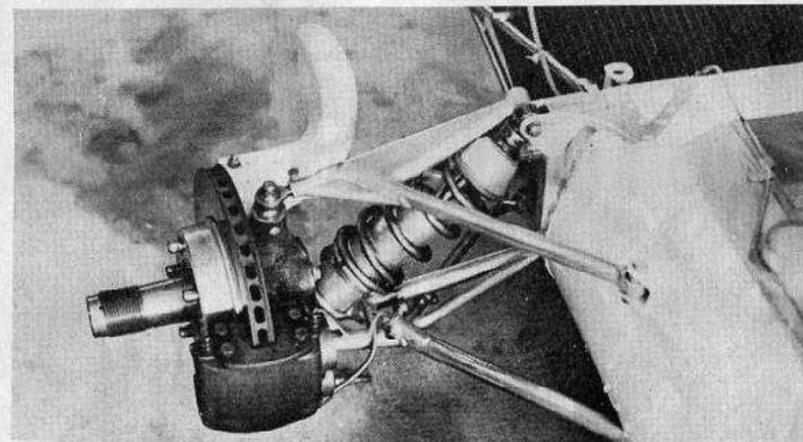
Quello di dimostrare come purtroppo le gare della Formula Uno non siano in effetti delle prove che permettono ai piloti di misurarsi tra loro, per stabilire alla fine chi è il campione, ma vengono alterate da fattori che sono estranei ai valori individuali e che sono al servizio delle esigenze pubblicitarie molto pres-



I meccanici della McLaren cambiano le gomme all'ultimo momento, sulla pista. Avevano finto di avere tutto a posto, per non far capire agli altri quello che avrebbero usato effettivamente. A destra: conciliabolo serrato nel deposito della Goodyear (foto piccola in basso sotto al titolo). Di spalle sono Tyrrell e Cévert con Alexander e Stewart. E' stata la riunione che ha deciso la scelta delle gomme



Il serbatoio dell'olio delle Ferrari, posto dietro il roll-bar, e contestato dai piloti, pare, che vorrebbero vederlo in posizione più bassa



I freni anteriori delle BRM sono stati dotati di prese d'aria fisse per migliorarne il raffreddamento

Diventa «tribale» la GUERRA delle GOMME



ti tipi — hanno cercato di operare una scelta a loro giudizio azzeccata, cercando contemporaneamente di non far conoscere le loro intenzioni agli avversari, se non addirittura disorientandoli con la propagazione di notizie false.

Così abbiamo visto sulla linea di partenza operare veloci cambi di ruote, all'ultimo momento, da parte di chi aveva lasciato credere di aver adottato un certo tipo di pneumatico e continuava la finzione lasciando i suoi meccanici inoperosi come se tutto fosse già pronto, salvo appunto farli entrare improvvisamente in frenetica attività per il montaggio delle ruote effettivamente scelte senza dar tempo agli avversari di reagire. Una delle fotografie che vedete in queste pagine mostra appunto la squadra dei meccanici della McLaren intenta a questa operazione.

Tutto questo, naturalmente, è comprensibile ed avviene spesso, anche se in forma meno spinta di quella che abbiamo registrata a Buenos Aires. Però insieme con questo genere di cose, che in fondo sono oneste, a Buenos Aires abbiamo l'impressione che ne siano accadute altre meno commendevoli, che hanno favorito l'uno o l'altro dei concorrenti in modo voluto, ai fini dell'ottenimento di un risultato utile ai fini pubblicitari ma certo non meno lodevoli ai fini della regolarità della gara. Intendiamo parlare di certe scelte operate in

cento metri. Una partenza da manuale, quindi, quella del giovane argentino. Ebbene dopo trecento metri, all'imbocco della curva a destra che conclude il rettilineo, Stewart sopravanzava Reutemann ed entrava per primo alla corda, prendendo il comando della corsa per non più mollarlo. E' ovvio che per poterlo fare doveva disporre di accelerazione migliore, perché come si è detto Reutemann era partito leggermente meglio e certo non si era impapinato successivamente, visto che lui era stato a sua volta migliore di tutti gli altri. Quindi se Stewart ha potuto sopravanzarlo è perché il mezzo glielo consentiva. Non si può attribuire questa maggior accelerazione alle doti delle gomme, perché si è visto poi in gara come fosse Reutemann ad avere le gomme più tenere e quindi più aderenti, tanto da doverle cambiare perché si usuravano troppo. Resta da pensare a rapporti differenti, a miglior utilizzazione.

Si può obiettare che, appunto, la Tyrrell di Stewart può essere aerodinamicamente migliore, ma non si può ignorare tuttavia che la Brabham di Reutemann era la macchina che aveva ottenuto il miglior tempo assoluto in prova e che quindi anche lei doveva essere ben a posto dal punto di vista della penetrazione. La conclusione non può essere che una: Stewart ha ancora una volta un motore... più uguale degli altri. Così come

servizio corse della Goodyear, Alexander, avvenuto il sabato sera nel deposito dei pneumatici della marca americana. La discussione è stata lunga, e credo di non sbagliare pensando che sia stata provocata dal tempo di eccezione che Reutemann aveva spiccato in prova e che aveva messo in allarme il clan Tyrrell.

Si potrebbe addirittura pensare che Stewart e Tyrrell abbiano convinto quelli della Goodyear ad un favoritismo smaccato, cioè a negare a Reutemann o ad altri le stesse gomme che loro avrebbero utilizzato nella corsa; ma senza giungere a questo possiamo pensare ragionevolmente che essi abbiano operato una determinata scelta e ne abbiano preteso la esclusività, e che la Goodyear li abbia accontentati.

In sostanza, una volta operata la selezione delle gomme da usare, soppesando tutti gli aspetti delle prove, la Goodyear avrebbe potuto semplicemente «dimenticarsi» di darne notizia a chi poteva essere pericoloso per Stewart. E così si è visto come in gara la Brabham di Reutemann fosse equipaggiata con quattro delle gomme a miscela speciale e tenera tipo 852, mentre altri come Stewart e Cévert e Hulme e Peterson, avevano due gomme del tipo 31 a sinistra (la parte più sottoposta a sforzi dato il circuito) e due del tipo 852 a destra.

Tutto questo, oltre che a voler essere una analisi del

santi legate alle corse.

Quel che vi abbiamo detto la settimana scorsa, a proposito della auspicabile regolamentazione sulla scelta e l'uso delle gomme, trova validità anche in queste considerazioni più ampie. E l'esempio che viene da Indianapolis trova nuova consistenza. Probabile che nessuno ascolti quel che diciamo, che nessuno voglia ascoltare, perché è più comodo far finta di niente; ma la situazione sussiste.

Come d'altra parte sussiste il fatto che non sono sempre i migliori piloti ad essere scelti dalle squadre ufficiali per le corse del campionato del mondo. C'è chi, come Ferrari, utilizza soltanto gente affermata, aspettando che i talenti siano consolidati dai risultati prima di accettare un uomo nuovo; e personalmente potrei citare qualche esempio.

C'è chi obbedisce ad altre leggi, spiccatamente mercantili, scegliendo l'uno o l'altro soltanto in funzione di certi rapporti economici.

Purtroppo attorno alle gare del campionato del mondo agiscono interessi economici molto importanti, e non si possono ignorare. Quindi le speranze che le cose diventino migliori e più aderenti alla definizione «campionato piloti» non sono molte.

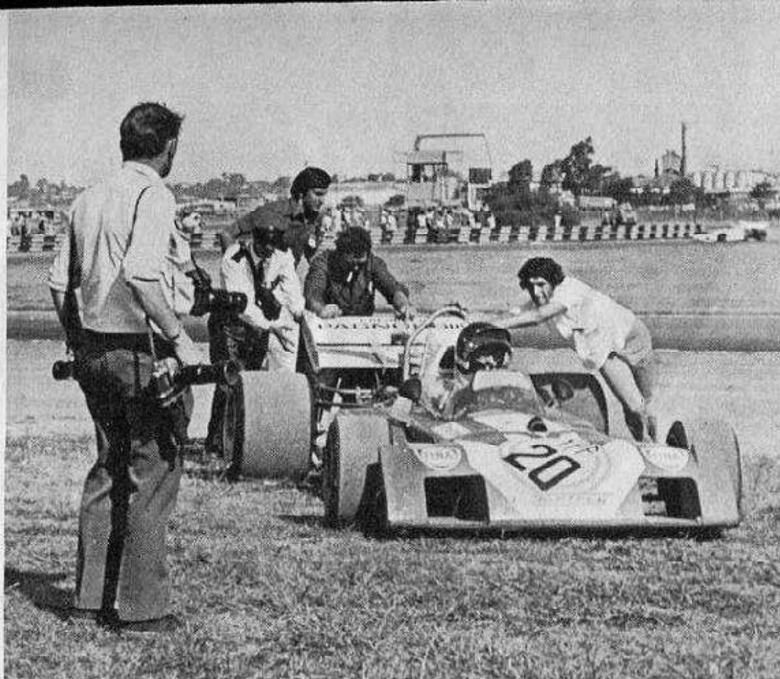
Di conseguenza tutto quello che abbiamo detto, e che è sacrosanto, resta un nostro sfogo; con rammarico.

Franco Lini

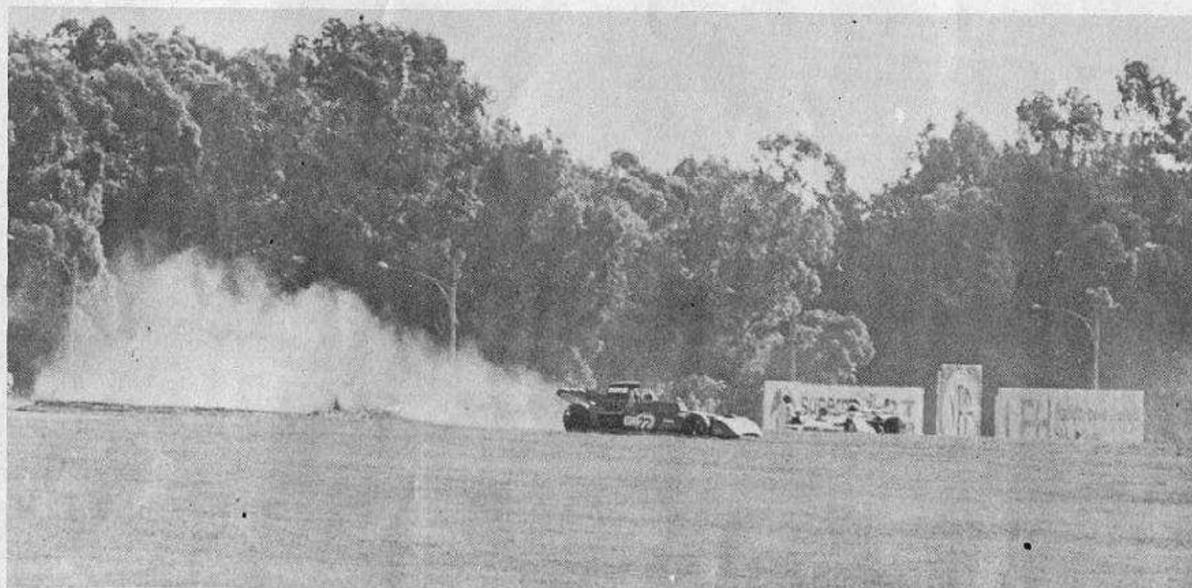
altri appunti argentini

I piedi bruciati di «LOLE»

BUENOS AIRES - Nella tribuna sul famoso «misto» dell'autodromo di Buenos Aires, tutta la nobiltà automobilistica locale. Da Berta a Garcia Veiga, a Perkins a Di Palma, Mayorga, Pascualini, Caldarella, Cacho Fangio ecc. Tutti «critici» che annuivano costantemente ad ogni uscita dalla curva dei piloti. E pochi di questi prendevano il cordolo, ma uscivano puliti ed in bellezza.



La Surtees-Pagnossin di de Adamich viene spinta fuori pista. Sarà il nostro Lini (a sinistra) ad accorgersi che la benzina zampillava ed a far intervenire i pompieri. La foto è di Augusto Bonzi

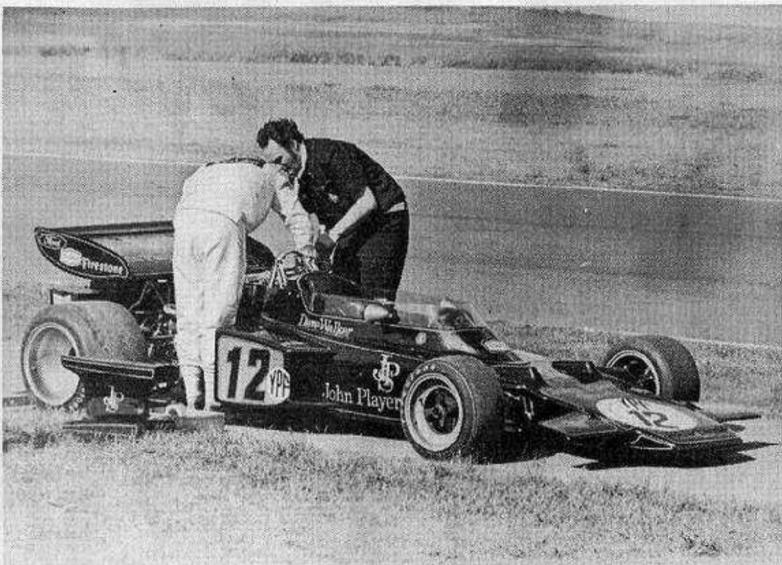


Nessuno ha scritto che Cévert, col cambio bloccato, è uscito fuori pista, ritirandosi per questo

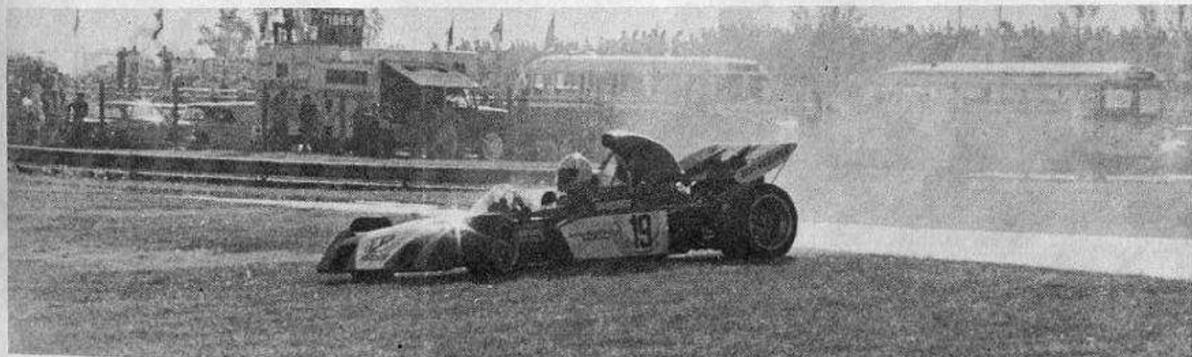
«Lole» Reutemann riposava nel suo box seduto su un tavolino. Senza scarpe mostrava i piedi piagati dal caldo dei pedali. Confessava candidamente agli intimi che, se non fosse stato in Argentina, si sarebbe ritirato per il grande dolore che gli davano le bruciate.

Il capo meccanico della Good-year spiegava ai giornalisti che le gomme di Stewart erano più dure come mescola di quelle di Reutemann. Spiegava cioè che a Reutemann piace derapare in curva mentre Stewart non lo fa. Quindi al primo gomme meno dure e con più aderenza e le altre più dure, ma meno aderenti.

Abbastanza arrabbiato il direttore della BRM. L'aveva con il circuito perché, secondo lui, le sue vetture più pesanti consumavano molto combustibile. Quindi con un



Ecco gli altri pochi episodi di cronaca (insolita) del primo G.P. stagionale: fermatosi al primo giro con l'acceleratore bloccato da ple-trisco, Walker è stato aiutato da un meccanico Lotus a rimettere in moto la macchina e perciò è stato squalificato per regolamento



Testa-coda di Schenken che ha così perduto molte posizioni. Il suo esordio con la Surtees è stato abbastanza buono, con il quinto posto

lavoro improbo avevano dovuto ampliare i serbatoi per far entrare 235 litri.

Infine per una curiosità storica, durante la corsa, nei primi tre posti non sono mai passate due vetture della stessa marca.

a. c. b.



PERCHE' per Jackie vincere è sempre più facile



DE ADAMICH dall'abitacolo

Commentare una gara come il Gran Premio d'Argentina è abbastanza facile, come è stato facile per Stewart vincere la gara. Usare la parola facile in una corsa di Formula 1 può sembrare strano, ma siamo arrivati veramente a questo punto e non vedo come in futuro, salvo sorprese imprevedibili, si potrà, o meglio dire, «chi» potrà cambiare questa situazione. Perché in Argentina Stewart non ha vinto andando più forte degli altri in curva, ma andando via in accelerazione e velocità, come avvenne l'anno scorso al G. P. di Francia al Paul Ricard.

E non mi si venga a dire che l'accelerazione è in funzione della velocità di uscita dalla curva, perché durante le prove ho potuto vedere abbastanza bene cosa faceva Stewart e che cosa facevano ad esempio Hulme e Fittipaldi. Erano decisamente più veloci di Stewart in tutte le curve lente del percorso seguite poi da un rettilineo, ma poi era impossibile per loro riuscire a restare attaccati alla Tyrrell di Jackie. Stewart nelle curve ha un punto in cui quasi si ferma e poi riapre tutto l'acceleratore ed il motore senza neanche un borbottio, parte via pulito e veloce. Certo, se si trovasse nella situazione di averne bisogno, sarebbe probabilmente più veloce degli altri anche in quelle curve, ma per ora non ha bisogno neanche di derapare in accelerazione all'uscita di un tornante.

Denny Hulme ha fatto una corsa bellissima ed è stato un peccato che non sia riuscito a restare attaccato a Stewart perché allora avremmo assistito ad una battaglia fantastica. Le McLaren devono andare bene ed essere a punto perché anche Revson, debuttante, è stato velocissimo in prova e mi spiegava che solo la partenza bruttissima (era la prima volta che partiva con quella macchina) lo aveva relegato dietro nei primi giri della corsa. In Sud Africa certamente Hulme tirerà fuori gli unghioni e speriamo riesca almeno a restare nella scia della Tyrrell del campione del mondo anche perché l'anno scorso, vi ricordate, Denny rimase al comando della gara fino a tre giri dalla fine, cioè fino a quando gli si ruppe una sospensione posteriore e fu costretto ad una sosta ai boxes; quindi penso gli sia rimasta la voglia della rivincita.

Le Ferrari si sono trovate in difficoltà rispetto alle caratteristiche delle vetture inglesi, in un percorso così lento con curve piuttosto lunghe e scivolose. Penso che il loro problema a Buenos Aires sia stato di maneggevolezza più che di motore, problema che si è ritrovato anche la BRM. Ormai le Formula 1 inglesi sono come delle Formule 2, leggere precise, facili da guidare, il motore ha delle prestazioni e degli utilizzi fantastici, e si accoppia perfettamente nel suo uso con il tipo di telaio che gli hanno costruito attorno. Vedendo da dietro cosa fa una BRM o una Ferrari in curva e vedendo invece cosa fa una vettura inglese a posto di telaio, si capisce perché nella maggior parte dei percorsi del campionato del mondo ci sia un predominio degli otto cilindri e perché alle volte ci siano delle differenze di prestazione di uno stesso tipo di pneumatico.

In ogni caso Stewart lo vedo piuttosto imprevedibile per chiunque, e questa situazione di privilegio speriamo non diventi al livello di quella di Agostini, con la MV perché sarebbe un po' a scapito dello stesso sport automobilistico.

Parliamo, per finire, della mia macchina: sono rimasto molto soddisfatto e mi sono trovato bene. La vettura è competitiva ed il fatto che Schenken sia giunto quinto in scia di Regazzoni lo comprova. Subito nelle prove mi ero trovato a mio agio, ed avere lo stesso John Surtees quale direttore tecnico della squadra non è un vantaggio da buttar via. In gara, già nel giro di ricognizione prima della partenza, la pressione della benzina ha cominciato a muoversi, andando a valori bassi quando acceleravo e saltando a valori altissimi in decelerazione: il tutto perché doveva essersi incantata la valvolina di reflusso dell'impianto benzina. Dopo dieci giri questi sbalzi di pressione hanno fatto saltare un tubo dell'impianto e mi sono fermato lungo il percorso perdendo tutta la benzina con grande preoccupazione dei pompieri di servizio.

Avrei dovuto cambiare il motore sabato sera poiché risultavano quattro ore di prove non ufficiali per la domenica mattina, in modo che avrei potuto collaudare bene la vettura e credo che anche la Ferrari avesse programmato così la cosa sulla vettura di Andretti. Invece le prove sono state soppresse con una comunicazione il sabato sera per cui ho preferito restare con lo stesso motore che mi sembrava a posto. Chissà se cambiando motore...

Tutte le macchine sono ormai a Johannesburg con i relativi meccanici che le stanno revisionando per il Gran Premio del Sud Africa del quattro marzo. Partirò anch'io presto dopo la gara di Daytona per un po' di prove laggiù e speriamo che la vettura sia a posto come era a Buenos Aires (a parte il tubicino della benzina) e di poter fare una bella gara.

Andrea de Adamich



La sorpresa di PARIGI

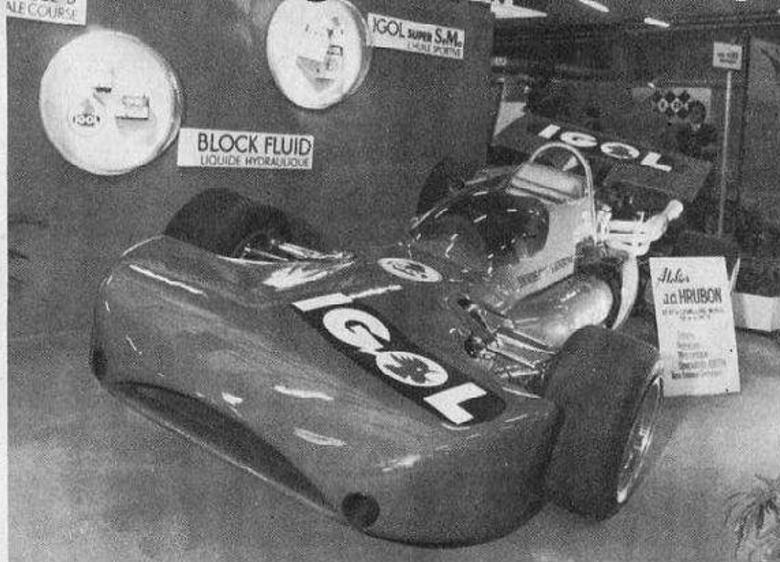
L'OCCA RAMA un'idea di BELTOISE

PARIGI - Ancora prima di aprire i battenti, il Salone della Vettura da Corsa e della Moto, organizzato da Jean Pierre Beltoise, aveva già riscosso un grande successo dato che, per dare spazio ai 120 espositori, era stato necessario fare appello a 13.000 metri quadrati del Hall Renan del Parco delle Esposizioni alla Porta di Versailles. Del resto, fino dai primi giorni, l'affluenza di visitatori al salone è stata tale che si può valutare in circa 200.000 il numero di persone presenti in totale.

Questo indiscutibile successo dimostra che lo sport dell'automobile e della moto non appassiona più soltanto qualche iniziato. Le ben 130 vetture da corsa e le 160 moto esposte, rappresentavano indubbiamente un'attrazione capace di soddisfare anche il pubblico più esigente e vi si aggiungevano altre iniziative d'interesse permanente, in quasi tutti gli stands. Per nominarne soltanto alcune delle più interessanti, la pista di 200 metri Elf-Renault, ove giovani e meno giovani hanno potuto pilotare le mini-Alpine Renault, il simulatore di guida Marlboro BRM e vari circuiti per slot racing.

Nel campo delle novità il Salone non solo ha presentato le primizie della produzione straniera, fra cui lo spider biposto due litri Lola T290, le March 722 di F. 2 e 723 di F. 3, ma ha anche consacrato il rinnovarsi della produzione francese. Infatti ben quattro nuove monoposto nazionali erano esposte per la prima volta al pubblico: la Narval di F. 3 con telaio tubolare, costruita dalla Crozier in collaborazione con Bernard Lagier, l'Erjie F. Renault, una semi-monoscocca in klégécell dovuta all'iniziativa di Jean Pierre Jabouille e costruita dalla Giardini-Motors, la AGS F. 3, una semimonoscocca costruita da Julien, e la Martini MK9, F. 3 e Formula Atlantic, con telaio tubolare, costruita da Tico Martini. Inoltre il campione francese delle moto, Eric Offenstadt, presentava la nuova macchina da corsa monoscocca in lega, con freni anteriori e posteriori a disco, mentre la Società Darnval esponeva la sua prima creazione, una GT con motore centrale e carrozzeria in poliesteri stratificati.

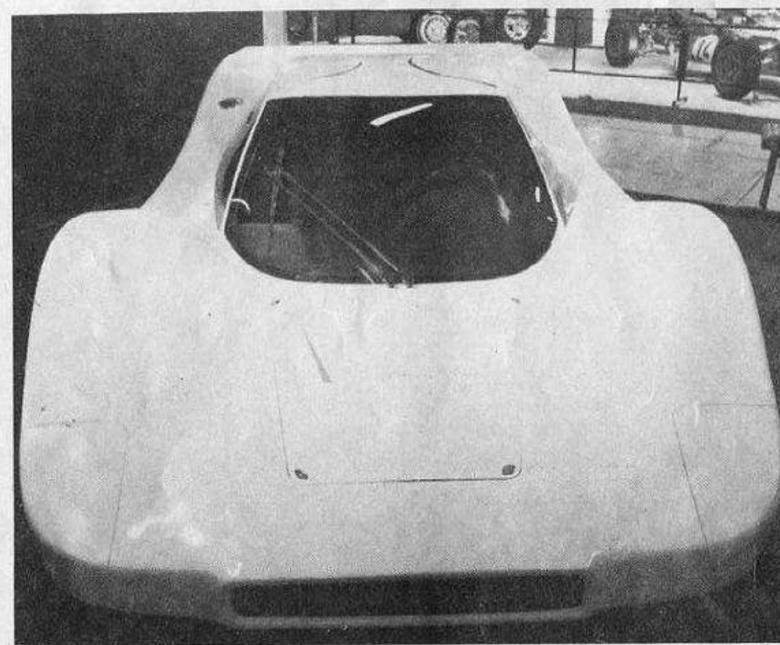
Bisogna dire che al Salone il posto d'onore era riservato alle moto e ai loro accessori, esposti in una vastissima gamma. C'era poi una innovazione, cioè l'esposizione di vetture e moto d'occasione, l'OC-CARAMA 72, che ha visto per la prima volta riunite vetture e moto accessibili a chi sogna le gare, ma dispone di mezzi limitati.



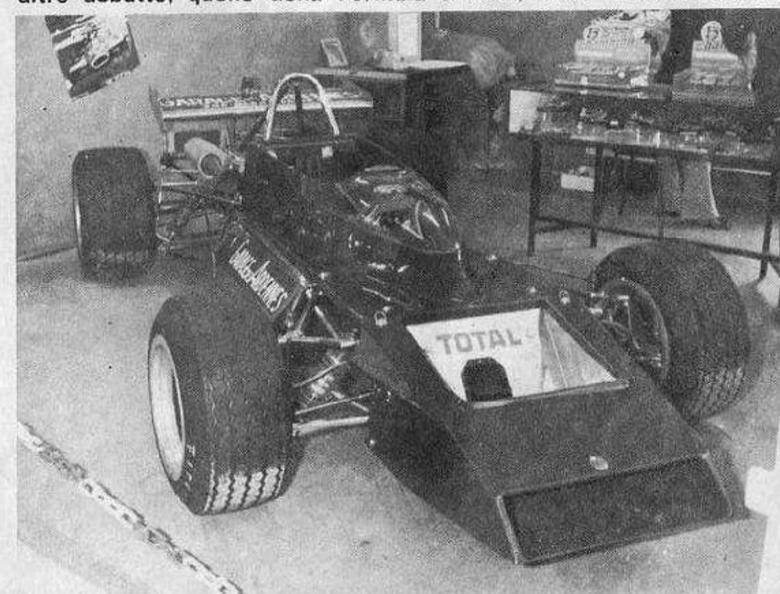
La Hrubon di Formula 3, una interessante monoposto costruita a Neuilly. Da notare il muso, che ricorda senza troppi problemi quello della Tyrrell. La vettura ha nel complesso una linea un poco pesante



La GRAC è una marca già nota in Francia per le sue monoposto con motore Renault. Alla mostra di J.P.B. presentava questa 2 litri Sport con motore Cosworth 1800 e cambio Hewland FT 200 (DPPI)



Sopra, la bella berlinetta presentata dalla società Darnval. Ha il motore al centro, e la carrozzeria in poliesteri stratificati. Sotto, un altro debutto, quello della Formula 3 AGS, tutta made in Francia



La MOSTRA DA CORSA del LARIO

Anche un prefetto può gradire...



COMO - Arrivando in via Rubini, sede del «Saloncino», un paio d'ore prima dell'apertura abbiamo avuto le nostre difficoltà nel perforare la calca assembrata di fronte agli ingressi del locale. Giovani e meno giovani in disciplinata attesa dell'ora X curiosavano discretamente, giungendo in qualche caso ad appoggiare il naso ai vetri in corrispondenza di qualche spiraglio, mentre gli organizzatori, fra il lusingato e l'allarmato, provvedevano a dare gli ultimi tocchi.

Il presidente della Scuderia Lario, dr. Ferruccio Ponti, con una modestia non giustificata dalle tutt'altro che misere dimensioni dello «show», badava a sottolineare che si tratta solo della seconda edizione e che già dal prossimo anno la Mostra sarà assai più completa.

Ma chiunque si renda conto della difficoltà di reperimento di certo materiale e della giustificabile perplessità dei relativi proprietari di fronte al timore di danneggiamenti da superentusiasmo dei visitatori, sempre possibili, non può non riconoscere la mole di lavoro necessario per giungere agli attuali risultati.

Praticamente, una panoramica completa, dalle Turismo-bomba come la 128 iniezione da oltre 205 kmh di Ferraris alle Sport-mostro rappresentate da un bel GT-40 sempre più bello a vedersi alla faccia del progresso, senza far torto alle monoposto di F. 3, 2 ed 1 rispettivamente rappresentate dalla Brabham BT 35 di Colombo, dalla F. 2 Dino dei fratelli Brambilla e dalla Bellasi Ford di Silvio Moser.

All'inaugurazione presenziavano le autorità della Provincia, rappresentate dal prefetto dr. De Bonis e dal questore dr. Nardone. Il dr. Ponti e Alberto Colombo si prodigavano a fornire le opportune spiegazioni tecniche al prefetto, che non lesinava la sue richieste di informazione denotando un interesse tutt'altro che superficiale.

Abbiamo scambiato quattro chiacchiere con Colombo a proposito della sua nuova vettura con la quale è già sceso in pista a Monza in un paio di occasioni ed abbiamo appreso del suo prossimo appuntamento con la naja. Il servizio della patria lo vedrà inizialmente a Casale Monferrato ma, avendo già messo al corrente i suoi superiori dell'attività sportiva che svolge, non dispera di poter prendere comunque parte alle corse nazionali della stagione in arrivo.

Buona parte dell'esposizione era riservata alle moto, tra le quali spiccava Sua Maestà MV/4 cilindri, non ignota al Campione Mondiale in carica, Giacomo Agostini.

Chi avesse voluto approfittare dell'occasione per lo shopping accessoristico non aveva che l'imbarazzo della scelta nei fornitissimi stands traboccanti di caschi, tute, giubbotti, stivali, volantini, ruote in lega ecc. ecc. Gli additivi per oli e carburanti attendevano al varco il visitatore con un posteggio situato in posizione strategica e dotato di graziose stewardesses capitanate dal dinamico signor Giuliano Montagna titolare della Ch.In.Do.

A. BENZONI & C. SNC
20090 OPERA (MI)
VIA LUCIANO MANARA 4/6
TELEFONI 5240741 (R.A.)

PREMIO QUALITÀ ITALIA 1971

BWA RUOTE IN LEGA



A sinistra, il presidente della scuderia del Lario, Ferruccio Ponti, illustra al prefetto ed al questore di Como le caratteristiche del materiale esposto. Qui sopra, una panoramica del saloncino comasco, dedicato — come si vede — alle due e alle quattro ruote



La « perla » dell'esposizione motociclistica era senza dubbio la glorioso MV a 4 cilindri del campione mondiale Giacomo Agostini



Non mancavano le F.1, rappresentate a Como dalla Bellasi-Ford di Silvio Moser, che inalberava i suoi sponsors 1972: la casa di sigarette Marlboro, una Banca di Zurigo e le ruote Delta



Nell'ortodossia di tante vetture in regola con la FIA spiccava questo strano veicolo per piste ovali, con i quali pare si divertano molto negli USA ed in Gran Bretagna e che si vuole importare in Italia

E' giapponese la vera novità del SALONE di MONTREAL



L'auto da ricreazione

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MONTREAL - Trecentomila persone hanno visitato in questi giorni il quarto Salone Internazionale dell'Automobile (13-23 gennaio) dove, 28 espositori di 7 nazioni hanno presentato un totale di 300 vetture. Come di consueto, il 70 per cento del Salone era occupato dai prodotti europei e giapponesi mentre, il rimanente 30 per cento, dal solito materiale americano che fra l'altro non disponeva di nessuna innovazione.

Generalmente, tutte le Case europee presentavano i modelli attualmente disponibili sul mercato canadese oltre alle novità uscite recentemente in Europa e che saranno disponibili in Canada entro un breve periodo di tempo; possibilmente in primavera.

Fra le altre, la Fiat ha introdotto la 128 Sport Coupé SL 1300 mentre la Renault disponeva dei modelli 15, 17 TL e 17 TS. La British Leyland, in un tentativo di recuperare un mercato che tende a favorire sempre più Datsun e Fiat, presentava in anteprima mondiale la Austin Marina (che si differenzia leggermente dalla Morris Marina) nelle versioni: quattro porte, due porte, fastback e GT. A detta del costruttore, questa vettura verrebbe destinata quasi esclusivamente all'esportazione nel Nord America.

La vera novità dall'Inghilterra è venuta però dalla Aston Martin Ogle, meglio conosciuta con il nome di **SOTHEBY SPECIAL**. Disegnata da Tom Karen, questa Gran Turismo non devia da quella che è la tradizionale concezio-

ne inglese delle proporzioni, infatti, mentre la parte anteriore è ben profilata, la parte posteriore si presenta molto pesante. Il propulsore di questa vettura è l'Aston Martin DBS V8 di 5340 cc; il telaio è del tipo tubolare con la carrozzeria di fiberglass e pannelli in acciaio inossidabile.

Interessante la novità della Toyota, la RV-1. Questa macchina, creata a scopo ricreativo, è completa di rimorchietto con tenda; il tutto, molto compatto e disegnato in modo da completare la linea molto pulita della vettura stessa. Il motore è il tradizionale 1600, il tetto è tutto in plexiglass mentre, la parte posteriore a doppio uso, può facilmente servire a due bambini oppure come porta bagagli; il tutto, facilmente accessibile grazie alle due porte a farfalla. La LV-1 sarà disponibile al pubblico per la primavera del 1973.

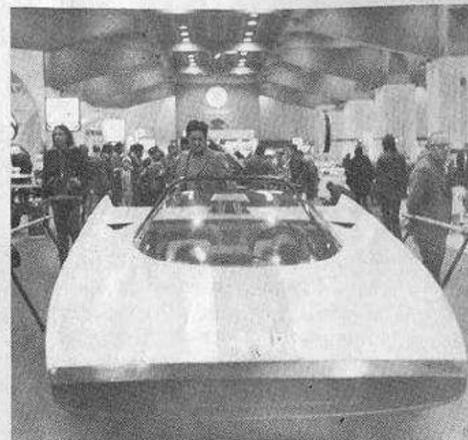
Per l'amatore delle auto antiche, che non può permettersi il lusso del pezzo originale, due ditte americane hanno introdotto sul mercato delle imitazioni con l'utilizzazione di materiali moderni. Si tratta della Excalibur Pheaton (con motore Chevy) e della Squire SS100 che ricalca la Jaguar SS100 dell'anteguerra.

Il pezzo grosso di questo Salone — per gli amanti dello sport ed in particolar modo per i giovani — ci è venuta dall'Alfa Romeo 2900B del 1938. E' questa, una delle tre vetture del Quadri-foglio classificate ai primi tre posti nella Mille Miglia appunto del 1938.

Gilberto Gatto



Molto interesse a Montreal per la favolosa Alfa Romeo 2900 B, restaurata dalla AUTOMOBILIA Ltd. per conto del Brooks Stevens Motor Museum di Milwaukee



Un posto d'onore anche per la 33-2000 Alfa Romeo nella versione speciale che curò Pininfarina, già vista nei saloni europei '70



La **SOTHEBY SPECIAL** progettata da Ogle è la vettura prettamente inglese richiesta dagli organizzatori del salone di Montreal per farne il punto focale della mostra. La linea è quella caratteristica dei disegni di Ogle, saliente dal fronte verso il retro, con muso basso e coda alta, resa possibile dai fari coperti ed incassati. La vettura ha un motore di 5300 cc che consente una velocità di 230 km orari



GIANNINI

SOCIETA' GIANNINI AUTOMOBILI S.p.A.

- FIAT-Giannini 500 TV: berlina 2 porte, motore 2 cilindri, alesaggio mm 67,4, corsa mm 70, 499,5 cc, potenza max HP 22 DIN, vel. oltre 105 kmh Lire 660.000
- FIAT-Giannini 590 GT: berlina 2 porte, motore 2 cilindri, alesaggio mm 73, corsa mm 70, 586 cc, potenza max HP 28 DIN, vel. oltre 120 kmh Lire 725.000
- FIAT-Giannini 650 NP: berlina 2 porte, motore 2 cilindri, alesaggio mm 77, corsa mm 70, 652 cc, potenza max 32 DIN, velocità oltre 130 kmh Lire 735.000
- FIAT-Giannini 128 NP: 2 porte, motore, 4 cilindri, due carburatori, alesaggio mm 80, corsa mm 55,5 potenza max HP 76 DIN, vel. oltre 170 kmh Lire 1.430.000

E LE FIAT-GIANNINI DA COMPETIZIONE:

- FIAT-Giannini 500 Montecarlo: potenza max HP 27 DIN, giri motore 6000 Lire 820.000
- FIAT-Giannini 590 Vallelunga: potenza max HP 35 DIN, giri motore 6000 Lire 820.000
- FIAT-Giannini 650 Modena: potenza max HP 42 DIN, giri motore 6000 Lire 820.000

UFFICI Via Tiburtina 97 - Tel. 49 50 302 - 00185 ROMA
STABILIMENTO Via Teano 12 - Tel. 29 52 56 - 00177 ROMA

