

L'uomo-nuovo

delle corse

Il (duro) «KISSINGER» di Maranello



Man mano che le settimane passano, diventa più importante la posizione del «Kissinger» di Maranello, cioè del cosiddetto assistente speciale del Presidente (Enzo Ferrari): l'ing. Sandro Colombo, 46enne, moglie e due figli maschi (uno giovane campione di fioretto), ingaggiato da pochi mesi a Maranello, dove però la famiglia non si vuol trasferire (e lui in genere torna a Milano nei week-end tranquilli). L'ing. Colombo finora si è occupato soprattutto di motociclette ed è lo stesso Colombo — come sape-

te — che ha progettato la famosa Gilera 4 cilindri campione del mondo. Ma alla Ferrari, dove fino a ora, non assume funzione di progettista. I suoi compiti sono di coordinatore. Chi lo conosce bene lo descrive come un duro, serio, di poche parole, che detesta il lavoro «agitato» e rumoroso. E' un pragmatista. Le nuove vaghe alla tedesca nelle squadre corsa Ferrari si nota già ai boxes. Sembra abbia carta bianca. Risponde direttamente al vertice (che va da Ferrari al direttore generale — di marchio Fiat — ing. Dondo). Non è come si dice un confidente, parla poco e la sua gentilezza formale non tradisce troppo, almeno ai primi contatti, la sostanziale freddezza. In pratica è esattamente il rovescio di quello che era lo stile Ferrari fino ad oggi. Schivo anche nella pubblicità, non figura troppo.

Ufficialmente l'ing. Mauro Forghieri non gli è sottoposto, almeno come responsabile dell'Ufficio Tecnico Sportivo, ma certo lo ha come interlocutore nel rapporto con l'ing. Ferrari. Tra l'altro Forghieri adesso non andrà più abitualmente alle gare, tranne — come è avvenuto per l'Argentina F.1 — quando sarà necessario «mantenere i contatti tecnici».

La durezza dell'ing. Colombo pare si rifletta anche verso i piloti, almeno come disciplina della... loquacità. Jacky Ickx è in particolare soddisfatto del «nuovo bos». Il cui primo bilancio sarà stilato a fine marzo. E ad aprile potrebbero esserci cambiamenti più sostanziali, dice «radio fante».

● C'è una Casa di «accessori» che ama tanto le corse da pretendere di essere pagata in anticipo se deve realizzare qualcosa per conto di un coraggioso costruttore sportivo.

● Sembra che alla Firestone siano prossimi mutamenti importanti ai vertici della filiazione Europa di Londra.

La fantacorsa delle Bermude

ovvero: i lettori inglesi non hanno gradito un (gustoso) «pesce di NATALE»



C'è una vicenda (giornalistica) che merita di essere raccontata, anche a più di un mese di ritardo. Eravamo nella settimana di Natale. Noi di «AUTOSPRINT» si era rimasti amareggiati per un momento (brevissimo) al pensiero di avere avuto un «buco», non pubblicando, durante la sosta natalizia, la cronaca di una gara, svoltasi alle Bermude, alla quale dedicavano ampi servizi i quattro settimanali confratelli inglesi. Ma all'amarezza subentrò lo stupore leggendo attentamente i resoconti della corsa: il «canard» saltava agli occhi, anche se ingenui periodici di altri paesi si sono affrettati a copiare parte dei servizi.

In Italia, come è noto, i burloni si scatenano il primo di aprile, ma ogni paese che vai usanza che trovi e in Inghilterra si vede che il periodo natalizio è considerato adatto agli scherzi. Così ecco apparire eccezionali resoconti della «Bermuda-Can Am», con uno schieramento davvero imponente: Andretti, Revson, Peterson, Hulme e perfino l'attore Steve McQueen. Il resoconto della corsa era del resto affascinante, anche se dovevano saltare agli occhi certi particolari incredibili. Come la foto di Andretti col 312 P (che in quel momento provava a Valledlunga), senza contare che certi particolari della classifica lasciavano per lo meno perplessi.

Il gatto ferito

Infatti il presunto vincitore, che sarebbe stato Peter Revson, correa con una McLaren Can Am M8F dal motore Chevrolet 9800 con turbocompressore, cioè un mostruoso propulsore che erogava 1800 HP. Il secondo classificato, Ronnie Peterson, aveva una March 711 S con motore Offy di 2600 cc e il terzo, Steve McQueen, pilotava una Chaparral 2J, la famosa vettura con l'«aspirapolvere».

I servizi davano poi particolari senz'altro stravaganti, come Peterson e Robin Herd che, arrivati in anticipo, hanno svolto una ricognizione del percorso in risciò (il taxi cinese a pedali), scegliendo poi gli ammortizzatori e decidendo la regolazione delle sospensioni. Il circuito veniva descritto come ricavato attorno a una baia che, a bassa marea, è chiusa da una strada. Durante le prove la marea è salita e una Lotus 59 è finita in mezzo alle nasse di un pescatore locale di dovagoste. E' stato allora scelto un ponte, sul quale le vetture dovevano procedere in fila, senza superarsi, per non disturbare il traffico locale in senso inverso...

La March per van Lennep aveva la trasmissione Vario-matic DAF, con motore Cosworth 2500, ma purtroppo la rottura di una cinghia provocava il serio ferimento di un gatto che era sul tetto dei boxes. E non basta, c'erano anche la Mongoose-Offy con motore anteriore di Jim Hurtubise, poi erano state iscritte due Tecno dodici cilindri F.1, che non erano arrivate. Un telegramma giunto da Bologna diceva: «Se non siamo andati a Brands Hatch, come volete che veniamo alle Bermude?». Anche le BRM iscritte non erano apparse perché Stanley era arrabbiato. Aveva infatti girato sulla Rolls Royce del governatore, chiedendo poi la immediata posa di guard-rails lungo tutto il circuito, ma poiché gli organizzatori hanno nicchiato, è ripartito, furio-

so anche perché il suo aereo è stato attardato da una dimostrazione di tifosi locali, irritati perché nella grande squadra BRM non c'era un pilota bahamense.

La Lola-Can Am di Stewart era stata destinata a Cévert, poi passata a Bonnier; Andretti disponeva della Ferrari 1971 iscritta da Chinetti; all'ultimo momento si è iscritto Reutemann con la Berta e per questo è stato mandato un telegramma, in volo, all'aereo che la trasportava in Europa, dicendo di «mollarla» alle Bahamas. Qualcuno ha preso le istruzioni alla lettera e così, dopo avere recuperato la Berta dal fondo del mare, è rimasto poco tempo per asciugarla. Grande attività alla March, soprattutto da parte di Mosley che era riuscito a noleggiare due F. 2, una per Carlos Taikare (si può tradurre in Carlo Stattena). Insomma una cronaca di fantasia davvero con grande humour all'inglese.

E vi raccomandiamo le descrizioni della gara vera e propria. Con Peterson che non ha rispettato il limite di velocità sul ponte, e la sua vettura che si è messa a volare, poi, ricadendo, ha perso pezzi della carrozzeria, facendo uscire un mucchio di decalcomanie STP, che la gente ha rincorso. Tutto organizzato da Granatelli, si commentava. Gran lavoro al box March. Herd cercava di riparare i danni, soprattutto per non perdere benzina (che di solito... recupera per metterla nella propria automobile!) e Mosley faceva la somma, con una calcolatrice, della fattura da mandare ai piloti locali che avevano affittato le March.

Il servizio si concludeva con la frase: «La FIA e il RAC ci hanno chiesto di dire che non hanno mai sentito nominare questa gara e non ammettono che si sia svolta, fatto che serve per sorvolare comodamente sulle misure di sicurezza e sulle licenze».

Ora, a distanza di oltre un mese, il settimanale «Motoring News», uno di quelli che riportavano il servizio, ha pubblicato la seguente nota: «Se il lettore americano che ci ha scritto quella lettera piena di vetriolo, perché si era lasciato gabbare dalla gara "Bermuda-Can Am", ci vuole dare il suo indirizzo, gli manderemo le nostre scuse. Tra parentesi, era in buona compagnia. Stuart Turner era molto seccato di non avere ricevuto un invito per accompagnare la Capri di Birrell, mentre Frank Williams era sdegnato di non avere ricevuto un modulo per le iscrizioni. E' vero!».

Il «pesce» di Brittan

Ciò significa che, nonostante tutto l'humour anglosassone, c'è stato non l'ha preso bene. Figurarsi poi gli incauti giornali europei che hanno riportato la cronaca della «Bermuda-Can Am»! Non hanno certo suscitato ilarità. Ma chi ha riso di più è stato l'artefice, che si era accordato coi quattro direttori di giornali per pubblicare il servizio. Ognuno dei direttori aveva una piccola mappa del circuito inventato e ciascuna direttore aveva stilato la classifica che, guardato caso, era l'unica parte dei servizi uguale sui quattro periodici (e senza concordarla prima!...).

● David Yorke, il d.s. Tecno, ha pagato gli ultimi dodici giorni a Bologna, almeno fin quando ha dovuto convincersi che «salta» anche il debutto in Sudafrica. A parte i ritorni in Inghilterra, Yorke abita in hotel a Modena perché trova più conoscenti che non a Bologna per trascorrere le serate. Primo fra tutti quel suo ex capomeccanico alla «Wyer Automotive», Ermanno Cuoghi, che è andato da pochi mesi alla Ferrari (anziché alla Tecno come sperava mr. David).

● Se provate a chiedere, sempre a Yorke, della interpretazione che è stata data della sua figura di d.s. Porsche nel film «Le Mans» di Steve McQueen, il neo scopritore di tortellini e lambrusco storce la bocca. Che anche a lui lo sceneggiatore non ha reso giustizia. Almeno come qualità psicologiche. Ecco ad esempio una domanda che ha posto al sottoscritto mentre si era insieme in un atelier riservatissimo della Tecno: «Ma alla Ferrari può entrare anche così facilmente?» E ancora: «Voglio fare io una domanda: che cosa ne pensa lei, giornalista, della Tecno in F.1?».

● Bella sorpresa ha avuto Mario MANNUCCI, precipitando in Spagna nei giorni scorsi a preparare il «radar» di Munari per il rally (europiloti) Firestone: ha scoperto che la corsa non era in programma per il 20 febbraio ma a metà marzo!...

● Dicono che a un giovane aspirante pilota bolognese il figlio del Presidente della CSAI ing. Rogano abbia promesso di fargli assegnare tra i primi una Formula Italia. Infatti... non l'ha avuta! Sta a vedere che la CSAI è l'unico ente italiano dove non contano le raccomandazioni!...

● Alla vigilia della partenza dell'ing. Chiti per DAYTONA, pare ci sia stato un lungo conciliabolo a Settimo Milanese con l'ing. Satta, che è il progettista motori Alfa Romeo. 12 cilindri neccesse est!

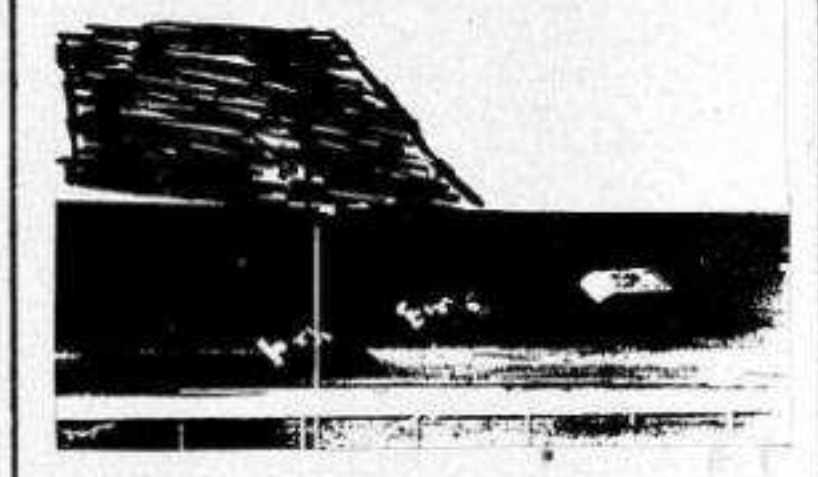
● L'ing. Ferdy Piech, «uscito» dalla Porsche (con altri fidi) farà il progettista «free lance» di «brevetti sportivi». Proprio non serve a nessuno in Italia la consulenza del tecnico tedesco bicampione mondiale (Porsche)?

Marcellino



nelle pagine che seguono

Il «muro» di REGAZZONI



Il «MONTE» all'indice (MUNARI)



Il francobollo da corsa

il pallottoliere delle rubriche

domenicaSPRINT

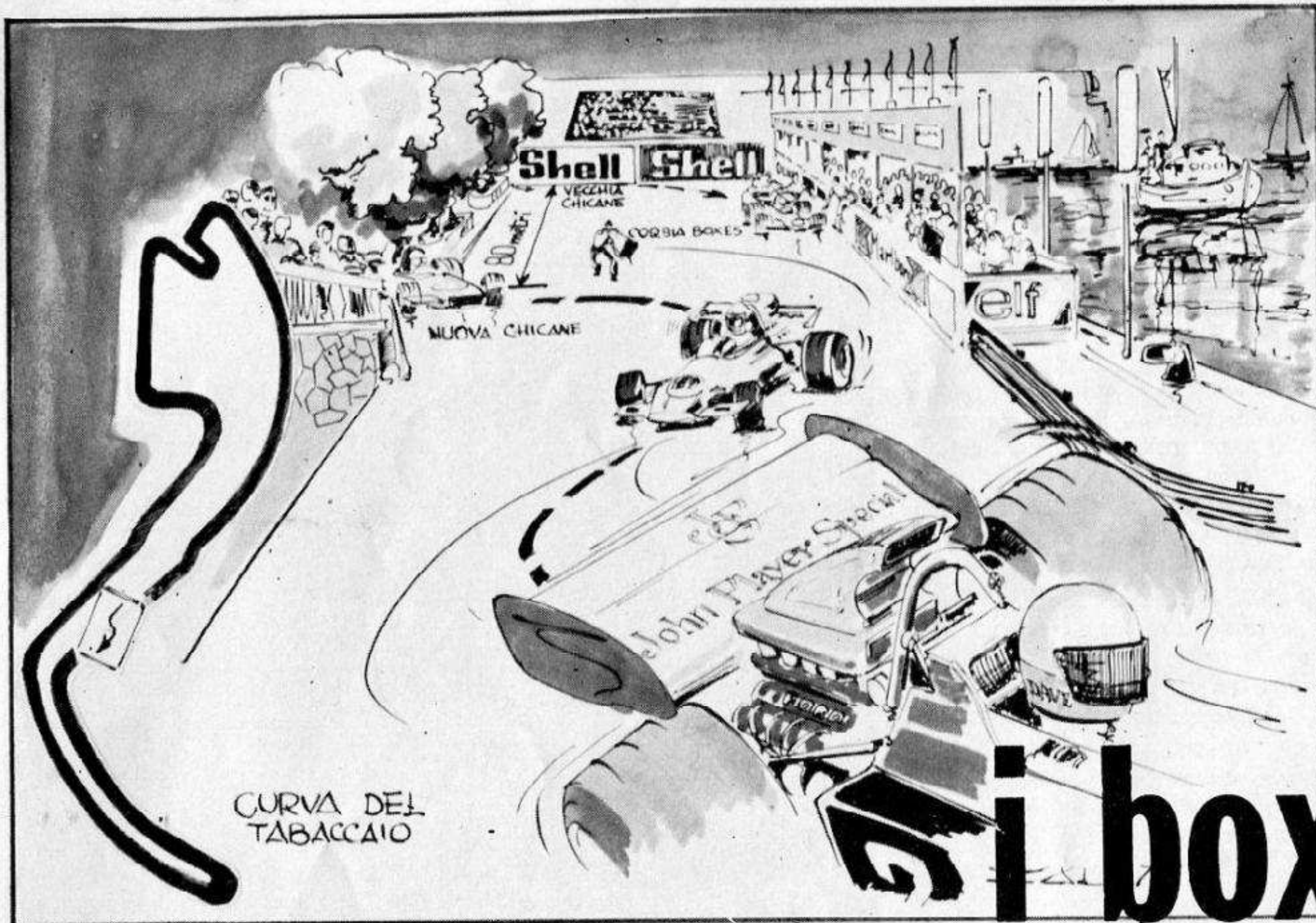
il giornale di mezzanotte

a pagina

- 2 Dove corriamo domenica?
- 32 Il giornale delle SCUDERIE
- 34 BORSA-AUTO TUTTESPRINT
- 36 KARTING MOTORAMA
- 38 SCRIVETECI, rimarremo amici
- 46 INFORMATUTTO
- 47 COMPRAVENDITA

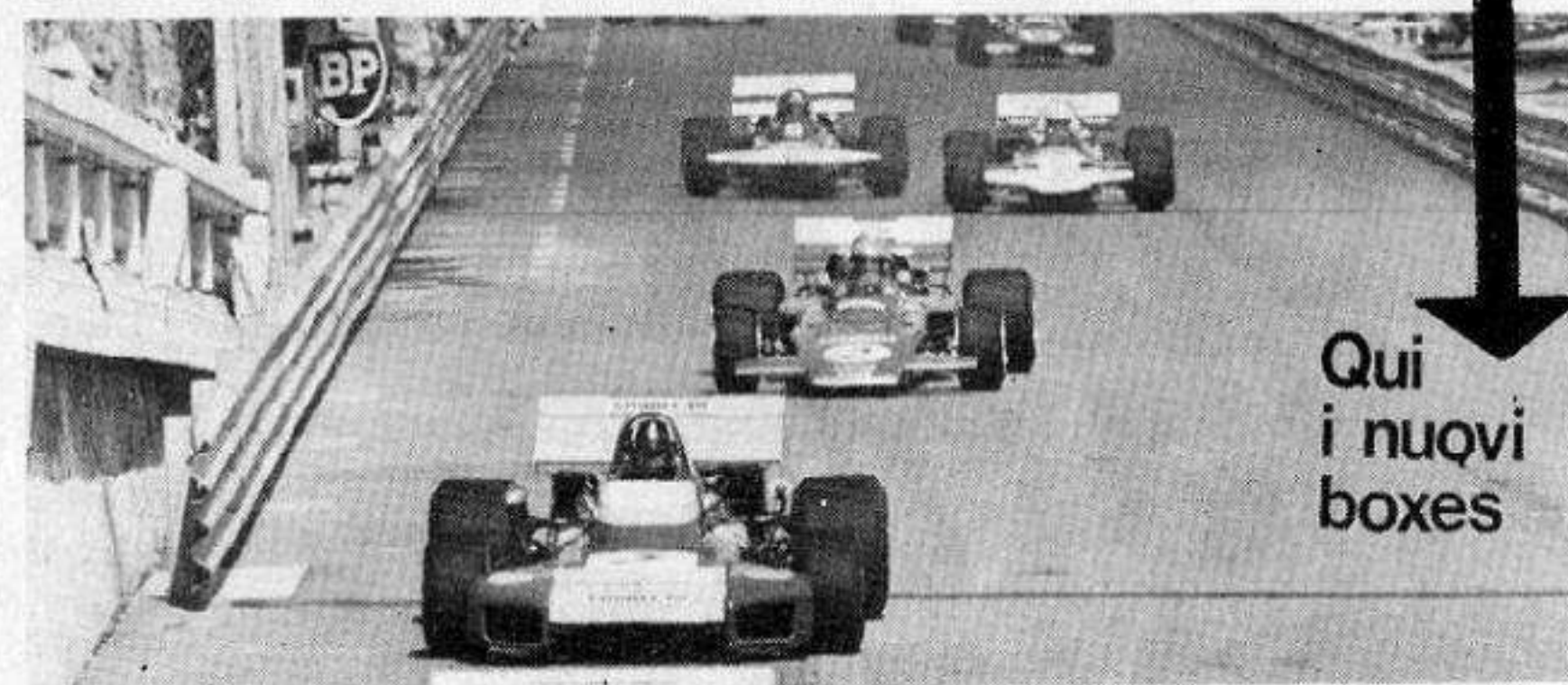


«Walt Disney Racing» c'è scritto sulla March 721 di proprietà del team Frank Williams. Il nome è stato scelto dai meccanici. Pensate che questa possa essere una battuta buona o cattiva (sulla squadra)?



il circuito di Montecarlo cambierà così:

A sinistra, un disegno che rappresenta (dal punto di vista della curva del Tabaccaio) la nuova chicane di Montecarlo. Ecco, indicato anche nella foto sotto, il punto dove sorgeranno i nuovi box



i boxes sul mare



il circuito attuale

Entro 5 anni, ci diceva il sig. Sobra, molte altre innovazioni devono essere fatte, innovazioni radicali se vogliamo che Montecarlo continui a ospitare Gran Premi. Questi sono i progetti che allo stato attuale delle cose sembrano quelli più facili da attuare:

MONTECARLO - Negli anni a venire il G.P. di Monaco dovrà cambiare il suo profilo se vorrà continuare a vivere. La decisione è stata presa: Montecarlo si deve evolvere. Più progetti sono stati presentati ed attualmente il servizio dei Lavori Pubblici li sta vagliando. Quanto prima presenterà uno studio completo.

L'attuale grosso problema del circuito monegasco è la grande percentuale di pista ove il pubblico non ha accesso. Gli spettatori sono tanti e abbiamo una grande quantità di loro ospitati in piccoli spazi, come davanti ai box, dove avviene anche la partenza. A proposito di questo tratto di circuito, il campione del mondo Stewart che ha assistito ai lavori dell'Automobile Club di Monaco il 6 Settembre 71, ebbe a dichiarare: «Se si dovesse verificare un incidente davanti agli attuali box, non sarebbe un incidente da nulla, ma una catastrofe tipo Le Mans».

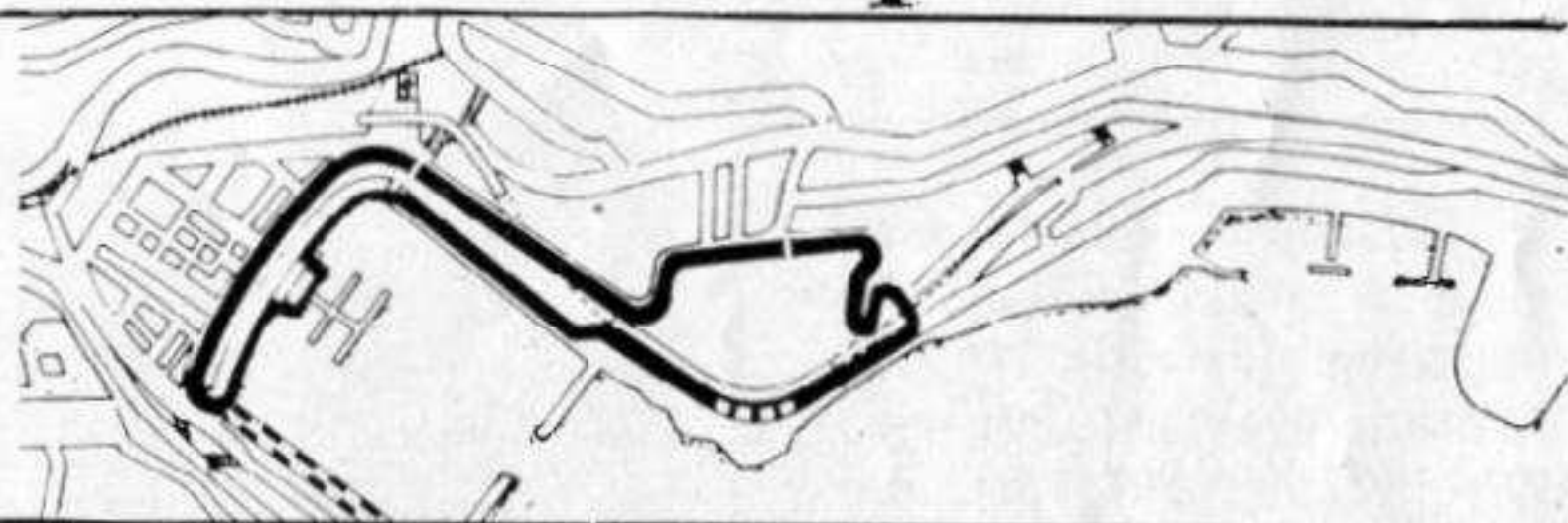
La CSI ebbe a chiedere per il G.P. del 72 che i boxes situati sul boulevard Albert 1. dovevano essere divisi da un guardrail dalla pista, cosa che i responsabili hanno giudicato inattuabile, perché si sarebbe ristretta troppo la sede stradale già al limite con le norme di sicurezza in rapporto al numero delle macchine in pista. Però, già dal prossimo G.P., qualcosa cambierà: i box non saranno più dove sono stati fino ad ora, ma trasferiti nel tratto di pista dopo la «chicane», dove si ebbe l'incidente Bandini. La chicane sarà spostata più avanti, arrivando dall'altro lato della strada, nel tratto di circuito dove fino all'altra anno vi era la scappatoia per chi fosse arrivato «lungo».

La pista continuerà, dunque, avendo alla sinistra gli alberi che dividono la mezzera della strada, e alla destra il portico per qualche centinaio di metri, poi a 80 metri dalla curva del Tabaccaio la «chicane» verrà rifatta: stretta curva a sinistra, poi a destra subito, 80 metri di accelerazione e eccoci al «tabaccaio».

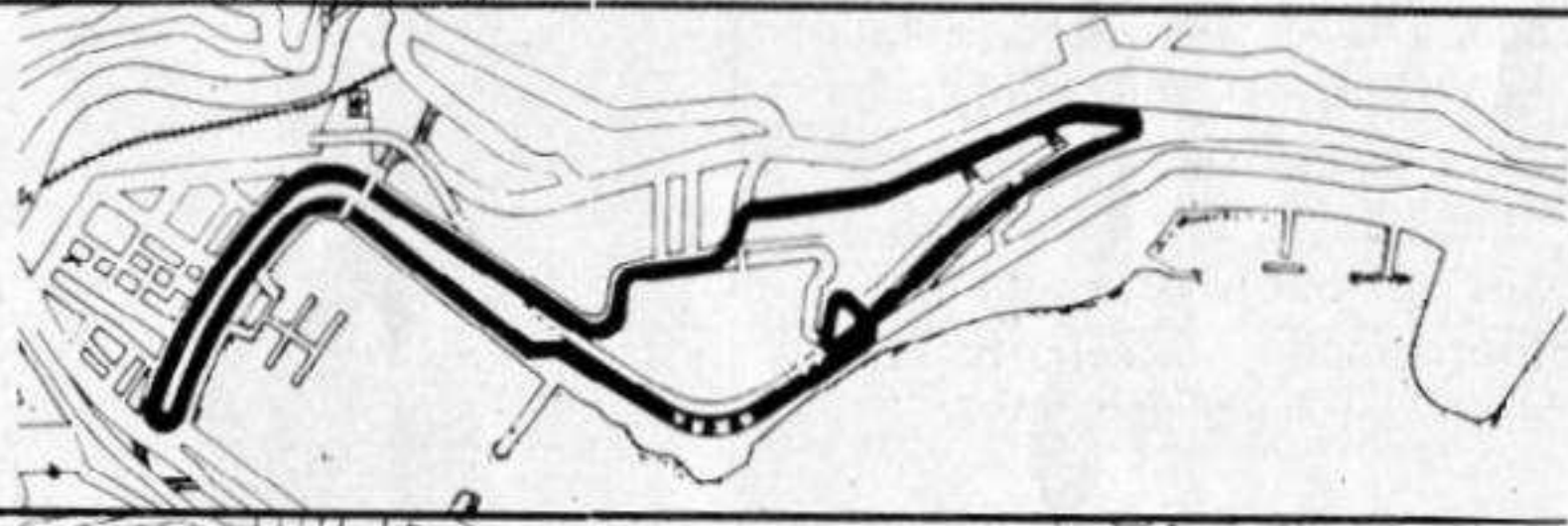
La pericolosità sarà nel fatto che i concorrenti arriveranno alla nuova chicane (nuova per modo di dire perché era in quel punto una decina di anni fa) molto più forte, perché hanno da sfruttare più strade in velocità, e la «scappatoia» per chi arrivasse «lungo» è troppo ridotta. Tutto è ormai stato deciso, con il beneplacito della CSI. L'unica cosa ancora da stabilire è dove installare le tribune stampa. Il via verrà dato sempre nello stesso punto degli altri anni con le stesse modalità.

Fra le 4 modifiche al percorso

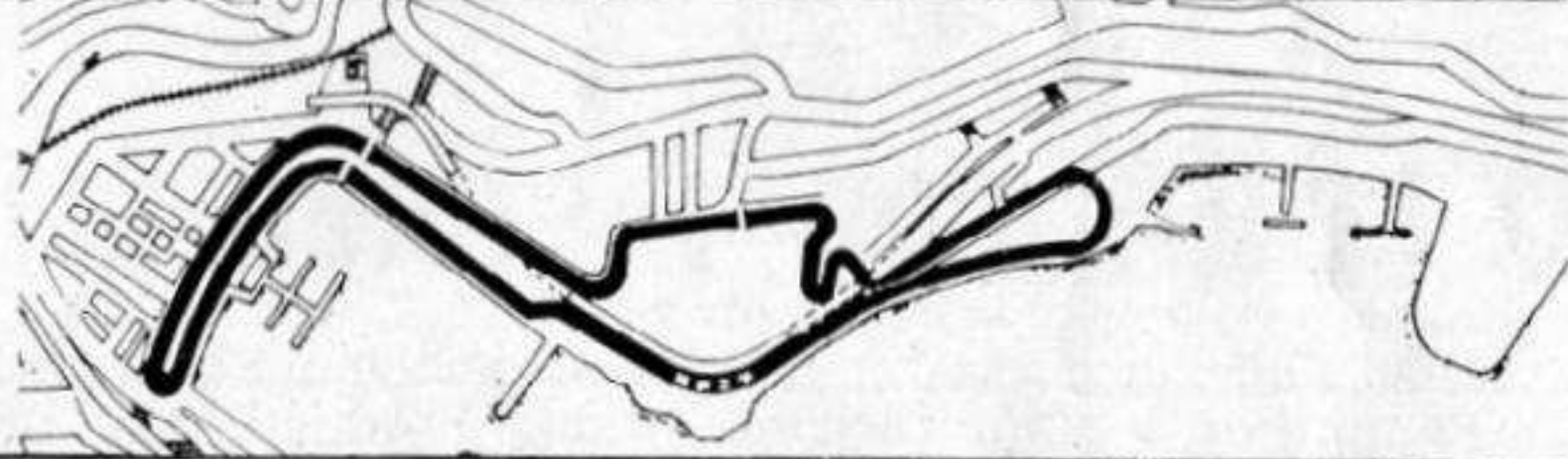
PROGETTO «PISCINE - CALE DE HALANGE» - La prima possibilità prevede un pontile prima della curva del Gasometro e dopo quella del «Tabaccaio», prendendo la strada della piscina, per ricongiungersi con l'attuale tracciato al Gasometro. Questa possibilità presenta due difetti principali: un prezzo troppo elevato di attuazione e il fatto che, in caso di vento forte e di onde dal mare molto alte, la strada della piscina non è protetta.



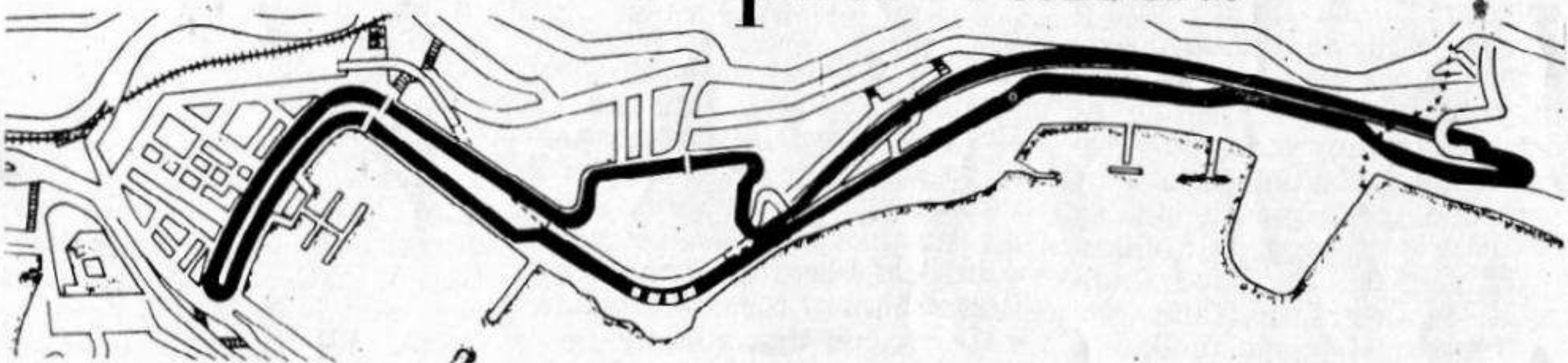
PROGETTO «AVENUE DE GRAND-BRETAGNE» - La seconda possibilità consisterebbe nel collegare l'attuale circuito con la Avenue de Grand-Bretagne, continuando poi lungo la vecchia strada ferrata per raccordarsi poi con la vecchia stazione di Montecarlo. L'inconveniente principale è la paralisi che si verificherebbe in questo importante quartiere.



PROGETTO «HALL DU CENTENAIRE» - La terza possibilità consiste nell'utilizzare un pezzo dell'Avenue de la Princesse Grace su una parte della sua lunghezza, tornare dietro alla «Hall du Centenaire» e raccordarsi poi al circuito esistente alla curva «du Portier».



ecco la più valida



PROGETTO «BEACH» - Questo quarto progetto è quello che ha più possibilità di essere attuato, ed è opera del collega francese dell'Equipe M. Bernadette. Esso permetterebbe anche di mettere a disposizione del pubblico oltre 15.000 posti che corrispondono ad altrettanti biglietti. E sappiamo quanto sono sensibili gli organizzatori monegaschi a «l'argent»!

Il circuito passerebbe dagli attuali 3145 metri a 5904 metri, quasi raddoppiato quindi con due chicane che, all'occorrenza, servirebbero per una selezione naturale. Inoltre questo allungamento permetterebbe di ammettere al via più vetture delle attuali.

Il progetto «Beach» prevede l'allungamento del circuito lungo l'Avenue de Grand-Bretagne dove questa si viene ad incontrare con la Route du Beach. Il circuito andrebbe a sfontinare in Francia, poi una chicane naturale prima di arrivare vicino al mare, quindi un'altra chicane prima di ritornare per la nuova Avenue della Princesse Grace. Si passerebbe quindi davanti allo Sporting d'Ete.

Il nuovo Sea Club, l'Halle du Centenaire e dopo aver lasciato alla propria destra gli Ateliers Pastor eccoci al Village du Portier per raccordarsi con l'attuale circuito.

Stewart ha preso visione di questo progetto e ha detto: «E' il migliore che abbia visto fino ad ora, ed è anche quello che dà più possibilità a Montecarlo di sopravvivere».

Intanto per il '72 Montecarlo cambia solo i box; nel 1973 resterà ancora invariato e solo nel '74 forse si vedrà qualcosa di nuovo.

Ancora Stewart ha detto agli organizzatori: «Arriverà un giorno che avrete bisogno di uno "sponsor" per organizzare il vostro GP, e allora dovrete garantire una durata del GP stesso di almeno 12 anni. Come è adesso Montecarlo non può durare più di 3-5 anni, quindi datevi da fare, perché Montecarlo è una istituzione per l'automobilismo di F. 1».

Giancarlo Cevenini



A sinistra, in una vista dall'alto della zona della attuale chicane, indicati i nuovi percorsi: dritto il senso di gara, a sinistra si entra nei nuovi box. Sopra, in una foto del '68 ecco Hulme rientrare nel percorso di gara dopo aver mancato la chicane

AGNELLI pontefice del gemellaggio

Al reparto corse della Lancia, dopo Montecarlo, hanno deciso di svendere tutti i cerchi e i pneumatici, nuovi od ancora in ottimo stato, predisposti per la corsa monogasca. Questo fa capire che ormai la Squadra HF pensa solo alla STRATOS (che mentre a Torino avveniva la premiazione MUNARI, era provata da Claudio Maglioli sulle strade del Torinese) giubilando il glorioso coupé 1600. Ormai la gamma Fulvia è arrivata al suo epilogo anche commerciale. Lo sapete con quanto si può comperare ora un «muletto» Lancia già predisposto e rinforzato con oltre 145 cavalli nel motore? Con meno di un milione.

La STRATOS
correrà solo
all'estero



MUNARI per 10 motori DINO

Quando l'avv. Agnelli ha chiesto a Munari se si sentiva «importante», ora che avrebbe corso con una Ferrari, il vincitore di Montecarlo ha risposto di non essersi montato a testa, anche perché l'ing. Ferrari gli ha fatto chiaramente intendere che non si pretenderà da lui nessuna «dimostrazione»

MARANELLO ci ripensa per SEBRING

Contrariamente agli accordi che si sapevano presi con l'organizzatore di Daytona, la squadra Sport della Ferrari non disserterà il prossimo appuntamento con il Campionato Marche, cioè la 12 Ore di SEBRING, in programma il 25 marzo. La Ferrari riconfermerà i tre equipaggi di queste gare iniziali, quindi vi sarà anche Andretti. Dal canto suo, l'Alfa Romeo potrà nuovamente contare su Peter Revson, il quale (alcuni dicono grazie alle sue gomme Goodyear) è stato certamente il migliore fra i piloti Autodelta a Daytona. La casa milanese, — che porterà quattro vetture (torna Vaccarella) — sarà in Florida nuovamente l'11 e 12 marzo, per una serie di allenamenti in vista della gara di Sebring, che — confermando la sua «classica» durata di 12 ore — è rimasta la prova più lunga del campionato, a parte Le Mans, naturalmente.

La CSAI non ha capito: aspetta ancora il FERRARI 312 per gli «italiani»

DALL'INVIATO

TORINO - Il testo del comunicato ufficiale, letto dall'ing. Piero Gobatto ai giornalisti convenuti a Torino, è piuttosto laconico:

«In un recente incontro tra gli esponenti della Ferrari e della Lancia è stato convenuto che la Ferrari fornirà alcuni motopropulsori 6 cilindri per l'attività sportiva della Lancia Corse.

Nella circostanza è stato anche concordato che il pilota Sandro Munari parteciperà a competizioni riservate ai prototipi con vetture Ferrari».

Un testo breve e semplice, che tuttavia è la sintesi di trattative ed avvenimenti che non sono stati brevi e semplici, come d'altra parte i nostri lettori sanno essendo stati informati di come si evolveva una situazione poco chiara che ha avuto inizio il giorno che dalla Lancia è venuto l'annuncio della costruzione della Stratos, la vettura particolarissima che è stata ideata da Bertone e che ha trovato nel reparto corse della Lancia l'idea di una utilizzazione sportiva pratica.

Forse Bertone non immaginava, quando ha disegnato e costruito questo esemplare ammirevole di vettura sportiva, che essa potesse diventare realtà concreta sui campi di gara tanto presto. Era una proposta stilistica, più che un preciso suggerimento. Però si è dato il caso che la proposta Bertone cadde proprio nel momento in cui alla Lancia stavano pensando seriamente, assillati dalla necessità di risultati, a sostituire la Fulvia nelle gare per poter tornare ad essere anche meccanicamente competitivi nella specialità sportiva che è quella che la Lancia ha scelto negli ultimi tempi.

Nei grandi rallies internazionali Alpine e Porsche avevano compiuto una scalata alle potenze ed alle prestazioni che non poteva più essere controbatuta dalle HF 1600 ma che richiedeva qualcosa di più valido, almeno sul piano della potenza. Così la Stratos di Bertone cadeva molto a proposito ed il progetto di utilizzarla ai fini sportivi, senza peraltro escluderne quelli commerciali, è diventata concreta possibilità.

Si sanno le difficoltà che il progetto ha incontrato in altre sedi, vuoi per malintese gelosie, vuoi per non oculata coordinazione dei compiti delle marche «associate» sotto il comune denominatore Fiat. Ora, finalmente, queste difficoltà sono state superate, ed in attesa che la Stratos possa essere equipaggiata coi motori Lancia che sono in preparazione è stata presa la decisione di farla esordire in talune gare della stagione 1972 nella

esatta veste con la quale è stata presentata al pubblico al Salone di Torino, cioè col motore Ferrari Dino 2400 cc.

C'è da rallegrarsi di questa decisione, che mette a disposizione dei piloti ufficiali della Lancia, che sono tra i migliori d'Europa, se non i migliori, dei mezzi che permetteranno loro di correre con assilli minori e con rischi minori. Perché queste macchine saranno indubbiamente molto più valide di quelle di oggi. Vedremo dunque la Stratos in gara tra non molto, per quei collaudi dal vivo che permetteranno di prepararla al meglio, correggendola se necessario in modo da essere pronta ad affrontare con sere-

re a Munari una 312 P deve essere entrata molta influenza Fiat, leggi Agnelli, e probabilmente la sicurezza che per una certa gara italiana di maggio Munari è certo meglio degli assi che la Ferrari ha in questo momento.

Alla Targa Florio, tanto per parlar chiaro, Munari può fare molto meglio probabilmente di Ickx o Regazzoni, Schenken, Peterson, per la sua ormai grande conoscenza del percorso: l'allenamento intensivo che Munari sosterrà sulla pista di Fiorano dopo che questa sarà perfettamente finita con la nuova asfaltatura, gli permetterà di familiarizzarsi con la macchina per essere pronto al grande cimento.

come se non fossero degni di appartenere alla schiera eletta dei velocisti, come se il provenire dai rallies rappresentasse una tara non cancellabile. Proprio per Sandro Munari, cinque anni fa, ci fu una precisa proposta di utilizzazione che Ferrari respinse storcendo la bocca perché, disse, «quelli che vengono dai rallies sono 'sporchi'»; adesso Munari trova una Ferrari ufficiale, probabilmente perché anche alla Ferrari come in tutti gli altri ambienti, questo pilota è stato «scoperto» dopo la prodezza di Montecarlo. Oppure, ma questa è una nostra illazione, perché l'acquisto di un certo numero di motori Dino Ferrari da parte della Lancia è stato condi-

vata da ogni altro impegno. Da parte della CSAI invece le cose starebbero in altro modo nel senso che la CSAI sarebbe sempre in attesa di poter discutere con Ferrari questo problema, portato avanti fino ad ora perché Ferrari era indisposto. Una lettera in questo senso lo farebbe credere; e sappiamo che a candidati CSAI (su suggerimento anche della ANCAI) sarebbero dei piloti messi in luce recentemente, uno dei quali è Naddeo. Sarà divertente stare a vedere come si risolverà questo guazzabuglio.

La conferenza stampa della Lancia era stata organizzata contemporaneamente ad un'altra importante premiazione: la consegna da parte del quotidiano francese «L'Equipe» della Coppa Challenge appunto da L'Equipe destinata alla marca che abbia vinto per tre volte la classifica a squadre del Rally di Montecarlo. Da Parigi era venuto il segretario generale della azienda editoriale de L'Equipe, signor Pierre Skawinski, che ha espresso ai dirigenti della Lancia tutta la sua ammirazione per questa affermazione che rappresenta un fatto unico nella storia della grande gara francese.

La Coppa de L'Equipe è infatti in palio da 34 anni, e finora nessuna marca era riuscita ad aggiudicarsela. Un avvenimento quindi che ha enorme importanza e che aggiunge gloria al successo strepitoso che Munari e Mannucci hanno ottenuto in gennaio oltre quella di essere stati i primi ad ottenere la vittoria completamente italiana.

C'era anche Gianni Agnelli ad assistere alla consegna della Coppa de L'Equipe, ed ha voluto rivolgere ai piloti, al direttore sportivo Cesare Florio, all'ing. Gobatto, il suo compiacimento sincero. Rispondendo indirettamente a Pierre Skawinski che aveva fatto notare come la vittoria della Lancia quest'anno sia avvenuta dopo che la Lancia è stata abbinata alla Fiat, l'avv. Agnelli ha molto elegantemente ricordato che il trofeo rappresenta la somma di tre successi e che la Fiat è legata alla Lancia soltanto in questo ultimo, mentre per i due precedenti il merito deve essere riconosciuto soltanto a coloro che operavano per la Lancia indipendente, dei quali egli ha individuato tra i presenti l'ing. Sandro Florio, che alle tre vittorie della squadra Lancia ha assistito e dato la sua notevole parte.

Gianni Agnelli ha evitato di farsi bersagliare di domande, affermando che l'ing. Gobatto aveva già ampiamente risposto a tutto. Ha soltanto voluto ringraziare i piloti, aggiungendo «speriamo di continuare». E' anche il nostro augurio.

Franco Lini



Attorno alla coppa vinta dalla Lancia per i suoi piazzamenti nella classifica a squadre nelle varie edizioni del Rally di Montecarlo, vediamo da sinistra l'avvocato Agnelli, il dottor Florio, Munari, Mannucci (seminascosto), Barbasio, l'ing. Gobatto ed il signor Pierre Skawinski de «L'Equipe»

rità la stagione 1973. Correrà quest'anno però solo all'estero; in Italia la vedremo solo con i motori Lancia.

Quel che è importante nel seguito del comunicato stampa ufficiale è che alla collaborazione tecnica Lancia Ferrari (guarda un po' pare di essere tornati indietro di tre lustri, quando la Lancia aveva dato alla Ferrari il suo materiale da corsa) si è aperta la strada anche ad un'altra forma di collaborazione, per noi ancora più importante, con la utilizzazione di un pilota Lancia da parte della squadra ufficiale Ferrari, per le gare di velocità dei prototipi.

Certo che nella decisione di affida-

A titolo di cronaca diciamo che Munari sarà in coppia con Merzario, che pur essendo ufficialmente pilota Ferrari viene continuamente «prestato» alla Abarth, ma che alla Targa Florio sarà utilizzato nella squadra ufficiale come è accaduto per anni — ad esempio — per Nino Vaccarella.

Può darsi anche che Munari venga utilizzato per la 1000 chilometri del Nurburgring, altro percorso che egli conosce perfettamente.

Quello che è importante nella decisione congiunta ed ufficiale è che alla Ferrari, se non Enzo Ferrari, hanno cambiato parere sui piloti da rally, che sono stati sempre sottovalutati

zionato in questo senso. E poiché 12 motori (pare siano tanti quelli che Lancia «acquisterà») costano parecchi soldini, si potrebbe con questo stabilire quanto è il valore del campione italiano dei rallies!

A proposito della Ferrari 312 P che Munari guiderà alla Targa Florio insieme con Merzario si dice che da parte della Ferrari questa macchina è considerata come assolvimento dell'impegno che a suo tempo è stato preso con la CSAI per mettere a disposizione di due piloti italiani un prototipo. Dando cioè questa vettura a Merzario e Munari nella squadra ufficiale la Ferrari si sentirebbe solle-

Rinuncia confermata
al G. P. d'OLANDA

Già iscritte 3 FERRARI alla «1000» SPA

Il G.P. d'Olanda di F. 1, in programma il 18 giugno prossimo venturo, non si farà. Così hanno dovuto confermare a malincuore gli organizzatori olandesi che non sono riusciti a reperire la cifra necessaria (si parla di 1 miliardo e mezzo) per apportare al circuito le modifiche richieste dalla FIA e dalla GDPA. Salta quindi la settima prova del mondiale conduttori, che si disputerà ora su quattordici prove invece delle quindici in programma. In Olanda si considera più economico decidersi a realizzare piuttosto un nuovo circuito vicino Amsterdam.

La GPDA intanto (almeno finché Bonnier non «salta» come Presidente, cosa che avverrà quando arriverà il «direttore esecutivo» Syrett, per mettere più d'accordo gli interessi dei vari piloti) spinge anche per la non effettuazione della 1000 KM di SPA. Ma gli organizzatori tengono duro. E hanno già ottenuto l'adesione della Ferrari che ha confermato la partecipazione di tre sue vetture 312 P.

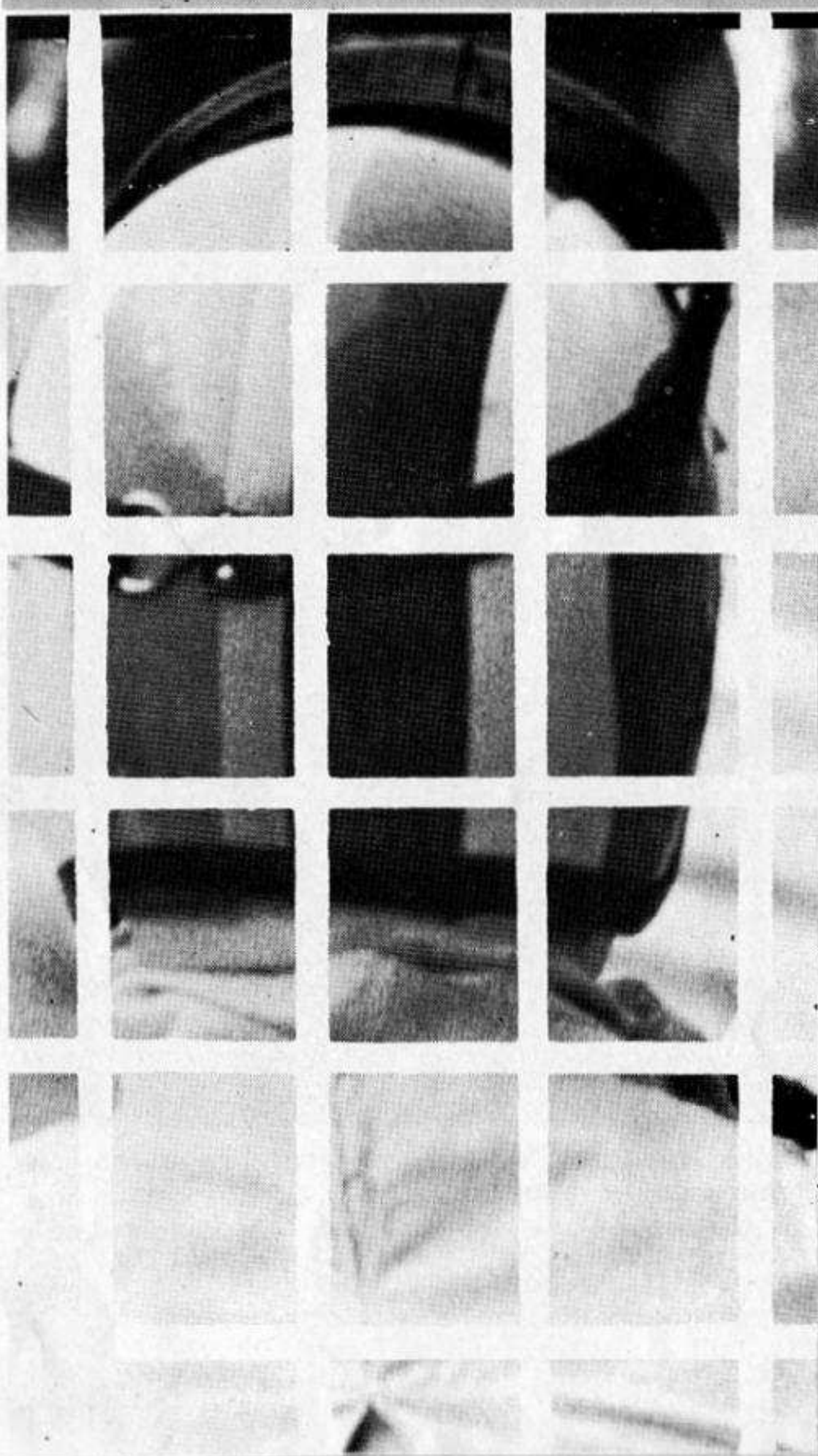
SURTEES F. 2 per de Adamich (col Novamotor)

La recente presentazione della monoposto Surtees TS 10 per la formula 2 ha riproposto la candidatura di Andrea DE ADAMICH alla guida di una di queste vetture. E' quasi certo, infatti, che non appena la TS 10 uscirà dallo stadio di prototipo, anche il nostro pilota ne avrà una, sempre come team Pagnossin-Fina. De Adamich, che disporrà di un motore preparato dalla Novamotor, al contrario della squadra ufficiale che avrà degli «Hart», spera di poter debuttare il 12 marzo al Mallory Park, in occasione della prima gara valida per il Campionato Europeo della seconda formula. Per quanto riguarda la Formula 1, de Adamich andrà con Schenken e Surtees a Kyalami il 22 febbraio, per una sessione di prova in vista del Gran Premio del 4 marzo prossimo. Anche la Ferrari scenderà a Kyalami prima del GP Sudafrica, ma solo una settimana prima.

I primi cinque delegati regionali ANCAI

MILANO - L'ANCAI, tenendo fede ai suoi propositi di decentramento dei servizi d'assistenza ai propri iscritti, ha provveduto, nel corso della riunione di Milano, a nominare i suoi primi delegati di zona nelle persone di Eros CRIVELLARI (Venezia-Padova), Paolo MORUZZI (Bologna), Leandro TERRA (Pescara), Marcello DE VIVO (Foggia-Bari), Nino VACCARELLA (Palermo) e Matteo SGARLATA (Siracusa). Il consiglio direttivo dell'associazione sta ora vagliando altri nominativi per coprire i posti disponibili nelle altre zone.

● L'AGIP di Monaco ha raggiunto un accordo con una importante società per la distribuzione dei prodotti petroliferi della Germania del nord, la Warhlich Sohn. A partire dal 9 febbraio, tutte le stazioni di servizio della Warhlich sono passate ai colori dell'AGIP.



PERCHE' la CSAI

non affronta **PROBLEMI** (gravi) come questo, anzichè sciupare il suo tempo nell'inventare «contentini»?

MACERATA - Il conduttore senese Carlo Giardini, che in occasione della gara in salita Tolentino-Colle Paterno del 1970 provocò, uscendo di strada, la morte del giovane Lucio Bartolini, è stato condannato dal Tribunale di Macerata a due mesi di reclusione ed alla sospensione della patente di guida per sei mesi.

I piloti adesso rischiano la galera per «guida pericolosa»!

Forse molti dei nostri lettori ricorderanno quella spiacevolissima vicenda, della quale il nostro giornale si occupò ampiamente, con testimonianze dirette, e che fu uno degli episodi che portarono le autorità all'attuale inasprimento regolamentare nei confronti delle gare in salita.

Il 25 ottobre 1970, durante le prove ufficiali della Tolentino-Colle Paterno, la Giulia 1600 di Carlo Giardini sbandò, subito dopo una curva a destra ed invertì, ormai senza guida, il giovane Lucio Bartolini, uccidendolo. Fra le molte polemiche che infuriarono in quei giorni, anche in relazione allo svolgimento della gara stessa, da molti giudicata male organizzata, vi fu anche quella riguardante il perché lo sfortunato studente si trovasse in quel posto, proibito al pubblico, dato che pare non fosse in realtà un commissario di percorso effettivamente designato.

A parte questo, che è un aspetto della vicenda che semmai riguarda le responsabilità degli organizzatori, e sul quale certamente avrà fatto indagini la magistratura, quello che ci preme segnalare all'opinione pubblica, ai praticanti il nostro sport, e alle autorità sportive è la «pericolosità» di un giudizio di condanna per omicidio colposo nei confronti di chi — come colui che partecipa ad una competizione motoristica — deve (o per lo meno dovrebbe) essere non solo tutelato ma garantito nella propria «immunità» in relazione ad ogni evento perseguibile giuridicamente che possa verificarsi nel corso di una competizione.

Insomma, se un concorrente è idoneo fisicamente, è in regola con le richieste dei regolamenti nazionali e particolari, e soprattutto se non compie manovre tali

da giustificare provvedimenti di giustizia sportiva, non può venir accusato (come ha fatto il giudice maceratese) di «aver tenuto una condotta di guida pericolosa»!

Una sentenza del genere è un precedente estremamente grave per tutto il nostro sport, poiché d'ora in avanti ci potrà essere qualcuno che — ragionevolmente — deciderà di smettere con una attività (sia essa professionistica che dilettantistica) che potrà portarlo in prigione, come un delinquente comune, senza alcuna colpa oggettiva. A meno che non si voglia far figurare come «colpa» l'essere uscito di strada, una eventualità che, per quanto deprecabile, può accadere. Al massimo, sarà colpa degli organizzatori, o di chi ha collaudato il percorso, o di chi ha disposto l'ubicazione dei commissari, ma uno che affronta una gara deve avere, paradossalmente, il «diritto» di uscire di strada.

Dedichiamo questa sentenza all'onorevole NICOLAZZI, che a Torino ha ribadito che il Governo «è conscio dei problemi dell'automobilismo agonistico», ed anche alla nostra CSAI, cui consigliamo di occuparsi di queste cose, molto più serie di certi altri cosiddetti «problemi» che la travagliano. E la segnaliamo — per le sue implicazioni giuridiche — al dott. GIORGIO LIGUORI, presidente dell'AC di Bologna e appena nominato presidente della commissione giuridica della CSAI. Se basta un presidente di tribunale, che confonde gli incidenti e le imprudenze stradali con i rischi impliciti di una gara, a mettere teoricamente tutti i licenziati italiani con le spalle al muro di una responsabilità che non spetta a loro, questo sport è di fronte ad un brutto futuro.

**E' il momento
magico
dei nostri rallysti**

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

**AUTO
SPRINT**

domenica **SPRINT**

Di turno a vincere (in Costa Brava) la FIAT 124 sport

Un rally di **PINTO**

RALLY DELLA COSTA BRAVA - Seconda prova del Campionato d'Europa dei rallys per conduttori - 1080 km - 322 km di prove speciali.

LA CLASSIFICA FINALE

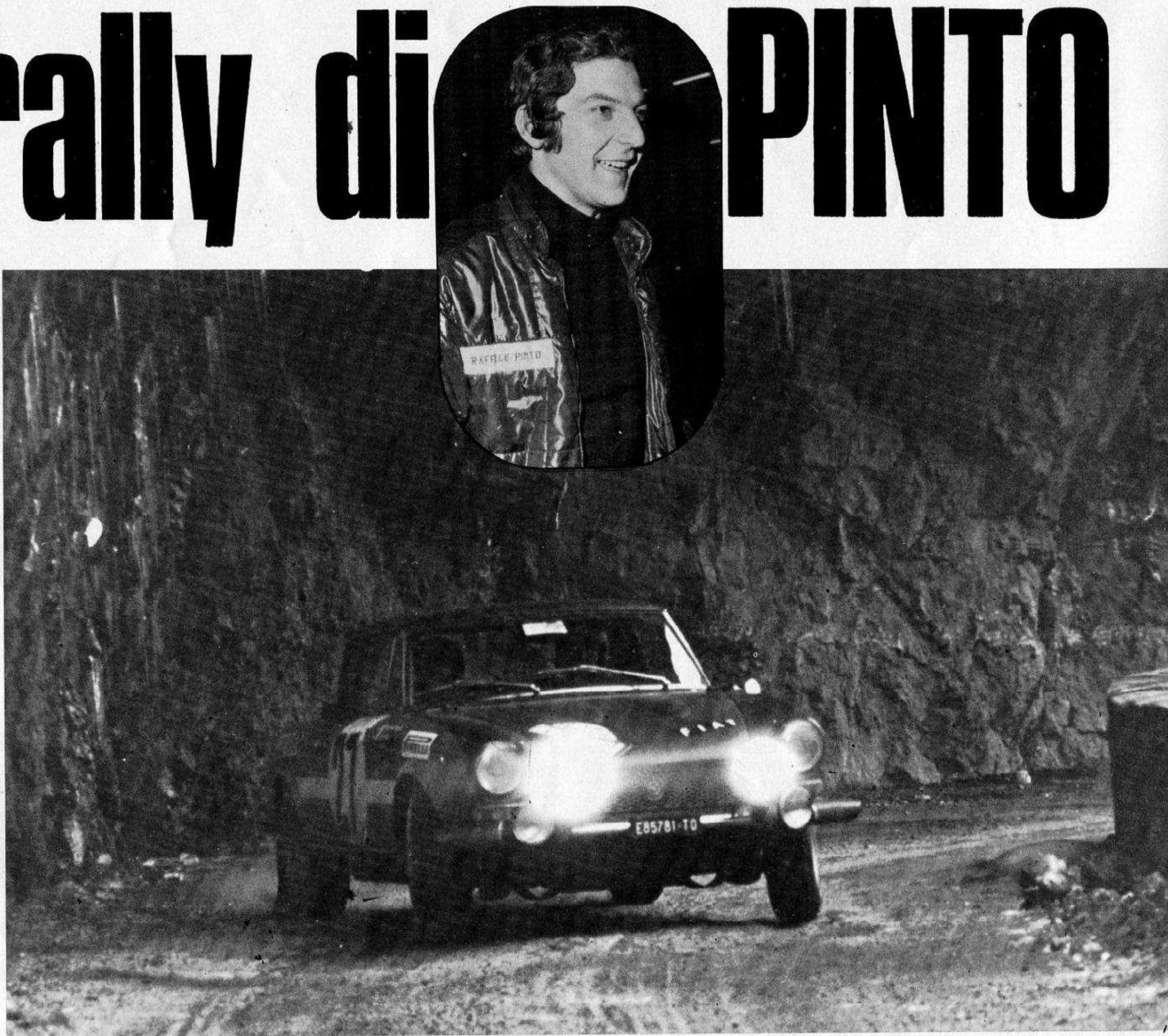
1. R. Pinto - L. Macaluso (Fiat 124 spider) punti 12.112,5; 2. A. Warmbold - C. Mehmel (BMW-Alpina) 12.177,30; 3. M. Juncosa - M. Monaco (Seat 1430-1600) 13.351,4; 4. S. Canellas - F. Hoenven (Seat gr. 1) 13.692,1; 5. J. Buixeda - F. Lecina (Simca rally) 13.709,0; 6. J. Bablere - Borau (Seat 1430) 13.721,9; 7. J. Wiklund - A. Wiklund (BMW 2002) 14.021,3; 8. J. Brugue - J. Roset (Seat 1430) 14.589,7; 9. L. Merlone - R. Mortara (Volvo) 14.749,0; 10. A. Marcos - R. Vial (Alpine) 14.841,3.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

GERONA (Spagna) - Raffaele Pinto e la FIAT hanno sorpreso tutti nel Rally della Costa Brava, seconda prova del Campionato Europeo conduttori da rallys, vincendo nettamente contro l'accanita muta degli avversari che nulla hanno lasciato di intentato per riuscire, comunque, a battere quell'unica vettura ufficiale italiana rimasta in gara dopo il forzato abbandono di Paganelli. In assenza delle Lancia e del suo campione Munari, ci si attendeva molto dalle vetture torinesi e dai loro piloti, ma pochi potevano pensare addirittura ad una vittoria. Pinto e il suo secondo Macaluso, ripescato all'ultimo momento dopo la « separazione » da Eisendle terminato il Rally di Montecarlo, hanno invece battuto avversari e pronostico rinverdendo i recenti allori rallyistici delle vetture e dei conduttori italiani.

Sulle strade quasi tutte asfaltate del lungo percorso, confortati da un bel sole, in completa assenza di neve e con solo qualche placca di ghiaccio nelle prove del Col Fomich e del Condreu, i cinquantacinque partecipanti hanno combattuto aspramente tant'è vero che soltanto diciotto di essi hanno potuto terminare la gara. Pinto, che aveva terminato la prima tappa in svantaggio di 1 punto e mezzo da Warmbold, ha sferrato un furioso attacco al tedesco nel corso della seconda tappa, sopravanzandolo nella classifica provvisoria di 7'52" e 3. Nella terza parte della gara, quindi, il pilota lombardo si è mantenuto sulla difesa e non ha permesso al tedesco e alla sua BMW-Alpina di rosicchiargli parte del vantaggio conquistato, terminando in testa alla classifica finale con 1'05" sull'avversario.

Il Rally era cominciato davvero male per la Fiat e fin dalla prima prova speciale di Valvidrera



La lotta dei due « big » nelle PROVE SPECIALI

Prova A	Pinto 10'08"5	Warmbold 10'09"2
Prova B	sospesa	
Prova C	Pinto 17'24"3	Warmbold 17'48"3
Prova D	Pinto 22'09"3	Warmbold 21'31"7
Prova E	Pinto 16'57"3	Warmbold 17'09"2
Prova F	Pinto 7'14"0	Warmbold 8'17"5
Prova G	Pinto 11'26"9	Warmbold 11'14"3
Prova H	Pinto 17'07"0	Warmbold 17'32"5
Prova I	Pinto 26'25"0	Warmbold 27'07"3
Prova J	Pinto 8'38"5	Warmbold 8'38"4
Prova K	Pinto 10'53"5	Warmbold 10'46"3
Prova L	Pinto 6'16"7	Warmbold 6'15"9
Prova M	Pinto 11'01"5	Warmbold 10'53"9
Prova N	Pinto 28'50"0	Warmbold 28'11"4
Prova O	Pinto 7'20"0	Warmbold 7'21"4

Paganelli mostrava la sua nera giornata uscendo di strada e perdendo parecchio tempo. Tuttavia, Pinto vinceva la prova con circa un secondo di vantaggio su Warmbold. Seconda prova e seconda affermazione di Pinto (sempre su Warmbold) e nuovo incidente a Paganelli, nel corso della terza, che proprio sulla linea d'arrivo entrava in un pauroso testa-coda. Nella quarta prova nuova uscita di strada di Paganelli e suo definitivo ritiro dalla competizione. Con lui usciva di gara anche uno degli avversari più quotati, il locale Doncel che era costretto al ritiro avendo danneggiato irrimediabilmente la vettura.

Pinto, ottavo nel Rally di Montecarlo e che dalla Federazione spagnola era giustamente considerato come pilota di grande notorietà, ha condotto una gara molto intelligente e, malgrado gli oltre 50 chilometri di strade in terra battuta

nei complessivi 322 delle prove veloci speciali, una volta giunto sull'asfalto ha potuto dominare il rally affiancando così Leo Kinnunen al primo posto della classifica provvisoria europea dei conduttori.

Le prove speciali previste dal regolamento della gara erano quindici e soltanto la seconda di esse è stata annullata; delle restanti 14 Pinto è riuscito ad aggiudicarsene 7 lasciando le altre sette al tedesco Warmbold che pur guidando con la più grande spiccolatezza non ha potuto che ridurre il vantaggio complessivo conquistato dall'italiano.

Festa per Pinto-Macaluso, dunque, ma festa per la FIAT e per l'Italia che con questa affermazione e quella di Munari si presenterà d'ora in poi (e col... Dino sulla Stratos) come un ostico cliente per le case e gli specialisti d'oltralpe.

Domingo Garcia



I due FRANK (MATICH e GARDNER) doppiano tutti a WARWICK FARM (e McRAE può anche perdere il titolo)

100 MIGLIA DI WARWICK FARM - Gara internazionale di velocità in circuito valida quale sesta prova della Coppa Tasmania - Circuito di Warwick Farm (Sydney), 13 febbraio 1972.

LA CLASSIFICA

1. Frank Matic (STP Repco) che compie 100 miglia (45 giri) in 1.04'05"4, alla media di 153,100 kmh; 2. Gardner (Lola-Chevy T 300) 1.04'23"4; 3. Bartlett (McLaren-Chevy M 10 B) 1'04'53"3; 4. McRae (STP Leda) 1.05'19"1; 5. Hailwood (Surtees-Chevy TS 9 A) 1.05'31"2; 6. McCormack (Elfin MR 5) a 1 giro; 7. Pilette (McLaren-Chevy M 10 B) a 1 giro; 8. T. Stewart (Mildren-Waggot) a 1 giro; 9. Brown (McLaren-Chevy M 10 B) a 1 giro; 10. McConnell (GRD-Ford) a 2 giri.

Giro più veloce: il 41. di Frank Gardner (Lola T 300) in 1'24"0, media 155,100 kmh (nuovo record).

La classifica del Coppa dopo sei prove:

1. McRae punti 30; 2. Matic 22; 3. Gardner 21; 4. Bartlett 20; 5. Hailwood 19; 6. Pilette 11; 7. Hobbs e Oxtan 7; 9. Noyes e Stewart 5; 11. McCormack 2; 12. Radifich 1.

La rivincita dei «canguri»

A sinistra, nelle prime fasi di gara a Warwick Farm, la Repco-STP del vincitore Matic precede la Lola di Gardner e la Leda di McRae

MOTO-SLITTE

SPECIALE PER AUTOSPRINT

GALLO vince anche a corto di benzina...

SCANNO - Assenti i fortissimi motoslitisti del nord con i loro potenti «Bombardier», per Marcello Gallo non è stata un'impresa molto difficile assicurarsi il successo di questo secondo appuntamento di Scanno. Il mancato confronto diretto con i Leitner, non sminuisce affatto l'affermazione di Gallo, che riteniamo già abbastanza collaudato anche se in corso di allenamento.

A contrastare il passo dell'ex pilota di F. 3 hanno provveduto i piloti ufficiali della ISO, Berciga e Carra, nonché il rietino Salvatori. Se la vittoria di Gallo è stata netta, non possiamo comunque nascondere che è stata pienamente meritata per più ragioni, la prima delle quali, per essere riuscito, insieme ai meccanici di Salvatore Genovese, a mettere in moto il suo Guidetti che per ragioni misteriose fino a pochi minuti dal via era recalcitrante. Abbiamo accennato a misteriose ragioni, ma in realtà il motivo non è rimasto incognito: si trattava di guardare il serbatoio della benzina. Il «giallo» aumentava solo la suspense!

Risolto in estremi il problema meccanico, ecco presentarsi quello degli avversari. Assenti Leitner e Naddeo (quest'ultimo sembra sempre più deciso ad abbandonare lo sport attivo), a Gallo non è rimasto altro che sventare l'attacco dei due piloti della ISO, che sono apparsi altamente preparati, ma non coadiuvati dalla fortuna: Berciga giunto secondo, ha concluso con il motore rantolante, per difetti di alimentazione, Carra, autore tra l'altro del giro più veloce, è stato rallentato da una caduta. Buona come sempre la prova di Salvatori, terzo nella classe 500 e dominatore nella classe 350.

Carlo Micci

GARA A SCANNO - Competizione nazionale per motoslitte - Pista di Scanno - 13 febbraio.

CLASSIFICHE

Classe 200 cc: 1. Ranieri Lacagnina (Omnicar) 6'33"1; 2. Pittotti (Omnicar) 6'43"2 - Classe 350 cc: 1. Attilio Salvatori (Suzuki) 5'07"5; 2. Nannarone (Bombardier) 5'17"5; 3. Zerbi (Guidetti) 5'29"5; 4. Scaramuzzino (Guidetti) 5'53"2; 5. Volpato (Guidetti) 7'33"2 - Classe 500 cc: 1. Marcello Gallo (Guidetti) 6'20"0; 2. Berciga (ISO) 6'22"3; 3. Salvatori (Guidetti) 6'33"6; 4. Carra (ISO) 6'33"7; 5. Zerbi (Guidetti) 6'33"7; 6. Mastrogianni (ISO) 6'47"5.

Giro più veloce: Carra in 1. 33"7.

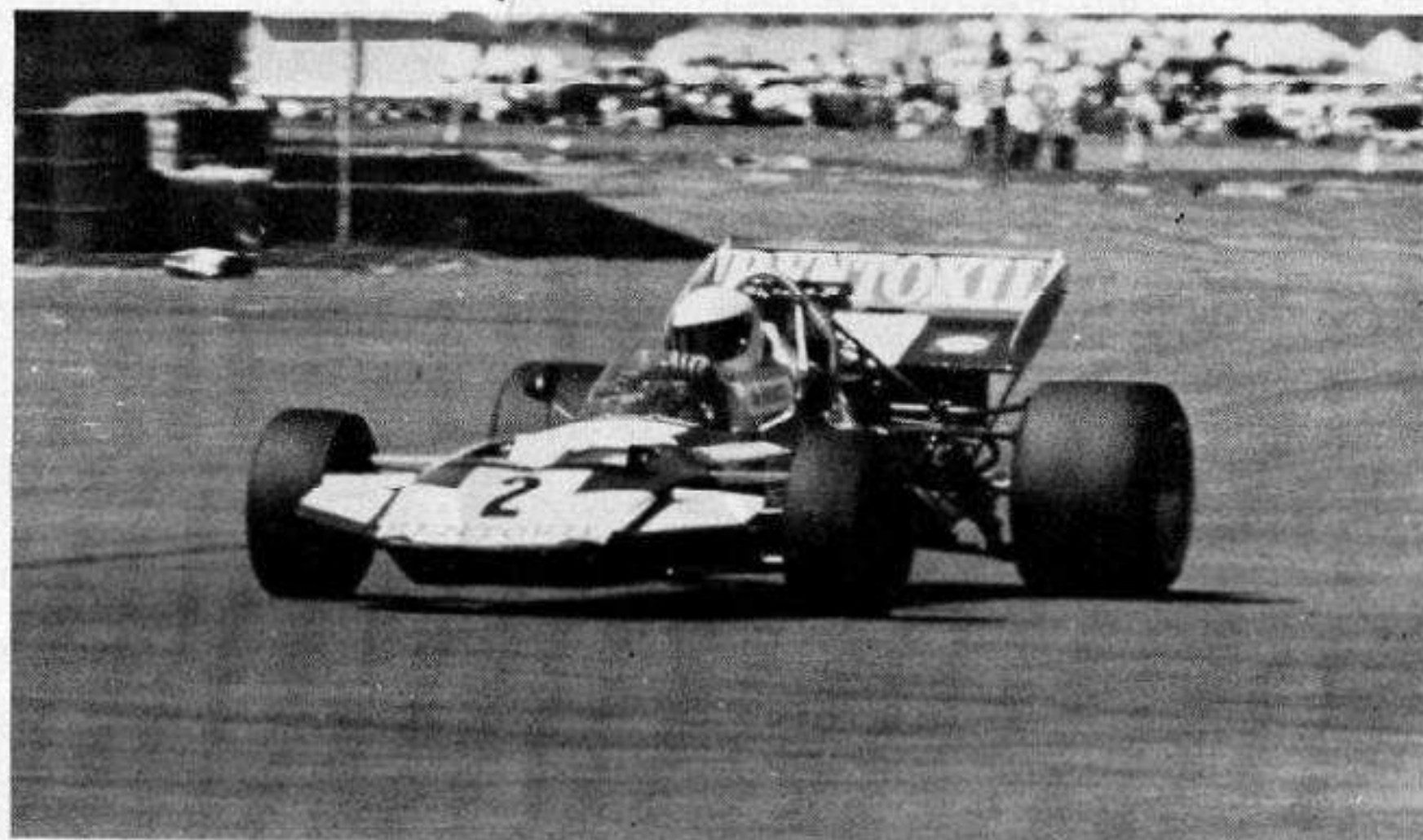
COPPA DELLE DAME

1. Carla Foti (Guidetti350) 4'03"0; 2. Donatella Gallo (Guidetti) 4'16"0; 3. S. Zerbi (Guidetti) 4'26"0; 4. F. Foscarini (Bombardier) 4'28"6; 5. Roberta Revertia (Bombardier) 5'39"4; 6. Giovanna Deodato (Guidetti) 5'40"0.

SYDNEY - Dopo le sue vittorie a catena, tre primi posti su cinque corse disputate, gli sportivi australiani, che sono ora gli spettatori interessati delle infuocate prove della «Tasmania Cup», attendevano al varco il neo-zelandese Graham McRae per assicurarsi che non fosse davvero quel mostro imbattibile che le prove disputate in Nuova Zelanda lasciavano credere. Tanta attesa è andata delusa e il capolista, che dopo il risultato di Warwick Farm guida ancora la classifica, ma che deve cominciare a preoccuparsi perché nelle due prove che restano la graduatoria potrebbe subire un terremoto, non è riuscito ad andare al di là del quarto posto essendo stato preceduto sul traguardo da tre corridori di casa, quei Matic, Gardner e Bartlett che ora, racchiusi nello spazio di tre punti, attendono un'altra eventuale mossa falsa di McRae per sopravanzarlo al primo posto.

«En plein» dunque dei piloti australiani nella 100 Miglia di Warwick Farm, sesta prova della Coppa Tasmania. Ha vinto infatti il «canguro» Frank Matic su Repco coprendo i 160 chilometri del tracciato alla media record di 153,100 km orari. Al secondo posto il connazionale Frank Gardner su Lola T 300 con un distacco di quasi 18 secondi dal vincitore ed al terzo Kevin Bartlett, anch'egli australiano al volante di una McLaren M10B, a quasi 50 secondi da Matic. Per i corridori di casa un trionfo che non desta eccessive sorprese e che conferma quanto di buono avevano fatto vedere durante le prove ufficiali quando per trovare piloti che non fossero australiani, bisognava scorrere a lungo la classifica stilata per le posizioni di partenza.

Deludente, come abbiamo detto la prova dell'attuale leader della classifica della



Sopra, Mike Hailwood è stato protagonista, con la sua Surtees, di una eccellente rimonta, ma è stato fermato da noie al cambio. Sotto, McRae (a destra) sta per doppiare il solito Max Stewart

Tasman Cup, il neozelandese Graham McRae finito al quarto posto al volante della sua STP Leda. Meglio del previsto è invece andato l'inglese Mike Hailwood che nel corso degli ultimi giri di prova, aveva avuto non poche difficoltà con la sua Surtees-TS8A. In gara è giunto quinto sia nell'ordine di arrivo che in classifica.

E veniamo alla cronaca. Diciotto vetture al via quando lo starter abbassa la bandiera e dichiara aperta questa edizione della 100 Miglia di Warwick Farm. Assiepati lungo il percorso non meno di trentamila spettatori, invo-

gliati da una giornata di piena estate. Prende la testa Matic e la Repco mostra di rispondere bene alle sollecitazioni del pilota. Al termine del primo giro Matic è già primo mentre sulla sua scia si danno battaglia la Lola T300 di Frank Gardner e la McLaren M10B di Kevin Bartlett.

Mentre Matic imprime alla corsa un ritmo eccezionale, Bartlett e Gardner si avviciano per i primi dodici giri al secondo posto. Al tredicesimo giro Gardner però prende l'iniziativa e, dopo aver staccato Bartlett, inizia la caccia a Matic. Rinviene

bene intanto anche Mike Hailwood che relegato in coda per i dieci giri iniziali supera la STP Leda di Graham McRae riuscendo a distanziare di cinque secondi l'attuale leader della Tasman Cup. Ma un guasto al selettore delle marce costringe Hailwood al box al 38. giro e dà modo a McRae di guadagnare una preziosa posizione, e superare a pochi giri dalla fine l'ex campione del mondo di motociclismo.

Gardner, che chiede il massimo alla sua Lola, riduce le distanze dal battistrada al 41. giro, e a soli quattro giri dal termine fa segnare in 1'24" il miglior tempo sul giro alla media di 155,100 km orari. Ma per agguantare Matic non basta, quindi Gardner desiste e negli ultimi quattro giri il vincitore consolida il suo vantaggio per finire con un tempo di quasi diciotto secondi inferiore a quello di Gardner, cui resta il merito di aver tentato il tutto per tutto e di aver rinvivato una corsa che rischiava di diventare monotona.

L'ultima fase della corsa è un vero e proprio trionfo per Matic che doppiierà tutti i concorrenti ad eccezione dei cinque piloti che si classificheranno alle sue spalle.

Gordon Tait



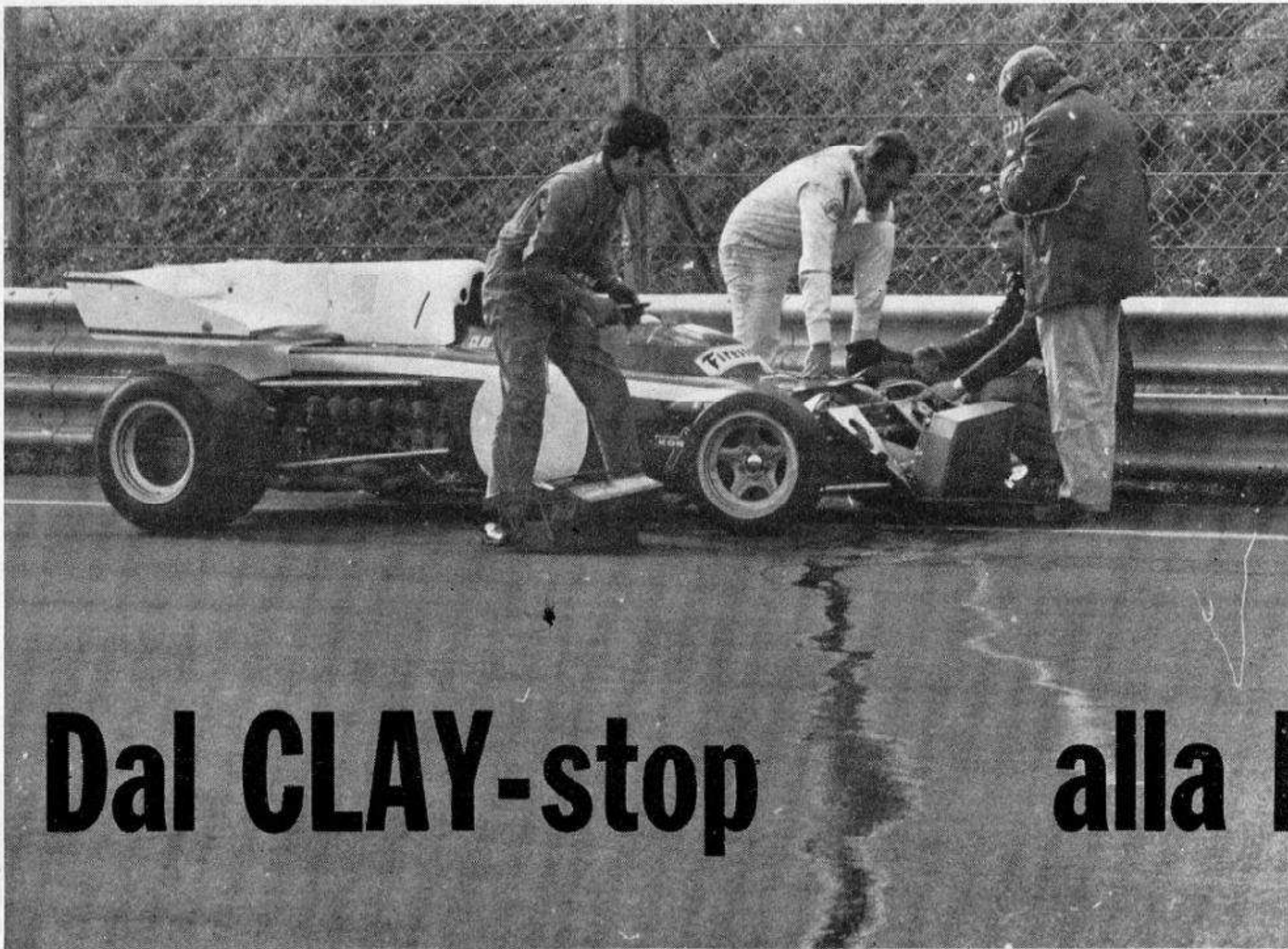
STEWART tre secondi sotto il record a KYALAMI

JOHANNESBURG (Sudafrica) - Mancano ancora venti giorni al Gran Premio Automobilistico del Sudafrica, seconda prova del Campionato Mondiale Conducenti, ma quelli che si ritiene, ed a ragione, che saranno fra i protagonisti della corsa in programma il 4 marzo prossimo, non dormono. Dopo una settimana di prove, ieri si sono concessi un po' di riposo, Stewart, Cevert, Fittipaldi, Amon e Peterson, i cosiddetti magnifici cinque, hanno coperto migliaia e migliaia di chilometri saggiando sia la pista sia le possibilità delle loro vetture, sottoposte a tutta una serie di modifiche.

A dare il via alle prove è stato il campione del mondo Jackie Stewart al volante della sua nuova e fiammante Tyrrell Ford. Avrebbe dovuto concludere le prove martedì, ma ha preferito protrarre fino a giovedì la sua permanenza a Johannesburg. Tanta dedizione è stata premiata e proprio giovedì Stewart ha stabilito il nuovo record non ufficiale sul giro, coprendo i quattro chilometri del circuito di Kyalami in 1'16"4, tempo di ben tre secondi inferiore al record ufficiale.

Ma Stewart aveva appena concluso il giro record che la sua Tyrrell, che fino a quel momento aveva percorso qualcosa come 2600 chilometri, si fermava esausta. A questo punto Ken Tyrrell, titolare dell'omonima scuderia e patron di Stewart, decideva di fare i bagagli. Stewart e compagni lasciavano così il Sudafrica dove ritorneranno alla fine del mese all'immediata vigilia del Gran Premio.

Stewart ha corso forte, sia come



Dal CLAY-stop alla PANTERA

Regazzoni, l'ing. Ferrari ed il capomeccanico Borsari filosofeggiano sulla ruota spezzata

velocità che come quantità di chilometri, chi lo ha battuto, in fatto di costanza è stato il compagno di scuderia, il francese Francois Cevert, seconda guida della Tyrrell Ford nel prossimo Gran Premio. Cevert ha inanellato un totale di seicento giri contro i quattrocento di Stewart. Ha fatto segnare sul giro il tempo di 1'17"3 ed ha avuto il merito di non far arrivare esaurito ai box il suo bolide. Che la Tyrrell Ford sia preparata con tutti i crismi alla prossima prova di campionato del mondo, lo conferma il fatto che la casa inglese ha provato qualcosa come cinquanta tipi di pneumatici.

Bene è andato anche il brasiliano Emerson Fittipaldi che ha girato con

la sua John Player Special (della Lotus) in 1'17"2. Dal canto suo Chris Amon, portacolori della francese Matra, ha girato in 1'17"8. Ha provato pure Ronnie Peterson ma non sono ancora stati resi noti i tempi da lui fatti registrare.

I ritardatari si chiamano per ora Andretti, Ickx e Regazzoni. I tre alfieri della Ferrari, reduci della stupenda affermazione della Sei Ore di Daytona Beach, valevole per il campionato mondiale marche, sono attesi fra qualche giorno. Soltanto allora si potrà sapere se la Tyrrell Ford, oggi sulla carta imbattibile, lo potrà essere anche in gara.

John Lazar

Sul Mugello si consolano con l'«ECONOMY»

FIRENZE - Un'altra, ennesima prova della «fame» di corse che c'è a Firenze si è avuta domenica 6 febbraio, quando una quarantina di vetture hanno preso il via per la gara lungo le strade del Mugello: naturalmente non si è trattato di una prova di velocità, né di regolarità, ma addirittura di economia, una specie della «Economy Run» in famiglia.

E' comunque bastato il richiamo del Mugello e la possibilità di attaccare due bei numeri sulle portiere per assicurare alla manifestazione, organizzata dalla scuderia Tre Pietre, un discreto successo, soprattutto grazie all'impegno dimostrato dai concorrenti nel... consumare il meno possibile e nell'andare il più «forte» possibile. Centoventi chilometri da percorrersi entro certi limiti di tempo a seconda delle tre classi quali erastate suddivise le auto, tre controlli

a timbro e per monte premi una serie di prodotti ed accessori automobilistici messi in palio da alcune ditte del settore.

Nella classe più piccola, fino a 750 cc, vittoria della 500 di Alvaro Andorlini, che è riuscito, (grazie anche ad un carburatore speciale però), a percorrere i centoventi chilometri con poco più di tre litri e mezzo, anche se ci ha impiegato due ore e tre quarti; seconda la NSU Prinz di Roselli con litri 3,75 e ore 2 e 29' di tempo. Terzo Abbiatiello su Fiat 500 con litri 4,3 e tempo di due ore e 22'.

Nel gruppo fino a 1200 affermazione di Roberto Petroni, su Mini 850, che ha consumato litri 6,15 in due ore e 19 minuti; il secondo, Angioli sempre su Mini, ha impiegato sei minuti in meno, ma ha consumato un goccio in più litri 6,20; terzo Fratini, Fiat 850 coupé, litri 6,65. Nella clas-

se oltre 1600 successo di Massimo Della Nave con la Mini Cooper 1275, litri 7,75 e due ore e dieci minuti; secondo Di, Stefano su Fulvia 1600, litri 9,40, ma che è stato il più veloce di tutti in un'ora e 45'; terzo Bencini, 124 Spider 1400, con litri 10,55.

La Scuderia Tre Pietre organizzerà altre manifestazioni di questo genere, autoraduni, gimkane: La neonata scuderia, inoltre, parteciperà ad alcune gare di velocità con sei piloti, fra i quali Biagiotti impegnato nello Challenge FISA e Della Nave nelle cronoscalate. Parte dei programmi sono anche condizionati dalla possibilità di fruire o meno della nuova pista della Fortezza a S. Pietro a Sieve. Infine nella «Tre Pietre» si è costituito anche un gruppo di kartisti.

m. g.

Debutta nella 4 ORE MONZA la 128 coupé svizzera

A Vallelunga c'era anche la Fiat 128-1300 della Filipinetti, aggiornata a Formigine da Mike Parkes e guidata da Walter Donà. La messa a punto concerneva il cambio (senza sincronizzatori ed a innesti frontali) di Colotti e le sospensioni anteriori, con diversa sistemazione della barra e dei puntoni. Quasi certamente il 128 «Rally» sarà sostituito, nei programmi dell'Europeo Turismo della Filipinetti, dal già omologato 128 Coupé che è più veloce di 15 chilometri (per una questione aerodinamica) e nel misto si rivela più maneggevole.

«L'anno scorso quando avevamo problemi di pistoni — adesso utilizziamo Mable tedeschi o il Borgo, capaci di sopportare rotazioni di diecimila giri — la nostra 128 disponeva di una potenza di 138 CV DIN». E' Donà che ci mette al corrente delle novità. «Adesso, con il coupé contiamo di arrivare ai 158

CV appena messa a punto l'iniezione Lucas. E' una potenza ragguardevole che ci dovrebbe permettere di vincere il confronto con l'Alfa GTA Junior (più pesante di 100 kg) che dispone al massimo ancora dei 162 CV del 1971. Con il motore dell'anno scorso, che era servito pure per le prime due prove per l'Europeo al Paul Ricard e Jarama, ho girato qui a Vallelunga in 1'31", che non mi sembra in fondo un tempaccio. C'è da verificare ancora quale sia il migliore assetto, sebbene Parkes sembri più che mai deciso a montare sia avanti che dietro cerchi Campagnolo da 9" fusi in elektron e da lui stesso disegnati. Abbiamo provato a montare dietro cerchi di sezione più stretta per diminuire la carreggiata ma la Fiat 128 ha la tendenza ad un eccessivo rollio, ad un accentuato appoggio tale da alleggerire troppo l'avantreno».

A fine mese dovrebbe essere pronto il primo Coupé 128 della Filipinetti che esordirà con Donà il 19 marzo alla 4 Ore di Monza. Successivamente per le gare di durata, Donà farà coppia con Grano. La berlina 128 della Filipinetti sarà affidata invece a due svizzeri: ad Haldi, il pilota-Porsche che noi tutti conosciamo (che al Rally di Montecarlo ha fatto una bella figura) ed a Chenevière che ha corso con Keller alla Targa Florio su una 911 S. Per completare il discorso sulla Filipinetti si può dire che l'attività 1972 si baserà su una coppia di Lola due litri, una per Vic Elford ed una di un non meglio identificato proprietario che l'ha ceduta in gestione al Team ginevrino. La Ferrari 312 F di Mike Parkes, che passa da un Motor-Show all'altro finirà i suoi giorni nel castello-museo di Monsieur Filipinetti.

VALLELUNGA - Una berline De Tomaso è tornata sulla pista di Vallelunga dopo dieci anni. Era il 1962 (o il 1963?) quando fece la sua prima apparizione una vettura sport, la Vallelunga 2000, dagli ambiziosi progetti tricolori. Nell'ultimo week-end si è vista un'altra De Tomaso, la Pantera, tre volte (come cilindrata) più grande. E con programmi diversi, più ampi, in una parola «europei». Si può dire, ancora sulle due creazioni del geniale italo-argentino Don Alessandro, che la piccola due litri di ieri era nata come una macchina da corsa mentre la sei litri di oggi è nata come una gran turismo di razza.

Bene, veniamo alla cronaca, voi tutti sapete che a tenere la Pantera a battesimo (agonistico) sarà Mike Parkes. Ha avuto l'autorizzazione di prenderla sotto le sue cure da un Filipinetti che in futuro (chissà) vorrà farne correre qualcuna con i suoi colori. Sapete anche delle capacità tecniche che distinguono Mike Parkes e quindi figuratevi come Alessandro De Tomaso e Roberto Bussinello (l'ex D.S. dell'Autodelta) siano soddisfatti nel sapere affidata la Pantera ad un preparatore e collaudatore come l'ingegnere ex-ferrarista. Scesa al sud (da Modena) la troupe di De Tomaso credeva di trovare finalmente bel tempo a Vallelunga, ed invece sono rimasti tutti piuttosto delusi:

«Di pioggia come questa, ne avevamo di meglio su, nella bassa», si lamentava Bussinello. Ma dopo tutto... a male estremo, estremo rimedio. Mike Parkes decideva di girare, tanto per prendere la mano con una macchina sulla quale i rapporti (5, della ZF, senza sincronizzatori) sono autostradali, con una 1. e una 2. soltanto ma sufficientemente ravvicinate.

Questo accadeva venerdì pomeriggio. Al suo primo rientro ai box, «Michele» diceva a Bussinello che — nonostante le riserve d'ordine meteorologico, — l'assetto era straordinario, specie sulle curve veloci del tracciato di metri 3200 di Vallelunga.

Venerdì Parkes ha girato in 1'29"0, un tempo ritenuto considerevole, ma che è stato peggiorato però il giorno dopo quando sulla pista di Campagnano si è abbattuta una serie di rovesci da far paura.

«Sono serviti — ammetteva Parkes — per collaudare il tergicristallo: non potrà mai capitare su questa macchina un inconveniente simile a quello che ho dovuto lamentare alla 1000 km di Monza, di 8-9 anni fa, in quanto mi doveti ritirare per la rottura del motorino del tergicristallo di un prototipo Ferrari». Sul bagnato, la Pantera ha montato i Goodyear W 14 (da pioggia).

Eccoci a domenica. Mattinata a disposizione (come quella del sabato) degli allievi della Scuola Piloti Henry Morrogh poi nel pomeriggio pista riservata alla Pantera. Finalmente giornata di sole con temperatura primaverile e quello che più conta con l'asfalto asciutto. Alla fine del test, Mike Parkes era contento come una Pasqua:

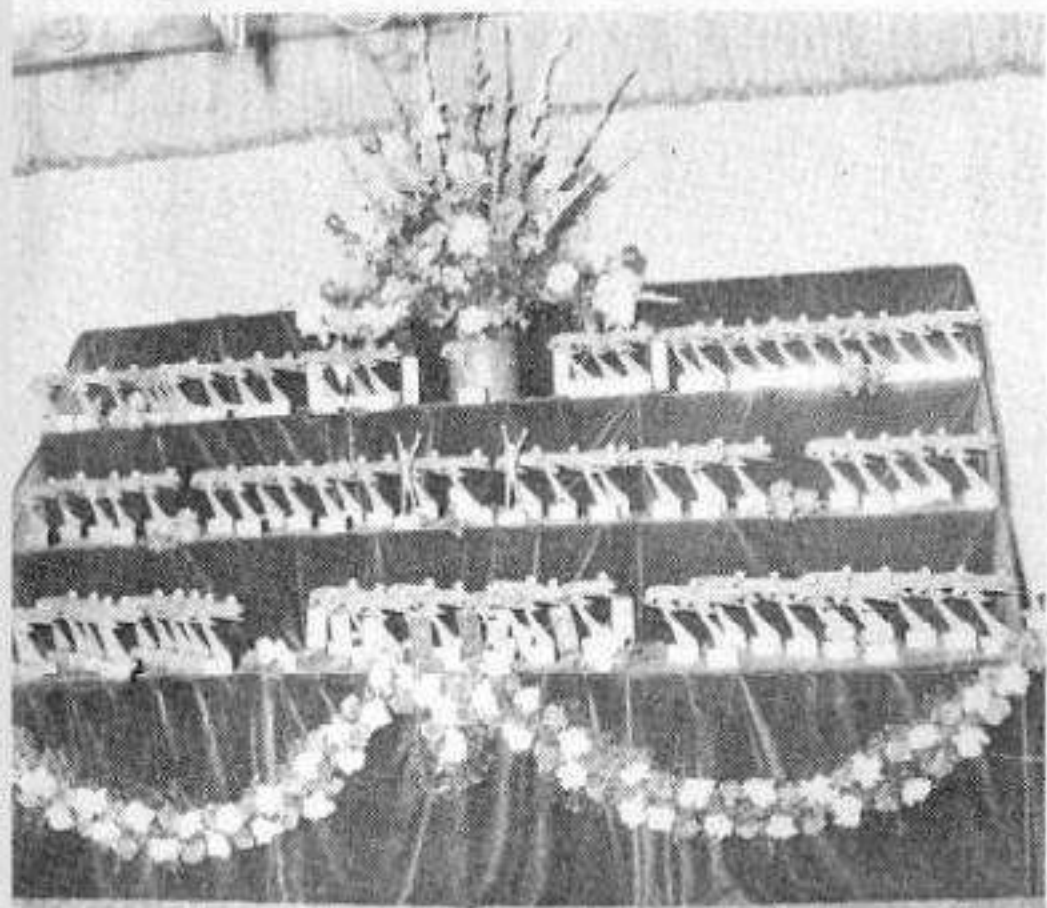
«Ci mancava un riferimento con il fondo secco e lo abbiamo ottenuto. L'assetto, rispetto al bagnato, è variato e adesso sappiamo come la Pantera si comporterà sull'asciutto. Allo scopo abbiamo adoperato gomme Goodyear da asciutto ed abbiamo sostituito ammortizzatori e molle fino al miglior rendimento, variando altresì la geometria delle sospensioni, fino al miglior rendimento. Secondo me torneremo a Vallelunga appena finito di elaborare ulteriormente ritoccare tutta la macchina. Lo ritengo necessario, un altro viaggio a Campagnano, anche per provare un certo tipo di cambio. Per una questione di tempi, tanto per stabilire i limiti della Pantera, non perché ci sia di grande utilità per le prove di Campionato Europeo, tutte in programma sui circuiti piuttosto veloci». Il miglior tempo di Parkes è stato di poco superiore a 1'25"0.

Bussinello conferma che la attività futura della De Tomaso prevede qualche corsa «in proprio» con la Pantera, certamente la 24 Ore di Le Mans. Intanto si cerca di condurre in porto il progetto - Stewart attraverso una mano che sicuramente darà la Ford. Se la Ford lo vorrà, lui potrebbe addirittura correre il 2 Aprile, al Nurburgring, la 300 km prova valida per il Campionato Europeo G.T. Ma non è finita: anche Rolf Stommelen è nel «giro» Ford, e non è escluso che possa fare qualche corsa con la Pantera.

CICCOZZI «PASSATORE» (in Formula 3)

Massimo Ciccozzi passerà alla F. 3. Dopo la bella stagione disputata in F. 850 durante la quale il giovane romano ha ottenuto una serie lusinghiera di successi, si prevedeva un seguito in F. Italia, seguito che però gli è stato interdetto dalla CSAI stessa, che forse temeva di immettere nelle schiere degli inesperti formulisti un pilota con una già notevole esperienza. Abbandonata questa possibilità il pilota romano ha subito pensato alla F. 3 e si sta dando da fare per concludere qualcosa per la stagione che è già alle porte. Di lui si sta interessando la scu-

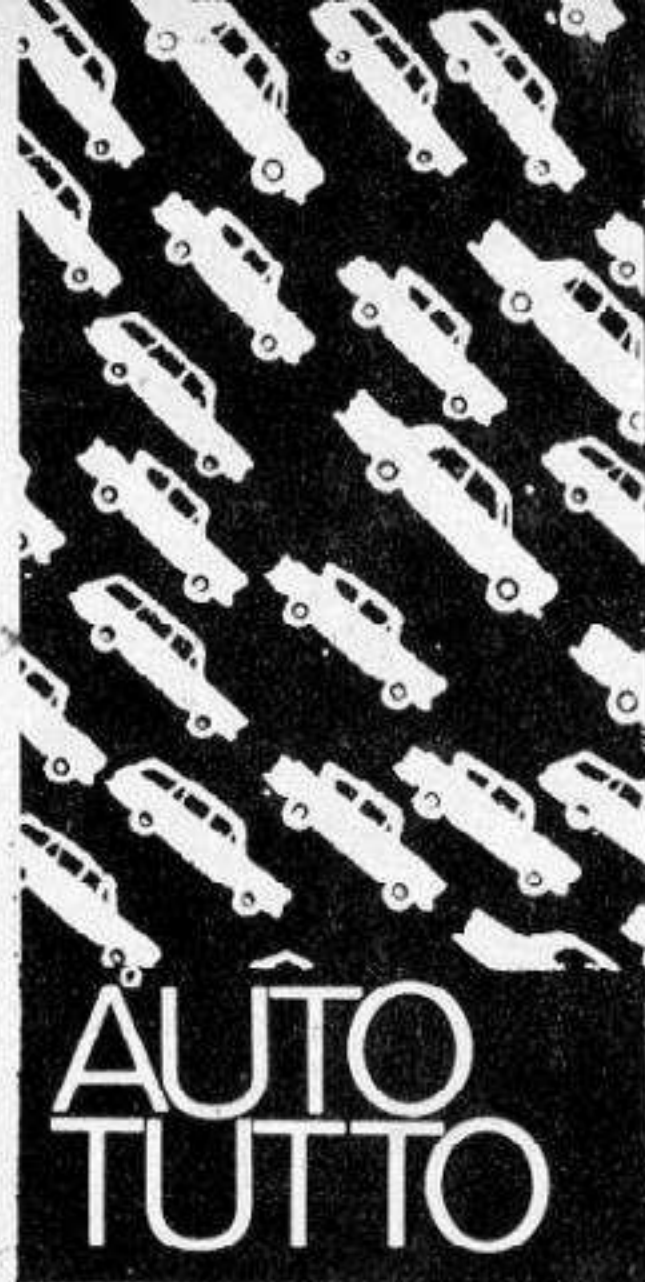
deria del Passatore, il recente sodalizio sorto in Romagna in questi giorni e che stava cercando un alliere: i dettagli definitivi sono ancora in atto e se saranno positivi il nostro casco di bronzo abbandonerà la Nettuno per passare alla scuderia romagnola. Già la CSAI sembra intervenuta in suo favore, promettendo un certo aiuto che si concreterebbe nei famosi motori Alfa Romeo opportunamente preparati: resta da trovare il telaio, e appunto su questa via si stanno muovendo gli interessi ora accoppiati di Massimo Ciccozzi e dei dirigenti della «Passatore».



NUOVO CORSO

nel 1972 per la
scuderia milanese

A sinistra, la parata dei riconoscimenti andati ai piloti del Jolly Club, una scuderia con un futuro ancora più ambizioso



Le nuove «MINI»

Non più HYDRO ma sempre eLASTICHE

Anche la JOLLY si regionalizza

MILANO - Per festeggiare l'annata 1971 della Scuderia «Jolly Club - Mario Angiolini», sabato sera nei saloni del Jolly President si è dato convegno vastissima parte del mondo sportivo automobilistico.

Abbiamo colto l'occasione, prima dell'inizio della premiazione, per rivolgere alcune domande al D.S. della scuderia, Roberto Angiolini.

— Quali sono le maggiori difficoltà che tu incontri ogni anno per mantenere la scuderia a così alto livello?

«La maggior difficoltà consiste nel finanziamento. Come dicono gli inglesi il problema, che

sionista dei dilettanti seguendo la vecchia tattica: poche promesse mantenute seriamente e passi lunghi come le gambe».

Al termine del pranzo il presidente Mariani, dopo un ringraziamento a tutti gli intervenuti, ha esposto in sintesi i fatti che hanno compendato e caratterizzato l'attività della Jolly nella passata stagione. «La Jolly — ha detto — si appresta al suo nuovo anno di attività con i titoli in regola e soprattutto con la coscienza di avere fatto quanto era nelle sue possibilità». Infatti, le breccie aperte nella cinta del castello fortificato dei successi hanno avuto nel consuntivo '71 della Jolly ampiezza e profondità da... sfondamento:

titolo di campione italiano G.T. con Raffaele Restivo; coppe CSAI, velocità GT 2000 con Giorgio Schon; Rallies Gr. 3 con Arnaldo Cavallari e Gianti Simoni, Gr. 1 con Giulio Bisulli, Juniores con Leo Pittoni; trofei nazionali, rallies europei con Mario Mannucci, regolarità spint con «Giampaolo» Paciaroni, regolarità con Giorgio Pavanello; titoli campionati FISA regolarità e regolarità sprint challenge FISA G.T. con Bruno Ripani.

A queste «perle» hanno fatto brillantemente corona le gemme costituite dalle 301 vittorie individuali e le 38 collettive dovute oltre che ai citati piloti a Gilda Paveri, Pasquale Anastasio, «Apache» Paolo Arlini, Fulvio Bacchelli, Rafael Barrios, Giampaolo Belloni, Vittorio Benvenuto, Arnaldo Bernacchini, Giorgio Bernocchi, Mimmo Bertoni, «Bill», Piercarlo Borghesio, Giuliano Canè, Massimo Carnovali, Luigi Cecchini, Luigi Colzani, Eduardo Di Rienzo, Aldo Fasan, Ezio Felcher, Salvatore Fenga, Tarcisio Fornera, Guido Fossati, Aldo Frisiani, Carlo Giorgio, «Girasole», Hans Gloor, Claude Hort, Pierre Kapp, Luigi Innocente, Sergio Lipizer, Franco Lisitano, Domenico Lo Bello, Salvatore Meloni, Ezio Morellato, Claudio Mosconi, Germano Nataloni, Paolo Pagnanelli, Italo Pain, Gianni Pennato, Piero Pertusio, Bruno Pescia, Raffaele Pinto, Pietro Polese, Massimo Raimondi, Giancarlo Ronchi, Ermanno Rubboli, Dante Salvay, Ferdinando Schettino, Andrea Silvani, Ferdinando Tecilla, Gianfranco Trombetti, «Willer», Luigi Zandonà, Stefano Zanetta, Franco Zorzan.

La premiazione si è conclusa con la consegna di una medaglia d'oro da parte dell'A.C. Novara alla signora Renata Angiolini per la sua opera svolta in favore delle manifestazioni novaresi.

c. b.

MONTECARLO - L'accordo Innocenti-BLMC parla chiaro: vieta l'esportazione delle «Mini» costruite su licenza in Italia. La casa milanese però ha chiesto (ed ottenuto) una sospensiva di 48 ore! È il tempo appena sufficiente per una sommaria presa di contatto, per un primo rapido sguardo alla «Mini-Coppia '72» della Innocenti, presentata con tanto di dignitari di corte e sindaco della città in quel di Montecarlo. La scelta della località era di quelle obbligate, perché — se ricordate bene — fu proprio il Rally di Montecarlo ad affermare definitivamente sui mercati di tutto il mondo la «Mini» di Issigonis. Non si contano più i milioni di esemplari circolanti sulla faccia della terra. Soltanto in Italia ne sono state vendute oltre 250.000, cioè un quarto di milione, che così riferito il totale fa più ef-

fetto. La richiesta delle «Mini» non accenna a diminuire — dicono quelli dell'Innocenti — segno evidente che il prodotto va sempre di moda. Eppure l'avvento delle vetturine inglesi sulla nostra piazza coincide con un episodio piuttosto spiacevole, irritante quasi, ma ciò nonostante incapace di condizionare il lancio italiano da parte della Innocenti.

È il 1966. A gennaio, come al solito, si corre il Rally di Montecarlo. Al traguardo finale, si classificano prima seconda e terza Mini-Cooper S, dei Mäkinen, degli Aaltonen, degli Hopkirk. Improvvisa, qualche ora più tardi si sparge la notizia della squalifica del tris-Mini per irregolarità nei fari (che erano equipaggiati di lampade ai vapori di iodio). Una doccia fredda. Ma l'eco clamorosa della loro

impresa, del (seppur mancato, a tavolino) terzo successo consecutivo al Principato, procura vantaggi pubblicitari superiori certamente a quelli della... vincitrice Citroen DS di Toivonen. L'anno dopo, nel '67, il Rally della verità. Vince ancora una Mini-Cooper S 1300, con Aaltonen. Poi, soltanto l'«esplosione» della potenza-Porsche impone l'alt alle sempre esaltanti scatolette-a-quattro-ruote.

Con un passato così, l'Innocenti non ci ha pensato due volte (auspice la stessa interessata British Leyland) a convocare la stampa italiana in un'uggiosa e deserta Montecarlo. Il motivo vero dell'accostamento M.-M. lo abbiamo scoperto al momento in cui siamo giunti all'Hotel de Paris. Una ventina di Mini-Cooper 1300 e di Mini 1000 erano state parcheggiate nella piazza.



Che significato avrà questa premiazione dello «svizzero» Pescia, lo squalificato campione F. Ford, effettuato dal segretario CSAI dr. SALITI? (A proposito, per uno «scioperante» lo smoking che sfodera non è affatto male). La domanda la giriamo a Carlo MICCI (e giovedì la premiazione Ford in programma in un albergo romano ci darà la risposta)

crece ogni anno, è trovare gli «sponsors».

— Qual'è il programma 1972 della tua scuderia?

«Il Jolly Club - Mario Angiolini con la stagione '72 comincia un nuovo corso. Gli obiettivi sono: una segreteria efficientissima e moderna; in contatto più frequente con i soci e i sostenitori; una assistenza dettagliata ed immediata in tutti i campi. Per questi obiettivi la scuderia ha aumentato le attrezzature ed i mezzi di assistenza (vedrai sui percorsi di gara tre camioncini Bedford CS diesel rossi con strisce tricolori e scritta «Jolly Club») e stiamo costruendo una officina attrezzata per la lavorazione contemporanea di nove vetture e che potrà ospitarne una trentina. Il contatto con i soci sarà tenuto tramite un giornalino periodico mentre incrementeremo la tendenza a suddividerci in delegazioni regionali ed a stimolare accordi con altre scuderie come abbiamo fatto con la Piave-Jolly Club dalla quale abbiamo tratto particolare soddisfazione e alla quale daremo ulteriore impulso. In parole povere vogliamo essere la scuderia profes-



Ecco le nuove Innocenti «mini», la 1000 (a sinistra) e la 1300 Cooper. L'aspetto è quello che le ha rese popolari, a parte alcuni ritocchi. Interessante il ritorno alle sospensioni a tasselli di gomma

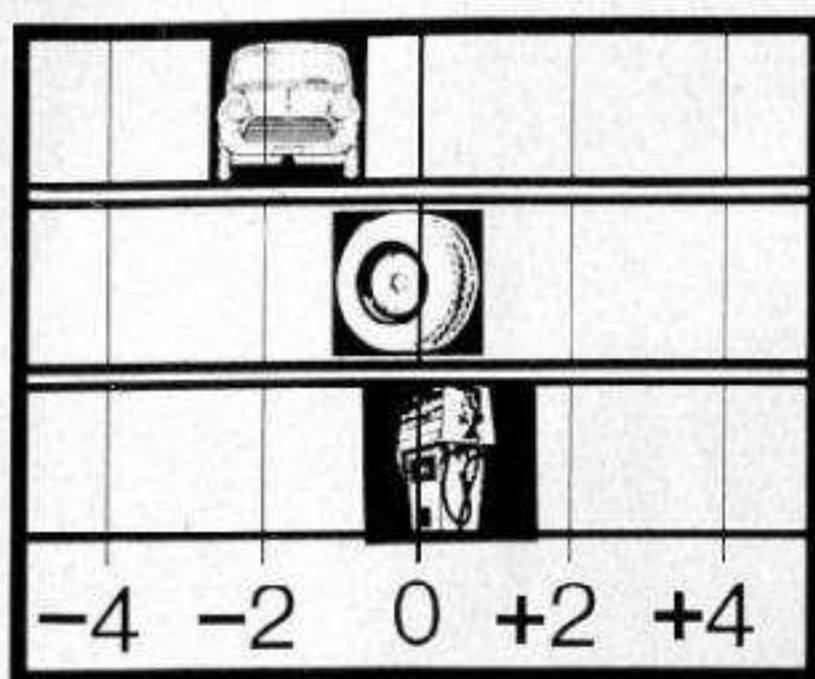
Vediamola un po' questa versione addomesticata della «S» da cento cavalli dei Rallies di Montecarlo anni sessanta. Innanzitutto ha le sue stesse sospensioni (non più del tipo Hydrolastic), a quattro ruote indipendenti, fatte di ammortizzatori e moltoni in gomma speciale. Se ne avvantaggiano l'assetto in generale e la tenuta di strada, specie su fondi sconnessi. E poi, la Mini-Cooper all'italiana, monta i fari allo iodio (identici a quelli della squalifica '66) che per la prima volta in Italia sono equipaggiati di una unica lampada a doppio filamento. Si tratta di una autentica novità, più interessante di quanto si possa pensare, che soltanto una prova notturna sulla Turbie o dove crederete più opportuno farla) vi dà un'idea del comfort e della sicurezza di guida. La Innocenti, sempre sensibile ai gusti ed alle preferenze della clientela italiana, non ha lesinato ritocchi che migliorano la comodità e la funzionalità della vetturessa rispetto a quelle cui ci eravamo abituati viaggiando sulle MK3, sia Mini-Cooper 1000 che Mini 850. Sono accessori montati in serie, quelli che vi elenchiamo, gli stessi (quasi tutti) che la British Leyland offre per le sue Mini-Cooper soltanto come «optionals». Dal lunotto termico all'accendisigari, dal tergicristallo a due velocità alle nuove bocchette d'aerazione, dalla spia del freno a mano al sesto strumento (l'ampetometro), dai cerchi bicolore con dadi cromati all'apertura del cofano a comando manuale.

Ne è venuta fuori una Mini-Cooper 1300 elegante oltre che sportiva. Il suo quattro cilindri di 1275 cc eroga una potenza effettiva di 66 CV DIN a 5800 giri, pari ad una potenza fiscale di 15 CV (tassa annua di circolazione: lire 32.155). L'alimentazione è assicurata da una pompa elettrica per due carburatori. La casa denuncia una velocità massima di 160 kmh. Ma

si ha ragione di ritenere che essa sia superiore ai 165 dato che in terza a pieni giri si fanno i 125. Non abbiamo potuto lanciare la nostra Mini-Cooper 1300 lungo l'Avenue Princesse Grace, stretta come è e pure affollata di Mini nonostante fosse riservata all'Innocenti e il P.R. Guglielmo Moretti tentasse di ristabilire continuamente la normalità. Era diventata, la tranquilla avenue, un mini-circuito di Montecarlo, cui la larghezza minima della sede stradale (in rapporto alle velocità delle vetturine) avrebbe dovuto essere almeno raddoppiata, e in questo caso noi tutti avremmo dato ragione al prefetto Migliore. Le impressioni di guida lungo la marina hanno confermato quelle rilevate scalando la Turbie: estrema maneggevolezza, pronta accelerazione, ripresa sostenuta, frenata potente e precisa.

Muovendoci per Montecarlo al volante della Mini-Cooper 1300 abbiamo avuto la conferma delle sue caratteristiche doti, tipiche della prima vetturessa urbana presentata nel principato anche la «1000», equipaggiata dello stesso tipo di sospensioni a quattro ruote indipendenti. Monta il 998 cc della Mini-Cooper MK3, ma meno spinto. Le due «Mini» si affiancano nella produzione Innocenti alle due MK3, che col tempo saranno destinate a scomparire. Non tanto perché saranno certamente le preferenze del mercato a metterle da una parte perché superate, quanto perché è la stessa Innocenti che ha segnato per loro una fine anticipata! (Date uno sguardo al listino dei prezzi: non ci sono dubbi. La MINI-COOPER 1300 costa 1.395.000 lire, soltanto 35.000 lire più della Mini-Cooper 1000, e la MINI 1000 costa 1.098.000, circa 60.000 lire in più della Mini 850. E con quello che c'è in più sui nuovi modelli!...

Lino Ceccarelli



AUTO in BORSA

le quotazioni delle industrie dell'automobile (e quelle collegate) in tutto il mondo

Gli indici **AUTO SPRI NT**

AUTO	501,98	(-0,35)
GOMME	499,66	(+0,49)
PETROLIO	504,98	(+1,62)

Gli indici generali dei vari settori, sono stati ricavati tenendo conto solo delle quotazioni relative alle società da noi prese in considerazione. Gli indici Autoprint sono stati posti uguali a 500 dal primo gennaio 1972

Settimana negativa per il settore auto (-0,35), che però nei titoli delle case automobilistiche giapponesi ha trovato una nota positiva. Le Fiat (-4,19) in particolare risentono del momento di incertezza politica che stiamo attraversando e che incide profondamente su tutto il settore borsistico italiano trascinandoci anche la Pirelli (-2,33) e la Sarom (-0,17) in controtendenza con il complesso dei risultati dei due settori: pneumatici (+0,49) e petrolio (+1,62) generalmente positivi. La Nissan Motor (+9,49), la Honda Motors (+4,83) e la Toyota (+1,96) continua-

no a risentire delle disposizioni favorevoli del mercato giapponese pervaso da un clima di fiducioso ottimismo. Esso riflette l'allentamento delle tensioni provocate dallo stato di incertezza che nei mesi scorsi ha adombrato l'economia del Sol Levante venuta ad interpersi nei rapporti monetari internazionali. Questo clima di ottimismo permette al Giappone di approntare una vasta liberalizzazione doganale, con l'eliminazione di vaste restrizioni in particolare alla penetrazione commerciale degli Stati Uniti.

AUTOMOBILI

SETTIMANA dal 4 al 10 febbraio

SOCIETA'	Nazionalità	BORSA	Giovedì 3	Giovedì 10	Percentuale settimanale
FIAT	Italia	Milano	2267	2172	-4,19
		Zurigo	15.10	14.40	-4,64
		Parigi	19.05	18.30	-3,94
		Francoforte	12.50	12.10	-3,20
FORD MOTOR	USA	New York	72 7/8	73 1/2	+0,86
		Zurigo	281 1/2	284	+0,89
GENERAL MOTORS	USA	New York	80	81 1/2	+1,41
		Zurigo	309	312	+0,97
AMERICAN MOTORS	USA	New York	8	7 3/8	-7,81
CHRYSLER	USA	New York	31 1/4	31 1/8	-0,40
		Zurigo	121	120	-0,83
STUDEBAKER	USA	New York	44 1/2	44	-1,23
BRITISH LEYLAND	G.B.	Londra	48 3/8	48	-0,78
CITROEN	Francia	Parigi	82	80,20	-2,19
PEUGEOT	Francia	Parigi	248	242,50	-2,22
BMW	Germania	Francoforte	173,50	171,50	-1,15
DAIMLER BENZ	Germania	Francoforte	349,80	348	-0,51
AUDI-NSU	Germania	Francoforte	226	225,50	-0,22
VOLKSWAGEN	Germania	Francoforte	141,20	152,50	+0,80
		Zurigo	170	177	+4,12
NISSAN MOTOR	Giappone	Tokyo	295	323	+9,49
HONDA MOTORS	Giappone	Tokyo	290	304	+4,83
TOYOTA	Giappone	Tokyo	460	469	+1,96

PNEUMATICI

SOCIETA'	Nazionalità	BORSA	Giovedì 3	Giovedì 10	Percentuale settimanale
PIRELLI	Italia	Milano	1675	1636	-2,33
		Parigi	14.50	14.10	-2,76
		Zurigo	11.25	10.95	-2,67
		Francoforte	9.40	9.50	+1,06
FIRESTONE TYRES	USA	New York	24 3/4	25 3/8	+2,53
GOODYEAR T & R	USA	New York	30	31 3/4	+5,83
		Zurigo	119 1/2	120	+0,42
MICHELIN	Francia	Parigi	1278	1245	-2,58
DUNLOP	G.B.	Londra	174	182	+4,59
CONTINENTAL	Canada	New York	30 1/8	30 3/8	+0,83

PETROLIO

SOCIETA'	Nazionalità	BORSA	Giovedì 3	Giovedì 10	Percentuale settimanale
SAROM	Italia	Milano	851,50	850	-0,17
STANDARD OIL	USA	New York	76 1/4	76 1/4	—
		Zurigo	291 1/2	293 1/2	+0,69
MOBIL OIL	USA	New York	51 7/8	53 7/8	+3,86
GULF OIL	USA	New York	25 1/2	26 7/8	+5,39
SHELL OIL	USA	New York	49 3/4	50 1/4	+1,01
		Londra	330	336	+1,82
ESSO STANDARD	USA	Parigi	127	135,50	+6,69
MARATHON OIL	USA	New York	31 1/2	31 7/8	+1,19
TEXACO	USA	New York	33 1/2	33	-1,49
PETROFINA	Belgio	Bruxelles	4005	4010	+0,12
BRITISH PETROLEUM	G.B.	New York	13 3/4	14	+1,82
		Londra	533 1/2	545 1/2	+2,25
ROYAL DUTCH	G.B.	New York	37 1/2	37	-1,33
		Londra	18 5/8	19 1/4	+3,36
SHELL GROUP		Amsterdam	119	117,90	-0,92

A cura di Giorgio NONNI



Alle corse via mare

● La O.T.I.M. (Organizzazione Trasporti Internazionali e Marittimi), con sede in Milano, ha recentemente creato nell'ambito della sua organizzazione un nuovo reparto, chiamato «Racing Division», che si occupa della organizzazione dei trasporti via terra, via mare e via aerea di vetture e motocicli destinati alle competizioni di tutto il mondo. Una cosa molto importante è che la «Racing Division» della O.T.I.M. è in grado anche di occuparsi di import-export di pezzi di ricambio e di accessori, di costruzioni, di imballaggi speciali per vetture e ricambi di qualsiasi tipo, ed usufruisce di tecnici specializzati nel carico delle più delicate vetture da competizione.

● Pare ormai sicuro che il G.P. DEL BELGIO si svolgerà sul circuito di Nivelles, considerato rispondente alle esigenze dei piloti.

● Grosso modo, i piloti che hanno intenzione di correre seriamente per il primo anno sulla nuova F. 2 sono circa cinquanta. L'ultimo ad annunciare la sua decisione è stato Peter Gethin, che come si sa userà una CHEVRON BT20 ufficiale nelle gare del campionato europeo e Players. La Chevron compirà un maggior sforzo di quanto abbia fatto lo scorso anno sulle monoposto, che sono sempre passate in seconda linea, dopo le sport.

● Il primo rally del campionato svedese, vinto da KARLSSON su BMW, è stato funestato da un incidente mortale, accaduto a uno dei membri del servizio assistenza della Opel.

● KEITH GREENE ha dunque deciso di restare come direttore di squadra della Brabham, probabilmente perché Chris Craft sarà tutta la stagione con il team Lola di Bonnier. Le due cose hanno indotto la DART ad abbandonare il programma con la sua Lola tre litri. L'ordine per la vettura è stato annullato e la DART si ritirerà per un anno.

● E' confermato che REDMAN piloterà una Chevron F. 5000, per conto di Sid Taylor. Si sapeva che Taylor aveva rotto i suoi rapporti con la McLaren, ma l'accordo con Redman non era ancora sicuro. La vettura dovrebbe gareggiare tanto in Inghilterra che in America.

● Il direttore della squadra MARCH di F. 2 dello scorso anno, Pete Briggs, sta cercando un nuovo lavoro. Avrebbe dovuto dirigere la Alan Rees Racing, ma un disaccordo all'ultimo minuto ha mandato tutto all'aria. Anche il meccanico di Peterson è andato via, passando al Team Rondel.

● Funzionari del RAC visiteranno in questi giorni il circuito inglese di Aintree, per vedere se risponde ai regolamenti e se potrà quindi essere utilizzato nell'anno in corso. Sono stati svolti molti lavori per la sicurezza, per cui si prevede l'organizzazione di cinque gare.

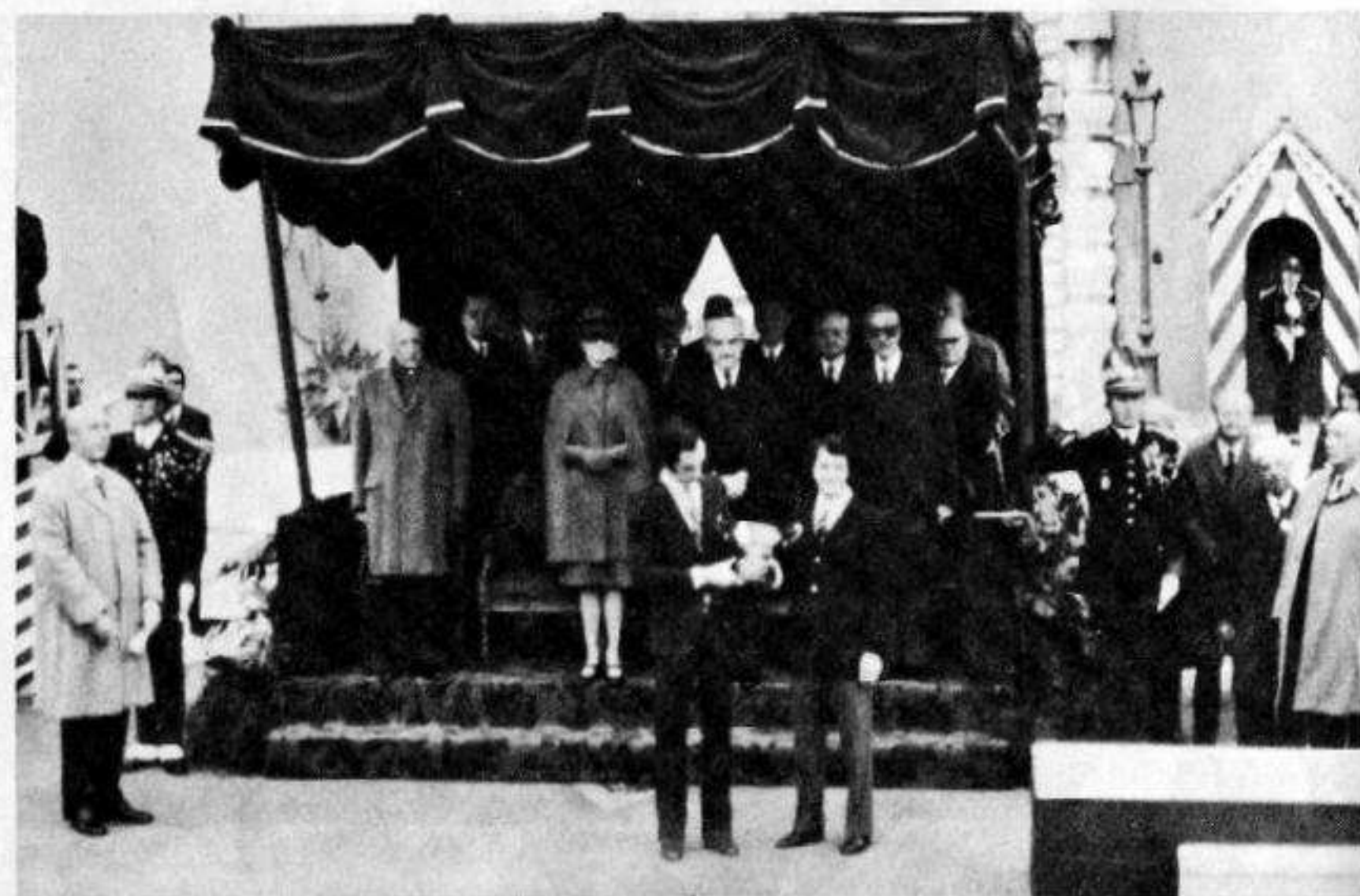
● FRANK GARDNER è stato iscritto con una Chevrolet Camaro 1972 alla gara di Pasqua a Thruxton.

● Si è svolta a LONDRA la prima del film della Firestone «Big Jhon Surtees», dopo l'annuncio della nuova F. 2. Il film è opera della Cygnet Films, che ha fatto anche il documentario «Andretti e i suoi amici».

● HELMUT KELLEENERS ha comprato una McLaren M8F, con la quale correrà per tutta la stagione.

GP CANADA a Mosport

● Dopo le notizie contrastanti sulla sede del G.P. DEL CANADA, che davano prima Mosport poi St. Jovite, ora arriva la conferma per Mosport. Il circuito di St. Jovite, che dal 1967 si alternava con quello di Mosport, per l'organizzazione del Gran Premio, non versa in buone acque finanziarie e non può garantire i 150.000 dollari necessari. Del resto già lo scorso anno la situazione era poco buona e la gara Can-Am fu annullata, per essere poi riammessa soltanto dopo che gli organizzatori avevano depositato in banca i 75.000 dollari per i premi.



MUNARI auto-sciatore

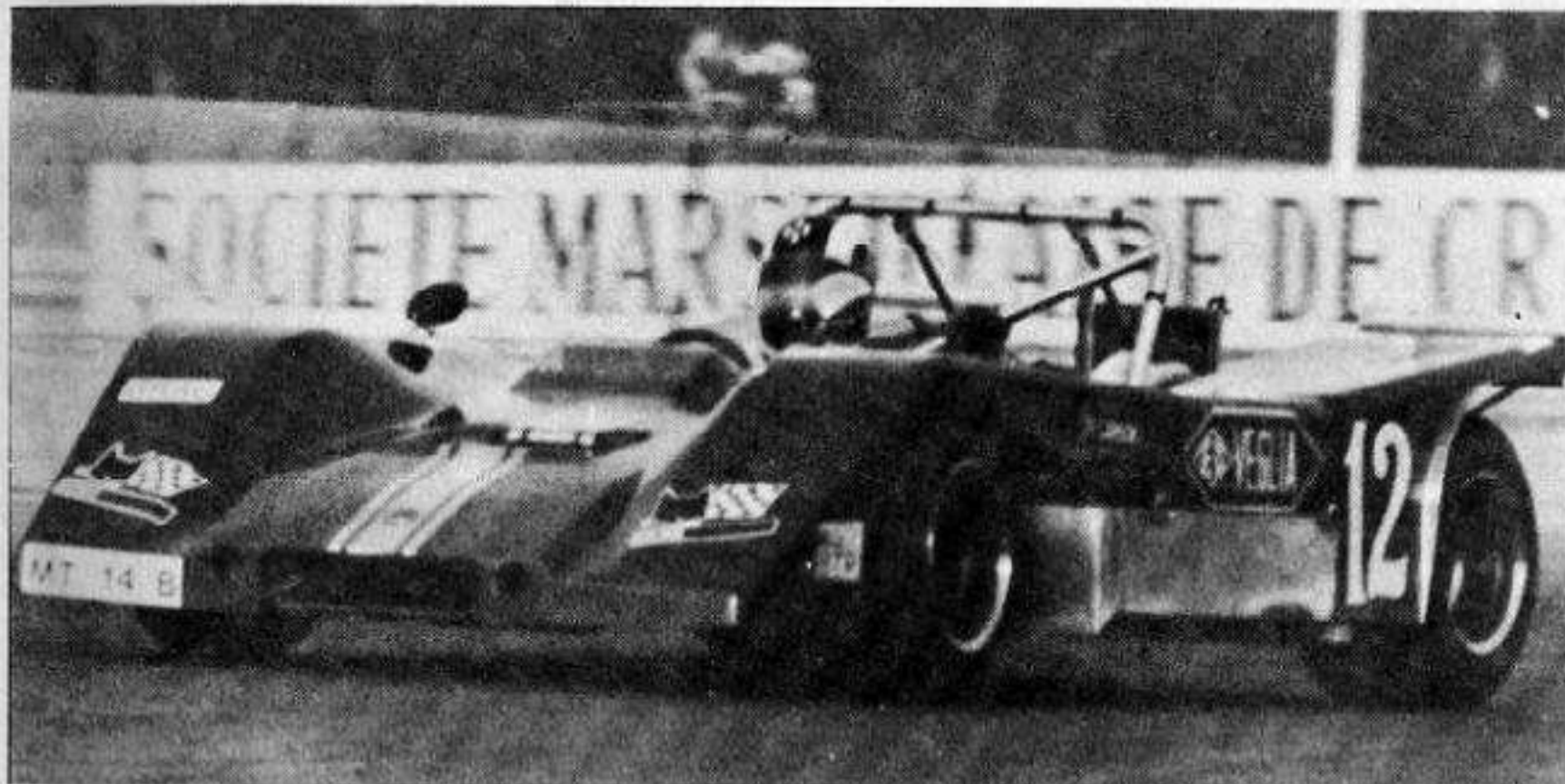
● Sandro MUNARI (nella foto, alla premiazione con Mannucci del Rally Montecarlo davanti alla tribunetta dei Principi Grace e Ranieri di Monaco) parteciperà al 2. Raduno Autosciatorio per il Trofeo VAR-Lancia che, organizzato dallo Sci-CAI e dall'Automobile Club di Ferrara, si svolgerà nei giorni 19 e 20 febbraio. La partenza del raduno si avrà da Ferrara, dove si svolgeranno anche due prove speciali a cronometro. L'arrivo è a Recoaro Terme ove verrà effettuata la terza prova speciale. Le prove speciali di Ferrara avranno luogo nei pressi del Doro, quella di Recoaro Terme nei pressi dell'arrivo. Il raduno automobilistico verrà completato da uno slalom gigante di circa 1200 metri, a Recoaro Mille.

TUTTESPRINT • TUTTESPRINT • TUTTESPRINT • TUTTESPRINT • TUTTESPRINT

Una FIAT 127 (rally) con due carburatori

Alla Fiat, oltre la versione (di prossima presentazione) del «127» con portellone posteriore, sembra ve ne sia un'altra molto più gustosa: un 127 berlina-bomba con due carburatori e condotti di alimentazione separati. Le prestazioni sarebbero a livello del 128 Coupé SL e velocità max. dell'ordine dei 160 kmh. Concorrenza in famiglia? Vedi A 112 Abarth. Sono anche in preparazione versioni eleganti del 128 e 124 Berlina.

Per la 126 abbandonata la prima versione a motore e trazione anteriore si è tornati al tutto dietro. Anche la batteria è trasmigrata, la ruota di scorta in posizione orizzontale rimane anteriore, il telaio è derivato per quanto riguarda il pianale dal 500 attuale. Anche il motore sembra essere un'evoluzione del bicilindrico affiancato portato a 600 cc. Si parla di prestazioni e prezzi a salire.



NOGHÈS col prototipo GRAC

MARSIGLIA - Lo stabilimento della Grac si trova a Valence ed è di proprietà degli ingegneri Aziomanoff e Leflem. Nel 1969 la Grac iniziò in F. 3, una prima stagione non facile. Nel 1970 cominciò a essere competitiva, ma purtroppo, la morte del pilota ufficiale, Dayan, a Rouen, bloccò l'ascesa della Casa che cessò ogni attività per una intera stagione. Ora, nel 1972, il ritorno, questa volta fra le sport prototipi di due litri. La scuderia è patrocinata dalla Esso e dalla Veglia e sarà formata di due vetture, con motori Cosworth elaborati da Funda a Ginevra. I piloti, scelti in accordo con la Esso, saranno il monegasco Lionel Noghès (dopo due stagioni con la Tecno F. 3, corse in F. 2 nel 1971 con una Brabham BT 30) e Alain Finkel, noto in Francia come ottimo specialista di gare in salita. Nel 1971 gareggiò con una Lola due litri, anche a Imola e a Varelungia, quindi per lui sarà la seconda stagione nella due litri.

Le prove della Grac, una barchetta con telaio tubolare, semiscocca nella parte centrale, avranno inizio alla fine di febbraio al Castellet. Nella foto: la Grac, 1971 MT14B venduta in kit. E' da questa vettura che si è ispirato Aziomanoff per realizzare la Grac versione 1972. Al volante è Lionel Noghès e la vettura si piazzò terza al Castellet lo scorso ottobre dietro a due Lola.

Cooper-BMW all'Euro-tur.

• Durante una conferenza stampa della BMW, a Londra, è stato annunciato che la Cooper iscriverà una BMW gruppo 2 al campionato europeo turismo. Non sono stati dati particolari sul modello e sul pilota, ma si ritiene che si tratti del Broadspeed tre litri e che il conduttore sia Fitzpatrick.

• FERDINAND NERI, il campione nazionale belga delle corse in salita, quest'anno rinuncia all'attività agonistica. Gli succederà il figlio «Fifi», che da tempo voleva seguire le orme paterne, ma non si sa ancora se piloterà un'Abarth tre litri, come il padre. Per il momento «Fifi» si occupa della trasformazione delle Fiat 128 per le competizioni.

• LEO BERTORELLI (l'italo-inglese famoso per i suoi gelati) correrà in molte gare continentali in questa stagione. La sua vettura sarà una GTAm ex Autodelta e Bertorelli parteciperà anche ai rallies dei Tulipani e del Mont Blanc e della Coppa delle Alpi.

• A la Plata, in Argentina, è morto di un attacco cardiaco, mentre era al volante della sua vettura, l'ex pilota della Maserati, BENEDICTO CAMPOS, un vecchio compagno di Faggio. Aveva cinquantanove anni.

• Il G.P. DELLE 19 CAPITALI, svoltosi in Uruguay, è stato vinto da un'Alfa pilotata da Wess-Assadourian. Il percorso era di circa 970 chilometri ed erano previste tre tappe.

• Dopo l'era dei concorsi per l'educazione stradale, ora comincia forse quella delle gare aperte ad intere famiglie. La prima, già in corso, si chiama «La famiglia al volante» ed è organizzata dall'UNASCA, con la collaborazione di BP, Ceat e Fiat. Consta di una serie di manifestazioni settimanali, nei vari capoluoghi di regione, e durerà fino all'estate.



Pubblicità 124 miliardi

• Da un'indagine svolta dall'Automotive News di DETROIT, l'industria automobilistica americana spende in un anno per la pubblicità circa 124 miliardi di lire. I dati si riferiscono al 1970, in cui la ripartizione per Case è stata la seguente: General Motors 91 milioni di dollari; Ford 65 milioni; Chrysler 36 milioni; American Motors 16 milioni. Nella categoria delle vetture di lusso la Ford Mercury ha registrato la più alta quota per unità prodotta, cioè 53 dollari per spese pubblicitarie.

• Nel 1971 la POLIZIA DELLA STRADA ha elevato 3.755.225 contravvenzioni, delle quali 2.102.666 relative alle norme di comportamento. L'importo riscosso dallo Stato è stato di L. 11.393.213.773.

• La BP ha completato le operazioni preliminari per l'emissione pubblica in Svizzera di obbligazioni quindicennali al portatore, per un valore di ottanta milioni di franchi svizzeri. L'interesse annuo è del 6 per cento.

• La HONDA ha intenzione d'immettere fra poco sul mercato un veicolo a due ruote azionato a batteria. La velocità sarebbe di circa 60 orari. Il veicolo dovrebbe sostituire la bicicletta.

• Il ministero delle FINANZE sta studiando la possibilità di fare riscuotere il bollo automobilistico alle tabaccherie.

• La VOLKSWAGEN «sicura», cioè l'«experimental safety vehicle», è una berlina a 4 posti che può accogliere motori di vari tipi (in rapporto alle norme anti-inquinamento) sistemati davanti o posteriormente.

• La BRITISH LEYLAND ha annunciato che il suo anno finanziario si è chiuso con un utile al lordo delle imposte di 32,4 milioni di sterline (nel 1970 era stato di 3,9 milioni di sterline).

• E' stata pubblicata in cinque lingue (tedesco, italiano, inglese, francese e serbo-croato) una pianta della città di GRAZ, espressamente studiata per gli automobilisti.

Raddoppiati i furti auto

• Nel 1971 le AUTOMOBILI RUBATE sono state 145.000 con un aumento del 50,4 per cento rispetto al 1970. Dal 1969 i furti sono più che raddoppiati, infatti quell'anno furono circa 60.000, nel 1970 95.700 e alla fine del 1971 hanno superato le 145.000 unità.

• Con l'aumento del prezzo della benzina in JUGOSLAVIA i rifornimenti dei triestini e degli altri frontalieri delle province di Gorizia e di Udine non saranno più molto convenienti. Un litro di super, calcolato sulla base del cambio ufficiale di L. 34,21 per cento vecchi dinari, viene a costare ora L. 92,36 rispetto alle 68,42 di prima.

1.200.000 paganti

• Gli organizzatori di HOCKENHEIM hanno comunicato le cifre relative al pubblico presente alle sue manifestazioni del 1971; fra vetture e moto, circa 1.200.000 di spettatori paganti. Il trofeo Jim Clark da solo ne ha richiamati 100.500.

• Durante il mese di gennaio le case automobilistiche AMERICANE hanno costruito 711.825 vetture negli stabilimenti metropolitani, ossia l'1,7 per cento in meno che nello stesso mese del 1971.

• Nel 1971 la PEUGEOT ha prodotto 620.922 autoveicoli, cioè il 20 per cento dell'intera produzione automobilistica francese, e nell'anno in corso conta di produrne 650.000.

• L'ANFIA ha comunicato il consuntivo dei risultati dell'industria italiana nel 1971. L'anno scorso sono stati costruiti 1.817.019 autoveicoli, con una flessione del 2,01 per cento rispetto al 1970.

• La CITROEN SM è stata dichiarata «vettura dell'anno 1972», sul mercato americano. Il premio viene assegnato ogni anno dalla rivista Motor Trend. Tra la giuria c'era anche Phil Hill.

• La TOYO KOGYO ha comunicato che è in grado di mettere a punto una «vettura pulita» entro il 1975, quando entrerà in vigore la legge. La Casa non si assocerà dunque alla richiesta delle industrie americane per ottenere il rinvio di un anno.

• A nome della cittadinanza di Carvazere, il sindaco ha consegnato a SANDRO MUNARI una targa con lo stemma d'oro del comune e una medaglia ricordo, per alti meriti sportivi.



Il presidente in pensione

LONDRA - Una delle poche figure aristocratiche rimaste nell'industria automobilistica inglese è sir Williams Lyons, ex presidente della Jaguar, andato in pensione nella prima settimana di febbraio, cinquant'anni dopo avere fondato la Swallow Sidecars Ltd. capostipite della Jaguar. Sir Williams Lyons non romperà però ogni legame con la Casa, infatti ha accettato la carica di presidente onorario della società. Lo sostituì F.R.W. England, più noto come «Lofty» in Inghilterra, direttore corsa della Jaguar negli anni cinquanta, quando le sue squadre combatterono epiche battaglie con le Ferrari a Le Mans. Da cinque anni England era il sostituto di Sir Williams Lyons.

• Nel Quebec la situazione del mercato delle vetture di serie si fa difficile. La SOMA, che su licenza Renault montava le vetture della Casa francese destinate al mercato canadese e americano, ha chiuso i battenti avendo quattromila vetture che non riesce a piazzare perché, non corrispondendo ai necessari requisiti di sicurezza, non sono state accettate dagli Stati Uniti.



Per i piloti del mare

Le vacanze! Un argomento che tiene impegnata una intera famiglia per un lungo periodo di mesi, ma che si esaurisce, purtroppo per i meno fortunati, nel breve lasso di tempo di quindici giorni o un mese. Una volta partire per le vacanze significava semplicemente recarsi in montagna, in campagna o al mare e, in quest'ultimo caso, rosolarsi al sole, bagnarsi in acque allora più limpide e fare qualche gita in barca a vela ammirando e invidiando, perché no, quei pochi che si potevano permettere una barca a motore. Ora, invece, è il momento della nautica da diporto, il prezzo degli scafi essendo diventato assai più accessibile, per cui è indispensabile per chi si avvicina a questo svago conoscere la materia e le norme che la regolano.

Nel manuale di Massimo Francalanci, delle Enciclopedie pratiche Sansoni, descritte in maniera pratica, piana e facilmente comprensibile, il neofita ma anche il diportista più esperto, troverà notizie, grafici e disegni esemplificativi di sicuro interesse. Il manuale è diviso in sette capitoli nei quali, di volta in volta, vengono trattati «la barca e le sue manovre», la «legislazione del mare», i «documenti e strumenti di bordo», il «mare e il vento», «la navigazione», il «motore marino» e i «consigli del medico». Il libro termina con un «piccolo lessico navale» utilissimo per il novellino che voglia appropriatamente usare i termini nautici. Dopo aver letto il manuale di Francalanci, il «mare di traverso» non avrà più significati reconditi così come le parole «abbonacchiare», «ababordo», «tribordo» «orzare» ecc. non sembreranno più i termini usati soltanto dai pirati della Malesia.

LA NAUTICA - Patente e Navigazione - Enciclopedie pratiche Sansoni - L. 1.000

Fra le tante pubblicazioni della Edizioni Calderini, molto utile ed originale il «GIORNALE DI BORDO» curato da Mauro Mancini, giornalista de «La Nazione» di Firenze. Il giornale insegna a diventare marinai, ma soprattutto chiarisce come risolvere i problemi d'impiego del radiotelefono, della lettura ed interpretazione delle carte nautiche e della condotta di un battello a motore.