

Sotto l'ala dei LLOYDS di LONDRA

Finalmente una assicurazione

Nella foto: Ian Bracey nella sua BEC sport, progettata e costruita «in casa», sulla quale spicca una decalcomania piena d'interesse. A sinistra mister Malcom Blair



per le

macchine da corsa!

LONDRA - In passato i danni riportati dalle vetture in incidenti accaduti sui circuiti rappresentavano un altro dei tanti rischi e dei tanti costi dello sport, che si doveva addossare il proprietario della vettura. Questo onere variava da una spesa prevista nel budget del team, a un duro colpo che poteva porre fine alla carriera di un dilettante. L'assicurazione era a malapena contemplata, perché tutto sommato, non esisteva per coprire danni in prova o in corsa.

L'anno scorso in Inghilterra si lanciò un piccolo schema-pilota, che ora ha dato frutti diventando uno schema assicurativo su piano internazionale, approvato, alla Lloyd, la cui integrità è nota nel mondo. Gli uomini responsabili per questa iniziativa sono entrambi della Lloyd, Ian Bracey, che corre nelle gare indette dai Clubs, e Malcom Blair. La Lloyd ha accettato il loro progetto, basato sui trials del 1971.

L'assicurazione copre qualsiasi vettura fino a un valore di circa 45 milioni di lire, su qualsiasi circuito del mondo, per danni riportati in un incidente (cioè sono esclusi l'usura e gli incidenti meccanici dovuti, per esempio, alla troppa esuberanza di un pilota). Sono anche esclusi danni minori quali quelli riportati in piccoli urti, dato che l'assicuratore deve pagare una proporzione di ogni perdita; questa eccedenza è calcolata al 10% del valore assicurato del telaio, con un minimo di cento sterline. Il valore complessivo della vettura non deve necessariamente essere assicurato, cioè si può assicurarla senza motore, oppure senza motore e senza cambio, o anche in parti singole.

Non si può dare un esempio dei costi, perché Bracey fa notare che bisogna tenere conto di molti fattori, quali tipo di vettura, categoria, distanza della gara e precedenti del pilota. Le tariffe base dovrebbero variare fra il 3 e il 5% per una gara come quella di Le Mans. Inoltre si applica una «scala», cosicché mentre il costo per l'assicurazione di parti di una F. 1 comincerebbe a 150 sterline (poco più di 250.000 lire) al termine della stagione il costo potrebbe essere di 60 o 70 (90.000 o 105.000 circa).

Esigere i danni non è complicato e, purché siano rispettate tre condizioni, si può subito iniziare il lavoro di riparazione della vettura. **LE CONDIZIONI SONO LE SEGUENTI: immediata notifica dell'incidente; fornitura di fotografie della vettura danneggiata; ripresa da tutti i lati, prima che abbiano inizio le riparazioni; tutte le parti sostituite vengono conservate, per un'eventuale ispezione da parte di un esperto.**

Comunque, non occorre inventare scuse per l'incidente.

Si direbbe dunque che valga la pena, per ogni concorrente, dare se non altro un'occhiata al progetto, che da un lato potrebbe essere un mezzo per tenere fede a un impegno con un patrocinatore, senza il rischio di dover chiedere un aumento del budget, e dall'altro potrebbe, per alcuni, significare la continuazione di una carriera, invece della sua fine. Poiché chi appartiene alla Lloyds ha il divieto di fare pubblicità, chiunque desideri ulteriori informazioni può rivolgersi a **IAN BRACEY-CHANDLER, HARGREAVES, WHITTALL & Co. Ltd. - CHANDLER HOUSE, 5 - MARSHALSEA ROAD - LONDON SE1 1EF.**

d. h.



Insieme a Graham McRae, protagonista della serie australe è stata la Leda GM 1, la F. 5000 risultata la più equilibrata del lotto di vetture mosse quasi nella totalità dal solito Chevron 5 litri

WELLINGTON - La popolazione della Nuova Zelanda supera di poco i tre milioni di anime — circa un terzo di quella di Londra — eppure, da oltre dieci anni, il paese ha fornito gran numero di piloti, compresi un campione del mondo e due campioni Can-Am. Denis Hulme, Bruce McLaren, Chris Amon e Howden Ganley hanno tutti pilotato vetture ufficiali di F. 1 e continuano a farlo, a parte McLaren morto nel 1970. Un altro conduttore che probabilmente entrerà a loro nelle corse di Gran Premio è Graham McRae, il pilota trentunenne che si è da poco aggiudicato la Coppa Tasmania, più volte campione della Nuova Zelanda.

McRae sta rapidamente seguendo le orme di McLaren e di Ganley, in quanto è un tecnico, oltre che un pilota. Gli piace infatti costruirsi e mettersi a punto la vettura, quanto gareggiare. In Nuova Zelanda se n'è costruito tre e anche i modelli delle Case che ha comprato sono stati sempre modificati, per soddisfare le sue esigenze. Per esempio, la McLaren M10B Chevrolet, con la quale vinse la Coppa Tasmania del 1971 e partecipò al campionato europeo di F. 5000,

nel 1971 maturò, diventando un pilota veloce e ambizioso. Con un budget molto modesto, rischiò tutto quello che aveva per continuare a essere competitivo fra le squadre ufficiali, con la sua McLaren M10B, dopo che era andata a monte una guida per la Trojan con una McLaren M18.

Graham McRae è nato a Wellington nel marzo 1940, figlio di un ingegnere. La sua carriera in corsa ebbe inizio verso la metà degli anni cinquanta, quando ancora studente, vide una corsa e s'innamorò dell'Aston Martin DB3S della scuderia australiana Kangaroo. «Prima volevo fare il pilota da caccia — racconta — poi il pilota di linea aerea, ma dopo decisi che le corse automobilistiche erano fatte per me». Nel 1957, a diciassette anni, cominciò il lavoro per costruirsi una sport. A quell'epoca faceva l'apprendista, con contratto di cinque anni, per diventare tecnico e il suo progetto, chiamato «Masarrari», richiese quattro anni. Grande innovatore, McRae fece praticamente tutto da solo, compreso il volante. La vettura somigliava a una Ferrari o a una Maserati degli ultimi anni cinquanta e, appunto da questo, derivò il nome. All'ini-

McRae vicesse il premio neo-zelandese «Piloti in Europa» e infatti arrivò in Inghilterra con una vecchia Brabham BT23C Ford FVA di F. 2, che in passato aveva gareggiato con Piers Courage. «In Nuova Zelanda avevo vinto molti denari — dice — per cui non mi era facile andare a correre in Europa. Inoltre era la prima volta in cui lascio il mio paese». Con la Brabham arrivò quarto a Zolder, nono a Hockenheim, decimo a Reims e dodicesimo a Monza. Vinse anche qualche gara indetta dai clubs in Inghilterra e segnò il giro più veloce del circuito di Silverstone, nelle gare per clubs.

Per il 1970 trovò un patrocinatore, l'ex pilota neo-zelandese Tom Clark, che gli comprò una McLaren M10A Chevrolet perché partecipasse alla Coppa Tasmania. Vinse le prove di Teretonga e di Surfers' Paradise e si piazzò quinto nella classifica. Si aggiudicò il campionato neo-zelandese Gold Star per il 1969-1970 e arrivò secondo nel campionato nazionale della Formula con un'altra McRae Special di un litro e mezzo.

La ditta di Tom Clark, la Crown Lynn Potteries, lo finanziò poi perché

A diciassette anni costruì una sua «MASARRARI»

era tutt'altro che standard e molto competitiva.

Verso la metà del 1971 McRae decise di costruirsi una vettura per la Coppa Tasmania di quest'anno e la completò soltanto tre mesi dopo avere preso accordi con Malcom Bridgeland del Malaya Garage Group (che controlla la Leda Cars), accordo secondo il quale Graham, in collaborazione con Len Terry, avrebbe costruito il prototipo, mentre i seguenti modelli sarebbero stati destinati alle vendite. La bassa, affusolata vettura segue la linea delle F. 1, anzi somiglia molto alla BRM P160 e il prototipo, denominato Leda GM 1, andò bene fino dall'inizio. E' senza dubbio la vettura più veloce che si sia vista in questa Coppa Tasmania, più veloce della Lola ufficiale di Gardner, della Surtees ufficiale di Hailwood e della Matich Repco di Matich.

McRae è un tipo originale, che risponde bene al suo nomignolo «Casio». Quando arrivò in Europa disse che «l'avrebbe fatta vedere a tutti», invece non mantenne la promessa e piano piano si calmò. Ogni tanto, anche ora, si eccita, soprattutto quando parla della sua nuova vettura, ma

zio il motore era un Austin A70 con compressore, ma alla sua prima gara, nel 1961, andò a farsi benedire già in prova. In seguito fu montato un Humber 80, per il quale McRae preparò personalmente le valvole e gli alberi a camme e la «Masarrari» corse fino al 1963, anno in cui McRae restò senza un soldo. In questo frattempo aveva partecipato anche a sprints e a gare in salita, con una Humber 80, una MGA, una MGB e un Jaguar E.

«Allora — racconta — mi misi al lavoro nel campo tecnico per cercare di guadagnare abbastanza per riprendere a correre. Alla fine del 1967, infatti, mi comprai una vettura celebre, la Brabham BT6 Formula Junior che aveva corso con Roy James, quello della famosa rapina al treno». Con quella vettura partecipò alle gare della formula in Nuova Zelanda (1500 cc) ottenendo qualche successo, prima di decidere che si sarebbe costruito una vettura sul tipo della Brabham. Ci riuscì in nove settimane e fu vincitore, al suo volante, del campionato nazionale 1968-1969, oltre a partecipare a qualche gara di F. 2 con motori FVA.

Non è sorprendente, dunque, che

partecipasse al campionato 1970 di F. 5000 in Europa, con una nuova McLaren M10B. Dopo una stagione cosparsa di guasti al motore, testa-coda e incidenti, McRae vinse il round finale a Brands Hatch in settembre, prima di portare a casa la vettura all'inizio del 1971, per la Coppa Tasmania. Più volte diede filo da torcere ai leaders — soprattutto al campione Peter Gethin — ma la fortuna fu dalla sua soltanto all'ultima prova, appunto a Brands Hatch.

Nella Coppa Tasmania vinse dopo una dura lotta con gli australiani Allen e Matich, che pilotavano anche loro delle McLaren M10B. Graham disponeva di un solo motore e più di una volta gli toccò di chiederne uno in prestito a Teddy Pilette.

In origine Graham aveva avuto intenzione di portare la McLaren negli Stati Uniti, per tentare nella serie Lygett 9 Myers di F. 5000, invece accettò un'offerta, arrivata all'ultimo momento da parte del Team Trojan, di essere il numero uno del team di tre vetture in Europa. La McLaren M18 non fu costruita in tempo per la prima gara a Mallory Park, in marzo, poi nelle prove per la corsa del venerdì

Si è conclusa
la COPPA
TASMANIA '72

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPRINT

domenica SPRINT

CHI È
il campione
bis (che
insidia
il primato
di CLARK):



David Hobbs, con la McLaren M22 di Kirk White, è risultato il vincitore della gara di Adelaide, ultima prova della Tasman Cup

CORSA DI ADELAIDE - Gara internazionale di velocità in circuito - Ottava prova della Coppa Tasmania - 66 giri - Circuito di Adelaide - 27 febbraio 1972.

CLASSIFICA

1. David Hobbs (McLaren C22) in 1 ora 02'40"5, media 161,427 kmh; 2. Hailwood (Surtees TS8) a 48"; 3. Pilette (McLaren M10B) a 1 giro; 4. Walker J. (Elfin MR5) a 2 giri; 5. McCormack (Elfin MR5) a 3 giri; 6. Campbell (Lola T300) a 9 giri; 7. Radifich (McLaren M10) a 11 giri; 8. Stewart M. (Mildren) a 17 giri.

Giro più veloce: Frank Matich (STP Repco) alla media di 172 kmh.

HOBBS ce
l'ha fatta
nell'ultima
battaglia con
HAILWOOD
a Adelaide

McRAE sulle orme di McLAREN



santo a Snetterton McRae ebbe un grave incidente, uscendo da una curva insidiosa prima dei boxes. La McLaren sbucò, per traverso, urtò il terapieno, volò in aria, e ricadde quasi rovesciata per finire poi sulle quattro ruote. McRae rimase illeso, ma motore e cambio erano inadoperabili. Si disse che causa dell'incidente fosse stato il grippaggio del differenziale, ma Graham disse che anche prima dell'incidente c'era qualcosa che non andava. La Trojan costruì un altro telaio, ma poiché il motore preparato dalla Morand in Svizzera non venne consegnato alla data fissata, a metà maggio rinunciò, ma offrì a McRae di pagargli il trasporto dall'Australia per la M10B vincitrice della Coppa Tasmania (era rimasta lì dopo la fine della serie) fino all'Inghilterra o agli Stati Uniti, quale ricompensa. McRae scelse l'Inghilterra, dato che aveva già preso accordi per quell'anno. Infatti la vettura andò alle officine del Malaya Garage e spesso la vettura andava alle gare caricata con la Leda ufficiale sul grande furgone del team, un tempo dell'Anglo American Racers. Rimessa a posto in fretta, dopo il volo, la McLaren ottenne una vitto-

ria da manuale a Mallory Park in maggio, con un motore preso in prestito dal Malaya Garage. McRae ottenne poi altre due vittorie, a Thruxton e a Snetterton — prima del grave incidente a Hockenheim. «Mi davo veramente da fare a Hockenheim — racconta — e nella prima manche partii bene, dopo avere avuto noie al motore in prova; risalii fino al terzo posto, dietro alla Lola di Gardner e alla Lotus turbina di Fittipaldi. Nella seconda manche rimasi vicino a loro, poi l'incidente». Nella veloce curva a destra, in fondo al circuito, McRae stava frenando quando d'un tratto il pneumatico si sfilò dal cerchione. La McLaren urtò con violenza il muretto, si buò un serbatoio del carburante e scoppiò l'incendio. Per fortuna i soccorsi furono pronti, in pochi secondi le fiamme furono domate e si poté fare uscire McRae dai rottami. All'ospedale gli riscontrarono ustioni alle mani, quindi si può dire che fu fortunato. Quanto alla McLaren, non esisteva più.

Soltanto poche ore prima McRae aveva raccontato di essersi accordato con il Malaya Garage Group per costruire una propria F. 5000 alla Leda

ADELAIDE - La «serie» della Coppa Tasmania è terminata e Graham McRae ha bissato il successo riportato lo scorso anno portandosi, quindi, ad un solo passo dal grande Jim Clark che il Trofeo ha vinto per tre volte. La corsa di Adelaide era l'ultima delle otto gare in programma e McRae avrebbe anche potuto disertarla tanto era cospicuo il suo vantaggio; il neozelandese, però, da sportivo di razza, ha voluto partecipare anche all'ultima competizione e soltanto la malasorte ha potu-

to fargli alzare bandiera bianca. Con lui, hanno preso la via dei boxes prima del termine anche Frank Gardner e Frank Matich per cui, se non fosse stato per la bella gara di Hobbs e la presenza di Mike Hailwood, questa gara la si sarebbe potuta chiamare il «premio di consolazione dei diseredati». Pieno merito quindi a McRae che con i suoi 39 punti in classifica, quattro vittorie e un quarto posto, lascia Mike Hailwood che lo segue, a ben 11 punti di distacco.

La classifica finale della COPPA

CLASSIFICA FINALE DELLA COPPA TASMANIA: 1. Graham McRae punti 39; 2. Hailwood p. 28; 3. Gardner p. 27; 4. Matich p. 22; 5. Bartlett e Hobbs p. 20; 7. Pilette p. 16; 8. Oxtan p. 7; 9. Noyes e Stewart p. 5; 11. McCormack p. 4; 12. Walker p. 3; 13. Brown p. 2; 14. Campbell e Radifich p. 1.

Cars (per la Tasmania) in collaborazione con Len Terry; le successive versioni della vettura sarebbero state immesse sul mercato dalla Leda. Il prototipo utilizzava molte parti della McLaren e in tutto l'anno McRae aveva applicato molte delle sue idee sulla sua McLaren F. 5000.

Per il 1972 Graham ha intenzione di partecipare sia al campionato Rothmans di F. 5000 che a quello Lyggett & Myers in America e ormai, dopo il successo in Tasmania, è giusto considerarlo un grande favorito per entrambi i titoli. Dal canto suo, spera che questo gli porterà un'offerta per pilotare una vettura da Grand Prix, anche se è interessante chiedersi se entrerebbe in un team esistente o se tenterebbe di mettersi a punto una propria vettura, con un buon patrocinio.

«La mia ambizione è di entrare in F. 1, naturalmente — dice. — Anzi, a un certo momento, come tutti i neozelandesi, volevo disperatamente fare parte del team McLaren, d'altra parte non vado in giro a bussare a tutte le porte con aria ingraziante. Starò a vedere se mi cercano».

Michael Kettlewell

La gara di chiusura, l'ottava ed ultima della serie disputata su circuiti australiani e neozelandesi, è stata forse la più esaltante dell'intera stagione e si è conclusa con la vittoria sofferta dell'inglese David Hobbs che, al volante di una cinque litri McLaren M33, ha preceduto di quasi un giro sul traguardo la Surtees TS 8 di Mike Hailwood.

Una gara dura, quasi infernale, che Hobbs ha concluso alla media di oltre 161 chilometri orari, coprendo i 70 giri del circuito di Adelaide nel tempo di un'ora, 2 minuti e 40 secondi. A circa un minuto Hailwood. A riprova della durezza della corsa, basti pensare che soltanto otto delle sedici vetture al via hanno concluso la prova. Alle spalle di Hailwood è finito il belga Teddy Pilette con la sua McLaren e quarto l'australiano John Walker su Elfin MR5. Matich, che in sede di prove era stato il più veloce, non è stato in grado di giungere al traguardo.

E veniamo alla corsa. Parte bene Hobbs e al passaggio dinanzi le tribune, dopo appena un giro, è già in testa, ma è un successo che dura poco. McRae, che ci tiene a concludere da trionfatore, gli è subito sulla scia e dà il via alla battaglia. Per tredici giri quattro corridori nello spazio di pochi metri: McRae, con la sua Leda, il citato Hobbs, l'australiano Frank Mitich con la sua STP Repco, ed Hailwood al volante della sua Surtees.

Matich rompe il fronte e

al quattordicesimo giro balza in testa. Otto giri più tardi McRae, che era riuscito ad insediarsi nella piazza d'onore, è costretto a raggiungere a piedi i boxes. La sua Repco ha il motore in panne. In seconda posizione continuano ad alternarsi Hobbs ed Hailwood mentre il pilota della McLaren, continua indisturbato la sua corsa. A metà gara la sorpresa: testa e coda della Repco di Matich sul rettilineo in prossimità della curva. Parte il differenziale e l'australiano non è più in grado di proseguire. Gli resta il merito di aver fatto segnare il giro più veloce alla media di 172 km orari.

Ritiratosi Matich è Hobbs che conduce. Ma al 37.º giro anche la sua macchina incorre in un testa e coda e l'inglese, anche se riparte, perde preziosi secondi. Hailwood lo supera e passa a condurre fino ad avere un vantaggio di cinque secondi. Ad ogni modo sembra che la sorte non voglia favorire alcuno: al 48.º giro, pochi attimi dopo il passaggio dinanzi alle tribune, Hailwood fora una gomma. Il pilota si supera e riesce a tenere in pista il bolide che sfreccia ad oltre 160 kmh; per le migliaia di spettatori presenti sono attimi di tensione. Una volta ai boxes, Hailwood cambia le ruote e ricomincia. E' secondo, ma troppo è il distacco che lo separa da Hobbs per poter sovvertire negli ultimi venti giri il pronostico e, soprattutto, recuperare quasi tre chilometri ad Hobbs.

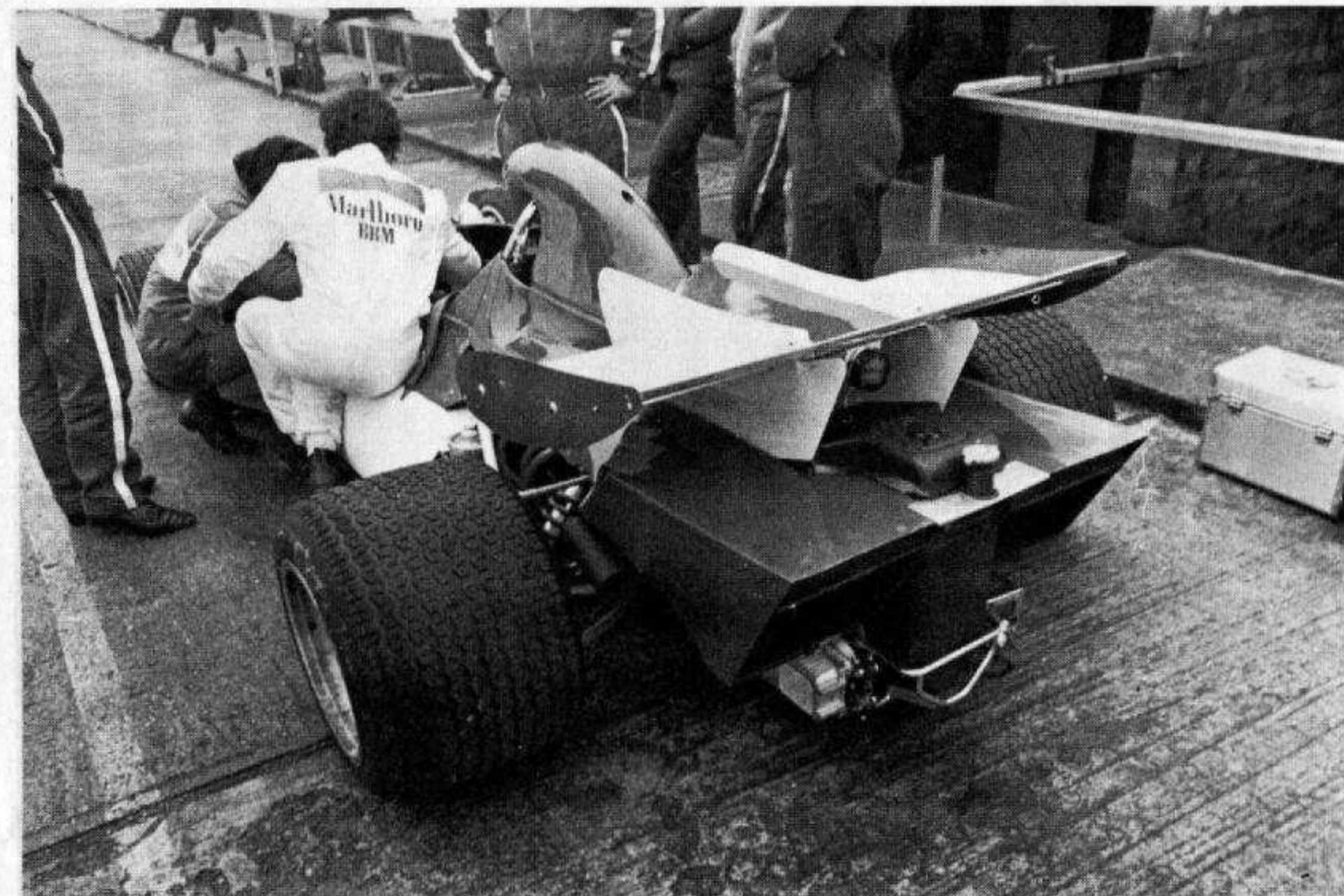
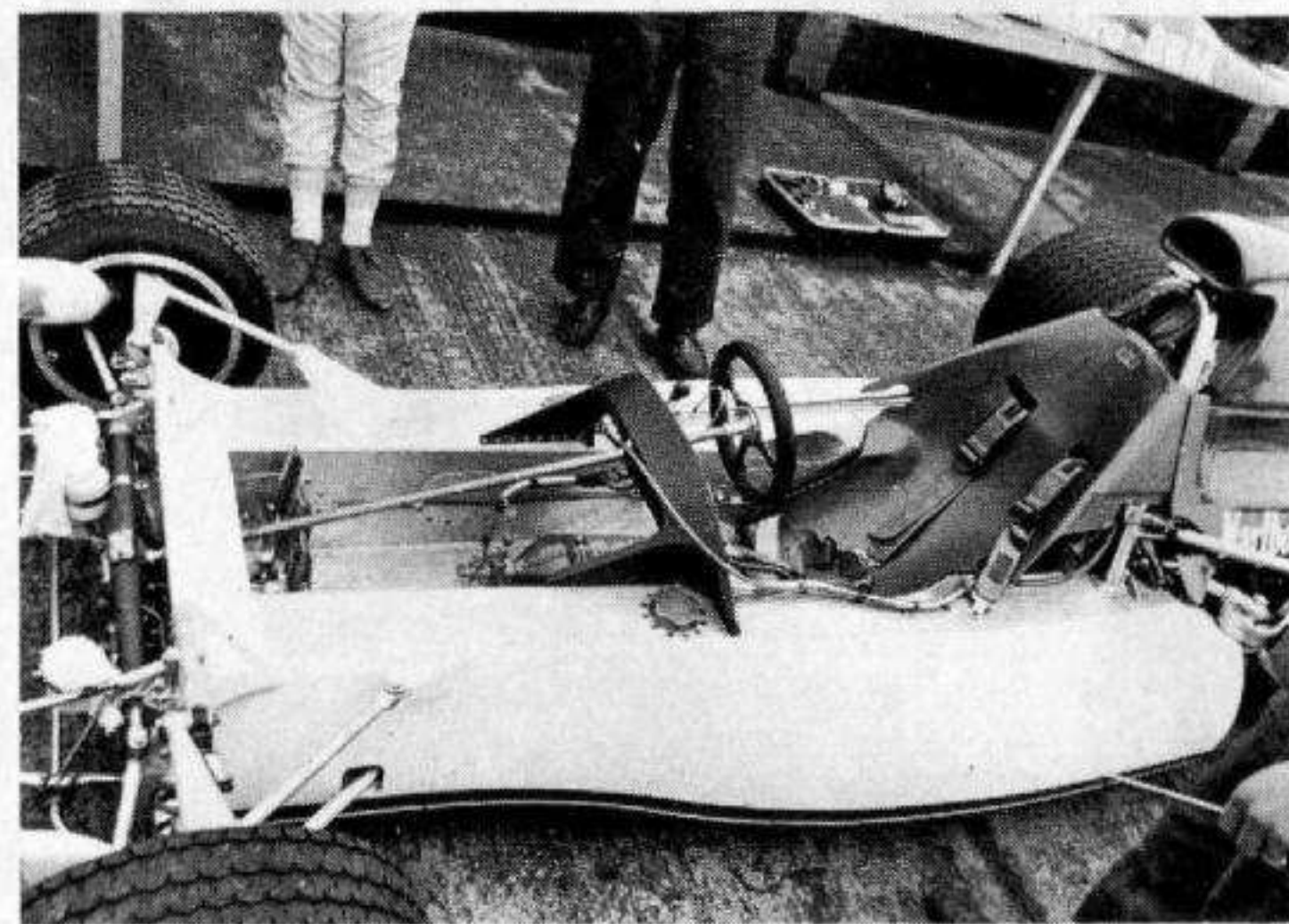
John Anderson



Nelle brume di Silverstone, debutto della BRM P 180. Nella foto, a destra vediamo Beltoise (che l'ha collaudata) confidarsi con Tony Southgate, che è il progettista

La BRM ha messo lo scudo

A destra, la P 180 è tutta nuova. La scocca termina all'altezza delle sospensioni anteriori e del motore



Gli arretratissimi radiatori acqua della nuova BRM. Assieme allo «scudo» anteriore, è la caratteristica più appariscente di questa nuova F.1, che debutterà dopo Kyalami

Il maltempo ostacola Regazzoni a Kyalami

Via col vento le prove FERRARI

KYALAMI - I giorni di prove stabiliti dalla Scuderia Ferrari sul circuito sudafricano di Kyalami, con una settimana di anticipo sui «giorni caldi» del Gran Premio, sono stati in gran parte sprecati. Non che si sia trattato di una trasferta inutile, ma il maltempo imperversante, con vento fortissimo e pioggia insistente, hanno ridotto grandemente le possibilità di eseguire quei tests prolungati ed al limite che ci si augurava di poter fare.

Non appena giunta a Kyalami la 312 B nella versione che era stata collaudata la settimana prima a Vallelunga, Clay Regazzoni si è subito visto ostacolato da un vento fortissimo che diminuiva grandemente le possibilità della sua monoposto in rettilineo, con una velocità stimata non superiore ai 270 kmh. Il ticinese non ha potuto in queste condizioni fare meglio di 1'18"9. Singolare notare come il nuovo muso carenato abbia portato proporzionalmente più vantaggi nei tratti lenti che in quelli veloci, nei quali dovrebbe invece esprimere le sue qualità aerodinamiche. Infatti, in seguito alla sostituzione del muso con uno tradizionale, si è visto che la velocità massima rimaneva quasi immutata. Nei giorni immediatamente successivi, l'équipe italiana è stata praticamente ridotta all'inerzia a causa di continui rovesci di pioggia, che non hanno dato tregua e che hanno permesso di percorrere solo pochissimi giri di pi-

sta. Così il tempo sul giro non è calato, e per ora il record (ufficiosissimo, ma pur sempre molto indicativo) ottenuto da Stewart quindici giorni fa, con 1'16"4 è rimasto imbattuto.

Sulla pista sudafricana, oltre alla Ferrari, c'erano in allenamento altre squadre. Hulme, con la McLaren, è rimasto a 1'19"1, mentre il suo compagno di squadra Revson — che però deve ancora familiarizzare con il non facile percorso — ha fatto segnare 1'19"4. Henri Pescarolo, che correrà il Gran Premio del Sud Africa con la solita March-Williams in attesa del debutto (in Spagna) della nuovissima Politoys, ha girato in 1'20"7, mentre si è visto anche Stommelen con la bianca Eifelland (telaio March, motore Cosworth, carrozzeria dell'italo-tedesco Colani) in fase di collaudo. Stommelen ha girato a lungo, anche con il maltempo, per vedere di «rodare» la macchina, arrivando comunque a far segnare 1'21"1.

Per quanto riguarda la Ferrari, sabato sono partite dall'Italia altre due monoposto del tipo B2 aggiornato nelle sospensioni posteriori e con i nuovi musci, assieme ai motori di scorta e ad altro materiale. Se il tempo lo permetterà, le prove proseguiranno nei primi giorni della settimana, in attesa di iniziare — da giovedì — le prove ufficiali per il Gran Premio di sabato 4.

LONDRA - Un piccolo gruppo di giornalisti, invitati a Silverstone per la presentazione della nuova Chevron ufficiale, la B20 di F.2, ha avuto un doppio regalo, arrivando durante la prima sessione segreta di prove della nuova BRM P180 di F.1, vettura che non farà il suo debutto in gara fino a dopo il G.P. del Sud Africa, come si è già detto.

Tornando alla Chevron B20, dopo le vendite poco felici della prima seria vettura di F.2, la B18 del 1970, la Chevron ha deciso di passare da un team ufficiale di vetture sport a uno di F.2, per dare una posizione sul mercato alla sua monoposto, come ha da ormai due anni la sua vettura di due litri.

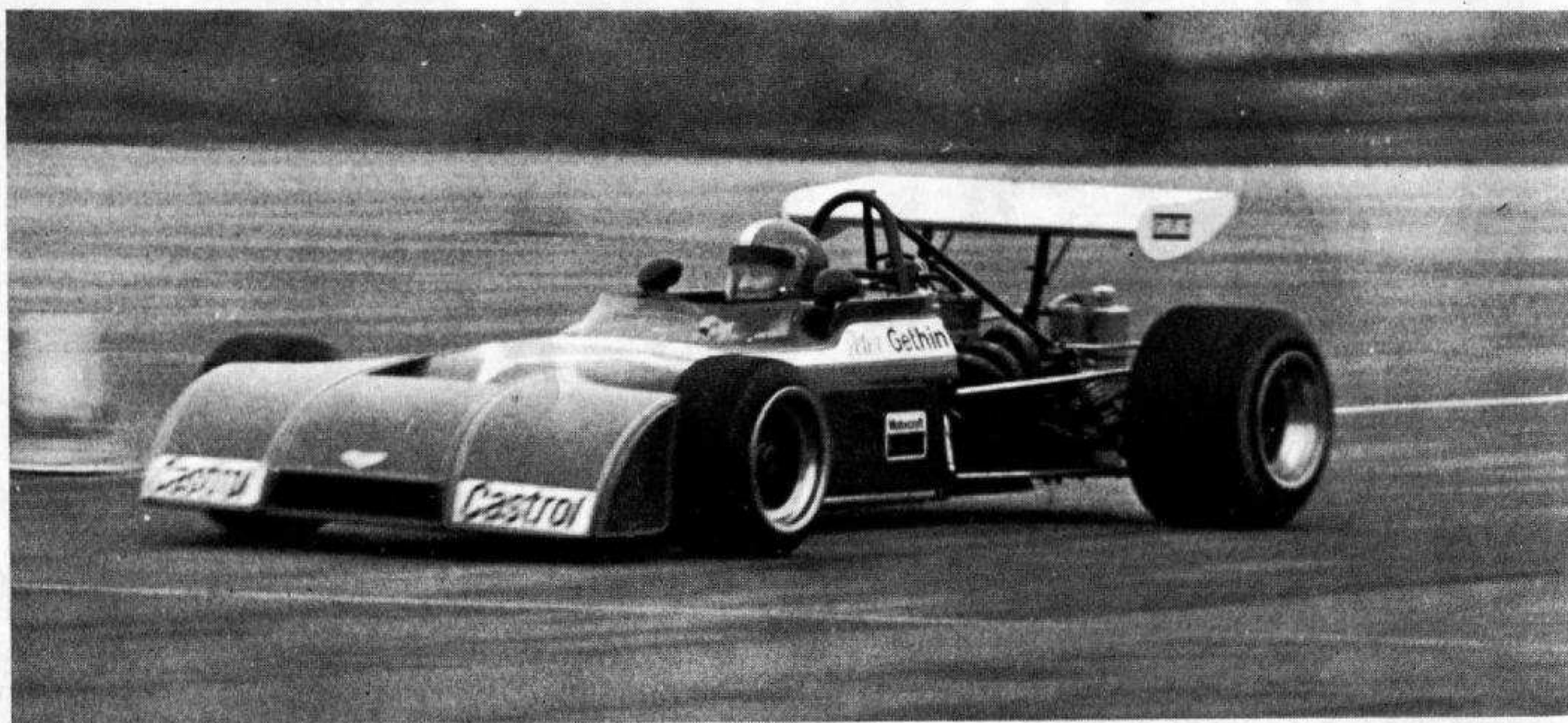
La scelta di Gethin come pilota ufficiale, che parteciperà al campionato europeo di F.2, è stata buona, dato che Gethin, fra i piloti non classificati, è forse quello con maggiore esperienza. La sua vittoria di gran premio a Monza, con la BRM, gli ha permesso di porsi fra i primi sei «grandi» e così, per la squa-

dra Chevron, si possono prevedere buoni successi. La vettura correrà con il patrocinio della Castrol, cosa ormai risaputa.

La vettura non somiglia molto a quella dello scorso anno, anzi soltanto l'allettone posteriore è rimasto. A Silverstone montava un motore BDA di 1800 cc preparato da Alan Smith, ma quasi tutti i motori fino a due litri possono facilmente equipaggiarla. Come altri costruttori, anche la Chevron è tornata alle sospensioni fuoribordo, dopo avere provato, lo scorso anno, ammortizzatori entro-bordo. Dopo il successo della forma della vettura sport, il muso di questa F.2 occupa quasi tutta la larghezza e la profondità delle ruote anteriori, ciò per ottenere una migliore aerodinamica, mentre posteriormente l'unico dispositivo aerodinamico è un solo alettone a tutta larghezza. Il radiatore dell'acqua rimane montato anteriormente, mentre i serbatoi del carburante sono sui lati della monoposto.

j. h.

Una Chevron F.2 per Gethin



La crisi dei Gran Premi

Road Atlanta
senza sponsor

Road Atlanta è in crisi. L'organizzazione che si era offerta, sembra con l'aiuto della Coca-Cola, di allestire il tanto travagliato ex Ontario Speedway e ex-Gran Premio Riverside di F. 1, non ha ancora trovato ufficialmente lo sponsor per la gara. E con quella di Road Atlanta, diventerebbero quattro i GRANDI PREMI di F. 1 in pericolo: G.P. Coca-Cola (9 aprile), G.P. del Belgio (4 giugno), G.P. d'Olanda (18 giugno) e G.P. di Francia (2 luglio). Restano in piedi (per ora), undici gare per il titolo mondiale.

Memorial Rindt
da Tulln
a Zeltweg

VIENNA - Il «Jochen Rindt Memorial 1972», prova valida per il campionato europeo conduttori F. 2, non si farà più a Tulln-Langenebarn, bensì a Zeltweg, pista dell'Osterreichring. Un accordo in tal senso è stato raggiunto fra gli organizzatori della prova del 9 luglio e i reggitori dello sport austriaco. Nella stessa giornata verrà probabilmente disputata anche la gara valida per il campionato europeo INTERSERIE, già in programma su quell'autodromo per il 26 marzo.

Per il G. P. inglese
«fumata nera?»

LONDRA - Fino al momento in cui abbiamo avuto una discussione con il produttore di un regolare programma automobilistico della TV, non ci eravamo pienamente resi conto di quanto arduo fosse la questione dei patrocini in Inghilterra. A causa della sua posizione, il produttore deve per forza di cose esaminare più a fondo tale questione. Ovviamente da un lato ci sono i tradizionalisti — che in cuor loro vorrebbero vedere ancora le Maserati contro le Vanvall nei Grandi Premi — dall'altro i realisti degli anni settanta. Un terzo gruppo si trova in un dilemma, dilemma che coinvolge il produttore della BBC, dato che quell'augusto ente è contrario alla commercializzazione e, comunque, ha una costituzione che teoricamente la vieta in qualsiasi programma audio-visivo, e gli stessi patrocinatori, preoccupati al pensiero che si possa impedire ai loro «investimenti» (le vetture)

di dare un buon utile o, peggio ancora, che le loro vetture debbono fare pubblicità a prodotti rivali.

Al centro della scena c'è la Players. I tradizionalisti, detestano vedere sparire il nome Lotus dai circuiti dei Grandi Premi, sostituito da John Player Specials. Anche il produttore della BBC ne è preoccupato e, fin'ora, si è consolato col fatto che le 72 che hanno corso fin'ora avevano ancora il vecchio telaio Lotus 72; d'ora in poi, però, non vede come si possa aggirare la situazione, appena appariranno le nuove JP Specials. E' buffo, perché nei passati due anni tutti parevano accettare normalmente la Yardley-BRM.

Il nocciolo della questione è rappresentato dal GP di Gran Bretagna, che quest'anno non sarà più tale. Come l'anno scorso era della «Lana vergine» quest'anno sarà GP John Player. I patrocina-

tori di gare vogliono che il loro patrocinio sia reclamizzato sulle vetture in pista, anzi in generale possono esigerlo, quale parte del contratto con gli organizzatori. Ma si oppongono i concorrenti, come fece l'anno scorso Ferrari. Quest'anno poi accade che nel GP di Gran Bretagna — chiediamo scusa a John Player — potrebbe succedere che le BRM-Marlboro debbano sfoggiare pubblicità per la John Player, un poco come se la Volkswagen avesse decalcomanie che fanno pubblicità alle doti delle Fiat.

Sarebbe una bella ironia e aspettiamo con interesse l'esito delle discussioni accalorate, che si stanno svolgendo dietro le quinte. Se ne è parlato anche in sede di Associazione F. 1. Intanto il RAC è felice perché il futuro della sua gara principale è garantito per molti anni, a meno che la Players non sia costretta a cedere terreno.

Però sembra che gli stessi sponsor si siano convinti della necessità di non farsi dispetto, accontentandosi della pubblicità col solo nome del Gran Premio. Perché i dispetti potrebbero rovesciarsi. Basterebbe, mettiamo, che la Marlboro pagasse un'altra gara e costringesse così le ex Lotus ad apporre la etichetta contrastante, a sua volta.

Intanto, i realisti accettano la situazione generale, mentre l'uomo della BBC (come avverrà per le altre TV) si trova in una posizione imbarazzante perché si rende conto che il denaro è essenziale per lo sport e che la fonte di tale denaro è rappresentata dalla commercializzazione. Comunque, una situazione abbastanza interessante si creerà se, per caso, il GP John Player dovesse essere vinto da una Marlboro-BRM! O viceversa.

d. h.

Continuano le prove di GALLI
con la F.1 rossoblu «Martini»C'è chi pensa
a un «8 boxer»
nella TECNOC?

Nanni Galli, coscienzioso professionista. Dopo aver constatato l'esistenza di molte pozze d'acqua all'autodromo di Modena, si è dato da fare personalmente per spazzare via quanta più acqua possibile

MODENA - Finalmente un po' di sole per la Tecno. Sole sotto tutti gli aspetti da quello caldo che brilla in cielo a quello «figurato», perché finalmente la monoposto bolognese è riuscita a compiere cento giri e oltre della pista modenese senza accusare nessun serio guasto al suo propulsore boxer a 12 cilindri.

Sono presenti lunedì mattina tutti i massimi dirigenti della casa bolognese in una giornata primaverile che fa prevedere una lunga seduta di prove. Vi è anche il D.S. della Tecno-Martini David Yorke, che con un cronometro nascosto in una tasca dell'ampia giacca a vento con ancora su scritto «Gulf» prende discretamente i tempi.

Arriva Galli, puntualissimo, alle 10 esatte con la sua GT. E' bianco in volto, ci dice che ha passato una gran paura sull'autostrada quando un camion gli ha improvvisamente invaso la corsia di sorpasso, a quasi 200 all'ora. Il pilota da coscienzioso professionista va a visionare la pista, che è leggermente umida, e notate alcune pozzanghere alla «esse», prende una ramazza e pulisce la sede stradale.

Primi giri per scaldare le gomme, una fermata per una regolazione e cambiare le candele eppoi via. Il motore (ha dato 440 CV al banco) «canta» bene quando passa davanti ai box, e la macchina osservata alla «esse» e alla curva che immette nel rettilineo dei box ha un comportamento molto più corretto e stabile delle prove effettuate il giovedì prima. Anche lo stesso Nanni si dice contento del comportamento della vettura dopo le regolazioni fatte in officina, parla a lungo con il D.S. Yorke che annuisce e sorride contento e disteso.

Le prove continuano con alterne fermate per questa o quella regolazione. «D'altra parte» dice Luciano Pederzani, «non devono impressionare tutte queste fermate, si studiano diverse soluzioni da accoppiare ad altre ed è necessario sentire il parere del pilota che è il diretto interessato, prima di decidere che soluzioni adottare definitivamente».

Il fumo che era stato notato la settimana prima uscire dagli scarichi di destra della macchina continua a lanciare una lieve cortina fumogena azzurrognola alle spalle del pilota. Ma non è nulla di impressionante, dicono quelli della Tecno, il fumo che esce è dovuto al fatto che la bancata destra è nel senso di rotazione dell'albero motore, e una lieve impercettibile perdita fa bruciare un po' d'olio.

Nelle frequenti fermate ai boxes Nanni si lamenta che le curve della pista di Modena sono bagnate e che quindi non può tirare al massimo. Lo stesso pilota informa Luciano che nel rettilineo dalla parte opposta dei boxes tira il motore a non più di 10.800 giri che corrispondono ad una velocità di circa 245 kmh perché vi sono delle pozzanghere, a titolo comparativo, Regazzoni con il 312 B1 arrivava a 11.600 giri alla velocità di 260 kmh.



Ad assistere alle prove Tecno c'era anche Munari, che era stato a Maranello a farsi prendere le misure per il 312 P. Le sue prove a Fiorano inizieranno, comunque, non prima di 15 giorni

● Alla Tecno continuano le defezioni importanti. Dopo Gilli, tornato alla AMS, è ora la volta di Armaroli a mettersi in proprio. Allestirà motori per la Ducati, mentre nella sua officina ha già quasi terminato il F. 2 derivato dal Cosworth BDA. E' a «quota» 1998 cc, mentre in Inghilterra ci si è fermati a 1930 cc.

● In una lettera mandata ai clienti, la Cosworth offre i suoi motori DFV serie 11 da 3 litri, per la F. 1 o le Sport, al prezzo di circa 9 milioni, garantendo 450 HP (cioè circa 456 CV).

● Sempre dalla Cosworth. Il nuovo Vega 2 litri viene venduto a 4 milioni e mezzo, e viene garantito a 265 HP a 8500 giri. E' pieno di cinghie: oltre alla distribuzione, le cinghie dentate comandano anche le pompe dell'olio esterne. Il BDA 1800 costa meno: 4 milioni, ma ha anche 15 HP in meno.

● Nelle recenti prove, la Tecno aveva per la prima volta il nuovo motorino d'avviamento espressamente allestito dalla Marelli. L'industria milanese consegna a nove mesi i prodotti speciali richiesti.

● L'elasticità dei metalli è un grosso problema per la Tecno, dove non si ha un'esperienza specifica nel settore. I pistoni del boxer bolognese (gli stessi delle vecchie F. 3) vengono montati con giochi molto ampi, e questo ne peggiora «l'accoppiamento» con il cilindro.

● Per montare un motore completamente nuovo alla Tecno si calcola che occorrono circa 20 giorni, mentre un motore revisionato viene richiuso in un massimo di 4 giorni.

I tempi della Tecno-Martini però nonostante le vistose messe a punto che hanno fatto migliorare moltissimo la macchina (almeno per chi dai box come noi la osserva, raffrontandola al comportamento della settimana prima) non tendono a scendere da quel solito 52" che sembra il limite per questa vettura almeno fino ad ora, a parte quel solitario 51"6 dell'altra settimana.

Fra una pausa e l'altra Pederzani ci confida che nell'officina di Borgo Panigale si sta lavorando alacremente per finire di montare due motori, uno è il solito con l'albero motore a 7 supporti, mentre vi è il nuovo che porta il N. 3 che adotta per la prima volta i 4 supporti, dopo che il medesimo era stato provato al banco, ma aveva dato degli inconvenienti alle camicie, subito individuati ed eliminati. Poi le prove terminano.

Nanni continua a collaudare il giorno successivo la vettura, facendogli fare dei notevoli progressi, ma quando vengono cambiate le vecchie gomme Firestone (che erano quelle di Surtees al G.P. d'Italia) con le nuovissime B 26, una maligna perdita di olio del tutto insignificante arriva alla frizione facendola slittare, e impedendo a Galli di cercare di migliorare il tempo fatto la settimana precedente. Luciano Pederzani si è mostrato nel complesso molto soddisfatto di queste giornate di prove modenesi e ci ha detto:

«Peccato che la frizione si sia messa a slittare proprio ora che avevamo messo a punto la macchina come voleva il pilota, avevamo montato le nuove gomme "slicks" che dovrebbero avere quasi un secondo di vantaggio sulle altre, potevamo fare un buon tempo, ma non ci è stato possibile, vedremo che cosa riusciremo a fare la prossima settimana a Vallelunga».

Quindi, caricata la monoposto sul camion tutta l'equipe è ritornata a Borgo Panigale, dove è subito stato smontato il motore per vedere che cosa aveva. Nessun guasto importante, se non la perdita d'olio detta prima e un piccolo ingranaggio che si era prematuramente consumato. Ora con l'esperienza fatta in queste due giornate di prove piene si modificherà ancora qualcosa, come montare delle molle ancora più dure, assetto leggermente variato, e forse dei baffi applicati al musetto e via la prossima settimana se si farà in tempo per Vallelunga e forse Le Castellet.

Un problema che affiorerà quanto prima alla Tecno sarà il consumo di carburante, se ne è parlato in questi giorni a Borgo Panigale fra i responsabili e ad un certo punto è saltata fuori la proposta di fare anziché un 12 cilindri un 8 cilindri, sempre boxer però. La proposta per ora è ancora allo stato di idea, ma quanto prima se ne parlerà.

Giancarlo Cevenini

L'Accademia francese di sport per MUNARI

PARIGI - Sandro MUNARI « Campione del mese », titolo attribuito al vincitore del recente 41. Rally di Montecarlo dalla Accademia degli Sport francesi. Per la prima volta nella storia di questa designazione, l'attenzione è stata rivolta ad un italiano e a un pilota d'automobili.

Il precedente titolo era stato attribuito a PAPANICOLAU, NI CHICHIN, MILBURN e VAATAINEN per l'atletica leggera, MERCKX e OCANA per il ciclismo, FRAZIER per il pugilato, SHANE GOULD (due volte), per il nuoto, ALCINDOR e SQUADRA sovietica femminile per la pallacanestro, ROSEWALL per il tennis, MICHELE JACOT per lo sci, ALEXEIEV per il sollevamento pesi e NEPELA per il pattinaggio artistico.

«STERRATI» da racing in ROMAGNA

La Scuderia Romagna sta facendo le cose in grande per l'imminente Trofeo Life, che poi non è altro che la dodicesima edizione della Coppa Città di Cesena. La gara del 12 marzo prossimo, valida quale seconda prova del Trofeo dei Rallies Nazionali, si preannuncia molto combattuta sia perché hanno assicurato la loro presenza molti grossi nomi del rallismo nazionale sia perché in pratica può considerarsi la prima vera prova del Trofeo in quanto in diversi hanno rinunciato alla Coppa della Favera perché non attrezzati con coperture da neve e ghiaccio.

Il percorso (311 km su strade dal fondo ottimo) è stato approvato con lode da Tabaton, inviato in veste di supervisore dalla C.S.A.I., e lo stesso dicasi delle prove speciali definite come «sterrati da racing». Queste ultime sono quattro, tre delle quali da ripetere due volte, una tre volte per un totale di ben 9 prove.

Contrariamente a quanto si usa da qualche tempo a questa parte, il percorso sarà tutto segnalato pertanto, stante l'impossibilità più o meno voluta di avere dei controlli orari selettivi, chiunque, anche quelli provenienti da molto lontano, potranno in breve prepararsi per la gara.

QUESTE LE PROVE SPECIALI:

- A) Strada per Sorvillò-Monte Leone m 3,600 in 4'20" (da ripetersi 3 volte).
- B) Strada di Monte Petra km 5,100 in 6'08".
- C) Strada Rio Rose-Casalbono km 1,700 in 2'03".
- D) Strada per Monte Codruzzo km 2,100 in 2'32".

Anche i prototipi nel RALLY MONTECARLO jr.

Il 24-25 marzo avrà luogo la settima edizione del Montecarlo Junior, il rally in formato ridotto che viene organizzato annualmente per permettere a molti piloti di correre sulle stesse strade che hanno interessato i più affermati campioni della specialità un paio di mesi addietro senza costringerli ad andare incontro a tutte quelle spese necessarie per prendere parte alla più massacrante edizione invernale.

L'edizione dello scorso anno ha registrato il primo successo di un equipaggio italiano, Martino-Librizzi, che con la loro Lancia anticiparono il successo monegasco di quest'anno di Munari-Mannucci, precedendo l'Alpine di Orlandini-Girard e la Porsche di Picco-Gery.

Il percorso è di 415 km e si compone di otto prove speciali per complessivi 68 km.

La tassa d'iscrizione è stata fissata in 250 franchi. E' ammessa anche la partecipazione di vetture sport e prototipi.



Dalla SICILIA pa

Sabato 4 marzo, alle ore 8,01, scatterà la prima edizione del Rally di Sicilia, una manifestazione che già lo scorso anno era in calendario ma che solo quest'anno ha potuto trovare la definitiva «partenza». La prima vettura a prendere il via sarà la Fulvia HF dell'equipaggio più for-

te e più «famoso» d'Italia, quello composto da Sandro Munari e da Mario Mannucci, recenti vincitori del Rally di Montecarlo. Il far partire per primo Munari, se da un lato è un doveroso omaggio degli organizzatori al favorito della corsa, non sarà altrettanto gradito dall'interessato,

crediamo, poiché in un rally non è mai «comodo» partire per primo, specie con il tifo che prevedibilmente porterà moltissima gente sulle Madonie a rivedere questa specie di «Targa Florio» ritornata alle origini, cioè alle strade sterrate. La gara siciliana ha richiamato moltissimi pi-

loti locali, i quali hanno potuto sfogare la loro predilezione per gli pseudonimi, come si può vedere dall'elenco degli iscritti. Vi sarà anche il debutto di Ivana Giustri nei rallies, ed i bellicosi propositi della brava conduttrice promettono un bel confronto con la Tominz.

Come individuare i PROTAGONISTI (e DOVE) all'APPUNTAMENTO

Num.
di gara PILOTI

VETURE

1	MUNARI-MANNUCCI	Lancia Fulvia HF
2	PINTO-MACALUSO	Fiat 124 S/P 1.6
3	BARBASIO-SODANO	Lancia Fulvia HF
4	TROMBOTTO-ENRICO	Fiat 124 S/P 1.6
5	BALLESTRIERI-BERNACCHINI	Lancia Fulvia HF
6	PAGANELLI-RUSSO	Fiat 124 S/P 1.6
7	TAUFER-«NETTUNO»	Porsche 911 S
8	BISULLI-ZANUCCOLI	Fiat 124 S/P 1.6
9	L. PITTONI-«JOSEPH»	Porsche 911 S
10	SMANIA-ZABELLI	Fiat 124 S/P 1.6
11	PERAZIO-ROSSI	Lancia Fulvia HF
12	CECCATO-BERTOLLO	Fiat 128 Coupé 1.3
14	FELCHER-SCABINI	Lancia Fulvia HF
15	TECILLA-LIPIZER	Fiat 128 Coupé 1.3
16	DELL'AVA-«REMARK»	Lancia Fulvia HF
18	TOMINZ-«SQUAW»	Fiat 124 S/P 1.6
19	MARZATICO-«ERIK»	Porsche 911 S
20	PONS-«BALU'»	Fiat 124 S/P 1.6
21	«ICUDRAC»-«ALDEG»	Fiat 125 S
22	CHIARAMONTE-NAPOLI	Renault Gord. R 12
23	RESTIVO-ADRAGNA	Fiat 124 S/P 1.6
24	FAGNOLA-FALLETTI	Fiat 125 S
25	ROSSI-«SNOMAR»	Lancia Fulvia HF
26	MILELLA-«ARGIA»	Lancia Fulvia HF
27	ROMBOLOTTI-«CICO»	Lancia Fulvia HF
28	MUCELLI-BERARDI	Renault Alpine
29	LO PICCOLO-LI VIGNI	Fiat 125 S
30	ORMEZZANO-«ARTUR»	Fiat 128
31	BRAI-VIGNOLI	Opel Kadett
32	PERNICE-ABBATE	Lancia Fulvia HF
33	LOBELLO-RUGGIERI	Fiat 125 S
34	BORRETO-DI GREGORIO	Fiat 128
35	OROBELLO-RAMPOLLA	Fiat 128 Coupé 1.3
36	VALLINI-SCARSELLI	Simca 1100 HA-S
37	SPATAFORA-DE LUCA	Fiat 127
38	ROVELLA-«C BRONSON»	A. 112
39	«RONZINANTE»-RIZZONE	BMW 1.6
40	MAZZA-«FRANK MCBODEN»	Lancia Fulvia HF
41	BOVATI-MOCCHETTI	Lancia Fulvia HF
42	DE SARZANA-GIACALONE	Innocenti Mini Cooper
43	FONTANA-PIRAINO	Innocenti Cooper
44	LA MANTIA-NATALE	Mini Morris
45	VENINATA-CASSI	A.R. 1600
46	GIUSTRI-CERVINI	Lancia HF 1600
47	S. PITTONI-LURANI	Lancia HF 1600
48	DI GARBO-MANNO	Simca 1100
49	TAGLIAVIA-GIAMBANCO	Fiat 127
50	SCHININA'-«PEPOTE»	Fiat 127
51	BRUNO-CANZONERI	Lancia Fulvia HF
52	LEONE-«JAP»	Lancia HF 1.3
53	DE PASQUALE-DE PASQUALE	Fiat 128
54	COSTAGLIOLA-COSTAGLIOLA	Opel Manta
55	FLERES-GUCCIONE	Simca 1000
56	«ERREGI»-«EFFEMME»	Fiat 125 S
57	RINELLA-«MARK»	A.R. 1300
58	RICCOBONO-LO VERSO	Simca Rally
59	MANNARA'-«JOHN»	Mini Minor
60	PALMA-LODATO	Fiat 127

Come già annunciato la scorsa settimana, vi è stata una leggera variazione nella data di effettuazione del Rally di Sicilia, che è passata da venerdì 3 e sabato 4, a sabato 4 e domenica 5, con praticamente gli stessi orari. Per quanto riguarda le prove speciali, sarà molto interessante la prima che i concorrenti dovranno affrontare, cioè la scalata al Piano della Fate, cioè in pratica il percorso della cronoscalata Cefalù-Gibilmanna, che i piloti dovranno affrontare a tempo libero e soli a bordo. Questa corsa in salita che scenderà immediatamente la gara vedrà probabilmente degli ottimi exploits dei conduttori siciliani, che conoscono a menadito il percorso. Peccato solo che la presenza di Vaccarella sia definitivamente sfumata. Un altro posto in cui consigliamo di andare a vedere il Rally è la prova speciale di Polizzi, facilmente raggiungibile con l'autostrada Palermo-Catania.

Una LANCIA a GINEVRA «allestimento Montecarlo»

Con perfetta scelta di tempo, ed evidentemente per sfruttare il più possibile quel potenziale pubblicitario che la vittoria al Rally di Montecarlo le ha fornito, la Lancia presenta a Ginevra una versione abbastanza inattesa della ormai nota FULVIA 1600 HF. Si tratta di un «ALLESTIMENTO MONTECARLO», come viene definito dalla casa, che consiste in una nuova scelta di colori squillanti e sportivi assieme ad un ulteriore tocco di sportività nella già sportivissima Fulvia.

Infatti, la «Montecarlo» verrà fornita in serie di cinture di sicurezza e di fendinebbia allo jodio, dei sedili della HF, del volante rivestito in pelle di 36 cm di diametro, ed inoltre sarà consegnata sprovvista di paraurti. Per quanto riguarda l'allestimento estetico, la «Montecarlo» sarà disponibile in quattro colori: rosso Italia, azzurro Francia, giallo Paesi Bassi, verde Inghilterra, con evidente ispirazione ai colori distintivi delle vetture da corsa di queste nazioni. Per tutte le tinte, i cofani motore e baule e lo specchio retrovisore esterno saranno verniciati in nero opaco antiriflesso. Le ruote possono essere verniciate nel colore della vettura oppure con razze color alluminio su fondo nero.

Ultimo «tocco», le riproduzioni delle targhe distintive del Rally di Montecarlo poste sui cofani anteriore e posteriore. Probabilmente con il numero 14, aggiungiamo noi!

Oltre alla FULVIA 1600 nell'allestimento «MONTECARLO», la Lancia presenterà a Ginevra la versione ad iniezione della BERLINA 2000, che utilizza così l'esperienza fatta con la 2000 HF, che già montava in serie l'iniezione elettronica. Con il nuovo dispositivo, la berlina acquista maggiore elasticità e dolcezza di funzionamento, assieme ad un consumo minore, ed un ulteriore aumento (da 115 a 125 CV) nella potenza massima.

La vettura verrà inoltre consegnata con il nuovo cambio a 5 marce, mentre esternamente solo la scritta «iniezione» posteriormente ed il fregio sulla calandra con la sigla «IE» contraddistinguono la nuova versione della berlina Lancia 2000.

• Per la prima gara della nuova F. 2, a Mallory Park, c'è già il doppio d'iscrizioni di quanti saranno i posti nello schieramento: al momento 40 iscrizioni, infatti, per 20 posti. Alcune cadranno automaticamente perché le vetture non saranno pronte, ma sembra che la formula debba avere un brillante avvio (capriccioso tempo inglese in marzo permettendo).

• Oltre al campionato Forward Trust di F. 3 che entra nella sua terza stagione, la società finanziaria inglese patrocinerà anche un campionato turismo che sarà organizzato dal BARC. Altra buona notizia per il BARC, che compie sessant'anni di attività: il circuito di Thruxton, sotto suo controllo, ha avuto il nulla osta in fatto di misure di sicurezza.

CANE' passa ai rallies con l'ASCONA?

La politica della Opel sta dando i suoi frutti anche nei rallies. E' di questi giorni la notizia che Brai ha abbandonato la fida Alpine per correre tutta la stagione su di una Kadett Rally 1900 puntando alla classifica del gruppo 1.

Sempre alla classifica del gruppo 1, ma con una Ascona, dovrebbe puntare anche Canè che sembra finalmente deciso ad abbandonare la regolarità e la fida HF.

Fedele alla Lancia resterà invece Leo Sansone che ha ottenuto dal Jolly l'HF già di Felcher con cui dovrebbe partecipare a tutte le gare del campionato dei Rallies, assistito da un furgone dell'assistenza della scuderia milanese diretto dal suo meccanico personale.

L'iniziativa della CSAI di istituire la coppa delle dame nei rallies comincia a dare i suoi frutti. Dopo l'equipaggio femminile per antonomasia, TOMINZ-MAMOLO, ufficialmente alla Fiat, se ne è formato un secondo in seno al Jolly, PIT-

TONI-LURANI, che correranno sembra sull'ex HF con cui Canè ha spopolato nelle gare di regolarità.

Di questo passo si potrà sperare di avere in gara, nell'ultima prova della stagione, forse altre due coppie; niente male se si pensa che per istituire questa coppa è stata eliminata quella dei conduttori juniores che nelle prove scorse contava al via sempre oltre una trentina di pretendenti.

Sembra che Dall'Ava, uno dei cinque della squadra Rally CSAI, non fosse tanto contento della Lancia HF 1600 ottenuta dal Jolly Club per il Rally di Montecarlo e per il resto della stagione. La vettura, che era quella di Innocente-Maschietto, ha lamentato tutta una serie di inconvenienti forse dovuti alla frettolosa e sommaria messa a punto (un po' imprudente tutto questo però, in vista di un Montecarlo) tanto da far rimpiangere al pilota ligure l'impossibilità di poter usare il suo muletto comperato ad un prezzo veramente d'occasione tra quelli ex-casa.

Un anno senza TOUR è stato risentito dal turismo in CORSICA

Perché il Trofeo delle «3 ISOLE»?

AJACCIO — La « lezione » del Tour de Corse è stata assimilata in pieno nella piccola isola di Napoleone. Dopo che è « saltata » l'edizione '71 del durissimo Rally per la mancanza di finanziamenti, soprattutto per l'indifferenza e la infondata fiducia che, anche senza contributi, il Tour si sarebbe fatto ugualmente, i corsi, dai commercianti agli albergatori, alle autorità, si sono accorti che un solo anno di assenza della famosa manifestazione dalle loro incredibili stradine è stato un duro colpo per il prestigio e l'economia dell'Isola.

E così, dopo che l'edizione dell'anno passato era andata in fumo nonostante gli ammirabili tentativi per metterla insieme degli organizzatori dell'associazione sportiva dell'Automobile Club di Corsica, già da tempo a Bastia ed ad Ajaccio si lavora perché a novembre il sedicesimo Tours de Corse possa riprendere una tradizione interrotta nel '70 con la splendida vittoria dell'Alpine di Bernard Darniche, riaccendendo quell'entusiasmo e quella partecipazione popolare che difficilmente si verificano negli altri rally.

Interessanti e numerose le novità, almeno a livello di progetto, in quanto il regolamento definitivo non è stato ancora varato. Restando confermata come data di effettuazione quella iscritta a calendario, cioè 4 e 5 novembre prossimi, la partenza verrà data quest'anno — continuando il tradizionale alternarsi tra Bastia e Ajaccio — proprio dalla città di Napoleone. Ma invece di avere le solite due tappe per un totale di circa 1400 chilometri, si avrà una sola tappa suddivisa in tre blocchi di prove e di percorsi, per un totale di circa 1800 chilometri.

Il primo tratto di 400 chilometri si svolgerà con partenza ed arrivo ad Ajaccio, quindi, dopo una breve interruzione, si partirà per un tratto di circa 1000 chilometri che porteranno i concorrenti su al nord della Corsica, fino a Bastia per tornare quindi ad Ajaccio da dove scatterà la terza sezione identica alla prima di 400 chilometri ma da effettuarsi in senso inverso di marcia e conclusione quindi ancora ad Ajaccio, da dove i concorrenti transiteranno

in complesso fra partenza, passaggi ed arrivo per ben quattro volte.

Lungo questo massacrante percorso saranno disseminate sei prove speciali di velocità più una ventina di prove di « qualificazione » con medie teoriche dell'ordine dei 70 Km/h, velocità pressoché insostenibili sulle micidiali stradine corse, col risultato che ci dovrebbero essere quindi in pratica circa 26 prove di velocità. Se quest'anno il Tour è ancora valido per il campionato conduttori, gli organizzatori si stanno battendo per ottenere dal '73 la validità del campionato marche, e proprio per questo hanno inserito oltre 400 km. di prove speciali secondo quanto richiesto dal regolamento.

Per sorniona dichiarazione di uno degli organizzatori, il Tour de Corse '72 sarà ancora più selettivo delle precedenti edizioni (anche se regolarmente, ogni anno, prima della gara tutti credono che neppure i più celebrati equipaggi con le vetture più efficienti potranno « stare nei tempi »; ma poi qualcuno ci riesce sempre) ed i dinamici Paul Usciatì (che in un primo tempo aveva rinunciato all'organizzazione ma che è rientrato di recente nel « trust » dei cervelli con un sospiro di sollievo degli altri organizzatori), Charles Leonardi, Nousant Rombaldi e tutti gli altri entusiasti sostenitori di questa inimitabile gara sono ormai prossimi a varare una bozza definitiva del regolamento.

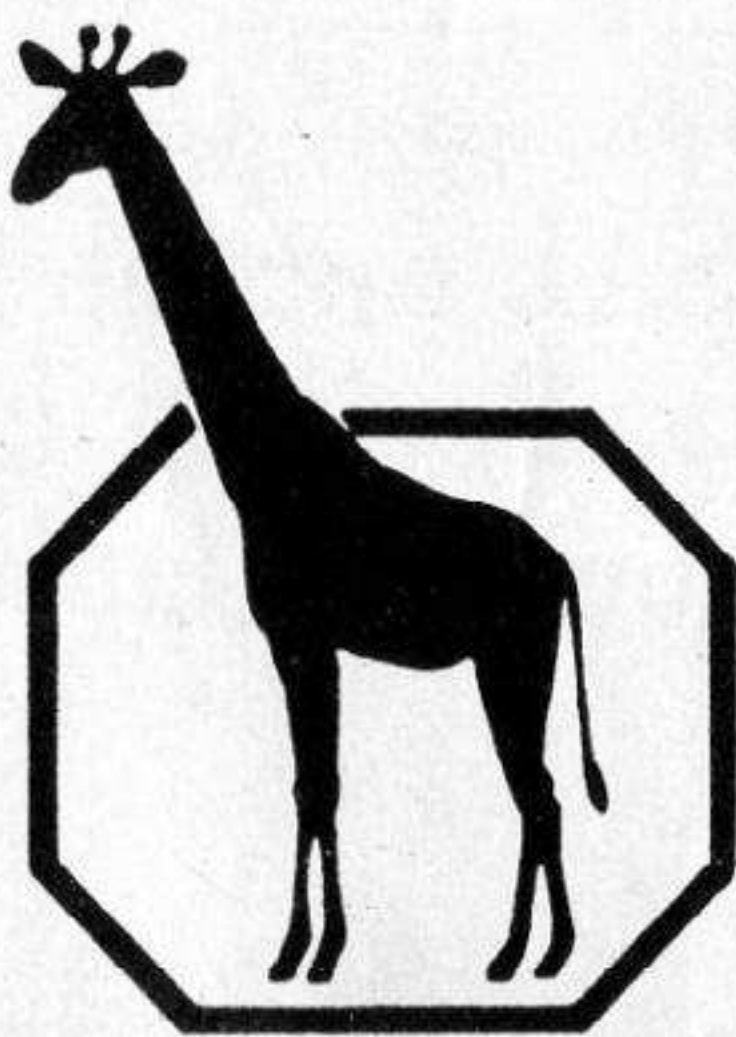
Proprio nei giorni passati il comitato organizzatore corso ha avuto un primo « sondaggio » da parte degli organizzatori palermitani del « Rally di Sicilia » che avrebbero intenzione — riprendendo una idea già lanciata nel '70 prima che la gara corsa e siciliana saltassero dal calendario — contattando anche i responsabili dell'Isola d'Elba, di istituire a tamburo battente un « Trofeo delle Tre Isole '72 » (Corsica, Elba e Sicilia) da assegnare a quel pilota di gruppo quattro che avrà ottenuto le migliori prestazioni globali nei rispettivi rallies delle tre isole. Potrebbe essere un gemellaggio particolarmente simpatico, anche se l'A.C. di Livorno pare molto poco entusiasta dell'idea.

Giulio Mangano

La tragedia di PIZZO

• Un promettente pilota della scuderia Patavium di Padova si è suicidato, con un colpo di rivoltella al cuore. Si tratta di Fortunato Pizzo, di trent'anni, che aveva partecipato a parecchi rallies come pilota e anche come navigatore.

3° Trofeo NOVOLAN - AUTOSPRINT



La SCHEDA (e le piste) per il milione

edizione 1972

Riservato ai piloti di vetture SPORT - F. 2 - F. 3 - F. 850 - F. FORD - F. ITALIA

Sempre in collaborazione con la Feder-Auto AUTOSPRINT mantiene il suo patrocinio al Trofeo NOVOLAN. Ecco il regolamento dell'edizione 1972:

Art. 1 - La Federauto indice e organizza per il 1972 il 3. CAMPIONATO NOVOLAN - AUTOSPRINT, riservato ai possessori di vetture, SP, F. 2, F. 3, F. 850, F. Ford, F. Italia.

Art. 2 - Al campionato NOVOLAN possono partecipare i piloti in possesso della licenza internazionale, anche se appartenenti a scuderie, gruppi sportivi, ecc. che abbiano aderito alla Squadra NOVOLAN.

Art. 3 - L'iscrizione alla squadra NOVOLAN è gratuita; occorrerà firmare l'allegato modulo e inviarlo alla segreteria della Federauto (Milano, Viale Certosa 21).

Art. 4 - La partecipazione al campionato NOVOLAN è ammessa anche durante il corso della stagione sportiva.

Art. 5 - Tutti gli iscritti alla Squadra NOVOLAN dovranno applicare sulla propria vettura n. 3 strisce NOVO (fornite dalla Federauto) una sul cofano anteriore, una sul lato sinistro e l'altra sul lato destro della vettura da corsa. La mancanza delle strisce Novolan comporterà la non assegnazione del punteggio. Nel caso di arrivo, al traguardo, senza alcuna striscia Novolan (dopo essere partiti con dette strisce) il punteggio sarà ridotto del 50 per cento.

Art. 6 - Gare valevoli - Agli effetti della classifica, finale saranno valevoli i risultati conseguiti dai soci della Squadra Novolan in un numero massimo di otto gare scelte liberamente fra le competizioni internazionali o nazionali svolte durante il 1972 sui seguenti autodromi o circuiti:

AUTODROMO NAZ. DI MONZA
AUTODROMO DI VALLELUNGA
AUTODROMO DINO FERRARI (Imola)
AUTODROMO DI VARANO MELEGARI
AUTODROMO DI PERGUSA (Enna)
AUTODROMO DI JARAMA (Madrid)
CIRCUITO DI MONTECARLO
CIRCUITO TARGA FLORIO
CIRCUITO MUGELLO E PICCOLO MUGELLO
CIRCUITO DI BRANDS HATCH
AUTODROMO DI MONTLHERY
CIRCUITO DI NURBURGRING

Art. 7 - Punteggio - Per ogni gara valida verrà assegnato il seguente punteggio:

Nelle gare internazionali oppure a partecipazione straniera: a tutti i partenti punti 5; nelle gare nazionali, a tutti i partenti punti 2.

Nelle gare internazionali, a partecipazione straniera e nazionali:

al vincitore punti 9, al 2. punti 6, al 3. punti 5, al 4. punti 4, al 5. punti 3, al 6. punti 2, a tutti i classificati punti 1.

Nel caso che un pilota partecipi a due gare nello stesso giorno sarà ritenuta valida la prova in cui avrà ottenuto il punteggio più alto.

Art. 8 - Punti premio - Per ogni vittoria ottenuta, verranno inoltre assegnati punti 3 al vincitore di una gara internazionale e punti 5 per la gara SP; punti 2 al vincitore di una gara nazionale.

Art. 9 - Classifica Trofeo NOVOLAN - Risulterà vincitore il « pilota NOVOLAN » che nelle gare di cui all'art. 6 avrà realizzato il maggior numero di punti ottenuti su vetture di cui all'art. 1. Verranno premiati i primi 20 classificati con premi in denaro, dal 21. al 40. con premi in oggetti.

Art. 10 - Premi.

		Totale
Al 1. classificato	L. 1.000.000	1.000.000
Al 2. classificato	500.000	500.000
Al 3. classificato	300.000	300.000
Al 4. classificato	200.000	200.000
Al 5. classificato	100.000	100.000
Al 6. classificato	100.000	100.000
Al 7. classificato	100.000	100.000
Al 8. classificato	100.000	100.000
Al 9. classificato	100.000	100.000
Al 10. classificato	100.000	100.000
Dall'11. al 20. classificato	50.000	500.000
Dal 20. al 40. classificato	Premio Novolan	400.000
Totale Premi L.		3.500.000

Art. 11 - Oltre ai suddetti premi verrà assegnato un premio speciale di L. 100.000 per ogni vittoria assoluta conseguita dal socio nei G.P. di F. 2 e S.P.

Art. 12 - Premio ai costruttori - Ai costruttori delle vetture 1. e 2. classificate verranno assegnati premio di Lire 200.000 per il 1. e Lire 100.000 per il secondo. Premi non cumulabili.

Art. 13 - Trofeo NOVOLAN alla Scuderia vincitrice - Alla scuderia a cui apparterrà il pilota vincitore verrà assegnato il Trofeo NOVOLAN.

Art. 14 - Premiazione - La consegna dei premi ai vincitori avrà luogo a Gravelona Toce presso la sede della Novolan, nel novembre 1972. I premi in danaro verranno consegnati personalmente ai piloti.

I PILOTI INTERESSATI possono RIEMPIRE e SPEDIRE questa SCHEDA a:

SCUDERIA MENECHINA viale Certosa 21 - 20100 MILANO

SQUADRA NOVOLAN

SCHEDA D'ISCRIZIONE N.

Il sottoscritto pilota

appartenente alla scuderia

residente a

..... telef. N.

licenza internaz. N. possessore di vettura

si iscrive alla squadra NOVOLAN e si impegna di rispettare il regolamento allegato alla presente scheda.

Il Pilota

Milano

F3

È SCOPPIATA la (farsesca) «guerra della strozzatura» tra gli organizzatori del G. P. «Vigorelli» e la CSAI, mentre i piloti, dopo aver sollecitato la scelta, fanno i «ponzio pilato»

La banda del «buco»

Come dovremmo chiamarlo? Divorzio all'italiana, o alla milanese? In ogni modo, con l'uscita del regolamento ufficiale della corsa, il TROFEO VIGORELLI, prima gara italiana riservata alla Formula 3, si è posto al di fuori del Campionato Italiano, conservando perveramente la sua etichetta di «internazionalità». Bene, ogni organizzatore è libero di scegliere quello che ritiene più opportuno, e gli organizzatori del Vigorelli hanno scelto la «Formula 3» come dicono polemicamente, poiché sostengono che quella voluta dalla CSAI per l'Italia non è la Formula 3 «vera». Dal punto di vista formale possono aver ragione, dato che la Formula 3 è codificata dalla CSI con strozzatura da 21,5 millimetri e gomme da 8 pollici come massimo, mentre la CSAI consente la strozzatura da 23 mm, e le solite gomme libere fino a maggio.

Non bisogna però dimenticare che la CSAI è arrivata a questa liberalizzazione non di sua spontanea volontà (anche se più potenza è obiettivamente necessaria), ma per venire incontro ai desideri espressi — a volte anche troppo calorosamente — dal gruppo di piloti italiani (più o meno intramontabili) della terza formula, sempre in prima linea nelle polemiche. La scuderia Madunina non ha praticamente piloti italiani di F. 3, la maggior parte dei quali hanno seguito Giambertone alla «Meneghina» o hanno preso altre strade. A quali piloti italiani avrebbe quindi dovuto venire incontro?

Essa ha preferito giocare la rischiosa carta degli stranieri, che — pare — richiamino pubblico, sicuri del fatto che anche i piloti italiani non sapranno sottrarsi alla tentazione di una gara così a portata di mano e così attesa, campionato italiano o meno. Tanto più che quelli della Madunina hanno mantenuto coerentemente il monte premi previsto, anche se la loro «scelta» ha fatto sì che la CSAI, oltre alla validità per il campionato italiano, togliesse al Vigorelli il contributo in danaro previsto dal regolamento.

La sfida «Madunina»

Pare, da una breve indagine, che le speranze degli organizzatori del Vigorelli non andranno deluse, che cioè i piloti italiani saranno presenti: «Ho comprato la macchina per correre» è la risposta più comune, e non si può dar loro torto se non assumono quegli atteggiamenti di «coerenza» con quanto la CSAI ha deciso per loro che forse la Commissione Sportiva italiana si aspettava. Lo scoglio più grosso alla partecipazione in massa dei tanti italiani di F. 3 al Vigorelli non sarà dunque la loro coscienza, bensì una cosa molto più banale anche se più difficilmente superabile, cioè la mancanza delle gomme strette, richieste dal regolamento internazionale a partire dal 1.º gennaio. Per le gomme posteriori, pare ci si possa adattare utilizzando quelle usate prima anteriormente, mentre davanti il problema di approvvigionamento è più grosso. Al limite, c'è chi pensa di partire con quattro gomme di uguale misura.

Sull'argomento c'è stata la settimana scorsa una riunione della Commissione Sportiva dell'A.C. di Milano, che è un organizzatore importante poiché ha in calendario tre gare di F. 3 ed ha nel suo ambito moltissimi dei piloti della formula. Da questo incontro è scaturita la necessità di un'ulteriore riunione, presenti i piloti ed i rappresentanti delle scuderie, per fare le corse in modo da non scontentare nessuno. In ogni modo, l'A.C. di Milano starà, come si suol dire, «alla finestra» per vedere come andrà il Vigorelli. E dopo prenderà una decisione, che non vediamo come possa non essere coerente ai dettami della CSAI, vista anche la circolare inviata dalla CSAI a tutti gli orga-

nizzatori nella quale gli organizzatori di gare di F. 3 sono lasciati liberi di fare come meglio credono, con la clausola — naturalmente — della privazione della validità per il campionato e del contributo in danaro nel caso che gli stessi non si attengano al regolamento «italiano».

I controsensi dei piloti

Siamo arrivati, quindi, ad una situazione che solo pochi mesi fa non era neppure pensabile, ed era anzi aborrita dalla CSAI: quella di giungere ad avere una ulteriore formula nazionale, in questo caso molto simile alla «Formula 3» ma che non si può definire «Formula 3», non rispettandone appieno i dettami tecnici. Quando, agli inizi dello scorso anno, «scoppiò» la polemica della strozzatura, AUTOSPRINT ebbe occasione più di una volta di occuparsi della contestazione mossa da molti piloti e preparatori al nuovo regolamento. Come forse ricorderete, i piloti si sentivano «diminuiti» a correre con solo pochi CV in più delle formule addestrative con motori di marca, ed i fatti non hanno dato loro torto neppure dopo che — a metà stagione — la CSI ha «regalato» un altro millimetro e mezzo, portando il «buco» da 20 a 21,5. I piloti, allora, avevano chiesto una F. 3 ad alimentazione libera, una richiesta che fece fremere d'orrore la appena eletta CSAI, il cui principale argomento era appunto «che non ci si poteva mettere al di fuori dei regolamenti internazionali».

Proprio quello che è accaduto ora, quando la CSAI — volendo «forzare la mano» alla FIA, forse anche preoccupata delle prestazioni che la allora nascente F. Italia mostrava di avere — decise di «allargare» in campo nazionale di un altro millimetro e mezzo la famosa strozzatura di parzializzazione dell'aria. Come tutti sanno, la FIA si infischio delle proposte italiane, preferendo dar retta a certi altri consiglieri interessati, e «congelò» il buco fino a tutto il 1972, creando automaticamente la «crisi» italiana. A questo punto, la CSAI aveva due strade di fronte a sé: o rientrare nei ranghi, uscendo con una bruciante sconfitta dalle riunioni parigine, o insistere confermando il regolamento «italiano», facendosi forte dell'assoluta necessità di dare più potenza alla terza formula e della convinzione di fare quello che le hanno chiesto i piloti italiani.

Il motore ALFA dietro le quinte

Ed i piloti, appunto, cosa ne pensano? I pareri sono molteplici, ma in linea di massima le correnti sono due: quella dei piloti che usano il Ford della Novamotor (cioè la maggioranza) che sono d'accordo con la CSAI, e se vorranno andare all'estero ci andranno solamente cambiando il cassoncino di alimentazione e regolando la pompa d'iniezione; e quella dei piloti che usano l'Alfa Romeo di Wainer, che sono contrari, forse perché se il motore milanese è competitivo con il 21,5 pare lo sia meno con la strozzatura di 23 millimetri. Il loro principale argomento è quindi quello della loro difficoltà nel caso si debbano recare all'estero, a meno di non avere un motore per le gare italiane ed uno per le gare europee.

Bisognerebbe che Wainer risolvesse da par suo il problema, trovando molti CV con la strozzatura da 23 ed un dispositivo per la conversione altrettanto semplice che il Novamotor. Siamo convinti che in questo caso i piloti Alfa tornerebbero entusiasti dell'idea della CSAI.

Marco Magri



Sopra, questa vettura apparentemente anonima è la nuova Elf formula 2, con telaio e carrozzeria inconfondibilmente Alpine, ma con motore Cosworth. A destra, la «schiena» a gradini con i fori di evacuazione dell'aria. E' previsto naturalmente anche un alettone

Un'ALPINE

DALL'INVIATO

LE CASTELLET - Il Circuito Paul Ricard ha ospitato, per qualche giorno, i giornalisti di tutta Europa, venuti ad osservare ed a provare personalmente, gli straordinari pneumatici che sono stati studiati e messi a punto dalla Dunlop. Prove a scaglioni, con divisione per nazionalità, protrattesi fino a qualche giorno fa; ed è stato proprio durante la presenza del gruppo dei giornalisti italiani che sullo stesso Circuito Paul Ricard hanno compiuto le loro prime prove le macchine da corsa che vedete in queste fotografie.

I giornalisti provavano le gomme Dunlop sul tracciato «piccolo» abituale sede delle gare minori; le monoposto provavano su un tracciato altrettanto ridotto ricavato nella parte del circuito più lontana dalle tribune, utilizzando un raccordo previsto proprio per questo scopo. Cioè che le due cose si svolgevano separatamente e senza disturbi.

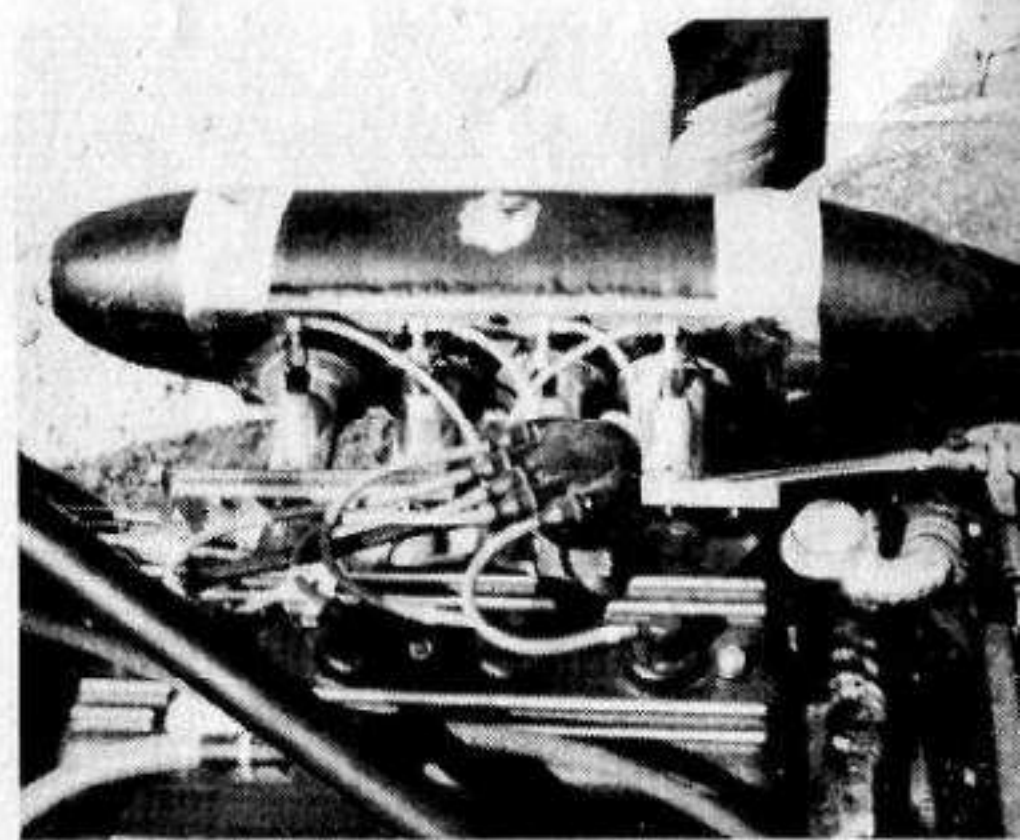
La relativa lontananza, anche se non era poi tanto grande, ha fatto passare pressoché inosservata, ai giornalisti italiani, la presenza delle monoposto che per tutta la giornata hanno continuato a girare, pur se non si poteva non accorgersene, perché di rumore ne facevano. E nessuno ha pensato di andare a dare un'occhiata a quello che accadeva. Noi però siamo curiosi per nostra natura, e così ad un certo punto delle prove Dunlop abbiamo... sbagliato una curva, andando dritti anziché girare a sinistra, e ci siamo ritrovati accanto al gruppo variopinto dei piloti e meccanici che stavano affacciandosi attorno alle monoposto.

Dopodiché, siamo in grado di offrirvi le primizie che vedete in queste pagine, con le prime fotografie anche di una macchina che è assolutamente inedita e che è certamente molto interessante. Si tratta della versione 1972 della Alpine Renault di F. 3, dotata di notevoli miglioramenti rispetto a quelle che hanno corso l'anno scorso, soprattutto dal punto di vista aerodinamico, e si tratta in modo particolare di una macchina di F. 2 che somiglia moltissimo a quelle della Alpine-Renault, per la F. 3, ma che non è — almeno ufficialmente — una Alpine.

Di F. 3, oltre a quelle ufficiali della squadra, blu e gialle, c'erano le macchine dipinte coi colori rosso e bianco della Renault Germania, destinate alla squadra ufficiale che la filiale tedesca della marca francese metterà in campo nelle gare del 1972. Era la prima presa di contatto tra le nuove macchine ed i loro piloti, e per questo erano venuti al Paul Ricard insieme col responsabile del reparto corse della Renault tedesca, il signor Rolf Schmidt.

I piloti tedeschi sono, per la cronaca, Hang, Klanke, Kern e Schommers.

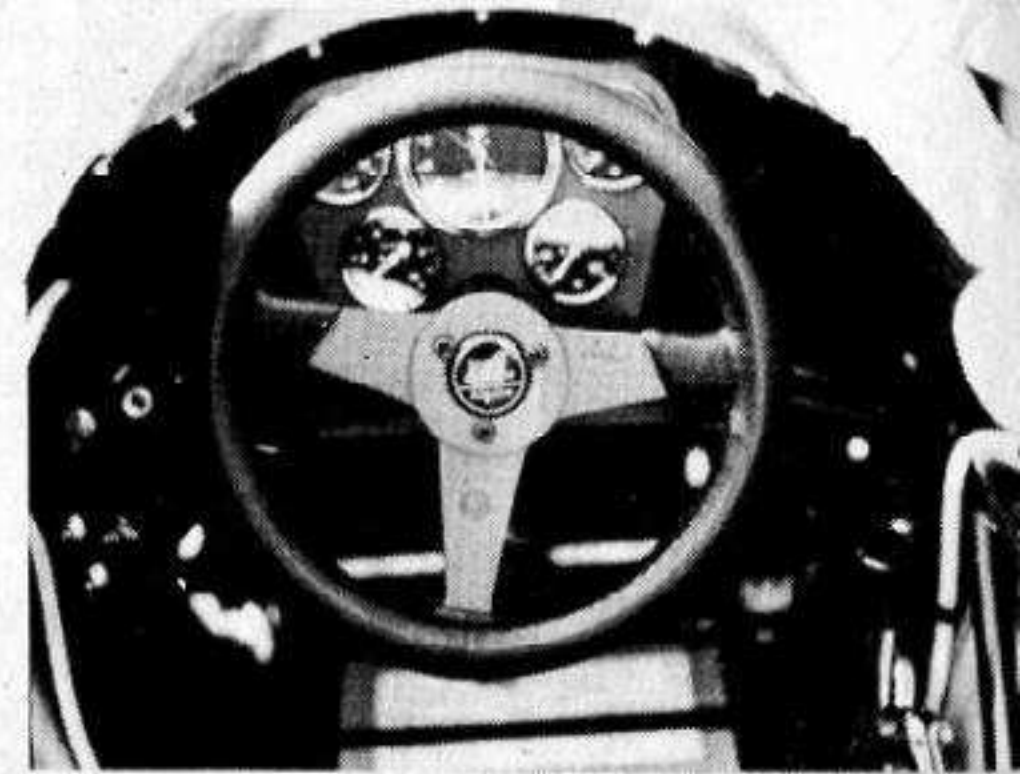
Come vedete dalle foto le nuove Alpine-Renault hanno notevolmente



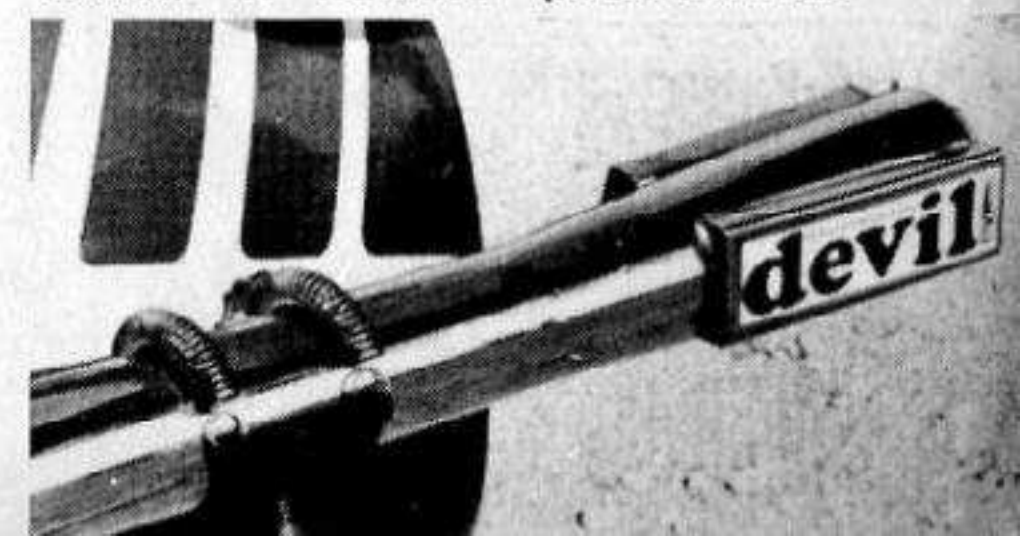
Il cassoncino di alimentazione del F.3 Alpine '72. Il motore è il solito Renault 16, ad iniezione



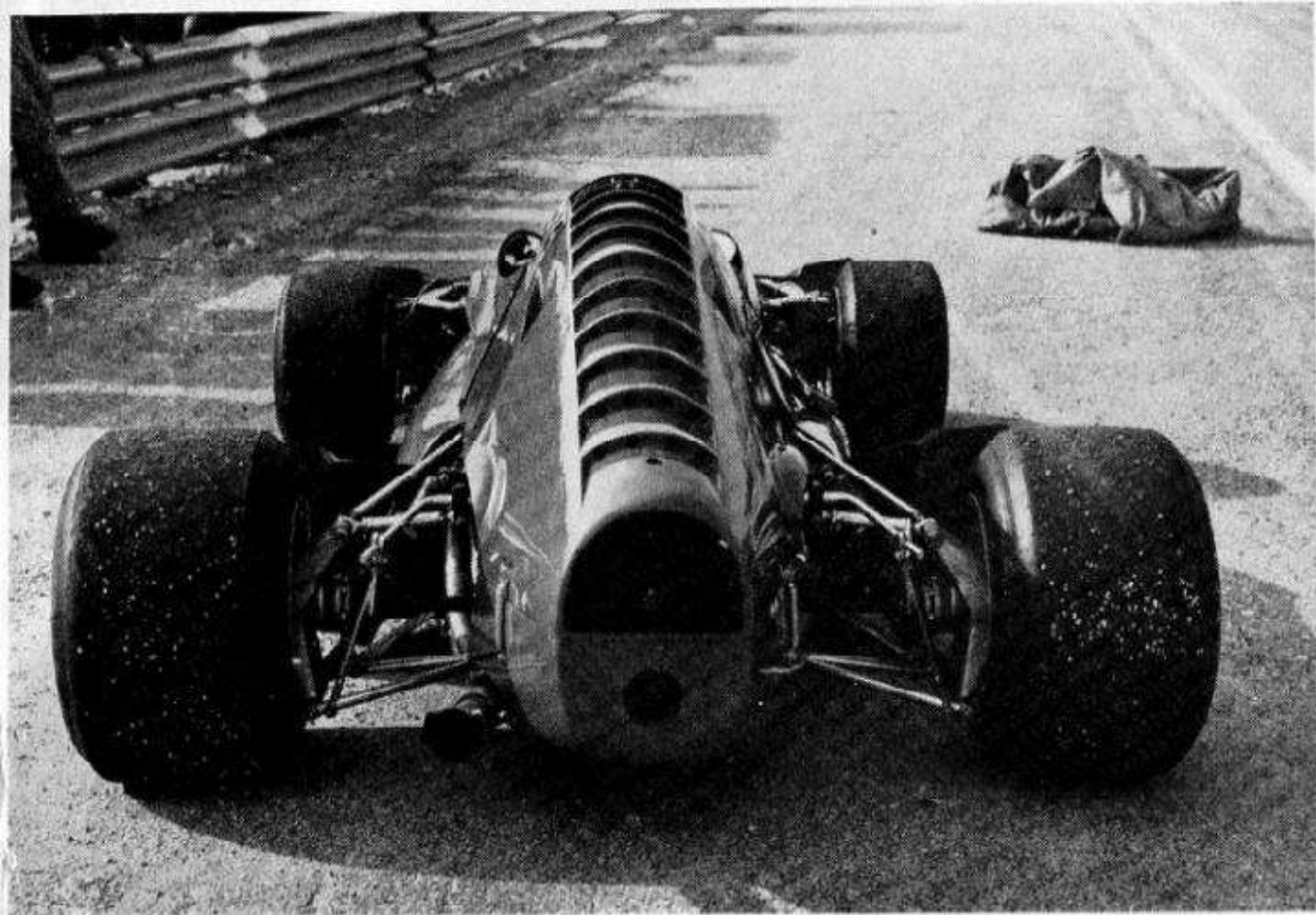
Il musetto carenato ed accuratamente sagomato della Alpine F.3, antesignana dello studio aerodinamico nella terza formula



Sopra, la firma di Luciano Bianchi sul volante della Elf F.2. Sotto, lo scarico pubblicizzato



Abbiamo sorpreso al Castellet le nuove monoposto blu (ELF)



mascherata

perfezionato le linee aerodinamiche che erano già state utilizzate l'anno scorso, affinandole e correggendole dove l'esperienza aveva insegnato che era necessario. Conservata la forma avvolgente con la carenatura posteriore, è stato modificato il musetto avvolgente e la parte posteriore è stata completata anche nella parte inferiore. Per cui adesso la carrozzeria avvolge totalmente la macchina, senza soluzioni di continuità. La parte centrale superiore della carrozzeria posteriore è stata dotata di una serie di «gradini» che probabilmente hanno lo scopo di creare uno spezzettamento dei filetti d'aria, in modo da eliminare vortici dannosi. E' anche probabile che questa forma abbia una funzione egoistica, sia stata cioè scelta per ridurre al minimo gli effetti di scia di cui possono godere gli avversari. Un alettoncino piazzato sulla parte estrema posteriore, completa adesso la Alpine Renault F. 3 che è sempre azionata dal motore Renault 16. Le macchine che sono state provate al Paul Ricard avevano l'alimentazione in regola con le norme, cioè con l'apertura del diametro di 21,5 millimetri.

La macchina più interessante, perché assolutamente inedita, è la F. 2 della Elf, che era accanto alle altre e che è stata provata da Jabouille. Abbiamo detto la Elf e niente altro, perché è così che questa macchina è stata battezzata e sarà chiamata.

Nella comunicazione che la Elf ha diffuso in questi giorni e che parla delle attività sportive della casa petrolifera, con particolare riferimento alle formule minori ed ai giovani piloti francesi, è detto che la macchina chiamata ELF, «vi ricorderà certamente qualcosa, nel telaio». Ebbene è chiaro che il telaio è quello della Alpine, così come la carrozzeria, data la enorme somiglianza con la F. 3 Alpine-Renault. Però questa macchina non può chiamarsi Alpine, poiché è stata dotata del motore Ford Cosworth e non di motore Renault. La cosa apparentemente sorprendente è presto spiegata: la Elf ha voluto mettere a disposizione dei piloti che ha sotto contratto delle macchine competitive, per far sì che essi possano correre nelle gare della F. 2. Così ha acquistato una Brabham, una March ed ha fatto costruire questa «Elf» chiedendo alla Alpine di mettere a punto il telaio ma con l'adozione di un motore Ford. Le tre macchine saranno in dotazione alla squadra Elf, che sarà diretta da John Coombs, che aveva già collaborato con la Elf quando in F. 2 correvano le Matra e Ken Tyrrell.

Per la verità la Elf aveva deciso per questa stagione di indirizzare i suoi sforzi anche verso le gare dei prototipi due litri (e anche tre litri), ma per i suoi piloti Jabouille e Depailler era importante continuare a correre con le monoposto. Così è stata formata la nuova scuderia, per la quale correrà anche Francois Cévert, quando potrà farlo.

Delle tre macchine a disposizione,

dopo le prime corse sarà scelta quella che darà i migliori risultati, e gli altri telai saranno venduti.

E' evidente che la Elf F. 2 è una Alpine, perché le sue linee sono inconfondibili. Come abbiamo detto somiglia moltissimo alle F. 3, riproducendone totalmente le soluzioni, con l'aggiunta di una parziale carenatura anche alle ruote posteriori, che non esiste sulle F. 3. Il musetto è identico, ed anche la parte superiore del corpo centrale, con le stesse soluzioni, per esempio, per gli specchi retrovisori. La macchina è però leggermente più panciuta, per la differenza di capacità dei serbatoi, e più «pulita» per l'assenza della escrescenza rappresentata sulle F. 3 dalla camera di aspirazione e dagli scarichi alti.

Una differenza la si nota nei «gradini» che caratterizzano la parte centrale superiore della carenatura posteriore, che nella Elf F. 2 hanno dei buchi sulle pareti verticali, per scaricare meglio l'aria che si infiltra sotto la «pelle». Insieme col motore Ford su questa macchina è stata adottata la trasmissione Hewland.

L'esemplare che abbiamo visto al Paul Ricard, e che è il primo, era stato privato di ogni riferimento Alpine, ma una dimenticanza l'hanno compiuta lo stesso, lasciando sul volante il marchio Alpine. A proposito di questo volante vedrete sulla nostra fotografia come vi si noti una firma, poco leggibile sulla foto ma chiaramente leggibile ad occhio nudo. E' quella di Luciano Bianchi perché questo volante è quello che Mauro Bianchi ha studiato e prodotto nel nome del fratello morto a Le Mans; e Mauro Bianchi è uno degli uomini che hanno importanza nella messa a punto delle Alpine, oltre che nella progettazione di talune soluzioni.

Franco Lini

• **FRANK WILLIAMS** spera di poter completare la sua F. 1 per la Corsa dei Campioni. Prima di andare in Sud Africa riteneva che le probabilità fossero del cinquanta per cento «ma se non ci saremo» ha detto — sarà soltanto per una questione di due o tre giorni alla lettera». Parte del ritardo è probabilmente dovuto al troppo lavoro di Len Bailey, che fra l'altro ha forti impegni anche con la nuova Mirage, che a quanto pare è in ritardo a sua volta sul programma. Intanto è passato con Williams Ron Tauranac, che ha rotto del tutto col nuovo proprietario della Brabham, mr. Eccleston.

• L'idea di **Stuart Turner**, di fare correre delle Ford GT 70 alla Targa Florio, è ormai quasi svanita e le vetture saranno probabilmente viste in corsa soltanto nei rallies francesi su «strade pianche».

dagli accendini al biberon



Una F.2 e SP 3000 per NOE' (grazie alla FAG)

Si stanno muovendo in molti, anche in Italia. Soprattutto nel settore della F. 3, la massima monoposto che disputa tutta una serie di gare (tolte poche all'estero) sul territorio nazionale. Tra l'altro questi giorni sono i più propizi per piloti e sponsor per definire gli accordi per la stagione: non tutti hanno trovato questi appoggi, ma di molti sappiamo già qualcosa di definitivo. **Fabrizio Noè** è uno di questi. La *Fag Italiana* in collaborazione con la *Mobilquattro* ha deciso di puntare su questo pilota: per questo ha rilevato tutto il materiale che Noè aveva preparato per la sua stagione e con l'apporto di altro capitale ha preparato al giovane lombardo un programma quanto mai completo. Oltre alla F. 3 Lotus, con due motori Novamotor (a proposito, interessante la possibilità fornita dalla Novamotor di intercambiare le due flange di 21,5 e 23 mm con la sola sostituzione del tromboncino e una semplice regolazione manuale) con i quali disputerà tutte le gare di campionato italiano e diverse corse all'estero (Fabrizio è uno fra i piloti italiani che la scorsa stagione hanno disputato il maggior numero di gare oltr'Alpe), riuscirà a correre anche in F. 2 con una March di Alan Rees, noleggiata per le corse a Imola e per il Lotteria a Monza. Ma la sua stagione non si limiterà alle monoposto: i suoi sponsor si stanno dando da fare per reperire una vettura sport per dargli la possibilità di correre alla 1000 KM di Monza e a Imola. Le ricerche sarebbero dirette verso la Chevron o la Lola, nella speranza di ottenere un tre litri; se questo non sarà possibile ci si

Se cercaste su un dizionario inglese una traduzione valida nella nostra lingua per il termine anglosassone «sponsor» trovereste vari vocaboli, tipo padrino, madrina, garanzia o malleavadoria, ma mai quello che voi probabilmente pensavate di ottenere. In effetti il termine sponsor, ora di uso comune in gergo automobilistico, non trova appropriati sinonimi: è una parola di largo uso anche in altri sport, ma conosciuta di recente. Per trovare un termine adatto dovremo ricorrere a una serie di parole: diremo allora che lo sponsor è quella persona (o ente, società, gruppo industriale) che, alla ricerca di un valido apporto pubblicitario, finanzia in tutto o in parte l'attività (in genere annuale) di un pilota o addirittura di una scuderia automobilistica. In cambio naturalmente pretende che il veicolo pubblicitario, l'auto da corsa del pilota, porti striscie o scritte ineggianti alla ragione sociale che intende valorizzare: la grandezza di tali scritte sarà ovviamente proporzionata al capitale che lo sponsor sarà disposto a metter a disposizione.

Anche la pubblicità ha scoperto l'automobilismo: il primo tentativo era stato fatto negli Stati Uniti, poi man mano tutte le altre nazioni hanno seguito l'esempio e da qualche tempo a questa parte, la preoccupazione prima di ogni organizzatore, sia di corse come di

scuderie, è diventata quella di trovare un favorevole apporto pubblicitario. Gli esempi sono svariati: già da qualche tempo vediamo sulle piste multicolori, addobbate di scritte e di colori, piloti che portano sulla tuta marchi ed emblemi svariati. E non parliamo, guardate bene, delle scritte di marche di carburanti, di accessori che equipaggiano la vettura, gomme o altri.

In campo internazionale i più grossi sponsor si sono dimostrati i fabbricanti di sigarette: ormai è diventato quasi d'obbligo per i più importanti finanziere addirittura le squadre di F. 1, camuffando le povere monoposto in altrettanti pacchetti con filtro o senza. Ma anche marche di cosmetici, di aperitivi e ultimamente di ceramiche si sono trovati la loro monoposto da riempire di svariati colori.

Organizzare una serie di partecipazioni a un campionato, sempre con a seguito una «equipe» altamente specializzata e con a disposizione mezzi di ricerca che sono sempre i più costosi è indubbiamente un programma che investe cifre altissime, soprattutto in campo automobilistico: e questo, se lo si può notare a livello internazionale, con i dovuti termini di paragone, lo si sente anche in campo nazionale, dove per le gare di campionato italiano si impiegano sempre il fior fiore delle vetture (e il prezzo di queste aumenta sempre!).

FONTANESI solo a maggio in Formula 2

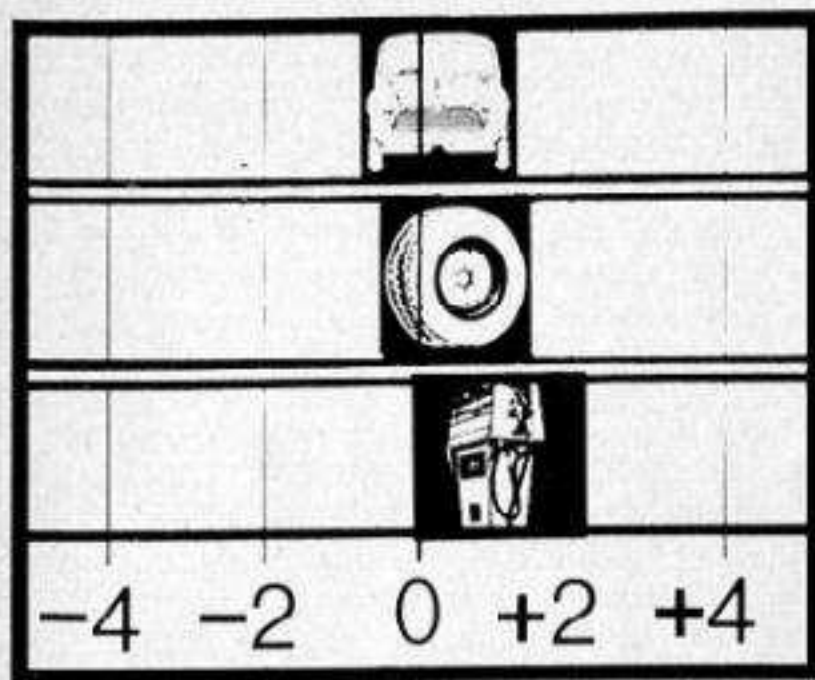
Gigi Fontanesi morde il freno. In attesa di debuttare con la F. 2, il che pare certo avverrà a Pau il 7 maggio, il giovane pilota della Tecno sta occupandosi della sua Formula 3, che è in allestimento a Novara presso la Novamotor. La macchina è quasi pronta, si sta adattando il nuovo cambio con freni accostati al differenziale, mentre Gigi cerca di reperire delle gomme strette per essere in regola con i dettami internazionali della F. 3, che valgono anche al Trofeo Vigorelli. Per quello che lo riguarda, Fontanesi è contentissimo delle decisioni della CSAI di mantenere i 23 mm. di strozzatura, anche perché non è un problema, per coloro che hanno i Ford-Novamotor, convertire il motore semplicemente cambiando la flangia e adattando la portata degli iniettori. Per quanto riguarda la sua attività in F. 3, Fontanesi vorrebbe andare a Brands Hatch il 18 marzo per la gara di contorno alla Coppa dei Campioni, l'unico ostacolo consiste proprio nel reperire i pneumatici in regola con le nuove misure internazionali. Pare anche che abbia avviato una trattativa con la Martini per avere il patrocinio dello sponsor della Tecno anche a livello di Formula 3.

dovrà accontentare di una duemila.

Anche **Massimo Ciccozzi** è riuscito ad abbinarsi per la sua prima stagione di F. 3: entrerà a far parte, come avevamo anticipato diversi giorni addietro della scuderia del *Passatore*, che oltre a tutelare i buoni vini di Romagna proteggerà anche alcuni giovani piloti, e porterà sulla sua Brabham BT 28 (ex Pesenti Rossi) la pubblicità della *Ditta Liverani*, grossa azienda commerciale in stoffe. Il motore sarà un Alfa Romeo preparato dallo specialista Wainer: potrà disporre anche di un propulsore di scorta e correrà sotto la guida del «maestro» Gino De Sanctis.

Fra le aziende più svariate che hanno appoggiato le F. 3 forse la più «diversa» dalle altre è una grossa industria che produce una vasta serie di «accessori» per neonati, la «Chicco» che inalbera come emblema un grosso biberon. Fruirà di questo apporto **Fernando Spreafico**, recente vincitore del trofeo Chevron di F. Ford, che disporrà di una nuovissima Brabham BT 35 della Scuderia Italia.

Dai biberon agli accendini: la *Braun Italiana* ha anch'essa la sua squadra di monoposto e si è appoggiata per questo alla *Delta* di **Cesare Doneda**. Sulle monoposto del milanese sono già comparse la pubblicità del nuovo accendino da tasca della nota casa: con questa vettura, una Lotus 69, Doneda ha già girato col motore Ford-Delta in 55"4, un ottimo tempo per il tracciato Junior di Monza, il cui record, lo ricordiamo, è di 55"1.



AUTO in BORSA

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

Gli indici

AUTO	504,71	(+1,29)
GOMME	500,13	(+1,49)
PETROLIO	507,34	(+2,07)

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

Gli indici Autosprint, al termine di questa settimana sono risultati positivi in tutti i settori: auto +1,29; gomme +1,49; petrolio +2,07. Finalmente dunque l'indice dei pneumatici, dopo un lungo periodo sfavorevole è risalito sopra quota 500.

Nel settore auto invece, la Fiat (che ha registrato un -1,17) pur avendo programmato aperture di nuove fabbriche come quella in Cile che sarà utilizzata per la produzione di automezzi pesanti — programmazione concordata insieme alla Citroen (+3,81) — risente dell'andamento sindacale economico poco favorevole. E quest'andamento negativo della Fiat ha influito su tutte

le altre Borse estere in cui il titolo è quotato.

Al contrario, le società automobilistiche francesi, tedesche e giapponesi risentono di un clima favorevole che viene tradotto in aumenti in percentuale dei titoli, che vanno dal 7,78 della Peugeot all'11,59 della Toyota.

Nel settore pneumatici spicca la Dunlop (+11 e 17) che ha risentito della sospensione dello sciopero dei minatori inglesi. Per la Goodyear (-2,33) non è bastato il consuntivo del 1971 che ha messo in evidenza l'annata record (98 miliardi di lire di utile). Nel settore petrolifero situazioni stabili con ritocchi limitati dei prezzi.

AUTOMOBILI

SETTIMANA dal 17 al 24 febbraio

SOCIETA'	Nazionalità	BORSA	Giovedì 17	Giovedì 24	Percentuale settimanale
FIAT	Italia	Milano	2145	2120	-1,17
		Zurigo	14.40	14.25	-1,04
		Parigi	18.05	18	-0,28
		Francoforte	11.80	11.80	—
FORD MOTOR	USA	New York	72 7/8	70 5/8	-3,09
		Zurigo	279 1/2	274	-1,97
GENERAL MOTORS	USA	New York	78 1/8	79 1/8	+1,28
		Zurigo	305	299	-1,97
AMERICAN MOTORS	USA	New York	8	7 3/4	-3,13
CHRYSLER	USA	New York	33 7/8	33 1/8	-2,21
		Zurigo	131	126 1/2	-3,44
STUDEBAKER	USA	New York	44 3/8	44 5/8	+0,56
BRITISH LEYLAND	G.B.	Londra	46 1/8	45 5/8	-1,08
CITROEN	Francia	Parigi	78.80	81.80	+3,81
PEUGEOT	Francia	Parigi	243	261.90	+7,78
BMW	Germania	Francoforte	186	192	+3,23
DAIMLER BENZ	Germania	Francoforte	357	362	+1,40
AUDI-NSU	Germania	Francoforte	226	227	+0,44
VOLKSWAGEN	Germania	Francoforte	150	154.90	+3,27
		Zurigo	182	189	+3,85
NISSAN MOTOR	Giappone	Tokyo	324	348	+7,41
HONDA MOTORS	Giappone	Tokyo	339	350	+3,24
TOYOTA	Giappone	Tokyo	466	520	+11,59

PNEUMATICI

PIRELLI	Italia	Milano	1580	1592	+0,76
FIRESTONE TYRES	USA	Parigi	13.90	13.90	—
		Zurigo	10.55	10.65	+0,95
		Francoforte	9.20	9	-2,17
GOODYEAR T & R	USA	New York	25 5/8	25 3/4	-0,49
		Zurigo	32 1/4	31 1/2	-2,33
MICHELIN	Francia	Parigi	1248	1316	+5,45
		Londra	179	199	+11,17
CONTINENTAL	Canada	New York	30 3/8	31	+2,06

PETROLIO

SAROM	Italia	Milano	850	850	—
STANDARD OIL NEW JERSEY	USA	New York	77 1/8	76 7/8	-0,32
		Zurigo	295 1/2	295 1/2	—
MOBIL OIL	USA	New York	52 3/4	52 1/2	-0,47
GULF OIL	USA	New York	26 3/4	26 3/4	—
SHELL OIL	USA	New York	50 1/4	49 7/8	-0,75
		Londra	337	358	+6,23
ESSO STANDARD	USA	Parigi	131	133.30	+1,91
MARATHON OIL	USA	New York	30 1/4	30 1/8	-0,41
TEXACO	USA	New York	33 3/8	32 3/8	-2,99
PETROFINA	Belgio	Bruxelles	4165	4235	+1,68
BRITISH PETROLEUM	G.B.	New York	14 1/4	15 1/4	+0,70
		Londra	558 1/2	606 1/2	+8,59
ROYAL DUTCH SHELL GROUP	G.B.	New York	37 3/4	39 3/8	+4,30
		Londra	19 1/8	20	+4,58
		Amsterdam	120.60	125.20	+3,81

A cura di Giorgio NONNI



Monoposto CHEVRON 5000

La CHEVRON sta terminando la costruzione di una monoposto per la Formula 5000, che sarà la prima macchina del genere prodotta da Derek Bennett. Questa Chevron B24 parteciperà alle gare del campionato americano LM Continental guidata da Brian Redman. Allo stesso campionato parteciperà anche la nuova Leda 5000 che ha ottenuto risultati molto buoni nelle gare di Tasmania, guidata da Graham McRae e da Trevor Taylor. Anche Tony Dean parteciperà al campionato LM al volante di una McLaren M14 modificata per ricevere il motore Chevrolet.

Jorge DE BAGRATION, il pilota spagnolo, lascia le gare turismo per la prossima stagione. Come si sa correrà con da Lola 2 litri nelle gare del campionato.

Anche MOSER fumerà BRM?

E' molto probabile che al già elevato numero delle BRM-MARLBORO presenti nelle gare di F.1 se ne aggiunga una patrocinata dalla Marlboro svizzera, affidata a Silvio Moser. Se continua così avremo dei Gran Premio Marlboro?

Il RALLY SHERRY di quest'anno sarà più duro e avrà un montepremi più alto. La gara, che si svolgerà dal 19 al 23 settembre in Spagna avrà un percorso più o meno come quello precedente, ma saranno aumentati i tratti su terreno sterrato.

REDMAN ha confermato, a Modena, che correrà con una Chevron F.5000 di Sid Taylor, tanto in Inghilterra che in America. Non si è invece pronunciato sulle trattative con la De Tomaso per partecipare all'europeo GT e alla 24 Ore di Le Mans con una

Il preparatore romano MAURO URBANI ha iscritto i propri piloti, Francesco Testi e Raimondo De Sanctis, alla scuderia Biondetti di Terni. Tali piloti, alla guida di vetture della classe 600 gruppo 2, parteciperanno a tutte le gare possibili, sperando di vincere qualcuna, come scherzosamente dice Urbani...

Ennio BONOMELLI si è iscritto alla 24 Ore di Le Mans, nella quale correrà con una GT, naturalmente Porsche, nella classe 2500 cc. Bonomelli sarà in gara anche nella 4 Ore di Le Mans che si correrà in marzo, in concomitanza con la giornata di prove preliminari della 24 Ore. La domanda di iscrizione dell'italiano è stata accolta.

Anche come attore STEWART fa centro

Quando JACKIE STEWART venne a Bologna per ritirare il Casco Iridato di Autosprint era un poco agitato, desideroso di essere sicuro che l'elicottero, che aveva chiesto per tornare a Ginevra, fosse sul prato del ristorante ad attenderlo. Motivo della sua fretta era il film che doveva girare con moglie e figli nella sua casa di Ginevra. Ora questo film, « JACKIE STEWART - IL WEEK-END DI UN CAMPIONE », è stato proiettato in anteprima in un cinema londinese della MGM. E' diretto dal polacco Roman Polanski, marito dell'attrice assassinata Sharon Tate, che in un primo tempo avrebbe dovuto accompagnare lo scozzese alla premiazione di AUTOSPRINT. Il film illustra le fasi del G.P. di Monaco, con riprese spettacolari, e fornisce un ritratto intimo e simpatico del grande pilota, visto dal regista che è suo grande amico. Pare che sia molto bello. Fra non molto dovrebbe arrivare su tutti gli schermi europei.

A Perugia sono stati festeggiati i piloti della SCUDERIA TRASIMENO e nell'occasione il presidente ha detto che a Magione, a venti chilometri da Perugia, sono già cominciati i lavori per un mini-autodromo e che a Spoleto è in fase di studio avanzato una progettazione per un autodromo più grande.

Nel 1971 in FRANCIA record di morti sulle strade, quindi sono naufragati i provvedimenti che da anni sperimenta il governo per i limiti di velocità. Verrà dunque varata una politica globale che deve, o dovrebbe, diventare il problema di tutta la popolazione. Per ora non si hanno dati precisi sull'argomento.

Nessuno sa quante sono le vetture dello STATO e adesso è in corso un censimento. La raccolta dei dati è fatta agli effetti del calcolo dei premi assicurativi.

La FORD inglese ha sospeso dal lavoro altri 21.500 dipendenti, portando a 30.000 il totale delle sospensioni a seguito dello sciopero dei minatori. La Ford inglese dà lavoro a 50.000 persone.

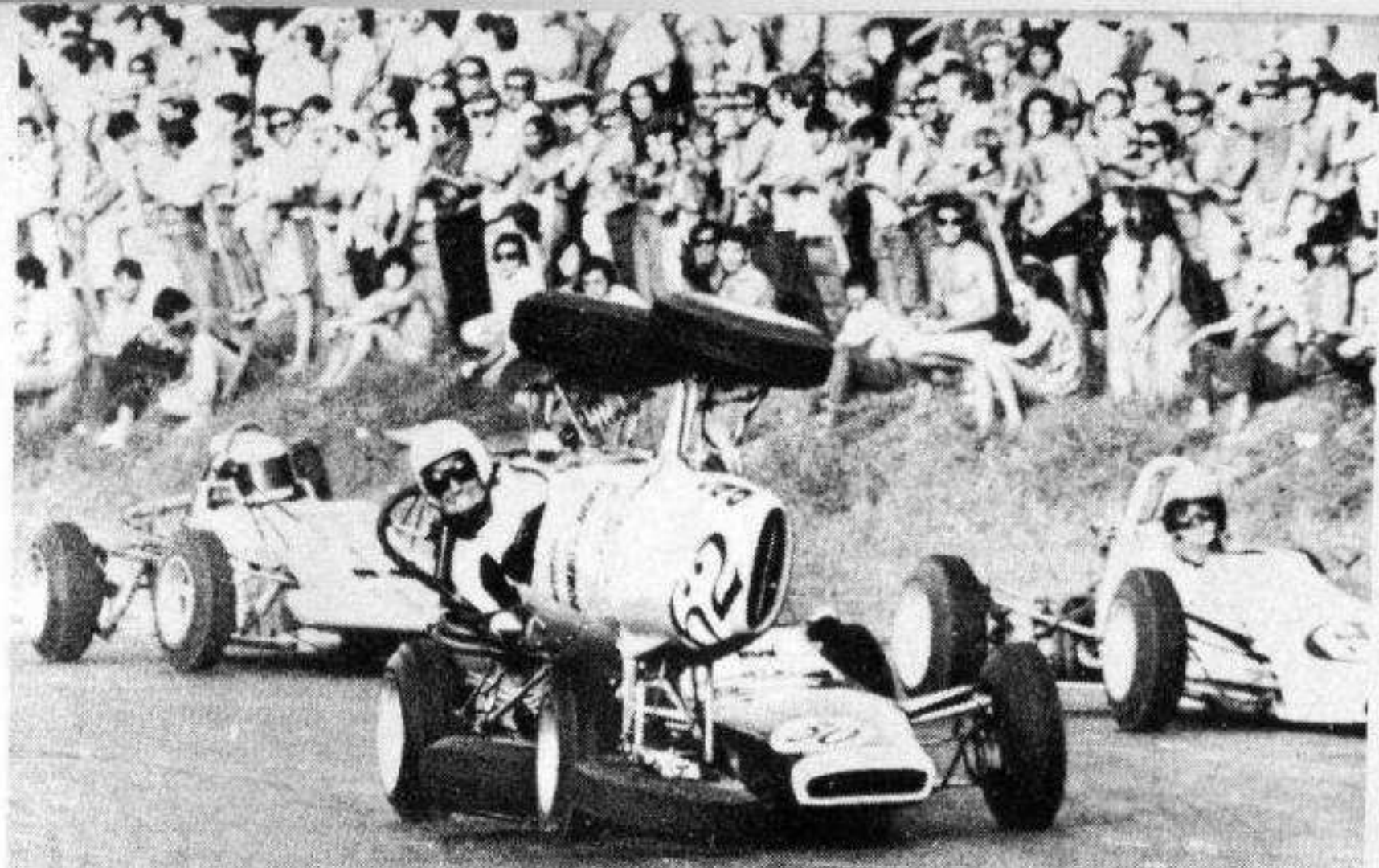
Il pilota tedesco dell'Interserie, Helmut KELLENERS, che ha corso con l'unica March Can-Am vista sui circuiti europei nelle due scorse stagioni, passa a una McLaren che ha ordinato alla Trojan.

La MANTA Rosemary

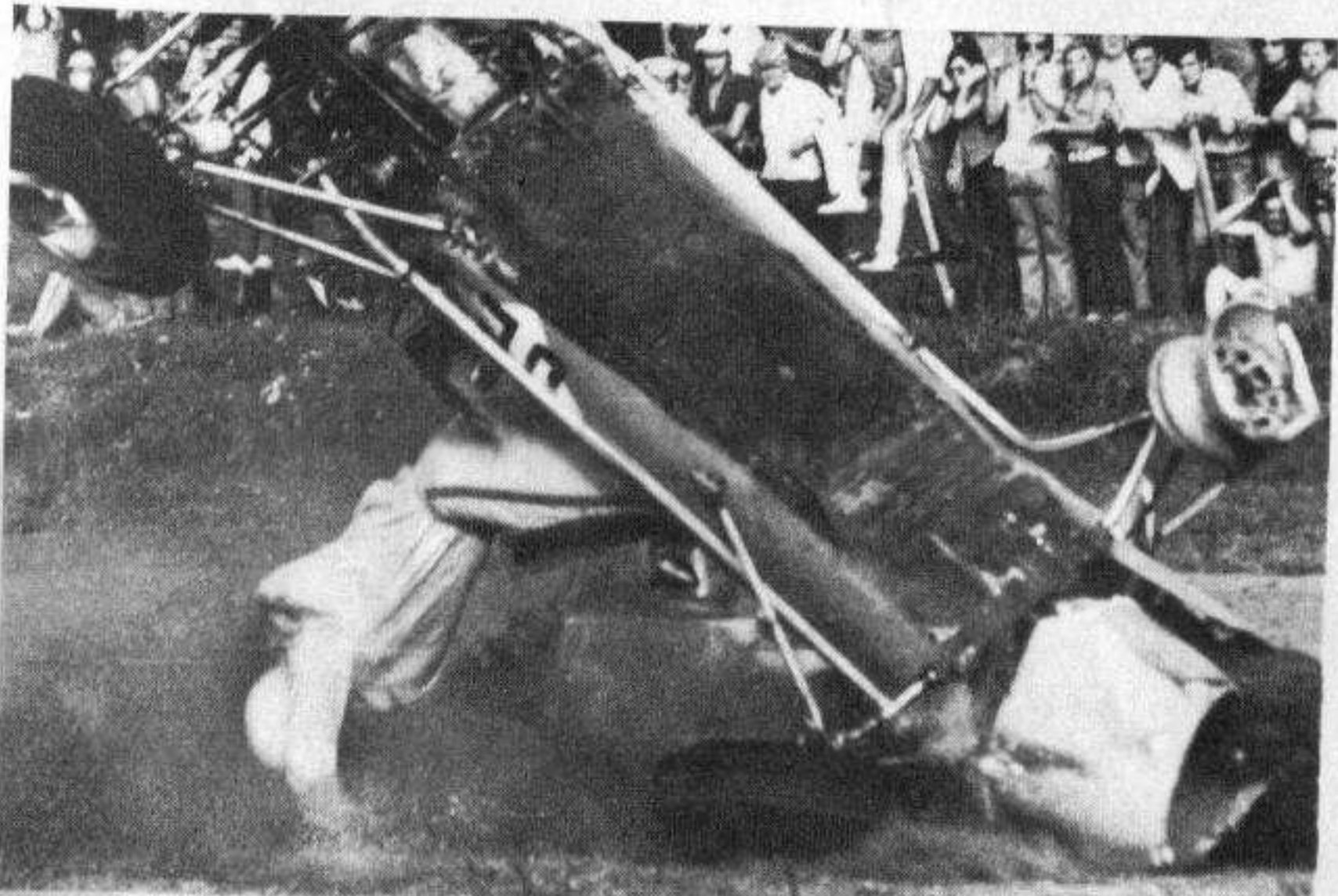
Rosemary SMITH piloterà una Opel Manta preparata da Rhodes e Steinmetz nei principali rallies della stagione, patrocinata dalla Castrol e da un altro patrocinatore di cui si ignora per adesso il nome. Rosemary aveva sperato di partecipare al Safari, invece andrà ai rallies nel Galles, di Scozia o di Ginevra e del RAC. Nel Galles e in Scozia sua compagna sarà forse Pauline Gullick.

Giorgio SCHON, che ha corso nel 1971 con le Porsche preparate da Bonomelli, è passato alla General Motors e guiderà nel 1972 le OPEL COMMODORE messe a punto da Virgilio Conrero. Sarà inoltre presente a parecchie gare delle Sport 2000 con una Opel che guiderà con Giorgio Pianta nelle gare più lunghe.

Aumentano i giapponesi in Europa. Arriva in F.3 Kazu KUWAJIMA che vuole fare tutta la stagione con una GRD della Reystan Raming, dove ci saranno anche Jo Ferreira, Jorge Pinhol e forse la F.2 che dovrebbe essere pilotata dal brasiliano Ricardo Achcar, che nel 1969 pilotò una Merlyn FF per i colori della SMART.



Juan Massei si può dire un pilota fortunato. Nonostante la brutta capriola, non si è fatto un graffio. L'incidente è successo durante una gara per monoposto della F.4 locale, il 13 febbraio a Junin



• L'Oscar cinematografico del RALLY-CROSS è stato vinto da due giovani fiorentini, Lirdi e Bellini. Lo ha deciso una giuria composta di nove personalità del cinema. Il soggetto dei film partecipanti doveva essere il rallycross. Ai vincitori è stato consegnato, oltre all'Oscar, un assegno di L. 250.000.

• Le trattative che Howden GANLEY aveva per correre su una McLaren M21, iscritta da Barry Newman, sono andate a monte, ma non è escluso che il neo-zelandese corra comunque in F.2. C'è qualcosa che bolle in pentola a Edenbridge, pare.

• Gli autoveicoli nuovi iscritti al PRA in gennaio sono stati 126.733, divisi in 16.409 vetture, 206 autobus, 5.492 autoveicoli industriali e 4.626 motoveicoli. Rispetto allo stesso mese dell'anno scorso c'è dunque stato un aumento del 5,79 per cento.



Il pericolo dell'IVA

• Le tre maggiori conseguenze che l'applicazione dell'IVA potrà avere sul mercato automobilistico italiano sono: rallentamento nella lotta contro l'inquinamento, riduzione dei consumi interni e gravi pregiudizi per le esportazioni. C'è il rischio che i costruttori italiani agiranno esasperando la potenza di piccoli motori, rendendo difficile anche la soluzione del problema della rumorosità.

• La FORD ESCORT MEXICO non sarà omologata in tempo per il gruppo 1 e non potrà quindi partecipare ai primi rounds del campionato turismo di serie inglese, patrocinato dalla Castrol e dalla Britax.

• E' morto a Macerata, a sessantatré anni, il cav. VINCENZO CRESCI, che fu il primo presidente del centro sportivo italiano e per molti anni è stato segretario della sezione provinciale cronometristi.

Turbina antigas

• Nel quadro della lotta contro l'inquinamento, una vettura sperimentale azionata da una turbina sarà sperimentata nelle strade di NEW YORK. Questo prototipo di 80 HP raggiunge una velocità di 137 orari. Userà benzina senza piombo, ma potrà funzionare anche a kerosene e a carburante normale.

• Promosso dall'Istituto di vie e trasporti della facoltà di Ingegneria dell'Università di Milano e sotto il patrocinio dell'Ente autonomo del porto di PALERMO, in quest'ultima città, dal 25 al 29 marzo, si svolgerà un convegno di studi tecnici ed economici sui trasporti. Lo scopo del convegno è quello di attirare l'attenzione sulla necessità di integrare i diversi sistemi di trasporto che in Italia non possono ignorare la via marittima, soprattutto per saldare la frattura più grave che ancora divide il settentrione dalla parte meridionale della penisola.

• Corre voce che la ESSO aumenterà la propria attività nelle corse, patrocinando il Team Vauxhall Blydenstein.

Troppo caro il SAFARI

• L'EAST AFRICAN SAFARI ha già assegnato i numeri di partenza. La gara non ha attirato la maggioranza delle case ufficiali, come c'era da attendersi, per ragioni di costi eccessivi. Infatti, oltre alla Lancia, ha rinunciato all'ultimo momento anche l'Alpine, per cui Andersson è stato lasciato libero ed ha trovato una guida con la Datsun. Le vetture giapponesi avranno anche al via Metha, Herrmann (non l'Hans della Porsche prototipo) ed Aaltonen. Forte la squadra Ford Escort con Makinen, Mikko-la, Singh, Preston e Hillyar.

• La DEUTSCHE FIAT ha deciso di incrementare il prezzo delle automobili e dei camion del 3-4 per cento in Germania, dato l'aumento dei costi e della mano d'opera.

• Jochen MASS ha comprato una March 723 che gli sarà consegnata in questi giorni. La Ford tedesca lo patrocinerà e così pure un giornale tedesco.

• La GENERAL MOTORS prevede la produzione del motore Wankel per una serie di vetture a trazione anteriore. Il professor Cole, dell'Università del Michigan, figlio del presidente della GM, ha detto: «Non sarei stupito di venire a sapere che 500.000 motori di questo tipo saranno in servizio prima della fine del 1975.»



Questa Miss Gambe deve dare l'idea delle proporzioni di questi pneumatici tubeless che pesano ciascuno circa 2 tonnellate e mezzo. La gomma utilizzata per la loro costruzione consentirebbe di fabbricare ben 300 treni di pneumatici per vettura! E' un tubeless Nylon Hard Rock Lug 36.0051 a 58 tele che deve sopportare carichi e sforzi di trazione dell'ordine di 300 tonnellate (sia in accelerazione che in frenata).

• Alla presenza dell'ambasciatore d'Italia, Girolamo Pignatti Morano di Custozza e del presidente dell'IRI, il presidente dell'Alfa, Luraghi, ha inaugurato la nuova sede ALFA Benelux.

• Si è svolta una nuova prova di tute anti-incendio, organizzata dalla JIM CLARK FOUNDATION, ed è risultato che i migliori materiali del 1972 offrono una protezione superiore di 10 secondi, in confronto a quanto era disponibile lo scorso anno. Le prove sono state fatte in un laboratorio a Nottingham. La GPDA ha chiesto alla fondazione di fornire particolari al più presto.

• Il RALLY DEL MAROCCO (26-29 aprile) comprenderà tre tappe: Rabat-Marrakesh; Marrakesh-Ouarzazate; Ouarzazate-Casablanca, per un totale di km 4266, di cui 1509 di prove speciali.

• Un ampio parcheggio è stato ultimato a PARIGI proprio davanti alla cattedrale di Notre Dame, fra le proteste dei fautori della salvaguardia dell'ambiente. Un altro è stato aperto da poco a fianco della famosa chiesa della Madeleine, il cui parroco ha salutato l'iniziativa con un'omelia, beneducendo il pubblico e anche i nuovi distributori di benzina annessi al servizio.



Gratis i vademecum F. FORD e Rallycross

A cura dell'Ufficio stampa e relazioni pubbliche della Ford Italiana, sono stati distribuiti alla recente premiazione romana, due opuscoli molto ben fatti (complimenti Carlo Micci!) relativi ai campionati che la Casa organizza da qualche anno in Italia, per la propaganda tra i giovani dello sport automobilistico. In elegante veste tipografica, ricchi di illustrazioni e di nozioni utili, i due «vademecum» chiariscono le regole per partecipare o al Campionato Chevron 1972 Formula Ford, oppure al Trofeo Ford Kleber di Rallycross.

Nel primo dei due volumetti, Campionato Chevron, si può leggere l'articolo del grande Jackie Stewart, già pubblicato sullo speciale AUTOSPRINT '71 nel quale egli conclude: «Il mio unico grande rammarico: la mancanza della F. Ford quando io iniziai la mia carriera di pilota». Nell'altro volume c'è la storia del rallycross e come, per gioco, è nato anche in Italia.

Gli sportivi interessati, oppure coloro che desiderano collezionare pubblicazioni speciali di automobilismo possono rivolgersi per avere i due opuscoli all'Ufficio stampa della FORD ITALIANA, viale dell'Arte 68 - 00144 ROMA, che sarà ben lieto di inviarli gratuitamente.

Una tessera sconto per «Buongustai»

Si estende in Europa il CLUB DEL BUONGUSTAIO, presieduto da Luigi Carnacina, ideato da Enrico Guagnini, che ha una caratteristica tutta sua: non solo offre ai ristoranti ritenuti degni una artistica targa con la più antica auto italiana, ma dà anche incarico agli «osti», attraverso una serie di schede, di segnalare al Club i nominativi dei buongustai che frequentano il locale e dimostrano di saper scegliere cibi e vini.

Il Club pubblica la «Guida del buongustai». Chi si sente buongustai può anche chiedere direttamente l'iscrizione scrivendo al: CLUB DEL BUONGUSTAIO - Via Righi 3 - 20133 Milano - Tel. 2362432. C'è uno statuto, una tessera (che dà diritto a sconti nei ristoranti del Club) ed un collare per le cerimonie gastronomiche.



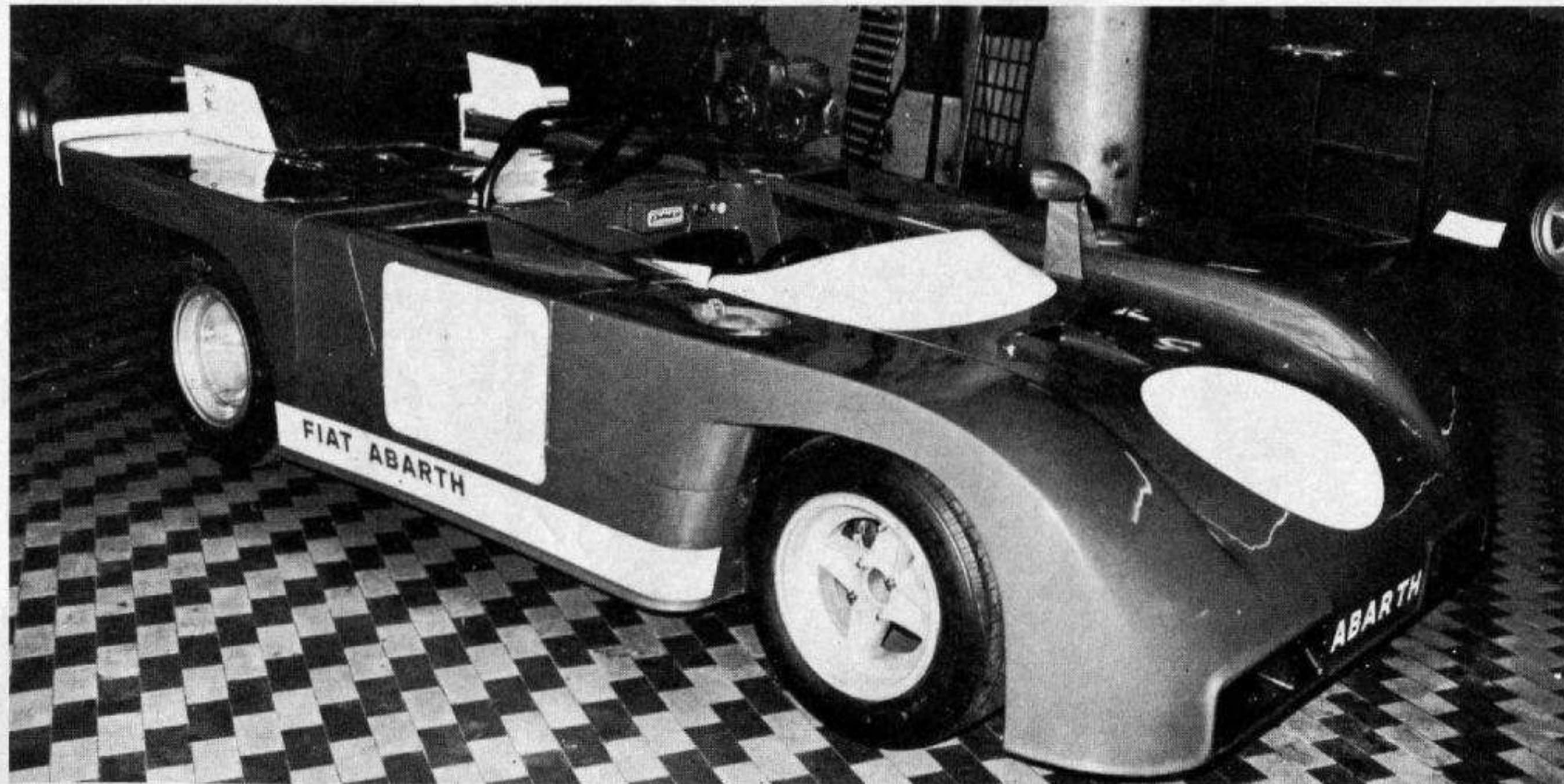
**NUOVI
BOLIDI**

OSELLA adesso pensa anche ai «MILLINI»

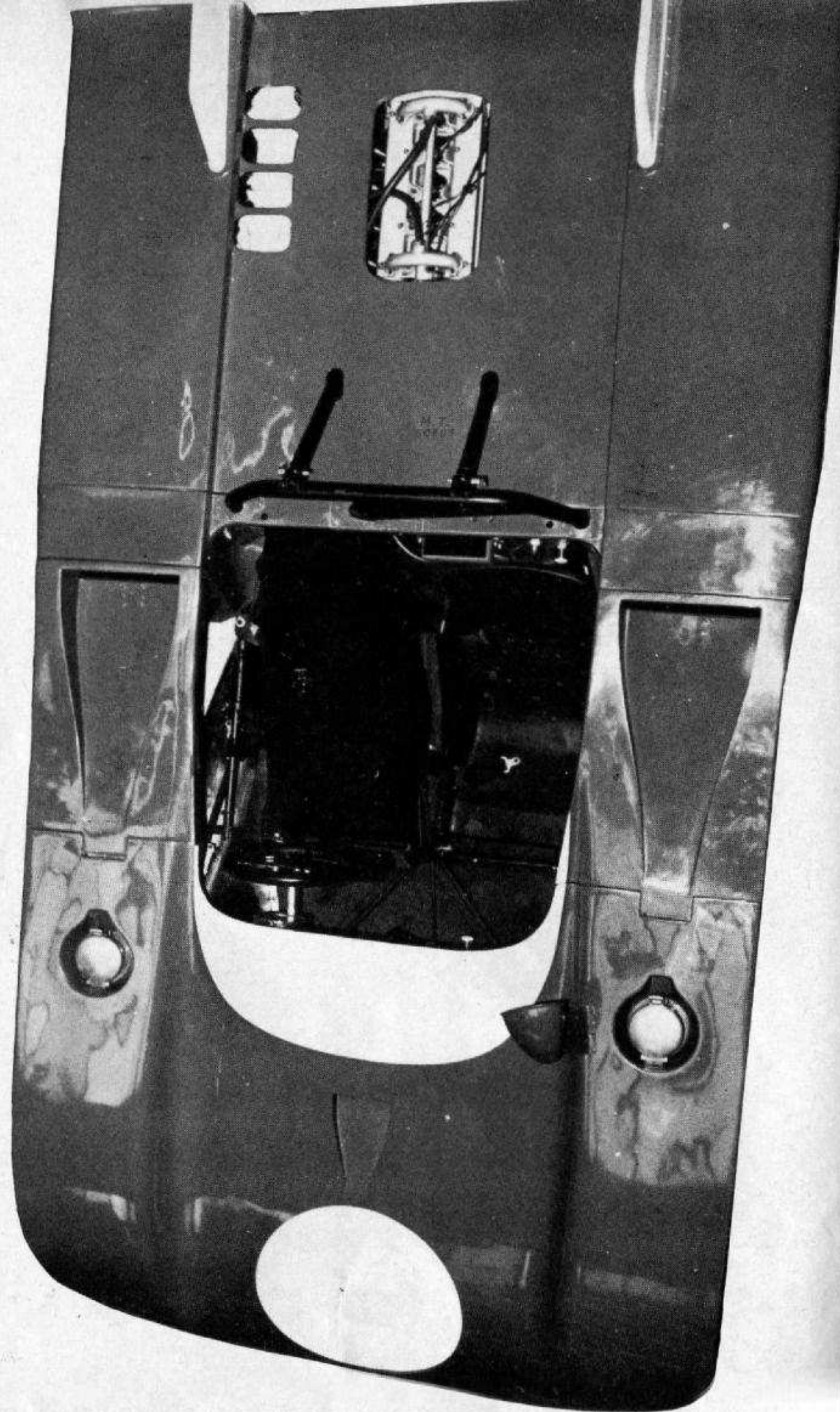
TORINO - Come già noto la Ditta ABARTH ha ridimensionato la sua attività e sin dal tempo del Salone sono cessate in Corso Marche le costruzioni di vetture nuove del tipo 595, 695, 850, 1000.

Per quanto riguarda i prototipi la loro costruzione non è affatto cessata, si svolge attualmente presso l'Officina di Enzo Osella un'attissima campagna di realizzazione di nuovi prototipi: un nuovo 1000 e un 2000 aggiornato sostanzialmente, incoraggiati soprattutto dai risultati ottenuti in Argentina.

Enzo Osella si è quindi accollato la grave responsabilità di difendere il prestigioso nome Fiat Abarth portando in giro per il mondo i prototipi e assicurando a tutti i clienti un valido appoggio.



In queste foto, sopra e a destra, la nuova veste dell'Abarth-Osella 2 litri Sport a motore fuoribordo. Per la cronaca, il telaio è quello della ex-gruppo 5 con cui Munari tentò l'avventura al Giro del Belgio.



Con 200 mila
lire in più
la «128»
stradale

Ultimamente l'accordo con l'ABARTH è stato esteso anche alle 850 e 1000 TCR in modo che si continuerà a costruire e assistere dando garanzia di ricambi a queste simpatiche e intramontabili vetture derivate dalla FIAT 600. A sottolineare che questo interessamento non è solo platonico il motore del 1000 TCR è stato aggiornato per aumentare la affidabilità eliminando i guai ai pistoni.

I colori dell'ABARTH sono quindi sempre validamente difesi, purtroppo resta il problema della 595 e 695; gli ultimi esemplari di queste vetturette sono stati venduti in dicembre e per quanto riguarda i ricambi il servizio è assicurato dalla Ditta Abarth.

Chi volesse quindi un nuovo prototipo Fiat Abarth 2000, 1300, 1600 e 1000 (del quale è pronta la nuova carrozzeria e telaio) sa dove rivolgersi.

E' stata terminata in questi giorni la messa a punto del prototipo 2000 ex Gruppo 5 aggiornato '72 con nuova carrozzeria e possibilità di montare anche motore 1600, che vedete nella foto.

Giorgio Rossotto

FILIPINETTI



La gruppo 2 dell'anno potrebbe essere la Fiat 128 1300 coupé, che vediamo nella versione Filipinetti che debutterà a Monza

MODENA - Durante le recenti prove della Tecno-Martini di F. 1 si è presentato a Modena anche Mike Parkes, l'ex pilota della Ferrari, per provare la 128 elaborata per conto del mecenate svizzero-sanmarinese-vaticano Filipinetti. La 128 portata in pista, e guidata da Walter Donà, era la versione dell'anno scorso, però sembra si siano risolti i problemi di motore che assillavano la squadra la scorsa stagione. Il miglior tempo di Donà è stato di 1'05"3.

Un nuovo motore nelle officine di Formigine si sta allestendo per montare sul 128 coupé e su un Rally che debutteranno, come già annunciato, alla 4 ore di Monza il 19 marzo. Questo motore preparato dall'ing. Parkes dovrebbe

erogare con l'iniezione Lucas quasi 160 CV a 9800 giri. Le due vetture della scuderia Filipinetti saranno portate in gara da Donà-Grano e da Haldi-Lafosse.

Intanto, per il prossimo Salone di Ginevra la Filipinetti presenterà per il mercato svizzero e francese una versione Stradale delle sue 128 che corrono, che sarà venduta al prezzo di 15.000 Frs, mentre in Italia è possibile elaborare la 128 Rally con la modica spesa di 200 mila lire circa, con una giornata di lavoro presso un qualsiasi meccanico. La Filipinetti venderà questa elaborazione in scatole da montaggio. Così elaborate le 128 Rally raggiungono una velocità massima di 175 Km/h.



WALDEGAARD in

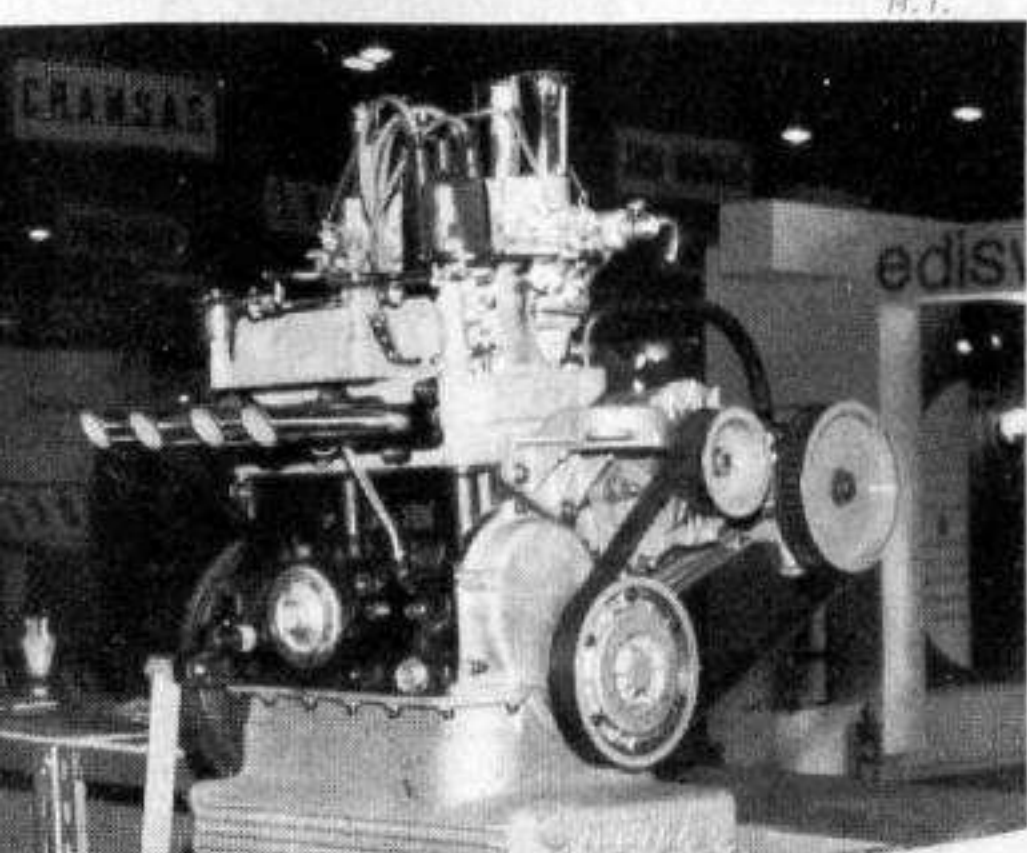
NIZZA - Al Criterium Neige et Glace la Citroën non era ufficialmente rappresentata, benché il servizio corse disponga di un prototipo adatto in modo particolare a quel genere di percorso. René Trautmann svolse infatti lunghe prove, prima del Criterium delle Cévennes, e nonostante il suo ritiro, questa vettura debuttò con successo alla Ronde Hivernale di Chamonix, pilotata dal campione svedese Waldegaard.

Si tratta di telaio e carrozzeria della DS «accorciati», dello stesso tipo dei prototipi visti, fra l'altro, al Rally del Marocco negli ultimi due anni. Tuttavia il coupé a due porte, sul quale si deve ancora fare un lavoro di alleggerimento, anche se si sono già rivolte molte cure a questo settore, è azionato

da un motore Maserati a sei cilindri, la cui cilindrata è stata portata da litri 2,6 a tre litri. La potenza è superiore ai 240 HP. Adesso il servizio corse, diretto dalla signora Marlène Cotton, si trova però di fronte a problemi di trasmissione e soprattutto per il giunto cardanico. E' senza dubbio questo, uno dei motivi per cui la Citroën non ha voluto rischiare d'iscrivere un prototipo al Neige et Glace, ma pare che si sia vicini alla soluzione.

Del resto il programma della Casa francese in questa stagione è piuttosto limitato, e sono previsti soltanto i rallies del Marocco e TAP. Nel primo caso, dato che la prova è valida per il campionato marche, e sono esclusi i prototipi,

85 cavalli
col motore
delle «127»
e «A 112»



PAVIA - Utilizzando il basamento comune alle vetture Fiat 850 Sport, Fiat 127 e Autobianchi A 112 alla Tadini motori hanno ottenuto un propulsore di diverse e interessanti caratteristiche. Il nuovo motore, caratterizzato da una nuova testata che ospita oltre ai quattro condotti di scarico anche quattro condotti di aspirazione, sui quali sono montati due carburatori doppio corpo verticali, è in grado di sviluppare ben 85 cv a 7600 giri min: e questa potenza è stata ottenuta non certo a scapito dell'elasticità, per cui il motore (se non fosse talmente modificato da rientrare nella categoria prototipi) potrebbe essere utilmente utilizzato per vetture da rally. Recentemente altre modifiche sono state apportate all'impianto di scarico, basato ora sullo schema 4-2-1 anziché 4-1 e grazie a quest'ultimo accorgimento l'elasticità è ancora aumentata. Il motore può essere montato agevolmente sulle vetture Fiat e derivate che utilizzano lo stesso basamento: a chi interessasse, l'officina TADINI RISIÈDE A PAVIA, VIALE LIBERTÀ' 33.



CITROËN?

sarà iscritta una SM equipaggiata con lo stesso motore (Bob Wollek, il pilota di F. 2 disponeva di una vettura di questo tipo a Chamonix) mentre in Portogallo si vedrà il prototipo.

Interrogata sull'eventuale ingresso di Waldegaard nella squadra Citroën, per certe gare, Marlène Cotton ha risposto che si può sempre prevedere una simile eventualità! Dal canto suo il campione svedese, che ha trovato ottimo il prototipo, ha preferito sorridere, quando gli abbiamo rivolto la domanda, e soprattutto quando abbiamo accennato all'East African Safari. Waldegaard su Citroën, al Safari 1973, non è una previsione impossibile...

J. R. Jaubert

Il nuovo «modo di correre» che prende piede tra i giovani

Da SONDRIO rivendicano il lancio dell'AUTOCROSS



A sinistra, il vice-presidente del «Clan», Paganoni, esce allegramente dall'abitacolo dopo un innocuo ribaltamento. Queste gare non sono affatto pericolose, evidentemente



Sopra, una panoramica del campo di gara di Sondrio, con alcune vetture del «parco macchine» allineate. Il pubblico è al sicuro sull'argine

SONDRIO - Autocross che passione! E' una nuova moda che ha messo in agitazione il mondo dei giovani, ai quali la macchina normale, anche se impiegata in competizione velocistica, non dà più alcuna soddisfazione. Anche perché costa... Così dalle macchine «in», eccoci alle macchine «out».

Come i ragazzi della «Barcaccia» di Reggio Emilia, anche i valligiani della Valtellina, hanno la loro pista di cross. Anzi, e fieramente rivendicano la priorità. Ne hanno addirittura due e la loro attività data da ben cinque anni anche se per modestia, non hanno mai detto nulla al alcuno.

Vediamo ora di che cosa si tratta esattamente.

A Sondrio esiste il «Black and White Clan» i cui 60 componenti pur non indossando il «kilt», posseggono macchine «scozzesi», intendendo dire con quell'aggettivo, particolarmente pitturate ed altrettanto fantasiosamente «aggettate». Il cofano è un di più, via il cofano; i parafanghi talvolta sono di troppo, via i parafanghi; il coperchio del

bagagliaio pesa, via il coperchio, e così via fino a che della macchina primitiva non resta che uno scheletro irriconoscibile. A bordo di quel mezzo impropriamente chiamato vettura, i soci del clan si danno all'autocross vuoi sulla pista di Sondrio, lunga 1550 metri e larga 6, vuoi su quella di «villeggiatura» di Bormio lunga 900 e larga 5 metri.

La pista principale si snoda su di un'area in vicinanza dell'Adda e l'argine del fiume «protegge i piloti dall'investimento del pubblico». Sembra un paradosso, ma crediamo possa rispondere a verità in quanto appoggiarsi ad una di quelle vetture, si corre il rischio di vederla cedere, mentre in verità reggono benissimo alle spinte laterali ed ai colpi che giungono da sotto. Il pubblico si appassiona e corre alle gare. Esperti dell'AC locale regolano la materia e Renato Verona presidente, Paganoni vicepresidente e Fumagalli delle pubbliche relazioni, hanno talvolta la gioia di avere in qualità di starter uomini celebri come Achille Compagnoni.



Sopra, anche il presidente Verona si esibisce in pista. Sotto, da sinistra, Paganoni, Fumagalli, Verona e Compagnoni. A destra, un «ibrido» Topolino-Nuova 500





GINEVRA - Uno dei cardini della « filosofia » automobilistica d'oltre oceano risiede, com'è noto, in una sola parola: rinnovamento. Un rinnovamento incessante, continuo, una miriade di modelli a cadenza annuale moltiplicati da lunghe liste di « optionals » e differenti versioni ed allestimenti. E' un fatto accettato, negli USA, cambiare vettura ogni anno, condannare vetture ancora efficienti ma « passate di moda » ai circuiti dell'usato. E' come rinnovare il guardaroba invecchiato dalla moda, fa parte della civiltà dei consumi.

I due colossi automobilistici mondiali, General Motors e Ford, essendo « americani » oltre che nei capitali

invogliato a cambiare macchina proprio dal rinnovarsi dei modelli. Una specie di circolo chiuso che, per ora, funziona, ed al quale cominciano ad adeguarsi anche le case europee « tradizionali », come la Fiat, che (anche per non rimanere indietro rispetto alle concorrenti in campo europeo e mondiale) ha da qualche tempo scoperto l'utilità e la praticità, tutto sommato, di allestire più versioni di un modello base, variando di volta in volta i motori o le carrozzerie. La gamma delle 128 ne è l'esempio più evidente, mentre la 127 si annuncia con le tre porte sempre all'appuntamento svizzero.

Le filiazioni europee della Ford e della GM, comunque, sono « costituzionalmente » più preparate alla crea-

La girandola continua a GINEVRA...

...mentre un
« boss »
(AGNELLI jr.)
fa sapiente
autocritica

TORINO - Che gli industriali dell'automobile siano sotto accusa, che siano ritenuti responsabili dell'inquinamento atmosferico e delle acque, del caos del traffico, dell'affollamento e del disordine sociale delle città e del consumismo soprattutto, è cosa della quale gli interessati sono ben consci. Ma che questo stato di fatto sia stato creato da una industria « che ha portato innovazioni e vantaggi in una società che non era pronta a riceverli » è quanto Umberto Agnelli, amministratore delegato Fiat e aspirante (più o meno vicino) alla massima carica dell'azienda, coraggiosamente e con molta acutezza ha messo in evidenza in quella autocritica da lui sostenuta al Rotary club di Torino, autocritica che, infine, si è trasformata in un atto d'accusa verso gli accusatori.

La situazione è grave, sì, e ancora più lo diventerà ad esempio, dopo l'applicazione dell'IVA che automaticamente farà rincarare il prezzo delle automobili, e quindi accrescerà la produzione dei minimotori sempre più inquinanti, ma necessari per tenere il passo con le richieste operative per quella « confittualità permanente » che è un « autentico suicidio collettivo ». Se non esistessero « mancanza di autorità nei governi, imperizia della classe politica, massimalismo dei sindacati, immaturità dell'opinione pubblica e povertà del paese in cui lavoriamo »; se si potesse operare dopo una tranquilla programmazione e proseguire di comune accordo, secondo Umberto Agnelli vi sarebbe una strada nuova da seguire e cioè « demandare responsabilità e compiti, decentrare e creare un clima di consenso e partecipazione all'interno dell'azienda con un continuo apporto di idee nuove che non possono nascere dalla frustrazione, dalla polemica e dallo sconforto, ma dalla soddisfazione del lavoro e dalla consapevolezza di svolgere il proprio ruolo nella società ».

Avere il « coraggio di accettare ciò che è valido nelle proposte che giungono da altre parti » è quanto debbono fare gli industriali contestati, ma, e l'accusa di Agnelli è chiarissima, le altre parti debbono riconoscere che « dove non ci sono industrie, come in Africa e in Asia, esistono ancora peste e colera e, soprattutto, c'è ancora la fame ».

anche nelle scelte fondamentali, hanno ovviamente introdotto questa maniera di pensare anche nel nostro continente, pur adeguandolo alla « misura » europea. E così sta capitando sempre più spesso di assistere alla nascita di « famiglie » di vetture che sfruttano organi basilari comuni differenziandosi per motori, rifiniture, numero di portiere od altro. « Famiglia » che durano quanto durano l'ammortamento degli impianti che le hanno costruite e, naturalmente, i gusti del pubblico, il quale è

zione di auto-su-misura alla maniera statunitense, ed in questi casi gli esempi si sprecherebbero. Basterà ricordare la recentissima gamma Opel Rekord (motori 1700 e 1900, berlina 2 porte e 4 porte, station-wagon a 3 e 5 porte, versione standard e lusso) per la General Motors, e la novità assoluta della Ford per Ginevra, la serie di modelli Consul e Granada, che comprende 15 modelli base sparsi su cinque cilindrate e tre allestimenti di carrozzeria.



Tra VICTOR e VENTORA

Nelle foto a sinistra, le nuove soluzioni stilistiche delle più recenti Vauxall sono evidenti nella parte frontale. Oltre alla nuova mascherina squadrata, attraversata dalla lama del paraurti, è ricomparso sul cofano un « motivo » delle Vauxall di qualche decina d'anni fa, cioè due leggere concavità longitudinali. Dall'alto in basso, vediamo la Ventora 6 cilindri 3.300, la Victor 2300 SL, e la VX 4/90 a due carburatori di 2300, i cui motori abbiamo presentato nel numero scorso. La Victor si differenzia anche per la diversa fanaleria

In crisi (per i costi) i gemellaggi USA-Modena



Ecco il prototipo della berlina « Momo », costruita a Modena e carrozzata da Frua, che è stata spedita al Salone di New-York. Il futuro di questa vettura è però incerto. Monta, com'è noto, un motore 8 cilindri a V da 5700 e pesa 1350 kg

MODENA - I progetti « americani » delle industrie modenesi sono in crisi. Infatti, si sono improvvisamente manifestati ostacoli alla collaborazione in atto da tempo fra la Stutz Company e le Officine Padane, che producevano le vetture « Falco Nero » per il mercato americano. Pare che il leader d'oltreoceano abbia rifiutato di riconoscere gli aumenti di costi che si sono recentemente verificati per le materie prime e la mano d'opera italiane, e quindi alle « Padane » non se la sentono di lavorare senza margini.

● Anche da Stanguellini, pare che il progetto « Momo », una vettura sportiva due posti con meccanica americana, sia ad un punto morto. Infatti, il miliardario di origine russa Peter Kalkow, che aveva rilevato il progetto da Alfredo Momo, non è più intenzionato a proseguire nell'impresa, dopo gli entusiasmi iniziali, trapeati anche attraverso una intervista che facemmo poche settimane fa al suo general-manager, l'italo-americano Hugo Bragoni. Nel frattempo, comunque, il prototipo della vettura, carrozzata da Frua, ha varcato l'Atlantico per essere esposto al Salone di New York che si terrà dal 1. al 9 a-

prile prossimi. Dall'accoglienza che sarà riservata a questo prodotto dello stile italiano, dipenderà probabilmente il futuro di questa collaborazione.

● L'ing. Guy Malleret, direttore generale della Maserati, ha intenzione di riordinare il museo della casa del tridente, che in questi ultimi tempi era stato smobilitato. L'ing. Malleret sa bene quanto voglia dire, per una casa come la Maserati, avere la documentazione « reale » della propria specializzazione. Ed allora, ecco che in una sede idonea vedremo i vari motori, dal TP 26 a manovella, quello della Gran Turismo del 40-51, la gloriosa 6 GCS Sport, il motore della 2500 campione del mondo, la monoposto « Eldorado » di oltre 4 litri, la indimenticabile 2500 « birdcage », le vetture di Le Mans. Poi, i motori marini da record e tutto un vastissimo materiale corsaio, come bandiere, tabelle di segnalazione, caschi di famosi piloti ed un bel numero di trofei. Già si pensa all'inaugurazione ufficiale di questo museo, con l'intervento di Fangio, Taruffi, Villorosi, Mantovani, Perdisa, che pilotarono le vetture da corsa Maserati.

m. m.



La **COMMODORE** che viene (GS) dalle corse



A sinistra, il frontale della nuova versione della Commodore GS della Opel. La vettura viene fornita in serie di poggiatesta e di fari antinebbia. Sopra, la linea slanciata della versione coupé

La novità ginevrina della GM, la Opel Commodore GS, pur non facendo parte della « famiglia » delle più recenti Rekord (un nome che si perpetua da decenni nella produzione Opel), ne è comunque la diretta discendente, una specie di sorella maggiore. Della Rekord essa conserva l'impronta stilistica, specie nel frontale, mentre dal punto di vista meccanico la Commodore GS ripropone le collaudatissime soluzioni della Commodore precedente, con in più dei « ritocchi » che derivano in maniera chiara dalle esperienze nelle competizioni. Infatti, troviamo freni a disco con ventilature radiali all'avantreno, e delle novità alle sospensioni. Anteriormente, base d'appoggio dell'assale più larga; rinforzo della barra stabilizzatrice, quindi minor coricamento; carreggiata più ampia; nuove molle ad elasticità progressiva; tiranti di sterzo di nuovo disegno. Posteriormente, ammortizzatori quasi verticali; barra Panhard più lunga; bracci di controllo dell'assale posteriore orientati verso il centro della vettura.

Il motore è quello ben noto a 6 cilindri in linea di 2490 cc con 130 CV DIN a 5400 giri-min.

La nuova Commodore viene costruita in più versioni, con carrozzeria berlina 4 porte e coupé 2 porte e svariati allestimenti interni ed esterni. In Italia viene importata solamente la versione GS, sia coupé che berlina. Per quanto riguarda le prestazioni, la berlina

(che costa 2.560.000 lire) raggiunge i 180 kmh, mentre la coupé (che costa 2.620.000 lire) raggiunge i 185 kmh.

Fra gli optional ottenibili con sovrapprezzo troviamo l'antenna incorporata nel parabrezza, il cambio automatico, il servosterzo, lo sbrinatori per il lunotto, il differenziale autobloccante, i vetri azzurrati ed il tetto con rivestimento vinilico. Le consegne inizieranno già da marzo.

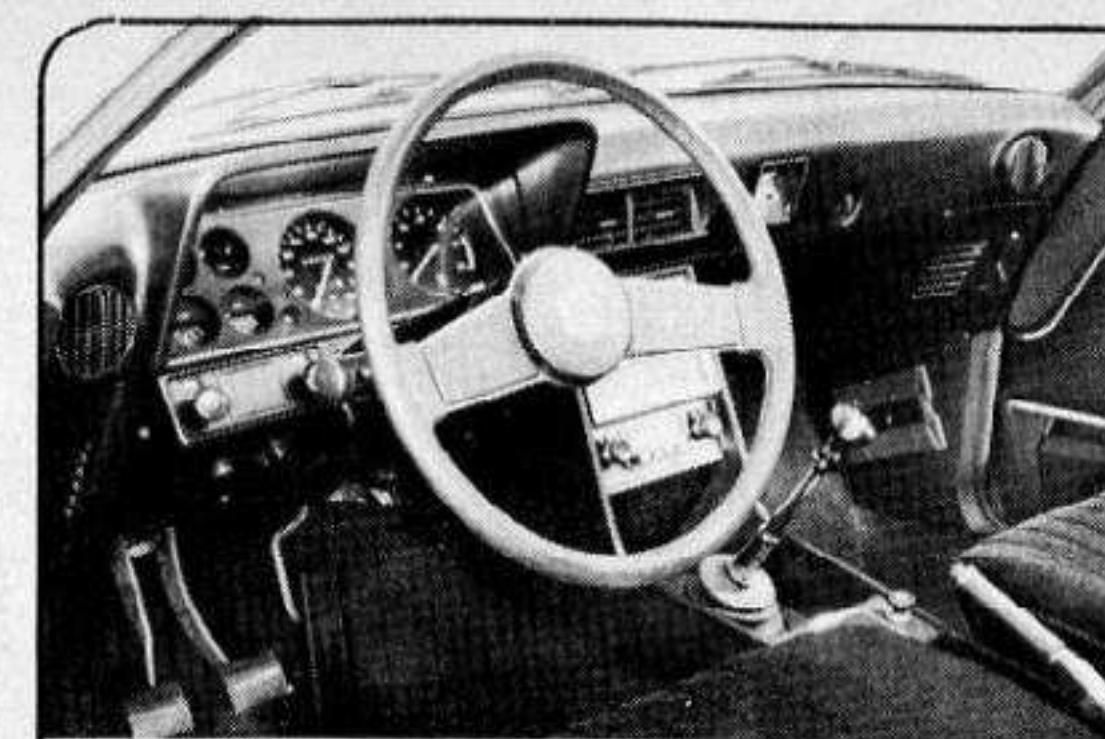
- La SAAB Scania ha prodotto una versione speciale della berlina 99, dotandola di un nuovo motore di due litri a iniezione controllata elettronicamente. Il motore croga 110 HP DIN.

- La BRITISH LEYLAND annuncia un inizio d'anno record con il 42,4% delle immatricolazioni di vetture in Gran Bretagna nel mese di gennaio, la più alta percentuale del mercato per questo mese, dal giorno della formazione della società.

- Corre voce in Francia che la PEUGEOT stia per fare debuttare al Salone di Parigi una 1000, che si chiamerà 104. Avrà linea slanciata, con parte anteriore molto penetrante, la trazione anteriore, motore a quattro cilindri in linea trasversale, cilindrata di 950 cc, potenza di oltre 40 HP DIN. Velocità massima quasi 140 orari.

- E' uscito « RALLY », un mensile romano automobilistico dedicato agli appassionati di questo tipo di competizione.

- Il TROFEO ORANGE, attribuito dall'Associazione internazionale dei giornalisti dell'automobile, è stato assegnato per il 1971 agli organizzatori del G.P. di Spagna.



L'identi- kit(ecnico)

Il posto di guida della Opel Commodore GS è improntato alla sportività: strumentazione completa e leggibile, volante in pelle

Vettura Opel Commodore GS 2,5, berlina a 4 porte a struttura portante in acciaio. Versione anche coupé 2 porte, 5 posti.

Motore anteriore a 6 cilindri in linea, trazione posteriore, alesaggio 87, corsa 69,8 - cilindrata totale 2490 cc - compressione 9,5: 1 - Potenza 130 CV DIN a 5400 giri - coppia max 19,3 kgm a 4200 giri - distribuzione ad albero a cammes in testa, valvole parallele, punterie idrauliche - Alimentazione con due carburatori Solex.

Trasmissione Frizione monodisco a secco - cambio a 4 rapporti sincronizzati + retromarcia, comando a cloche.

Sospensioni Anteriore a ruote indipendenti, bracci oscillanti trapezoidali, molli elicoidali - Posteriore ad assale rigido, 4 bracci longitudinali oscillanti, barra di ancoraggio trasversale.

Sterzo a circolazione di sfere, diametro di sterzata 10,08 metri.

Freni idraulici a doppio circuito, anteriori a disco con ventilazione radiale, posteriori a tamburo con modulatore di frenata. Servofreno a depressione.

Dimensioni e peso Passo 2668, carreggiata anteriore 1434, posteriore 1400 - lunghezza 4610, larghezza 1728, altezza 1431 - peso 1250 - serbatoio da 70 litri - consumo 13,9 litri per 100 Km.

La nouvelle - vague operaia condiziona gli stylist

GINEVRA - Anche il mondo dei carrozzieri, che fino a qualche tempo fa era sinonimo di « fantasia » ed indipendenza tecnica, è in un periodo di transizione, in cui è letteralmente fra due fuochi: da una parte, vi è la necessità impellente di sfruttare immediatamente tutte le idee realizzate per poter salvaguardare la priorità delle stesse, troppo esposte a colpi di mano tutt'altro che fortuiti; dall'altra, i recenti problemi sindacali hanno aggravato la situazione, impedendo — con l'abolizione degli straordinari — quella elasticità che a volte è essenziale ai reparti sperimentali. Stando così le cose, è impensabile rimandare la presentazione di un prototipo solo per consentire il più ampio sfruttamento promozionale, come evidentemente il committente desidererebbe.

Questo, è il succo di un comunicato che la Bertone ha diffuso assieme alle illustrazioni ed alle foto delle sue novità a Ginevra, quasi a giustificazione della relativa povertà dei comunicati e della scarsità di notizie tecniche. A prescindere dai risvolti sul piano della vitalità di un'azienda che queste difficoltà implicano, le realizzazioni del carrozziere di Grugliasco sono sempre attesissime e degne di attenzione, come questo prototipo che ha come base la meccanica interessantissima della Citroen GS, che vedete nella foto a sinistra. Nel suo stand del Salone di Ginevra, Bertone esporrà anche un veicolo fuori-strada derivato dallo « Shake » del 1970, con meccanica Fiat 128, ed il già noto veicolo per il tempo libero « Go ». Molto interesse ci sarà anche per l'esemplare della Stratos HF che la squadra Lancia sta attualmente attivamente collaudando.

