

CAMBIAMENTI DI DATA

● Gara Interserie a Zeltweg: spostata al 9 luglio ● Rally di San Marino: spostata al 9 luglio ● Rally di San Marino: rinviato a data da destinare ● Belmonte-Avola: rinviata a data da destinare ● Gara a Vallelunga (26 marzo) rinviata a data da destinare ● Rally 999 minuti (6-7 maggio): rinviato a data da destinare ● Coppa Primavera a Salerno (9 aprile): rinviata a data da destinare ● Rally 1000 Km Adriatico (30 aprile - 1 maggio): rinviato a data da destinare ● Rally dei Tulipani (24-29 aprile): rinviato a settembre ● Coppa AC Genova (16 aprile): rinviata a data da destinare ● Coppa Isola d'Ischia (16 aprile): rinviata a data da destinare.



Le corse chiave dal 10 al 18 aprile in Italia e all'estero

GARE SOPPRESSE

Il circuito di Zandvoort è parzialmente riaperto, pertanto la prova del campionato Shell di F. 3 (8 maggio), verrà anticipata al 30 aprile. Annullati definitivamente la Trieste-Opicina (30 aprile), la gara di F. 2 a Magny Cours (1 maggio), la gara in salita di Pessac (23 aprile), il G.P. di Barcellona (trofeo europeo F. 2, 23 aprile), il G.P. di Budapest (campionato europeo turismo, 4 maggio), la corsa di Hamelinna (campionato marche due litri, 7 maggio), il Rally di Wiesbaden (camp. europeo piloti, 26-27 maggio), il Rally di Ginevra (camp. europeo piloti, 2-4 giugno), la gara in salita di Bachelierie (18 giugno), la gara di F. 3 a Pau (7 maggio). La gara per il gr. 2 inserita nel « Trofeo Giunti » (23 aprile) sarà sostituita da una corsa nazionale di F. F. Annullata la gara Can-Am a St. Jovite (25 giugno).

Aprile

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA Distanza - Arrivo	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
14-16	Rally Edelweiss	Germania			●	Rally	
15-16	Criterium Lucien Bianchi	Belgio			●●●	Rally	
15-16	Rally Fiori e Profumi	Francia			●	Rally	
15-16	Criterium Alpino	Francia			●●●	Rally	
15-16	Criterium Touraine	Francia			●●●	Rally	
15-16	Giro de l'Aisne	Francia			●●●	Rally	Darniche (Alpine)
16	Boac 1000	Gran Bretagna	Circuito di Brands Hatch mt. 4263 235 giri		●●● Camp. Mondiale Marche, F. 3	Velocità in circuito	de Adamich-Pescarolo (Alfa 333) 6.24'32"2, media kmh 156,350, nuovo record. F. 3: Bond (Ensign) media kmh 152,640
16	Trofeo di Germania	Germania	Circuito di Hockenheim mt. 6.768 2 manche di 20 giri e somma dei tempi		●●● Camp. Europeo F. 2	Velocità in circuito	Cévert (Tecno) 1.27'09"8. Nuovo record: Peterson (March) 2'4"4 media 196,500
16	Trofeo d'Austria	Austria	Circuito di Salisburgo mt. 4238		●●● Camp. Eur. Turismo	Velocità in circuito	I div. Picchi (Alfa) 2.09'34" e 42 - II div. Fitzpatrick (Ford) 1.57'40"1 - III div. Glemser (Ford) 1.48'43"34
16	G.P. di Parigi	Francia	Circuito di Montlhéry mt. 7820		●●● Camp. Europeo GT, F. 3	Velocità in circuito	F. 3: Thompson (Ensign) 1'34"4 med. 128,516. nuovo record
16	G.P. Campagnolo	Jolly Club	Circuito di Monza - mt. 2385	Partenza: dom. ore 9,15 Finale-F. 3: ore 16,15	●●● F. 3: F. 850	Velocità in circuito	F. 3 Fossati (Brabham) 30'30" media 146,665 F. 350 Nuovo record Brabham 21'37"9 media 133,415
16	Trofeo Città di Milano	Scud. Sporturismo	Milano Parco (Arco della Pace)	Partenza: ore 9 Arrivo: ore 19	●	Autotorneo	Gargano (Simca)
16	Rally Linea Mobili	AC Siena	Partenza: Colle Val d'Elsa Arrivo: Siena	Partenza: dom. ore 7	●	Rally	Altoè (Alpine) pen. 18
16	Trofeo Città di Varese	AC Varese	Partenza e arrivo a Varese Percorso Km. 85	Partenza: dom. ore 9,31 Arrivo: dom. ore 12,30	●	Regolarità	Pavanello (Fulvia) pen. 2,1
16	300 KM d'Interlagos	Brasile	Circuito di Interlagos		●●● GT, S	Velocità in circuito	
16	G.P. Selangor	Malaysia			●●●	Velocità in circuito	
16	Rally di Praga	Cecoslovacchia			●●●	Rally	
16	Rebel 400	Stati Uniti			●●● Stock Cars	Velocità in circuito	
16	Roche Samrée	Belgio			●	Velocità in salita	Neri (Abarth) 2'58"65
16	Corsa di Tonnerre	Francia			●	Velocità in salita	Mieusset (Pygmée) 1'04"4 nuovo record
18	Corsa a Buenos Aires	Argentina			●●●	Velocità in circuito	
21-22-23	Rally Montecarlo Junior MONACO	●	Rally		●	Autotorneo	Martino-Librizzi (Fulvia)
22-23	Rally Darmstadt GERMANIA	●	Rally		●●●	Velocità in circuito	
22-23	Heatway Int. NUOVA ZELANDA	●●●	Rally		●●●	Velocità in circuito	
22-23	Daily Express a Silverstone INGHILTERRA	●●●	Velocità in circuito	F. 1: Hill (Brabham) 1.11'3"2 Nuovo record: Stewart (Tyrrell) 1'20"5, media 210,660 F. 3: Bond (Ensign). Nuovo record: Williamson e Kottulinsky 1'38"4, media 172,340			
23	Trofeo Giunti a Vallelunga AC ROMA	●●●	Velocità in circuito	Merzario (Abarth) 1.41"6" media kmh 151,411 Giro più veloce: Elford (Lola) 1'14"6, med. 154,424			
	Trofeo Primavera S. MARINO	●	Rally nazionale		●	Regolarità	Cané (Fulvia)
	di	●	Regolarità		●	Regolarità	Cané (Fulvia)
	er	□	Velocità in salita		□	Velocità in salita	
	PI	●	Velocità in circuito		●	Velocità in circuito	
23	Trofeo Città Varese SCUD. SPORTURISMO	●	Autotorneo		●	Autotorneo	
23	150 Miglia di Trenton STATI UNITI	●●●	Velocità in circuito		●●●	Velocità in circuito	
23	Gara circuito Hansa GERMANIA	●●●	Velocità in circuito		●●●	Velocità in circuito	
23	Corsa di Krahberg GERMANIA	●	Velocità in salita		●	Velocità in salita	
23	Sialom di Norimberga GERMANIA	●●●	Slalom		●●●	Slalom	
23	Coppa Jyllandsringen DANIMARCA	●●●	Velocità in circuito		●●●	Velocità in circuito	
23	Corsa di Murs FRANCIA	●	Velocità in salita		●	Velocità in salita	Péchaire (Martini) 4'10"8 Record: Maublanc 4'8" (1970)
23	Corsa di Hebecrevon FRANCIA	●	Velocità in salita		●	Velocità in salita	
23	Sialom Goodyear LUSSEMBURGO	●●●	Slalom		●●●	Slalom	
23	Gimkana Kartdromo S. Croce Carpi	●	Gimkana		●	Gimkana	
	Racing Fischiaccio	●	Gimkana		●	Gimkana	

LEGENDA: ●●● = internazionale libera; ●● = internazionale; ● = naz.; □ = chiusa



ZANZARA
VIETATO
«fraternizzare»

• Sembra di essere tornati agli Anni Cinquanta, quando tra i grandi sfidanti delle corse automobilistiche mondiali, la Maserati e la Ferrari, era in atto una guerra senza quartiere. Con tutti i colpi ammessi. E con la carica di gelosia che rendeva quasi rinascimentali gli ambienti motoristici modenesi. Erano gli anni, allora, del Club della biella a Modena, dove intorno a un tavolo si spostavano le rivalità del tifo, con lunghe diatribe notturne. Erano lì che nascevano le sfide, le scommesse, i pettegolezzi e si accrescevano le rivalità tra Case e piloti che sfociavano anche in guerre fredde, in organizzazioni quasi «spionistiche», in climi da sette segrete.

Vent'anni dopo, con la sfida Alfa-Ferrari nelle vetture sport, rivive questa ambientazione. La si ricrea per ora soprattutto, nelle due organizzazioni agonistiche, mentre ancora tra i tifosi la gelosia risente del vantaggio tecnico, al momento favorevole alla Ferrari. Così se ne notano tante. Dallo 007 che va a seguire gli allenamenti dei rivali ai reclami piccati in pista, ai «veti» di fraternizzazione.

Per esempio a Sebring c'erano quattro reclami in ballo dell'Alfa contro la Ferrari, anche se poi non sono stati portati avanti per le considerazioni già negative della direzione corsa. Un'altra prova è venuta da un giro turistico a New York, nelle sette ore di attesa della coincidenza aerea per l'Italia. Ai ferraristi la compagnia del volo aveva messo a disposizione un pullman. Erano stati invitati così alcuni meccanici Alfa ad approfittarne. Ma tutti (meno uno, sembra) hanno rifiutato perché avevano avuto ordini precisi di «non fraternizzazione».



• A dar retta alla maggioranza dei big del nostro sport, piloti o ingegneri che siano, non ve ne è uno che legga AUTOSPRINT. Però si dà il caso che, non appena appare scritto qualcosa che non digeriscono, ti fanno subito delle storie! Va bene che si giustificano con gli «amici che li informano», però questa foto dimostra proprio il contrario! Non solo c'è chi legge (come Andretti) ma anche chi sbircia (in questo caso Ickx).

Finalmente «sciolta» l'ESTI IMOLA anno 1

21 marzo 1972

Signor Sindaco,

sappiamo benissimo che alcuni grossi signori, alcune male lingue, alcuni sovversivi non vogliono il circuito, ebbene facciano pure di tutto perché il circuito muoia, ma noi diciamo (NO, IL CIRCUITO DEVE VIVERE) e vivrà perché 327 uomini sono pronti a tutto, con 47 quintali di benzina e 200 grosse bombe stermineranno tutto e bruceranno tutto e nulla rimarrà, del parco, campo sportivo, scuole all'aperto, case e poderi, campi, cereali; il circuito e tutto il suo circondario rimarrà terra bruciata e questa bella e ridente zona sarà trasformata nella Stalingrado di Imola.

La preghiamo di avvisare tutti i membri del consiglio, perché badi signor sindaco che i 327 non scherzano, e quando saranno sicuri che il circuito venisse abbandonato non perdonerebbero a nessuno, specialmente a coloro che si sono fatta la casa nella prossimità del circuito e che ora si lamentano per il rumore: non lo sapevano prima? perché non hanno costruito in zone più silenziose?

Il circuito deve vivere e vivrà, e se dovesse morire, muoia Sansone, ma moriranno anche i filistei.

Con questo avviso la preghiamo avvertire tutti i sovversivi al circuito che i 327 non scherzano, e a coloro che non vogliono sentire rumore se ne vadano in tempo prima che sia troppo tardi.

Con molti saluti.

O.S.C.I.

(Organizzazione salvataggio circuito imolese)

QUESTO AVVISO NON SIA PRESO ALLA LEGGERA PERCHÉ NON SI SCHERZA

Questa lettera, scritta in calligrafia abbastanza incerta, è pervenuta al sindaco di Imola nei giorni caldi dell'incertezza sul futuro dell'autodromo. Magari non sarà stato per questo che la ruota del programma-autodromo ha ripreso a girare ma, a quindici giorni di distanza, il venticinquennale problema del «Dino Ferrari» si è risolto. Sull'onda soprattutto del plebiscito popolare, in risposta al referendum di «AUTO BO», la «resa» dell'ESTI è stata totale. Tra l'altro ci si è resi conto che la massa di oppositori, nell'ente cooperativo che aveva la gestione dell'autodromo in questi lunghi anni di sempre vanificata attesa, sommava solo a 106 voti, contro i 519 che hanno approvato la proposta del comune di sciogliere l'ESTI e dare vita alla combinazione con l'AC Bologna. Quest'ultimo entra così nella gestione della pista, dove per 32 giorni l'anno potrà far svolgere manifestazioni agonistiche ad autodromo «chiuso». È stato un record di partecipanti alla assemblea straordinaria dell'ESTI, il cui Presidente rag. Maffei Alberti ha (con sorpresa di tutti) avallato la svolta, denunciando la impossibilità dell'ente di gestione fino ad oggi in «carica» di poter risolvere, con i propri mezzi, la questione della «chiusura» della pista. Così ora sono finalmente spezzate le resistenze burocratiche che ne avversavano il completamento e il comune di Imola può predisporre la firma dell'accordo definitivo con l'Auto Club Bologna. Esso potrà così dare il mutuo di 500 milioni, ottenuto con la fidejussione ACI, per la definitiva realizzazione dell'impianto.

Non sembra quasi vero, da quei lontani anni in cui Imola accarezzò l'idea dell'impianto prototipo permanente ad oggi, quando si è persino rischiato che saltasse la gara Interserie del 1. maggio! La notizia sulla «liberazione» dell'impianto dalla gestione che ne impediva il decollo definitivo è la prima nota positiva in questi ultimi tempi così avversi alle corse motoristiche, con i tanti veti ai tracciati stradali e anche semipermanenti da parte delle ostacolanti commissioni di vigilanza. È un raggio di sole, anche perché nelle difficoltà di «verde» di Monza, Imola può diventare con Val-lungna il secondo impianto agibile in assoluto in Italia entro poco tempo.

• Un portavoce della BMW ha dichiarato che la Casa non costruirà più vetture da corsa e che non pensa neppure di partecipare a gare di F.1 o F.2. Questo per smentire quanto avrebbe detto Quenter, alla radio austriaca, cioè che in questa stagione la BMW avrebbe partecipato alle gare di F.2 e fors'anche a un Grande Premio di F.1. Si dà il caso che anche qualche anno fa, quando poi decisero di cimentarsi in F.2, dalla BMW fiocassero smentite

in serie alle prime indiscrezioni! D'altronde, perché allora non smentiscono l'assunzione come «general manager sportivo mondiale» di Neerpasch, rubato alla Ford? E questi è possibile che abbia lasciato una Casa, nella quale stava proprio mettendo insieme un programma F.1, per... tornare indietro? La verità è che quello delle smentite è diventato uno sport comodo dei burocrati, indispettiti quando si trovano anzitempo con le carte in tavola!...

• Pare che le prove di Munari e Merzario in Sicilia col DINO GT siano state molto equilibrate. Un nostro amico siciliano ha fatto scattare il cronometro e lo ha lasciato girare finché non ha visto la macchina ripassargli davanti. Il responso migliore è stato su un giro: Merzario 42'37", Munari 42'48". Bisogna tener conto che questi tempi sono «totali», cioè senza calcoli di rallentamento per le esigenze del traffico che i piloti si trovavano ad affrontare non solo nei paesi. Tra l'altro le pattuglie di vigilanza stradale erano numerose e decise: avevano appena ricevuto «fonogrammi» che ordinavano di colpire senza remissione i «piloti che provano la Targa».

• Non è mica poi vero che nella Ferrari anche il d.s. è straniero. Peter Schetty è oriundo: ha una bisnonna siciliana (cognome: Martinaglia).

STEWART ha rivisto AGNELLI

• A Maranello è piaciuta molto l'intervista televisiva di Stewart (resa a Ginevra dal campione del mondo a Mario Poltronieri ma trasmessa solo pochi giorni fa in TV, in una delle sortite di sport automobilistico che il «controcanale» sportivo ci regala). È piaciuto in particolare Jackie quando ha detto, con l'abilità diplomatica che lo distingue, di capire le difficoltà della Ferrari, presa nel mezzo tra la forza competitiva degli avversari (e le gomme contano più di quanto si creda, dice lo scozzese) e la insofferenza degli appassionatissimi tifosi italiani i quali non accettano le sconfitte. Ci sembra di vederlo Enzo Ferrari, che annuisce gravemente davanti al video quando il suo mancato pilota di questi ultimi anni dice quegli stessi concetti che sono stati un po' la sua difesa in questi anni di vacche magre. Ma resterà poi sempre «mancato» questo Stewart come pilota Ferrari? All'avv. Agnelli le vittorie nel mondiale Marche stanno bene, ma le sconfitte in F.1 lo indispettiscono sempre. Pressapoco come al «Drake». Stewart è stato visto nelle scorse settimane in una stazione invernale (St. Moritz o Chamonix) conversare con l'avvocato. Di che cosa abbiano parlato è facile capire. C'è sempre in sospenso quella «risposta» della scorsa estate!...



• «Patetico» viene definito il prodigarsi all'estero del Presidente CSAI Ing. Rogano, che ha mantenuto la promessa di essere sempre presente sui campi di gara delle prove mondiali, per tutelare gli interessi dei concorrenti italiani. Qui è ritratto a Sebring: sta aiutando de Adamich a sistemarsi il casco. Peraltro il pilota appare, poco generosamente, infastidito! Com'è il mondo: quando la CSAI non mandava rappresentanti, tutti a protestare; ora che ci vanno, c'è chi — anche in sede di Convegno — è pronto a chiedere perché gli esponenti dirigenziali siano sempre «turisti» alle corse! Magari pensano che sperperino dei soldi ACI (mentre invece ad aver stanziata la somma per le trasferte è l'ANFIA). Forse è l'invidia (di chi non viaggia!).

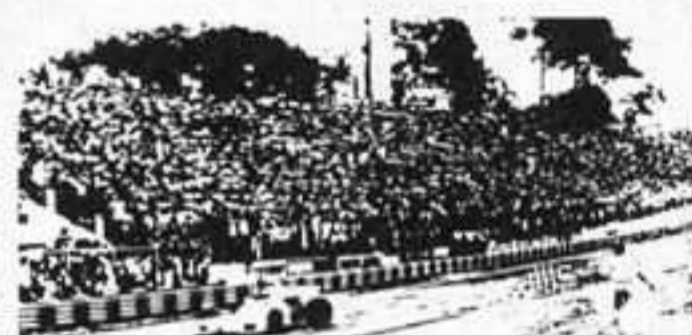
• I piloti della Ferrari non avrebbero sottoscritto il famoso foglio di carta di Stewart contro Spa per non correre nemmeno nella 1000 Km. Magari (a parte Ickx) avrebbero voluto farlo ma ha poi prevalso la «riserva» espressa da Schetty che ha ricordato di non pregiudicare gli interessi della Casa nel mondiale.

Marcellino



nelle pagine che seguono

Sud AMERICA
terzo mondo



70 milioni
di AMON
in Formula 2



MIRAGE
LAND

delle rubriche
il pallottoliere

domenicaSPRINT

il giornale di
mezzanotte

a pagina

- 2 Dove corriamo domenica?
- 3 ZANZARA
- 34 KARTING
- 36 Giornale SCUDERIE
- 45 MOTORAMA Mini Hobby
- 46 BORSA-AUTO TUTTESPRINT
- 48 SCRIVETECI rimarremo amici
- 50 INFORMATUTTO
- 51 COMPRAVENDITA

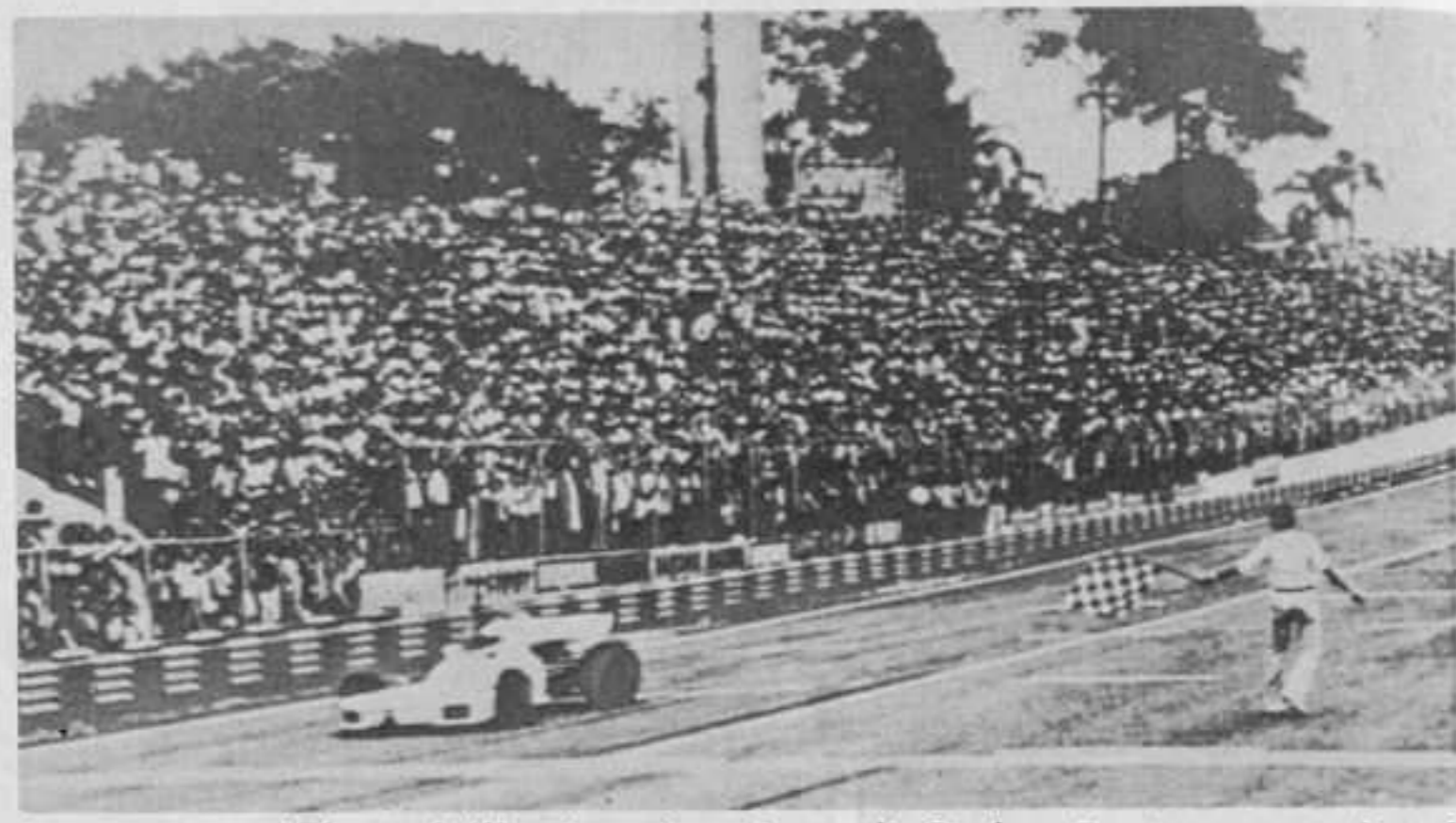




Il G.P. è stato organizzato nel 150.o dell'indipendenza brasiliana

SUDAMERICA

terzo mondo dello sport auto



In questa telefoto dell'arrivo vittorioso di Carlos Reutemann, si può notare l'imponenza dell'affluenza del pubblico al G. P. del Brasile

Nel G.P. BRASILE anticipati i temi delle polemiche regolamentari

SAN PAOLO - Il Brasile ha avuto con enorme sforzo la sua gara di Formula 1 all'autodromo di Interlagos, che ha presentato notevoli migliorie rispetto lo scorso novembre quando si sono svolte le gare di Formula 2 e l'interesse per lo sport dell'automobile è così grande in questo momento che sono in programma altri due impianti a Brasilia ed a Rio.

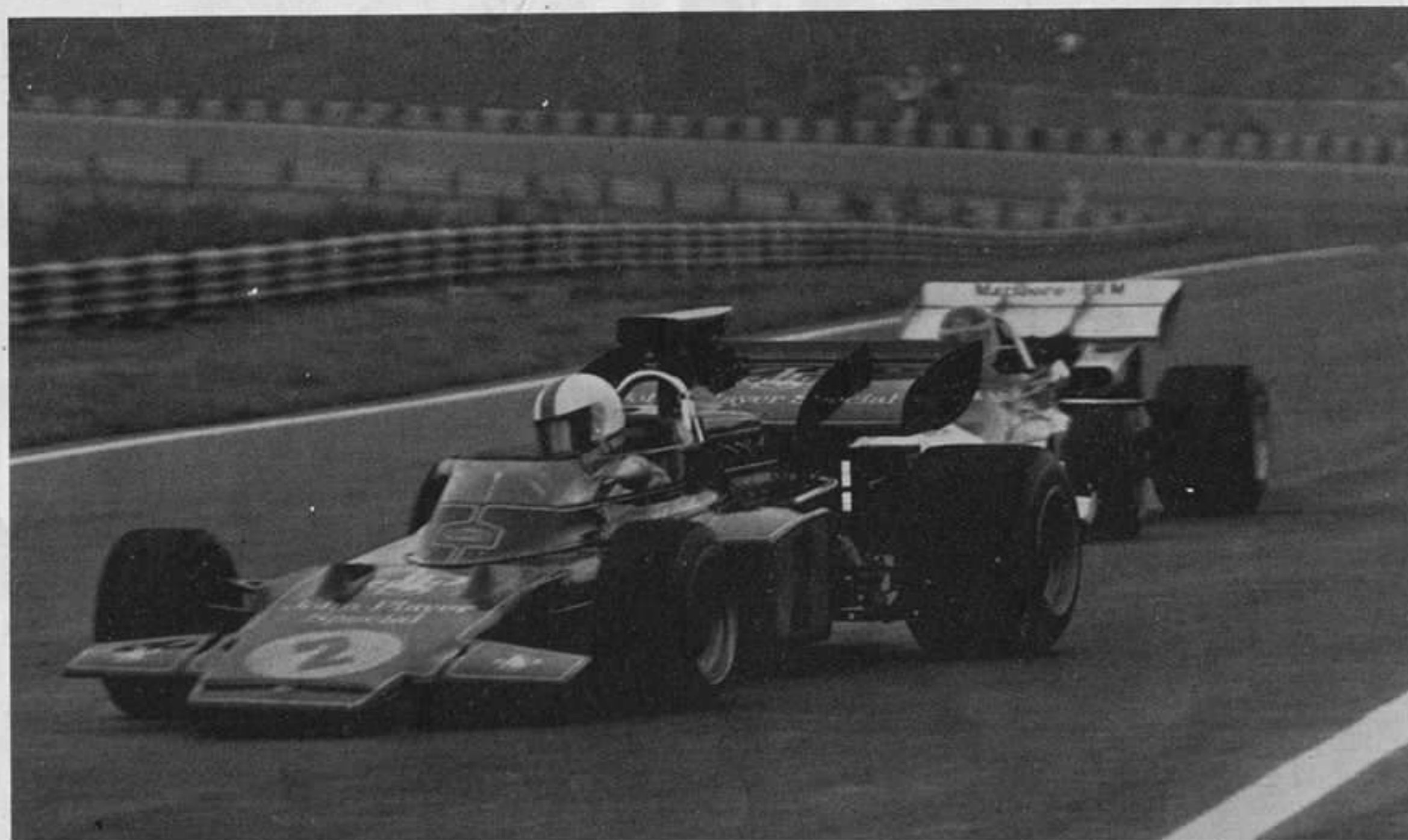
Non è stato facile per Antonio Scavone mettere assieme un numero sufficiente di macchine, ma era necessario organizzare questa gara per poter chiedere la validità per il campionato mondiale il prossimo anno. E così non tutti i costruttori hanno accettato l'invito di partecipare alla gara arrivando in alcuni casi a controrilanci che i giornali brasiliani hanno addirittura indicato in 30 milioni (per la Jackie Stewart, ad esempio). Alcune traversie sono nate anche per il ritardato arrivo di una fidejussione che garantisce i premi e gli ingaggi, e così John Surtees non ha imbarcato la macchina sul cargo che ha portato le 12 monoposto in Brasile con notevole disappunto di Andrea de Adamich reduce da Sebring. De Adamich è ripartito immediatamente alla volta dell'Italia.

L'entusiasmo popolare

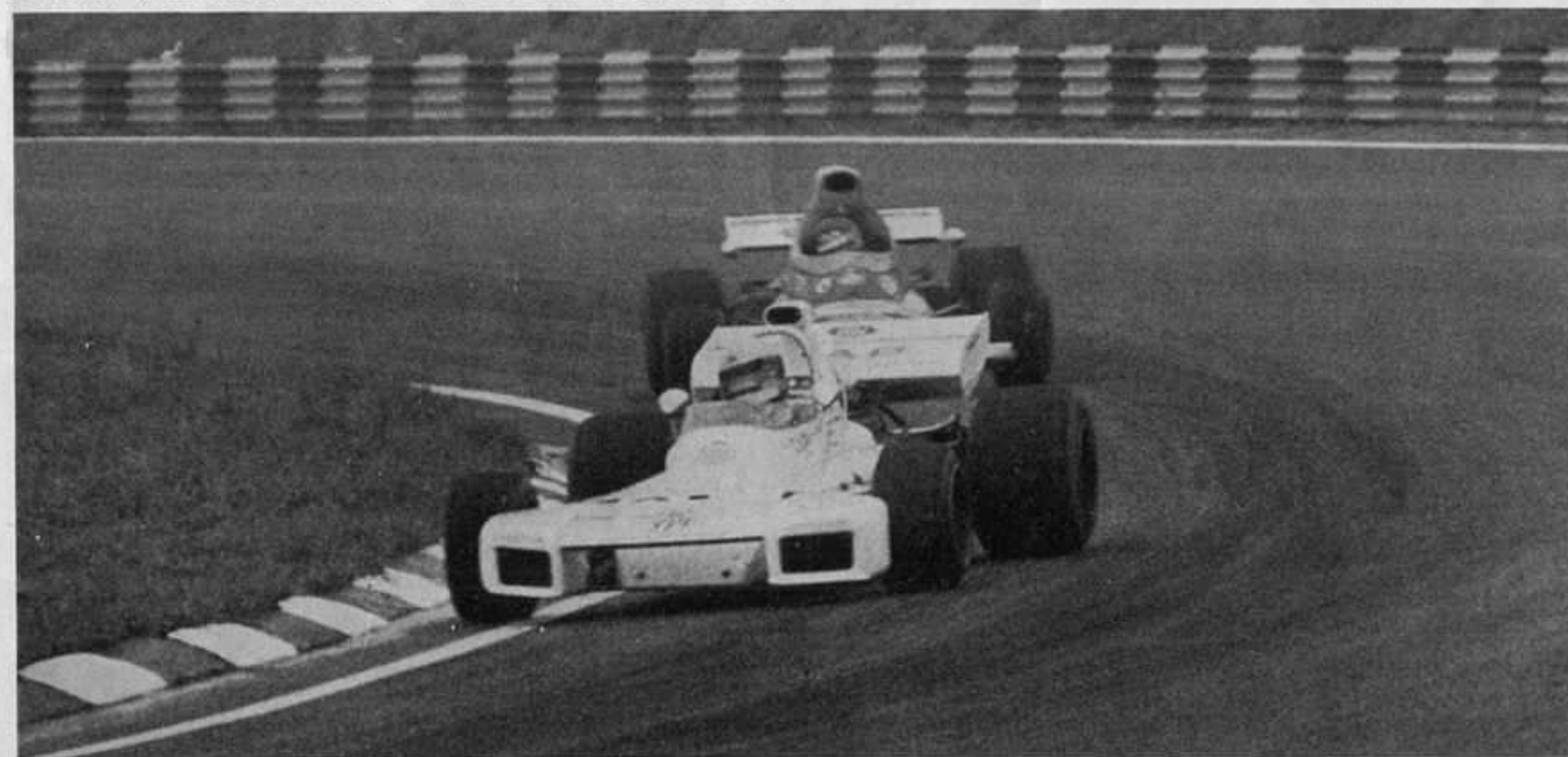
Sono difficoltà che è un peccato che si creino in quanto si è veramente giunti ad un punto quasi di rottura tra organizzatori e costruttori per il continuo aumentare dei costi. Comunque, il pubblico brasiliano è nuovo al mondo delle Formula 1 ed è intervenuto massiccio ad Interlagos anche se erano in molti a domandarsi come mai non c'erano le Ferrari di Ickx e Regazzoni annunciate sui programmi ufficiali.

Una gara in Sud America ha visto anche in evidenza i piloti locali che si stanno mettendo in luce a livello internazionale e così si sono visti due piloti sudamericani (Emerson Fittipaldi e Carlos Reutemann) partire in prima fila. Dal punto di vista organizzativo c'è ancora da fare, come migliorie alla fiala del percorso, il cui stato ha causato il ritiro di tre macchine ed anche per quanto riguarda la presenza del pubblico ai boxes ora troppo numeroso. Ciò in vista anche

FERRARI convince i costruttori F.1 al veto-rifornimenti



Sopra, un bel duello quello fra la JPS-Lotus di Dave Walker e la BRM di Helmut Marko. Sotto, Reutemann (Brabham BT 34) e Peterson (March 721) ai ferri corti (Foto Falletti)



dell'entrata in vigore del nuovo regolamento, quello che obbliga una sosta al box.

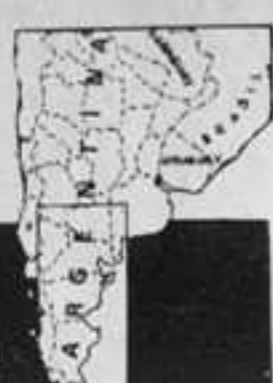
A proposito di questo che gli inglesi sbrigativamente chiamano «pit stop» e delle altre regolamentazioni programmate per il prossimo anno della Formula 1, è da segnalare la presenza ad Interlagos di Henry Treu e di Ferguson (segretario dell'Associazione Costruttori F.1). Tra i due si sono avuti gli anticipi della lotta polemica nei prossimi mesi. Infatti, i Costruttori F.1 si sono riuniti il 24 a Londra e c'è stata una presa di posizione decisa da parte dei costruttori dei 12 cilindri (leggi Ferrari) che si sentono sfavoriti nella sosta ai boxes, dovendo rifornirsi di un maggior numero di litri di carburante.

5 gare F. 2 in Sud-America

Treu difende a spada tratta la sua posizione anche se si è reso conto di non essersi fatto molti amici. Per ufficializzare questa sua posizione sta organizzando per il Gran Premio di Monaco una conferenza stampa in cui renderà note le nuove misure di sicurezza (con i serbatoi Uniroyal) e strutture deformabili oltre che al problema delle soste al box. In ogni caso la battaglia è ormai prossima in quanto per il mese di giugno i costruttori devono varare i programmi per il prossimo anno.

Dopo il Gran Premio, Treu è partito alla volta di Buenos Aires dove era in programma una riunione tra i Paesi del Sud America per impostare il campionato sudamericano di Formula 2 che si dovrebbe svolgere su cinque prove, cioè due in Brasile, due in Argentina ed una in Venezuela. Quest'ultimo paese è interessato anche ad una gara di Formula 1, non di campionato, in sostituzione del Gran Premio del Messico il 22 ottobre. I brasiliani hanno richiesto a Treu la validità del campionato del mondo per il prossimo anno chiedendo come data i primi di marzo e di poter inserire la loro gara tra il Gran Premio di Argentina e quello del Sud Africa, risparmiando così, in un pool tra gli organizzatori, sulle spese di trasporto aereo che incidono parecchio sull'organizzazione.

Giancarlo Falletti



Dal boom brasiliano alla paralisi argentina

Autodromi all'asta e la FIAT (per il ratto) «blocca» le corse

BUENOS AIRES - Dopo il «brillante» esito della Temporada, non si può certamente dire che la stagione di corse argentina abbia lo stesso interesse degli scorsi anni. Lentamente la situazione economica locale porta ad un restringimento dell'attività sportiva, forse mai immaginata dai corridori e dal pubblico; le scuderie, le case e i concessionari delle varie marche automobilistiche restringono la borsa perché le spese aumentano ogni giorno e tutto si fa difficile. Come pietra di paragone diremo che nel luglio scorso un dollaro valeva 420 pesos e ora ne vale 976: questo dimostra quanto sia giustificato lo sparire delle competizioni e sempre più ristretto il numero degli iscritti.

Il calendario che la CADAC aveva annunciato al principio dell'anno comincia a ridursi lentamente. Oggi il famoso autodromo di Balcarce, vanto di Fangio e dei locali, per potersi mantenere è costretto a fare pagare 300 pesos per permettere alcuni giri di pista a coloro che, per un attimo, sognano di essere piloti. Non parliamo degli altri autodromi dell'interno che vengono salvati a stento dal dovere andare all'asta per debiti con i costruttori.

Clamoroso il gesto di Pairetti, novello divo della cinematografia argentina, il quale, con una lunghissima lettera ai giornali, ha annunciato che correrà soltanto nelle gare internazionali fuori dall'Argentina, disertando le piste locali. La sua tirata è diretta contro coloro che gli hanno preparato macchine e motori che lui ha... coscientemente rotto in ogni gara, salvo una o due.

Comunque è difficile che all'estero gli affidino una macchina e pertanto dovrà forse rimangiarsi questa decisione. Basta l'esempio di Bonnier con Garcia Veiga: lo ha fatto andare sino a Daytona e poi lo ha fatto morire dalla voglia di correre. Cupeiro mi ha detto che sarà impossibile correre perché dei tanti milioni che si incassavano per la pubblicità, quest'anno ha visto soltanto le briciole.

Le corse. Sì, si fanno e la Temporada ha avuto inizio con una gara per vetture sport. Presenti undici vetture, arrivate cinque! Non v'è più spettacolo anche se davanti vi è un Di Palma che, separatosi da Berta, si «elabora» i suoi motori e cerca di vincere. L'unica a resistere è la F.4 che ancora riesce a produrre i «trenini» sia

perché i motori Fiat o Renault costano poco, come le carrozzerie, sia perché la YPF è entrata in campo con lauti premi che almeno permettono ad un pilota di rifarsi delle spese sostenute, di pagarsi un letto su cui riposare ed una onesta pasta e fagioli.

Ora ha avuto inizio il campionato turismo carretera: pochi gli iscritti e ancora meno i grandi nomi perché ormai l'automobilismo non rende né ai piloti, né a coloro che organizzano le corse. Ormai la gente comprende la caotica situazione economica e cerca di rifarsi con il PRODE (pronosticos desportivos o totocalcio) che in sole quattro domeniche è passato da 400 mila pesos di incasso a 600 milioni!

Perché questa profonda amarezza in tutto. Perché tutto va a rotoli e tutto si è fatto difficile. Ed allora restano i rallies che possono appagare questa ansia di automobilismo con poca spesa e con la possibilità di avere un tratto di strada sul quale spingere a fondo l'acceleratore per fare almeno un poco di corsa veloce. Preparare una macchina costa, oggi, somme che neppure le fabbriche riescono a sostenere. La Fiat-Concorde presa nel mezzo delle contestazioni politiche, non dà alcun sostegno ai corridori che cercano aiuto attraverso i concessionari. Il riscatto del milione di dollari per il direttore generale Oberdan Sallustro crea ben altri problemi. Altre marche che partecipavano alle gare turismo, lentamente si ritirano. Rimangono soltanto gli argentini a mangiarsi le unghie dopo avere visto e studiato le monoposto F.1 e le snelle vetture sport. Qualche cosa di nuovo si è visto, ma ben poco perché sotto la carenatura vi è del vuoto sia in cavalli che in preparazione. Silenzio assoluto su Berta che dovrebbe cercare di ostacolare la supremazia europea, una cosa alla quale neppure gli argentini credono. Hanno pensieri più gravi, appunto come il rapimento di Oberdan Sallustro, direttore generale della Fiat.

Insomma, un panorama molto serio. La crisi politica del paese trova la sua eco anche nello sport automobilistico. Continueranno le corse, ma con poche vetture racimolate con quell'eroica volontà che viene dal sangue italiano dei preparatori. Dura situazione che speriamo migliori per quell'affetto che nutriamo per questa terra, ora sott'acqua in tutti i campi delle sue attività.

Augusto C. Bonzi

Solo 23 vetture in corsa a Mendoza

MENDOZA - Solamente 23 vetture iscritte alla prima gara valevole per il campionato argentino Turismo Carretera svoltasi sul circuito Cerro de la Gloria - El Challao per il Premio «500 KM Supermobil Hidrogenado YPF». Solo 23 macchine e pochi nomi conosciuti e cioè i soliti Bordeu, Marincovich, Garcia Veiga, Malnatti, Loeffel e Gradassi. Gli altri se non alle prime armi almeno con poca esperienza. La corsa si è iniziata con un'ora e 10 minuti di ritardo: il pubblico, sistemato in posti pericolosi, aveva indotto il direttore di gara ad attendere pista libera.

Le macchine partono due alla volta ogni 10 secondi, quindi la partenza è molto veloce perché le macchine sono poche. Prende la testa Garcia Veiga seguito da Gradassi e Marincovich. Garcia Veiga conduce la gara, ma si ritira al 15. giro. Al 22. giro si ferma Marincovich e riparte accusando problemi ai freni ed alla carburazione; nello stesso tempo si ferma un attimo Bordeu che perde il secondo posto per mano di Estefano. Bordeu riparte troppo veloce dai box e il commissario di gara lo squalifica, ma Bordeu ferma solo al 24. giro e si ritira per rottura del cambio.

500 KM. SUPERMOBIL HIDROGENADO YPF - Gara di velocità in circuito valida per il campionato Turismo Carretera - Cerro de la Gloria - El Challao

La classifica: 1. Gradassi (Ford) in 3.16'36"9, media kmh 152.885; 2. Estefano (Ford) 3.18'05"5; 3. Iglesias; 4. Marincovich; 5. Malnatti a 2 giri; 6. Manzano; 7. Faraoni; 8. Lizeviche; 9. Tartara; 10. Ocampo; 11. R. Marincovich; 12. Dei Campo; 13. Braga.

Classifica del campionato: 1. Gradassi, 21 punti; 2. Estefano, 13; 3. Iglesias, 8; 4. Marincovich, 5; 5. Malnatti, 3.

Il tuo motore brucia tutta la benzina che consuma?

con l'accensione elettronica C.D.S.
non si spreca una goccia di benzina e il motore diventa
più potente.



Proprio quando chiedi al tuo motore il massimo sforzo (è il caso del sorpasso) il sistema ad accensione normale si rivela insufficiente a mantenere una combustione perfetta. Spingere l'acceleratore

più a fondo è inutile, anzi, ciò provoca ingolfamenti, riduzione di velocità e di ripresa, perdita di colpi, sprechi di benzina.

Con CDS invece, la corrente, potenziata fino a 40.000 volts, brucia tutta la benzina "richiesta", determinando un aumento di velocità e di potenza, più scatto nella ripresa.

Con il vantaggio di un buon risparmio di benzina! Tutto questo è diventato normale con CDS! Come partire al primo colpo anche a 30° sotto zero: per la "scintilla" più calda... caldissima.

Come avere le candele sempre asciutte e pulite con una durata tripla del normale: causa l'elevata tensione. Le puntine più efficienti: per la diminuzione dell'80% del passaggio di corrente su di esse.

La batteria che dura molto, molto di più: per il minor assorbimento specialmente nei momenti difficili: in colonna, con tempi piovosi e nebbiosi (risparmio di lavoro per la batteria).

CDS, in tanti anni di esperienza - nel 1971 le è stato assegnato il Premio Qualità Italia - ha ottenuto un tale grado di perfezione tecnica, che oggi è l'accensione elettronica più venduta in Italia.

Prezzo incluso il montaggio L. 42.000.

In vendita presso i migliori elettrauto e concessionari auto.



accensione elettronica a scarica capacitiva

C.D.S. Via Mercadante, 8 - 20124 Milano - Tel. 273961

Come si vede, Luiz Pereira Bueno è uno degli idoli brasiliani, assieme naturalmente ai fratelli Fittipaldi e a Carlos Pace. Sotto, ecco un cartello posto all'ingresso dei boxes di Interlagos: chissà se il veto è perché ci sono troppe ragazze «nude»!



Una copertina di **AUTO SPRINT** ha contribuito al finanziamento per INTERLAGOS

SAN PAOLO - L'attesa degli appassionati brasiliani e italiani soprattutto è stata delusa e grande è stato il rammarico per l'assenza delle rosse Ferrari al G.P. di F. 1. Ma alla delusione, subentrano subito le speranze per il futuro fondate su programmi che prevedono per l'anno prossimo un G.P. valido per il campionato mondiale e la costruzione di due nuovi e modernissimi autodromi che sorgeranno a Rio de Janeiro e a Brasilia.

Intanto si sono fatti lavori a Interlagos, grazie anche alla... copertina che **AUTO SPRINT** ha dedicato alla corsa di F. 2,

che ha permesso al dinamico direttore dell'Autodromo, Wilson Fittipaldi senior, padre di Emerson e Wilson, di mostrare alle autorità di S. Paolo in quale considerazione sia tenuto anche in Europa il circuito brasiliano. Il prefetto di S. Paolo (l'autodromo è di proprietà della prefettura) ha stanziato la somma necessaria per compiere i lavori di adattamento alla corsa F. 1, compiuti in soli quattro mesi.

Ora occorrono altri soldi per costruire nuove tribune (le attuali accolgono già 50.000 persone) e la volontà dimostrata dalle autorità locali, lascia ben sperare.



Sopra, le Opala 4100 (costruite in Brasile su licenza GM) sono le turismo classiche in Brasile. Ecco Victor De Lamare (a destra) e Carneiro Pereira in lotta a Taruma. A destra, ancora De Lamare superare una Volkswagen (foto CARRO)



Le corse turismo in BRASILE

Ci sono sempre un PEDRO e un'OPALA che emergono...

PORTO ALEGRE - Il pilota Pedro Victor De Lamare ha confermato, sulla pista di Taruma, di essere il vero campione della classe Turismo e di tenere con merito il titolo dell'anno scorso nelle sue mani. Domenica 12 marzo Pedro Victor ha vinto la prima gara del Campionato Brasiliano di vetture turismo, che è risultato un monologo recitato dall'inizio alla fine dalla voce di De Lamare.

Al volante di un'Opala 4100 (della GM brasiliana), Pedro Victor ha doppiato tutti i con-

correnti nelle tre manches della gara, con una precisa dimostrazione di forza. Solo nei primi cinque giri della prima manche Pedro Carneiro Pereira, anche lui con Opala 4100 ha preso il primo posto. Dal sesto giro De Lamare ha iniziato il suo crescendo ed il duello è stato deciso rapidamente.

Dopo l'ultima manche De Lamare uscendo dalla sua macchina ha detto: «Non ho fatto attenzione alla partenza, per questo ho perduto qualche secondo. Ma è stata

una vittoria facile e la mia macchina non è mai stata sollecitata più dell'80 per cento».

Sedici erano i partenti, ma soltanto dieci hanno portato a termine la corsa. Gli altri sono stati costretti al ritiro per guai meccanici a causa anche il grand caldo.

Il mezzo meccanico del vincitore ha resistito stupendamente al caldo infernale e nelle prove di qualificazione, Pedro Victor ha ottenuto, sulla distanza (3.016 metri), il tempo di 1'18"9, alla media di kmh 145,473. Indubbiamente

la sua macchina era a posto e la conoscenza del percorso — ha vinto tre volte a Taruma nel 1971 — gli è stata di grande aiuto.

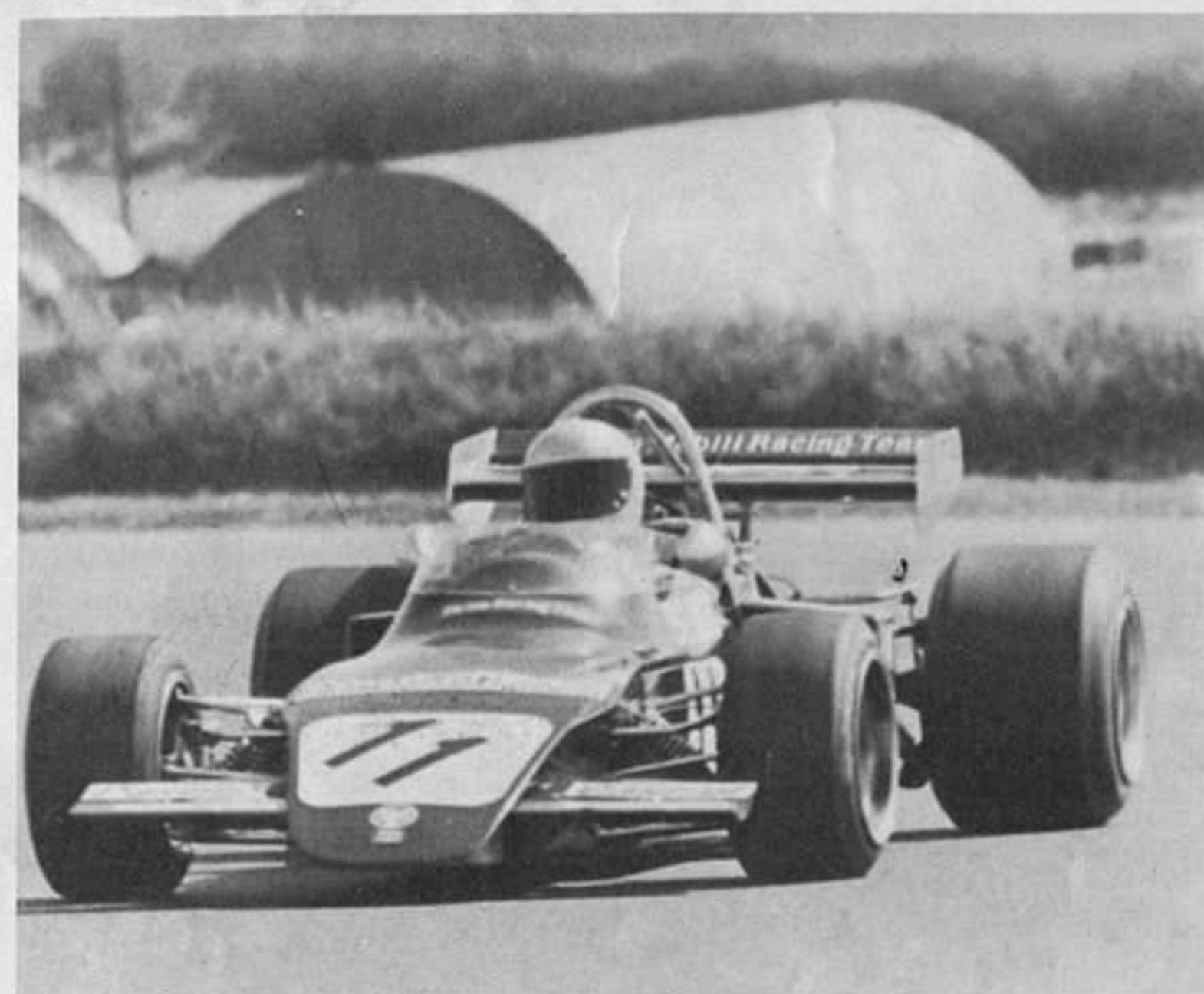
CORSA A TARUMÁ - Prima prova del Campionato Brasiliano Vetture Turismo - Circuito di Tarumá - Tre manches di un'ora - 12 marzo 1972.

CLASSIFICA FINALE

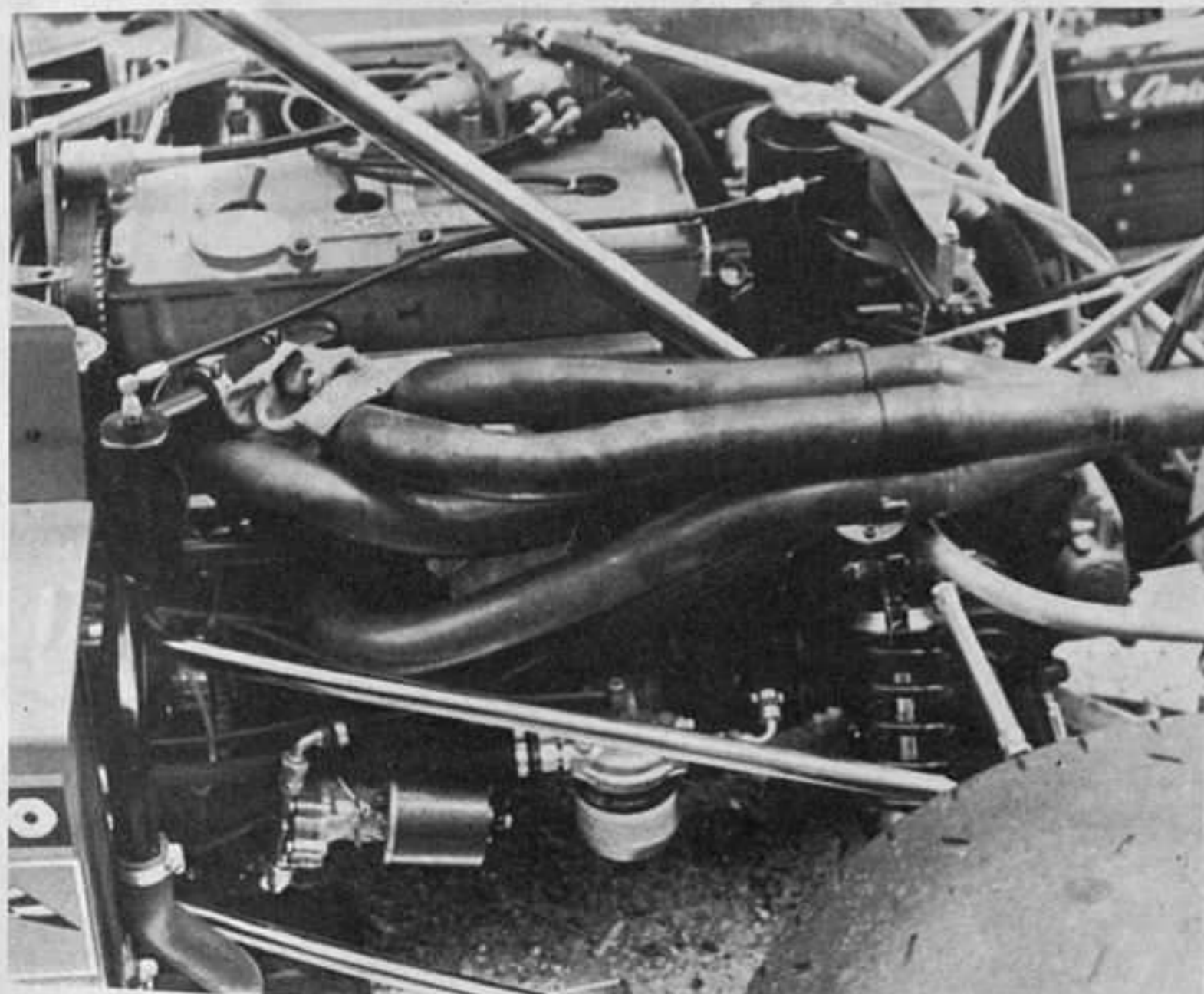
1. Pedro Victor De Lamare (Opala 4100), 131 giri, 131,281 kmh; 2. Pedro Carneiro Pereira (Opala 4100), 128 giri; 4. João Schmidt (Opala), 112 giri; 4. Milton Amaral Jr.

Le difficoltà di Amon «preparatore» sono il simbolo dei problemi confermati a Thruxton

70 milioni di crisi-tipo per la F. 2



Francisci, con una corsa intelligente, ha guadagnato quattro punti per il Campionato Europeo che costituiscono la certezza d'essere accettato alle prossime corse di campionato. Sotto: la modifica al sistema di circolazione dell'acqua sulle March ufficiali: il serbatoio nero in alto serve per alzare il livello del circuito ed evitare la circolazione dell'acqua in pressione, causa di surriscaldamenti



Che l'annata di F. 2 si preannunci difficile e costosa lo avevamo previsto facilmente, ma che le cose prendessero la piega di Thruxton non poteva immaginarlo! Basta guardare due elementi per rendersi conto che qualche cosa non va: la differenza del tempo in prova tra il più veloce, Peterson, ed il meno, Beuttler e la classifica con solo cinque arrivati. La F. 2 ci ha abituati, ormai da anni, ad avere una ventina di auto qualificate nello spazio di due o tre secondi: lunedì tra Peterson e Beuttler ne passavano oltre dieci alla fine delle prove. Siamo stati anche abituati ad avere classifiche ricche e piloti che in una stagione non erano mai riusciti ad entrare nei



La Esso patrocinava la corsa, col nome Uniflo, e non ha fatto economia di ragazze: Peterson veniva baciato da due per volta

Cominciamo a vedere i motori: meno di un mese fa, nella presentazione della stagione, dicevamo che tra Cosworth 1930 e 1790, R.E.S., Racing Services, Harth, Felday, Amon, Wood ecc., sarebbe stato necessario fare una verifica «sul campo». Oggi ci sono due dati di fatto: il Cosworth 1930 è un motore che va forte, non si rompe in modo anormale ed i suoi 265-268 hp, di cui anche i piloti che lo usano parlano, sono veri. Così Peterson, con questo motore, ha dominato e Reutemann gli sarebbe stato molto vicino se il difetto costruttivo di mozzo e portamozzo della nuova Brabham, non lo avesse duramente fermato quando la ruota posteriore se n'è volata via nel mezzo di un curvone.

Di questi motori, come si sa, ne esistono solo quattro perché la Cosworth non li metterà in vendita prima di giugno quando sarà pronta una serie di venti. Gli altri due esistenti sono per la McLaren di Scheckter, che a Thruxton si è fermato per surriscaldamento, e per Emerson Fittipaldi che aspetta la Lotus 73 ancora in costruzione.

Un gradino più sotto, ma con una tenuta alla distanza molto minore, ci sono i R.E.S. e i Racing Services 1930 e gli Hart 1856 cc. Qui i cavalli sono attorno ai 255 e né Cévert né Hailwood né Lauda hanno potuto pensare di tenere la coda di Peterson neppure per un giro.

I Cosworth 1790, come quello di Francisci per intenderci, dovrebbero avere ancora qualche cavallo in meno. Certo il romano ne aveva solo 245, ma si trattava di un motore ricostruito in fretta e furia dalla Novamotor dopo la sbiellata di Vallelunga in prova.

Comunque sia la fragilità non è poca e la differenza di potenze neppure. Tutto questo senza contare che le proposte più avanzate, con corsa modificata, come Felday, R.E.S. 1960 e Amon non hanno ancora detto molto. Per il motore di Amon, anzi, le cose si stanno mettendo maluccio: si rompe continuamente e pare che in esperienze sia già costato attorno ai 70 milioni senza dare i risultati sperati. Sembra anche che il pilota neozelandese sia un po' sfiduciato e pensi perfino di rinunciare.

Ma a parte le marche e le soluzioni adottate per spremere cavalli dal BDA Ford, le prime tre gare hanno confermato che le azzardate soluzioni tecniche delle canne siamesi con forti modificazioni ai circuiti di raffreddamento del monoblocco e la ricostruzione di un nuovo motore che è molto lontano da quello di serie, lasciano dei punti deboli che l'esasperazione della gara finisce col mettere in evidenza. Bielle, pistoncini, guarnizioni della testa, surriscaldamenti e fusioni sono le cause

primi dieci arrivati: a Thruxton gli arrivati sono stati cinque in tutto, dopo una corsa in cui è stato più difficile seguire il vertiginoso ritmo dei ritiri, di quello piuttosto monotono del suo svolgimento con i primi tre al traguardo sempre saldamente in queste posizioni fin dalle prime battute.

LE CAUSE? Diciamo che sono molte, ma le principali certamente queste: situazione poco rosea dei motori, ritorno della Goodyear che ha mosso le acque che la Firestone aveva calmato con la sua politica del «a tutti le stesse» e sproporzione tra i mezzi delle case che partecipano ufficialmente, rispetto a chi corre da privato o quasi. Così si dovrà parlare, da ora in avanti, di due classifiche separate: quella degli accasati e quella dei privati, anche se tutto ciò ha un valore platonico.



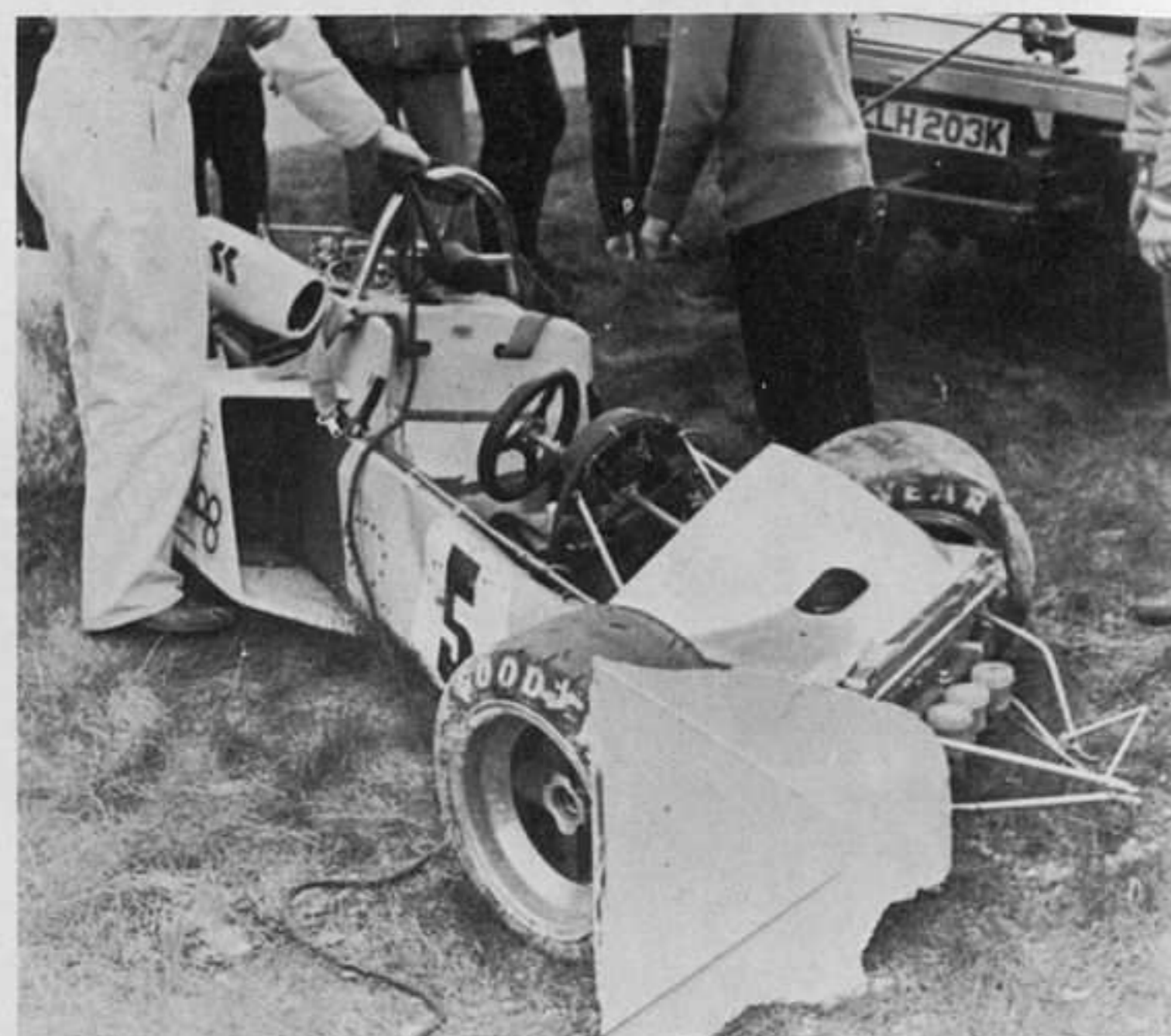
Cévert, Peterson e Niki Lauda nel giro d'onore

dei ritiri di quasi tutte le macchine che hanno preso il via nella corsa del lunedì di Pasqua. Soprattutto tante rotture gravi che vogliono spesso dire motore interamente perduto e, insieme, tra tre e quattro milioni di lire che se ne vanno. Basti pensare a Beuttler, il vincitore di Vallelunga, che in due gare ha fatto due giri a Wilson Fittipaldi che ha in bilancio una biella rotta a Mallory ed una fusione a Thruxton.



Pescarolo sperimentava un nuovo casco con la visiera estraibile sul davanti invece che sollevabile. Potrà essere molto utile per quei piloti che portano pubblicità sulla parte anteriore del casco e che la visiera alzata può coprire con disappunto dello sponsor. Sotto: Birrell e Coombs sembrano preoccupati: parleranno certamente dei motori





La Brabham BT38 di Carlos Reutemann subito dopo l'incidente

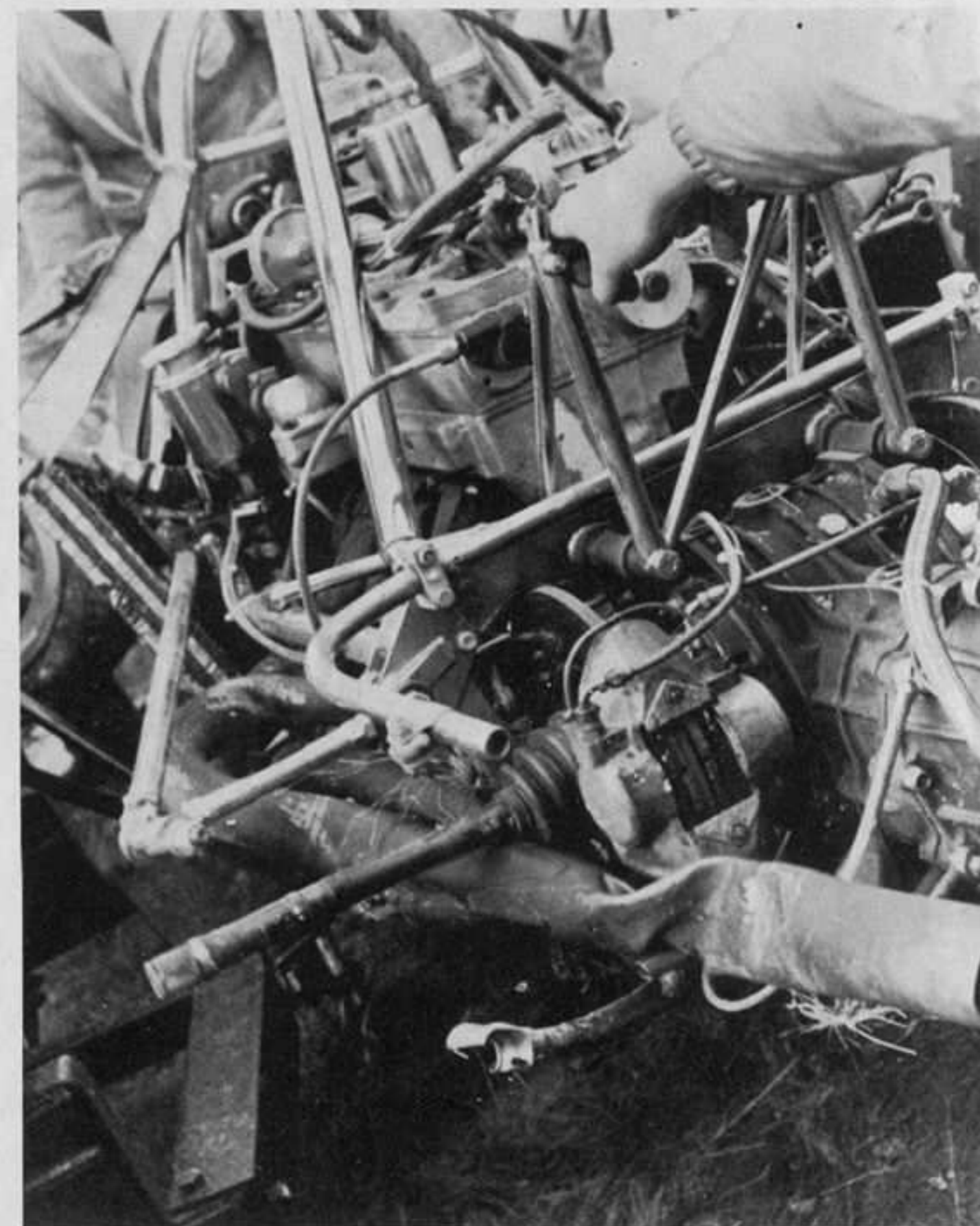


REUTEMANN

racconta

l'incidente

Il pezzo del mozzo rimasto attaccato al cerchio e la zona in cui si è verificato il cedimento. Il difetto tecnico consisteva in un non perfetto raccordo tra mozzo e portamozzo con conseguente surriscaldamento in un solo punto. Di conseguenza, si è sparsa il panico fra i possessori di BT38, e l'altra macchina del Rondel è stata ritirata.



«Studiavo un'altra traiettoria quando ho sentito il botto dietro»

LONDRA - «Che settimana questa!». Così ci ha accolti Carlos dal suo lettino d'ospedale meno di due ore dopo l'incidente delle prove «ho vinto la F.1 e ho finito la stagione». In effetti le prime notizie erano allarmanti e lui disperato: il medico del piccolo ospedale militare di Tidworth aveva detto senza troppi peli sulla lingua e senza una precisa diagnosi, che per mettersi nuovamente a camminare avrebbe avuto bisogno da tre a sei mesi.

Poi le cose si sono ridimensionate e già domenica sera, in una confortevole camera della London Clinic, Reutemann era più sollevato. «Quello che mi dispiace è non fare Montecarlo: al rientro dal Brasile, con Ecclestone, abbiamo parlato molto di Montecarlo e io desidero molto correre in quella pista. Ora mi operano e spero proprio di poter essere pronto almeno per Crystal Palace a fine maggio, anche se abbiamo già pensato di mettere la trasmissione DAF alla F.1 per Monaco (per scherzo, naturalmente), perché il piede rotto è quello sinistro. Mi spiace per Ecclestone che faceva lavorare la gente giorno e notte per finire presto la macchina nuova e anche per

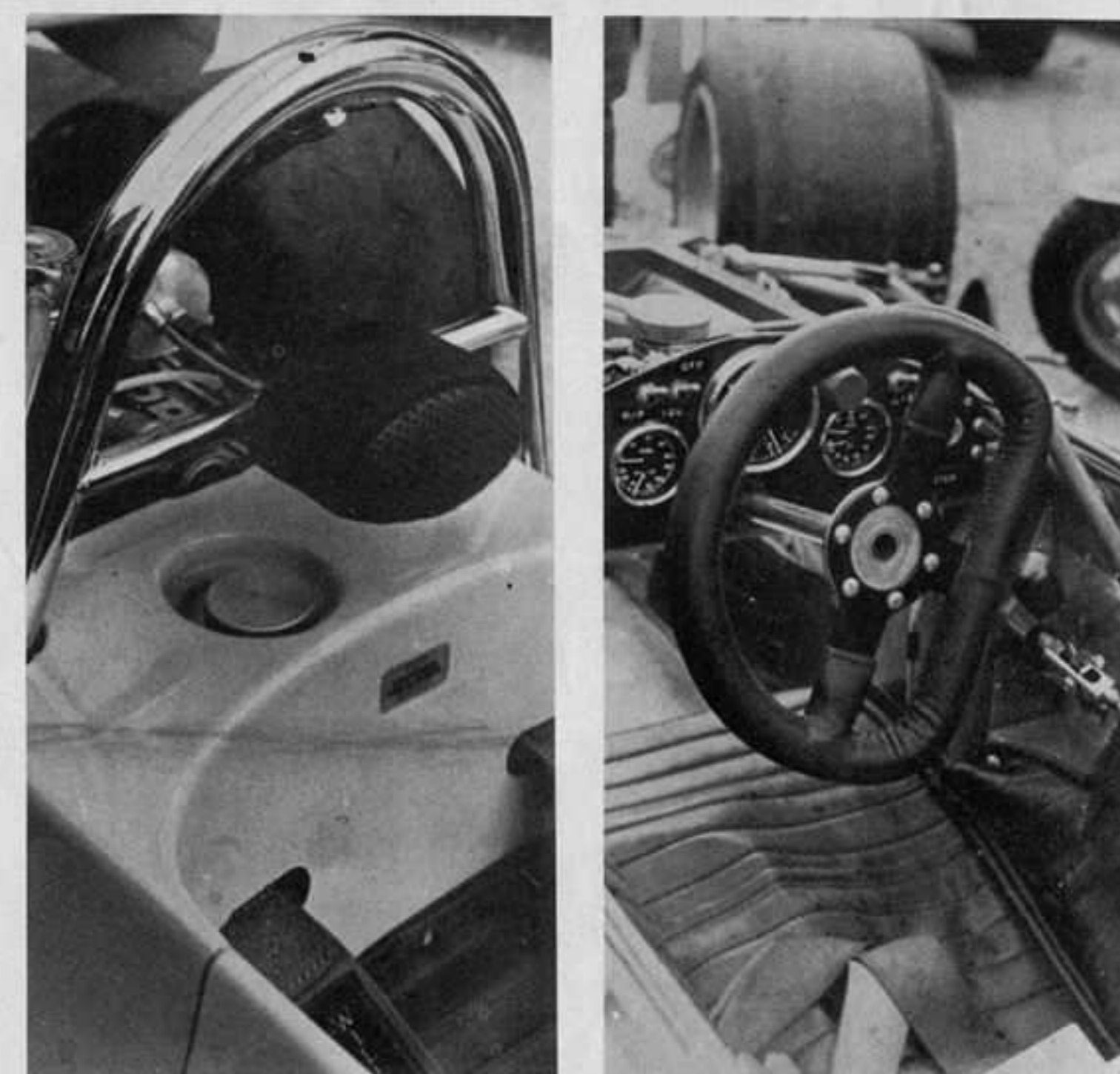
il Campionato Europeo di F.2 di cui perdo tre gare. Però io credo che tutto sia già scritto della vita di ognuno: pensa che era il penultimo giro di prova e la prima volta che provavo a fare quel curvone più largo per sperimentare una traiettoria diversa. Mi si è rotto proprio in quel momento, quando avevo meno spazio del solito per fermarmi senza andare a sbattere. Ho sentito un gran colpo dietro e la macchina che girava alzandosi sul davanti... è stato così rapido che non ho potuto fare altro che piegarci a destra quando ho visto il terrapieno. Il piede me lo sono rotto certamente per quel movimento, ma forse, se fossi stato fermo, avrei potuto avere fratture più gravi.» Intanto gli telefonano tutti, dall'Argentina e dall'Inghilterra, piloti compresi. A un certo punto telefona Hill che, dopo aver ascoltato la diagnosi, gli dice di non preoccuparsi che è una sciocchezza... non si può negare che Hill sia un'esperto!

«Però non ci voleva, eravamo tutti contenti e soprattutto Ecclestone dopo questi primi tre G.P. di F.1. A me piace la F.1, ma certo è difficilissima perché la macchina cambia in un modo incredi-

bile dall'inizio alla fine della gara per l'aderenza delle gomme e il minor peso. Per fare una bella corsa io credo che ci vogliano tre cose: una messa a punto perfetta che lasci anche qualche difficoltà per i primi tre giri ma che diventi quella ideale per la parte centrale della corsa. Poi partire davanti, prima o seconda fila, perché la partenza è terribile e se si resta chiusi è molto difficile risalire. Poi ci vuole ritmo, tanto ritmo, perché la corsa è lunga e bisogna andare sempre forte ma rilassati. In Argentina, quando partivo in prima fila, tutti venivano a dirmi di stare attento e pensavano che facessi un disastro!

Bisogna ammettere che Reutemann ha la sorprendente dote di riuscire a mantenersi di una calma olimpica anche nei momenti più difficili, e le sue capacità di guida fanno il resto. Ora questo incidente gli ha dato un colpo al morale che non ci voleva, ma lui conferma il suo carattere calmo ugualmente «Is the motor racing...» (è lo sport automobilistico) ripeteva a tutti quelli che gli telefonavano trovando argomenti per incoraggiarlo.

g. n.

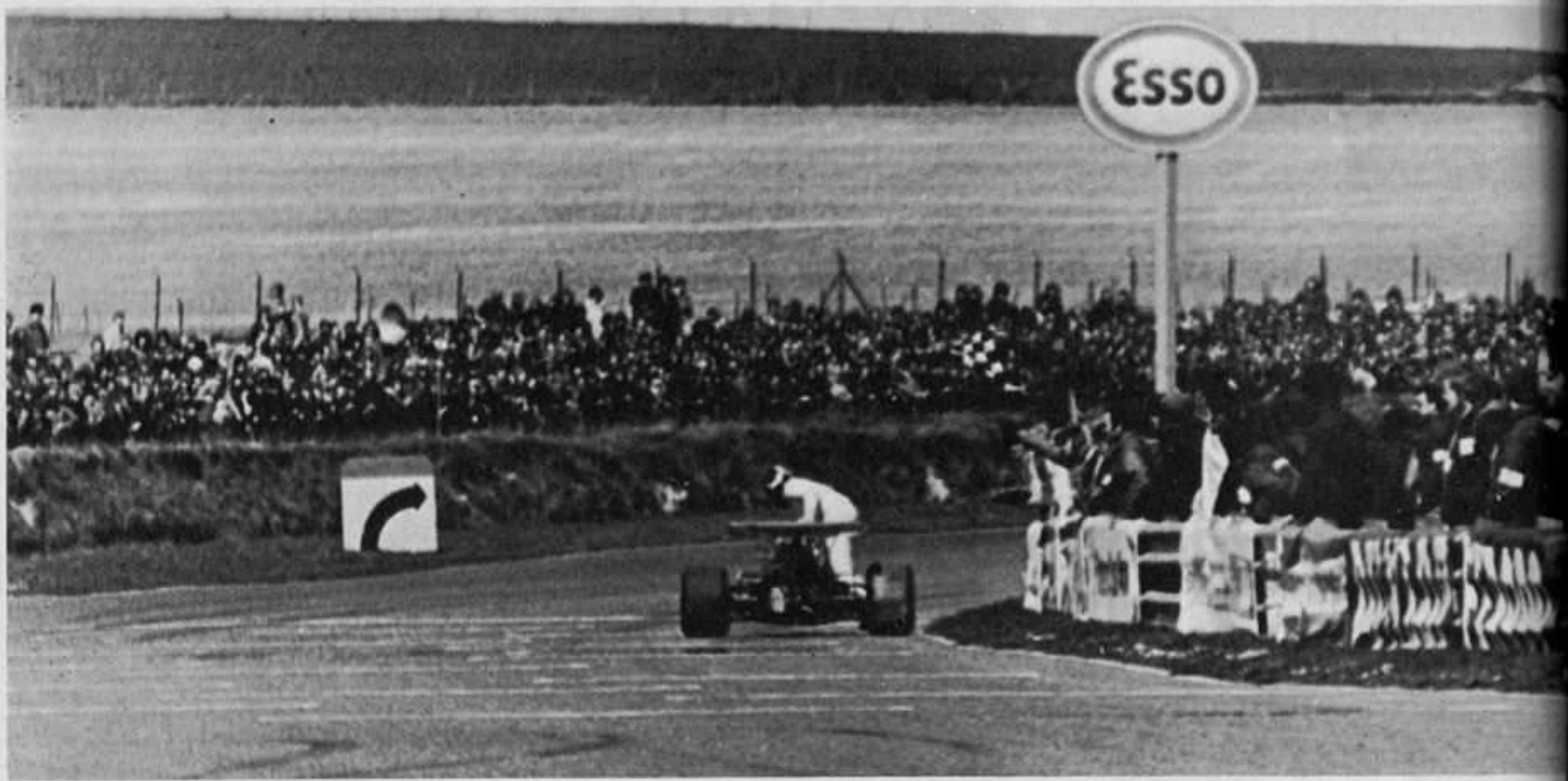


La cura delle macchine del Team Rondel (che presto diventerà costruttore) si nota da particolari come questo poggiatesta di protezione. A destra: la Ensing di Burton, che non ha brillato, monta questo curioso volante

Crisi-tipo F. 2

CONTINUAZ. DA PAGINA 13

Pace alza il braccio alla fine della prima manche per segnalare che il suo motore si è spento. Dopo essere stato largamente in testa deve accontentarsi di arrivare al traguardo a spinta

La sorpresa
PYGMÉE

Le vie d'uscita per la crisi-motori

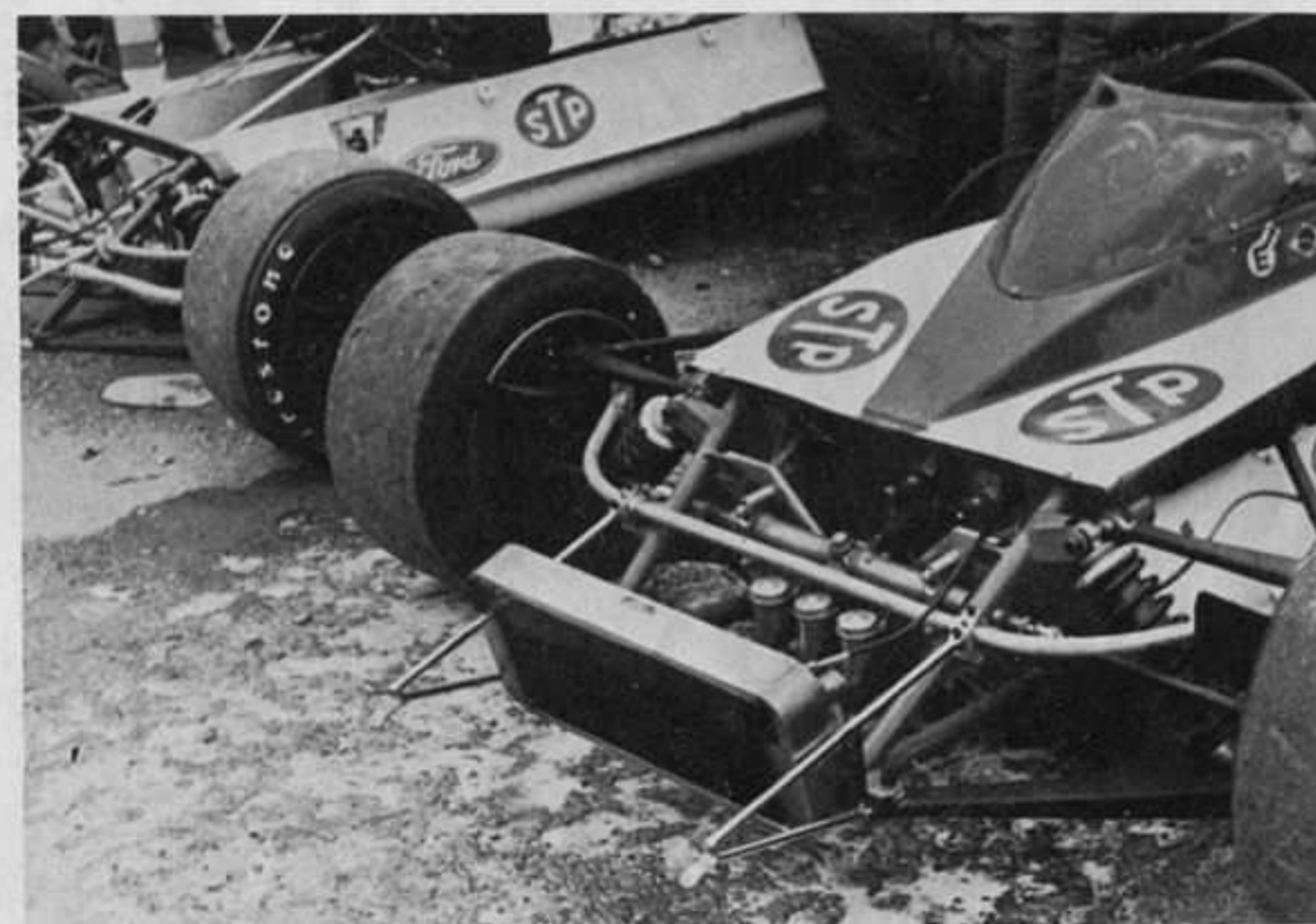
VEGA e LOTUS NOVA speranze per giugno

Il regolamento C.S.I. col vincolo delle 1000 testate omologate per il '72 e la liberalizzazione solo nel '73, ha fatto pensare per molto tempo ad un anno tutto Ford. Ancora oggi, per la verità, c'è da credere che il BDA dovrà essere accettato con tutti i suoi guai nella speranza che vi si possa porre rimedio e che non siano in troppi a dover rinunciare nel corso dell'anno per problemi di bilancio.

Ci sono però degli sviluppi significativi che possono far cambiare le cose durante la stagione e si chiamano VEGA Chevy e LOTUS-NOVA. Per il Vega c'è poco da dire: se la General Motors deciderà di omologare nel gruppo 2 la sua Ascona con destinazione Euro-Turismo, sarà disponibile il suo motore da 280 HP che la Cosworth ha costruito lo scorso anno siglandolo EAA. Questo sarebbe un superamento di tutti i BDA. L'altra novità, piacevolissima per noi perché al 50 per cento italiana, è costituita dal progetto Lotus-Nova. Gianni Pedrazzani, il dinamico costruttore di Novara, ha avuto in questi giorni l'incarico da Chapman dello sviluppo del motore che la Lotus ha costruito per la Jensen Healey presentata recentemente a Ginevra. Si tratta di un quattro cilindri super quadro (95 alesaggio per 70 corsa) con blocco in alluminio e testata a quattro valvole da cui a Novara si aspettano di poter cavare almeno 285 HP a regimi superiori ai 10.000 giri. Il propulsore sarà sviluppato a partire da questi giorni ed entro giugno, data dell'omologazione, Emerson Fittipaldi dovrebbe portarlo in corsa sulla sua 73 che correrà per i tradizionali colori verdi e gialli del Team Lotus. Se i risultati saranno positivi la Novamotor inizierà la costruzione per i clienti subito dopo.



Sopra e a destra si lavora sulla March di Peterson per montare posteriormente le G.Y. da 17 pollici morbidissime usate in prova



A sinistra: la nuova sospensione anteriore della Pygmée. Quella fotografata è quella del brasiliano Lion Duarte. A destra: Hill fatto meraviglie con la vecchia Brabham BT36 e malgrado molte traversie è riuscito a rimanere in gara a lungo anche nelle primissime posizioni



La Chevron di Gethin è porsa molto lontana dall'essere competitiva

Le gomme aggravano i bilanci

Le gomme sono il secondo elemento che gioca un ruolo chiave nella diversificazione dei risultati: in prova Peterson ha fatto quell'1'10"8 che ha lasciato allibiti tutti, avversari per primi, montando quattro Goodyear morbidi, di quelli che servono per fare i tempi in prova. In una decina di giri è riuscito a stare sempre attorno all'1'11" ed ha segnato due volte il prestigioso 1'10"8. In corsa lo svedese è partito con gomme con miscela diversa sulle quattro ruote e misura da F.1. La Goodyear ha curato molto anche Cévert, così come curava Reutemann prima dell'incidente, dato che anche il Rondel Team ha fatto il contratto con questa Casa. Ma gli altri? E soprattutto quelli con le Firestone che si

sentivano in inferiorità con gli ingegneri pronti a ribadire il concetto che le loro gomme sono uguali per tutti? Tra le altre cose la Firestone era tornata alla miscela ET24 dello scorso anno, dopo che le 26 si erano sfaldate a Mallory compromettendo la corsa di Reutemann. Il fatto che i primi tre arrivati abbiano usato Goodyear non significa comunque un tramonto Firestone: si può star certi che la controffensiva da parte di questa Casa verrà presto e, tanto per cambiare, chi ci andrà di mezzo saranno quelli senza contratto che, cercando di seguire la marca momentaneamente migliore, finiranno con l'aggravare ulteriormente i loro bilanci.

A viso aperto le squadre «uff.»

Infine i TEAMS: March, McLaren, Surtees, Elf (Coombs in F.2 vale Tyrrell in F.1), Rondel e presto Lotus hanno deciso di scendere in campo «a viso aperto». Ciò significa che non staranno fermi fino a quando le loro macchine non andranno forte almeno quanto le altre. E' ancora presto per fare bilanci, anzi, prematuro visto che la Lotus non è ancora arrivata e le ELF sono rimaste bloccate da uno sciopero in Francia, ma l'efficienza delle macchine ufficiali è evidentemente maggiore di quella dei privati. Come sempre fa testo la March di Peterson, ma anche quella di Lauda ora che l'austriaco si trova saldamente al comando della classifica del Campionato; a Thruxton le March STP si sono presentate con una modifica al circuito acqua molto utile per evitare i surriscaldamenti possibili con il sistema della circolazione in pressione, precedentemente adottata.

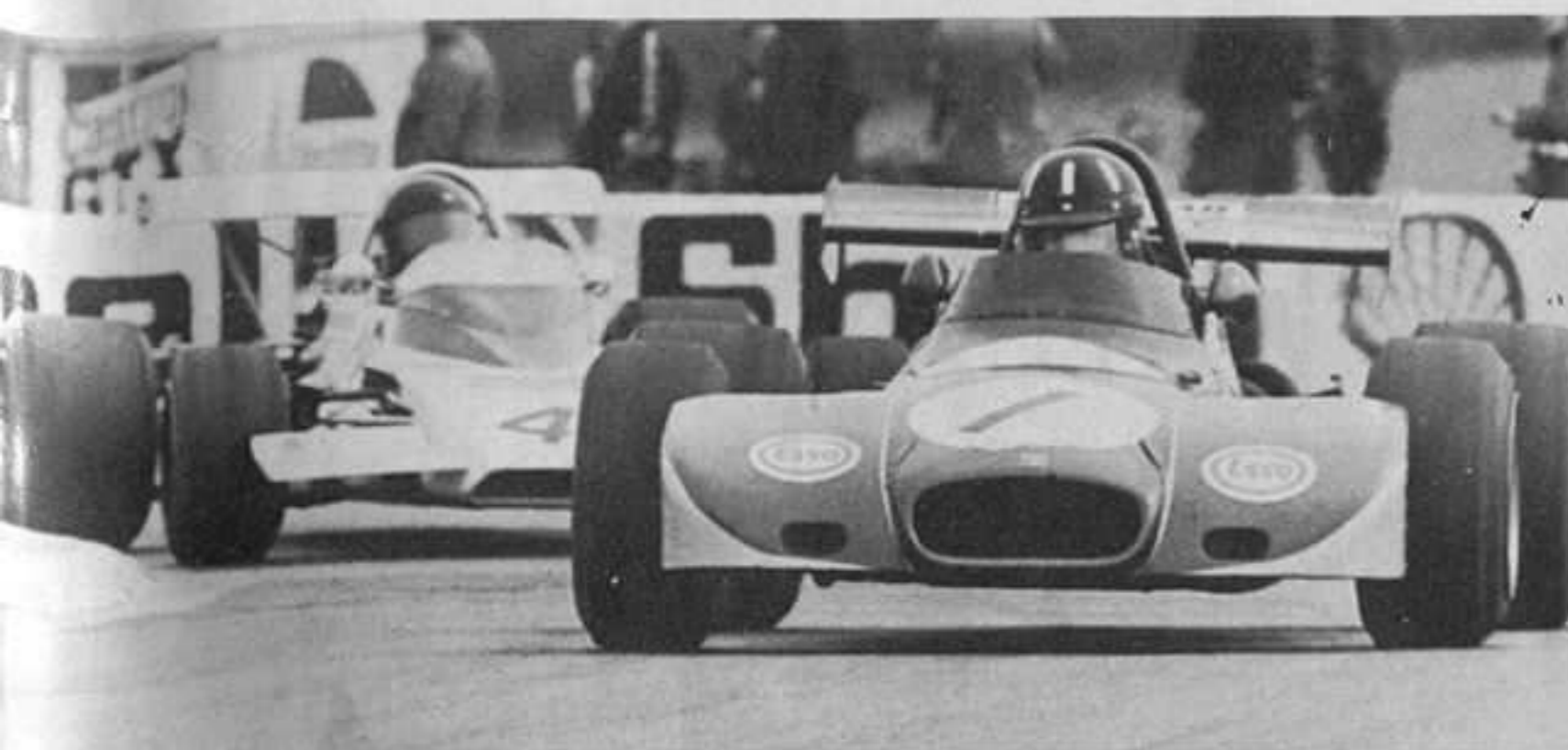
Il Rondel Team, ormai famoso per l'accuratezza con cui prepara le macchine, prima ancora che Reutemann uscisse aveva deciso di trasformarsi in costruttore: come in F.1, a partire da un certo livello, conviene farsi le macchine piuttosto che comprarle. Così presto avrà inizio la progettazione della Rondel F.2 destinata ad esordire nelle gare di fine stagione per essere perfettamente a punto e collaudata nel '73. Questo Team, che tutti volevano riconoscere nell'emana-zione ufficiale Brabham in F.2, ha deciso questa strada anche per i ritardi nella consegna delle macchine che si sono verificati puntualmente anche quest'anno.

Non è da escludere che il difetto al mozzo della BT38,

altro non sia se non uno dei risultati di una produzione ritardata e poi accelerata in modo innaturale per essere pronti con l'inizio delle gare. Si è rotta la macchina di Reutemann perché era quella che aveva fatto più chilometri delle altre, ma l'inconveniente era destinato a ripetersi. Così la Brabham perde un cliente e la F.2 acquista un nuovo costruttore.

In progresso anche la Surtees dopo le modifiche al muso che tendeva ad alzarsi e gli irrigidimenti al telaio posteriore.

A Thruxton ha esordito la Pygmée impressionando positivamente: col telaio accorciato, le sospensioni ridisegnate e la nuova profilatura aerodinamica la macchina francese ha guadagnato anche esteticamente. Pace ha dominato nettamente la prima manche e solo il mancato pescaggio della benzina dal serbatoio lo ha fatto arrivare faticosamente a spinta. Anche il motore 1930 elaborato direttamente dalla Pygmée si è dimostrato buono. Poi Pace e Duarte si sono eliminati in una collisione ma Dal Bo ha finito onorevolmente quarto.



Rinunciare al bis F.1

In definitiva si è creata una situazione ricca di interesse un esponente della C.S.I. ci diceva, qualche mese fa, se ma che ci pare un po' troppo «da Formula Uno». Proche la F.2 deve mantenersi la più importante formula di inserimento dei giovani piloti, senza però richiedere l'impegno finanziario e tecnico che la F.1 impone per altri scopi. Ora, anche per via di incertezze regolamentari proprio della C.S.I., ha preso questa strada che speriamo possa essere ridimensionata in breve tempo.

Bisogna ricordare, in fondo, che è su macchine tutte uguali che si vede chi è il pilota più bravo, mentre con mezzi sostanzialmente diversi, non sempre le doti di guida sono sufficienti a mettersi in evidenza. Se la F.2 deve rimanere la formula di inserimento dei giovani ai massimi livelli, c'è solo da augurarsi che si arrivi ad un equilibrio in grado di consentire almeno un contenimento delle differenze tra i mezzi in campo.

Gabriela Noris

V8/Blog Scan

FIAT
124

Per avere queste prestazioni
la Fiat non vi costringe
a "mantenere"
motori più grossi e costosi

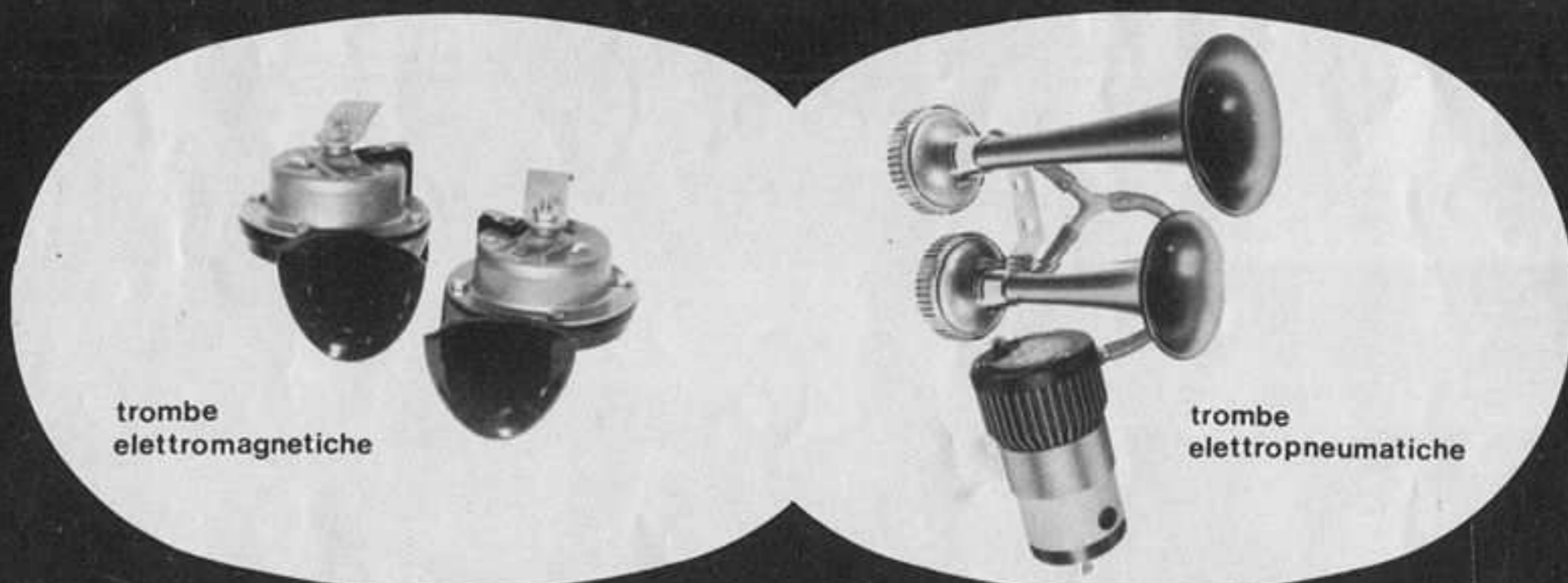
140 km/h con 1197 cm³ della Fiat 124 berlina e familiare
150 km/h con 1438 cm³ della Fiat 124 Special
160 km/h con 1438 cm³ della Fiat 124 Special T
170 km/h con 1438 cm³ delle Fiat 124 Sport 1400
180 km/h con 1608 cm³ delle Fiat 124 Sport 1600



Fiat 124 Special

TORINO NOVEMBRE 1971 - DALL'«OPERAZIONE SICUREZZA» SVOLTA CON IL PATROCINIO DELL'ISPettorato GENERALE CIRCOLAZIONE E TRAFFICO E L'AUTOMOBILE CLUB TORINO, È RISULTATO CHE

34 macchine su 100 hanno un avvisatore inefficiente! E la vostra?



Scegliete una tromba sicura

Date più sicurezza ai vostri viaggi con una Tromba FIAMM. Nella vasta gamma delle trombe FIAMM, potete sempre trovare il modello adatto per la vostra macchina e per la vostra velocità di crociera.

FIAMM: la stessa Casa che fabbrica le note Batterie - Montecchio Maggiore (VI)

FIAMM
+ -

TRIVELLATO
Racing
ELABORAZIONI TRASFORMAZIONI COSTRUZIONI

**CODOLINI
IN
FIBERGLASS
PER 128
£. 70.000
(La serie)**

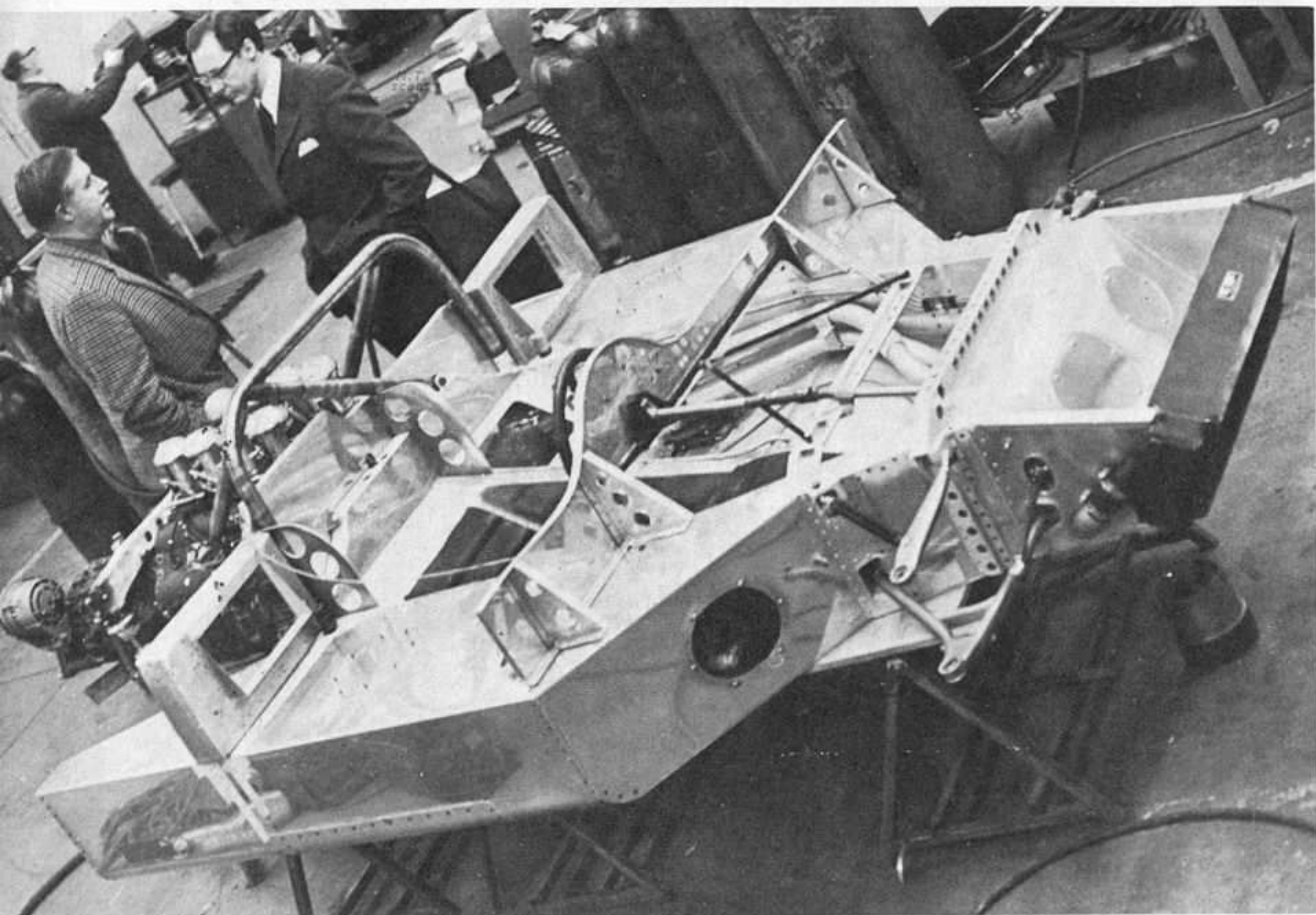
36100 VICENZA (Italia) Viale G. G. Trissino, 27/29 Telefoni n. 31.640 - 22.724

Sono a disposizione di clienti e preparatori, tutti i pezzi elaborati che montiamo sulle nostre ·128·

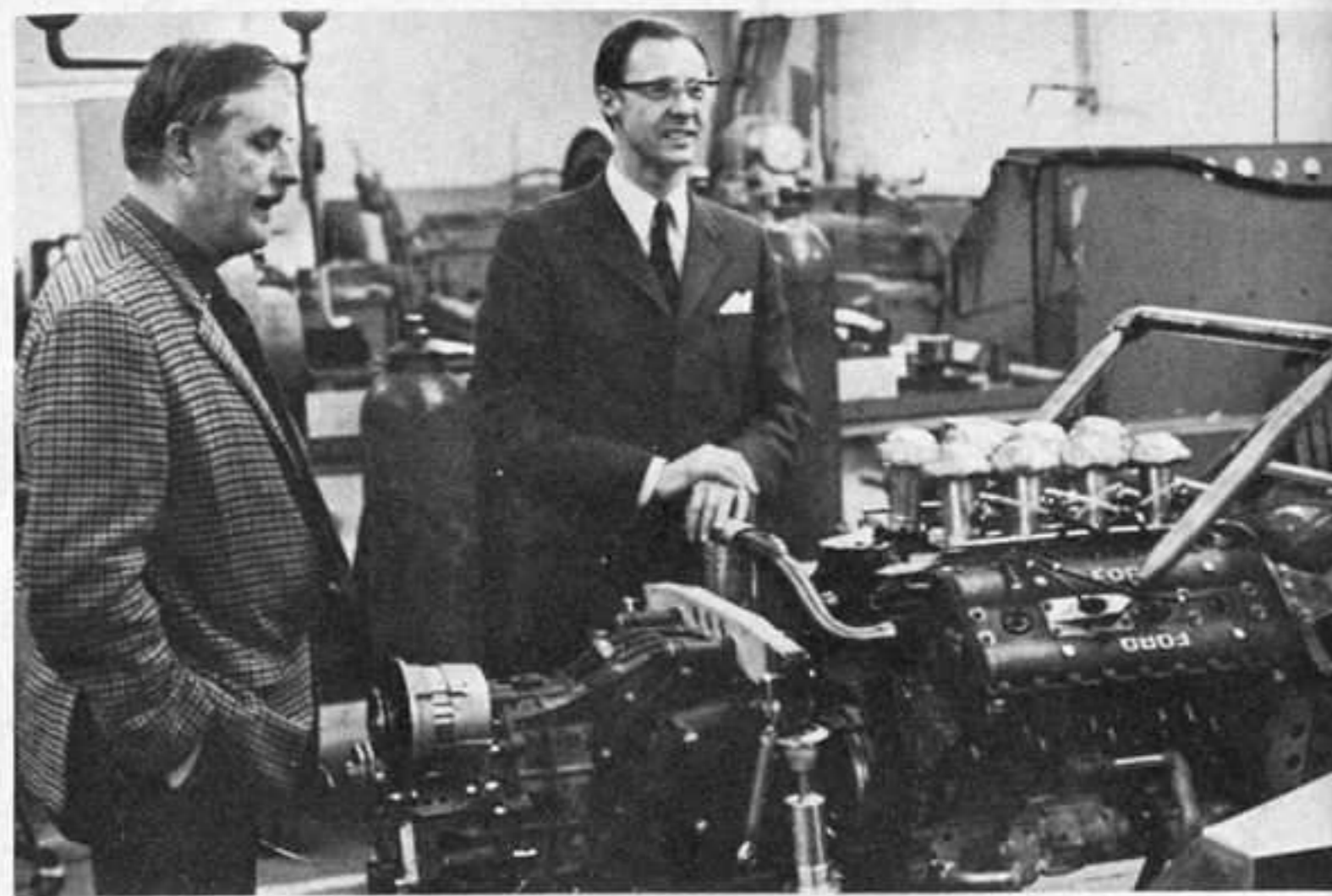
da
SEBRING
CONTINUAZIONE



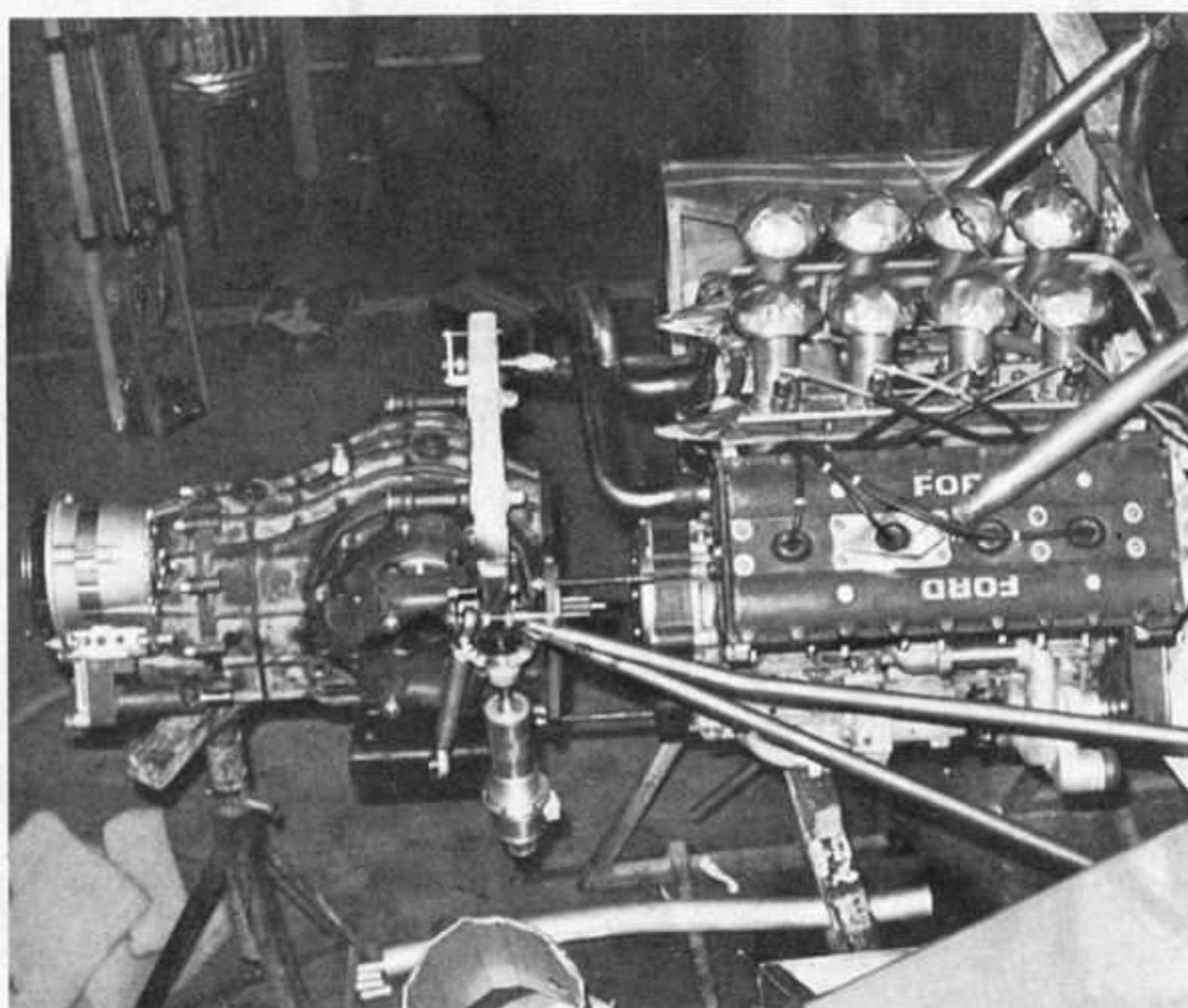
I segreti della
GULF - MIRAGE



Sopra, il telaio scatolato della Mirage Sport è un bellissimo lavoro della Gomm Metal Developments di Old Woking, nel Surrey. Sotto, la sospensione anteriore della Mirage, con sospensioni e freni fuoribordo. La scocca e le travi sono d'acciaio, poiché la vecchia Mirage 1969, nella sua versione in alluminio, cadde a pezzi per le sollecitazioni della gara. La Mirage M6 è ancora a corto di preparazione



Sopra, Arnold Stafford, direttore ai rifornimenti della GRR, con Horsman di fronte al propulsore della Mirage. Sotto, Len Bailey, progettista della Mirage M6, con un modellino della Ford D3L del 1969



La Mirage Sport, grande novità della 12 Ore di Sebring, e che per Brands Hatch non nasconde grosse ambizioni, utilizza il solito Cosworth DFV, ma poiché deve stare nello stesso vano che ospiterà il Weslake 12 V (che uscirà più avanti), fra motore e cambio è stato previsto un grosso distanziale che arretra lo Hewland

Un occhio
MASERATI
a LE MANS

● Risulta che alle prove di Le Mans ci fosse l'ing. Alfieri della Maserati, «di passaggio» dice lui. In realtà il tecnico modenese era a Le Mans per controllare le prestazioni della Ligier, che monta un motore Citroen-Maserati portato a tre litri. Lo stesso che monterà prossimamente la «piccola» Maserati che verrà presentata dopo le elezioni. Gli obiettivi del futuro mondiale GT non sono tanto coperti!...



**TROFEO SIMCA KLEBER
RALLYES NAZIONALI**

Campionato 1972 fra i piloti che gareggeranno con vetture del Gruppo Chrysler (Simca, Chrysler, Sunbeam) nelle prove valide per il Trofeo Nazionale dei Rallyes Nazionali indetto dalla C.S.A.I.

Regolamento e moduli d'iscrizione presso: Concessionarie Chrysler Italia Scuderie riconosciute dalla C.S.A.I. Chrysler Italia S.p.A.

**UNA SIMCA - CHRYSLER
PER TANTE VITTORIE!**

A tutti i piloti che nella stagione 1972 si impegneranno ad almeno 5 competizioni a calendario C.S.A.I., la Chrysler Italia offre l'acquisto di una vettura a prezzo preferenziale. Ulteriori informazioni vanno richieste a:

Chrysler Italia S.p.A., Casella Postale 480, 10100 Torino, Tel. (011) 961832.



L'ALFA rischia per Brands Hatch con i 440 cavalli

SEBRING - Come è consuetudine dell'Alfa Romeo, dopo le prime prove con i motori che erogavano 440 CV, per la seconda giornata di prove della 12 ORE e per la gara sono stati montati motori leggermente più « calmi », da 430 CV. Ora però da Brands Hatch in poi le Alfa saranno tutte equipaggiate, sia in prova che in gara, con i motori da 440 CV. Così almeno ha assicurato l'ing. Chiti a chi glielo chiedeva, ed ha aggiunto: « Abbiamo ormai raggiunto uno standard con i nostri motori più potenti che durano quanto quelli che erogano meno cavalli, quindi da adesso in avanti rischiamo... ».

● Bonnier, nonostante sia riuscito a piazzare la sua Lola, è scontento per il comportamento che la macchina ha offerto. Le ripetute avarie alle sospensioni, che erano state rinforzate per l'occasione, lo hanno demoralizzato. « Me lo disse il povero Rodriguez che questo circuito era infernale per il fondo stradale disuguale — dice Bonnier — ma non credevo che si potessero avere tante avarie alle sospensioni! »

● Nella trasferta di Sebring si erano aggregati due amici dell'ing. Chiti nel gruppo dell'Autodelta. Uno, Scotti, è il concessionario che vende le Fiat a Firenze, quindi dovrebbe essere più un tifoso Ferrari che Alfa, (e invece...). L'altro, « Paolo », è un tifoso sfegatato di Nanni e non vede altro che lui.

● I meccanici Ferrari sul podio di Sebring, quando i piloti e le Miss se ne sono scesi, annaffiavano tutti con abbondanti dosi di champagne. Poi in clima di felicità, hanno rovesciato il podio fra il tripudio della folla americana che urlava e fischiava.

● Fino a poco tempo fa il pilota dell'Autodelta Zeccoli aveva scritto sul passaporto alla voce professione: commerciante. Ma la « freccia di Lugo », recentemente è andato in Questura e si è fatto correggere e cambiare il passaporto. Ora c'è scritto: « collaudatore ufficiale ».

● C'è un operaio dell'Alfa: « Civitico » che, trasferito negli USA, dicono che dopo la lunga permanenza avrebbe dimenticato la lingua madre, e senza aver ancora imparato quella inglese. Tutti lo chiamano « il senza lingua ». E' andato a comprare una bistecca ci ha messo tre ore (per farsi capire).

● « Ninni » Vaccarella, il forse troppo dimenticato pilota dell'Alfa Romeo, subito dopo aver tagliato il traguardo della 12 Ore di Sebring con una gomma che lentamente si andava afflosciando causa un lungo chiodo che vi era infilato ha detto: « Devo sempre correre con il cardiopalmo qui a Sebring io. L'anno in cui vinsi con la Ferrari vi fu una lotta che si risolse a nostro favore solo nell'ultimo quarto d'ora. Oggi ho forato a tre km dal traguardo e sono arrivato con il batticuore. Ci tenevo a tagliare il traguardo con la mia Alfa. »

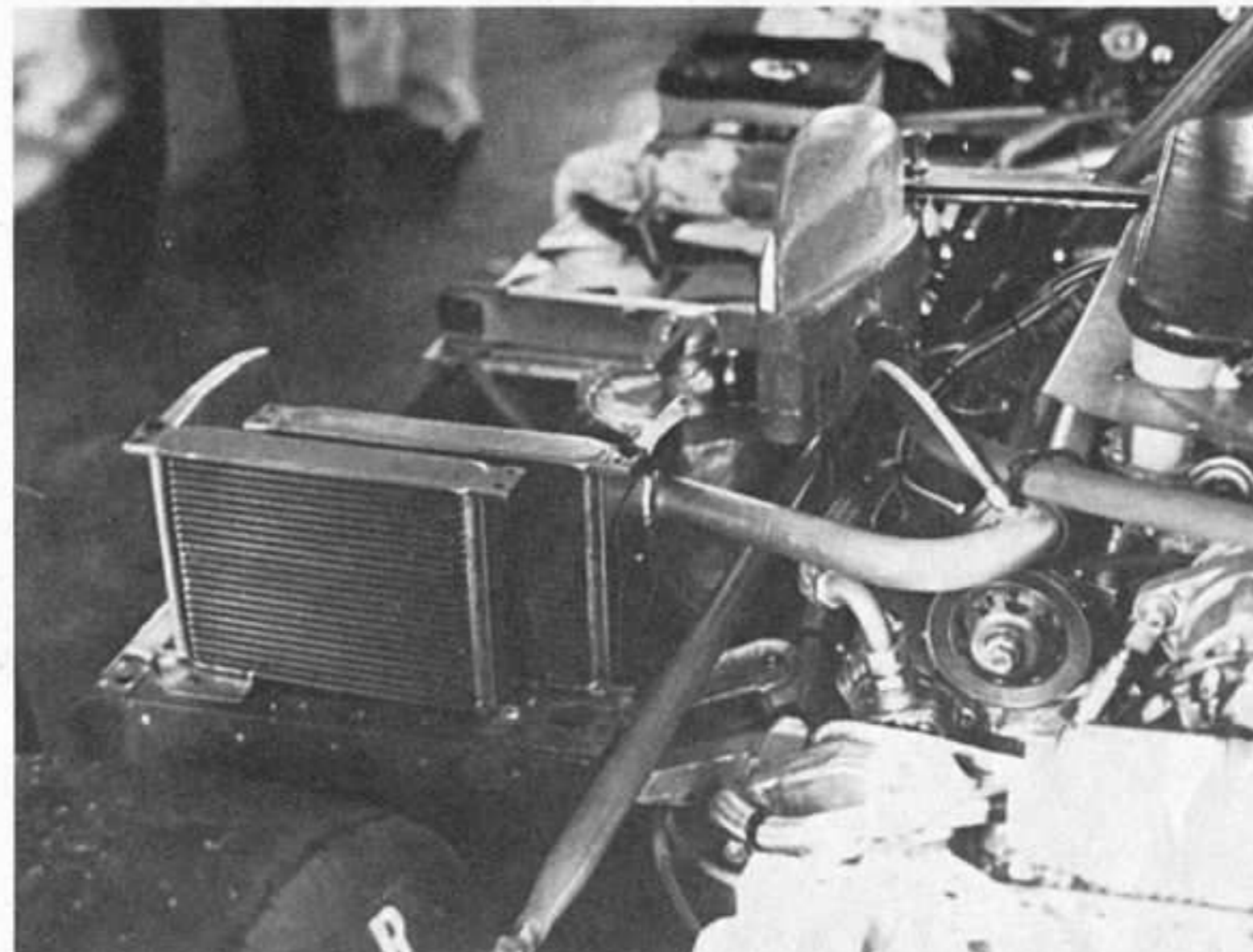
● I giuramenti dell'ing. Chiti. Per far credere all'interlocutore che quanto sta dicendo è la verità l'ing. dell'Alfa non fa i soliti giuramenti che tutti più o meno fanno ma, quando proprio vuole che gli si creda, giura sui suoi cani. Sapendo l'amore che l'ing. Chiti porta per gli animali, bisogna credergli per forza. (A proposito: in tasca ha sempre le foto dei suoi due cani preferiti: il minuscolo Sansone, e il simpatico Trilly).



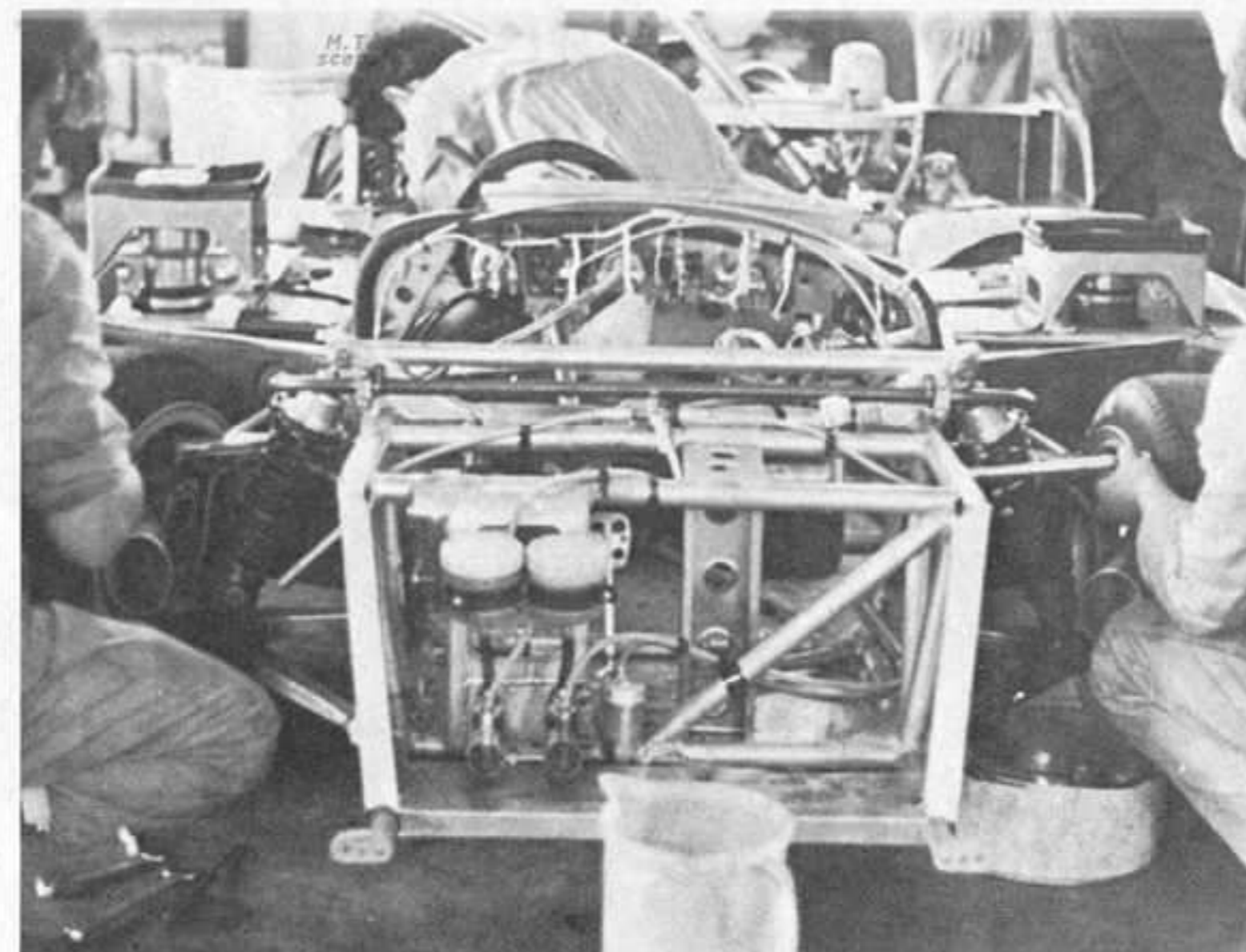
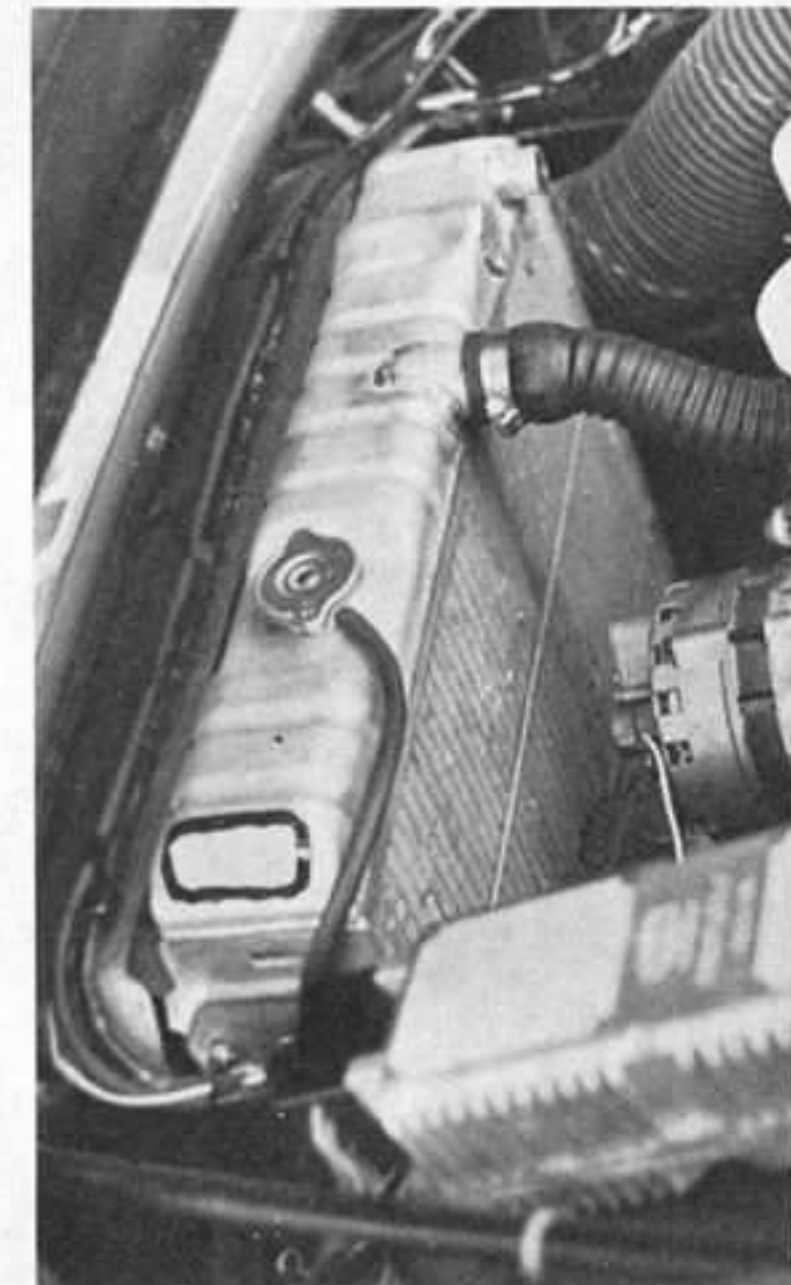
La coda allungata delle Alfa Romeo modificate. Si nota l'uscita dell'aria dietro i radiatori olio ora posti sopra quelli dell'acqua



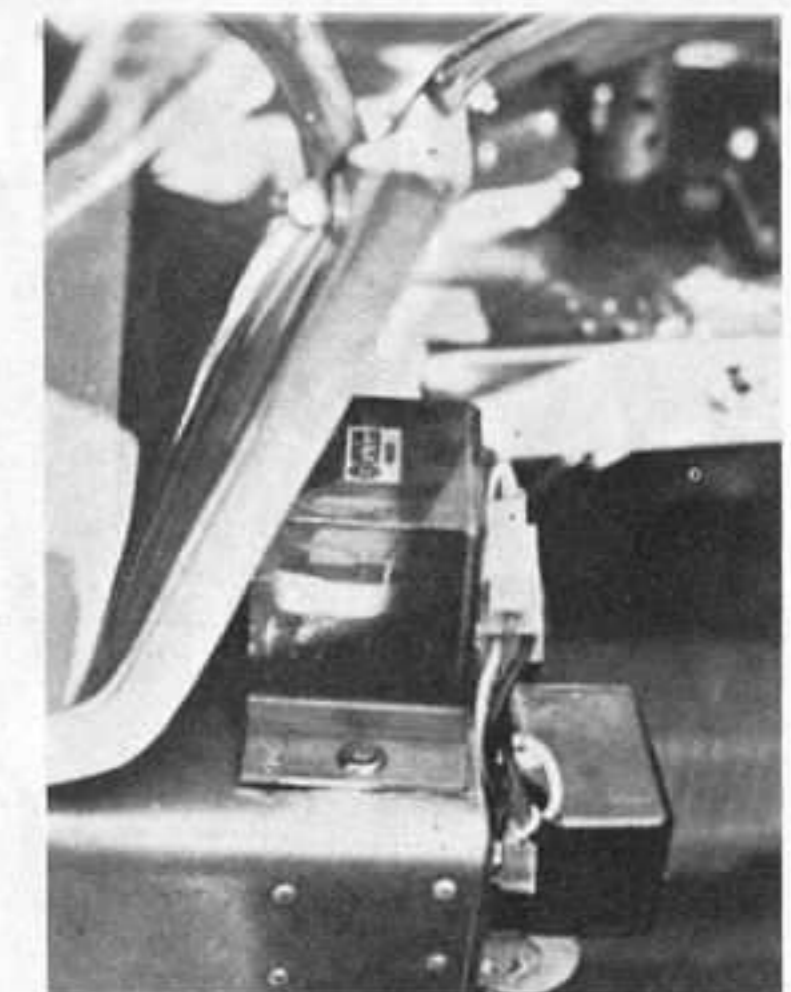
Una Ferrari Daytona alla moda americana. L'interno della macchina è stato dotato di una robustissima gabbia di tubi di acciaio. Sotto: tra le modifiche alla Daytona-White c'è un nuovo radiatore. L'accensione è a doppio Dinoplex, come in origine



La nuova posizione (vista a Sebring) dei radiatori dell'olio sulle Alfa Romeo 33 TT 3 M (modificate), davanti alle ruote posteriori



La parte anteriore del telaio delle Alfa, liberata dal radiatore dell'olio, è ora anche più bella. La sospensione è stata affinata



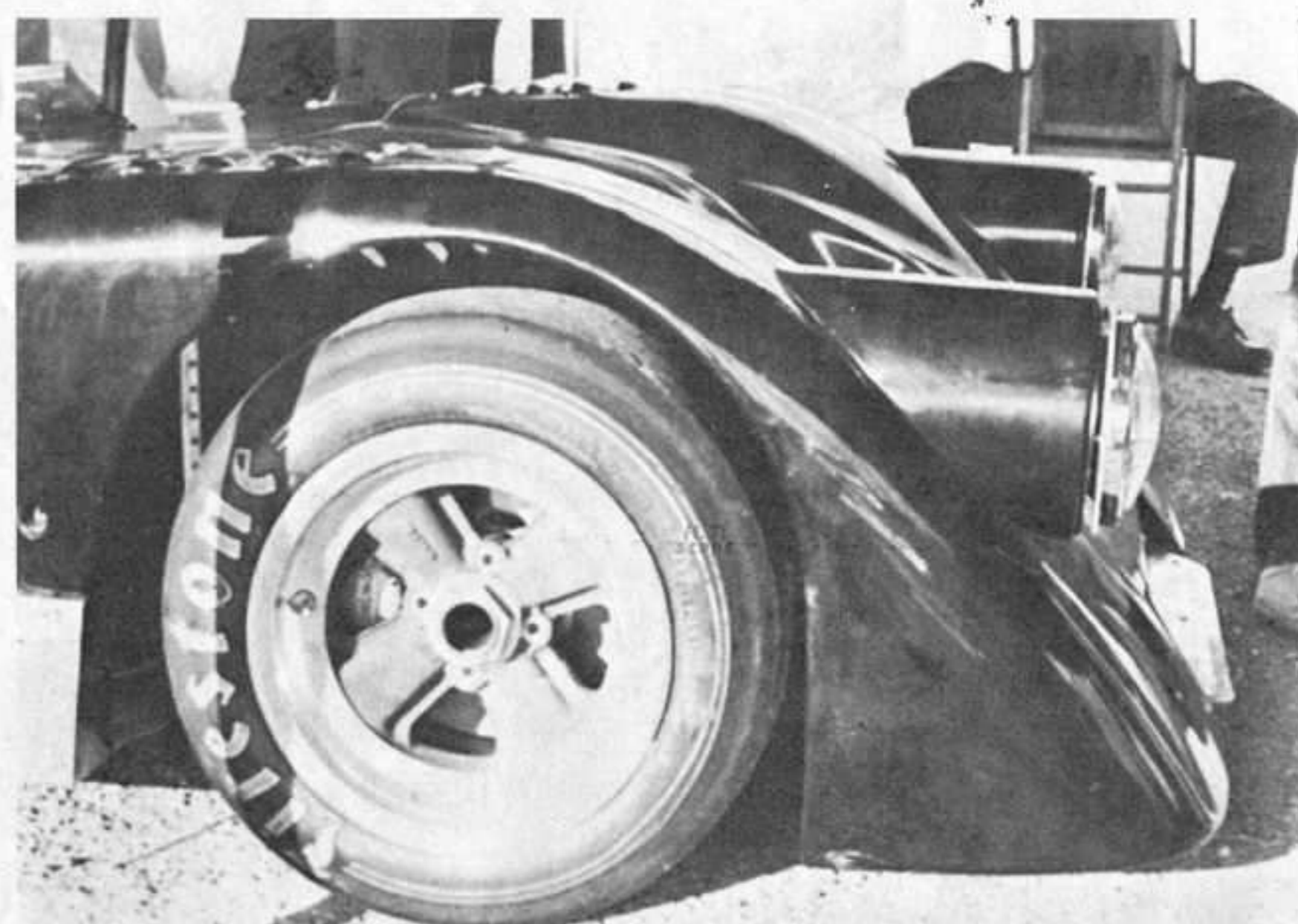
Le Ferrari ufficiali avevano una nuova scatoletta misteriosa, posta dentro l'abitacolo, a sinistra. Era il sistema di alimentazione dei pannelli luminosi, ora forniti dalle Officine Galileo di Firenze



Il muso della Daytona di White. Eliminato il plexiglas il radiatore è libero. Ai lati le prese d'aria per il raffreddamento dei freni



Il serbatoio carburante della Daytona, con il sistema di tubature di tipo aeronautico, ed il pratico bocchettone esterno per il riempimento rapido



La bella linea frontale delle Chevron è stata completamente aiutata, come si vede, dalla indispensabile applicazione dei fari



2 programmi

per gli sportivi italiani

FORMULA FORD



CAMPIONATO CHEVRON 1972

ARZO MARZO 16 APRILE
 IMOLA 30 APRILE
 MONZA 7 MAGGIO
 MONZA 28 MAGGIO
 VARANO 11 GIUGNO
 IMOLA 23 LUGLIO
 VARANO 27 AGOSTO
 VALLELUNGA 10 SETTEMBRE
 MONZA 24 SETTEMBRE



RALLYCROSS



TROFEO FORD KLEBER 1972

TORINO 9 APRILE	COSENZA 25 GIUGNO
NAPOLI 30 APRILE	BRINDISI 9 LUGLIO
ASTI 11 MAGGIO	RIMINI (S. MARINO) 23 LUGLIO
FIRENZE 21 MAGGIO	UDINE 10 SETTEMBRE
VITERBO 4 GIUGNO	SASSARI 1 OTTOBRE



LE 12 TAPPE DEL CAMPIONATO CHEVRON

Quelle già percorse...

- marzo 12 Autodromo di Monza - 26 Autodromo di Varano
- aprile 9 Autodromo di Varano

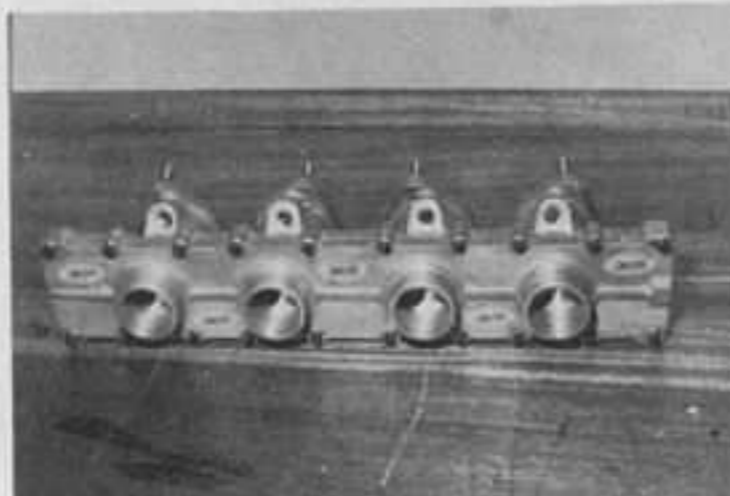
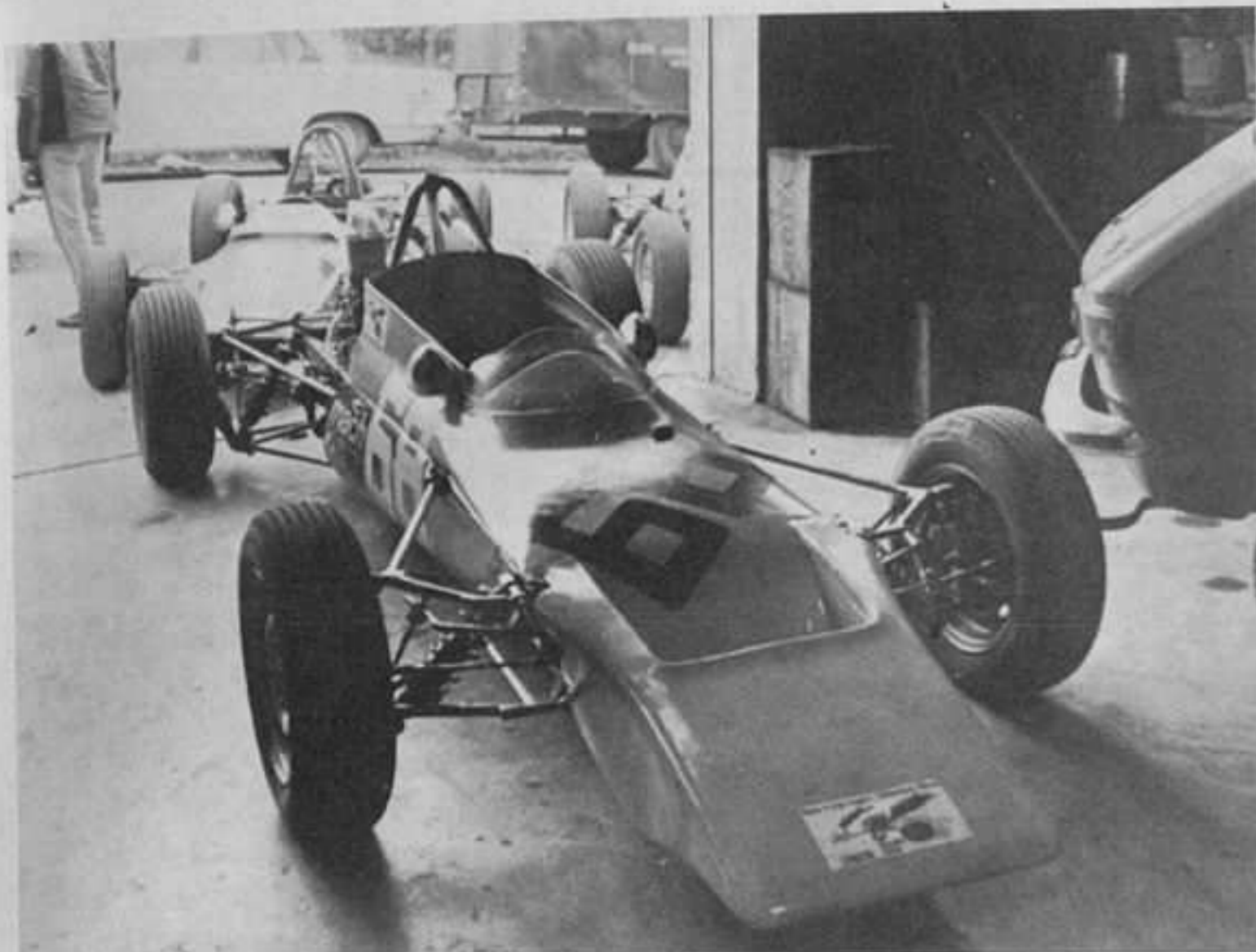
... e quelle da percorrere

- aprile 16 Autodromo di Vallelunga - 30 Autodromo di Imola
- maggio 7 Autodromo di Monza - 28 Autodromo di Monza
- giugno 11 Autodromo di Varano
- luglio 23 Autodromo di Imola
- agosto 27 Autodromo di Varano
- settembre 10 Autodromo di Vallelunga - 24 Autodromo di Monza

Lanciato nel 1970 dalla Ford Italiana con l'intento di aiutare anche i giovani piloti italiani a tentare la scalata al difficile mondo delle «formule», il Campionato Chevron di Formula FORD registrò un esaltante successo e contribuì all'affermazione di due piloti, Giancarlo Naddeo e Biagio Cammarone che anche in seguito e sui circuiti di tutta Europa, diedero prove concrete del loro valore confermando le qualità acquisite sulla monoposto scuola. Anche se ufficialmente ignorata dalla CSAI che si limitava ad approvare i regolamenti delle gare, la Formula FORD ha avuto nel 1971 la sua completa affermazione, e per la sua validità tecnica, e per la sua funzione addestrativa, affollando le piste con un parco macchine ragguardevole.

Al termine di un campionato alquanto polemico e quando sembrava che per la nascita di una nuova formula nazionale il Campionato Chevron dovesse segnare una battuta d'arresto, il presidente della CSAI riconoscendo le positive prerogative della monoposto, ha premiato gli sforzi congiunti della FORD e della Chevron, dando un ufficiale riconoscimento alla formula con l'istituzione di un «Trofeo CSAI Formula FORD», il che equivale ad un titolo nazionale.

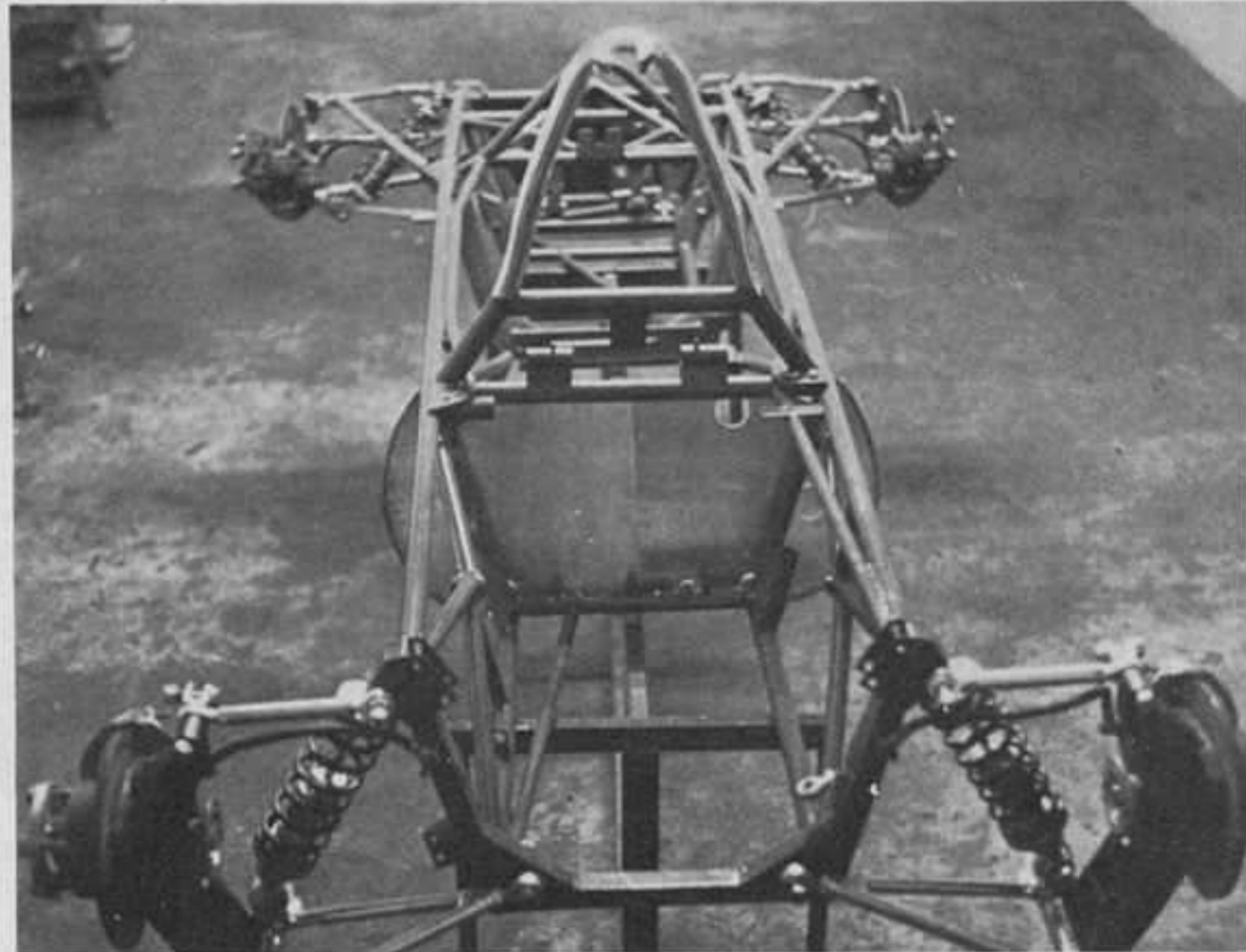
Con la Formula FORD le nuove leve dello sport automobilistico potranno tentare la scalata a due titoli, quello nazionale e quello mondiale che, in prova unica, verrà disputato il 29 ottobre a Brands Hatch con la presenza dei campioni di tredici nazioni. Una conferma dell'internazionalità della Formula FORD, più volte definita la «formula senza frontiere».



Il dosatore a ghigliottina realizzato dalla Delta per il suo motore Ford F. 3 ha gli iniettori a valle della saracinesca



A sinistra, la Formula Ford della Delta portata al suo debutto a Varano da Terzi. A destra, il suo telaio a traliccio. Nella versione definitiva i tubi saranno a sezione quadra, e sarà una via di mezzo tra il telaio Lotus e quello delle March dello scorso anno



Questa F. FORD nel '73

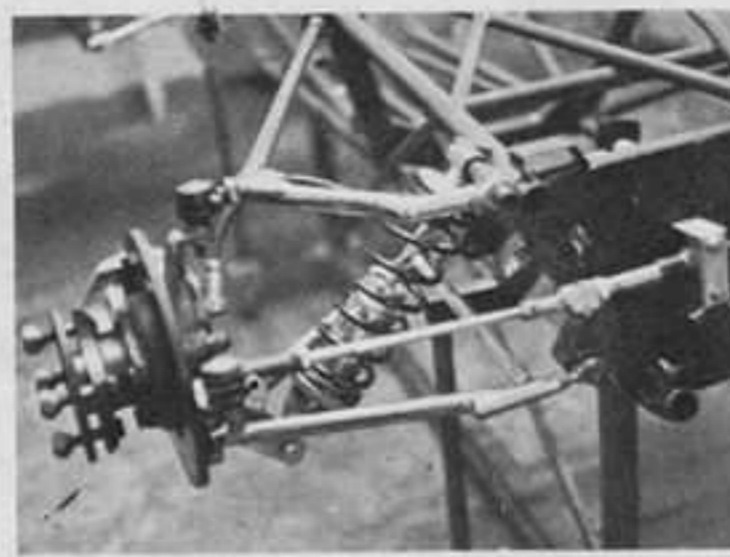
MILANO - Veramente scarse quest'anno le novità nel campo della F. Ford: alle prime corse della stagione si sono praticamente viste le macchine dello scorso anno, con l'unica innovazione dei pneumatici Firestone Torino, utilizzati da quasi l'ottanta per cento dei concorrenti. Si sono visti diversi motori nuovi, ma in materia di telai veramente nessuna novità. Da quando Tecno e De Sanctis hanno posto fine alla loro produzione, solamente la BWA è rimasta come casa che fabbrica telai: infatti sono già diverse le vetture milanesi che scendono in pista, e tutte molto efficienti e ben aggiornate.

Solo a livello artigianale si sta vedendo qualcosa di nuovo: Gozzoli ha approntato due telai, la Quasar di Roma continua ma con programmi molto diluiti, in altre piccole officine si modificano telai di vecchia costruzione. E' questo il caso della Delta, una or-

ganizzazione che durante tutta la scorsa stagione ha fatto molto parlare di sé per le preparazioni del 1600 Cortina che equipaggia queste monoposto, e che quest'anno si è gettata nella mischia con una moltitudine di programmi.

Dopo l'esperienza in campo motori (a parte tutte le polemiche i motori milanesi andavano veramente forte) mancava a questa marca qualcosa di nuovo in materia di telai. Si è allora cominciato da un nucleo centrale De Sanctis, privo di sospensioni, al quale Doneda e compagni, con la consulenza del telaista Siccardi, un francese che ha lavorato anche alla Lotus, ha applicato nuove sospensioni, utilizzando per l'avantreno portamozzi in commercio, mentre per i posteriori è ricorso a fusioni fatte eseguire appositamente.

Ne è venuta fuori una monoposto tubolare (come è noto è contrario al



Sopra, la Delta F. Ford utilizza i portamozzi anteriori della Standard Triumph. Sotto, i nuovi cerchi scomponibili, realizzati nel diametro di 13"



costerà 2 milioni e 3

regolamento utilizzare telai monoscocca) con una carreggiata anteriore di 147 cm e 145 posteriormente. In assetto di marcia la vettura pesa 422 kg e per ora adotta una carrozzeria di alluminio, prima di avere quella definitiva in vetroresina. Il prototipo è stato costruito per Terzi, già in pista dalle gare di Varano: la vettura definitiva sarà pronta per Imola. Tra l'altro la versione finale sarà costruita con tubi a sezione quadra, saldati a « castolin »: verrà ad essere una via di mezzo tra il telaio Lotus e il March.

Questo come programma iniziale: per la prossima stagione ne sarà fabricata una piccola serie di 10, per accontentare diversi piloti che già l'hanno richiesta. Ma la cosa veramente interessante di questa nuova creatura sarà il prezzo, veramente competitivo rispetto a tutte le altre costruzioni simili. Si sa che per avere un telaio Lotus pronto corsa (alcuni sostengono

che sia comunque il migliore) ci vogliono circa 4.500.000: per avere una BWA, vettura indubbiamente robusta e competitiva, occorrono circa 3.500.000, sempre ben s'intende, completa di motore e cambio. La monoposto della Delta, che monterà un motore Delta abbinato al solito cambio Hewland MK 8 costerà invece pronta corsa 2.300.000, una cifra veramente molto bassa, che invoglierà diversi clienti.

Nel frattempo nei nuovi capannoni di Garbagnate si lavora attivamente alla messa a punto dei motori: solo a Monza erano 10 le monoposto che montavano questo propulsore. E non solo per la F. Ford: quest'anno la Delta farà correre anche motori di F. 3, derivati dal solito Cortina Lotus, per i quali ha studiato un nuovo collettore d'aspirazione e sta ora lanciando sul mercato un nuovo modello di cerchi componibili, realizzati in leghe speciali e particolarmente leggeri.

Con la BMW TOURING abbiamo raggiunto un triplice scopo



Con la **BMW TOURING** abbiamo mantenuto il nostro impegno di riunire le migliori caratteristiche di tre tipi d'auto.

BMW TOURING ha infatti la forma elegante dei coupé BMW: è un coupé.

BMW TOURING ha infatti il comfort delle berline BMW: è una berlina.

BMW TOURING ha infatti il temperamento di una sportiva BMW: è una sportiva.



**BMW TOURING -
PER LA GIOIA DI
GUIDARE**

BMW ITALIA S.p.A. Sede legale e Amministrazione: Milano - C.so Venezia, 16 - Tel. 796.123
Centro di distribuzione: Palazzolo (Vr) - Tel. 677.166 - Casella Postale 546 Verona

La perfida Albione

INGHILTERRA - Corsa a Mallory Park - Gara di F. 3 del campionato Shell

1. Trimmer (JPS) 31'47"4; 2. Maskell (Lotus); 3. Hunt (March). Giro più veloce: Trimmer 46"6.

Erano presenti tutti i migliori della formula, compreso Rousselot che ha avuto un guasto al via della finale, dopo essersi piazzato ottavo nella prima manche.

Quester e Marko: una per uno

AUSTRIA - GP Vienna - Gara di velocità in circuito

Turismo di serie: 1. Quester (BMW) media kmh 119,990. Turismo speciale: 1. Marko (GTA) media kmh 133,330.

Marko, vincitore della turismo speciale, aveva partecipato anche alla corsa per turismo di serie, ma ha avuto una collisione che ha danneggiato la sua vettura; questo non gli ha però impedito di piazzarsi secondo, dietro a Quester. « Enzo » su GTA è arrivato quinto, a un giro.

Primavera solo nel pomeriggio

FRANCIA - Coppe di Primavera (Albi) - Gare di velocità in circuito

SP: Frayssinet (Lola)

Cattivo tempo al mattino, bello nel pomeriggio. Ottima vittoria di Frayssinet nella sport prototipi, mentre Chemin ha vinto la turismo di serie, Garand la ST e Gimenez la turismo speciale.

Buona Pasqua per l'Alpine

FRANCIA - Coppe di Pasqua a Nogaro - Gara di F. 3

1. Leclère (Alpine)

Grande superiorità delle Alpine, con la vittoria di Serpaggi nella prima manche e quella finale di Leclère. Compain, che fino a quel momento era andato bene su March, è incappato in un testa-coda.

Una vecchiona si arrampica

SPAGNA - Corsa di Arate - Gara di velocità in salita

1. Kutz (Porsche 908) 4'11"6

Settanta piloti iscritti e vittoria di una vecchia Porsche di uno spagnolo davanti all'Abarth tre litri di Boujoch.

2" di meno sotto l'acqua

LUSSEMBURGO - Corsa di Wiltz - Gara di velocità in salita

1. Koob (Brabham) 1'56"

Poca fatica per Koob, in una gara ostacolata da pessime condizioni atmosferiche. Koob ha staccato di oltre 2" Welkenbach, su BMW.

Il favorito scompare

FRANCIA - Rally Ardenne - Rally

1. Lepoutre - Dufossé (Alpine)

Il favorito, Piot, dopo avere segnato i migliori tempi nelle due prime prove speciali, ha dovuto abbandonare. In seguito la lotta si è ristretta fra Roussely e Lepoutre, con successo di quest'ultimo, che ha vinto le tre successive prove speciali.

Modesti ma battuti

FRANCIA - Rally dell'Ouest - Rally

1. Thérier-Coolen (Alpine)

Tutti sono stati concordi nel dire che si sentivano nettamente inferiori a Thérier, che ha fatto una bella passeggiata.

Scatola di montaggio a sole L. 398.000!



tutti lo chiamano «buggy» ma di "Mirage" c'è solo il nostro!

BOLOGNA via Mazzini 26 telefono 30 78 86 39 74 56

Il cross-country «Vigezzo»

A tutto ...GAZ fuoristrada

1. CROSS COUNTRY DELL'OSSOLA «GRAN PREMIO ACQUE VIGEZZO»

CLASSIFICHE

Classe fino a 1200 cc: 1. Chiarli (Yeti) penalità 75; 2. Boccato (Puch) 80; 3. Bianchin (Puch) 260; 4. Oliva G. (Puch) 325; 5. Lincio (Puch) 1271; 6. Loero Pio (Yeti) 6222; 7. Reggiani (Munga) 21802.

Classe oltre i 1200 cc: 1. Crola (Gaz) penalità 65; 2. Savio (Mutt) 162; 3. Oliva Gigi (Jeep) 199; 4. Loero Pino (Jeep) 334; 5. Fini (Jeep) 576; 6. Messina G.F. (Mutt) 1834; 7. Perini (Mutt) 2222; 8. Pescetto (Jeep) 2734; 9. Gili (Land Rover) 2808; 10. Messina 3. (Mutt) 9781.

Classifica per società: 1. Ossola Fuoristrada Club - Ornavasso, penalità 39; 2. Genova Fuoristrada Club - Genova, 2243; 3. Club 3 C. Biella - Biella, 3449.

VILLADOSSOLA - Ventitré equipaggi, a rappresentanza dei più qualificati club di fuoristrada italiani, hanno dato vita il lunedì di Pasqua al 1. Cross-Country Gran Premio Acque Vigezzo, gara nazionale per veicoli a quattro ruote motrici organizzata dal Moto Club Ossola. La competizione si è articolata su due «manches»; la prima, di regolarità, si è svolta al mattino e comprendeva due C.O. e sei controlli a timbro attraverso un tracciato disseminato di guadi, ripide pendenze, tratti paludosi sulle sponde del fiume Toce per un totale di 20 Km. La seconda, tenutasi al pomeriggio, ha più severamente impegnato i concorrenti condizionando in modo determinante la classifica finale; essa era imperniata, per due terzi, sulla pista dell'impianto permanente motocross «Felino Poscio».

Nella classe fino a 1200 cc Chiarli del Genova Fuoristrada Club su Yeti ha preceduto il «gruppo Puch» dell'Ossola Fuoristrada Club che in virtù anche del terzo posto conseguito nella categoria superiore da Gigi Oliva si è aggiudicato il Gran Premio Acque Vigezzo. Nella classe oltre i 1200 cc ha dominato Crola del Club 3 C. Biella su Gaz. La vittoria del biellese è stata in parte favorita dalla natura del terreno di gara particolarmente accidentato e pertanto più adatto alle sospensioni rigide montate dalle russe Gaz. Tra i ritirati v'è stato anche Martorelli, che godeva dei pronostici della vigilia per le sue già diverse affermazioni.



L'equipaggio ossolano Lincio-Francioli, su Steyr-Puch, impegnato in un difficile passaggio. Notare la gran folla presente alla corsa

Autocross spezzino con 3000 spettatori!

LA SPEZIA - Alberto Montagna, conduttore di una vettura del «gruppo speciale» ha vinto la prima gara di autocross disputata sulla pista corta di Bottagna, per la quale gli spezzini debbono dire grazie a Piero Terenziani, presidente della scuderia «Autocross Spezia». Il dinamico uomo di sport, reggiano di nascita ma spezzino di adozione, ha concretato una iniziativa che ha attirato l'attenzione di tutti gli amatori dello sport automobilistico, costruendo a qualche chilometro dalla città una pista dello sviluppo di 850 mt con 12 curve e 4 dossi, sulla quale si è svolta la prima manifestazione del genere. Con Terenziani, il ringraziamento deve essere rivolto anche ad alcuni volenterosi del luogo e all'Assessorato sport e turismo di La Spezia che ha offerto l'uso di una grande ruspa per otto giorni, mentre l'AC locale non muove un dito in favore dello sport. Unica cosa da recriminare il fatto che in campo organizzativo è mancato quell'appoggio propagandistico che una manifestazione del genere avrebbe meritato.

Ad ogni modo, a dimostrazione che lo sport automobilistico è fortemente sentito nella provincia spezzina, alla manifestazione riservata alle vetture «fuori strada» hanno assistito circa 3000 persone, perfettamente al sicuro, al di là di una rete metallica che cinge tutta la pista.

La gara, favorita da ottime condizioni atmosferiche, ha visto la partecipazione di 50 concorrenti per la maggior parte reggiani (con qualche

infiltrazione spezzina, parmense, brecciana e cremonese), suddivisi nei gruppi vetture normali di serie fino a 1150 cc, oltre 1150 cc e vetture speciali rese oltremodo leggere con la rimozione di quasi tutta la carrozzeria e dotate di motori atti a sopportare alte velocità a bassi regimi e le più difficili impennate.

Nel primo gruppo la vittoria è andata al ventenne spezzino Oscar Barilli, alla sua prima corsa in questa disciplina, e nel secondo si è avuta l'affermazione di «Pippo» quel Piero Popoff che già abbiamo visto brillare anche in competizioni più impegnative. Nel gruppo vetture speciali lotta sul filo dei decimi di secondo fra Alberto Montagna e Fausto Ferrari, con affermazione del primo per il minimo scarto di 3/10 di secondo. A Ferrari è rimasta la consolazione del giro più veloce.

Carlo Burlando

LE CLASSIFICHE

Gruppo 1: 1. Oscar Barilli in 3'17"; 2. Canepari 3'17"7; 3. Saracchi 3'19"6; 4. «Lanterna» 3'23"3; 5. Leoni 3'25"1; 6. Ruggeri 3'25"7. Gruppo 2: 1. «Pippo» in 3'13"5; 2. Chierici 3'17"3; 3. Canepari 3'20"4; 4. Carozzo 3'25"; 5. Ganapini 3'26"; 6. Di Bernardo 3'45"5. Gruppo vetture speciali: 1. Alberto Montagna in 2'54"8; 2. Ferrari 2'55"1; 3. Bonaretti 3'01"2; 4. Lusenti 3'01"8; 5. Pellicelli 3'02"7; 6. Guaitolini 3'04"6.

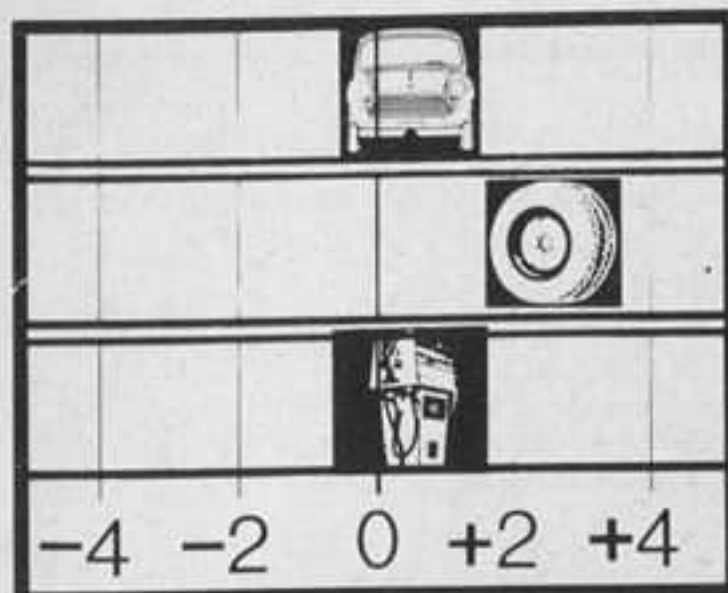
GIANNINI
SOCIETA' GIANNINI AUTOMOBILI S.p.A.

- FIAT-Giannini 500 TV: berlina 2 porte, motore 2 cilindri, alesaggio mm 67,4, corsa mm 70, 499,5 cc, potenza max HP 22 DIN, vel. oltre 105 kmh Lire 685.000
- FIAT-Giannini 590 GT: berlina 2 porte, motore 2 cilindri, alesaggio mm 73, corsa mm 70, 586 cc, potenza max HP 28 DIN, vel. oltre 120 kmh Lire 750.000
- FIAT-Giannini 650 NP: berlina 2 porte, motore 2 cilindri, alesaggio mm 77, corsa mm 70, 652 cc, potenza max HP 32 DIN, vel. oltre 130 kmh Lire 760.000
- FIAT-Giannini 128 NP-S: 2 porte, motore 4 cilindri, 2 carburatori, alesaggio mm 80, corsa mm 55,5, potenza max HP 76 DIN, vel. oltre 170 kmh Lire 1.500.000

E LE FIAT-GIANNINI DA COMPETIZIONE:

- FIAT-Giannini 500 Montecarlo: potenza max HP 27 DIN, giri motore 6000 Lire 845.000
- FIAT-Giannini 590 Vallelunga: potenza max HP 35 DIN, giri motore 6000 Lire 845.000
- FIAT-Giannini 650 Modena: potenza max HP 42 DIN, giri motore 6000 Lire 845.000

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



AUTO in BORSA

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

Gli
indici

**AUTO
SPRINT**

AUTO	513,52	(+1,82)
GOMME	503,78	(+3,73)
PETROLIO	503,07	(+1,89)

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 uguali a 500 dal primo gennaio 1972

Tutti i settori della «Auto in Borsa» questa settimana sono in rialzo, Automobile (+1,82), Pneumatici (+3,73), Petrolio (+1,89). Nelle sedute successive le feste di Pasqua si è sviluppata una solida ripresa in riflesso ad una domanda di carattere inizialmente selettivo ma che poi si è allargata a quasi tutte le voci.

In particolare la Borsa di Parigi ha presentato un'altra settimana brillante alimentata dagli annunci di aumento di dividendo da parte di alcune grandi società francesi, come la Citroen che vede la propria quotazione salire del 14,46 per cento.

Il mercato azionario di Tokio pur presentando an-

cora una nutrita corrente di acquisti che hanno interessato particolarmente gli automobilistici, ha per le Honda Motors un -9,19 dovuto all'annuncio che l'utile della gestione 1971 è inferiore a quello dell'anno precedente.

Come nella ottava scorsa è stata soprattutto la domanda estera, con il concorso delle società di investimento, a provocare sul mercato di Francoforte progressi che sono risultati in media del 2 per cento. Il movimento di ripresa però non ha interessato i titoli delle imprese del settore automobilistico che come Daimler Benz e Volkswagen hanno perso rispettivamente il 2,22 e il 3,85.

AUTOMOBILI

SETTIMANA dal 30 marzo al 6 aprile

SOCIETA'	Nazionalità	BORSA	Giovedì 30/3	Giovedì 6/4	Percentuale settimanale
FIAT	Italia	Milano	2130	2255	+5,87
		Zurigo	14.50	14.65	+1,03
		Parigi	13,80	13,80	—
		Francoforte	11.90	12.65	+6,30
FORD MOTOR	USA	New York	74	74 1/2	+0,68
		Zurigo	279 1/2	289	+3,39
GENERAL MOTORS	USA	New York	83 5/8	83 3/4	+0,15
		Zurigo	320	325	+1,56
AMERICAN MOTORS	USA	New York	6 3/4	7 1/8	+5,59
CHRYSLER	USA	New York	33 3/4	34 1/4	+1,48
		Zurigo	127 1/2	131 1/2	+3,14
BRITISH LEYLAND	G.B.	Londra	41 7/8	44 3/8	+5,97
CITROEN	Francia	Parigi	83	95	+14,46
PEUGEOT	Francia	Parigi	319	322.80	+4,33
BMW	Germania	Francoforte	221	216.80	-1,90
DAIMLER BENZ	Germania	Francoforte	406	397	-2,22
AUDI-NSU	Germania	Francoforte	225	226	+0,44
VOLKSWAGEN	Germania	Francoforte	163.80	157.50	-3,85
		Zurigo	196 1/2	191 1/2	-2,54
NISSAN MOTORS	Giappone	Tokyo	491	500	+1,83
HONDA MOTORS	Giappone	Tokyo	370	336	-9,19
TOYOTA	Giappone	Tokyo	595	605	+1,68

PNEUMATICI

PIRELLI	Italia	Milano	1653	1735	+4,96
		Parigi	14	14.90	+6,43
		Zurigo	11.15	11.45	+2,69
		Francoforte	9.40	9.70	+3,19
FIRESTONE TYRE	USA	New York	25 3/4	25 1/4	-1,94
GOODYEAR T & R	USA	New York	31 1/4	32 1/4	+3,21
		Zurigo	118	124	+5,08
GOODRICH	USA	New York	27	28 5/8	+6,02
MICHELIN	Francia	Parigi	1378	1399	+1,52
DUNLOP	G.B.	Londra	179	190	+6,15
CONTINENTAL	Germania	Francoforte	116.50	116.50	—

PETROLIO

SAROM	Italia	Milano	860	868	+0,93
STANDARD OIL NEW JERSEY	USA	New York	70 1/4	70 3/4	+0,89
		Zurigo	266 1/2	274	+2,81
MOBIL OIL	USA	New York	51 3/8	51 1/2	+0,24
GULF OIL	USA	New York	26	25 3/4	-0,96
SHELL OIL	USA	New York	46 5/8	47 1/8	+1,07
		Londra	308	304	-1,30
ESSO STANDARD	USA	Parigi	134.50	138	+2,60
MARATHON OIL	USA	New York	30 3/4	32 3/4	+6,50
TEXACO	USA	New York	30 7/8	32	+3,64
PETROFINA	Belgio	Bruxelles	4510	4600	+1,99
BRITISH PETROLEUM	G.B.	New York	13 3/8	13 5/8	+1,87
		Londra	532 1/2	514 1/2	-3,38
ROYAL DUTCH SHELL GROUP	G.B.	New York	35 3/8	36 7/8	+4,24
		Londra	17 1/8	17 7/8	+4,38
		Amsterdam	113.30	118.70	+4,77

A cura di Giorgio NONNI



Ritorno Porsche con la CARRERA

Nel 1973 la PORSCHE ritornerà ufficialmente alle corse dei Rally con la nuova vettura che si sta approntando a Stoccarda. In settembre uscirà la nuova 2700 di cui abbiamo già parlato e si chiamerà «Carrera», differente dalle attuali Porsche 2400 cmc che resteranno in produzione. Il modello Carrera sarà portato a tre litri e correrà tutte le gare Rally per il Campionato Mondiale. E poi, come prevedibile, le gare dell'Europeo GT.

Pare che Dobbie si sia unito al TEAM RONDEL per costruire una vettura di F. 1 o di F. 2, che dovrebbe essere pronta in settembre.

REINE WISELL ha una nuova Alfa 1300 assistita dalla Casa e fra poco avrà la due litri. Patrocinato da una ditta svedese di macchine fotografiche, Wisell piloterà la due litri, mentre la 1300 andrà a un suo compatriota, Tommy Jagerwell. I due correranno in Svezia, ma se tutto andrà bene parteciperanno anche a qualche gara europea. Il team sta anche per comprare una F. 2 per Wisell, per le gare europee, ma non si sa ancora di che vettura si tratti.

JOHN FITZPATRICK, vincitore della prima prova del campionato europeo GT, parteciperà con la Porsche 911 S a undici rounds del campionato, in più d'una con il noto concessionario Porsche di Colonia, Erwin Kremer, proprietario della vettura. Fitzpatrick partecipa anche al challenge europeo turismo con la nuova BMW tre litri, ma la vettura sarà pronta soltanto ai primi di maggio.

In questa stagione GRAHAM HILL correrà in F. 2 anche per una scuderia della Germania occidentale, la Jaeger Master Racing, che metterà a sua disposizione una Brabham BT38.

Per essere più vicino ai circuiti inglesi, RIKI VON OPEL è andato a vivere a Londra. Von Opel ereditò, con la sorella Christina, il patrimonio lasciategli nello scorso aprile dal padre, che nel 1928 pilotò la prima vettura a razzo.

Nonostante le raccomandazioni, in ITALIA ogni ora muore sulle strade una persona e venticinque restano ferite.

A MOSPORT il G.P. Canada

Il GRAN PREMIO DEL CANADA di F. 1 si svolgerà il 24 settembre sul circuito di Mosport, dopo la rinuncia degli organizzatori del Mont Tremblant.

La SCUDERIA FILIPINETTI ha concluso un accordo coi piloti francesi Cochet e Pillon, che disporranno di una Lola T290 per le prove del campionato marche due litri. Prima equipaggiata con un Cosworth FVC di quattro cilindri, che durante la stagione sarà sostituito con un Vega, la vettura dovrebbe debuttare a Vallelunga il 23 aprile.

Dopo le modifiche apportate al circuito di ZOLDER, il vice presidente della CSI avrebbe confermato che il G.P. del Belgio 1973 si svolgerà appunto a Zolder.

Per i giorni 20 e 21 maggio la GRECIA organizza un rally internazionale per vetture d'epoca. Sono previste quattro categorie: fino al 1904, dal 1905 al 1918, dal 1919 al 1930 e dal 1931 al 1940.

Il RALLY DELL'ACROPOLI si annuncia come una delle grandi manifestazioni rallyistiche dell'anno, oltre tutto perché la Sears patrocinerà due BMW ufficiali per Aaltonen e Fall-Wood, due Saab ufficiali per Blomqvist-Hertz e Örenius-Andrasson, due Escort per Mikkola-Palm e Hillyar e anche un'Alpine ufficiale per Ove Andersson e una Datsun per Mehta.

REUTEMANN è stato operato e tutto è andato bene, tanto che si prevede che la sua inattività durerà soltanto per un mese. Non è detto che subito dopo sia in grado di riprendere a correre, comunque lui prevede di perdere soltanto le gare di F. 2 a Hockenheim e a Pau.

Euro 2000 a Vallelunga

Domenica 23 aprile, organizzato dall'Automobile Club di Roma, sulla pista dell'autodromo di VALLELUNGA si svolgerà il «2. Trofeo Ignazio Giunti» competizione automobilistica internazionale valida per il campionato europeo marche, vetture 2 litri. Alla gara, che segna l'inizio dell'attività organizzativa dell'ente romano, hanno già confermato la loro presenza le più importanti case europee interessate al campionato stesso, che invieranno sul posto i loro piloti ufficiali. Nello stesso giorno verrà effettuata anche una gara per il campionato Chevron di Formula Ford, valida per il 1. trofeo nazionale CSAI.

RALLY DEI TULIPANI al mese di settembre, ma corrono voci secondo le quali la gara sarebbe invece annullata.

Rallymen alla tedesca

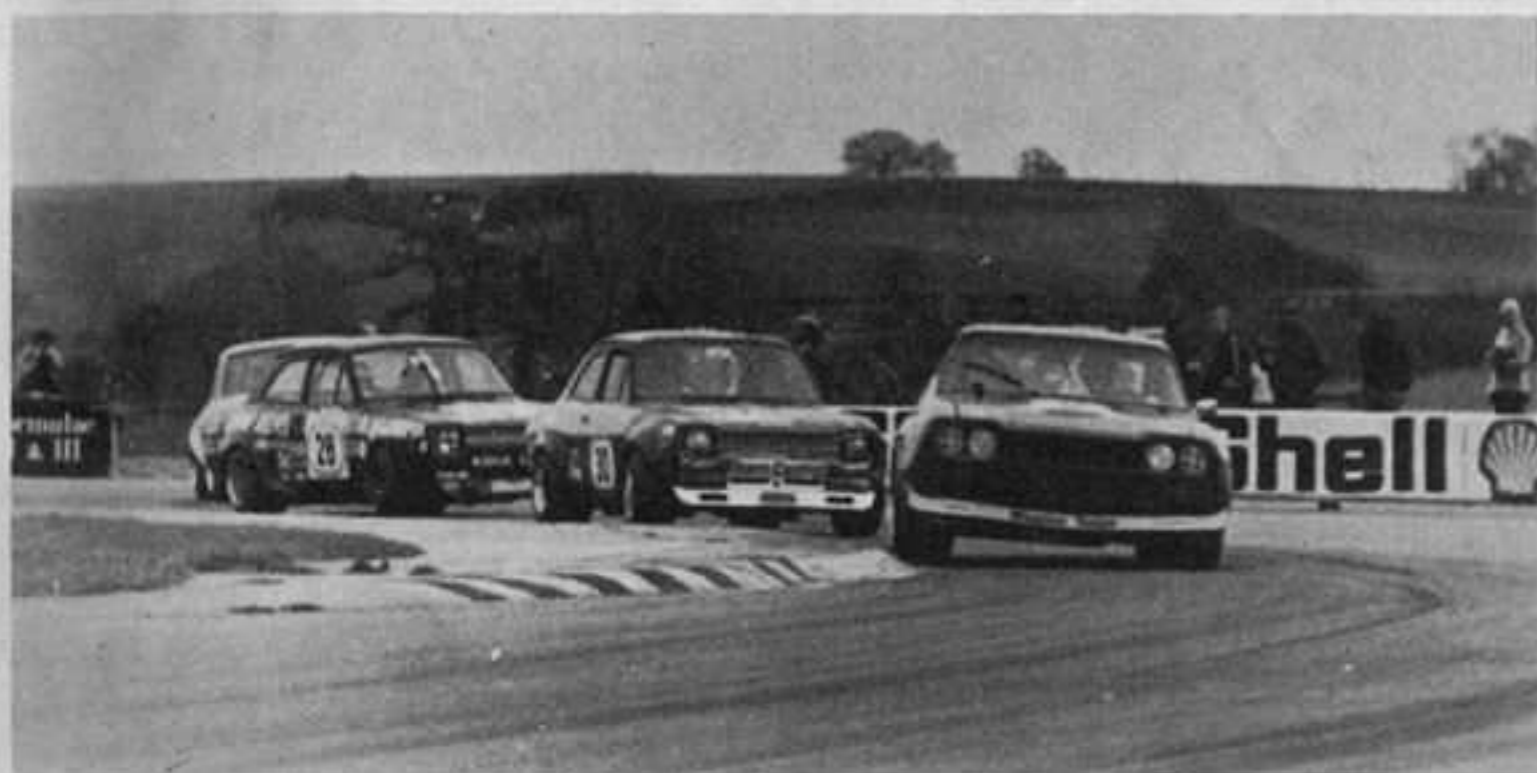
Gerhard Härle, il dinamico presidente della Interserie Association, ha creato la «Sportinter Motorsport Management» una società che si occupa dello sport automobilistico in genere. La prima iniziativa di Härle è stata quella di creare una scuola specialistica per coloro che si vogliono dedicare ai rallies, istituendo quattro corsi speciali della durata di tre giorni ciascuno, nel corso dei quali i 15 allievi (non uno di più) sono sottoposti ad una disciplina e ad un orario di lavoro massacranti. La giornata inizia alle ore 6 con 60 minuti di ginnastica, un'ora di pausa per la prima colazione e quindi in aula sino alle 13 per le lezioni teoriche e per la pratica con un simulatore di guida. Alle 13 colazione e alle 14 ciascuno a bordo della propria vettura ha quattro ore di guida su strade impervie, sassose, boschive e sabbiose. Alle 19 cena e alle 20, per altre quattro ore teorie e guida notturna.

Naturalmente Härle si è assicurato l'assistenza di un grande rallyista che ha le funzioni di istruttore capo con particolare attenzione a tutto ciò che tratta di tecnica rallyistica; si tratta di Rauno Aaltonen il conosciuto rallyman, vincitore, fra l'altro dell'East African Safari, della London-Sydney e della coppa mondiale dei rally.

Pasquetta a THRUXTON



La gara di Formula 2 di Thruxton ha avuto un interessante contorno di competizioni minori. Bellissima la gara delle Super-Vau, di cui vediamo sopra la partenza, che ormai sono monoposto da 140 CV. Sotto, la Capri di Brian Muir e le Escort 1800 di Matthews e Brodie



Sopra, ecco la bianca Chevrolet Camaro di Gardner precedere gli inseguitori, fra i quali ha avuto la meglio la Escort di Matthews. C'era anche la AM Javelin 6400 di Howes, che però non ha molto brillato. A destra, Frank Gardner, festeggiato dopo la sua vittoria nella super-gara per vetture Turismo valida per il campionato inglese della categoria



- Apparirà nelle prossime gare della Formula Atlantic una nuova vettura, la WIMHURST, progettata appunto da Len Wimhurst che in passato era alla Palliser. La vettura, una monoscocca conforme ai regolamenti della F. 2, monterà il BRM/BDA che apparve fuggacemente sulla macchina di Schuppan alla fine della scorsa stagione. Il pilota sarà Jack Paterson.
- Alla BOAC farà il suo debutto nelle gare sport il pilota della March STP F. 3, Brendan McInerney, che condividerà la Chevron B 19 di Bamford.

- L'americano COYLE PEEK è senz'altro il primo pilota di colore della F. 3. Dopo avere corso in Formula B e C con una Chevron, nei due anni trascorsi, ora è in trattative con la GRD per ottenere una vettura. Peek è patrocinato da Goodyear, Champion, Valvoline Trackstar.

- Il pilota francese LUCIEN GUITTENY avrà una Ensign Vegantune di F. 3, che sarà iscritta dalla Samy Int. Racing Enterprise e patrocinata da Shell e Manitoy. La seconda vettura della SIRE sarà una Martini-Nova per François Rabbione, patrocinato dalle mentine Menthol.

- Oltre ad appoggiare il team Surtees di F. 1., ora la DUCKHAMS annuncia che patrocinerà anche le March F. 1 e F. 2 della Clarke Mordaunt Guthrie, che saranno pilotate da Mike Beuttler. Le vetture avranno i colori azzurro e giallo della Duckhams a cominciare dal Daily Express Trophy, a Silverstone.
- L'anno scorso la FIAT offrì una 128 al vincitore del campionato Yellow Pages di Formula Atlantic, quest'anno darà venticinque sterline (circa 35.000 lire) a ogni conduttore che otterrà la posizione al palo.

Tre LOLA alla BOAC 1000

- Le iscrizioni per la BOAC sono quasi complete. Oltre alle tre Ferrari ufficiali e alle Alfa, ci saranno forse tre Lola con motore DFV, poi la Mirage alla seconda uscita con Bell e van Lennep. Il sabato, secondo giorno delle prove, verrà disputata una gara di Formula Atlantic.



Salone alla russa

- La CAMERA DI COMMERCIO SOVIETICA organizzerà nei mesi di maggio e giugno 1973, una esposizione internazionale di attrezzature per le stazioni di servizio e per i centri di riparazione degli autoveicoli. L'esposizione, denominata « Autoservice 73 », prevede la presentazione della tecnologia di servizio, di riparazione e diagnosi per le automobili moderne, nonché di equipaggiamenti, apparecchi, strumenti e materiali atti allo scopo. Inoltre verranno esposti studi per la costruzione delle stazioni di servizio, per i trasporti internazionali, per l'attrezzatura dei garage e delle officine; uno speciale reparto sarà riservato all'accessorio e alla letteratura scientifica e tecnica. Nel corso della durata dell'esposizione, esperti sovietici e stranieri terranno una serie di conferenze tecnico-scientifiche inerenti i materiali esposti, e confronteranno i risultati degli studi effettuati nei diversi paesi.

- Il presidente della giapponese TOYO KOGYO andrà fra poco in Germania per dirimere la vertenza riguardante i diritti di vendita dei Wankel a pistone rotante, prodotti dalla Casa su licenza della Audi-NSU. I giapponesi vogliono costruire Wankel anche per conto di altre Case, ma per i tedeschi ciò è contrario ai termini della licenza.

- Secondo il bilancio della polizia stradale, sulla base degli INCIDENTI per il week-end pasquale in Italia, ci sono stati diciotto morti e 432 feriti in più rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Negli stessi giorni in Francia i morti sono stati 163, i feriti 4215 (rispetto al 1971 i morti sono aumentati del 36,87%). In Germania il bilancio è stato di 155 morti e oltre 3000 feriti.

- In febbraio le vendite di automobili in AUSTRALIA sono calate di 4000 unità, rispetto al mese di gennaio, e di 2000 in confronto allo stesso periodo del 1971.

- LORD SNOWDON, marito della principessa Margaret d'Inghilterra, spera di allestire un'esposizione delle sue fotografie in un parcheggio londinese sotterraneo.

- La INTERNATIONAL PAINTS, i cui tecnici decidono i colori che saranno di moda, sta studiando quelli per le automobili della metà degli anni settanta: risulta che ora sono gli uomini, e non le donne, a desiderare vetture vivaci, quindi i colori previsti per il futuro sono rosa shocking, salmone, lampone e rosa chiaro. Attualmente il colore preferito dagli uomini inglesi è il giallo mostarda.

- Duello alla moda 1971: al parigino Bois de Boulogne il figlio di ONASSIS e il pilota francese Mazet si sono sfidati per scommessa. Onassis aveva scommesso che la sua Porsche 911 S avrebbe battuto la Capri di Mazet, su una data distanza. Ha vinto la Capri e Onassis ha pagato, ma Mazet gli ha imprestato la sua vettura per tre giorni, in compenso.

- I COUPE' RENAULT 17 TL e 17 TS saranno commercializzati sul nostro mercato con le sigle 177 TL e 177 TS. Così informa la RENAULT ITALIA che giustifica tale nuova identificazione con necessità sopravvenute in fase di montaggio.

- In Inghilterra è considerato volgare chiamare la ROLLS-ROYCE semplicemente «Rolls». E' ammesso chiamarla « Royce », però soltanto per i dipendenti della Casa e per chi ne possiede da due generazioni.

- Secondo la polizia stradale della CALIFORNIA, nel 1971 gli incidenti stradali sono stati in numero minore soltanto perché i guidatori ubriachi sono stati arrestati. Il calo è stato infatti dell'8%, in rapporto all'anno precedente.

- Un istituto di sondaggio tedesco occidentale prevede che presto, cioè nel prossimo anno, ci sarà una diminuzione del 15% nella vendita di automobili. Si prevede addirittura che anche nel corso di quest'anno la richiesta interna potrebbe diminuire del 10%, in rapporto al 1970.

- La JIM CLARK FOUNDATION ha preparato un'altra relazione sulle tute antincendio, che dimostra quanto siano migliorati i materiali, dopo la prima relazione. Il miglioramento-tempo è di oltre 10", durante la fase più critica dell'incendio, di 25" fino al momento in cui un corpo comincia a riportare ustioni. Nella più recente serie di prove il tempo è stato di 30"3.

- La FORD, con i suoi modelli del 1928, è stata la prima Casa automobilistica al mondo a montare in serie i parabrezza laminati.

- I settantamila proprietari di vetture CORVAIR, nello Stato dell'Ohio, riceveranno un forte indennizzo se tre legali vinceranno la causa fatta alla General Motors, in quanto la Casa « avrebbe di proposito celato informazioni riguardanti difetti nelle misure di sicurezza dei modelli 1961 e 1969 ».

- Circa 4.000 modelli TRIUMPH STAG sono stati ritirati, per controlli. La Casa dice che non si sono verificati incidenti, ma lo sterzo di ogni vettura deve essere riveduto.

- Il circuito inglese di GOODWOOD, chiuso da ormai cinque anni alle automobili da corsa, riapre per l'organizzazione di corse ciclistiche.



- Il quadro raffigurato nella fotografia sarà esposto al nuovo albergo « Holiday Inn » a Montecarlo, insieme ad altre opere di JIM BISIGNANO. Già noto negli Stati Uniti, Bisignano può vantarsi di avere molti ammiratori nel mondo dell'automobile, infatti fra i tanti che possiedono i suoi quadri ci sono Jackie Stewart, Emerson Fittipaldi, Colin Chapman, Dan Gurney e Andy Granatelli.

- All'aeroporto di DETROIT un Jumbo-Jet ha chiesto aiuto per radio... perché era inseguito sulla pista da un'automobile. Nei successivi quarantacinque minuti l'automobile ha urtato due taxi e ha quasi investito un funzionario. A bordo c'erano due uomini e una donna o ubriachi o drogati.

- Uno specialista americano di TRASPORTE ha affermato che se sulle strade ci sono quattro o cinque centimetri di neve il consumo del carburante sale del 50%.

- La BP, sola o in compartecipazione con altre società, ha ottenuto nuovi permessi di ricerca riguardanti ventotto aree, situate nel settore del mare del nord appartenente al Regno Unito.

- Nell'ultima settimana di maggio saranno presentate a una mostra specializzata, presso il centro commerciale americano di Milano, le più recenti novità americane nel campo delle attrezzature per il servizio e la manutenzione degli automezzi.

- Fidarsi è bene, non fidarsi è meglio. Una banca di NEW YORK consegna ora ai clienti, che vogliono prestiti per comprare un'automobile, una carta di credito. Il cliente la passa al concessionario, se ne va con la macchina, e pensa poi la banca a fare recapitare il denaro.

- Il COMUNE DI ROMA ha deciso di ripetere l'esperimento degli autobus gratuiti, per decongestionare il traffico. Si svolgerà dal 15 aprile, ma il periodo di gratuità sarà soltanto di tre ore e mezzo.



La velocità non è più la sola accusata

ROMA - Il Ministero dei Lavori Pubblici avrebbe potuto evitare di far decorrere dal 31 marzo l'apertura della Campagna di sicurezza stradale. Non già perché il mese sia ritenuto più disgraziato degli altri, ma soltanto perché il venerdì (alla stessa stregua del martedì) è considerato dagli automobilisti superstiziosi, che sono poi assai numerosi, il giorno meno indicato per dar inizio ad un « viaggio » o principio all'arte.

Certamente il dottor Sorrenti, capo dell'Ispettorato circolazione e traffico ai Lavori Pubblici, avrà già pronta la giustificazione, che però contrasta con i principi informatori della sua « missione ». La quale è protettata verso il progressivo annullamento del rischio automobilistico, qualunque sia la causa potenziale. Ma rispettiamo la cronaca dell'avvenimento. Anche il ministro Mario Ferrari Aggradi, l'ennesimo che si avvicina al vertice dei Lavori Pubblici sopra la gestione particolare del dott. Gerolamo Sorrenti, si è offerto (per motivi elettorali o non) a porre la sua autorevole firma in calce al decreto per la Campagna di educazione stradale 1972. Il ministro ha nell'occasione abilmente aggirato (dietro suggerimento di Sorrenti)... l'ostacolo della velocità che le campagne precedenti individuavano — a torto — come il fattore determinante del pericolo.

« Plaudiamo alle industrie nazionali — ha detto Ferrari Aggradi — che fino ad oggi hanno curato maggiormente l'aspetto della velocità di un'autovettura; auspichiamo adesso che in futuro venga evidenziato l'aspetto della sicurezza. » Ma il grido di dolore più che ai costruttori è rivolto (come sempre) agli utenti, la cui coscienza sembra rifiutare puntualmente il rispetto della propria e dell'altrui incolumità, nonostante sappiano che ogni ora sulle strade italiane una persona perde la vita e altre venticinque rimangono ferite! Conoscendo però il carattere degli automobilisti di casa nostra, non è sufficiente invocare le statistiche, né metterli di fronte alle responsabilità previste dal Codice della strada. E' necessario moltiplicare la presenza delle forze dell'ordine (polizia stradale, carabinieri, vigili urbani), presenza che da sola riesce a impedire il verificarsi di numerosi incidenti.

Non bastano propaganda, esortazioni, statistiche in un paese, come l'Italia, fatto di furbi e di opportunisti. Ci vuole la « guardia » pronta a metter mano sul blocchetto dei verbali!

Ad imitazione di quanto fanno in altri paesi, le Case madri o le Compagnie concorrenti, le filiazioni italiane di due società petrolifere (la British Petroleum e la Mobil Oil) hanno patrocinato due open internazionali di golf. In questo non nuovo orientamento promozionale si identifica in pratica la svolta politica degli sponsor petroliferi che (eccezione fatta per la Shell e la Elf soprattutto) hanno escluso dal giro le attività sportive. Secondo autorevoli esponenti della BP e della Mobil, l'appoggio alle competizioni automobilistiche non determinerebbe più correnti di utile commerciale.

l. c.