

DOVE corriamo domenica?

Le corse in calendario dal 13-1-73 al 28-2-73 in Italia e all'estero

GENNAIO

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
13	Corsa di Levin	Nuova Zelanda	Circuito di Levin km 1,93		●●● Tasmania	Velocità in circuito	McRae (Leda) 48'34"3, media 147,120. Nuovo record: McRae 43'9", media 155,27
13-14	Rally Infernal	Francia			●	Rally	Thérrier (Alpine)
19-27 MONACO	Rally di Montecarlo	●●● Camp. mond. rallies marche	Rally	Munari-Mannucci (Fulvia)			
20 NUOVA ZELANDA	Lady Wigram Trophy	●●● Tasmania	Velocità in circuito	McRae (Leda) 53'11"6, media 181,700. Nuovo record: McRae 1'06", media 185,252			
20-21 AUSTRIA	Rally Kristall	●	Rally				
21 STATI UNITI	Riverside 500	●●● Stock cars	Velocità in circuito	Petty (Plymouth) media 167,396			
27-28 SPAGNA	Rally Fallas	●●●	Rally	Pavon-Adell (Alpine)			
28 ARGENTINA	G.P. Argentina	●●● Camp. mond. piloti F. 1	Velocità in circuito	Stewart (Tyrrell) 1.57'58"83, media 161,483 nuovo record. Giro più veloce: Stewart 1'13"66, media 163,463			
28 NUOVA ZELANDA	Corsa a Teretonga	●●● Tasmania	Velocità in circuito	Bartlett (McLaren) 1.07'46", media 141,664. Giro più veloce: Pilette 1'05", media 152. Record: Allen (McLaren), media 168 (1970)			
28 INGHILTERRA	Rallycross a Croft	●	Rallycross				

FEBBRAIO

1-4 STATI UNITI	Gara d'inverno	●●● Dragsters	Velocità in circuito				
2-4 FINLANDIA	Rally Artico	●●● Camp. int. rallies piloti	Rally	Kinnunen (Porsche)			
3-4 FRANCIA	Ronde Invernale Chamonix	●●●	Corsa su ghiaccio				
3-4 SPAGNA	Rally Club 600	●●●	Rally				
3-4 INDIA	G.P. India	●●●	Velocità in circuito				
4 STATI UNITI	24 Ore di Daytona	●●● Camp. mond. marche	Velocità in circuito	(1971) Rodriguez-Oliver (Porsche) 688 giri, media 175,736. Nuovo record: Donohue (Ferrari) 1'43", media 212,189.			
4 AUSTRALIA	Surfers Paradise	●●● Tasmania	Velocità in circuito	McRae (Leda) 58'14"9, media 163,619. Giro più veloce: Match (STP) 1'08", media 170,360			
4 FRANCIA	Hautes Vosges	●●●	Velocità in salita	Pozet (Martini) 2'11"7, nuovo record			
9-11 NORVEGIA	Rally d'inverno	●●●	Rally				
9-11 IRLANDA	Rally di Galway	●●●	Rally				
9-11 CANADA	Rally d'inverno	●●●	Rally				
10 AC Bari	Autosciatoria Roccaraso	●	Autosciatoria	Di Capua-Gambardelli (Fulvia)			
10-11 BELGIO	Boucles di Spa	●●●	Rally	Andreassens (BMW)			
10-12 SPAGNA	Rally Costa Brava	●●● Camp. int. rallies piloti	Rally	Pinto-Macaluso (Fiat 124)			
11 BRASILE	G.P. del Brasile	●●● Camp. mond. piloti F. 1	Velocità in circuito				
11 AUSTRALIA	Warwick Farm	●●● Tasmania	Velocità in circuito	Match (Match) 1.04'05"4, media 152,645. Nuovo record: Gordon (Porsche) 1'01"11			
11 MOZAMBICO	Circuito di apertura	●●●	Velocità in circuito				
15-18 SVEZIA	Rally di Svezia	●●● Camp. int. rallies marche	Rally	Blomqvist-Hertz (Saab)			
16 STATI UNITI	Citrus 200	●●● Stock cars	Velocità in circuito				
16-18 GERMANIA	Rally Winterfahrt	●●●	Rally				
17-18 AC Padova	Coppa della Favera	● Trofeo rallies naz.	Rally	Pittoni (Porsche)			
18 AUSTRALIA	Sandown Park	●●● Tasmania	Velocità in circuito	McRae (Leda) 54'59"4, media 173,546. Nuovo record: McRae 1'02"4, media 178,969			
18 STATI UNITI	Daytona 500	●●● Stock cars	Velocità in circuito	Foyt (Mercury) 3.05'46", media 259,673			
18 BELGIO	Rally dell'Inferno	●●●	Rally				
24 GERMANIA	Rally Russelheim	●●●	Rally				
24-25 AC FERRARA	Trofeo VAR	● Trofeo rallies naz.	Rally				
24-25 FRANCIA	Neige et Glace	●●●	Rally	Darniche-Mahé (Alpine)			
24-25 SPAGNA	Basco Navarrese	●●●	Rally	Doncel (Porsche)			
25 AUSTRALIA	Corsa di Adelaide	●●● Tasmania	Velocità in circuito	Hobbs (McLaren) 1.02'40"5, media 161,477. Giro più veloce: Match (STP) media 172			
25 FRANCIA	Corsa a Vasselung	●	Velocità in circuito				
25 OLANDA	Coppa KNA	●	Velocità in circuito				

LEGENDA: ●●● = internazionale; ●● = nazionale a part. str.; ● = naz.; □ = « chiusa »



● Due piloti italiani nella « prima » mondiale F. 1 il 28 gennaio in Argentina. Nanni Galli debutterà nel team Politoys di Frank Williams, mentre Merzario avrà la seconda B2 Ferrari, che verrà trasferita oltre Atlantico come garanzia a Ickx (che nel '73 ha disponibili sempre due macchine come nel '71). Macchine e piloti partiranno il 22 gennaio. Invece è dubbia la presenza di Andrea de Adamich. Il contratto con gli organizzatori prevede un ingaggio solo per due macchine a squadra, fino alla concorrenza di 18. Se la nuova Surtees TS14 del team Pagnossin verrà pronta, potrà essere al via soltanto se affronterà la trasferta a proprie spese (o di qualche altro sponsor particolare).

FLASH-lampo sulla 6 ORE romana

● Pareri di piloti sulla 6 ORE a Vallelunga (mentre Ferrari e Alfa pare abbiano intrapreso una azione comune per il « rinsavimento » nella CSAI). Ha detto MERZARIO: « Che ...bello, te le immagini le sportellate? Staranno bene i due litri... ». E Jacky ICKX: « Io non capisco perché in Italia scelgono i circuiti così. Perlomeno ruotassero... ». E Nanni GALLI: « ... dico solo un problema: quello del numero degli ammessi e la differenza velocistica tra le varie vetture... Siccome non si possono limitare le iscrizioni ai soli prototipi 3000 e 2000, credo che il buonsenso dovrebbe dettare una sola decisione... ». Giorgio PIANTA (anche lui componente della sottocommissione velocità). « ... lo ho corso a Vallelunga già col due litri. E so che fatica è quella di fare 50-60 giri di seguito! Si pensi ora il pretendere da un pilota che guidi dentro Vallelunga per due ore filate... ».

Il nuovo PIANO PILOTI AZZURRI

Magari adesso lo cambieranno di nuovo perché... l'anticipazione è di AUTOSPRINT, ma vale la pena riferire gli ultimi sviluppi del progetto per il (misterioso) « Piano '73 CSAI » a favore delle giovani speranze nazionali nel campo dei piloti. Il famoso Piano, cioè, dei 70 milioni. La Commissione (che, ufficialmente, è presieduta dal conte Zanon e composta anche da Ceard per l'ANCAI e Zagato per la FISA) opera in effetti solo con la testa di Eugenio Dragoni. Condizionato adesso solo dalla proposta Ferrari, che bloccò subito il progetto iniziale della Squadra F.2 Nazionale (con le fantomatiche LOTUS). La suggerita Scuola del Coraggio di Ferrari, utilizzando gli autodromi per un allenamento iniziale intensivo e poi mano mano anche con gare in Italia e all'estero, non solo con le monoposto, è stata cooptata dalla CSAI per tenersi buono il « Drake » in questo momento.

Così adesso Dragoni opera in splendida solitudine, sperando

anche di arrivare a una scelta concordata di piloti, in maniera da accontentare tutti (e questo sarà il vero guaio dell'iniziativa). Comunque sarebbe stato spostato l'angolo di tiro. Cioè si darà vita a un programma non a fini immediati ma con prospettive biennali. Cioè si vorrebbe, ENTRO DUE ANNI METTERE A DISPOSIZIONE DELLA SQUADRA FERRARI DUE PILOTI GIOVANI che si spera saltino fuori dalla selezione.

Il progetto è di cominciare con sei-otto elementi, da affinare in pista, iniziando dalle monoposto F.3, poi F.2 e continuando con allenamenti con le Abarth 2000 e poi magari anche con una Ferrari 3000 (tanto meglio se l'Alfa darà una mano con una 333 8 cilindri). Anche partecipazioni a corse, soprattutto all'estero e con F.2, sono nel programma, che Dragoni si ripromette di avviare con i suoi principi di HH antesignano (vedi gli anni di Baghetti). Cioè con « ritiri », sveglie mattutine prestissimo, giri su giri in pista da Fiorano a Vallelunga (accettazione dei rumori nel circondario permettendo...).

Rischia... MIKE

● Giovedì scorso, nella puntata di RISCHIATUTTO, tra le colonne delle materie del tabellone figurava quella dei titoli sportivi vinti da italiani nell'anno appena terminato. In tema di automobilismo sportivo le domande potevano essere molte: la Ferrari campione mondiale marche, la Lancia campione mondiale marche rally, l'Abarth campione europea 2000, Lele Pinto vincitore dell'euroconduttori rally. La scelta (giustamente) è caduta sulla Ferrari che con 10 vittorie su dieci partecipazioni alle 11 gare del mondiale ha dominato la scena delle sport. La scelta è stata giusta e felice, la domanda era ben formulata, visto che si rivolgeva ad un italiano non troppo esperto in automobilismo: « La Ferrari ha vinto in Italia due gare del mondiale marche. Quali? » Il signor Giacomino, campione in carica del Rischiatutto ha risposto « Monza... » ma non ha saputo ricordare la Targa Florio. Niente è stato comunque compromesso: Giacomino ha vinto ancora e bene.

Quel che ha stupito un po' tutti è stato il vedere come per questa domanda, l'unica di automobilismo sul tabellone, sia stata proiettata una foto che non aveva nulla a che fare con il Mondiale Marche, trattandosi invece dell'arrivo di un vecchio G.P. di F.1, con Gianni Restelli che sventola l'arrivo. E forse ha contribuito a far « cadere » Giacomino, non troppo a suo agio con lo sport. (Mike gli ha fatto perdere anche un milione con un « rischio »). E dire che Mike non è proprio digiuno di automobili (come non lo è di sci: e infatti ha individuato subito, nella stessa trasmissione, una foto dubbia di Duvilleard): Bongiorno è un parente del Carello (gli industriali della... luce auto) cugino quindi del giovane Antonio, rapito la scorsa settimana nella stessa giornata di « Rischiatutto » e subito rilasciato al prezzo di 100 milioni, trattati da Paola Carello, fresca moglie di Alcide Paganelli. (A proposito ricordando anche il caso dei siciliani Spatafora e Vassallo, diventano un po' troppi adesso i piloti presi di mira da rapitori!...).



In un recente Salone automobilistico, la scritta dello stand del noto costruttore italo argentino di Modena è apparsa così corretta nella « sede ». Ma qualcuno ha avuto un dubbio: che non sia proprio MODANE (Francia) la prossima sede legale del gruppo di don Alessandro, visto come vanno le cose con i metalmeccanici in Italia? Adesso poi che gli interessi si sono allargati tanto... (Per la cronaca, dopo la presidenza della De Tomaso-Vignale, della Ghia, e della motociclistica Benelli — oltre la vicepresidenza nel gruppo Ford — De Tomaso è diventato ufficialmente anche il Presidente della Guzzi moto di Mandello Lario.

Una lingua per tutti

● Due anni fa, quando si doveva sostituire l'ing. Campanella alla presidenza della CSAI, prese corpo la candidatura di uno sportivo che è anche un importante politico: l'on. Giovanni Elkan. I dirigenti ACI di allora si preoccuparono, mentre l'ing. Rogano faceva il diavolo a quattro (in chiave PRI). Ricordo che tra le sortite diverse ci fu anche la ricerca di un curriculum, una delle cui domande riguardava le lingue « ben conosciute » dal candidato. Saprà il francese? si chiedeva. L'operazione si insabbiò per altri motivi, comunque. E venne nominato Rogano. Si dà il caso però che, a due anni di distanza, l'on. Elkan è tornato sottosegretario al Governo e — guardacaso — proprio agli Esteri. L'ing. Rogano, che assolve adesso anche i compiti di delegato internazionale della CSAI nella CSI, invece pare non se la cavi proprio in maniera esaltante nei rapporti « linguistici » con i colleghi burocrati stranieri dello sport auto. Almeno così, da questi ultimi, vengono spiegate le numerose contraddizioni che si verificano sempre dopo le riunioni, quando Rogano torna in Italia e annuncia delle decisioni che, invece, alla lettura successiva dei verbali ufficiali, risultano ben diverse! Un fatto è certo: che d'ora in poi la CSAI si riserva di

chiarire le sue posizioni « dopo la stesura dei documenti ufficiali »!

● A proposito di « presenza internazionale » dell'Italia nella CSI, c'è da registrare un ulteriore passo indietro. La guerra personale con Bacciagaluppi ha portato, come sapete, alle dimissioni del dirigente milanese sia dalla presidenza della sottocommissione italiana circuiti e sicurezza (nella quale però Bacciagaluppi è rientrato come rappresentante ANCAI) che dalla vicepresidenza dello stesso organo internazionale. La CSAI-Rogano aveva proposto come sostituto il suo dipendente (ACI) ing. Noretto, ma i componenti dell'organo internazionale hanno bocciato la proposta. Risultato: l'Italia ha perduto una vicepresidenza internazionale così importante (al posto di Bacciagaluppi è stato nominato il canadese Hanna). Però il nostro Bacciagaluppi, per la stima che gode, è stato chiamato « per meriti personali » dal presidente Binford di nuovo in seno alla sottocommissione CSI come consulente (in rappresentanza della GPI, la associazione degli organizzatori che è vista come fumo negli occhi da Rogano e C.). Bacciagaluppi avrà l'incarico di ispettore speciale per i circuiti. Cioè continuerà quello che faceva prima. Ma senza essere un « delegato italiano ».

Marcellino



nelle pagine che seguono

Le novità a LONDRA



Le patate bollenti dello sport auto



Prove segrete Alfasud rally

il pallottoliere delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale delle corse

a pagina

- 2 Dove corriamo domenica?
- 3 LA ZANZARA
- 37 KARTING giornale scuderie
- 38 BIBLIOTECA TUTTESPRINT MOTORAMA
- 46 SCRIVETEICI rimarremo amici
- 48 INFORMATUTTO
- 51 COMPRAVENDITA



La Datsun 240 Z è stata scelta, nel '72, quale « pace-car » (cioè vettura guida per le partenze lanciate) in tutte le gare USAC per vetture Stock. Qui sotto vediamo Jim Campbell, che ha messo a disposizione la Datsun, i dirigenti USAC Bob Stroud e Bill Smyth e, seduto al volante, il pilota USAC Roger McCluskey



L'automobile, dato che tale «status» detiene da tempo con prestigio ed autorità... Non ho poi i conti sotto mano — sono in vacanza in Calabria — ma Ferrari potrà facilmente esaudire il suo desiderio di documentazione dando un'occhiata ai suoi bilanci. Infatti nel passato le sovvenzioni CONI sono state dall'ACI in gran parte girate a Maranello. Il pessimismo dei due «saggi» raggiunge a questo proposito il livello di «guardia». Essi parlano di sfidamento, di debolezza intrinseca, di degradazione della FIA — forse si esagera.

FILIPPO CARPI DE' RESMINI

La temerarietà e il « premio » mette punto il « DRAKE »

... Il secondo dei due «saggi» è lieto di constatare l'attenzione dedicata ai suoi scritti dispiaciuto di aver disturbato le vacanze del Presidente dell'ACI. La vena di sconcolato pessimismo attribuitami, non tiene conto dell'età. Ho precisato che alla nostra età, la mia e quella di Canestrini, si possono valutare compiutamente differenze sostanziali con le realtà di oggi per avere vissuto quei tempi. L'avv. Carpi, che conta un quarto di secolo in meno, non può quindi realizzare lo stridente confronto ed è giusto che i suoi assunti emanino giovanile ottimismo.

Il Presidente a Taormina non ha anticipato nessuna contestazione; ha raccolto una situazione contestataria antesignana. Basterebbe ricordare la gestione De Unterrichter.

Attribuirmi previsioni di trucchi e inganni è affermazione temeraria e alla sua giustificazione di nomina della CSAI, confermo che egli aveva facilitato d'inserire nella formazione 73-74 quelle componenti che oggi ha riconosciuto vitali...

... Non ho auspicato una Federazione alle dipendenze del CONI; ho soltanto dimostrato che questa Federazione è esistita e sostenuta che l'ACI, volendolo, potrebbe favorirne la rinascita.

Tutto chiaro fino a questo punto? La guerra continua... (Sempre che l'avv. CARPI non abbia messo tutti nel sacco, con la sua democrazia «a da venì», che conserva sempre le briglie al collo di Rogano, il Presidente CSAI «confermato per forza». Il quale, in realtà, non sarebbe così la «vittima» a sorpresa della sortita taorminese, ma (abilmente) consapevole. Nel qual caso, trakte voi le conclusioni. Ah, questa Italia rovinata dal «Principe» (di Machiavelli), come diceva un grande americano...

m. s.

ENZO FERRARI

E' mancata la risposta alla domanda sull'apporto del CONI all'ACI. Mi si rimanda a sovvenzioni girate dall'ACI a Maranello. Resti chiaro che la Ferrari ha vinto, per alcuni anni, come la Maserati, il premio, che attualmente è di 18 milioni, messo in palio dall'organizzazione del Gran Premio d'Italia, ma non ha mai ricevuto sovvenzioni di sorta...

Il livello di guardia del pessimismo non è stato soltanto raggiunto, ma superato, e lo dimostrano due fatti:

— Il disaccordo fra la Grand Prix International e l'Associazione dei costruttori F. 1, ha costretto la CSI ad ammettere al Campionato Mondiale Piloti, pur di salvarlo, anche vetture F. 2, Indy, F. 5000, F. A.

— Gli organizzatori di Argentina, Brasile e Sud Africa hanno concordato con l'Associazione costruttori F. 1 e così garantito le loro manifestazioni, dissociandosi dalla Grand Prix International, ammettendo soltanto F. 1...

... Chiudo così il 1972, il 54. anno della mia attività, con la promessa che continuerò a scrivere di automobilismo e di corse, di istituzioni e di regolamenti, astenendomi dal citare l'ACI e il suo Presidente.

Negli STATI UNITI lo sport dell'automobile vuole battere i records del 1972



48 miliardi d'incassi 8 milioni di spettatori

NEW YORK - La stagione agonistica 1973 negli Stati Uniti si avvicina a grandi passi e vista l'attesa che non è esagerato definire spasmodica, si può fin d'ora pensare che il record incassi 1972 - 48 miliardi e 470 milioni di lire per 7 milioni e 800 mila spettatori, con una media di L. 6.215 per biglietto - promette di essere battuto. Le voci più disparate si incrociano; piloti, vetture e teams sono molto « chiacchierati » per cui abbiamo cercato di mettere un po' d'ordine ed ecco le novità:

NASCAR Bobby Unser, l'asso della categoria USAC, sarà presente a Riverside a bordo di una Ford preparata da John Holman e già viene considerato un duro avversario per il campione della categoria Richard Petty, per Bobby Allison, Cale Yarborough, David Pearson, Buddy Baker e Mark Donohue. La gara di stock-car di Riverside, che apre la serie della categoria, è molto attesa perché nella stessa si avrà il battesimo delle diverse nuove vetture che i vari costruttori hanno preparato per contendere il titolo americano a Petty, sempre legato alla «STP» di Andy Granatelli che pagò un milione di dollari per l'ingaggio dell'asso della California.

Grande attesa fra gli sportivi che nel numero di 1 milione e 510 mila affollarono le piste lo scorso anno per il ciclo delle 33 gare. Si calcola che soltanto le gare per il «campionato mondiale marche» abbiano superato questo primato visto che si sono avuti 1 milione e 25 mila spettatori per le undici gare di durata.

CAN-AM George Follmer che si è stabilito temporaneamente a Londra per prendere parte alle corse di Formula Uno, alla guida di una «SHADOW» ha detto che sarà presente alla CAN-AM, edizione 1973, sulla PORSCHE con turbocompressore acquistata da Bobby Rinzler (AUTOSPRINT qualche mese fa diede la notizia in esclusiva).

La MCLAREN, che aveva tentennato nel dubbio amletico «partecipare o non partecipare» alla corsa regina americana, ha deciso di presentarsi con il nuovissimo motore Chevrolet dotato di turbocompressore (ma qualcuno non aveva detto che la McLaren non era in grado di costruire e sostenere un simile motore??). Le prime prove, ci comunicano, sono risultate soddisfacenti e Meyer è fiducioso di potersi presentare con un mezzo all'altezza delle Porsche di Roger Penske.

Dopo aver provato per una decina di giri il nuovissimo cuneo di Parnelli Jones sfiorando la fantastica media di 195 miglia orarie (313,821 kmh), Mario Andretti è partito alla volta delle Isole Bahamas con la consorte per godersi due settimane di riposo prima di rituffarsi nell'agone motoristico.

«La Parnelli Jones, quest'anno non ha voluto presentarsi con grande clamore — ci ha detto Bob Thomas portavoce della casa di Torance in California — si è preferito far provare in sordina Mario ed apportare poi le necessarie modifiche per essere pronti alla prima corsa USAC dell'anno, quella di Phoenix in Arizona.»

Della Parnelli Jones e delle altre scuderie americane tipo USAC, dei piloti e programmi, parleremo in un ampio servizio a parte. Intanto Mario Andretti, quando tornerà dalle Bahamas, andrà a Daytona per partecipare alla «24 Ore» a bordo di una Ferrari che Maranello manderà appositamente per l'asso di Nazareth. Quindi, il 18 febbraio l'italo-americano, insieme a Parnelli Jones e ad A.J. Foyt,

parteciperà ad una gara tipo «Demolition Derby». I tre piloti guideranno rispettivamente una «Cadillac Eldorado», una «Continental Mark IV» ed una «Rolls Royce». I «Demolition Derby» sono gare in cui le macchine si cozzano l'una contro l'altra, da ogni lato, ad una determinata velocità, cercando di farsi fuori l'una con l'altra. Mario è uno specialista, o almeno lo era, prima di diventare un asso nelle categorie privilegiate...

CAMPIONATO MARCHE Tra gli iscritti di 18 nazioni alla 12. «24 Ore di Daytona» che si correrà il 3 e 4 febbraio, figura anche Mark Donohue al quale sarà affidata una nuova Porsche Carrera, cinque litri, di Roger Penske. Donohue nel 1969, in coppia con Chuck Parsons, vinse la corsa di durata, mentre nel 1971, con una Ferrari-Penske, stabilì il record sul giro alla media di 218,189 Km/h. Anche la Matra ha confermato la sua presenza con tre piloti: Francois Cevert, Jean Pierre Beltoise ed Henry Pescarolo.

Per questa corsa sono in palio 240 mila dollari (oltre 141 milioni di lire) dei quali 50 mila (oltre 29 milioni) vanno al primo. Grande rilievo viene dato alla partecipazione dei gruppi 2 e 4. In queste categorie sono incluse le Porsche 911, le Ferrari Dino, le Fiat Abarth 1000 e le Cobra.

FORMULA UNO Andy Granatelli ha confermato la notizia diffusa alcuni giorni fa: la «STP» parteciperà alle gare di Formula Uno con la fiammante STP-March 721-G. disegnata da Robin Herd, ma la macchina sarà pronta soltanto verso maggio e verrà affidata a Chris Amon.

«Abbiamo un grande pilota ed un'ottima macchina: dovrebbero andar bene — ha affermato Granatelli — chissà che la fortuna non ci assista anche in questo campionato, come è accaduto nelle Stock-car con Richard Petty.»

Il neo-zelandese che nel 1970 pilotò una STP-March, competerà anche nella Formula Due assieme al francese Jean Pierre Jarrier, sempre per i colori di Granatelli.

AARWBA-ALL AMERICA L'associazione dei giornalisti d'automobilismo d'America (AARWBA) ha votato per scegliere i migliori e più famosi piloti per le categorie Road Racing (Circuito), Oval (Stock-car) e Dragsters.

Ecco i risultati: ROAD RACING: George Follmer, 137 voti; Peter Revson, 105; Mark Donohue, 68; Mario Andretti, 59. OVAL: Bobby Allison, 151; Joe Leonard, 98; Bobby Unser, 88. DRAGSTER: Bill Jenkins, 109 voti; Don Garlits, 78; Don Moody, 53.

Su 210 iscritti all'associazione 193 membri hanno votato. Il vostro cronista ha votato rispettivamente (in ogni categoria), per George Follmer, Joe Leonard, Mario Andretti e Bill Jenkins.

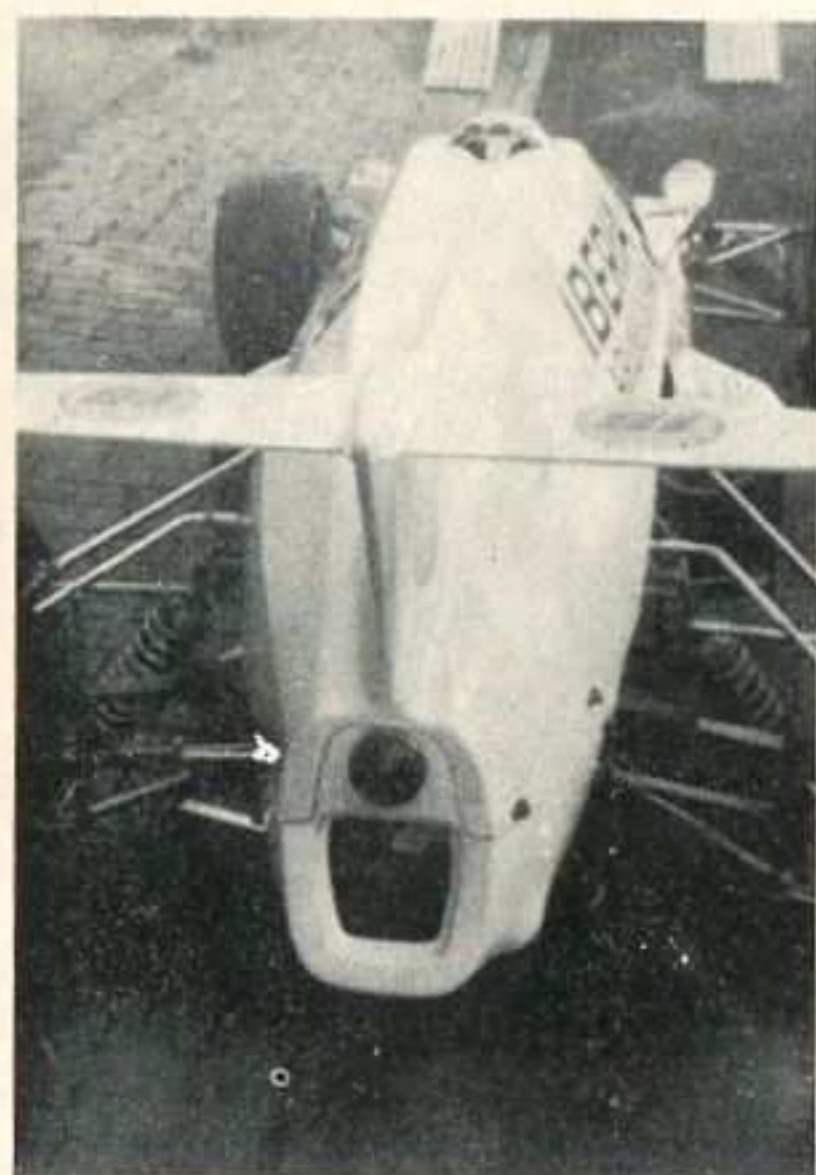
Lino Manocchia



Ecco un primo
panorama delle
varie ambizioni

Formula 3

chi va e chi viene



GIOVANNI ALBERTIN sta attendendo che la March invii a Trivellato la sua nuova monoposto: la riceverà probabilmente entro il primo mese dell'anno.

ANGELO ANCHERANI continuerà con la BT 28 del Passatore, nella speranza che col passare dei mesi si trasformi in una BT 35.

CLOIS AVIGNI farà anch'egli parte del Team Trivellato con le nuove March.

MASSIMO BALIVA correrà ancora con le macchine che Guidetti tiene aggiornate sempre con l'aiuto della SIL: farà gare o con la Tecno o con la più recente Brabham BT 38.

FRANCESCO BERGAMI sarà sempre con la scuderia del Passatore e continuerà con la Branca con cui ha corso la scorsa stagione, forse con un motore Holbay.

GIOVANNI BERTACCINI continuerà anche lui con la Brabham BT 35.

VITTORIO BRAMBILLA dovrebbe correre in F. 2: ma non è escluso che qualche corsa in F. 3 la faccia nelle date in cui sarà libero da impegni.

SANDRO CINOTTI dovrebbe riprendere quest'anno: sarà sempre fedele al Jolly Club e attende fiducioso un aiuto da questa scuderia.

ALBERTO COLOMBO ha provato la nuova Brabham BT 41 e ne è sceso entusiasta: ora però dovrà vendere la sua BT 38, dopo di che è lecito pensare passerà al nuovo modello.

MAURIZIO FLAMMINI è ancora indeciso: possiede sempre la Tecno plurivittoriosa ex Naddeo (che però comincia a sentire gli anni) e non sa se pensare alla nuova Brabham o all'Ensign.

LUIGI FONTANESI soffre ancora dei postumi del brutto incidente che ebbe all'uscita della Junior di Monza: non ha ancora definito il suo programma, anche se diverse parole sono intercorse con Trivellato per un certo programma March...

ADELMO FOSSATI si sta allenando intensamente con la GRD della scuderia Italia per prepararsi al debutto sulla monoscocca che Gianfranco Bielli ha quasi finito di approntargli.

CLAUDIO FRANCISCI ritornerà alla F. 3 con un telaio Brabham BT 35 (ex Willi Geiss) che Salvatore Genovese gli sta preparando con amorosa cura.

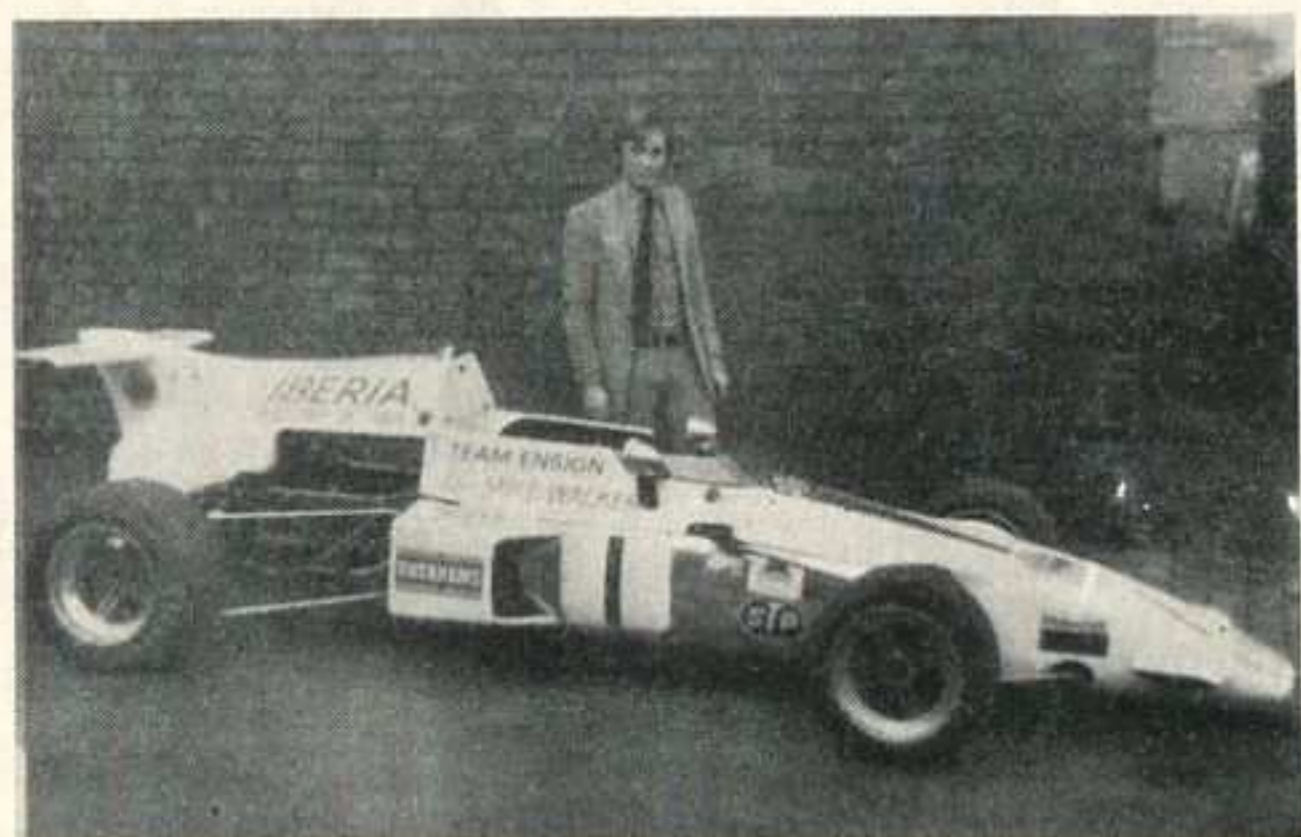
GABRIELE GATTA è ancora in possesso della sua Tecno e aspetta di averla venduta per fare ulteriori programmi, in caso contrario disputerà un'altra stagione con quel telaio.

«GERO» importerà le Ensign in Italia e questo programma lo prenderà molto: ma è probabile che nei giorni liberi qualche corsetta, proprio su quel telaio li vorrà proprio fare.

CARLO GIORGIO è stato il primo acquirente della Ensign: monterà un motore Nova e correrà come al solito per il Jolly con la pubblicità della SIL.

LUIGINO GRASSI ha recentemente comprato la Brabham BT 35 della scuderia Ita-

La pinnata di G. & G.



Forse l'egemonia della Brabham, che nella scorsa stagione ha dettato legge su tutti i tracciati italiani, è destinata a crollare sotto l'incalzare delle nuove produzioni che di giorno in giorno giungono nel nostro paese. Dopo la notizia del grosso lotto di March 733 importate da Trivellato, che verranno immesse sul mercato italiano e prenderanno parte alle corse di campionato, ora anche le ENSIGN, le affusolate e pinnate F. 3 che hanno dato tanti dispiaceri a Williamson e compagni in Inghilterra, vengono regolarmente importate in Italia e si possono avere in meno di sei settimane. Di questa iniziativa si è interessato Cristiano del Balzo, meglio conosciuto con lo pseudonimo di «Gero» che ha stretto da qualche giorno un definitivo rapporto con Morris Nunn e dal quale riceverà entro il 15 di gennaio la prima monoposto, già acquistata da Carlo Giorgio, assieme a una notevole dotazione di ricambi e accessori. In seguito «Gero», che possiede una attrezzata officina a Vallelunga, dove sino a poco tempo fa costruiva in

proprio monoposto di F. 3 e F. Ford, riceverà sempre dalla Casa inglese anche utilissime maschere con le quali sarà in grado di sistemare eventuali vetture danneggiate ed eventualmente in seguito montare le monoposto addirittura in Italia. «Gero» e Carlo Giorgio sono molto fiduciosi nella vettura, che giudicano con occhio molto competente, una delle migliori monoposto della categoria. Le macchine che Mo Nunn (ex Lotus) produrrà nel '73 saranno molto simili a quelle della scorsa stagione, con lievi modifiche agli attacchi delle sospensioni e varie migliorie dettate dalla recente stagione: conserverà la caratteristica ala posteriore e i radiatori laterali. L'aerodinamica della vettura quindi non cambierà: tutti i piloti che hanno avuto modo di provarla ne sono infatti rimasti entusiasti per il bellissimo studio che Nunn è riuscito a realizzare dopo le prove nelle gallerie a vento di una grossa industria aeronautica che ha sede proprio a Birmingham.

Anche il telaio rimarrà invariato,

Novità, novità finalmente abbiamo un nuovo parco macchine per rinsanguare la nostra F. 3 che poverina continuava ad andare avanti con telai a dire il vero un po' stanchini. Quest'anno invece tutto sembra aperto a orizzonti nuovi, a piloti giovani anche se, ahinoi, questo famoso ricambio con la F. 2 non si può proprio dire ci sia stato completamente. Purtroppo ritroveremo ancora elementi già sufficientemente maturi ancora con le monoposto da 130 CV: pazienza, sarà tutta esperienza, ma sarebbe meglio che certi piloti l'esperienza cominciasse già a farla su vetture un po' più potenti.

Di certo passeranno alla F. 2 lo svizzero Bruno Pescia, che aiutato dalla HB svizzera ha trovato un certo budget con il quale passerà alla Pygmée per disputare le gare dell'euro F. 2: Ettore Ricci, che sempre all'insegna delle banane Somalita sarà al volante della S.M. Allegrini, come pure Alessandro Pesenti Rossi e Marcello Rosei, quest'ultimo solo per alcune gare in salita. Ancora Vittorio Venturi ha trasformato la sua BT 38 in F. 2 e disputerà gare in questa categoria, probabilmente anche

per la montagna, poi «Shangry-La» che ha già acquistato una Surtees direttamente da «Big John» sponsorizzato dal gruppo tedesco Etienne Aigner, oltre ai soliti Francischi, de Adamich e ai fratelli Brambilla, che con il patrocinio della Beta Utensili saranno al via di tutte le gare europee.

Per gli altri ancora niente di nuovo per quel che riguarda la promozione alla formula superiore: certo non è ancora chiaro cosa farà la CSAI, ma ormai i più realisti sono portati a farsi poche illusioni. Forse ancora qualcosa si tirerà fuori ricercando particolari abbinamenti pubblicitari: e i vari Fontanesi, Giorgio e compagni sarebbero pronti a cogliere la palla al balzo.

Per ora si sono dovuti preoccupare di trovare un nuovo impegno per la F. 3, che quest'anno sarà unificata alla F. 3 internazionale col ritorno alla strozzatura da 21,5. A questo punto le trattative sono già avanti: sono già in molti ad attendere la macchina con un contratto firmato in tasca o con accordi già ben definiti, pronti a infilarsi nell'abitacolo per le prime prove, appena il tempo lo permetterà. Tra questi.

E questi sono coloro, o almeno alcuni di coloro che hanno già corso nella stagione passata con vetture di F. 3: ma molti altri ne verranno, specie dalle formule minori, la più prodiga delle quali pare la F. Ford che quest'anno sforna una discreta serie di giovani pronti al passaggio di categoria. Dalla F. Italia saranno probabilmente solo in due a passare alla F. 3 e precisamente i primi due classificati Giorgio Francia e Giancarlo Martini. Il primo al momento è in una grossa crisi: la CSAI (siamo alle solite) gli ha promesso solidi aiuti, che non si sono ancora visti. Per cui il giovane collaudatore milanese sarebbe orientato, aiutato dalla scuderia Mirabella, all'acquisto di un telaio Brabham BT 35 proveniente dalla Germania, mentre per il motore rimane il dubbio: l'Alfa Romeo, presso la quale Francia svolge attività di collaudatore, forse potrebbe aiutarlo, ma per ora dei suoi nuovi motori non si è saputo molto di preciso. Per Martini il discorso non cambia di molto: anche a lui la CSAI ha promesso aiuti tangibili ma se vorrà passare avanti dovrà arrangiarsi da solo.

Fra coloro che provengono dalla F. Ford, Franzoso che attende una March, Scardino che dovrebbe correre per la Scuderia Italia con una Brabham BT 35 e Cammarone (che a dire il vero ha già esperienze di F. 3) che è in trattative con la Delta per un motore, appoggiato pare dalla Sublimoil.

Orazio Ragalolo, recente vincitore del campionato F. 850 per ora è in trattative con la Delta (per il motore) e sarà sempre appoggiato dall'industriale Del Grossi.

lia che aveva usato Vittorio Brambilla: l'ha già danneggiata notevolmente in una brutta uscita di strada a Vallelunga, ma la riavrà presto per proseguire il periodo di acclimatemento.

ALESSANDRO GUIDETTI manterrà il suo parco macchine: correrà probabilmente in alternativa con Baliva col Tecno o con la Brabham BT 38.

LELLA LOMBARDI si è già decisa e ha comprato la nuova Brabham BT 41: è andata in Inghilterra per farsi sistemare su misura la monoscocca, che avrà per insegna una bellissima rana gialla simbolo della FRR-CGS che la patrocinerà quest'anno. Deve decidersi però ancora per la Scuderia.

GAUDENZIO MANTOVA pare passerà alla scuderia Italia, per la quale correrà non si sa ancora con quale vettura: possiede ancora la Branca, ma ha svolto diverse prove con le Brabham di questa scuderia.

ROBERTO MANZONI forse abbandonerà la scuderia Italia e per ora non sa dove rivolgersi: forse però alla Delta troverà una porta aperta...

ROBERTO MARAZZI ha ancora in mente la F. 5000 e spera che tutto possa andare in porto: soluzioni alternative potrebbero essere una stagione con la scuderia Italia con vetture Brabham BT 41, oppure un certo discorso con l'Alpine che l'amico Naddeo dovrebbe portare a termine.

PAOLO MINOZZI rimane fedele alla Gozzoli, che d'altra parte sarà completamente rimoderata e continuerà a correre per la Modena Corse.

FABRIZIO NOE voleva vendere la sua Lotus con motore Alfa: al momento non è ancora chiaro cosa potrà fare nella prossima stagione.

ALESSANDRO PESENTI ROSSI dovrebbe correre in F. 2, ma la F. 3 lo affascina ancora tremendamente: sempre assistito dal suo sponsor Allegrini vorrebbe fare l'uno e l'altro.

ETTORE RICCI sembra invece deciso a correre con le due litri: disporrà di un motore Armaroli montato sulla S.M. sempre sponsorizzato dalla Somalita.

MARCELLO ROSSI dovrebbe proseguire con la F. 3 sempre con la Lotus: disputerà anche alcune gare dell'euroformula con la F. 2 di Pesenti Rossi nelle date libere.

LORENZO SASSI correrà per Trivellato con la March: sarà appoggiato dalla Est e dalla Everest e spera di fare anche qualche corsa con il prototipo due litri con motore BMW.

FERNANDO SPREAFICO ha già acquistato un nuovo telaio GRD che però quest'anno doterà di un motore Novamotor: il vecchio telaio pare lo abbia già venduto a un giovane svizzero.

PIER GIORGIO TENANI fa parte del gruppetto di cinque piloti che attendono le March 733: nel frattempo si allena con meticolosità sulle Brabham BT 35 della scuderia Italia.

Per la FORMULA FORD valvole «libere»?

Dopo le festose giornate del Ford Day di Vallelunga si respira aria nuova anche nel settore della F. Ford, anche se tutte le novità di cui si era parlato a fine stagione non si sono poi potute attuare. Una cosa però è certa: ci sarà nel '73 un grosso rilancio della formula scuola inglese e si stanno già studiando interessanti innovazioni per mantenere aggiornato, o almeno rendere più chiaro quel regolamento che anche nella passata stagione è stato fonte di grosse grane. Per questa ragione i costruttori di queste monoposto si sono riuniti a Milano e hanno cercato assieme di varare una serie di richieste da inoltrare

poi alla Ford, appunto per chiarire certi equivoci nella speranza che non si ripetano situazioni contraddittorie. In questa riunione si è parlato di molle valvole, che tutti vorrebbero liberalizzare, poi dei cerchi in lega e dei pneumatici, che saranno uguali per tutti e di marca Kleber.

La serie di richieste è stata inoltrata a questo punto alla Ford, che dovrebbe quindi decidere sul da farsi: nel frattempo i costruttori non perdono tempo e cercano di preparare nel miglior modo le vetture nuove per il '73. Queste in sintesi le maggiori novità dei più importanti costruttori

ALLONI DI COMO, preparatore del motore di Mantova che ha vinto il titolo italiano, continuerà a preparare i motori per la F. Ford. Perso Mantova, che ormai corre in F. 3, avrà quest'anno «Lucas» e Daccò, provenienti dalla F. 850 e il giovane Battaglioni.

BWA DI MONZA, costruttrice di telai, ha anch'essa delle novità: aporrà sul telaio '73 modifiche di vario genere, soprattutto aerodinamiche e di carrozzeria. Forse apparirà anche un grande alettone e per questo si stanno facendo diverse prove.

LA DELTA DI MILANO ha grossi programmi: metterà sul mercato una quindicina di nuove monoposto, che sta approntando e dovrebbe cominciare a consegnare nei primi giorni dell'anno. I nuovi telai saranno identici al Lotus 69, mentre la carrozzeria sarà quella avvolgente che ricopre la Elden di Johnny Gerber. Non vi sarà quest'anno nessun pilota ufficiale: fra i giovani che l'hanno prenotata: Senni, Sterzel e Cafarella che già correvano in questa categoria, poi Tonussi (dalla F. Italia), Truci e vari altri.

PIROLA DI GENOVA costruisce vetture e motori: avrà quest'anno tre piloti ufficiali, Bossoni, Ciccozzi e Monguzzi che correranno con la macchina nuova già vista a Vallelunga: vi sono poi più di una ventina di clienti, fra cui lo svizzero Laurent Ferrier, i soliti Torta, Pane e Previ e molti nuovi tra cui Caracciolo, Casoni, De Francischi, Bertolini e Paschetto.

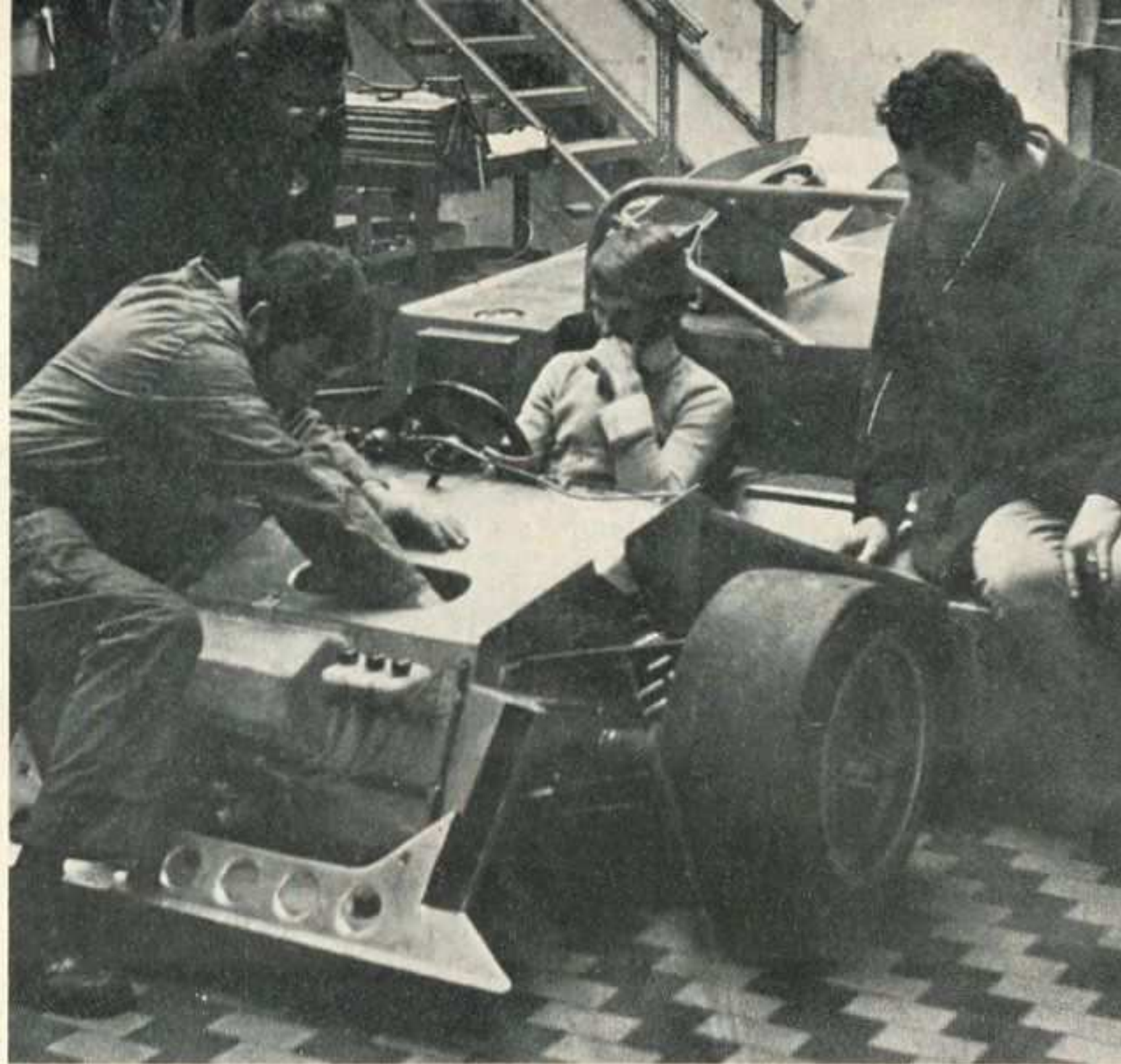
Le LOLA del '73

LOLA, un piccolo nome per la più grossa azienda impegnata nella costruzione di macchine da corsa: Eric Broadley, un nome che certamente verrà ricordato dai posteri come uno tra i più geniali costruttori inglesi. Tutti coloro che si immaginano la casa di Huntingdon come una piccola officina di provincia commettono un grosso errore: in effetti questo piccolo costruttore produce circa 200 vetture all'anno, fra le quali modelli per Indy, Can Am, Formula 1, 5000, per passare ai prototipi tre litri, due litri e a tutta la gamma delle altre monoposto (nel '71 ad esempio ha prodotto 108 unità solo per la F. Ford!)

In quale tipo di vettura Broadley non si è ancora cimentato? E a dire il vero le sue vetture sono completamente realizzate nella sua officina, tolto il motore, cambio, gli ammortizzatori e i pneumatici, e pochi altri accessori. Cinquantasette persone lavo-

rano nelle nuove officine di Huntingdon, dei quali 44 meccanici tutti altamente specializzati, quattro disegnatori, sotto la guida di Broadley, Ongaro, direttore generale e Rushbrook, socio di Broadley e direttore della produzione.

Anche quest'anno la firma inglese immette sul mercato diversi tipi di vetture: le costruzioni sono quasi tutte di tipo monoscocca (a parte la F. Ford per la quale è proibito per regolamento) e coprono quasi tutti i settori delle monoposto internazionali. Qui sotto abbiamo elencato le caratteristiche dei modelli più richiesti: potremmo aggiungere che il due litri con motore Chevy Cosworth verrà a costare sui 12 milioni, una super Vee, da quest'anno con il telaio monoscocca circa tre milioni e mezzo, mentre una F. Ford rimarrà contenuta entro i tre milioni.



MERZARIO «coltiva» la nuova ABARTH

A Varelunga la scorsa settimana c'è stato anche Osella con la sua nuovissima 2 litri, ma non ha potuto provare per il maltempo. Quando era ancora a Torino, Merzario era già stato a prendere confidenza con la 2000 che correrà nel 1973

IDENTI-KIT	T 282 sport 3000	T 292 sport 2000	T 320 super vee	T 340 formula Ford	T 360 formula B/atlantic/3
telaio	monoscocca	monoscocca	monoscocca	tubolare	monoscocca
carrozzeria	resine sintetiche divisa in 7 pezzi	resine sintetiche divisa in 7 pezzi	resine sintetiche in 3 pezzi	resine sintetiche in 3 pezzi	resine sintetiche in 3 pezzi
cambio	Hewland DG 300	Hewland FG 400	Hewland MK 8	Hewland MK 8	Hewland FT 200 per F. B e atlantic Hewland MK8 per F. 3
freni	Girling ant. esterni post. interni	Girling ant. esterni post. interni	Girling	conformi alle norme F. Ford	Girling ant. esterni post. interni
capacità serbatoi	120 litri	100 litri	27 litri	27 litri	54 o 27 litri
dimensioni: passo carreggiata lunghezza larghezza	2337 mm 1396 mm 4318 mm 1829 mm	2337 mm 1395 mm 4318 mm 1829 mm	2310 mm 1448 mm 3658 mm 1626 mm	2310 mm 1370 mm 3658 mm 1575 mm	2360 mm 1448 mm 3734 mm 1676 mm
peso	con olio e acqua 670 kg	gruppo 5 575 kg gruppo 6 476 kg	400 kg	409 kg	formula B 423 kg formula 3/atlantic 430 kg

FORMULA 3

Mistero motori ALFA

Abbiamo parlato di una ventata di novità nel nostro parco macchine per la prossima stagione F. 3: non sappiamo ancora se questi telai nuovi potranno dalla prima gara competere con gli ultracollaudati Brabham BT 35 che hanno letteralmente dominato nel '72, ma certamente queste nuove unità non mancheranno di mettersi in evidenza molto presto. Dalla BRABHAM avremo quindi diversi BT 41: ricordiamo che questa nuova macchina è una monoscocca, molto simile per quel che riguarda l'abitacolo alla precedente BT 38, ma decisamente più moderna per quel che riguarda lo studio aerodinamico, per la sua forma decisamente a cuneo e le sue soluzioni d'avanguardia. Il prezzo del telaio, con il nuovo cambio Hewland si aggira sui 4.200.000: la importa il solito McCarty e pare che per averla non necessiti molto tempo. Monoscocca anche la MARCH 733 che Trivellato propone quest'anno come nuova alternativa al dominio della Brabham: la macchina sarà molto simile alla F. 2 della stessa marca, con un musone più piccolo e si presenta in veste completamente nuova, anche se le soluzioni delle sospensioni ci sono sembrate tradizionali. Poi l'ENSIGN, ultima novità, importata da «Gero», che apparirà al più presto per le prime sedute di prova guidata da Carlo Giorgio: la monoposto di Morris Nunn è concepita molto solidamente, con un telaio in tubi quadri rinforzati da pannellature brevettate e presenterà anche quest'anno la caratteristica carenatura integrale con la pinna posteriore.

Anche questa con l'ultimo cambio Hewland costerà sul milione e trecen-

tomila e la si potrà avere in meno di due mesi. Inoltre vi sarà sul mercato la nuova monoscocca della LOLA, la T 360, ma ci sembra che non vi siano almeno per ora clienti italiani intenzionati ad acquistarla.

Interessanti anche le novità italiane: GIANFRANCO BIELLI dovrebbe ormai avere ultimato la sua monoscocca per Fossati che dovrebbe provarla a giorni, poi FIORELLI nella sua officina milanese sta allestendo una monoposto in tubi, con disegno base molto simile alla Brabham BT 35, ma con soluzioni d'avanguardia per quel che riguarda l'aerodinamica, tipo carenatura totale della parte posteriore e muso molto sfuggente, tipo McLaren F. 2. Ne dovrebbe costruire almeno sei e possiamo ritenere che il bravo Angelo Golzi, meccanico del team, realizzerà delle solide vetture molto adatte ai nostri circuiti.

Altri tentativi si faranno alla DELTA, che pur essendo molto impegnata con la F. Ford non abbandonerà il campo della F. 3: Doneda vorrebbe provare a montare il suo motore, che diventa sempre più potente, sulla monoposto che userà nella F. Ford (che in fondo non è altro che un telaio Lotus) per poi vederne i risultati.

Nel campo motori la NOVAMOTOR dei fratelli Gianni e Oreste Pedrazzani di Novara immetterà sul mercato anche quest'anno dei motori certamente competitivi: terminati gli studi sul motore Lotus Jensen di F. 2 ora si butteranno sul motore 1600 per mantenere quella egemonia che da anni posseggono sul mercato italiano. Continueranno le prove sul motore a due volani, ma hanno anche in programma un nuovo propulsore con condotti

più piccoli, nuove camme e altre modifiche che dovrebbe portare la potenza dagli attuali 130-132 cv a valori vicini ai 140.

I prezzi si aggireranno per i tre supporti sui due milioni: ci vorrà invece un supplemento di circa 250.000 lire per avere le bielle al titanio.

A contrastare i Ford made in Novara avremo quest'anno anche i motori HOLBAY che Branca di Buscate importa da questa stagione: presenterà questi motori ci sembra superfluo, tanto sono noti dagli appassionati della F. 3. In Inghilterra e in Francia quest'anno hanno veramente dominato il campo: Branca sarà ben felice di farli provare e li vende a un prezzo che si aggira sui 2.200.000.

Top secret per i motori ALFA: certo che a Balocco si stanno svolgendo prove su prove e i soliti ben informati parlano di potenze strepitose e di accelerazioni fulminanti. Siamo ben felici di tutto ciò soprattutto per Wainer che dedica tutti i suoi sforzi a questa unità: certamente appena la cortina del silenzio si sarà diradata potremo fornirvi notizie più precise.

Leopoldo Canetoli

• WILLIE GREEN, campione delle «veterane», passerà quest'anno alle monoposto per il campionato. Piloterà una Maserati 250F, ma ha detto che vorrebbe anche correre in F. 5000.

• Secondo Louis Stanley, il prossimo campione del mondo di F. 1 sarà CLAY REGAZZONI. L'anno scorso disse la stessa cosa per Beltoise, per cui si vede che nutre sempre grande fiducia nei piloti della BRM.

Lavora già per la monoscocca made in Bologna (MARTINI a parte)

Chi è McCALL l'uomo-TECNO '73

Qualche numero fa anticipiamo che la Tecno costruirà un telaio monoscocca per la Formula 1 con la collaborazione di tecnici inglesi. La conferma di questa anticipazione è venuta successivamente quando si è saputo che è ALAN McCALL l'uomo che affronterà questo compito per Luciano Pederzani. (Poi c'è la monoscocca che sta facendo costruire David Yorke, sempre per la Martini-Tecno F 1, in Inghilterra). Sapete chi è McCall? E' il costruttore della famosa piccola Tui, la F. 2 nera, che ha corso con buon successo la stagione '72 guidata da Watson e da Morgan nelle ultime gare.

McCall è neozelandese e, come tutti i neozelandesi, ama la sua terra al punto d'aver chiamato la macchina di sua costruzione col nome di un velocissimo uccello degli antipodi e d'aver anche dipinto l'immane Kiwi sulla fiancata. Ha 28 anni ed ha passato molto tempo della sua vita coi costruttori inglesi che Ferrari battezzò assembleatori: Lotus, Brabham, McLaren e McNamara, prima di diventare lui stesso costruttore. Cominciò con la Lotus nel '64 seguendo la Cortina di Clark come meccanico. Dopo una parentesi in Nuova Zelanda riprese con la Lotus nel '66 ed andò ad Indy quando Clark fu secondo, per poi occuparsi della complessa 43 col motore BRM/H 16. Il giovane neozelandese lavorò a lungo anche alla realizzazione della 49 che poi seguì anche sulle piste sempre col campione scozzese.

Dopo un periodo alla Brabham per lavorare alla monoscocca per Indianapolis, McCall arrivò alla McLaren. Non avrebbe voluto continuare a fare il meccanico (anche se inteso nel senso inglese di chi conosce da capo a fondo la macchina, la monta e la smonta, oltre a prendere parte alla sua realizzazione) ed insisteva per poter correre lui stesso tanto che lo stesso McLaren, acerrimo nemico di questo progetto, gli disse che se voleva

correre il massimo che avrebbe potuto fare sarebbe stato di aiutarlo a costruirsi una vettura per conto suo.

Era il '69 e nacque la prima TUI, una Formula 3 con telaio tubolare molto bella ma senza soldi alle spalle. Per questo McCall continuò a lavorare per McLaren nel programma Can Am, limitandosi a compiere solo qualche prova con la sua monoposto. Nel '70 la Tui divenne monoscocca e guidata da Bert Hawthorne, fu protagonista di alcune gare di Formula 3 in Inghilterra. Andò anche distrutta però e questo determinò la momentanea rinuncia di McCall a proseguire la sua attività di costruttore. In quel periodo Alan venne assunto da Granatelli e si trasferì negli Stati Uniti con McNamara per il progetto Indy della STP.

Il 1971 fu il primo anno di successi della Tui, proprio negli USA in Formula B, quando McCall ed il suo pilota ottennero tante vittorie da trovare il coraggio di entrare nel difficile e costoso campo della Formula 2. La macchina realizzata per la stagione appena conclusa fu molto ammirata alla sua presentazione per la cura di realizzazione. La buona impressione venne poi confermata da buone prestazioni ottenute malgrado la cronica mancanza di denaro della piccola squadra.

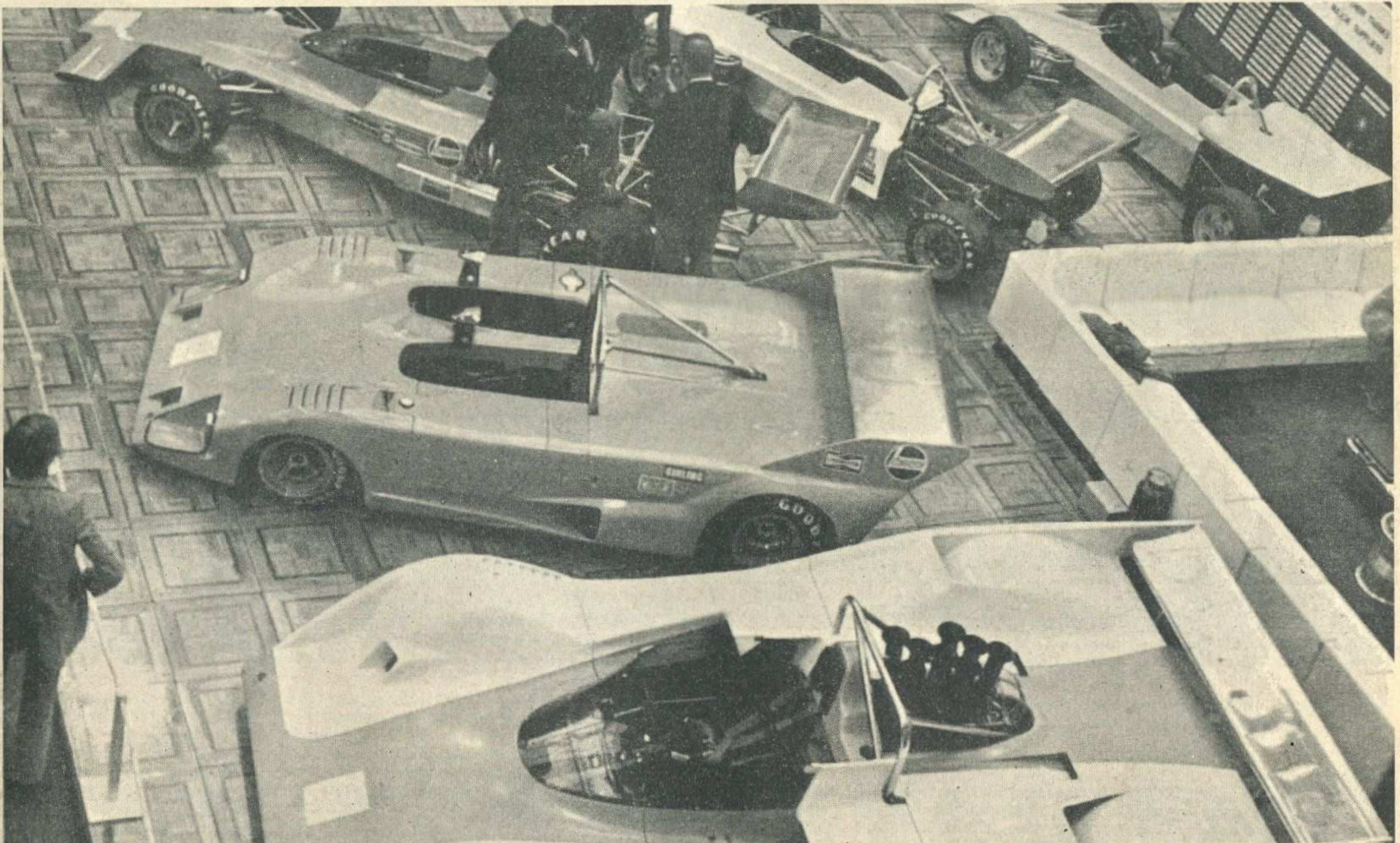
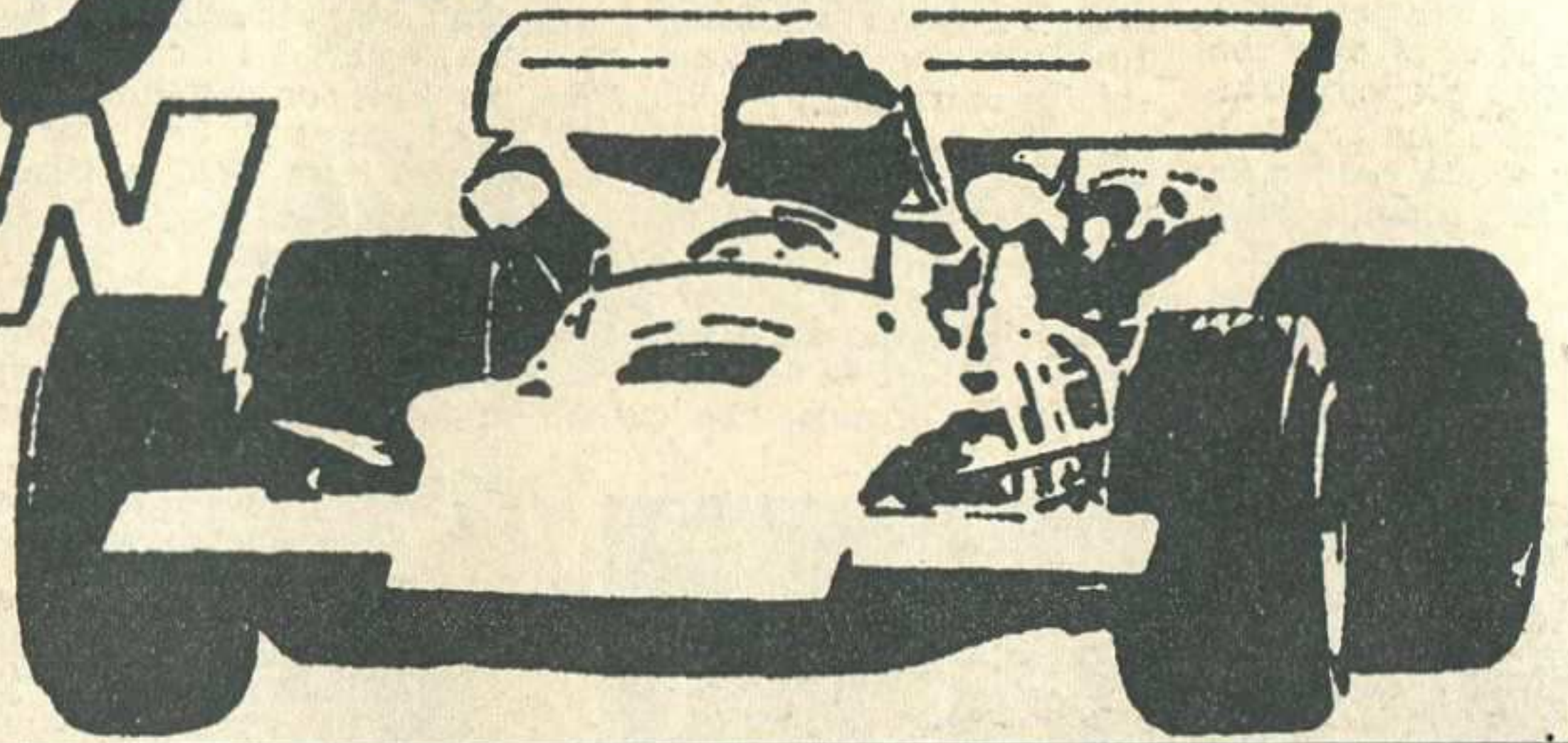
Le ultime notizie su McCall dicevano che avrebbe dovuto continuare in F. 2 con una sua nuova auto. Si tratta di quanto lui stesso ci diceva ad Hockenheim anche se non nascondeva la preoccupazione per la mancanza di uno sponsor adeguato. Per questo non ci stupisce che l'eclettico neozelandese abbia potuto accettare la proposta di Pederzani. Non si tratta di un ingegnere ma di un uomo di lunga esperienza che è arrivato a costruire dopo aver imparato in anni di lavoro ad alto livello, un autodidatta quindi con cui Luciano Pederzani dovrebbe poter andare perfettamente d'accordo.

INTERNATIONAL

Racing Car

SHOW

1973



Nella foto, una panoramica dello stand della Lola, al Racing Car Show di Londra. La marca di Eric Broadley presentava (da destra a sinistra, partendo dall'alto) la T 320 Super-Vau, la T 360 Formula 3, la T 330 Formula 5000, la 292 Sport 2 litri e la T 310 Can-Am senza dubbio tra i «pezzi» più interessanti di questo salotto sprint (e non)

SPECIALE PER AUTOSPRINT

LONDRA - Il Racing Car Show londinese è forse il più commerciale fra i Saloni, anche se in fondo il suo nome non è esattissimo, in quanto non tutte le vetture esposte sono da corsa. E' qui che i piccoli costruttori di «dispositivi» quali i buggies hanno l'occasione per mostrare agli appassionati le loro creazioni, senza contare produzioni varie esposte dagli organizzatori. Comunque concentriamoci sulle vetture da corsa e

non dilunghiamoci, anche per mancanza di spazio, sugli stands, fra i 140 presenti, che espongono libri o biglietti per gare, tra l'altro.

Gli organizzatori avevano creato un «gruppo centrale» di vetture di maggiore interesse: naturalmente una JPS, una Ferrari 312 P, la Matra vincitrice a Le Mans, la Surtees di Hailwood, la GRD F. 3 di Williamson, una Porsche 917-10, la UOP Shadow Mk 3, una Mercedes W196, una Maserati T61 e un'Alfa 1937. Anche qui, però, si è avuto uno

strascico dell'attuale disagiata situazione nel campo della F. 1 e Don Truman, presidente del comitato dello Show, ha detto:

«Turba il fatto che certi costruttori di F. 1 formulino richieste assai poco ragionevoli, per esporre le loro vetture.» E' infatti incomprensibile. I costruttori rimasti fuori dalla Mostra per la loro esosità (e in fondo si trattava soltanto di dare una lucidata alla carrozzeria e di consumare un poco di benzina per il trasporto) sembrano non

tenere in nessun conto l'appassionato medio — la cui sola possibilità di vedere vetture da Grand Prix da vicino può proprio essere questo Salone; al cui appoggio si deve la sussistenza dello sport automobilistico, senza contare che così facendo non rispettano i loro obblighi verso i patrocinatori.

Esposte anche le vetture vincitrici dei campionati inglesi 1972, da una Moskvich 412 (!), che ha vinto il campionato Castrol gruppo 1, alla Surtees F.5000 di van Lennep.

C'era anche la March Formula Atlantic di Bill Gubelman, come pure la Escort, con cui Clark ha vinto il campionato inglese (quella con cui ha corso il Rally del RAC era prevedibilmente nello stand Ford).

Altre vetture di campionato erano esposte negli stands dei patrocinatori. La Castrol aveva la Camaro di Gardner e il dragster di Skilton, mentre Radio Lussemburgo «rispondeva» con il «Mr. Six» di

David Hodges

CONTINUA A PAGINA 12

CONTINUAZ. DA PAGINA 11

Priddle, primo dragster europeo che può stare alla pari con quelli americani.

Sparsa qua e là varie vetture stradali, tra cui la Puma brasiliana, e si deve dire che nessun europeo è ancora riuscito a costruire una così bella vettura derivata dall'umile VW. Due erano esposte dalla Chequered Flag, che le importerà; si tratta di un coupé GTE e di uno spider, con versioni a due carburatori del motore VW di 1600 cc. Parti

erogare 370 HP a 9000 giri min. Si dice che la velocità massima superi i 260 orari.

E ormai sarebbe ora di passare al «materiale» da corsa. Ogni espositore dovrebbe, in fondo, esporre con spirito ottimistico e qui alcuni lo fanno con solidi motivi, altri soltanto con la speranza, altri ancora giustamente preoccupati. Due che rientrano nella prima categoria sono la **MOTOR RACING DEVELOPMENTS** (dato che tutte le Brabham che si potranno costruire entro marzo sono già vendute) e la **LOLA** che, fatto notevole, ha già ricevuto oltre cento ordinazioni per la T330 di F. 5000. Una specie di record, ci sembra, per una grossa monoposto. Nella seconda categoria rientra la **DESIGN Formula**, che cerca

delli 1973. Un fatto interessante, che vale per tutte queste vetture, è lo sforzo compiuto dalla Lola per incorporare il maggior numero possibile di parti intercambiabili, non tanto per semplificare la costruzione quanto per ridurre i costi. La T282 e la T292 sono in effetti sport tre e due litri e nessuna delle due è veramente nuova, mentre la T330 di F. 5000 ha già fatto il suo debutto in gara, anche se ora è stata modificata in certi particolari. La T320 è una Super Vee, con cambio Hewland Mk 8, passo di mm. 2310, lunghezza mm 3658 e peso kg 400. La T360 è un poco più grande e può servire per la formula B, la F. Atlantic e la F. 3, per cui segna il ritorno della Lola a una delle tre formule internazionali monoposto.

suo stand era allestito soprattutto per fare piacere ai patrocinatori, specialmente la Matchbox. Strana l'assenza della F. 5000, dato che questa categoria sta passando un momento di successo, ma Surtees ha detto: «Ne ho progettata una nuova, che correrà più avanti nell'anno e sarà considerata il prototipo 1974. Converteremo anche due TS9 per i clienti, però più tardi.»

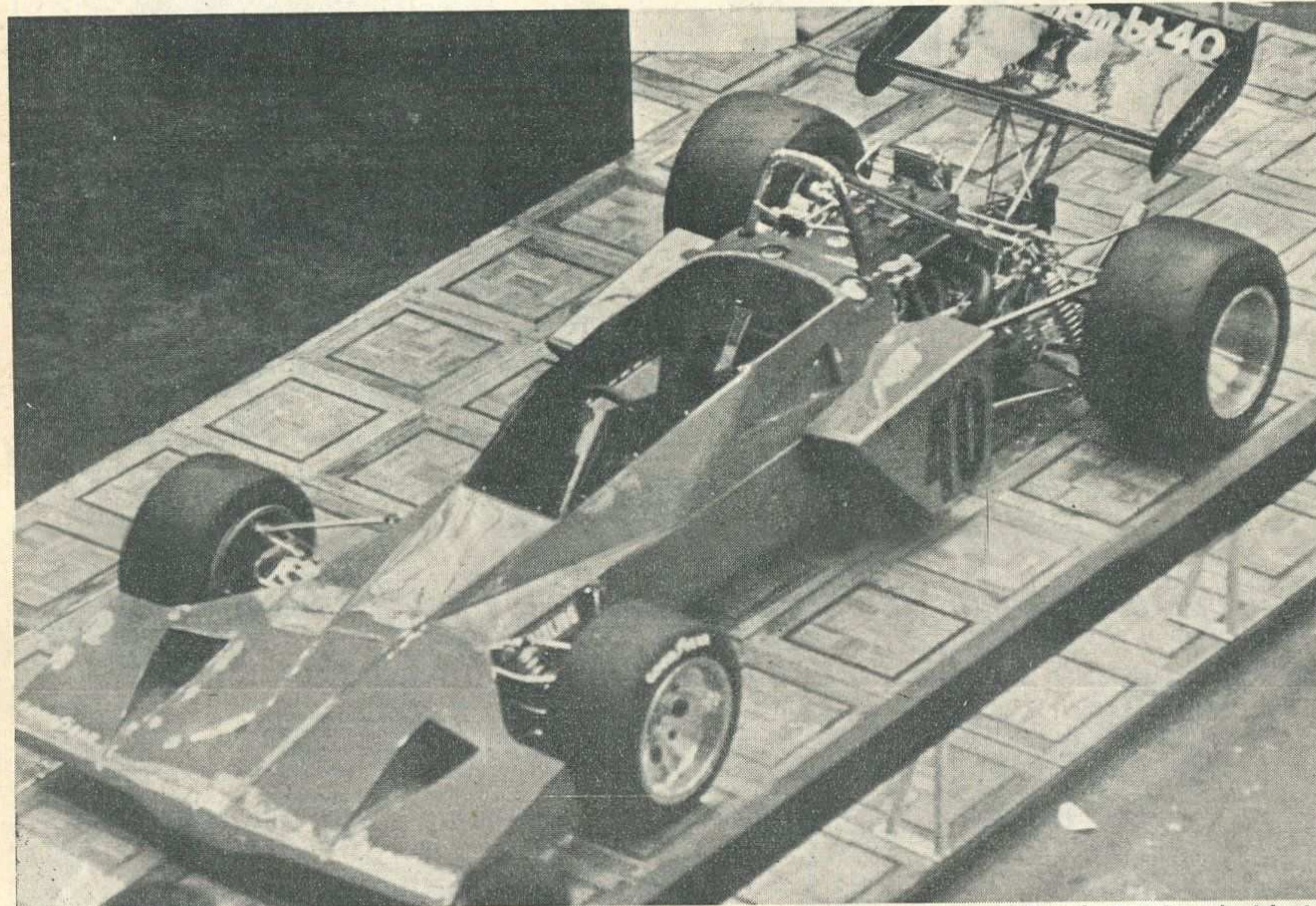
Tutte vendute le CHEVRON

C'è poi uno stand con il nome di un altro pilota, anche se per ora la sola produzione della **VERN SCHUPPAN RACING** è una carrozzeria molto bassa, montata su March 712 e 722. La **CHEVRON** espone

teriormente come posteriormente.

Vogliamo dire una parola anche sulla **BROADSPEED**, con una Turbo Bullitt Capri e una Escort gruppo 2, e sulla Dutton che espone la sua sport serie B; segue la tradizione della Lotus 7 che, abbandonata dalla consorella, continua a essere prodotta dalla Caterham Car Co, che ha uno stand alla mostra. Fra le nuove Formula Ford minori c'è la **DULON MP15**.

La **GRD** espone per la prima volta, ironico a dirsi, nel posto occupato in passato dalla Lotus e con uno stand molto simile. C'erano la F. 2 273, la F. 373, la Formula Atlantic B73, tutte analoghe a quelle che gareggiarono lo scorso anno, cioè del-



«Regina» dello stand Brabham è stata la BT 40 F.2. Questo telaio è naturalmente utilizzabile anche in Formula B e Formula Atlantic. La Motor Racing Developments spera molto nel successo di questo modello e di quello F. 3, il BT41, per un rilancio internazionale

Dove si parla di richieste economicamente «poco ragionevoli» dei costruttori F.1 (anche per i saloncini), di novità ritardate e di altre snobbate e della proliferazione di promettenti ambiziosi assemblatori di fresca nascita, alla ricerca in specie di nuove geometrie

della BLMC sono la base di altre vetture, come per esempio la Bohanna Diablo, un coupé sport con carrozzeria in fibra di vetro e motore Maxi di 1750 cc, poi la TiCi, che deriva dalla Mini, praticamente una due posti con roll-bar e passo più corto di quello della Mini.

Abbiamo nominato queste vetture che ben poco hanno a che fare con quelle da corsa, perché forse nessuno le ha mai sentite nominare, fuori dell'Inghilterra, e così adesso i forestieri sanno almeno che esistono! Qualsiasi appassionato di ogni paese sa invece che cos'è l'Autodelta, nel cui stand erano esposte una Junior GTA, una GTV 2000 gruppo 1 usata dal team di Roger Clark nel 1972, con 17 piazzamenti su ventun partecipazioni, e una Montreal gruppo 4, novità assoluta. Verniciata in verde sgargiante, questa vettura è veramente impressionante. La cilindrata è stata portata a 2997 cc, per

ancora di affermarsi sul mercato della F. 3, e forse all'altra estremità c'è la **MARCH**, le cui vetture per la clientela hanno rivelato difetti lo scorso anno, e che ora cerca con ogni sforzo d'immetersi nel mercato delle F. 5000 (molto redditizio, se la Lola è un esempio). La terza categoria esiste, ma è naturalmente più difficile definirla, anche se, stando alle voci il mercato delle sport, dal quale dipendono. Case come la **CHEVRON**, è molto molto «pigro» e gli ordini per le Chevron B 23 sono praticamente inesistenti.

L'alettone assurdo

Nelle mostre passate la **LOTUS** ha generalmente avuto il più grande stand, ma avendo ora rinunciato a produrre vetture da corsa per i clienti ha preso il suo posto la Lola, con cinque mo-

sto. La F. 5000 T330 adesso ha l'alettone posteriore arretrato in modo quasi assurdo, questo per la ricerca di un flusso d'aria «pulito». Monta un Hewland DG300, i due serbatoi hanno una capacità di 120 litri, il passo è di mm. 2590, lunghezza mm 4826, peso kg 619. Il colpo grosso per la Lola consiste nel fatto che Penske ha deciso di affidarne una a Donohue, col nome Sunoco AMC Lola (l'uso di un motore AMC è una novità per la F. 5000).

La **BRABHAM** espone la BT 40 e la BT41, che abbiamo già descritto su Autosprint, mentre il Team **SURTEES** si è concentrato sulla TS15 che ha naturalmente già corso e vinto in Sud America. Surtees ha detto che, in fondo, la sua presenza allo Show era praticamente inutile, dato che tutte le vetture programmate per la clientela sono già vendute. «Non ho mai avuto necessità di farmi pubblicità e non l'avrò mai» ha detto. Il

la sport B23 che recentemente ha girato in Sud Africa, una B25 di F. 2 e in luogo dell'attesa B24 di F. 5000 c'era una vettura per gare di club, questo perché l'acquirente dell'unica BT24 esistente in Inghilterra ha vietato che venisse esposta. Tutte le Chevron programmate fino al mese di marzo sono già vendute e Gethin userà una vettura ufficiale nelle gare americane di F. 5000. La B25 deriva dalla B20, ha forma decisamente a cuneo e carrozzeria in un sol pezzo.

Forme nuove delle MARCH

La **DASTLE** fece un infelice debutto in F. 3 lo scorso anno e adesso l'interessante Tipo 9 di allora (vittima di incidenti e di politiche) è stato modificato, diventando il Tipo 10. La nuova Dastle di Rumble è più affilata della Tipo 9, ha freni entrobordo an-

le semplici derivazioni. Completa la produzione GRD una sport gruppo 5-7. La Casa pare soddisfatta per gli ordini ricevuti e ha intenzione di raddoppiare la produzione, quest'anno, e forse anche più che raddoppiare.

Grande stand per la **MARCH**, che espone le monoposto '73 per la clientela, per la prima volta complete (quelle a Parigi non lo erano). La 733 di F. 3 sfoggia i colori bianco e nero del Team Chequered Flag, che quest'anno torna alle corse. Le carrozzerie hanno forme nuove, con muso tozzo (risultato delle prove nel tunnel del vento), diversa distribuzione dei pesi e modifiche alle sospensioni. La sicurezza per il pilota è aumentata grazie a un roll-bar anteriore, che ricorda la disgraziata March 721X. Questo facilita anche la rapida sostituzione del motore. Tutte le 733 sono sotto il peso, quindi do-

vanno essere zavorrate. C'è anche la sport 73S, come pure una turismo BMW, per sottolineare il nuovo legame della March. La 73A di F. 5000 è del tutto nuova, derivata dalla F. 1 721G, e infatti ha molte caratteristiche di quella vettura. E' progettata per ospitare un convenzionale motore Chevrolet, montato il più basso possibile per conservare la maneggevolezza della F. 1.

Un premio per FITTIPALDI

La ROYALE ha esposto una intera gamma di vetture, con monoposto più o meno uguali in fatto di carrozzeria e con il solito, elegante muso lungo, in contrasto con quello

controllano l'etica dello sport automobilistico, ogni bullone e ogni vite dei regolamenti e tutti gli altri aspetti di questo sport, salvo quello economico, che, sarete tutti d'accordo con me, influisce su tutta l'attività sportiva. Il denaro dei patrocinatori va quasi esclusivamente ai concorrenti, anziché agli organizzatori. Questo è in contrasto con quanto accade nella maggioranza degli sports, ove il denaro del patrocinio è versato agli organizzatori e ai promotori, i quali pagano i "divi", al prezzo che valgono secondo loro. In molti casi esiste una combinazione ideale, in cui un minimo garantito viene pagato agli "attori", mentre devono guadagnarsi il

Un'altra testa 4 valvole sul due - litri tedesco offerta in alternativa alla Casa dal preparatore

Sfida in famiglia BMW così risponde Schnitzer

SPECIALE PER AUTOSPRINT

FREILASSING - Più di 500 sono i motori BMW da competizione, dalla formula 3 fino al motore ad iniezione 3 litri, che sono passati per le mani dei fratelli Josef e Herbert Schnitzer per partecipazioni alle corse; il loro ultimo grande successo è stato la vittoria assoluta della loro BMW coupé 3 litri condotta da Stommelen, Fitzpatrick, Heyer, alla 60 Ore del Nurburgring, la vittoria che (facendo « saltare » un turno » alla Ford Capri, ha regalato il Campionato Turismo '72 all'Alfa Romeo.

Adesso fanno parlare di sé con un nuovo progetto: la produzione dei 100 motori a quattro valvole, 2 litri per la omologazione in gruppo 2.

Non era necessario il passaggio del « fabbricante di campioni » Jochen Neerpasch dal marchio blu-bianco della Ford allo stemma bianco-blu BMW per ispirare ai motoristi di Freilassing nuove idee tecniche. Più che altro è stata l'attesa decisione da parte della FIA di « liberare » le teste cilindri per serie di 100 pezzi. La Casa provvede poi all'omologazione.

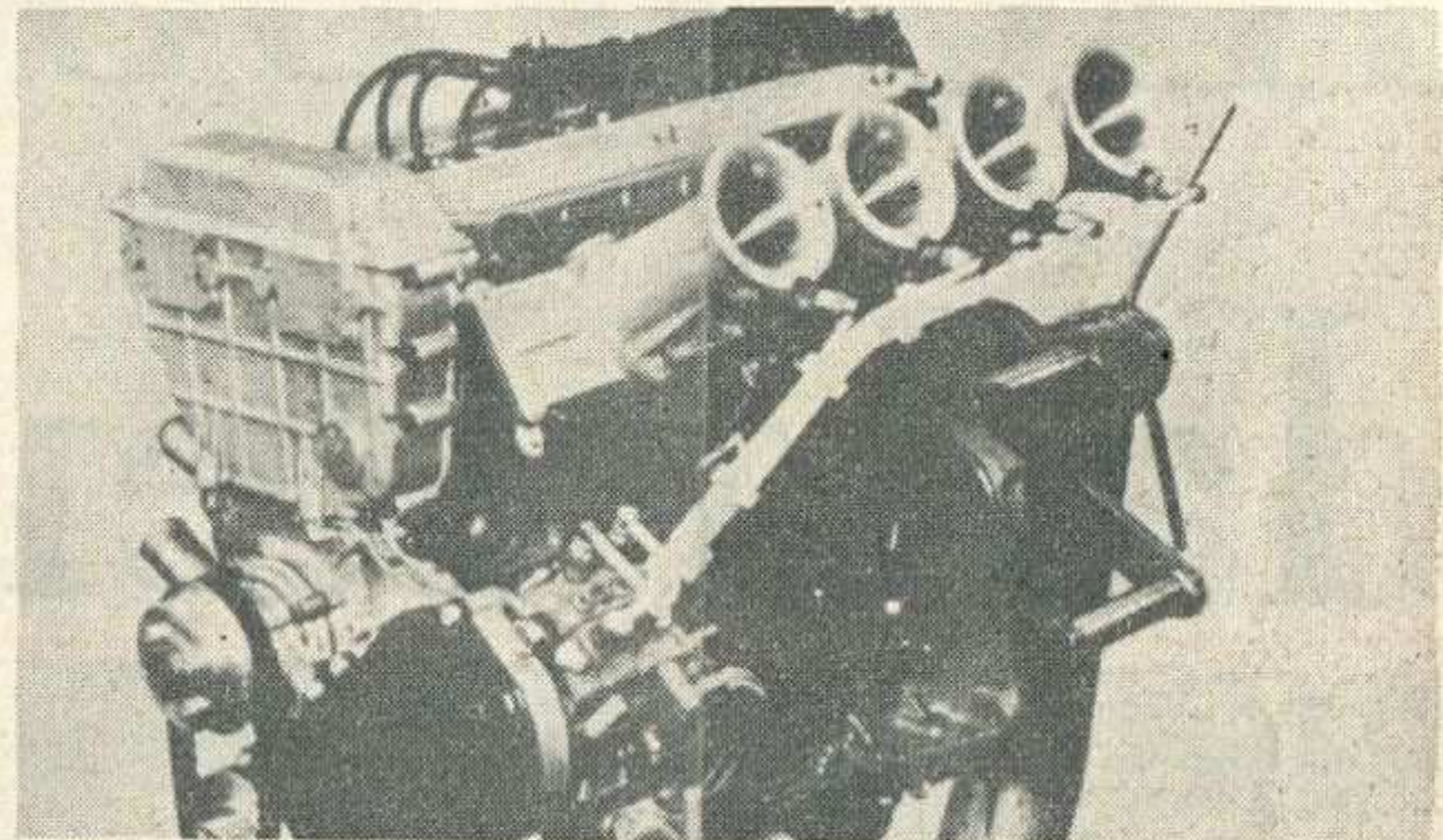
I progetti per il motore bialbero risalgono a un anno e mezzo fa; quando fu resa nota la bozza del nuovo regolamento FIA, i disegni ed i modelli erano già pronti. Originariamente l'idea base era di modificare un certo numero di motori da 2 litri per l'installazione su macchine sportive. Solo dopo è maturata l'idea dell'utilità contemporanea per l'utilizzazione nelle BMW 2002 gruppo 2. Per questo però si doveva trovare una soluzione semplice con manutenzione ed installazione più facile. Un impegno tecnico che non ha fatto dormire il preparatore tedesco per molte notti.

Il risultato riflette gli sforzi fatti: secondo la richiesta, con carburatori o iniezione, l'acquirente di un motore a quattro valvole possiede da 225 fino a 275 CV sulla sua strada verso la gloria.

Si raggiunge così quasi il valore del 4 cilindri per vetture Sport (quello della March di Mass e Scheckter alla Springbok) progettato direttamente dalla Casa a cura di Alex Von Folkenhausen. Importante è comunque che il motore può essere inserito nel vano motore senza modifiche.

Diversamente dal motore sport, il 2 litri di Schnitzer ha gli assi a camme comandati attraverso catena (motore di fabbrica: comando ad ingranaggi). Il nuovo motore sopporta bene gli 8800 giri (uguali a 265 CV), anche la spia del contagiri, durante i percorsi di prova, è balzata molte volte a 9800 giri. Problemi di lubrificazione sono apparsi all'inizio quando sono stati superati i 9000 giri-min, ma nel frattempo questi problemi sono stati risolti tramite raccordi per lubrificazione alle camme.

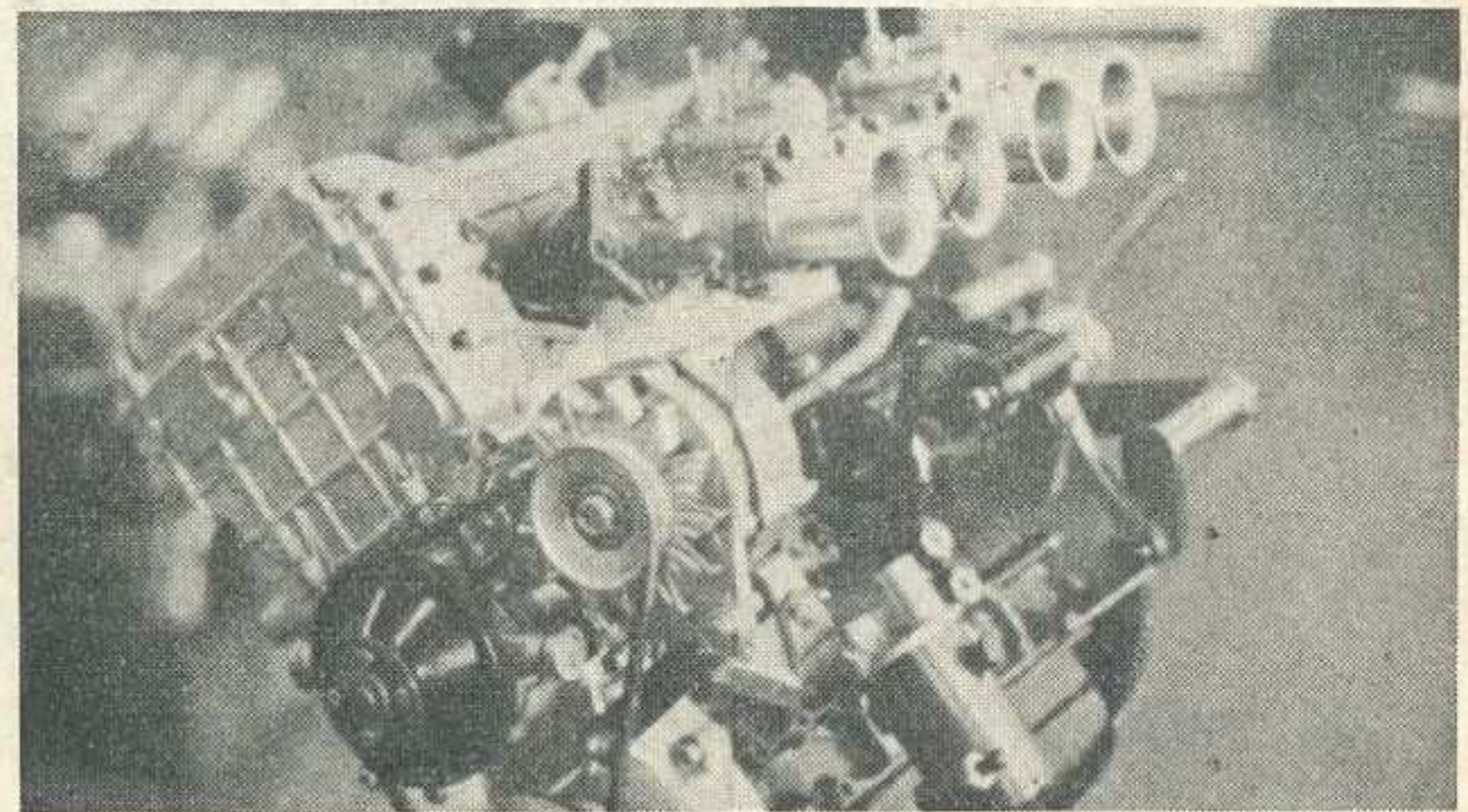
Inoltre non ci sono state alcune altre difficoltà né durante



Le varie versioni dei BMW Schnitzer e i PREZZI

Motore Rally a carburatori (Solex 48 DDH) 230-240 CV	2.810.000
Motore corsa con carburatori (Solex 48 DDH) 255 CV	2.810.000
Motore corsa ad iniezione (Kugelfischer) 265 CV	3.200.000
Motore corsa ad iniezione Kugelfischer con carter secco, dinamo sull'albero a camme, accensione senza contatti 275 CV	3.640.000
Testa bialbero, completa da montare	1.900.000

E' possibile adottare l'accensione tripla su tutte le versioni.



un funzionamento continuo di 40 ore sul banco di prova né durante prove di tre giorni sul Salzburgring con diversi piloti (Hezemans, May, Warmbal). Perfino per il ponte posteriore del 2002, per cui si nutrivano alcune preoccupazioni, le cose sono andate bene.

Incoraggiati da questi risultati di prova, è stata iniziata qualche tempo fa la produzione di 100 teste cilindri, in un padiglione espressamente affittato, con moltissime nuove macchine utensili. 60 teste erano pronte a metà di novembre, altre 15 sono state affrontate ogni settimana. Quindi, in dicembre erano già fatti i 100 pezzi e si attende solo l'omologazione. Se la richiesta dovesse aumentare (le prime 30 teste sono già state vendute) la produzione può venire accelerata. Questo certamente non è una questione di capacità, ma una questione finanziaria. Ed infatti, i fratelli Schnitzer hanno dovuto sopportare loro stessi il finanziamento dell'intero progetto. Purtroppo un pre-finanziamento previsto dallo stabilimento BMW, con una garanzia d'acquisto da parte degli altri pre-

paratori di BMW, come Alpina GS o Koepchen, non è stato realizzato.

La relativa facilità di installazione di questo motore nel vano della berlina 2002 è un grosso vantaggio, riconosciuto anche da Neerpasch, dato che il motore Schnitzer mantiene l'inclinazione naturale del 4 cilindri di serie e si applica al cambio senza flange, mentre l'eventuale installazione del 4 cilindri-casa (che nella March Sport e montato verticalmente) sarebbe molto complicata.

Di questo motore, nella versione a carburatori Weber, è stato installato nella 2002 ufficiale di Achim Warmbold che ha partecipato in gruppo 5, allo « Janer Rally » corso in Austria dal 4 al 6 di questo mese.

A Schnitzer sono giunte molte richieste per il suo motore, da parte dei concorrenti della March che in 2 litri utilizzerà il motore preparato dalla Casa. Infatti, Chevron, GRD e Lola si sono fatti avanti interessati dalle prestazioni di questo nuovo motore.

Dieter Dehrberg



Eva Sloane e Moira Smith presentano la Puma, una vettura brasiliana basata su meccanica Volkswagen. La Puma è una delle più interessanti realizzazioni del genere, molto riuscita esteticamente

delle March. Nella sezione di coda ricordano le Ensign 1972 e la Royale ha lavorato molto, per ideare sospensioni in cui si possano fare rapide modifiche alla geometria.

La ELDEN continua nel suo sforzo per affermarsi nella F. 3, però si concentra soprattutto sulla Formula Ford, dichiarando di avere già ricevuto 125 ordini. Anche la CROSS-LE' pensa soprattutto alla F. Ford, avendo già venduto tutta la produzione per i prossimi due mesi.

Lo Show è stato inaugurato da Graham Hill, che al tempo stesso ha consegnato il Trofeo Neubauer a Chapman, il quale dovrà presentarlo ad Emerson Fittipaldi. Anche in questa occasione, i discorsi finivano per tornare sulle finanze, quindi vogliamo concludere con un commento del presidente della Mostra, Don Truman. « Parliamo di denaro. La FIA e tutti i suoi enti

resto, che deriva da una percentuale sugli incassi. In questo modo riteniamo che gli attuali "divi" dei Grandi Premi e i costruttori si guadagnerebbero veramente il denaro che s'intascano. »

Sarebbe bene riferire queste parole ai signori J. Y. Stewart e P. Kerr...

d. h.

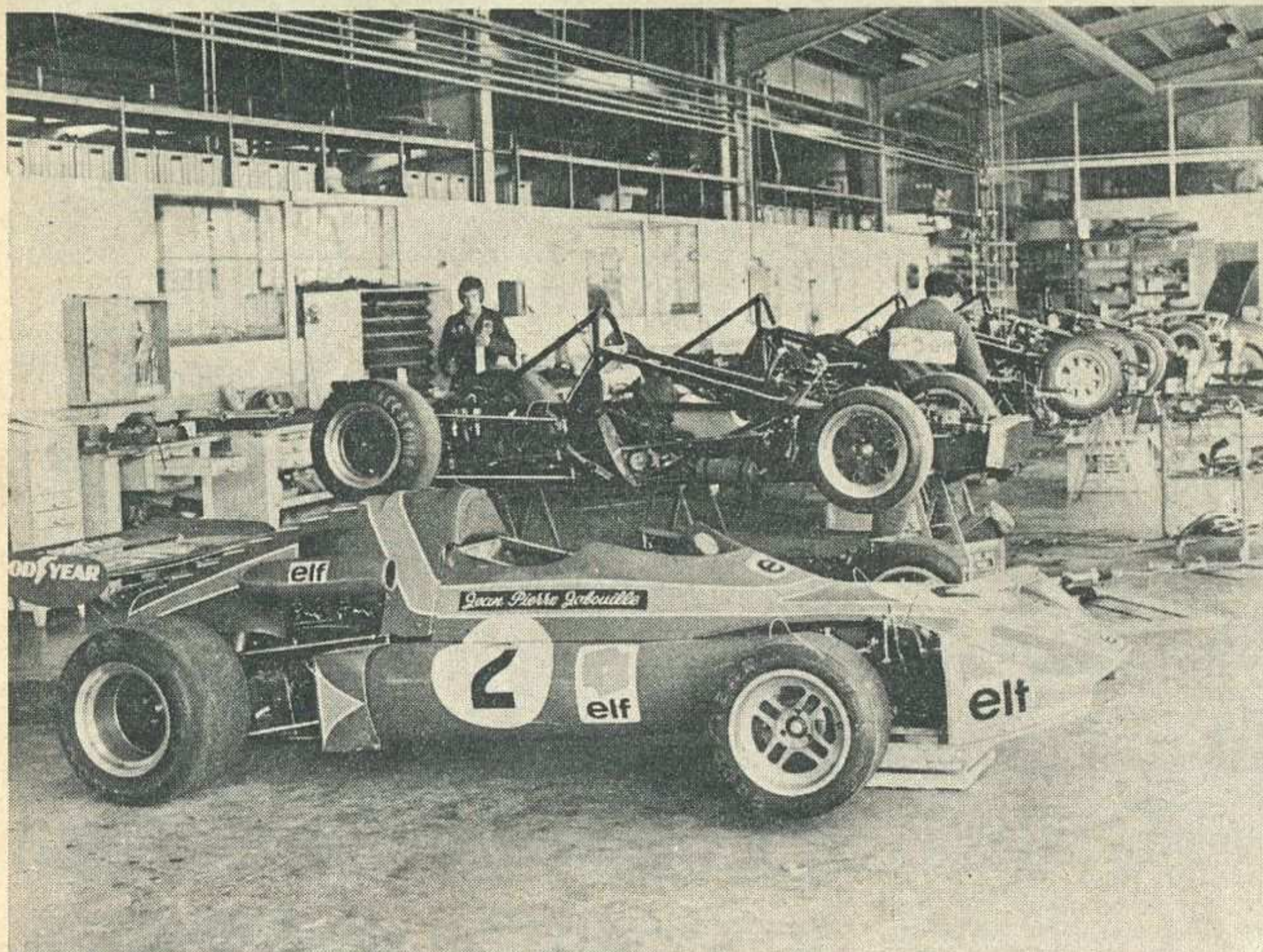
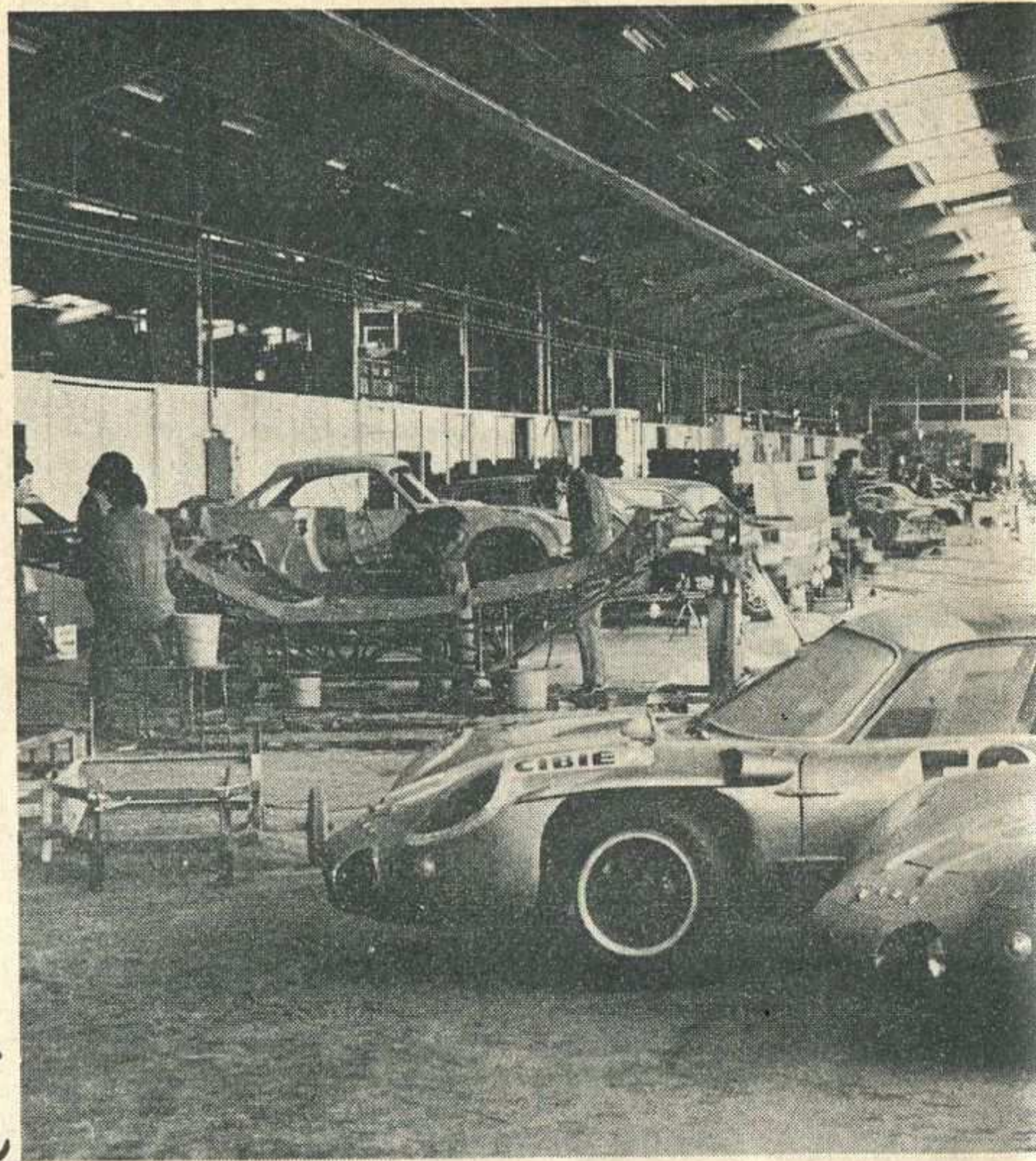
● Le presenze al Racing Car Show, nei primi tre giorni, sono state superiori a quelle del corrispondente periodo dello show precedente e si è rilevato che, nonostante una notevole discordia in certi settori, in complesso il mondo delle corse è ottimista.

● Quando l'associazione della F. 2 ha formulato le sue richieste, di cui abbiamo già parlato, ha anche aggiunto di non essere d'accordo sul calendario della prossima stagione di campionato.

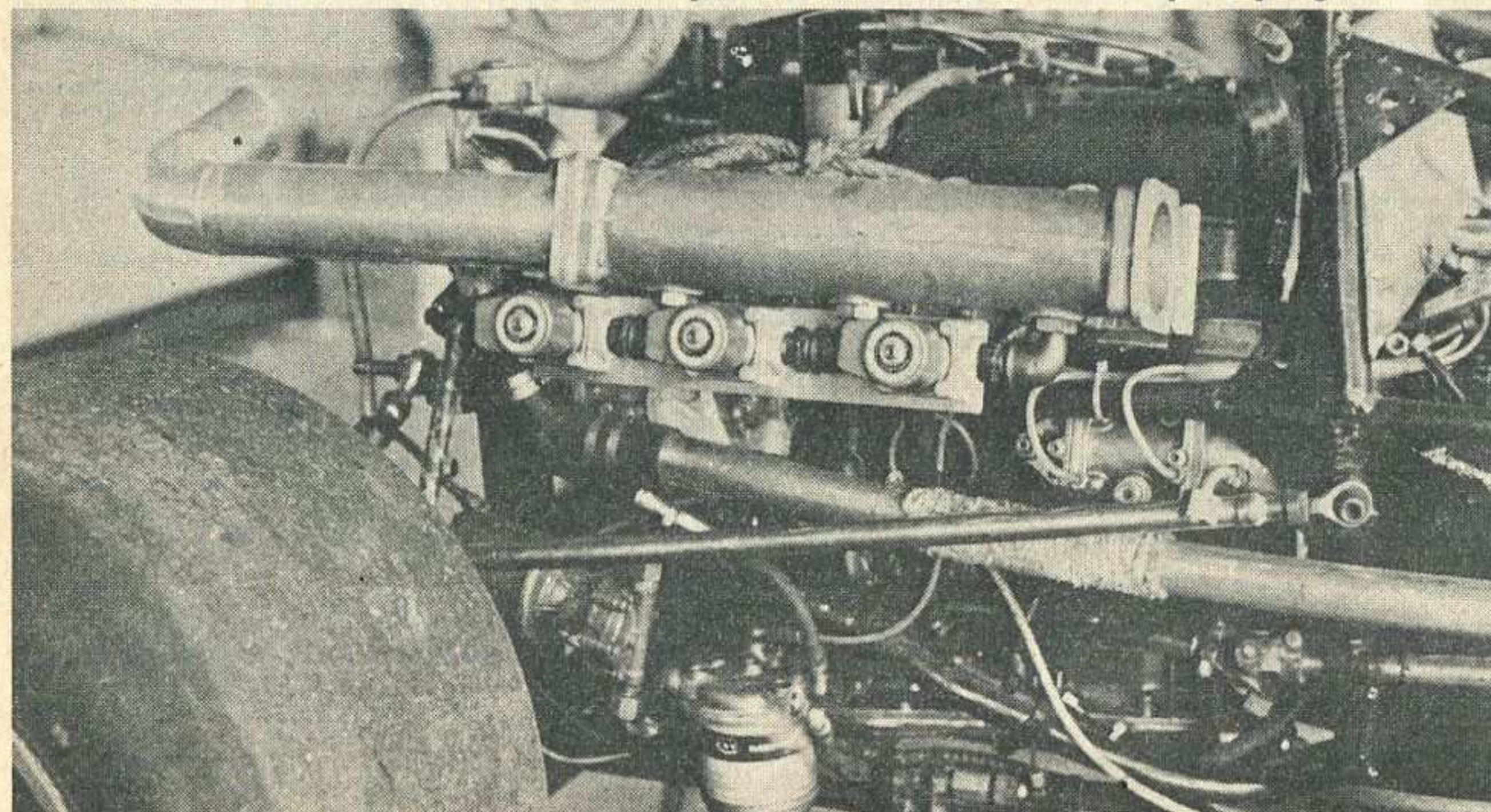
● Roger Williamson dichiara che non c'è nulla di vero, nella voce secondo la quale piloterebbe una Tyrrell patrocinata da Wheatcroft.

A DIEPPE sta avvenendo quello che è già avvenuto a Maranello (tra Ferrari e FIAT)

L'ALPINE incorporata dalla Renault



Sopra, il reparto delle officine Alpine a Dieppe in cui si curano le monoposto. In primo piano la Elf 2 Formula 2 di Jabouille che sarà equipaggiata in futuro con un motore Renault. Dietro, telai Formula 3. Sotto, il motore TS 16 1800 turbocompresso adottato anche sulla monoposto per gare in salita



DALL'INVIATO

DIEPPE - La serie di successi ottenuti in fine di stagione dalle berlinette Alpine-Renault, troppo presto considerate sorpassate, hanno ridato tono al reparto corse della piccola fabbrica di Dieppe che, davanti ad una serie di disavventure, aveva cominciato a pensare che davvero le sue famose agili macchine fossero giunte all'età della pensione.

E' stato un poco quello che era avvenuto alla Lancia alla fine del 1971, quando le Fulvia HF hanno dato l'impressione di essere giunte alla fine della loro gloriosa carriera e venivano date per superate; con però il risultato di un successo clamoroso nel campionato marche.

Per le Alpine Renault il problema era pressappoco lo stesso che si era presentato per le Fulvia: la trasmissione, sollecitata dalla sempre maggior potenza ricavata dal motore, non reggeva.

quinta abbiamo visto che si poteva fare a meno. Tutto qui.»

Un « tutto qui » che suona semplice ma che, ripeto, farebbe inorridire la gente abituata a tutt'altra maniera di vita tecnica.

L'indipendenza non è discussa

In questo episodio, cioè nella mentalità che è propria della gente delle corse, allenatissima a dover improvvisare le sue vicende, può essere condensato un modo di vivere che — essendo stato capito da altri — assicurerà alla Alpine-corse la continuità di una indipendenza che è necessaria e che sarà rispettata, anche nel prossimo futuro quando le cose cambieranno nel resto dell'azienda.

La Alpine, nata a Dieppe in un capannone di legno nel quale Jean Redelé, giovane figlio del conces-

V-6 2000 non

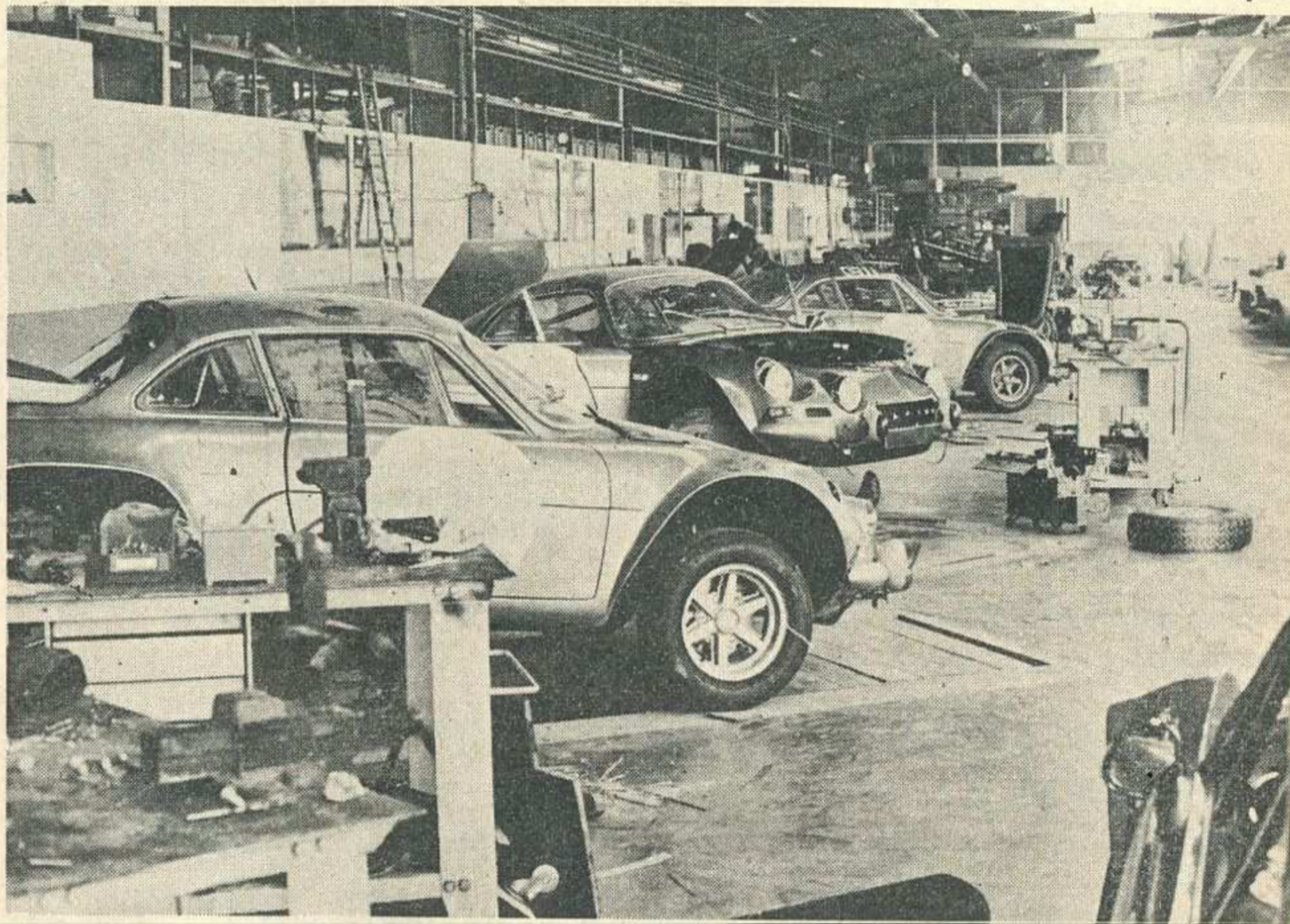
Ed era la quinta velocità del cambio a cedere, con lo sgranamento dei denti degli ingranaggi. Così in Corsica è stata adottata una di quelle tipiche soluzioni cui ricorrono gli uomini delle corse; un esperimento pressoché impensabile per i tecnici che si occupano di macchine di serie, ma che per quelli delle corse non aveva niente di strano: semplicemente eliminare la possibilità di rottura degli ingranaggi della quinta... eliminando gli ingranaggi.

« Non è stato come tutti hanno pensato — ci dice Jacques Cheinisse, capo delle operazioni sportive della Alpine — cioè non abbiamo tolto la quinta velocità mettendo gli ingranaggi delle altre quattro più robusti. Non ne avevamo il tempo ed i mezzi. Abbiamo semplicemente impedito alla coppia della quinta marcia di funzionare togliendo i denti dei due ingranaggi, che sono rimasti al loro posto. Tanto della

sionario locale della Renault, trafficava attorno alla prima « 4 cavalli » per farle diventare un po' più nervose e servirsene per fare dello sport, questa Alpine è diventata pian piano una vera fabbrica di automobili. E' stata una genesi molto simile a quella di parecchie altre marche, e da noi citeremo soltanto Ferrari e Abarth, per rendere l'idea. E' diventata una fabbrica che possiede un vero e proprio stabilimento e che produce delle macchine sue, ma che per ragioni contingenti non ha fatto il passo totale della costruzione integrale, come ha fatto Ferrari, limitandosi a costruire automobili in cui venivano montati i gruppi meccanici della grande serie. E' quello che ha fatto la Porsche agli inizi, e che ha continuato a fare Abarth, e che continuano a fare parecchi altri. Comodo da una parte, il sistema è diventato tuttavia fonte di qualche preoccupazione per la



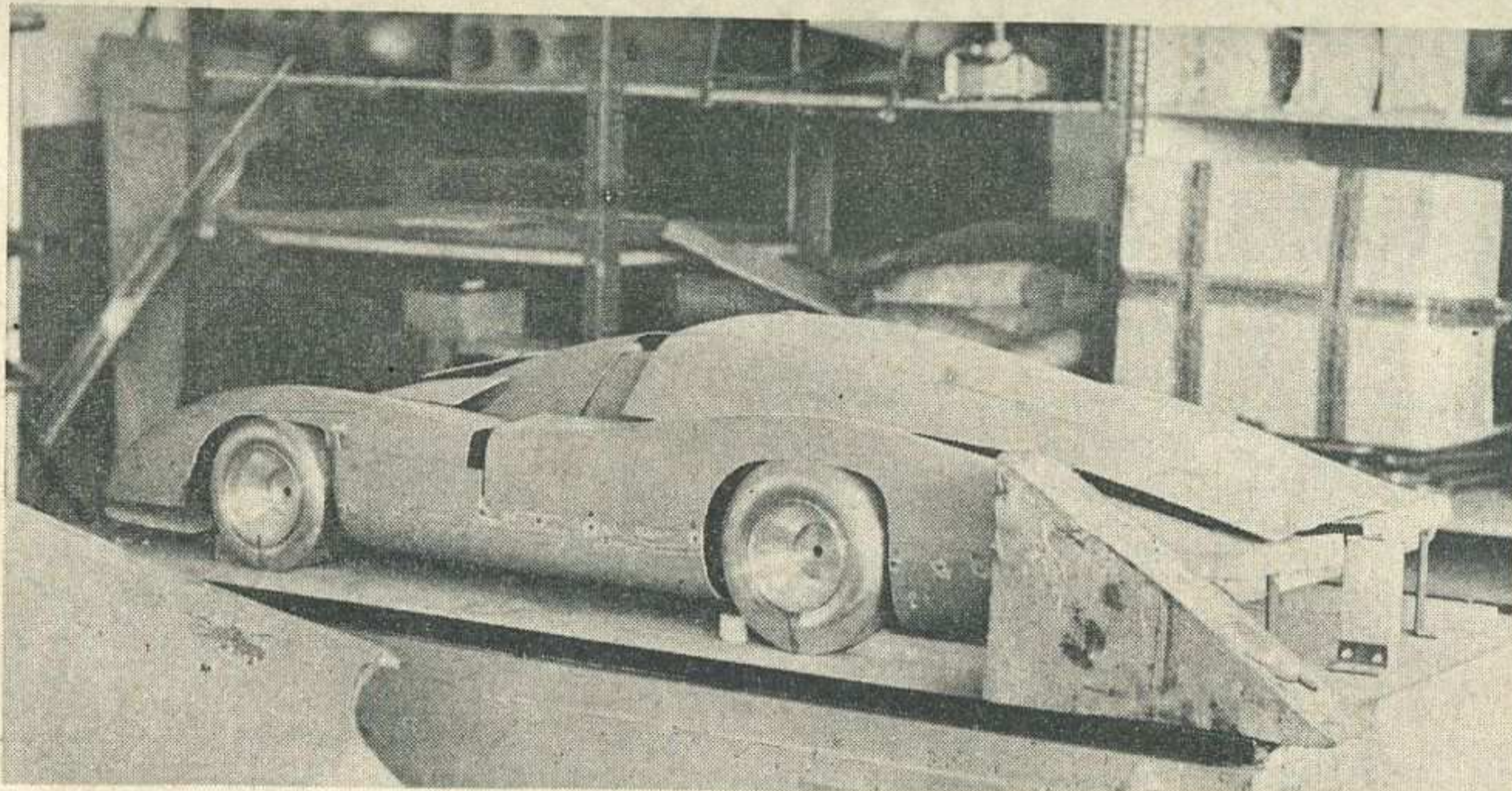
A sinistra, una vista generale del reparto corse Alpine. In primo piano due delle berline 3 litri che corsero qualche anno fa



Qui sotto, ecco le vetture Alpine in allestimento per il Rally di Montecarlo. In basso, un modellino in scala ridotta da inviare al tunnel a vento. L'aerodinamica è uno dei "chiodi fissi" dell'Alpine

dipendenza forzata alla disponibilità di certi tipi di motori e non di altro, limitando obbligatoriamente taluni programmi. La espansione necessaria ha fatto costruire nuovi moderni stabilimenti, e negli ultimi tempi un nuovo tipo di macchina, prevista per essere dotata di un certo tipo di motore che però non è venuto al momento supposto, per tante ragioni estranee alla Alpine. Col risultato che il piano di previsione ha subito dei contraccolpi, che si son fatti sentire in certi settori.

Tutto questo, in parallelo con una certa necessità molto avvertita anche dalla Renault (come è accaduto per altre grandi case, compresa la Fiat) di immergersi sempre più nelle attività sportive ridiventate popolari anche tra i tecnici ed i dirigenti della grande produzione, ha fatto sì che i rapporti Alpine-Renault diventassero molto più stretti di quello che erano. La



Chiaro che con un motore simile a disposizione anche le F. 2 finora costrette a chiamarsi soltanto «ELF» potranno ridiventare delle Alpine-Renault. E fin qui tutto è chiaro.

Monoposto anche in F. 1?

Avremo perciò macchine Alpine monoposto in tutte le categorie, e avremo macchine Alpine nei rallies. In più avremo le Alpine avversarie delle Fiat-Abarth, Lola, Chevron eccetera nel campionato marche 2000. Un programma però che forse non è completo, perché alla Alpine sono in molti a continuare a pensare a traguardi più ambiziosi, soprattutto dopo la vittoria della Matra a Le Mans...

Staremo a vedere anche questo.

Intanto quel che è certo è che

solo per il prototipo Euro-Marche

cosa non è stata ancora annunciata ufficialmente, (crediamo che lo sarà tra pochi giorni) ma in sostanza la Alpine è diventata un reparto della Renault totalmente, cessando di essere una azienda indipendente che aveva dei rapporti di stretta collaborazione. Praticamente è quello che è avvenuto per la Abarth; ma forse il parallelo migliore è quello Fiat-Ferrari.

I programmi futuri

Infatti quello che abbiamo potuto mettere insieme, collegando certe informazioni con alcune ammissioni e con qualche avvenimento, è che la Renault ha incorporato la Alpine e che ne prenderà quindi la direzione completa dal punto di vista tecnico ed amministrativo, ma che per quanto riguarda le attività spor-

tive la organizzazione e la conduzione attuale non verranno modificate, continuando ad agire come hanno finora fatto e con gli stessi uomini. E' quello che è accaduto alla Ferrari, come vedete, più che alla Abarth. L'annuncio di questa modifica sostanziale dovrebbe essere dato, secondo le nostre informazioni, in occasione del Rally di Montecarlo. Vedremo se le nostre supposizioni, che non dovrebbero discostarsi molto dalla realtà, sono completamente centrate.

Vedremo, soprattutto, quali saranno i programmi della Alpine-Renault per l'avvenire prossimo e mediato.

Perché è certo che oltre alle attività sportive che conosciamo, per l'Alpine sono previste della novità. Fino ad oggi questa casa ha fatto correre le sue macchine nei grandi rallies, e nelle gare delle monoposto minori, Formula Renault e Formula 3, con la presenza anche nel-

la F. 2 ma sotto la denominazione di «Elf F. 2», dato che la mancanza di un motore adatto ha forzatamente imposto l'uso di un propulsore non Renault.

La « 310 » in sviluppo

Adesso però le cose stanno cambiando, perché alla Renault è pronto un motore a 6 cilindri a V, da oltre due litri, che equipaggerà una vettura Renault di serie, e che equipaggerà anche la Alpine 310 finora vista col motore Renault 16 TS. E da questo motore (che è stato costruito in collaborazione tra Renault, Peugeot e Volvo) sarà derivato un motore di caratteristiche sportive avanzate da impiegare immediatamente nelle competizioni.

La notizia riguardante la presenza di una macchina Alpine nelle gare del campionato europeo marche 2000 non è più una

novità, poiché la abbiamo annunciata da un paio di mesi. Su questa macchina vi sarà appunto un motore a 6 cilindri a V somigliante a quello che la Renault si appresta a produrre in serie. Con la cilindrata di 2000 cc questo motore ha già dato risultati notevoli, quanto a potenza, e le cifre che vengono susurrate a Dieppe e dintorni sono non molto simili a quelle che annuncia la Pederzani automobili per il suo otto cilindri. Vale a dire oltre i 290 cavalli. Niente male, direi; e bisogna dar credito a queste voci, perché la messa a punto esasperata di questo propulsore è stata compiuta dalla Moteurs Modernes, quella che ha praticamente progettato e messo a punto il motore 12 cilindri della Matra, che in sé è niente male. Anzi si dice che in sostanza il motore 6 cilindri che verrà impiegato dalla Alpine 2000 non sia altro che... la metà del motore Matra.

anche nei rallies la Alpine si appresta a cambiare equipaggiamento. Sarà per il 1973 come per la Lancia Stratos, per quanto riguarda il campionato marche, ma scommetteremmo che fra non molto nelle gare in cui sono ammessi i prototipi si vedrà qualche esemplare sperimentale della 310, la berline di produzione normale che è la macchina più moderna che esce attualmente dalle officine di Dieppe. La cosa ci sembra logica, ma è stato soprattutto vedendo un prototipo sperimentale al quale sta lavorando Mauro Bianchi che la nostra convinzione si è rafforzata. Aggiungete che il famoso motore 6 cilindri è pronto, e vedrete che si fa presto a tirar le somme.

A Dieppe siamo andati per una visita di conoscenza della fab-

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 16

L'ALPINE per il 1973

CONTINUAZ. DA PAGINA 15

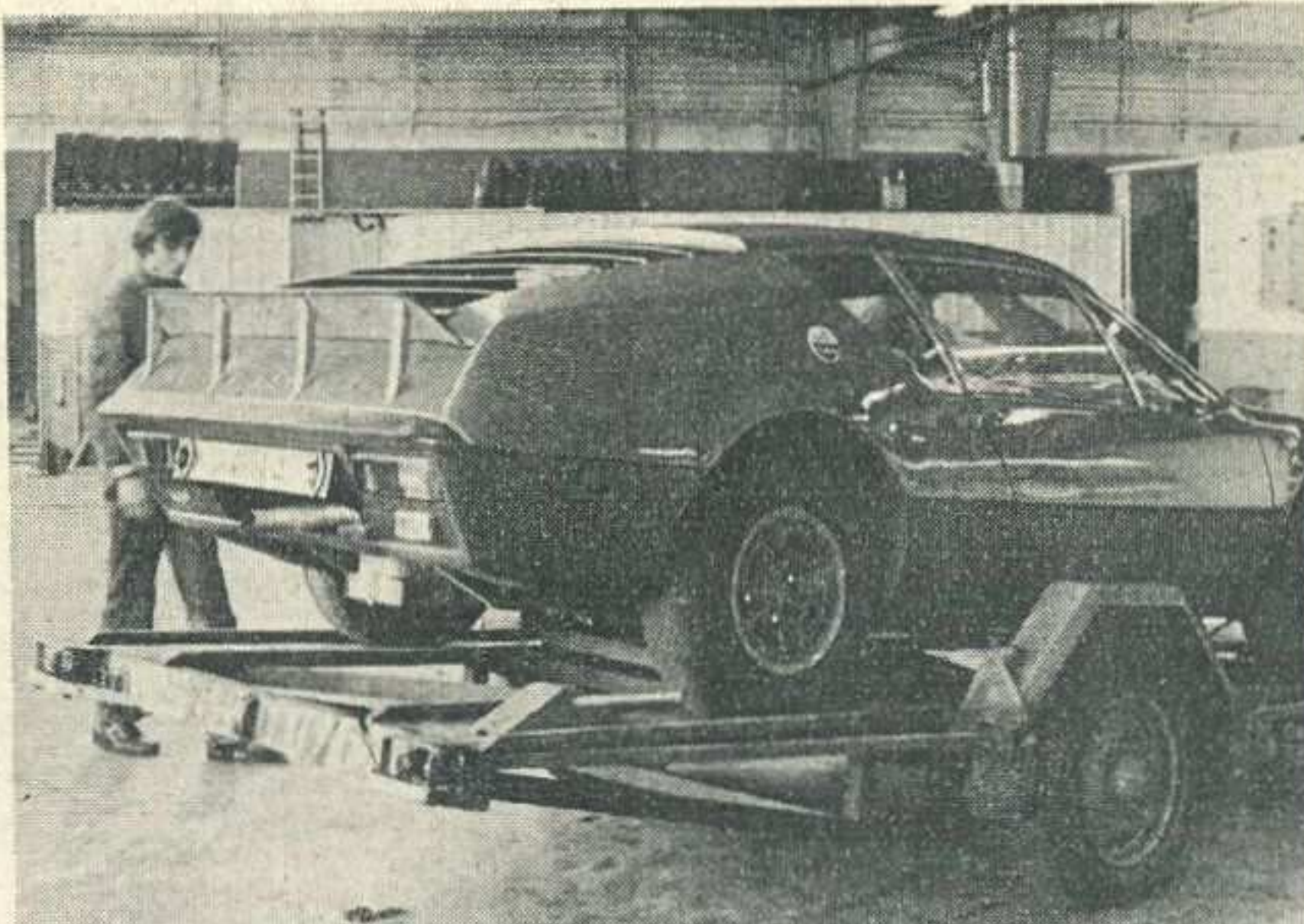
brica. E vi abbiamo visto cose interessanti per quanto riguarda la produzione, anche se è probabile che tra non molto queste cose cambino, con l'ingresso nella fabbrica degli uomini Renault. Quel che però ci ha più interessati è stato il reparto competizioni, molto grande e spazioso e ben attrezzato, nel quale la gente stava lavorando a tutto spiano. Attorno alle macchine che saranno in gara a Monte Carlo, ovviamente, ma anche alle monoposto e persino ad un paio di berline Renault 12 Gordini che la Renault ha iscritte al «Monte» nel gruppo 2.

quello delle monoposto F. 2 e F. 3 che hanno ottenuto una bella serie di successi l'anno scorso.

E' molto probabile che la linea della nuova macchina avversaria delle Abarth e C. ricalchi almeno parzialmente talune soluzioni viste appunto sulle Alpine monoposto, con un frontale che potrebbe essere stato ispirato dalle più recenti macchine Can-Am, ad esempio le Porsche; e magari con qualche somiglianza con la Renault Etolie Filante, la macchina a turbina vista in giro poco meno di una ventina di anni fa e che aveva certe caratteristiche interessanti.

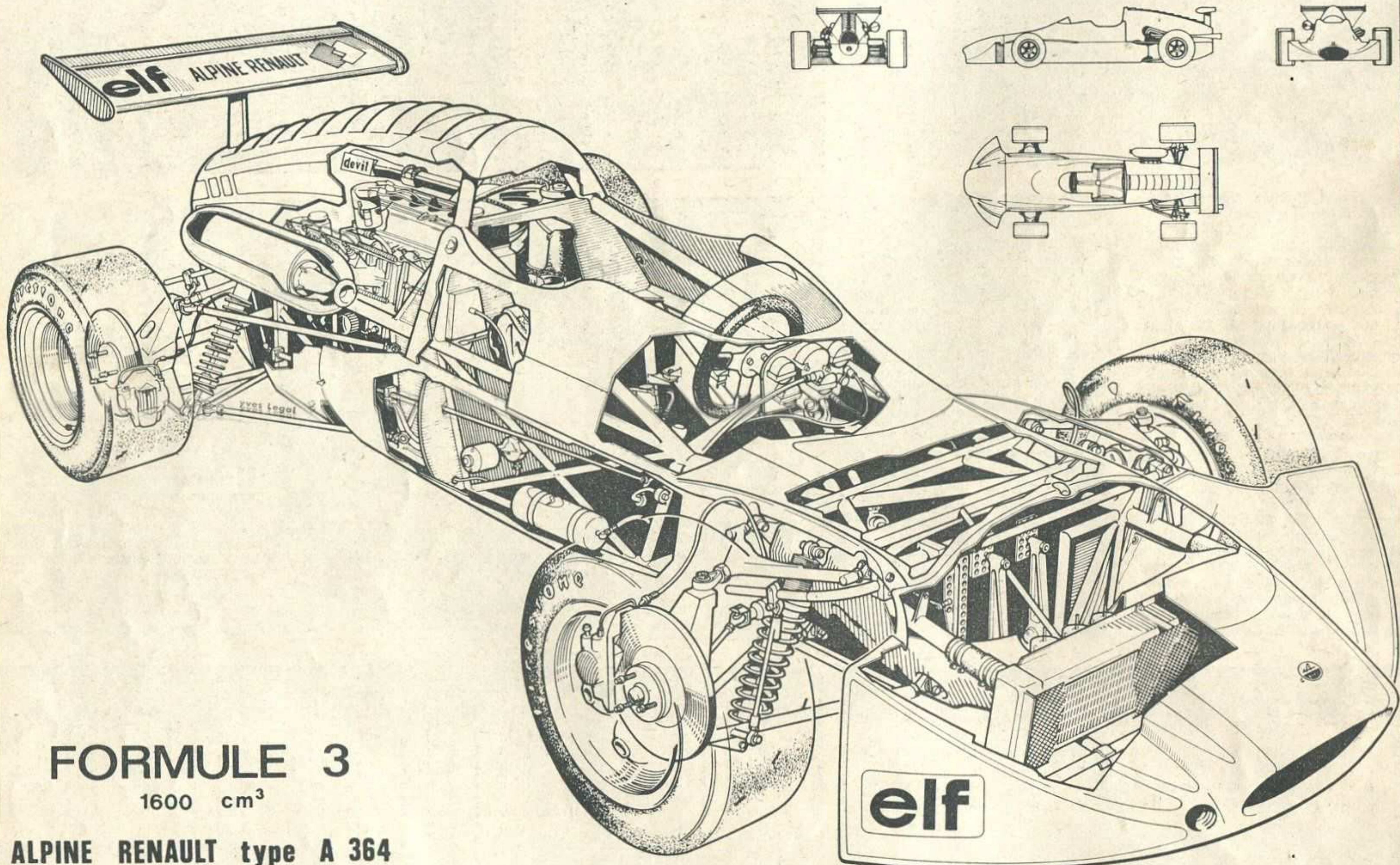
Tubolare per necessità

Sulle monoposto vi sarà qualche innovazione ma non dal punto di vista strutturale generale. Il telaio di tutte le macchine



Questa A 310, particolarmente curata da Mauro Bianchi, è stata modificata nel motore e nella parte posteriore. Questa vettura potrà utilizzare il nuovo 6 cilindri a V di 2400 che la Renault ha allestito

« Beh, bisogna farci un poco la mano e il piede, perché i tempi di reazione del compressore sono piuttosto lunghi rispetto alla alimentazione normale. Su strada dritta, e magari in pista a grandi curve, può ancora andar bene, ma in un rally bisogna fare una dannata ginnastica anche mentale. Tu acceleri e non viene niente, poi, d'un colpo ti arriva un formidabile calcio nel didietro e la macchina parte come una bomba. Proprio quando magari hai già fatto mezza curva e magari ti prepari ad impostare la seguente. C'è da divertirsi a cercare di domare la macchina, che pare un puledro seldaggio che non vuole saperne. Beh, c'è da divertirsi, in un rally, almeno per il pilota. Il secondo, invece, in tutta questa storia, è quello che ne esce peggio, perché deve imparare a dare i suoi annunci in anticipo, ma poi, deve anche poterli fare, sbalottato com'è in continuità ».



FORMULE 3

1600 cm³

ALPINE RENAULT type A 364

Quel che mancava era almeno il telaio della macchina 2000, che deve essere stato nascosto in fretta all'avvicinarsi di un giornalista. Non ve ne possiamo parlare, quindi, che per sentito dire. Anche se ci sembra che le informazioni che abbiamo raccolte siano già di interesse.

Aerodinamica rinnovata

Sarà una macchina di soluzioni meccaniche classiche, non vi è dubbio, ma con una linea aerodinamica particolare, cosa supponibile visto che ad occuparsi di questo settore è sempre quell'Hubert che era riuscito a far andare fortissimo le Alpine a Le Mans, anche in mancanza di potenza. E' uno che la sa lunga, e lo ha dimostrato in molti settori, ultimo dei quali



Michel De Cortanze sovrintendente alle attività Alpine in monoposto e si interessa anche della conduzione tecnica della squadra

resta a traliccio di tubi, sia per una certa economicità di produzione (per i tre modelli le differenze sono soltanto quelle indispensabili e dovute ai differenti motori); ma abbiamo visto su una F. 3 che era in costruzione che i freni anteriori e posteriori erano stati posti all'interno, anche se con ancoraggi e trasmissioni solidissime. Le linee generali della carrozzeria sono praticamente uguali a quelle viste nel 1972, e che hanno dato risultati molto buoni.

Per le attività sportive della Alpine non vi è altro da dire, per il momento, salvo che in tutte le gare le macchine saranno equipaggiate con gomme Michelin, il che significa che dopo le esperienze compiute negli ultimi anni anche con la Ferrari la Casa francese si sente adesso pronta ad affrontare tutte le gare di velocità.

I piloti che la Alpine utilizzerà saranno sempre JABOUILLE e

DEPAILLER con le barchette 2000 e con le F. 2, poi LECLERE e SERPAGGI con le F. 3, con qualche incursione nelle F. 2; dei giovani per la F. 3 e per le Formule Renault (che peraltro saranno numerose anche per clienti privati) e infine per i rallies ci saranno DARNICHE, NICOLAS e JEAN LUC THERIER, che abita vicino a Dieppe e che fa anche da collaudatore di molti tipi di macchine.

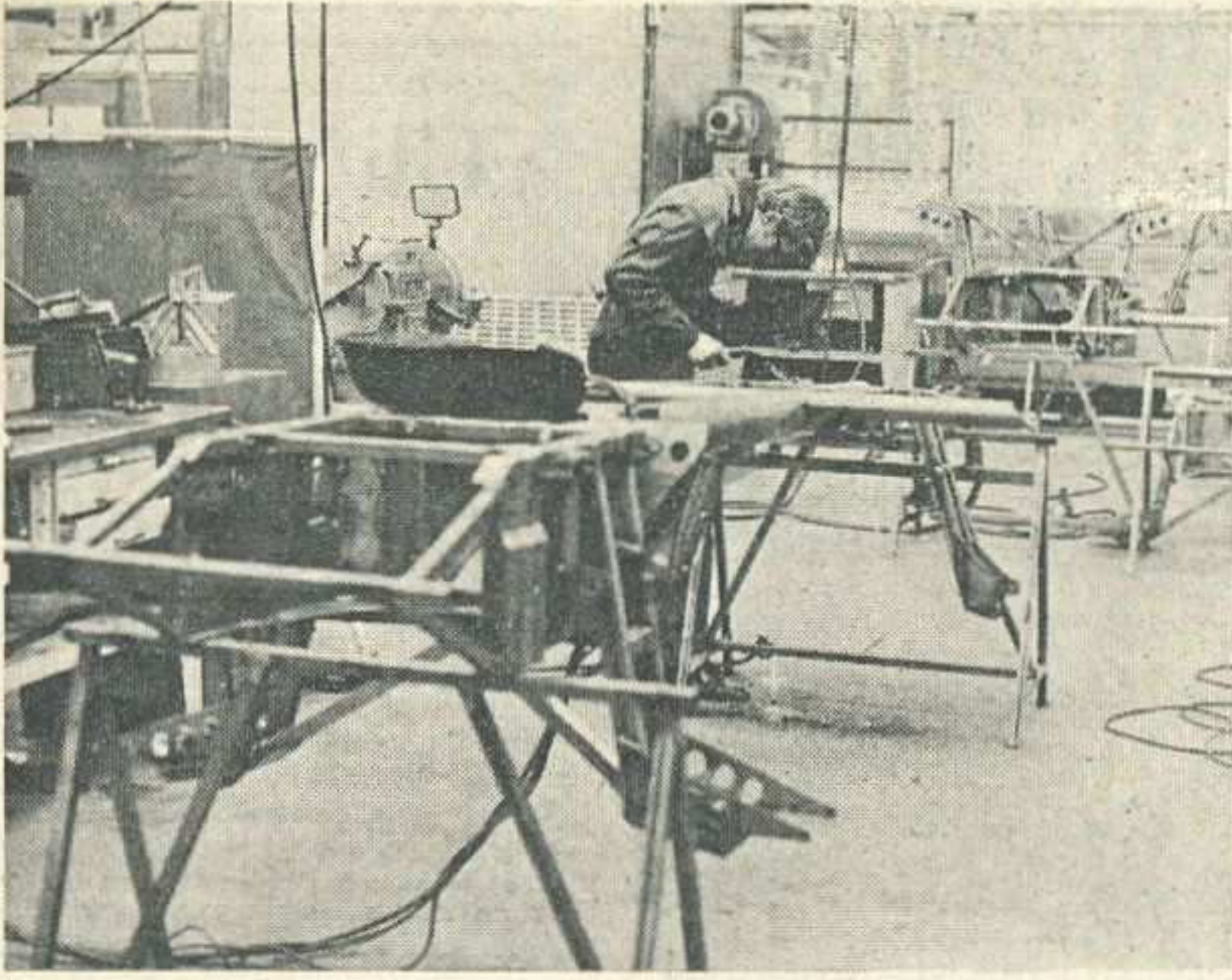
Le sorprese del compressore

Proprio Therier è stato l'uomo che ha collaudato per primo la berline Renault dotata del turbocompressore con la quale ha poi vinto il Criterium delle Cevennes e ce ne ha raccontato, con la sua maniera ilare e scanzonata di parlare, il progredire nella messa appunto.

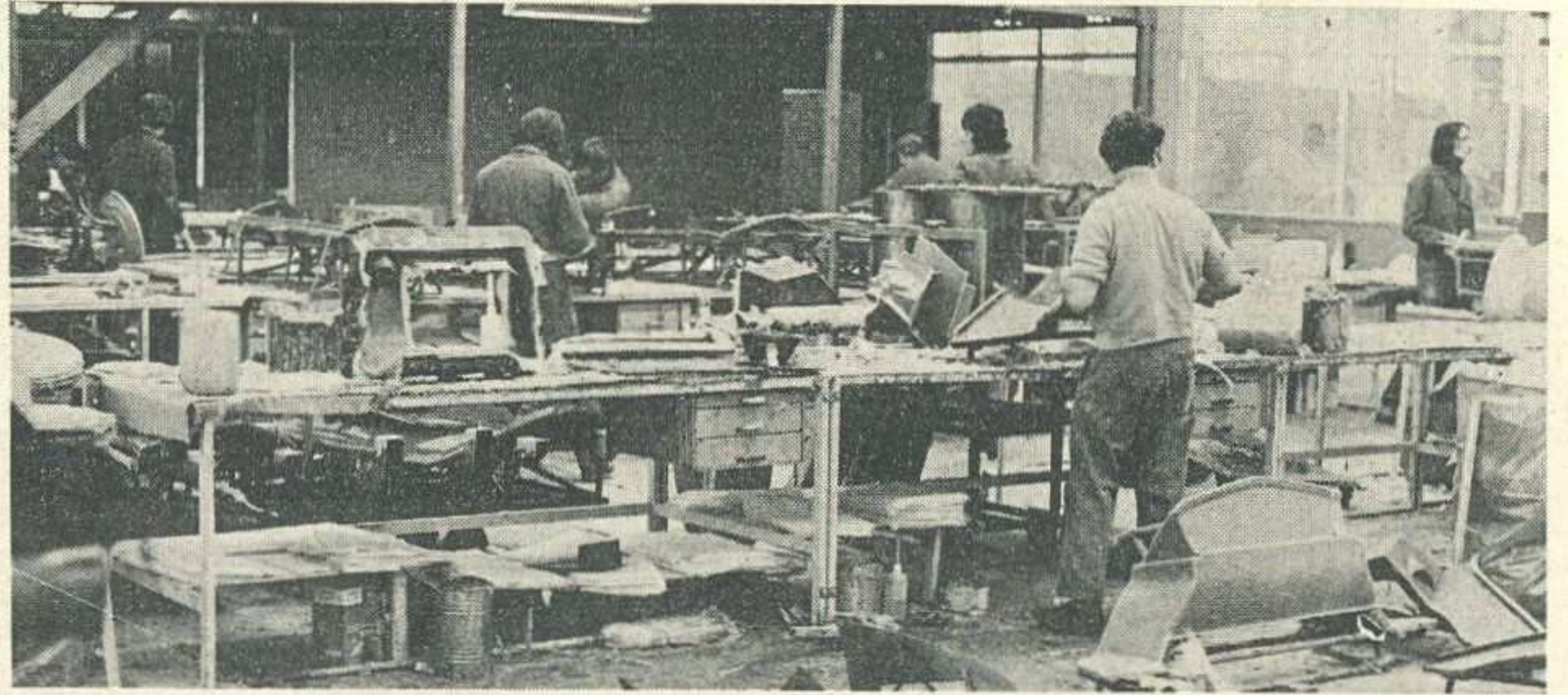
A proposito del turbocompressore, che la Alpine ha utilizzato anche su una F. 2 per le gare in salita, anche se lo scopo principale era quello di trovar maggior potenza i tecnici hanno scoperto che esso dà un aiuto notevole alla soluzione di due altri problemi importanti. Quello dell'inquinamento, perché con questo sistema di alimentazione vengono ridotti i residui nocivi allo scarico, e quello del rumore, fenomeno conosciuto da coloro che vanno a Indianapolis. Un aiuto notevole per quelle gare stradali che stanno incontrando difficoltà appunto per il rumore che fanno le macchine.

Bene, la nostra visita alla Alpine non ha dato altro; d'altra parte ci sembra che sia già molto. Adesso aspettiamo Monte Carlo, sia per vedere cosa faranno le Alpine in gara, sia per sentire cosa ci diranno quelli della Renault.

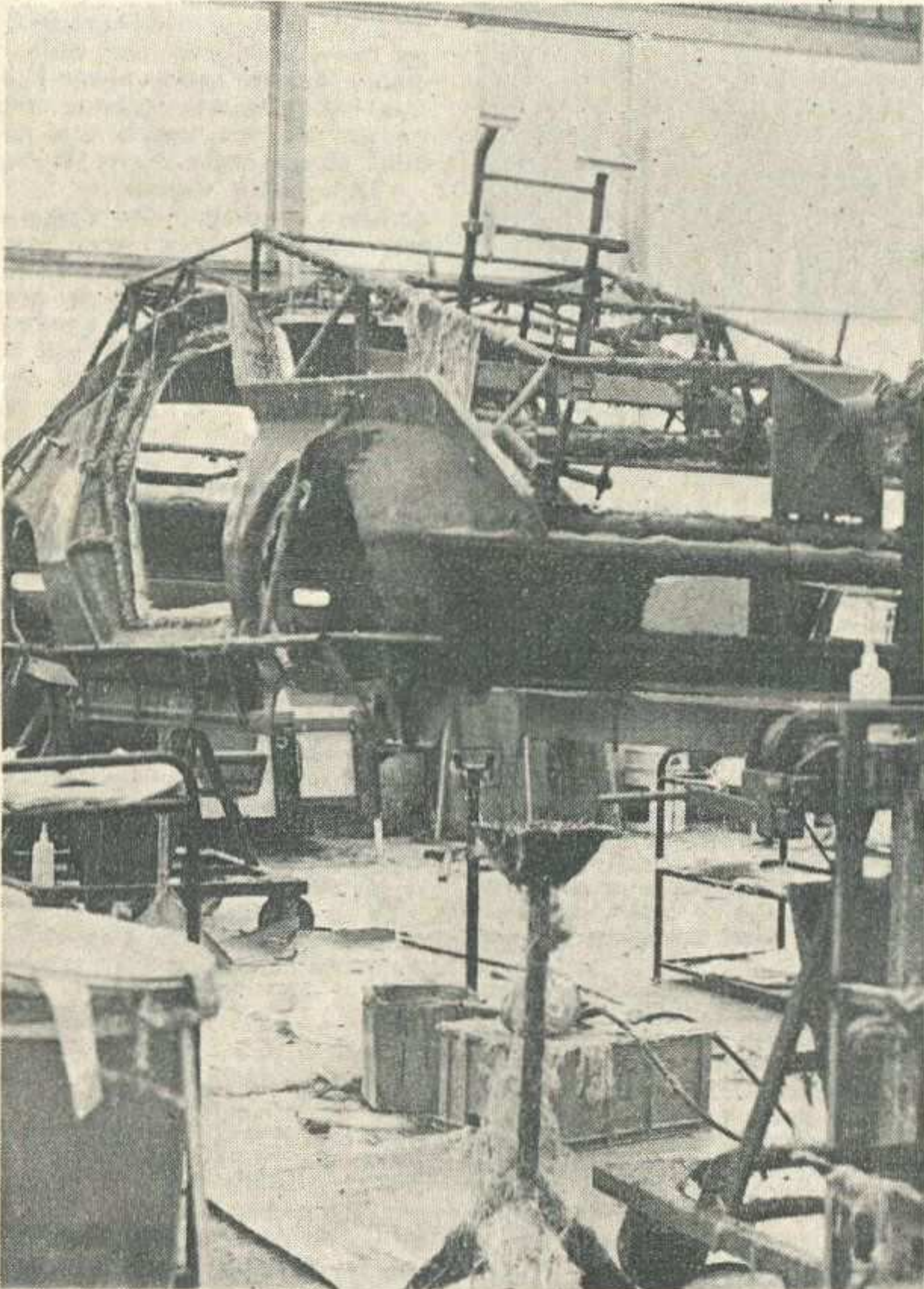
Come nasce un'ALPINE



La produzione normale Alpine comprende la produzione dei telai e delle carrozzerie. Questo in allestimento è un telaio della berlina A 310, con il caratteristico trave centrale che continua ad essere una soluzione razionale di facile esecuzione



Questo è il reparto costruzione carrozzerie. Oggi parte delle carrozzerie Alpine è in fibra di vetro, assemblata su telaietti metallici e poi incollata alle altre parti. Si tratta di un procedimento molto lungo e costoso, ma dai risultati eccellenti per quanto riguarda il risparmio sul peso



Qui sopra, una carrozzeria della A 310 in allestimento sull'apposita « maschera ». A destra, in alto le A 310 complete di scocca in attesa della finitura. La produzione attuale è di tre vetture al giorno. In basso, la catena di montaggio finale, nella quale coesistono le « vecchie » ma sempre valide A 110 e le nuove A 310



SHADOW « private » per HILL e LAUDA?

VIENNA - Dopo l'annuncio della squadra ufficiale UOP-SHADOW, con Oliver e Follmer, pare certo che ad essa verrà affiancata una altra formazione tedesca, finanziata dalla Jagermeister. Pilota designato sarebbe Graham Hill, che già era finanziato dalla Jagermeister in Formula 2, ed ha concluso un accordo in tal senso con Don Nichols, team-manager della Shadow. Non è escluso neppure che venga approntata una quarta F.1 per Niki Lauda. Per Hill questa 1973 dovrebbe risultare l'ultima stagione attiva, e sembra che egli entri poi a far parte della UOP-Shadow come dirigente sportivo.

LARROUSSE su CARRERA nell'EURO GT

Grande attesa, in tutta Europa, per la PORSCHE CARRERA RS granturismo la cui omologazione è imminente. Ben 40 vetture di questo tipo saranno affidate dalla Casa di Zuffenhausen a piloti privati. Negli ultimi giorni di dicembre, al Ricard, Gérard Larrousse ha lungamente provato la RS che aveva fatto debuttare in Corsica preparata da pista dei tecnici tedeschi. La Carrera, con un motore portato a 2900 ed una velocità di punta stimata attorno ai 280 kmh, ha di gran lunga migliorato i tempi esistenti delle Ford Capri, che, pur essendo delle gruppo 2, sono sempre vetture degne di ogni rispetto. In più, la Porsche iscriverà ufficialmente almeno due Carrera RS in ogni prova del Campionato GT, con Larrousse e Fitzpatrick, mentre per i rallies per ora è prevista solo la partecipazione all'East African Safari.

● Un pioniere dell'industria della carrozzeria per automobili, **BERNARDO FISSORE**, è morto con la moglie nel suo appartamento saturo di gas. I coniugi erano senza vita, quando gli inquilini hanno chiamato il 113 avvertendo un forte odore di gas. Si ignorano le cause della disgrazia. Bernardo Fissore e i suoi quattro fratelli fondarono l'azienda nel 1920.

● A poco più di due mesi dalla presentazione della 126, la FIAT pensa già di affiancarle una nuova versione con tetto apribile. L'apparizione di questa 126 è prevista per la primavera.

● Secondo le prospettive della **GENERAL MOTORS**, l'industria americana registrerà per il secondo anno consecutivo un primato d'immatricolazioni raggiungendo, incluse le importazioni, un totale di 13.500.000 veicoli, pari a circa il 10 per cento in più dell'anno precedente.

● La BP e la Overseas Petroleum corp., che opera a nome di un consorzio di società giapponesi, hanno firmato a Tokyo un accordo per il quale la OPC acquisterà dalla BP una partecipazione indiretta del 30 per cento nella « Abu Dhabi Marine Areas », che possiede una concessione petrolifera nelle acque territoriali dello Stato di Abu Dhabi.

● Entro il 28 febbraio l'ERARIO incasserà oltre 71 miliardi di lire dagli automobilisti italiani, come corrispettivo del bollo delle patenti di guida per l'anno in corso.

● Uno dei commenti più snob della stagione, udito in un elegante Club londinese. Un nuovo « socio » ha informato i presenti che gli era stato offerto di diventare « socio » del **REALE AUTOMOBILE CLUB**. Un aristocratico « consocio » ha esclamato: « Il RAC? Caro amico, equivarrebbe a farsi soci di una stazione della sotterranea ».

Le ALFA con l'IVA

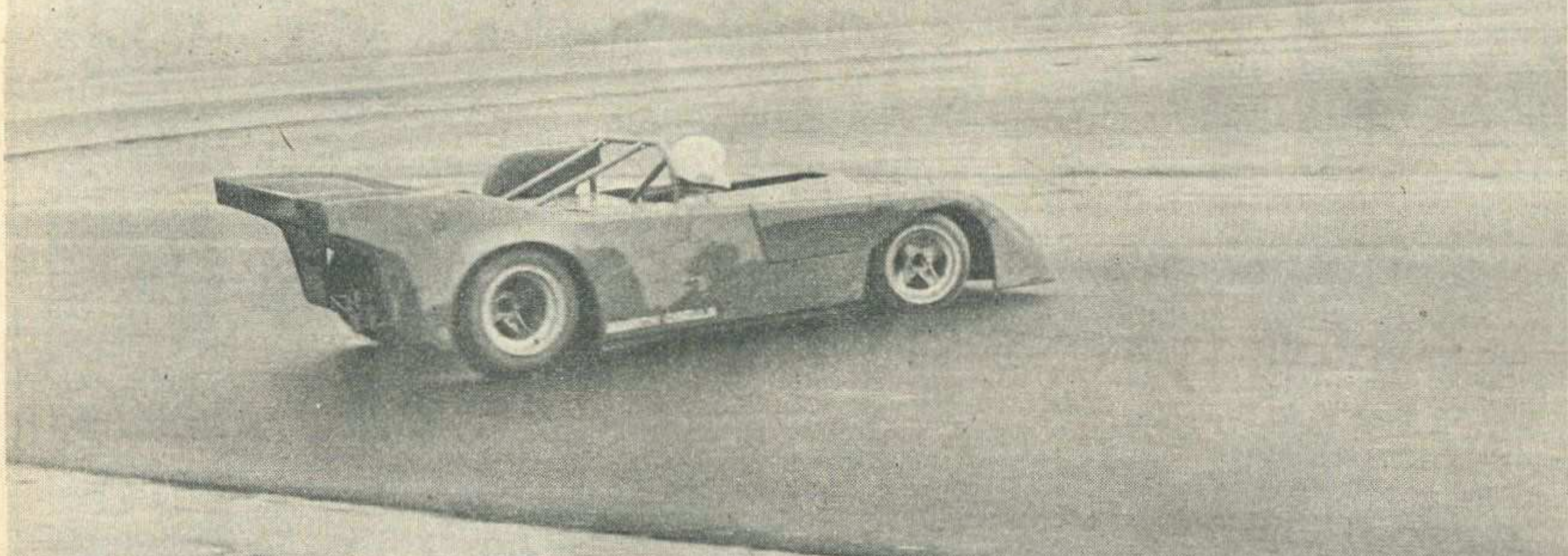
MILANO - Nel suo « Listino prezzi Italia », datato 1 gennaio 1973, ma emesso dopo quella data, l'Alfa Romeo ha indicato le nuove quotazioni dei propri modelli, franco filiali Italia per veicoli gommati e completi di accessori d'uso, IVA compresa, aggiungendo la postilla che detti prezzi possono subire « variazioni senza preavviso ». Ecco le cifre del nuovo listino:

ALFASUD	L. 1.512.000
GIULIA SUPER	» 1.864.800
GT JUNIOR	» 2.150.400
SPIDER JUNIOR	» 2.223.200
GTA 1300 JUNIOR	» 2.760.800
1600 JUNIOR Z	» 2.783.200
ALFETTA	» 2.441.600
2000 BERLINA	» 2.604.000
2000 GT VELOCE	» 3.074.400
2000 SPIDER VELOCE	» 2.973.600
MONTREAL	» 6.602.100

Difficile per OSELLA a CASALE

Le vertenze ingaggi

Gli amari conti di AMON



domare il nuovo purosangue

CASALE M. - Dopo l'infruttuoso «salto» di fine d'anno all'autodromo di Vallelunga inagibile per il maltempo il Team Osella con Enzo Osella (qui in veste di pilota), Tomaini, e due meccanici ha approfittato di una schiarita per provare la nuova vettura '73 sulla neonata pista di Casale. L'Autodromo di Morano Po è oggi praticamente completo e si stanno effettuando solo più i lavori di «maquillage» (codolini...). Per qualche ora si è interrotto il lavoro e i piappeti circostanti hanno vibrato ai possenti ruggiti dei motori Campioni d'Europa.

Lo spettacolo è iniziato con la prova di una vettura nuova del modello '72: il freddo e la molta acqua in pista creavano qualche problema risolto con sostituzione di candele; è da tener presente che si trattava di un puro collaudo. Intanto il tempo migliora, la pista si asciuga quel tanto da invogliare a scendere dal camion la macchina nuova. Vengono montate le «intermedie» Firestone e via! Incredibile, spunta persino il sole e attirato dal rumore arriva il signor Verardi (il Dallara della situazione) che segue molto interessato le evoluzioni di Osella. Sin dall'inizio delle prove era presente il presidente della società autodromo di Casale Luigi Donna.

La vettura '73 si mostra molto a suo agio anche se è un po' dura di molle e ammortizzatori. Sul muso dopo le prove dell'Aeroautodromo è stato montato uno schermo per ridurre la deportanza, sulla coda è comparso un terzo elemento di alettone centrale per aumentare il carico sul retrotreno.

Il radiatore dell'acqua (sul fianco sinistro) è ora alimentato da aria fresca prelevata sul fianco da una presa opportuna. Si è ricorsi alla presa sul fianco in quanto la bocca precedente sotto il brancardo convogliava, oltre all'aria, detriti in gran quantità tanto da disturbare il radiatore. Il radiatore dell'olio invece è rimasto alimentato da sotto sul lato destro in quanto il serbatoio dell'olio fa da deflettore. La posizione esterna dei tromboncini d'aspirazione e relativi iniettori investiti direttamente dal flusso orizzontale dell'aria ha creato qualche problema che si è cercato di risolvere con l'uso di una grossa presa d'aria dinamica.

Complessivamente la vettura '73 ha dimostrato di essere un vero «puro sangue» che per esprimere al massimo le elevate qualità potenziali ha bisogno di una particolare cura e messa a punto che però non si prospetta né troppo lunga né troppo difficile.

Anche con la vettura '73 si è trattato in sostanza di un collaudo in cui non si cercavano i tempi che comunque non sarebbero stati indicativi causa le condizioni della pista. Verso le tredici invogliati dal tempo discreto i tecnici del Team decidono di continuare le prove. Viene tolto lo schermo sul muso per verificare se



In alto, Enzo Osella, nelle vesti di pilota, ha collaudato personalmente a Casale la sua 2 litri. Eccolo in sbandata. Qui sopra, Tomaini assistito da Gianni Varese regola gli ammortizzatori



Aumentato a 20 milioni il capitale-Società Casale

CASALE - Approfittiamo della presenza del Presidente della Società Autodromo di Casale, dr. Luigi Donna, per parlare un po' del futuro di Casale. E' intenzione dei dirigenti portare entro l'anno la lunghezza della pista a 3 km e mezzo dai 2,5 attuali. Il circuito verrebbe prolungato nella direzione verso Torino (a sinistra della foto aerea). E' intenzione creare un nuovo rettilineo di 900 metri circa, un semi-curvone e soprattutto far sì che mediante una «esse» (abbastanza veloce ma non troppo) la posizione dei boxes risulti all'interno della curva di uscita dalla «esse» stessa, migliorando la situazione attuale. L'attuale numero dei soci è di 100 tutti appassionati o piloti. Il capitale della Società è stato elevato a 20.000.000. Sono in atto particolari programmi finanziari che come obiettivo minimo hanno quello di portare il circuito a 3,5 Km e come obiettivo ottimale massimo a 4,4 Km: questo sarebbe il vero circuito che gli amici di Casale volevano realizzare e su questo tracciato si potrà effettuare qualunque tipo di gara. Martedì scorso è stato a Casale a parlare con il dr. Donna, Henry Morrogh che è intenzionato a fare sul circuito di Morano Po due sessioni del suo corso di guida sportiva, una settimana ad aprile ed una settimana a fine settembre.

l'aumento di deportanza all'avantreno dovuto all'originale musetto a semi cucchiaino migliora in questa pista il comportamento della vettura. In effetti così è ed è un vero peccato che la pista non asciughi del tutto per permettere ad Osella di dare a fondo coll'acceleratore: resta infatti una zona di umido infido e viscido che sconsiglia ogni confidenza, aggravata poi dai fossi a lato pista nei quali verranno disposti i bordi rialzati ai lati delle curve.

Collaudo positivo quindi viste le difficili condizioni in cui si è svolto sia per la macchina sia per la pista che a detta di Osella è decisamente ottima e probante tecnicamente e sportivamente. Per la vettura qualche diecina di chilometri in più di esperienza sulla via della messa a punto, i visi soddisfatti dopo le prove dei componenti del Team lasciavano ben sperare.

La macchina '73 calzava ancora Firestone intermedie, in attesa delle Good-year; il motore è il tipo E modello '73 ad angolo stretto fra le valvole, 270 HP a 9.000 giri e dovrebbe nella messa a punto migliorare ancora in potenza e progressione. Comunque già oggi si dimostra sufficientemente rabbioso e competitivo. Perfetti telaio e sospensione la vettura infatti è estremamente contenuta nel beccheggio e nel rollio, e anche con tarature più morbide si era mostrata molto «piatta». Certo la prima semi monoscocca di via Guastalla è nata bene.

Giorgio Rossotto

ANDRUET avrà un'ABARTH

TORINO - In questi giorni, Enzo Osella ha ricevuto una richiesta da Jean-Claude Andruet per disporre di una 2 litri per alcune gare in salita. Questa richiesta rientra nel quadro dell'impegno del forte pilota francese nel settore velocità, dopo i suoi successi con la Daytona. Andruet correbbe con una Abarth-Osella non in forma ufficiale, ma con una vettura in affitto assistito da un proprio sponsor.

● AGOSTINI e MERZARIO hanno vinto i Premi Chevron 1972, uno per il motociclismo, l'altro per l'automobilismo. Il trofeo è stato vinto da Agostini per la nona volta, da Merzario per la prima.

● La Trojan ha rotto in parte i suoi rapporti con la McLAREN, per la quale da otto anni costruiva le Can-Am e le F. 5000 per la clientela. Accetterà ordini soltanto per le M21 di F. 2.

LONDRA - Amon parla ancora della sua rottura con la March e tiene a spiegare come sono veramente andate le cose. Dice che le trattative ebbero inizio nello scorso agosto, quando gli fu assicurato che avrebbe ricevuto una somma base per correre per la Casa. Quando le trattative con Mosley si concretarono, dopo il ritiro della Matra, gli fu detto che la cifra presa in esame in precedenza non era accettabile, ma che si sperava di poterli dare la metà. Per questo Amon rifiutò l'offerta di un'altra squadra («Per la quale avrei certamente firmato, se avessi saputo che la March non intendeva darmi la cifra base»). Poi Mosley gli disse che non era più questione di nessuna cifra base e che i suoi guadagni sarebbero stati il 45 per cento degli utili tratti dalla vettura. «Io avrei dovuto pagare le mie spese di viaggio» aggiunge Amon «e così via. Non avendo altra possibilità, accettai anche se con riluttanza.

«Dopo avere riesaminato la mia posizione economica, sono giunto alla conclusione che dovevo avere una cifra base di qualche genere, per cui ho scritto alla March per dire che se non me la davano avrei dovuto rivedere la mia posizione, dopo il GP del Sud-Africa. Ormai la cifra base era diventata soltanto ciò che potrebbe aspettarsi un pilota al suo secondo anno di Grandi Premi e assai minore di quanto si otterrebbe per una stagione con una sport. Non credo assolutamente che mi si possa accusare di cupidigia. La conclusione della faccenda si è avuta quando, alla radio della Nuova Zelanda, ho sentito che la March aveva annullato l'accordo perché chiedeva più denaro (in verità chiedeva soltanto denaro, non "più"). Per un senso di giustizia verso la March, devo dire che ha avuto la cortesia di informarmi personalmente della decisione soltanto alcune ore dopo che io avevo udito la notizia alla radio. Ritengo inutile qualsiasi ulteriore commento».

Un nuovo aspetto della situazione consiste nel fatto che Granatelli ha detto chiaramente che il patrocinio STP ci sarà soltanto se la March sostituirà Amon con un pilota dello stesso valore. Le voci su Hill possono essere scartate, infatti l'inglese ha intenzione di correre con una Shadow F.1 con patrocinio tedesco e l'annuncio dovrebbe arrivare la settimana prossima. Le voci sull'ingaggio di Schecter sembrano le più probabili, se potrà rompere il contratto con la McLaren (la McLaren non è in grado di trovare patrocinio per fare correre una terza F.1 in tutta la stagione).

d. h.

Una Messa (due anni dopo) per GIUNTI

ROMA - Il 10 gennaio cade il secondo anniversario della tragica scomparsa di Ignazio Giunti, avvenuta all'autodromo di Buenos Aires durante la disputa della 1000 Km argentina. Mercoledì 10 gennaio 1973, nella chiesa della Gran Madre di Dio al piazzale di Ponte Milvio a Roma, verrà officiata una messa in suffragio del Campione scomparso.

● La BRM ha confermato che iscriverà alle gare mondiali '73 quattro vetture per REGAZZONI, BELTOISE, SCHUPPAN e LAUDA.

● E' morto a Firenze ALESSANDRO PINTACUDA, figlio di Carlo, il pilota che fu famoso negli anni fra il 1930 e il 1940, vincendo molti grandi premi e due Mille Miglia in coppia con Della Stufa, sulla famosa Alfa 1750 sport.

Al grande pilota toscano scomparso 45 anni fa sarà eretto un monumento

Il ventisette gennaio prossimo il comitato promotore presenterà ufficialmente la sua iniziativa nel corso di una serata al dancing Turismo di S. Piero a Sieve, con inizio alle ore 21. E' prevista la partecipazione di personalità del mondo automobilistico, di piloti, di scuderie, di appassionati. L'incasso della serata sarà devoluto al comitato per le spese del monumento. La sede del COMITATO MATERASSI è in piazza Colonna a S. Piero a Sieve (50037 Firenze); telefoni 848060 e 848010.

(ma si chiede che gli sia anche intitolato l'autodromo del MUGELLO)



MATERASSI story

Emilio Materassi durante una gara negli anni '20. In alto, il ritratto del campione toscano dal quale è stato ricavato il bozzetto per la statua che dovrebbe essere collocata nell'autodromo di Scarperia

FIRENZE - Autodromo di Monza, dieci settembre 1928: da poco più di un'ora si corre il sesto Gran Premio d'Europa e Varzi conduce la gara con la sua Alfa Romeo alla media di oltre 156 orari. Fra gli inseguitori Emilio Materassi su Talbot lanciato in una spettacolare rimonta che lo ha già portato al quarto posto: improvvisamente la vettura cambia però traiettoria mentre sfreccia a duecento chilometri all'ora. Le ruote finiscono fuori pista, la macchina si impenna e vola addosso alla folla del parterre: è la tragedia che vedrà un bilancio di ventuno morti, altrettanti e più feriti, la scomparsa dello stesso Materassi campione italiano in carica. Sulla dinamica dell'incidente si dice che una ruota della Talbot di Materassi ha urtato la vettura di un altro concorrente, mentre altre testimonianze, fra le quali quella di un giovane appassionato dell'epoca, Pasquale Borracci oggi presidente dell'A.C. Firenze, escludono questa ipotesi.

I giornali riportano con grande spazio la notizia della tragedia di Monza nello stile dell'epoca e non mancano sentenze solenni: un giornale locale toscano (Emilio Materassi era nato a Borgo S. Lorenzo nel 1894) scrive: «La gara della velocità così inutile per i perfezionamenti tecnici e per i commerci automobilistici l'ha ingoiato». Più lungimirante il commento della «Gazzetta dello Sport»: «Verrà il giorno in cui si dovrà però parlare dell'utilità o meno delle grandi prove di velocità su pista, dei limiti dei campioni. Si renderà pure necessaria la disamina delle misure di sicurezza del pubblico e quella dei servizi di soccorso».

Ma a parte i commenti relativi alle dimensioni della tragedia, il mondo dell'automobile perse a Monza uno dei suoi personaggi più importanti di quegli anni, uno che si era fatto da sé. Partito come autista delle vecchie corriere di linea che viaggiavano negli anni venti nel Mugello, zona della provincia di Firenze culla di piloti e di corse, Emilio Materassi successivamente aprì una sua officina a Firenze e divenne concessionario della Itala. Nel 1922 comincia a fare la sua apparizione nel mondo delle corse e precisamente in occasione del «suo» circuito del Mugello al volante di una Fiat. Ma è nel 1924 che l'astro di Materassi comincia la sua parabola ed arrivano le vittorie: coppa della Collina, Mugello, coppa delle Cascine, coppa Montenero, Gran Premio di Roma ed altri successi. Il 1927, dopo aver corso su Bugatti e Maserati, è l'anno della sua consacrazione nazionale: vince a San Sebastiano, la Targa Florio, il Mugello, i gran premi di Tripoli e Bologna; successi che lo portano alla conquista del titolo italiano.

Per il 1928 Materassi dà vita alla prima scuderia automobilistica in senso moderno rilevando quattro vetture Talbot, costruite in Francia dall'ingegnere Bertarione, che nelle prove di Monthlery non hanno soddisfatto i tecnici e che sono quindi messe in disparte. Materassi giudicò in-

vece valide nel loro complesso le vetture e ne decise l'acquisto prevedendone la profonda trasformazione: il corridore mugellano diventa così il preparatore delle sue stesse vetture, eliminandone i difetti e rendendole competitive: le Talbot-Materassi, come le avremmo chiamate oggi, cominciarono a vincere un po' dovunque. Poi la preparazione per la corsa di Monza, la notizia di una sua rinuncia rientrata all'ultimo momento, il fatale appuntamento col destino sul filo dei duecento all'ora, il dolore della moglie, delle due figlie, degli sportivi, dei colleghi, primo fra tutti Chiron che si aggiudicò poi quel tragico gran premio con la sua Bugatti, davanti all'Alfa di Varzi ed all'altra Bugatti di Nuvolari.

Questa la storia e il ricordo di un campione di quarantacinque anni fa: ma quanti sanno chi è stato Materassi e cosa ha significato per l'automobilismo? Pochissimi. Proprio partendo da questa considerazione un gruppo di appassionati mugellani ha dato vita ad un comitato per la realizzazione di un monumento in onore e memoria dello scomparso. Segretario del comitato è Lanfranco Villani, abitante a San Piero a Sieve (Firenze) telefono 84.80.60.

Scopo del comitato quello di reperire i fondi per erigere un monumento dedicato al pilota di Borgo San Lorenzo. La spesa prevista si aggira sui cinque milioni di lire ed il bozzetto dell'opera, che sarà in bronzo, è già in preparazione presso lo studio dello scultore professor Mario Ferretti, che ha aderito all'iniziativa del Comitato mugellano di lavorare per il solo rimborso spese. Il monumento sarà alto quasi tre metri e rappresenterà la figura intera di Materassi. Il bozzetto finito sarà presentato a marzo. Per raccogliere i fondi il comitato ha già organizzato vendite di quadri donati da pittori, sta curando una pubblicazione commemorativa e organizzando altre manifestazioni per finanziare l'opera.

Per quanto riguarda la collocazione dell'opera d'arte gli appassionati mugellani ritengono che la migliore sia dentro o all'ingresso del costruendo autodromo internazionale di Scarperia, opera che potrebbe addirittura essere intitolata allo scomparso in modo da onorarne veramente la memoria e farlo conoscere alle nuove generazioni. Sembra che questa sia l'intenzione anche del comitato e secondo noi non sarebbe male discutere il problema con l'A.C. di Firenze, in via ufficiale, in modo da assicurare fin da ora la denominazione «Autodromo internazionale del Mugello-Emilio Materassi», che riteniamo potrebbe essere ben accolta dall'A.C. fiorentino.

Intanto i promotori dell'iniziativa si stanno dando da fare cercando di arrivare quanto prima possibile al raggiungimento della cifra richiesta; lavorano in silenzio ma se qualcuno li vuole aiutare basta mettersi in contatto col segretario Villani per studiare le forme più adatte al raggiungimento dello scopo.

Marco Grandini

MODENA - Anche quest'anno, come ormai è tradizione, la MODENA CORSE farà la sua cena sociale al ristorante modenese «La secchia rapita», il prossimo 12 gennaio. In quella occasione, oltre a premiare i propri piloti, la Modena corse consegnerà per la seconda volta il TROFEO PROMESSA EMILIA E ROMAGNA. Per il 1972 il premio è stato assegnato a Giorgio Francia che nella stagione scorsa ha conquistato il titolo della F. Italia e si è classificato secondo nel Campionato di F. Ford. Giorgio Francia, che è nato a S. Giorgio di Piano (Bo), ha ricevuto quest'anno il CASCO D'ARGENTO di AUTOSPRINT e questo riconoscimento della Modena Corse non fa che confermare il giudizio espresso da AUTOSPRINT riguardo alle possibilità del pilota emiliano.

Tira somme positive (dopo 11 anni) la commissione degli A. C. triveneti Una ragazza campione anche degli uomini!

TREVISO - La Commissione sportiva triveneta degli Automobile Clubs ha tirato i fili del suo undicesimo anno di vita. E' stata una annata molto intensa nel corso della quale quasi tutte le competizioni poste in calendario sono state disputate a conferma della volontà della commissione sportiva triveneta e di quelle dei vari Automobile Clubs di continuare lungo l'itinerario indicato dalla CSAI. Il settore più intenso è stato anche quest'anno quello della velocità che ha visto la disputa di ben nove gare delle undici in programma (non sono state effettuate la Trieste-Opicina e la classica Bassano-Montegrappa) delle quali tre organizzate dall'Automobile Club di Belluno che ha saputo dare prova di dinamicità ed intraprendenza riuscendo a demolire parte di una casa privata per poter disputare la Agordo-Frasenè. La vernice stagionale si è avuta anche nel '72 in provincia di Treviso con la Vittorio Veneto-Cansiglio, seguita da un'altra classica, la Tolmezzo-Verzegnis e poi via via tutte le altre fino alla Coppa Alpe del Nevegal disputata il 17 settembre che ha costituito la competizione di chiusura stagionale. Numerose le conferme in questo settore nelle varie classi a significare che i risultati si costruiscono stagione su stagione, competizione su competizione e per non far torto a nessuno lasciamo il responso alle classifiche ufficiali che sono state compilate con tanta scrupolosità ed attenzione dallo staff del triveneto che fino al 31 scorso aveva sede a Treviso presso l'Automobile Club.

Note interessanti sono da segnalare anche nel settore dei rallies internazionali nel quale sono state tenute valide le prove del «4 regioni», delle Alpi Orientali e del San Martino. Nella graduatoria dei conduttori svetta al vertice della classifica il nome di Donatella Tominz la simpatica biondina triestina che finalmente è riuscita a toccare il cielo con un... dito e superare rally-man della statura di Merluzzi e Ceccato. Interessante anche la novità adottata per la prima volta nel '72 della classifica per secondi conduttori che vede al primo posto il triestino «Squaw» seguito dai vicentini Bertolio e Bonelli. Nei rallies internazionali Fulvio Bacchelli l'ha spuntata d'autorità distanziando il vicentino Rigoni ed il padovano Bonato. Niente classifiche per la regolarità giacché nel '72 è stata disputata una sola gara, l'autosciatoria delle Dolomiti.

Le classifiche: rallies nazionali per conduttori: 1. Fulvio Bacchelli (4R Lloyd Adriatico) p. 80; 2. Fabio Rigoni (Palladio) 52; 3. Gianni Marchiol (Friuli) 52. Di classe, gruppo 1, turismo di serie classe fino a 1000 cc: 1. Giorgio Bedin (Padova Corse) p. 14,10. Classe da 1000 a 1300 cc.: 1. Giuseppe Baron (Palladio) 23,70. Classe oltre 1300 cc.: 1. Francesco Svizzero (Piave Jolly Club) p. 14,20. Gruppo 2 turismo speciale, classe fino a 1000 cc.: 1. Renato Benvenuti (Venezia C.) p. 14,10. Classe da 1000 a 1600 cc.: 1. Angelo Presotto (Team Peg) p. 14,80. Classe oltre 1600 cc.: 1. Guerino Marchi (Venezia C.) p. 4,60. Gruppo 3, gran turismo di serie: classe fino a 1300: titolo non assegnato. Classe oltre 1300 cc.: 1. Gianni Marchiol (Friuli) p. 18,90. Gruppo 4, gran turismo speciale: raggruppamento unico: 1. Fulvio Bacchelli (Lloyd Adriatico) p. 21,50; 2. Fabio Rigoni (Palladio) 17,40; 3. Mauro Bonato (Patavium) 12,70.

Rallies internazionali conduttori: 1.

Donatella Tominz (Trieste) p. 86,6; 2. Livio Merluzzi (4R Lloyd Adriatico) 46,4; 3. Pino Ceccato (Bassano Corse) 42,2.

Rallies internazionali secondi conduttori: 1. «Squaw» (Trieste) p. 85,2; 2. Bernardino Bertolio (Bassano Corse) 43,6; 3. Rolando Bonelli (Bassano Corse) 27,2.

Velocità conduttori, gruppo 1, turismo di serie classe 850: 1. Franco Zanessi (San Marco) p. 19,80. Classe 1000: 1. «Calimero» p. 20,75. Classe 1150: 1. Roberto Grassetto (Patavium) p. 14,80. Classe 1300: 1. Ferruccio Franceschi (4R Lloyd Adriatico) p. 21,96. Classe 1600: 1. Franco Furlanetto (Venezia) p. 16,60. Classe oltre 1600: 1. Silvano Campesan (S. Marco) p. 15,90. Gruppo 2, turismo speciale, classe 500: 1. Aldo Bernardi (Tre Cime) p. 19,25. Classe 600: 1. «Tibelli» (Verona) p. 11,60. Classe 700: 1. Mario Ruoso (Padovone Corse) p. 16,30. Classe 850: 1. Tullio Pain (Piave Jolly Club) p. 15,90. Classe 1000: 1. Amighini (Verona) p. 18,90. Classe 1150: 1. «Girasoletto» (Team Peg) p. 18,80. Classe 1300: 1. Hansjorg Brunner (Merano Corse) p. 15,50. Classe 1600: 1. Arvise Marcello (Piave Jolly Club) p. 15,90. Classe 2000: 1. Silvano Pittini (Team Peg) p. 18. Classe oltre 2000: 1. «Tatog» (San Marco) p. 7. Gruppo 3, gran turismo di serie, classe 1000, titolo non assegnato. Classe 1300: 1. Luigi Innocente (Piave Jolly Club) p. 21,60. Classe 1600: 1. Pierluigi Grassetto (Patavium) p. 20,05. Classe 2000: 1. Hubert Delugan (Merano Corse) p. 7. Classe oltre 2000: 1. Ruggero Parpinelli (Parpinelli) p. 20,60. Gruppo 4 gran turismo speciale: classe 1000: 1. Giancarlo Ronchi (Piave Jolly) p. 21. Classe 3000: 1. «Willer» (Piave Jolly Club) p. 11. Classe 1600: 1. «Effe-Ci» (Treviso) p. 10. Classe 2000: 1. Silvano Frisori (4R Lloyd Adriatico) p. 13. Classe oltre 2000: 1. Girolamo Capra (Palladio) p. 12. Gruppo 5, sport, classe 1000: 1. Alberto Donà (Dolomiti) p. 19,70. Classe 1300: 1. Mario Nardari (San Marco) p. 10. Classe 1600: titolo non assegnato. Classe 2000: titolo non assegnato. Classe oltre 2000: titolo non assegnato.

Attilio Trivellato

Un Salotto da... corsa

● Un salotto per «chiacchiere a quattro ruote» è senza dubbio un'idea nuova e interessante. L'hanno realizzata a Firenze i titolari dell'Automoda, Cappelli e Danti i quali hanno deciso di riservare un angolo del loro negozio, con tanto di filodiffusione, ai soci della Firenze-Corse Biondetti. Una specie di pied à terre aperto a tutti gli appassionati. Fra gli obblighi sembra essere stato fissato quello di leggere AUTOSPRINT quanto prima possibile...

● Domenica 21 gennaio alle ore 9,30, la Scuderia Marche terrà nella Sala Verde del Teatro «Lauro Rossi», l'Assemblea Regionale. Nell'occasione verranno premiati i soci conduttori che si sono distinti nella stagione sportiva 1972 e nella stessa manifestazione verrà inaugurata una importante Mostra Collettiva di Pittura.



Anche pedalando si può... domare la belva PANTERA



Moira Orfei, la «leonesa» ha provato, e ne è entusiasta, la «Pantera» De Tomaso



Fra i «clienti» celebri di Alessandro De Tomaso v'è anche Marino Basso il campione mondiale di ciclismo su strada. La «freccia» bianco-celeste ha assicurato che quando appenderà la bici al chiodo, continuerà a correre, ma sulle quattro ruote. La grinta (se manterrà la stessa personalità) non mancherà certo

MODENA - Alessandro De Tomaso ha organizzato, nell'officina di via Peri, un piccolo museo personale che riassume un poco tutta la sua storia. De Tomaso è uomo di carattere che difficilmente si commuove, ma qui, davanti a questa minuscola rassegna, gli vengono quasi le lacrime agli occhi. In questo museo vi sono i telai che Alessandro costruiva da Leoni e poi nella sua prima officina alloggiata nella casa colonica dei Mulini Nuovi; v'è la monoposto junior e la F. 3, il prototipo 5 litri del 1965 e la monoposto ideata e costruita da lui assieme ad Isabella, azionata da motore Alfa Romeo, e infine la F. 1 da tre litri. Queste ultime due vetture furono collaudate da De Tomaso e Bussinello che ne fu anche il pilota e, guarda caso, troviamo i due uomini ora affiancati nell'azienda che De Tomaso fondò nel 1959 con un capitale di 7.000 dollari, azienda che ora ha assunto uno sviluppo straordinario. Nella stessa troveranno forse posto anche i figli Alejandro, Paulo e Santiago che hanno una voglia matta di seguire il padre, il quale, però, da uomo quadrato com'è, intende che i giovanotti completino gli studi.

Il settore sportivo — pacifico quello commerciale come dice il dott. Vassallo anche se la telecrivente «brucia» — è sempre più in evidenza. Si stanno preparando le macchine per Mario Casoni (che ha già stabilito il programma per il mondiale marche e per l'euro GT), per Antonio Trenti, per il figlio di Giuliano Giovanardi che intende darsi alle corse anche se papà non vuole, e per tanti altri. In quanto alle vetture del gruppo 3, per le quali si è già ottenuta l'omologazione, vi

sono grandi propositi. Molti piloti da rally sono passati alla «Pantera» ed è facile da capirsi visto il prezzo conveniente, anche dopo l'avvento dell'IVA, le prestazioni eccezionali e la consegna quasi immediata.

Mentre osserviamo le scocche delle Gr. 3 di Piero Vicini e del «vecchio» (si fa per dire) ma sempre valido Odoardo Govoni, ecco che compare il campione del mondo dei ciclisti professionisti Marino Basso. Quello dell'auto da corsa è sempre stato per lui un «pallino».

«Ho sempre sognato la macchina veloce — dice Basso — ma come fare? Io ero povero e questa Pantera me la sono comprata pigiando sui pedali, digrignando i denti, soffrendo, maledicendo la malasorte. Sono diventato qualcuno perché ho anche della grinta. Ebbene, ora con i soldi che mi sono sacrosantamente guadagnato mi sono acquistata la Pantera e ne sono orgoglioso. Sono sacrifici miei, non sono figlio di papà. La stessa grinta che ho in bici l'avrei anche in automobile. Dica pure che quando smetterò di pedalare intendo correre con l'auto. Intanto mi faccio le ossa sotto la guida del «grande» Guerino Bertocchi.»

Prima di congedarci dagli amici della De Tomaso, diciamo Mario Montagnani, Ugolini e Guerino Bertocchi essendo assenti Alessandro (in USA), Bussinello (a Torino) e Aurelio Bertocchi (a Pesaro) per cui nessuno accenna alla Filipinetti anche se si sa che se Parkes restasse libero farebbe molto comodo qui, il vecchio Guerino ci dice: «Lo sa che anche la bellissima Moira Orfei ha provato la Pantera restandone entusiasta? C'è da credergli: fra «belve» è facile l'intesa!

Mario Morselli

**AUTO
SPRINT
K
KARTING**

LE PROSSIME GARE

14 gennaio, PISTA VERDE - S. Bartolomeo, gara naz. cl. 100 e 125 cc tutte le classi e categorie con silenziatore; 3. prova Torneo d'Inverno - 21, PISTA VERDE, S. Bartolomeo, gara naz. cl. 100 e 125 cc tutte le classi e categorie con silenziatore; 4. prova Torneo d'Inverno - 21, PISTA D'ORO, Roma, gara naz. cl. 100 e 125 cc tutte le classi con silenziatore; 2. Prova Torneo dei Campioni - 28, PISTA VERDE, S. Bartolomeo, gara naz. cl. 100 e 125 cc tutte le classi con silenziatore; 5. prova Torneo d'Inverno.

Anche gli
ARBITRI
delle piste
scottano...

ROMA - Il 1973 già apre con una grana! La prima prova del Torneo dei Campioni, a Roma, per la classe 100 cc 3.a categoria, ha lasciato un seguito per la CSAI. Decidere, cioè, sulla validità o meno della gara. Una decisione che s'impone e che non può tener conto, oltre che dei fattori tecnici, di quelli sportivi che sono i preminenti. Oltretutto necessita smorzare sul nascere un serpeggiare d'intenti contestativi da parte di un gruppo di piloti che, a loro dire, sono danneggiati da decisioni di ufficiali di gara dediti ad avallare situazioni a favore dei «grandi». Niente di più falso e deleterio. La gara di Roma è stata chiaramente falsata nei risultati e come tale va non ripetuta, perché mai conclusa, ma soltanto disputata. Lo sport dei motori è purtroppo, in modo precipuo, sport di possibilità economiche, ed anche nelle classi rigida-

mente contenute può accadere, come accade, che colui che più possiede può meglio curare i mezzi con quelle sfumature tecniche regolamentari che altri, anche per mancanza di tempo o possibilità, non possono raggiungere. Tutto il resto è un vano chiacchierare ed è un voler dar corpo a «fantasie».

Certo che quando si sente chiedere da qualche pilota che a dirigere le gare devono essere altri piloti magari di categorie diverse, c'è da domandarsi se lo sport deve continuare ad essere tale, con le sue regolamentazioni liberamente accettate, o non sia il caso di dover individuare tali elementi chiaramente eversivi. Si gareggia per vincere e nessuno lo discute, ma per vincere alla luce del sole e non chiedendo di ratificare un falso presunto arrivo. Un errore, sempre unanimemente possibile, non può dar luogo a falsi risultati.

La «CAN-AM» del karting quattro milioni di premi

ROMA - Il campionato italiano Scuderie e Marche che la F.I.K. ha messo in cantiere per il 1973, ha calamitato l'interesse di tutto l'ambiente talché la federazione, per illustrarne le finalità e varare le formazioni, ha indetto un convivio che si terrà a Milano la sera del 13 gennaio, presso il ristorante «Carletto e Fiorella» di via Sant'Agnese, con inizio alle ore 18.

Il campionato in contesto, al quale possono partecipare tutti i concorrenti italiani titolari di licenza CSAI, prevede l'assegnazione di tre titoli: alle Scuderie, alle Marche per i motori e alle Marche per i telai, il tutto per la sola classe 100 cc. Scuderie e marche dovranno essere legalmente riconosciute ed i motori rientrare fra quelli omologati secondo le norme FIA.

Le squadre di scuderia verranno formate da due equipaggi composti da tre conduttori ciascuno: due titolari che dovranno essere licenziati CSAI nella 1. cat. o nella 1. cat. superiore, mentre il conduttore di riserva, che scendendo in gara dovrà usare il mezzo del titolare assente, sarà di 2. categoria. I conduttori che cominceranno il campionato per una determinata scuderia o marca, non potranno cambiare formazione.

Saranno designate delle «teste di serie» scegliendole fra i conduttori di 1. o 1. superiore e per tutta la durata del campionato che prevede lo svolgersi di cinque prove, è operante l'articolo 39 del Reg. Naz. Sportivo (Ritiro della licenza).

Il regolamento particolare del campionato comunica anche il sistema di punteggio che verrà usato; per ciascuna gara — fermo restando che piloti titolari e di riserva hanno diritto a punteggio — al 1. classificato fra i conduttori titolari andranno 50 punti,

49 al secondo, 48 al terzo e così via scalando sempre di un punto. I conduttori di riserva avranno diritto soltanto alla metà del punteggio. I titoli non verranno assegnati se non saranno state disputate almeno quattro prove valide, e se i partenti non saranno almeno 6 per le scuderie e 4 per le marche. Particolarmente laborioso il conteggio dei punti per il campionato marche: innanzi tutti i rappresentanti di una marca non potranno essere più di 6 (i piloti di 2. cat. sono esclusi) per cui la classifica definitiva di ciascuna prova verrà stabilita sommando i punti conseguiti da ciascun conduttore della stessa marca nella classifica della gara, quindi stabiliti i primi sei si assegneranno agli stessi rispettivamente punti 9-6-4-3-2-1. Stabiliate le norme di eventuali spareggi per gli ex-aequo, verrà proclamata campione la scuderia o la marca che avrà ottenuto il miglior punteggio totale nella classifica generale dei campionati, che saranno organizzati dalla FIK con la collaborazione di un apposito comitato da designare e delle piste interessate.

Le norme generali del regolamento prevedono che ciascuna scuderia o marca potrà avere al seguito due meccanici che debbono essere forniti di apposita licenza.

Fermo restando che i regolamenti particolari delle varie manifestazioni dovranno stabilire di volta in volta la dinamica delle gare, esse, in linea di massima, potranno essere di velocità in linea, di durata, tipo australiano ad inseguimento. Secondo il numero dei piloti iscritti, gli stessi potranno essere suddivisi in due gruppi in base ai tempi di qualificazione. Ogni gruppo disputerà una manche eliminatória con ammissione alla finale di un certo numero di piloti, mentre altri verranno

ammessi in base a recuperi. Molto interessante il concetto che stabilisce che i conduttori doppiati verranno eliminati, iniziando dal compimento del quinto giro.

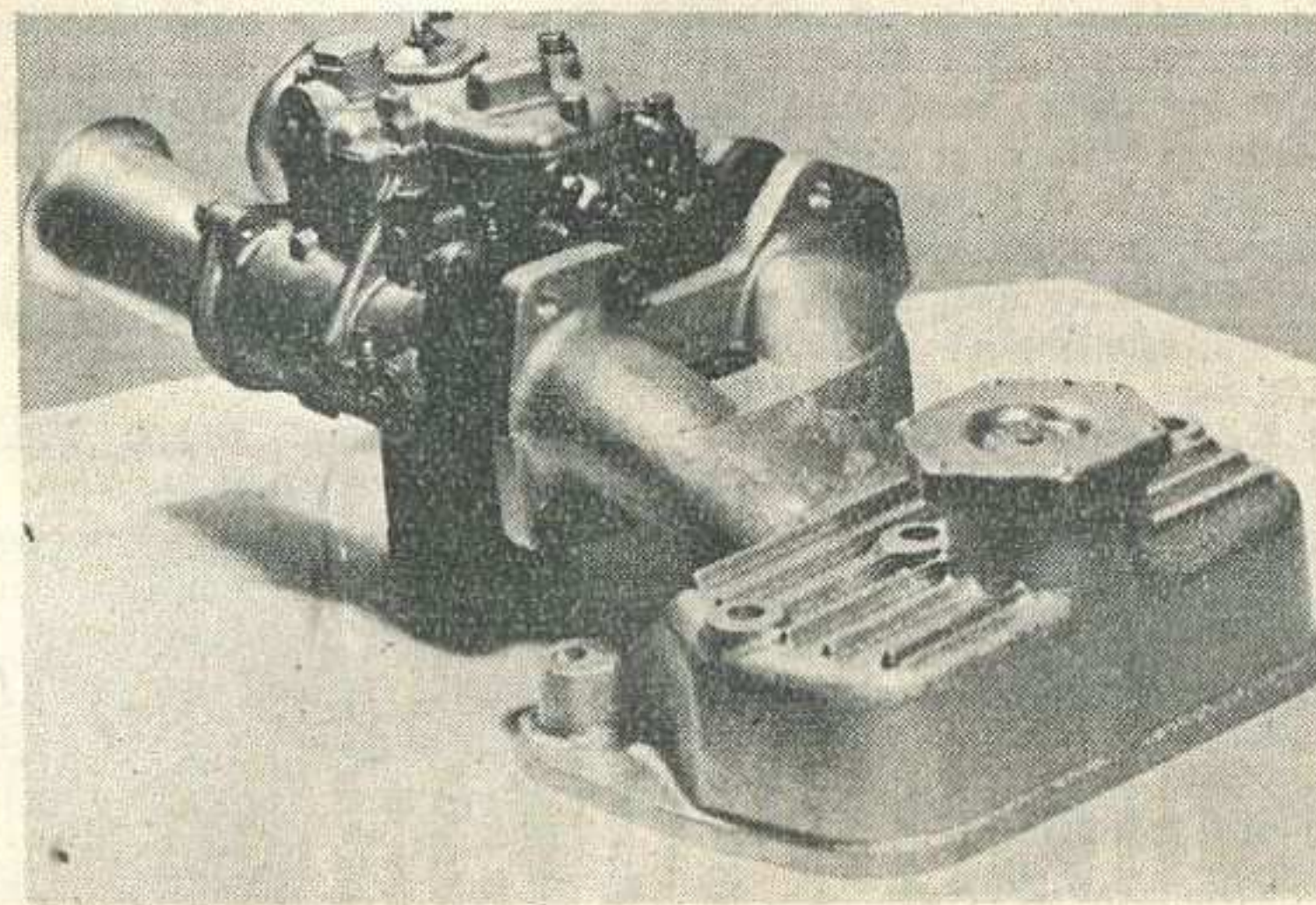
Le prove valide per il campionato in contesto si svolgeranno secondo il seguente calendario: 18 marzo, pista Kennedy - Napoli; 23 aprile, pista Calabria 1000-Vibo Valentia; 20 maggio, pista S. Pancrazio - Parma; 8 luglio, pista del Mare - Fano; 26 agosto, pista Azzurra - Jesolo.

Le gare saranno condotte da due terne fisse di direttori di corsa, commissari sportivi e tecnici del ruolo nazionale, designati dalla FIK in pieno accordo con il comitato organizzatore. Le eventuali sanzioni prese a carico di un conduttore, saranno automaticamente estensibili all'altro conduttore della squadra e al concorrente. Anche l'arresto con bandiera nera per condotta scorretta o ostruzionismo, sarà esteso immediatamente all'altro conduttore e il concorrente verrà penalizzato dai 5 ai 10 punti. Il gioco di squadra sarà represso con gravissime sanzioni.

Oltre ai premi d'onore finali e gara per gara, costituiti da medaglie coppe e diplomi, è previsto un monte premi finale di L. 4.000.000, la cui suddivisione e norme di assegnazione verranno rese note in seguito.

Il termine utile per iscriversi ai campionati scuderie e marche è stato fissato nel 15 febbraio 1973; dopo tale data, e comunque non oltre il 28 febbraio, potranno essere accettate altre iscrizioni, ma a tassa doppia. Le tasse di iscrizione sono L. 50.000 per le scuderie e L. 200.000 per le marche. Alle scuderie che avranno preso parte a tutte cinque le prove, verranno rimborsate L. 20.000 a titolo di premio di presenza.

Un collettore già per la «126»



CINGOLI - Il preparatore cingolano Pacifico Mazzieri ha messo a punto un collettore d'aspirazione per la Fiat 126. La soluzione tecnica realizzata da Mazzieri permette di migliorare le già brillanti prestazioni della piccola auto.

«Si tratta — ci ha detto l'interessato — d'un collettore allestito in un unico blocco con il coperchio delle punterie, in lega d'alluminio, antivibrazione, per il montaggio d'un carburatore speciale destinato a far ottenere potenze sorprendenti. Naturalmente si può disporre su tutti i tipi di 500 e 595». (g. c.)

Già ricominciata
la stagione
delle corse

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

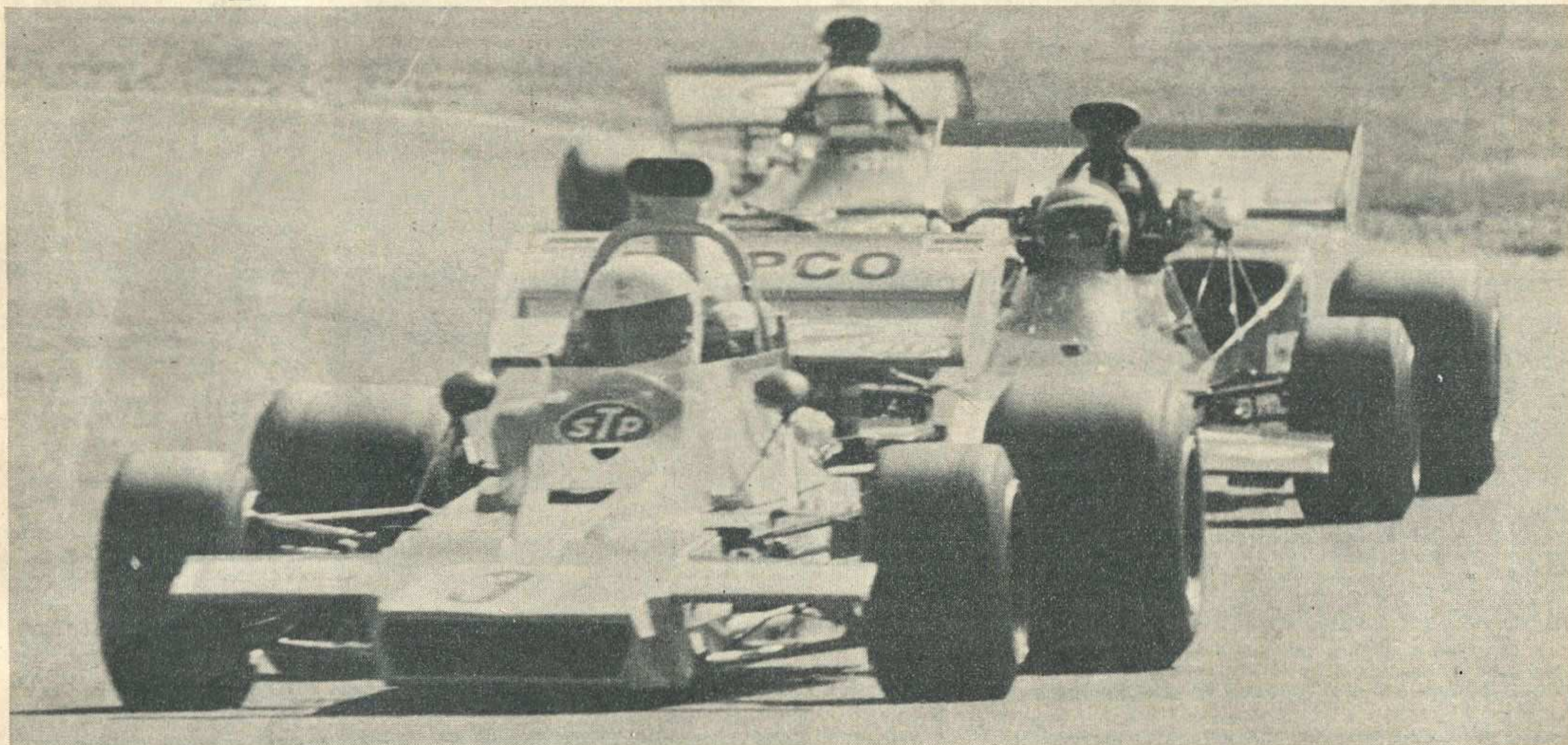
AUTO
SPRINT

domenica SPRINT

La prima corsa della COPPA TASMANIA il

G.P. NUOVA ZELANDA dominata dalla ELFIN - REPCO

Anche con tre marce sempre in testa Mc CORMACK



John McCormack si è affermato nella gara d'apertura della Tasman Cup al volante della sua rinnovata Elfin con motore Repco V8 sul circuito di Pukekohe, in Nuova Zelanda

PUKEKOHE - La prima prova della Coppa Tasmania è stata vinta dall'australiano John McCormack, che nella serie dello scorso anno si piazzò settimo assoluto. La sua vettura, una Elfin Repco V8, era basilamente uguale a quella del 1972, eccettuato per modifiche alla geometria delle sospensioni e per il muso, simile a quello della Brabham. McCormack è l'attuale campione della Tasmania della F. 5000. La sua vettura è la macchina ufficiale della Elfin, patrocinata dalla linea aerea australiana Ansett. Il telaio è semplice, alleggerito in confronto a quello dello scorso anno.

La posizione al palo era stata ottenuta da Frank Match, su Match Repco, col tempo di 1'7"; accanto a lui in prima fila c'era McRae, 1'7"2. In seconda fila McCormack con 1'8" insieme a Max Stewart con 1'9"1. In terza fila Rollinson, su McRae Chevrolet, con 1'9" e Thompson su Chevron con 1'9"2.

Partito, come si è detto, dalla seconda fila, con il terzo miglior tempo, McCormack all'ottavo giro si è trovato senza terza marcia, oltre ad avere noie al comando del gas sino da metà gara. Ciononostante ha condotto dal primo all'ultimo giro. La sua vittoria in questo ventesimo G.P. di Nuova Zelanda può essere considerata l'epilogo della sua più bella

corsa, in undici anni di carriera, e la sua prestazione è stata perfetta, senza che sia possibile trovare una critica da muovergli. E non è stato sempre facile, perché ha dovuto respingere ripetuti attacchi di McRae, che dal quattordicesimo al diciassettesimo giro non gli ha dato pace. Poi McRae ha perso due giri per fermata al box, prima per una foratura, in seguito perché gli si era storta una ruota. Verso le fasi finali anche Rollinson ha tentato di ostacolare il futuro vincitore, ma si è proprio trattato soltanto di un tentativo, che non ha mai disturbato McCormack.

McRae ha però, nella sua lotta, coperto il giro più veloce, in 1'7"7, stabilendo un nuovo record sul circuito modificato, che ora ha due dibattute chicane, una sul rettilineo posteriore, l'altra davanti al rettilineo dei boxes. Appunto in queste chicane si sono verificati tre incidenti, per fortuna di poca gravità, che hanno però causato il ritiro degli australiani Stewart e Match, entrambi per danni alla sospensione anteriore. La gara, che aveva attirato sul circuito 24.000 spettatori, si è svolta con tempo splendido.

Thomas Floyd

G.P. DI NUOVA ZELANDA - Gara Internazionale in circuito, valevole per la Coppa Tasmania - Pukekohe, 6 gennaio.

LA CLASSIFICA - 58 giri

1. John McCormack (Elfin Repco V8) 1'7"41"8, media kmh 144,745; 2. Rollinson (McRae Chevrolet) 1'7"42"4; 3. Thompson (Chevron) 57 giri; 4. McRae (McRae Chevrolet) 56 giri; 5. Pederson (Begg Chevrolet) 56 giri; 6. Smith (March 722) 52 giri; 7. Takahara (Brabham BT36) 52 giri.

Giro più veloce: McRae 1'7"7, nuovo record.

Match e Noyes (McRae) non sono stati classificati perché non avevano coperto un numero sufficiente di giri.

Ritiri: Stewart, 3.o giro, sospensione; Bartlett, 17.o giro, motore; Robertson, 29.o giro, pressione dell'olio; McConnell 40.o giro, trasmissione; Posey, 44.o giro, urto contro la barriera; Brown, 54.o giro, mancanza di carburante.



Pinin Gradassi, il corridore argentino che ha vinto il gran premio turismo nazionale — quattro tappe per 3.565 km — su FIAT 128 precedendo il compagno di squadra Rizzutto

Si tirano le somme argentine

Il giovane Garro che ha trionfato nella stessa gara (cat. C) portando al termine della fatica massacrante la sua Peugeot 504



Un campionato perso per un giornale

BUENOS AIRES - Quello che racconto può sembrare incredibile, ma è successo a Zapala, nell'ultima gara TC che doveva decidere, fra l'altro, il campionato argentino della categoria fra Pinin Gradassi e Nasif Estefano. Entrando in argomento dirò che la gara si svolgeva su tre serie, di dieci giri le prime due e 25 giri l'ultima da disputarsi fra coloro che rimanevano in gara nelle due serie. Nell'ultima Nasif Estefano se ne andava verso una vittoria sicura, verso il campionato, e già al 13. giro aveva un vantaggio di 8 secondi su Gradassi, quando un foglio di giornale gli ha tolto ogni possibilità, tappandogli l'entrata d'aria del radiatore per cui la temperatura è andata alle stelle obbligando a diminuire il passo e a perdere la corsa.

Indubbiamente il suo compito era duro, dovendo competere con Gradassi, il più completo dei piloti attuali che con una splendida stagione ha vinto un Gran Premio TC, un Gran Premio TN, un Gran Premio della

strato di avere durata e resistenza e di essere imbattibili su lunghe distanze, in pianura e in montagna. Con piloti, poi, come Gradassi, Estefano e Iglesias la marca nordamericana non ha avversari validi almeno per il momento.

Una corsa, quella di Zapala, imperniata nella lotta per il titolo e che ha lasciato in ombra altre figure interessanti come De Guidi e Marinovich vincitori delle due serie iniziali, quando i fordisti non acceleravano per conservare le macchine per la finale nella quale Nasif Estefano andava via a tavoletta con la speranza di fare suo il campionato. Invece il malaugurato foglio annientava il fordista, tutto un mare di lacrime, di rabbia e disperazione al traguardo finale. Insomma, uno scherzo, non molto laico, del destino, anche se Estefano non sarà il primo a perdere una corsa per il radiatore tappato. E qui in Argentina ne sa qualcosa Regazzoni che fu costretto ad arrendersi a

G.P. TURISMO NAZIONALE

GRADASSI dall'inferno (con la 128)

BUENOS AIRES - Un gran premio Turismo Nazionale imperniato su quattro tappe durissime, ma con un numero di iscritti che ha superato tutte le previsioni. Una specie di gigantesco circuito infernale, di montagne sassose o lunghe vette velocissime e tutte asfaltate. Un gran premio da accontentare tutti, veloci e non veloci, coraggiosi e no

lasciani fa sua la tappa alla media di 160,841. Viene squalificato Mayorga per riparazioni fuori percorso e abbandonano 2 Fiat 128 e 8 Peugeot.

Alla partenza dell'ultima tappa si presenta un buon numero di corridori che tirano avanti alla meno peggio, ed ecco di nuovo spuntare Gradassi nella categoria inferiore alla media di 160, mentre abbandonano due Renault 12. Nella categoria superiore Garro fa sua la tappa e la vittoria finale alla media di 168,668 cioè solo 8 km, 668 di differenza dalle indistruttibili Fiat 128. Trentatré macchine tagliano il traguardo finale.

La durezza di questo gran premio è stata riconosciuta da tutti i piloti che hanno ammesso, molti, di aver fatto molta fatica per arrivare fino alla fine. Notevole la performance della Fiat 128 che, pur non essendo le preparate IAVA 128 TV, hanno dimostrato una tenuta di strada e di motore che procurerà alla casa molti clienti ancora. I giornali non hanno

GRAN PREMIO TURISMO NAZIONALE - Quattro tappe per un totale di km 3.565,300.

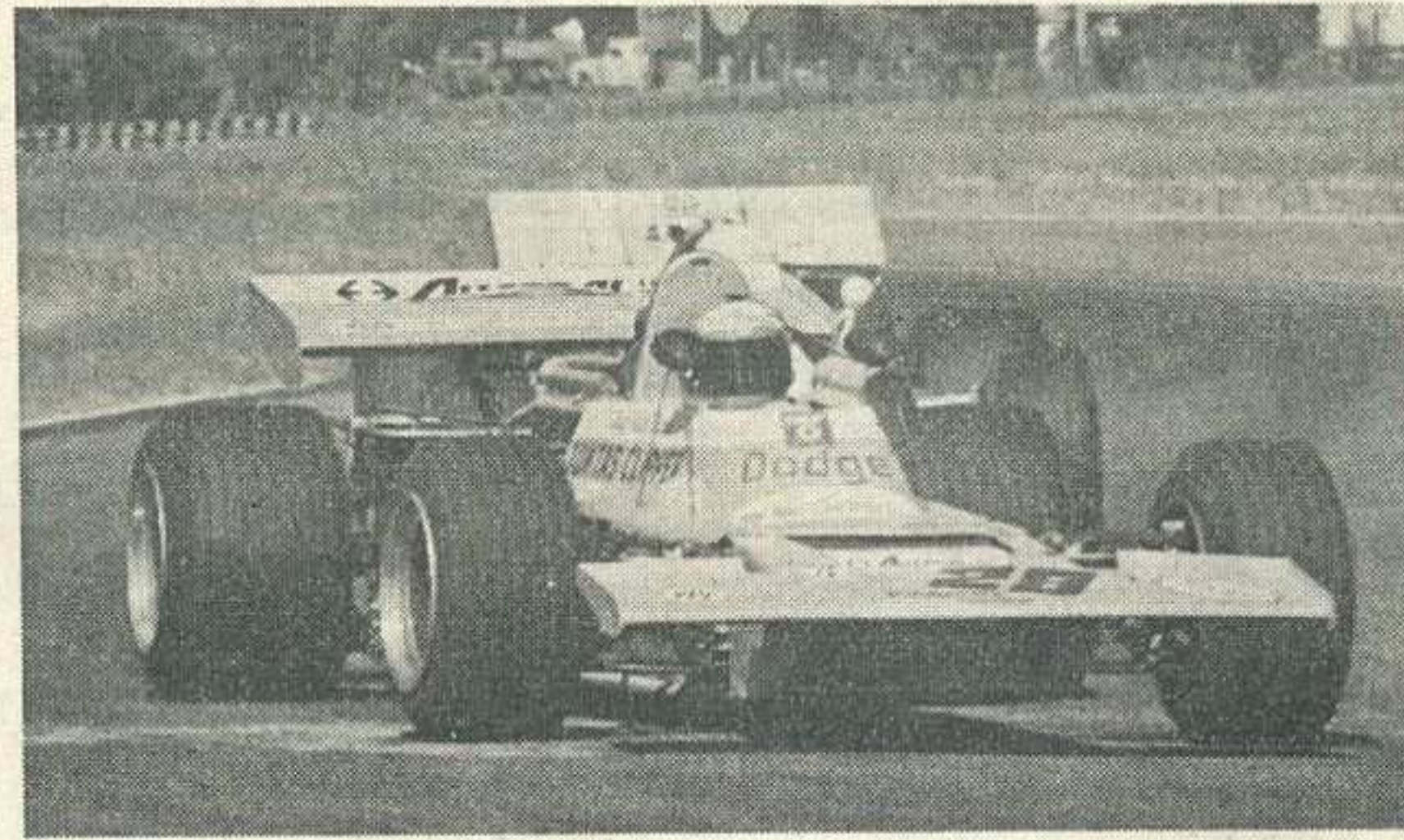
CLASSIFICA FINALE

Classe B: 1. Gradassi (Fiat 128) in 26.35'32" alla media di kmh 134,073; 2. Rizzutto (Fiat 128) a 12'2"; 3. Gammerman (Fiat 128) a 15'; 4. Carlomagno (Fiat 128) a 22'; 5. Bonamicci (Fiat 128) a 27'; 6. Guiral (Fiat 128) a 44'; 7. Barcelo (Renault 12) a 44'3"; 8. Calligaris (Renault 12) a 1. 25'; 9. Ventimiglia (Renault 12) 1.26"; 10. Malnatti (Renault 12) a 1.33'. Seguono altre 16 Fiat 128 e 7 Renault 12.

Classe C: 1. Garro (Peugeot 504) in 25.13'58" alla media di 141,296; 2. El Orejano (504) a 9'; 3. Alzaga (504) a 25'; 4. Migliore (504) a 31'; 4. Francia (504) a 45'; 6. Lucchetti (504) a 47'; 7. Plini (504) a 1'21"; 8. Logarzo (504) a 1.21'1"; 9. Castanon (500) 1.42'; 10. Saueze (504) a 2.6'.



Vista da questa angolatura, con quell'enorme musone, la FORD FALCON con la quale Pinin Gradassi ha superato nell'ultima prova del campionato Turismo Carretera lo sfortunato Nasif Estefano, sembra ancor più «mostro» dei bolidi del Can-Am. A destra: PIANETTO DODGE di Angel Monguzzi, vincitrice del campionato argentino di «meccanica F. 1» davanti a Louis di Palma su Berto Tornado



montagna e ingolosito, anche, causa quel foglio alleato, il campionato argentino. Insomma, un pilota che certamente a metà temporada non pensava di poter risalire la china della classifica con un Nasif Estefano nettamente insediato in testa e con tanti punti di vantaggio. Ma le corse si vincono solo quando si abbassa la bandiera finale e Nasif Estefano ha dovuto convincersi che è così.

Il campionato argentino TC è finito dunque col successo finale di Pinin Gradassi, e la Ford con i suoi tre moschettieri, Gradassi, Estefano e Iglesias, ha ottenuto una serie di trionfi che non hanno confronti. Certamente la concorrenza preparerà motori e macchine per combattere questa supremazia, ma finora le macchine preparate da Herceg hanno dimostrato di avere durata e resistenza e di essere imbattibili su lunghe distanze, in pianura e in montagna. Con piloti, poi, come Gradassi, Estefano e Iglesias, ha ottenuto una serie di trionfi che non hanno confronti. Certamente la concorrenza preparerà motori e macchine per combattere questa supremazia, ma finora le macchine preparate da Herceg hanno dimo-

Stewart e Fittipaldi, appunto per un foglio di carta sul radiatore.

Ed ecco i vincitori delle varie categorie del campionato argentino:

TURISMO CARRETERA: 1. Pinin Gradassi su Ford p. 209; 2. Nasif Estefano su Ford p. 198; 3. Ricardo Iglesias su Ford p. 61; 4. Juan Manuel Bordeu p. 50.

MECCANICA ARGENTINA FORMULA UNO: 1. Angel Monguzzi su Pianetto Dodge p. 96; 2. Louis di Palma su Berta Tornado p. 66; 3. Victor Hugo Plà su Berta Tornado p. 62.

MECCANICA ARGENTINA FORMULA DUE: 1. Osvaldo Lopez su Martos Peugeot p. 75; 2. Pedro Passadore su Lotus Renault p. 54; 3. Raul Kissling, Union-Peugeot p. 53.

MECCANICA ARGENTINA FORMULA 4: 1. Carlos Jarque p. 132; 2. Angel Guerra p. 72; 3. Rolando Nardi p. 49 (tutti su Crespi Renault).

SPORT PROTOTIPO: 1. Luis di Palma su Berta Tornado p. 156; 2. Gaston Perkins su Berta Tornado p. 84; 3. Jorge O. Del Rio su Berta Tornado p. 74.

Diviso in due categorie, classe B e classe C, vede nella prima le vetture fino a 1300 con 33 Fiat 128, 18 Renault 12 e una Auto Union, mentre nella C (da oltre 1300 fino a 2000) partono 54 Peugeot 504 e 9 Fiat 1600. In totale quindi partono 15 macchine pronte a sfidarsi lungo il percorso. La prima tappa la vince Gradassi con la 128 alla media di 127,450, con 5 Fiat 128 nei primi cinque posti. Nella C vince Migliore alla media di 139,085. Arrivano al traguardo 45 vetture della B, mentre nella C abbandonano 10 Peugeot 504 e 4 Fiat 1600. Fra gli abbandoni di rilievo quello di Rodriguez Canedo che si schianta contro un camion salvandosi per puro miracolo, con leggere lesioni.

La seconda tappa vede ancora Gradassi seguito da Carlomagno e Bonamicci alla media di 115,329, nella cat. B mentre nella classe B vince ancora Migliore, seguito da Castanon, «El Orejano» e Rolo Alzaga tornato alle corse. Media del vincitore 127,285. Nella terza tappa viene rotta l'egemonia di Gradassi, superato da Gammerman seguito da altre 7 Fiat 128 (al sesto posto Gradassi). La media è di 146,998.

Non era partito Caldarella la cui Fiat 128 è stata distrutta completamente dal fuoco. Nella classe C Val-

avuto nessun timore a scrivere che le Fiat 128 sono «indistruttibili», mentre le Renault hanno deluso, specie se si tiene conto che al momento del via erano considerate super favorite nella loro categoria. Nella C ben poco da dire in quanto la massa delle Peugeot ha oscurato la presenza delle poche Fiat 1600, certamente non all'altezza del confronto. Insomma una gara dura per i piloti più conosciuti ed una magnifica scuola per coloro che si sono accinti con grande sacrificio alla loro prima gara. Da notare che un corridore di nome Otero ha venduto i mobili di casa pur di correre. Degno di considerazione il trionfo di Gradassi che quest'anno non ammette rivali davanti a lui, trasformandosi in uno dei più completi piloti argentini del momento. In queste tappe, specie nella ultima e penultima i «treni» in corsa erano il pane di ogni giorno. Visti dall'aereo, mi raccontava un speaker della radio, le Fiat 128 di Gradassi, Carlomagno e Rizzutto, che correvano in scuderia, sembravano tre «cucarachas», quella madre di Gradassi, seguita dalle due «cucarachitas».

Augusto C. Bonzi

BORDEU addio alle corse

«La temporada» argentina è terminata con la corsa di Zapala. L'anno 1972 ha visto un progresso enorme, nonostante la crisi, in fatto di miglioramenti. Si sono viste carrozzerie da corsa, specie nella F.1, che non hanno nulla da invidiare a quelle fatte in Inghilterra. Insomma un anno difficile finanziariamente, ma molto interessante sotto il profilo sportivo perché si sono imposti nomi nuovi facendoci vedere di essere pronti a più difficili confronti. Molti altri invece attaccheranno al classico chiodo il casco e fra questi Gaston Perkins che già aveva annunciato il suo ritiro dallo sport attivo, e che ha finito conquistando un secondo posto SP.

A Zapala poi anche Juan Manuel Bordeu, pupillo di Fangio, ha deciso di chiudere definitivamente con le corse per dedicarsi alla bella moglie attrice e ai suoi campi.

Ed infine anche il nostro ultimo intervistato, l'italiano Gianni Novara ha venduto il suo Lotus-Fiat di F.2 e si ritira per dedicare il suo tempo al posto di altissimo livello che ha in Fiat. Non rimangono più italiani puri a correre, ma molti figli di italiani e dai loro nomi diremo che la nostra razza non si estingue tanto facilmente.

La «SPORTURISMO» in assemblea

La Scuderia Sporturismo ha indetto per martedì 9 gennaio una assemblea generale alla quale sono invitati ad intervenire oltre che i soci del sodalizio, anche tutti i partecipanti all'Autotorneo italiano 1972. Nel corso della riunione, che avrà luogo presso la sede sociale di via G. Pepe n. 36 Milano, verrà discusso un ordine del giorno che prevede tre punti: 1) convalida della classifica dell'Autotorneo italiano '72; 2) suggerimenti sulle modalità della premiazione; 3) suggerimenti sul regolamento generale della competizione nel 1973.

Le violente polemiche per il fallimento della COPPA BRASILIANA confermano la crisi di crescita delle corse «carioca»

«FITTI» non basta

SAN PAOLO (Brasile) - Con l'annullamento delle gare previste per i giorni 24 e 31 di dicembre, la Coppa Brasiliana ha avuto un finale anticipato. Ciò nondimeno il finale è stato quanto mai tumultuoso, complesso e pieno di contestazioni al punto da sopperire (e ce ne avanza) la mancanza delle due prove. Parliamo dal punto di vista giornalistico: le prime pagine dei giornali hanno parlato del fatto come e più forse, che se le corse si fossero effettivamente svolte.

Tutto è iniziato con la pubblicazione di una intervista con l'organizzatore della competizione, Antonio Carlos Avallone, nella quale l'organizzatore, amareggiato, accusava violentemente i piloti brasiliani di sabotare, con le loro assenze, la sua manifestazione. E' stata la scintilla che ha fatto scatenare l'uragano. I piloti che si sono visti accusare hanno risposto con altrettanta violenza alle accuse di Avallone: la mancata partecipazione era dovuta solamente ad un calcolo ben preciso che sconsigliava di rischiare le macchine tanto costose per premi di modesta entità.

Ai piloti sono poi subentrati i direttori dei Clubs affiliati alla Federazione Paulista di Automobilismo. In una lettera aperta ai giornali hanno esposto le loro ragioni accusando nuovamente il direttore della manifestazione. E qui le accuse si sono fatte pesanti: si è tirato in ballo il passato di Avallone, si è detto che è incapace di dirigere una prova del calibro della Coppa Brasiliana, si è arrivati a chiedere l'esclusione del suo Club dalla Federazione Paulista. In questa lettera si diceva addirittura che il famoso incidente che aveva impedito l'arrivo delle macchine in Brasile non era altro che una montatura.

Naturalmente Avallone ha risposto punto per punto alle accuse: querele varie per ingiuria, calunnia, diffamazione contro quanti avevano offeso la sua persona e le capacità organizzative; ulteriori prove a documentare la veridicità degli incidenti avvenuti sulla nave

Santa Cruz e nella officina di Lotar Motschenbaker.

Per quel che ci risulta, e fortunatamente siamo neutrali in questa ecatombe psicologica e morale di teste di primo piano, dobbiamo dire che la manifestazione ha mancato il successo di pubblico che l'organizzatore forse sperava di avere, compromettendo in tal modo le ultime due prove. Il contratto con i piloti relativo ai premi era infatti basato su di una percentuale dell'incasso. Avallone evidentemente ha preferito questa soluzione per togliere da una situazione incresciosa piloti e meccanici.

Non c'è dubbio però che qualche «inghippo» d'ordine burocratico abbia inciso sulla prosecuzione della Coppa. A quanto pare l'Avallone Motor Club ha chiesto l'iscrizione della corsa alla Federazione Paulista che a sua volta ha richiesto il benestare alla Confederazione Brasilera (corrispettivo, tanto per capire, della nostra CSAI). Quest'ultima sostiene di aver richiesto alla Federazione Internazionale l'iscrizione della corsa nei termini di regolamento. La FIA dice di no e minaccia provvedimenti. Questa, secondo alcuni, sarebbe la ragione vera che ha spinto gli organizzatori a sospendere.

Il vincitore è risultato così Wilson Fittipaldi con 21 punti, seguito da Georg Loos con 16, Andrea de Adamich 10, Willy Kausen 9, Albert Pfhuil 7, Siegfried Riedel 5, Jean Balder 4, Franz Pesch 3.

A conclusione, dopo questa infelice fine polemica della Coppa brasiliana, bisogna rilevare che tutto questo can-can non è servito altro che a dimostrare ancora una volta, la mancanza totale di una adeguata struttura dello sport automobilistico brasiliano. E questo naturalmente scoraggia molto gli sportivi brasiliani che grazie ad Emerson Fittipaldi e alle sue corse vinte, speravano in un Brasile lanciato nello scenario dell'automobilismo sportivo ai primi posti a livello mondiale.

Roberto C. Affonso

Altre DATE che cambiano

Ed eccoci puntualmente, come vi avevamo annunciato la settimana scorsa dandovi l'elenco delle varianti al calendario delle gare '73, a nuove correzioni. Si è fin troppo facilmente profeti a dire che anche queste non saranno le ultime variazioni. Siamo per ora all'aggiornamento dell'aggiornamento. Ecco:

NUOVE ISCRIZIONI

26-27 maggio GERMANIA

Corse al Nurburgring F.3 - FSV IL

GARE SOPPRESSE

4-6 maggio SVIZZERA

Rally di Ginevra I

SPOSTAMENTI DI DATA

dal 29 luglio SANTAMONICA SpA

Gara INTERSERIE (S.-C.2) passa al 22 luglio

CAMBIAMENTI DI VALIDITA'

11 marzo INGHILTERRA

Corsa a Mallory Park F.2 diventa prova base G.P. Dijon (GT-T) perde la qualifica Internazionale e diventa soltanto nazionale francese

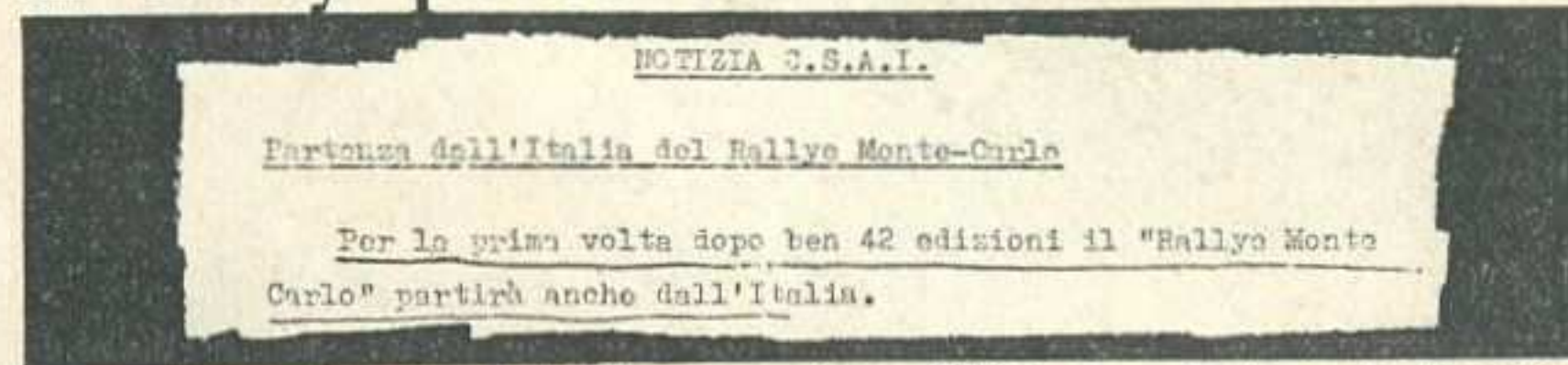
26-27 maggio FRANCIA

... in attesa del resto!

RINVIATA la corsa club

VALLELUNGA - La gara Club organizzata da Morrogh per domenica 14 gennaio è stata rinviata, a causa della difficoltà — per disservizio postale o altro — della maggior parte dei probabili presenti ad avere le licenze '73. Pertanto, la gara (che si svolgerà sul circuito piccolo dell'impianto romano) è stata rimandata a domenica 28 gennaio.

Non è quest'anno la prima volta (con buona pace della CSAI) che il rally parte da una nostra città



La "perla" del comunicato CSAI: non bastano le "nomine dall'alto" per "fare" gli esperti d'automobilismo!...

Il «MONTE» fa perno da 4 punti in ITALIA

Il ritorno di una città italiana fra quelle scelte come base di partenza per uno degli itinerari (nove quest'anno) di partenza del Rally di Montecarlo ha creato ulteriore interesse per questa manifestazione nel nostro Paese. Non ostante quanto ha scritto la CSAI in un suo comunicato, infatti, non è questa la prima volta che il «Monte» parte anche da una città italiana, ma la sede di partenza da noi era stata abbandonata per... mancanza di iscritti nel periodo «buio» del nostro rallyismo.

Nel recente passato, quindi, gli appassionati italiani si dovevano accontentare dei «passaggi» in Italia degli itinerari balcanici, che fra l'altro interessavano esclusivamente la valle padana.

Quest'anno, invece, l'itinerario in partenza da Roma (organizzato con il patrocinio del «Gancia Racing Team») si snoda per ben 2400 chilometri

nel nostro territorio interessando moltissime regioni, con una «punta» meridionale a Potenza ed una settentrionale a Tione di Trento. Tutto l'itinerario si svolgerà su strade nazionali e provinciali, non su autostrade, nelle quali è vietato l'ingresso a qualsiasi vettura impegnata in qualsiasi manifestazione agonistica, o comunque con un numero nella fiancata.

Naturalmente, l'Italia resta interessata da altri itinerari europei: a PADOVA gli itinerari provenienti da ATENE e VARSAVIA (che si sono riuniti a Lubiana, in territorio jugoslavo) incroceranno l'itinerario da ROMA, mentre l'itinerario da OSLO si unirà a quello italiano vicino a TRENTO. I quattro percorsi (Roma, Atene, Varsavia e Oslo) convergeranno quindi su Cuneo, dove assieme punteranno su Monaco.

il diario di Pianta

Uno dei protagonisti italiani (da «privato») da questo numero ci descriverà il suo Rally MONTECARLO

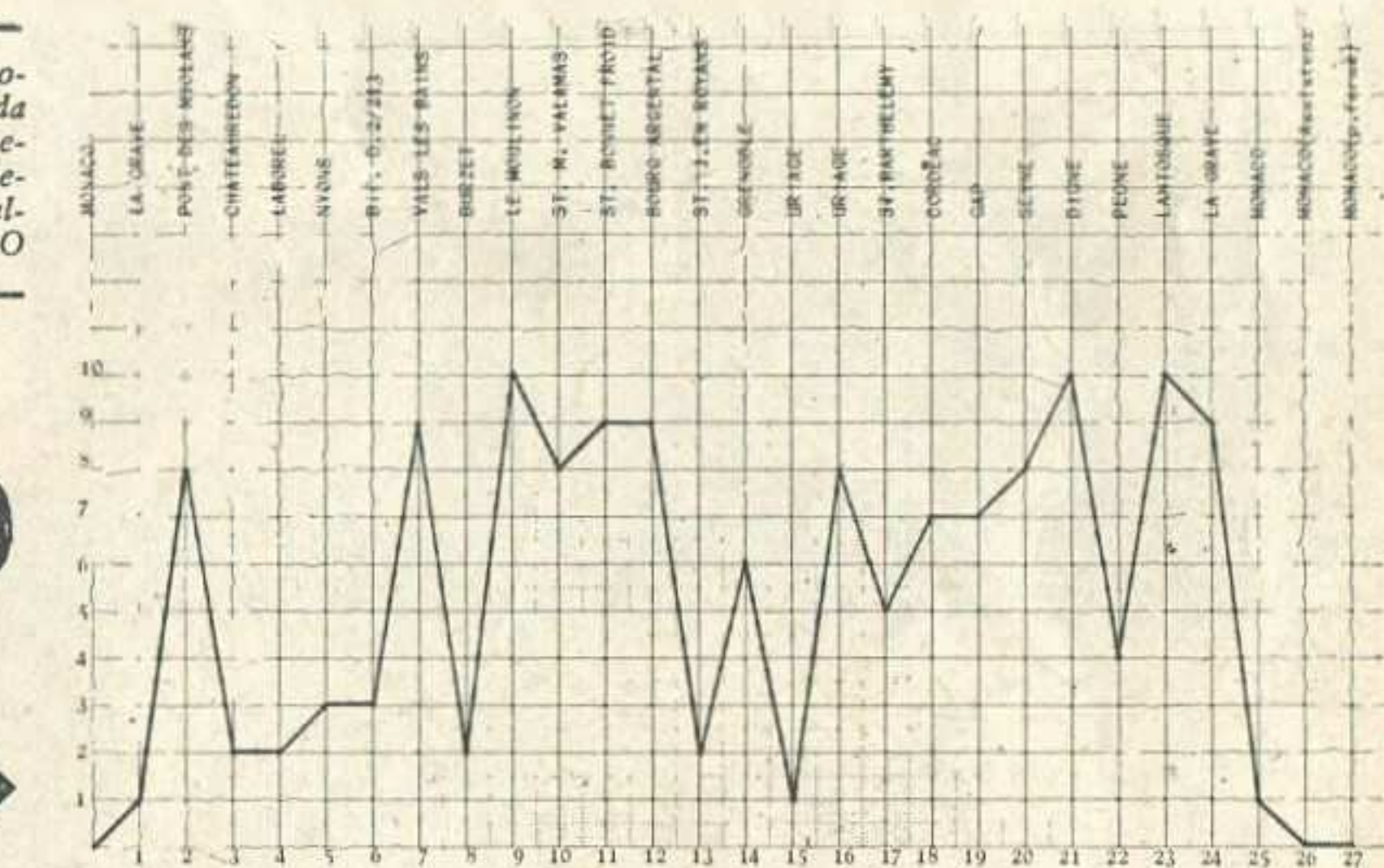
Un grafico «guida»

Selvaggio, duro, bello, meraviglioso, prestigioso, tutti aggettivi legati alla tradizione e che ritornano prepotenti ad ogni appuntamento con il Rally di Montecarlo; per noi italiani un appuntamento pieno di una recente storia di trionfi. Penso non sia difficile, parlando con degli appassionati di automobilismo come sono i lettori di Autosprint, rendere l'idea del fascino proprio a questa corsa ed in particolare giustificare la mia fedeltà ad essa.

Questo è infatti il mio DECIMO Montecarlo ed avrò quale co-pilota la «forte», brava e simpatica «Cicca» Lurani. Parteciperò con una vettura Opel Ascona 1.9 SR Gr. 1 Turismo di serie, messa a punto dal «mago» torinese Conrero. Il motore ha una potenza di circa 103 cv/DIN a 5400 g/m.

Preparare un «Monte» da correre con una Gruppo 1 richiede una particolare meticolosità in quanto tappe che, per una vettura Gr. 2 o Gr. 4, possono essere considerate di media difficoltà, diventano difficilissime per una Gr. 1. Ho quindi iniziato le «ricognizioni» dall'8 Dicembre ed, usando una Ascona simile a quella che piloterò in gara, ho percorso circa 5000 km.

Quale primo giudizio dirò che il



percorso di quest'anno, nella parte comune Monaco-Vals les Bains-Uriage-Monaco, è decisamente più impegnativo di quello delle edizioni precedenti. Per questa sola parte nel mio radar ci sono già note per 718 km comprendenti le prove speciali e percorsi difficili.

Per dare un'idea delle difficoltà accennate ho preparato un semplice grafico nel quale in ascissa sono indicati i 27 controlli orari della parte comune e sull'ordinata un'indice di difficoltà da 0 a 10. (0=nessuna difficoltà; 10=max difficoltà).

Il tratto che risulterà più impegnativo e selettivo di questa parte comune è senz'altro quello che va dal controllo di BURZET (8) a quello di Bourg Argental (12). Sono 313 km «tiratissimi» e se le condizioni del tempo non saranno ottime, come da me incontrate, moltissimi equipaggi si troveranno pesantemente penalizzati.

Durante queste ricognizioni ho incontrato sul percorso altri equipaggi italiani quali quello composto dal neocampione d'Europa Pinto e da Bernacchini (nuova accoppiata) e quello dei gentlemen Schon-Baj che sembravano

dedicare il maggior impegno nella ricerca di una efficiente medicina contro il «mal d'auto». Desidererei terminare questo mio primo incontro con gli amici lettori di AUTOSPRINT con un sincero BRAVA alla mia co-pilota che ha dimostrato una diligenza una precisione ed una determinazione davvero singolari.

Giorgio Pianta

● Il Rally internazionale di GALWAY, in calendario dal 9 all'11 febbraio avrà un montepremi di un milione e mezzo, oltre a pezzi di agenteria. Il percorso è di oltre 1000 chilometri.

● La MARCH 722 ex di Lauda, che vinse il campionato John Player di F. 2, è stata comprata da Rob Cooper che da un paio di stagioni gareggiava con successo con una Merlyn Formula Ford. Cooper userà la vettura nella Formula Atlantic.

● La speciale Mercedes costruita per HITLER è stata venduta all'asta negli Stati Uniti, nei giorni scorsi. E' una decapotabile, con cristalli e sportelli anti-proiettile.

TOP SECRET **AUTO SPRI
NT**

Ecco Cavallari sorpreso mentre esce dalla sua abitazione con la Alfasud «cavia»



Primi passi con CAVALLARI dell'ALFASUD da rally

ROVIGO - Uno dei primi pomeriggi dell'anno. Una telefonata, ormai quasi di prammatica, ad ogni inizio di stagione. Formo il 21.055 (prefisso 0426) e mi risponde casa Cavallari.

— C'è Arnaldo?

«No, mi dispiace — risponde la moglie, Bianca, che a doti di valente pittrice, unisce un sesto senso per le public-relation — ha dovuto andare con urgenza a Milano. Lo trovi senz'altro domani.»

— E' andato al Jolly?

«Non credo.»

Il giorno dopo riprovo, in ufficio. «Il dottor Cavallari non c'è — mi risponde un suo impiegato — è uscito con l'auto.»

— Quale auto? — chiedo io.

«Una nuova» mi viene risposto.

Dopo di che decido di andarci personalmente, ad Adria, Arnaldo Cavallari, infatti, oltre ad essere il decano dei nostri rallyisti, è anche incapace di rimanere nella mediocrità. A me interessava sapere soltanto se continuava a correre anche nel 1973, e con che vettura. Punto e basta. Era però sottinteso che pensavo nuovamente alla Fulvia (ora che il team ufficiale limiterà la partecipazione al campionato italiano) sotto la consueta egida Jolly.

Se invece Cavallari ha per le mani una vettura nuova, allora vale la pena di darci un'occhiata da vicino.

Arrivato nella cittadina bas-sopolesana, non devo attendere molto. Mi sono appena sistemato in un parcheggio laterale di via Cà Cima, dove abita il nostro, ed ho finito da pochi istanti di indicare al fotografo quale portone deve tenere sotto controllo, che Cavallari esce al volante di un'auto. E sono a dir poco meravigliato, quando riconosco l'inconfondibile Alfasud.

Cosa ci fa Cavallari su una Alfasud, che ha una caratteristica già curiosa: quella di essere targata Napoli? Non lo so, e quindi decido di seguirlo, anche se ad una certa distanza.

A lettura del mio tachimetro, calcolando anche un leggero scarto, l'Alfasud viaggia alla rispettabile media di 156 kmh. Una decina di chilometri sull'asfalto, con qualche curva in leggero controsterzo (l'Alfasud, da quanto posso retrovedere, possiede un'otti-

ma tenuta di strada, ma deve avere il... posteriore molto leggero), poi Cavallari abbandona l'asfalto e si getta in un dedalo di strade campestri.

Qui mi sorregge un po' di fortuna: conosco il posto e quindi faccio un paio di chilometri lungo l'argine di un canale consorziale, per ritrovarmi dove, secondo i miei calcoli, deve rispuntare l'Alfasud. Ed infatti mi sono appena sistemato nel cortile di una fattoria, tra l'abbaiare impaurito di un paio di pointer e gli sguardi stupiti di una famiglia di contadini, che sento, nettissimo, il canto del piccolo boxer Alfa, tirato al massimo.

Dietro una siepe il fotografo comincia a far lavorare il

trebbero portare un benefico scossone al consueto equilibrio Lancia-Fiat.»

— Alludi ad un nuovo «team» e ad una nuova vettura?

«Non ti posso ancora dire nulla di preciso.»

A questo punto cerco di stringere i tempi.

«Qualcuno mi ha riferito di averti visto su di un'Alfasud. Cos'è, un esperimento per un probabile ritorno dell'Alfa ai rallies, e proprio con l'ultima nata?»

«Ma no! Cosa ti viene in mente. E' solo l'auto di un amico, sulla quale sono salito qualche minuto, così, per curiosità. Infatti non l'avevo mai provata. Nessun esperimento, quindi, almeno per quanto mi riguarda.»

Fin qui Cavallari. Ma la mancata conferma da parte sua non mi suonava bene. Ed ho pensato di controllare. Avevo preso il numero di targa: NA 780799. Un paio di telefonate all'ACI, due ore di attesa, poi la risposta: l'auto con questa targa è di proprietà dell'Inca (Industrie napoletane costruzione autoveicoli Alfa Romeo - Alfasud).

Non basta. Sabato 6 gennaio mi telefona un albergatore di S. Martino di Castrozza. Siamo amici da anni. Mi dice di aver visto provare in Valstagna, una delle prove speciali del Rally di S. Martino di Castrozza, Arnaldo Cavallari. Indovina con che vettura? mi chiede. Rispondo: con un'Alfasud. Ci rimane male.

A questo punto, sommando il tutto, si arriva ad una unica logica conclusione. L'Alfa, che quasi in incognito si appresta ad affrontare il Rally di Montecarlo, che vuol mantenere una certa patina di discrezione su questo cosiddetto temporaneo ritorno ai rallies (ma, guarda caso, con fior di piloti), ha tutt'altro desiderio che quello di saggiare la consistenza delle proprie vetture in un unico grande rally invernale. Aver dato un'Alfasud (della Casa) a Cavallari è l'elemento che conferma tali supposizioni: il quattro volte campione italiano della specialità non è tipo da gettarsi in un'avventura senza code concrete. Se poi ci sta dando dentro come ci risulta, con prove comparative, allora vuol dire che si può veramente parlare di ritorno dell'Alfa ai rallies.

Riccardo Roccatò

Lo «scalatore» BOLOGNA nel team LANCIA-HF

Erasmus Bologna, il vincitore del Trofeo della Montagna Gran Turismo con la Lancia Fulvia preparata da Facetti, è stato «notato» da Cesare Fiorio che gli ha offerto una stagione rallyistica con le Lancia ufficiali. Bologna debutterà al Rally di Sicilia con una Fulvia gruppo 3, e proseguirà poi con una gruppo 4 compatibilmente con il servizio militare che lo impegnerà nel '73.

tele, mentre osservo incuriosito un certo Arnaldo Cavallari arrivare sparato in una curva a chiudere, derapare in abbondanza, riprendere in contosterzo e ridare gas a tavoletta.

Cavallari va su e giù, per un tratto di circa tre chilometri, per circa mezz'ora. Sempre tirando al massimo.

Ritorniamo ad Adria anche noi, e vado direttamente all'ufficio. Parcheggiata fuori l'Alfasud non c'è.

Entro ed è il turno delle solite chiacchiere. Com'è andata la stagione. Che bravo questo Pinto. Quest'anno la Fiat fa sul serio. Hai visto la Stratos? E' una bomba. Ma intanto hanno ancora la Fulvietta. E così via. Poi tento di saggiare il terreno.

— E tu quest'anno cosa farai?

«Non ho ancora deciso. Per correre, continuerò a correre. Ma per chi e con che auto non è ancora certo.»

—Niente più Lancia, allora?

«Non è detto: devo valutare alcune proposte, estremamente interessanti, che mi lusingano parecchio. E che po-



Arnaldo Cavallari «saggia» le possibilità dell'Alfasud in uno sterzato nella zona del delta padano. Cavallari sta sottoponendo la nuova vettura napoletana ad una serie di tests a fini rallyistici



La Holden Torana di Colin Bond, grande animatore del Safari di Caledonia impegnato in uno dei tratturi dell'isola. Purtroppo, è stato perseguitato dalla sfortuna e costretto al ritiro dopo aver condotto

NOUMEA - Dopo l'East African Safari e il Rally del Marocco, il Safari di Caledonia e il Bandama cominciano ad accampare pretese, per inserirsi — diventati ormai prove di un certo prestigio — fra le prove valide per il campionato del mondo. Sarebbe però necessario che questi nuovi arrivi evitassero le concomitanze, che creano scegliendo date troppo vicine l'una all'altra: dal 14 al 17 dicembre la prova australe, dal 27 al 29 quella africana.

Per motivi puramente climatici — la stagione delle piogge ha inizio appunto in dicembre — gli organizzatori della Caledonia prevedono di anticipare ad agosto la loro competizione, fatto che permetterebbe inoltre agli equipaggi europei di fare la lunga trasferta, visto che ormai quel periodo dell'anno è piuttosto « vuoto », per decisione delle autorità.

Con questi accorgimenti, nel contesto di un'evoluzione delle prove su strada, si può soltanto incoraggiare lo sviluppo dei rallies su pista, con un campionato entro il campionato (ufficiale oppure ufficioso) organizzato in modo pratico: East African Safari in aprile, Marocco in maggio, Safari di Caledonia in agosto e Bandama in dicembre. A questi si può aggiungere il Giro della Réunion, in luglio.

Data l'importanza dei mercati in questi paesi, e tenendo del resto conto della partecipazione vista nelle due prove iscritte al campionato del mondo, Citroen, Peugeot, Volkswagen, Opel, Datsun, Ford e anche Toyota potrebbero mescolarsi all'Alpine Renault (e così pure la Renault, la cui Gordini R12 troverebbe un terreno che le si adatta) alla Porsche, alla Lancia, la quale potrebbe prolungare la carriera del coupé 1600 HF, alla Fiat e alla BMW che entrerà veramente in lizza nel 1973. In tal modo, la corsa al titolo sarebbe veramente aperta.

E' però evidente che, nel caso specifico della Nuova Caledonia, i circa 20.000 chilometri che separano l'isola dall'Europa occidentale pongono un grosso problema. Infatti ciò richiede sei mesi d'immobilità per una vettura ufficiale, fatto impensabile. Bisogna dunque rivolgersi ai concessionari locali e anche all'Australia ove, del resto, si ha una maggior pratica di prove che implicano una preparazione molto particolare. Una terza soluzione consisterebbe nel fare arrivare una vettura preparata, che verrebbe poi venduta « in loco », ma né Pescarolo, né Greder né Laffite-Paoli, che l'anno scorso volevano ricorrere a questo sistema, sono riusciti a portare in porto l'operazione.

E così, la corsa quest'anno è risultata assolutamente insulare, con l'« opposizione straniera » rappresentata soltanto dagli australiani Bond e Stewart. Per gli osservatori europei, invitati dagli organizzatori, si trattava di giudicare il percorso e l'organizzazione, più che di assistere a una corsa che li riportava di quindici anni indietro nel tempo, cioè all'epoca in cui una competizione automobilistica era ancora uno sport per dilettanti.

Le vetture erano state sottoposte a una preparazione elementare e, nella maggioranza, i piloti locali mancavano assolutamente di esperienza. Soltanto Colin Bond (Torona Holden) e Stewart (Colt Galant GR) davano l'im-



All'ingresso di un guado vediamo la Toyota Celica di Dang-Denema, i vincitori del Safari di Caledonia, mentre la Simca 1100 di Jacques-Leyraud è in avaria sul lato sinistro della careggiata



Un'altra Toyota Celica è stata la protagonista della 9. edizione del Rally dell'altopiano etiopico: è quella dell'equipaggio italiano composta da Mario Sanges e Romano Ott, che si sono aggiudicati il massacrante rally, che si è snodato per oltre 4.000 km attorno al monte Debrasina e nel bassopiano Danalo, con temperature fino a 50°. Joginder Singh, il forte specialista vincitore di un'edizione dell'East African Safari è giunto solo terzo con la Fiat 125 S (Foto DE TOMASI)

Drammatico (e amputato) rally in Nuova CALEDONIA dove si ambisce a più presenze europee

Anticiperanno il SAFARI del ciclone

SAFARI DI CALEDONIA - Rally - 14-17 dicembre 1972
LA CLASSIFICA

1. Dang-Denema (Toyota Celica) 2390 punti; 2. Bedas-Mignard (Peugeot 504) 2630; 3. Leyraud-Coursin (BMW) 3099; 4. Charneau-Dinh (Toyota) 3200; 5. Leyraud-Kader (Escort) 3482; 6. Decaqueray-Pirana (Renault) 3560; 7. Arsapin-Arsapin (Peugeot) 3670; 8. Geller-Geller (Peugeot) 4264; 9. Gerard-Koch (VW) 4410; 10. Dagoreau-Vem (Opel Ascona) 4590. (Tutte le vetture erano prototipi gruppo 5).

pressione di essere dei professionisti, infatti erano i grandi favoriti. Entrambi sono poi stati perseguitati dalla jella. La Peugeot, largamente in testa nel paese con il 45 per cento del mercato, aveva compiuto un grosso sforzo, iscrivendo tre 504, la Toyota dava assistenza ufficiale a due coupé Celica 1600 ST, e una Crown 1800 completava la rappresentanza giapponese. Poi Volkswagen, Fiat, Renault, Opel, Citroen, BMW, DAF (una 55, ex di Laurent) la Ford con una sola Escort 1300 e Simca.

3200 chilometri tutti su pista (l'isola misura km 450 per 50) divisi in tre tappe, una quarantina di prove speciali a tempo stabilito (cronometraggio al minuto) il cui chilometraggio variava fra tredici e ottanta chilometri: queste le caratteristiche principali della gara che, all'atto pratico, è poi stata amputata della seconda tappa (circa 800 km) dato che un ciclone si è abbattuto sul nord dell'isola, col risultato di far « gonfiare » le acque dei « creeks », che sarebbero un poco come gli oued del Marocco, però meno pericolosi e più carrozzabili.

Del resto una particolarità del regolamento, che offriva la possibilità di « saltare » uno o più controlli subendo forti penalizzazioni, spiega la ragionevole percentuale di ritiri (50 per cento) mentre seguendo il regolamento europeo soltanto il 15 per cento degli equipaggi sarebbe arrivato a Noumea. Bond, la cui vettura già alla prima tappa speciale aveva il circuito del lubrificante fuori uso, ha fatto la riparazione ed è tornato in corsa otto ore dopo, per finire diciannovesimo dopo essersi però dimostrato il più veloce, sul totale dei « cronometraggi ».

In questo tipo di gara la regolarità rende e si è imposto Dang, già vincitore nel 1970, con una Celica 1600 ST; il secondo coupé Toyota è arrivato quarto, seconda la Peugeot di Bedas, vincitore lo scorso anno dopo il ritiro di Larrousse, terza la BMW di Leyraud. Stewart si è piazzato dodicesimo, avendo avuto molte noie alla sospensione della sua Colt.

Torniamo però al tracciato, che ricorre a tutte le risorse stradali dell'isola. Assai meno « scassa macchine » di quello del Marocco, il percorso utilizza piste varie, atte a mettere in luce la robustezza delle vetture, ma soprattutto l'abilità del pilota.

L'itinerario non ha nulla da invidiare a quello dell'East African Safari, quali che siano le condizioni atmosferiche, fatto importante. E però preferibile che gli organizzatori, i quali ammettono prontamente di dovere apportare modifiche al regolamento e all'organizzazione, già molto decorosa ed efficace, vietino l'uso di pneumatici chiodati!!!

Dopo sei anni di vita, il Safari della Caledonia sembra essere in grado di raggiungere un livello veramente internazionale. Ormai l'evoluzione decisiva spetta agli organizzatori, d'accordo, ma anche ai concessionari e ai loro rapporti coi loro colleghi australiani e con le officine, per facilitare la disponibilità di vetture per gli equipaggi europei, disposti a coprire 22.000 chilometri.

J. R. Jaubert