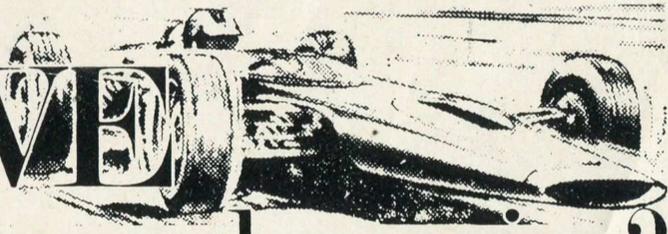


DOVE corriamo domenica?



CI SCUSIAMO con i nostri lettori per il ridotto numero di pagine ma le agitazioni continuano pesantemente. ■ NEL PROSSIMO NUMERO ci auguriamo di poter inserire in coincidenza con lo svolgimento della gara monegasca l'INSERTO «SPECIALE RALLY '73»

Le corse in calendario dal 19-1-73 al 28-2-73 in Italia e all'estero

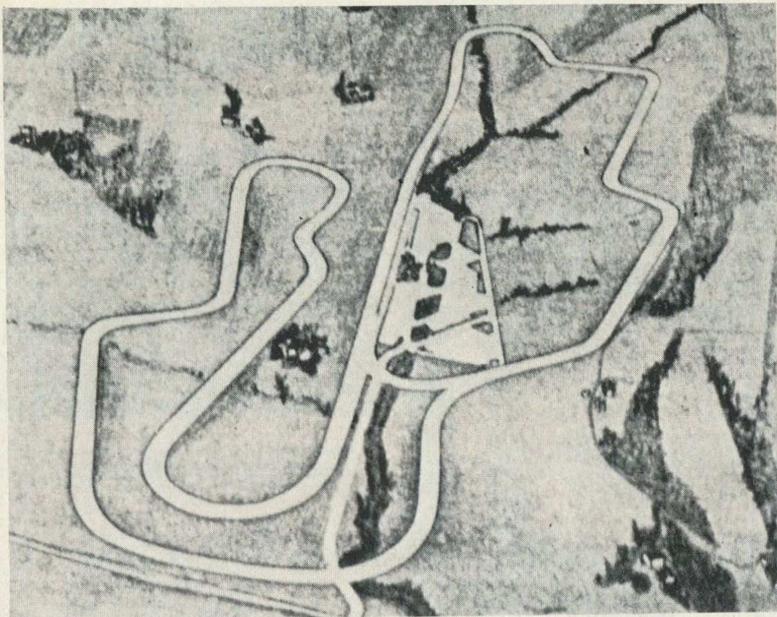
GENNAIO

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
19-27	Rally di Montecarlo	Monaco			●●● Camp. mond. rallies marche	Rally	Munari-Mannucci (Fulvia)
20	Lady Wigram Trophy	Nuova Zelanda	Circuito di Wigram km 3,7		●●● Tasmania	Velocità in circuito	McRae (Leda) 53'11"6, media 181,700. Nuovo record: McRae 1'06", media 185,252
20-21	Rally Kristal	Austria			●	Rally	
21	Riverside 500	Stati Uniti	Circuito di Riverside km 5,31		●●● Stock cars	Velocità in circuito	Petty (Plymouth), media 167 e 396
27-28	Rally Fallas SPAGNA	●●●	Rally			Pavon-Adell (Alpine)	
28	G.P. Argentina 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	Corsa a Teretonga NUOVA ZELANDA	●●● 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	Rallycross a Croft INGHILTERRA	●	Rallycross				

FEBBRAIO

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

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



A sinistra, il disegno del tracciato definitivo del nuovo autodromo del Mugello

«Sarà una pista senza cancelli» quella toscana, assicura il direttore dell'Automobile Club fiorentino

MUGELLO

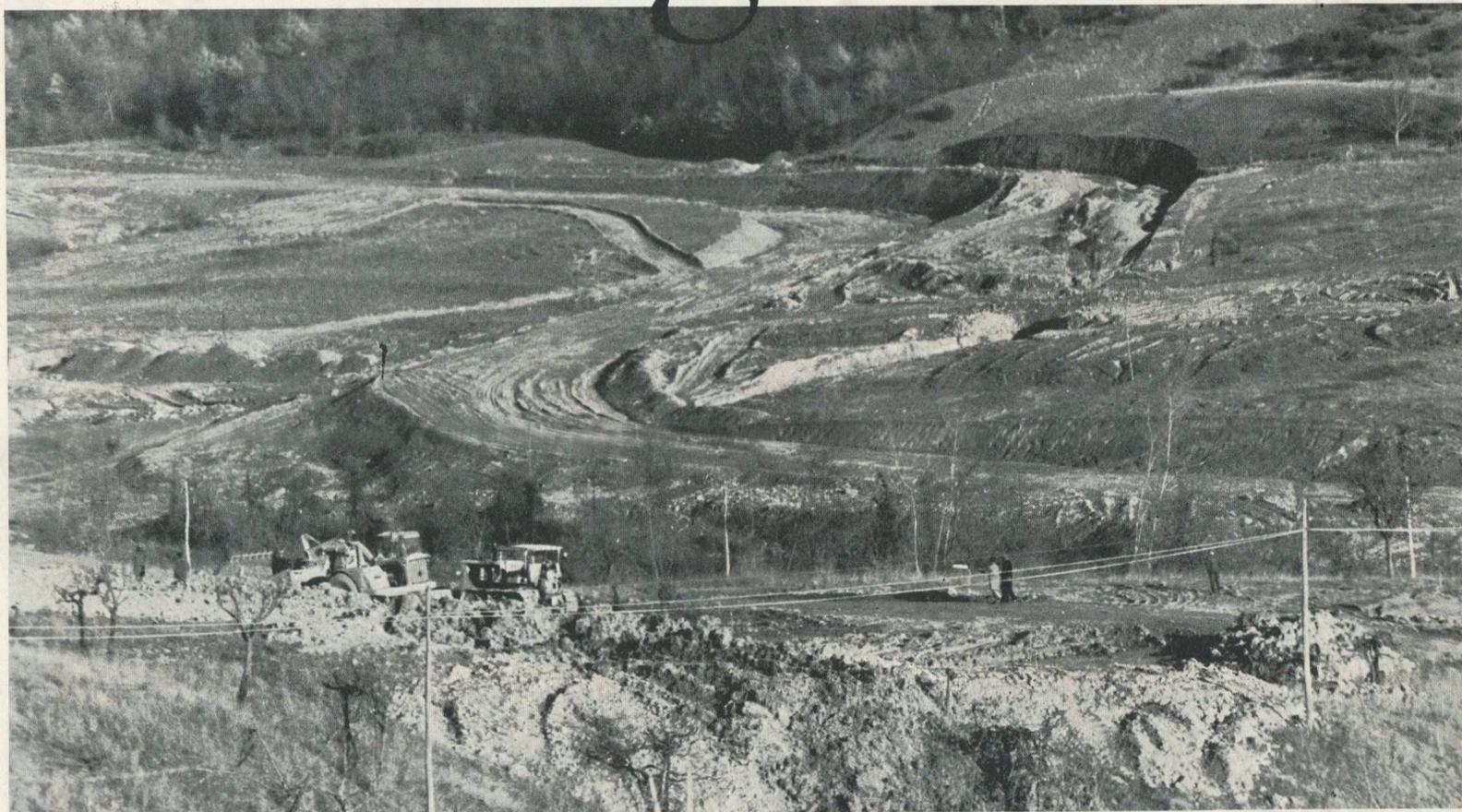
si vedono già i due



Il cartello sistemato sul vecchio rettilo del «Mugello», quasi a stabilire una continuità ideale

SPECIALE PER AUTOSPRINT

SCARPERIA - Anno nuovo, autodromo nuovo: non è una battuta, né un augurio ma una realtà che si sta concretizzando di giorno in giorno nel cantiere del costruendo autodromo internazionale del Mugello e che sarà completato entro l'anno. Iniziati i lavori a giugno del 1972, in sei mesi la ditta Genghini ha praticamente ultimato i lavori di scasso relativi alla sede stradale: dalle colline dell'anfiteatro naturale dove è collocato l'impianto si vede già nettamente il tortuoso percorso a curve e saliscendi (come noto



Una panoramica sulla magnifica zona in cui sta sorgendo il bellissimo autodromo internazionale del Mugello. Come si vede, la zona è molto movimentata orograficamente da saliscendi, che renderanno il tracciato, già completamente sbancato, interessante e spettacolare

ogni giro il dislivello sarà di cento metri). Entro la primavera sarà steso il primo manto d'asfalto.

Per fare il punto esatto sulla situazione dell'autodromo — la zona è sempre meta di «pellegrinaggi» domenicali degli appassionati che seguono con estremo interesse la «nascita» dell'impianto — abbiamo intervistato il direttore dell'AC Firenze, dottor Pampaloni, l'artefice, insieme al presidente ingegner Borracci, di tutta l'iniziativa che probabilmente sarebbe rimasta un sogno se la causa non fosse stata sposata con tanto vigore da queste due persone.

Un terzo dei lavori

Il dottor Pampaloni ci ha detto, prudentemente, che il lavoro compiuto è ormai oltre un terzo, nonostante la cattiva stagione autunnale che ha intralciato importanti opere di sbancamento; da parte

sua l'AC — sottolinea Pampaloni — ha già pagato il terzo stadio di avanzamento lavori.

L'azione e lo sforzo dell'AC Firenze è ora indirizzato al miglioramento delle strade di accesso al circuito. Come si vede dalla foto quella attuale — non per nulla si chiama «dell'arrabbiata» — consente a malapena lo scambio di due auto medie ed è pertanto indispensabile creare nuovi accessi per evitare soprattutto l'ingorgo all'uscita delle gare.

Al riguardo l'ANAS ed il ministero dei lavori pubblici hanno dato assicurazione all'AC Firenze in merito alla costruzione della variante della strada statale del Giogo, (il progetto è già pronto), variante che si innesterà esattamente sulla linea di partenza del vecchio circuito nel vialone esterno di Scarperia. Per quanto riguarda la amministrazione provinciale di Firenze è previsto un intervento per allargare a nove metri la strada

sterrata attuale, mentre da parte sua il comune di Scarperia completerà la circonvallazione del paese. L'importante è che queste opere vengano iniziate quanto prima in modo da essere concluse entro l'autunno prossimo, altrimenti si rischia di vedere ultimato l'autodromo senza strade.

Blocco alle auto

Per quanto riguarda i parcheggi, l'AC sta studiando la possibilità di «fermare» gli automobilisti nei paesi vicini o in centri di raccolta che saranno collegati da autobus con la pista, in modo da evitare l'accentramento delle auto. L'idea appare interessante, ma ci sembra urtare contro la mentalità nostrana: gli italiani non prendono l'autobus nemmeno per andare nei centri storici, figuriamoci se saranno disposti a prendere il pullman per andare a vedere le corse d'auto! Parcheggi saranno co-

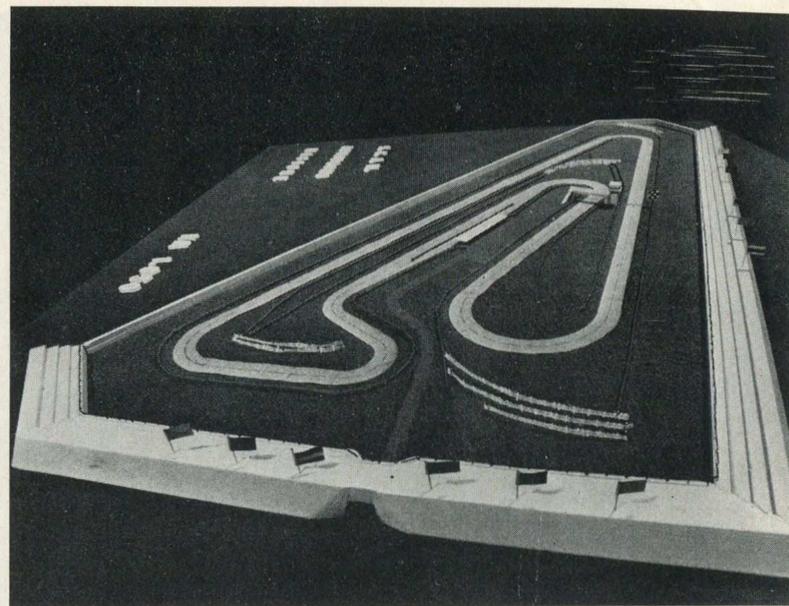
munque attrezzati anche dentro l'autodromo.

Per quanto riguarda gli impianti collaterali alla pista di km 5,300, il dottor Pampaloni — reduce fra l'altro insieme ad altri tecnici da un giro di studio in tutti i maggiori autodromi europei — ha assicurato che all'interno dei 172 ettari dell'impianto sarà realizzata una pista per gare di autocross — e quindi anche di motocross — della lunghezza di un paio di chilometri, visto il successo che stanno avendo queste nuove specialità motoristiche. Una dimostrazione ulteriore della volontà che anima i realizzatori dell'opera che hanno lavorato e lavorano tutt'ora in silenzio, forse anche troppo in sordina visti i tempi che corrono. In un futuro più lontano arriveranno poi anche altri impianti per il tempo libero, impianti destinati all'area metropolitana di Firenze e che costituiranno un centro unico nel suo genere sistemato proprio nel baricentro dell'Auto-

Questa è — per ora — l'unica via di accesso al cantiere del Mugello. Nella pagina accanto, un tratto dello sbancamento. La pista sarà larga da 9 a 13 metri

L'inaugurazione del primo mini-tracciato si avrà il 22 aprile: previsto l'allungamento fino a tre chilometri

A destra, il plastico del circuito umbro di Magione, realizzato dalla scuderia Carpine



MAGIONE

nuovi autodromi



Una vista aerea del piccolo autodromo di Magione, che verrà approntato per la prima corsa a Pasqua. Come è evidente, si tratta di un percorso molto lineare, di cui si prevede già l'allungamento a 3 km

strada del sole e del suo previsto ammodernamento con il nuovo percorso attraverso il Mugello, in alternativa a quello attuale.

Il dottor Pampaloni conferma inoltre che in questa prima fase non saranno costruite tribune in quanto il loro

vori, sono già iniziati anche quelli della palazzina per la direzione corsa alla quale seguiranno quelli per i ventotto box, l'AC sta già studiando i modi di gestione e di utilizzazione dell'autodromo che, come abbiamo detto nelle scorse settimane, forse sarà intitolato alla memoria di Emilio Materassi.

Il dottor Pampaloni ci ha detto che si prevede l'organizzazione di una trentina di gare all'anno: due, tre a livello mondiale ed internazionale; una decina nazionale; le rimanenti a carattere interregionale e locale. Ma oltre a questo primo punto la gestione dell'impianto sarà articolata anche su altre due linee: una è quella del collaudo delle auto per le case costruttrici in generale e per i privati preparatori e scuderie; il secondo — che interessa da vicino gli sportivi — è quello della circolazione turistica veloce dietro pagamento di una tariffa.

«Noi vogliamo fare — sottolinea il direttore dell'AC Fi-

renze — un autodromo senza cancelli, possibilmente agibile tutto l'anno in modo da creare un vivaio di piloti di elevato livello». In questa prospettiva troverà sede nell'autodromo anche una scuola di guida veloce alla quale sono già interessati piloti, fra i quali «Shangri-là». Sarebbe auspicabile anche un uso della pista di Scarperia per addestramento degli autisti delle varie armi, così come accade per la Gendarmeria francese che instruisce i suoi piloti sul circuito di Nivelles.

Questa dunque la situazione attuale del circuito del Mugello, situazione altamente positiva e che vedrà finalmente soddisfatti i desideri ormai da troppo tempo repressi della Toscana automobilistica. Per quanto riguarda la «presentazione» ufficiale dell'impianto è intenzione dell'AC di convocare a primavera i giornalisti appena sarà ultimata la asfaltatura della pista.

Marco Grandini

MAGIONE (Perugia) - Realizzato dalla «Scuderia Carpine» che lo gestirà direttamente con la sigla S.C.A.M. (Scuderia Carpine Autodromo Magione), ecco ormai pronto ad entrare in funzione il moderno autodromo ubicato appunto a Magione, unico in Umbria, «capace — ha osservato l'architetto Giuliano Carrozza che ha firmato il progetto tenacemente concretizzato dal sodalizio presieduto dal dottor Lorenzo Rondini — di soddisfare le aspettative degli sportivi dell'Italia Centrale. L'inesistenza di impianti similari nella regione — ha precisato lo stesso professionista magionese — non solo garantisce il completo successo dell'iniziativa ma contribuisce a risolvere il problema del motorismo permanente dilettantistico, dopo la contrazione delle corse in salita».

La premessa è doverosa. Com'è opportuno rilevare che la «Carpine», scegliendo l'area, ha optato per un vasto appezzamento di terreno completamente pianeggiante, posto nelle immediate vicinanze della cittadina, in località Bacanella, a 5 chilometri dal Lago Trasimeno, a 16 da Perugia, 60 da Arezzo, proprio di fronte allo svincolo autostradale Perugia-Valdichiana. Ovviamente sono stati effettuati diversi sopralluoghi, per accertare, sotto qualsiasi punto di vista, la piena idoneità della sede. Attenti studi hanno pure preceduto il «varo» del tracciato definitivo, diversificato al massimo nelle varie componenti, sempre tenendo in evidenza la necessità di garantire ai piloti e al pubblico la massima sicurezza.

Due, allora, le piste considerate. Una, fondamentale e ora definitiva, si sviluppa per 1650 metri; l'altra, da apprestarsi eventualmente in futuro, è di tre chilometri complessivi. Ci limitiamo perciò alla prima, a descrivere il percorso che sarà inaugurato il prossimo 22 aprile, giorno di Pasqua (date di altre competizioni già in calendario e riservate alle vetture dei gruppi 1, 2, 3, 4, di Formula Italia e Ford: 23 aprile, 3 giugno, 1. luglio, 12 agosto e 9 settembre; vi si disputeranno anche gare valide per il campionato nazionale K. 250) notando che la «Carpine» organizzerà direttamente le varie manifestazioni pur essendo anche propensa ad affittare l'autodromo.

5 metri di banchina

La larghezza della pista è di 10 metri, costante per l'intero circuito. Sui due lati ha una banchina erbosa di 5 metri; in corrispondenza delle curve l'ampiezza resta pari a quella del rettilineo che le precede. In curva, la sezione ha una pendenza trasversale variabile dal minimo indispensabile per consentire il veloce scolo delle acque ad un massimo del 5 per cento. Le opere di sicurezza e di protezione per i concorrenti e gli spettatori (le tribune, per inciso, sono situate a nord e a ovest dell'impianto: possono contenere circa 8000 persone) si diversificano in doppio guard-rail (sui rettilinei,

ai bordi delle fasce d'emergenza), rete metallica e di assorbimento d'energia a disposizione multipla (nelle curve), mentre una rete metallica di contenimento è stata posta ad una distanza minima di 20 metri dal bordo stradale a contenimento del pubblico che comunque si trova sempre in comoda posizione sopraelevata rispetto alla pista.

L'accesso principale all'autodromo, è agevolato da un'arteria larga 7 metri, che deriva dalla S.S. 75 bis del Trasimeno. La rete viaria interna sarà percorsa solo dai mezzi del servizio d'emergenza in quanto la circolazione avverrà attraverso le vie pedonali.

La volontà «CARPINE»

I boxes (almeno dieci, ognuno — fronte e profondità — di quattro metri per quattro) sorgono sul rettilineo interno a sinistra del circuito, ad una distanza, dall'ultima curva, tale da permettere con ogni certezza l'arresto della vettura alla massima velocità d'ingresso. Lo spazio retrostante, ai tre lati dei boxes, è stato asservito ad essi, adibito cioè a parco-verifiche e a posteggio per i concorrenti. Il parcheggio destinato al pubblico si allarga lungo il perimetro nord, per evitare l'ingresso degli automezzi entro il comprensorio del percorso.

La direzione e l'infermeria (dove si effettueranno pure le visite mediche ai piloti) si elevano a fianco dell'entrata all'impianto: sono facilmente raggiungibili in qualsiasi caso d'emergenza. A 30 chilometri, infine, l'autodromo ha l'aeroporto di Sant'Egidio, a 90 Terni, a 125 Firenze, a 185 Roma. Ecco sostanzialmente l'impegno profuso dalla «Scuderia Carpine». Altrove le parole, tante. Qua i fatti, un impianto fisso, la dimostrazione che alla carenza di strutture si può almeno rimediare. Questione di volontà, d'impegno. Così per i responsabili della «Carpine».

Gianfilippo Centanni

costo ammonta a centinaia di milioni, spesa non possibile dato che il costo dell'impianto sta salendo dal milardo e mezzo preventivato verso i due miliardi, e che il pubblico verrà sistemato sui gradoni della valle, come in un grande stadio. Mentre vanno avanti i la-



Programma VADEMECUM

PERCORSO DI CONCENTRAZIONE: venerdì 19 gennaio

Nove sono le città di partenza quest'anno. Due sono state abolite, Marrakech e Lisbona, una è stata aggiunta, Roma. Mediamente tutte le marce di avvicinamento sono state ridotte di circa un migliaio di chilometri rispetto lo scorso anno (2500 adesso, oltre 3500 l'anno passato) ed è stata inserita una prova comune a tutti, quella del Col du Corébin nei pressi di Digne lunga 17 Km.

Città di partenza:			
	<i>il primo alle ore</i>		
Almeria	21 equipaggi	15,14'	Francoforte 40 equipaggi 18,33'
Montecarlo	46 equipaggi	17,23'	Glasgow 15 equipaggi 8,41'
Reims	30 equipaggi	20,20'	Atene 10 equipaggi 12,41'
			Varsavia 20 equipaggi 12,45'
			Roma 76 equipaggi 9,21'
			Oslo 43 equipaggi 11,32'

Consigliamo agli spettatori

PERCORSO COMUNE — MONACO - VALS LES BAINS - URIAGE - MONACO: martedì 23 e mercoledì 24 gennaio

E' la più rivoluzionaria novità di quest'edizione del rally: 27 tappe per 1653 Km di cui 286 di prove speciali (9). Diverse le prove nuove (non ci sarà più la famosa Chartreuse) e totale abolizione delle assistenze volanti sostituite da parchi di assistenza organizzati a Burzet, Uriage, Vals-les-Bains e Monaco (30 minuti di tempo per ogni tappa).

A chi volesse recarsi sul percorso consigliamo la seconda prova, quella del Col de Perty essendo di lì facilmente raggiungibile anche la sesta prova, quella di St. Jean en Royans e quindi l'ultima prevista, quella di Lantosque.

Il primo equipaggio lascerà Monaco alle 8,00'.

Queste le prove speciali in programma:

Pont-des-Miolans - St. Auban (25 Km) primo passaggio ore 10,36' — **Laborel - Col de Perty** (20 Km) primo passaggio ore 13,49' — **Burzet - Burzet** (45 Km) primo passaggio ore 17,11' — **Le Moulinon - Antraigues** (38 Km) primo passaggio ore 19,22' — **St. Bonnet le Froid - Riotord** (20 Km) primo passaggio ore 21,46' — **St. Jean en Royans - La Cime du Mas** (36 Km) primo passaggio ore 23,55' — **St. Barthelemy - Col des Deux** primo passaggio ore 3,28' — **Bif. N94/D9 - Savines (gare)** (16 Km) primo passaggio ore 6,14' — **Lantosque - Bif. D54/N204** (35 Km) primo passaggio ore 11,31' — Arrivo a Monaco del primo equipaggio alle ore 13,22'.

PROVA COMPLEMENTARE MONACO - MONACO: notte tra giovedì 25 e venerdì 26

Riservata ai primi sessanta equipaggi della classifica provvisoria compilata dopo il percorso comune, ha una lunghezza di 672 Km di cui 153 di prove speciali.

Il primo equipaggio partirà da Montecarlo alle 18,45'.

Queste le prove speciali in programma:

Bif. D53/D22 - Bif. V7/D53 (18 Km) primo passaggio ore 19,00' — **Le Moulinet - La Bollene** (23 Km) primo passaggio ore 20,13' — **St. Sauveur sur Tinée - Beuil** (24 Km) primo passaggio ore 21,27' — **La Bollene - Le Moulinet** (23 Km) primo passaggio ore 22,26' — **St. Sauveur sur Tinée - Beuil** (24 Km) primo passaggio ore 1,43' — **La Bollene - Le Moulinet** (23 Km) primo passaggio ore 5,02' — **Bif. D53/V7 - Bif. D22/D53** (18 Km) primo passaggio ore 6,20' — Arrivo a Monaco del primo equipaggio alle ore 6,56'.

AUTOSPRINT speciale «MONTE»

per chi va a vedere e per chi resta a casa

Il momento climatico molto favorevole in particolare all'ALPINE potrebbe nascondere una trappola se il GENERALE INVERNO decidesse un suo improvviso attacco come l'anno scorso. E con le nuove strade scelte per le prove speciali potrebbe anche finire con questo interrogativo:

...e se no

E se il Rally di Montecarlo quest'anno non lo finisse nessuno? E' un'ipotesi molto meno assurda di quello che può sembrare all'apparenza, specie adesso che su tutto il percorso del rally non c'è un filo di neve e la temperatura sembra non voler cambiare. Ma l'opinione degli indigeni, che a memoria d'uomo non ricordano una situazione ambientale come questa, è proprio che prima o poi la temperatura dovrà alzarsi ed allora saranno guai per tutti perché potrebbe cadere tanta neve, specie su alcuni di quei nuovi percorsi introdotti quest'anno che si snodano in zone notoriamente molto battute dal vento, e proprio quest'ultimo potrebbe impedire gli eventuali lavori degli spazzaneve che dovrebbero liberare la sede stradale.

Burzet, perno della bufera

Insomma quello che si mormora da più parti è che se dovesse imperversare quest'anno una bufera di neve come venne l'anno passato dalle parti di Burzet mentre passava la corsa, con tutta l'astinenza che c'è stata in questi ultimi tempi, il rally non lo finirebbe nessuno.

E' un'ipotesi suggeritaci da Trombotto che ha parlato a lungo con gli abitanti del luogo nel corso della sua inutile ricognizione del rally, quando col muletto Alfa GTAm era ancora convinto di partecipare al «Monte» ed

Radio Montecarlo

Tutto il RALLY minuto per minuto

Alla faccia della nostra RAI-TV, Radio Montecarlo organizzerà anche quest'anno la sua straordinaria serie di collegamenti continui con le sue unità mobili al seguito della corsa che permetteranno a tutti di seguire passo per passo le vicende del rally. Diversi equipaggi tra l'altro potranno contare su di una gratuita e continua pubblicità perché correranno proprio per i colori di Radio-Montecarlo (è il caso tra gli altri del nostro Ballestrieri e della Beaumont) e quindi saranno particolarmente seguiti; comunque di tutti si saprà sempre qualcosa, in particolare poi l'ultima notte di corsa quando le trasmissioni saranno sempre continue, commentate da Jean François Jacob e Bernard Spindler.

Radio Montecarlo trasmette sulle seguenti lunghezze d'onda:

Onde Lunghe 1400 mt pari a 215 kcs -
Onde medie 205 mt pari a 1466 kcs -
Onde corte 49,71 mt pari a 7135 kcs.

... e quello
che promette
la RAI

RADIO

Domenica 21

Domenica sport
radiosera
Sera sport (servizi da Montecarlo dell'inviato Giuseppe Viola)

Lunedì 22

Lunedì sport
Radiosera

Da martedì a venerdì 26 tutti i giorni ci saranno collegamenti per il giornale radio delle 8 e radiosera.

TV

Domenica 21

Domenica sportiva

Domenica 28

Domenica sportiva

Telegiornale

Ore 13,30 dal 20 fino alla fine del rally.



COSI'...



...O COSI'

n finisse nessuno?

era più che entusiasta dei quasi 200 cavalli che il suo motore con l'iniezione gli metteva a disposizione e che sull'asciutto venivano facilmente trasmessi al terreno con una progressione di potenza strepitosa ed una tenuta con i fiocchi. Non altrettanto però sul bagnato, dove la macchina mostrava di non gradire la tortuosità esasperata del tracciato e l'assetto mostrava dei limiti troppo corsaioli. Occorreva allora lavorare alla vettura per cambiarla radicalmente, come bisognava cambiare la stessa mentalità dei meccanici non abituati ad affrontare questo tipo di problemi.

Gli scioperi, però (ed una certa paura) hanno bloccato questo esperimento e il pilota non sarà al via, togliendo un valido motivo di interesse a questa gara che, più qualificata di tutte, farà la anteprima al tanto atteso campionato mondiale marche dei rallies.

Ma Montecarlo resta sempre il rally per eccellenza perché di motivi validissimi può vantare forse più di tutte le altre gare dell'anno messe insieme se non altro perché la qualificazione di buona parte dei suoi iscritti non può venire messa in discussione. Poco meno di un centinaio, dei trecento partenti, sono equipaggi che in corse normali partirebbero con i favori del pronostico, specie nel loro Paese, di questi una cinquantina sono sicuramente quanto di meglio c'è oggi in campo mondiale e le poche eccezioni (Clark, Blomqvist, Warmbold ad esempio) non fanno che confermare la

regola, quella stessa regola che vuole anche come contraltare una lunghissima lista di sconosciuti (molti addirittura debuttanti!) che non rinunciano al fascino di una partecipazione di cui potersi vantare per tutta una stagione sportiva, o addirittura da ricordare per tutta la vita anche se al massimo si sono limitati a terminare il percorso di concentrazione, quello più inutile in senso sportivo ma certamente più importante pubblicitarmente.

Il tabellone computerizzato

Montecarlo comunque non dorme sugli allori e di anno in anno perfeziona sempre di più il suo già perfetto apparato organizzativo. Quest'anno tutta una serie di collegamenti radio permetteranno ai giornalisti ed al pubblico di venire subito a conoscenza dei risultati delle prove speciali e dei controlli orari che verranno esplicitati su di un grande tabellone nella piazza del Casino. Poi tutti questi risultati verranno subito inoltrati verso un centro IBM che li «tratterà» e li rinverrà velocissimamente agli organizzatori.

Tutto è pronto dunque, anche la partenza italiana che da Roma ha ufficializzato il boom del nostro rallyismo che non a caso da alcuni anni offre alla corsa monegasca il maggior numero di iscritti, oltre che, come nell'ultima edizione, anche i vincitori assoluti.

Roba da chiodi!...

Per non favorire la LANCIA elusa una norma di polizia

Novità di questa quarantaduesima edizione dal Rally di Montecarlo, ma non novità assoluta perché già ci fu un precedente nel '71, sarà la prova speciale inserita nel percorso di avvicinamento, quello del Col du Corobin (vicino a Digne) che ha fatto parlare moltissimo di sé soprattutto per tre motivi: primo perché doveva svolgersi senza chiodi (cioè i concorrenti in conformità con i regolamenti locali non potevano usare pneumatici chiodati), secondo perché dopo le insistenze delle Case straniere, ed in primis dell'Alpine, si è ottenuto di liberalizzarne l'uso per non offrire vantaggi alle vetture italiane (Lancia in primis) che montano Pirelli e che meglio si adattano ad una guida su stra-

de innestate causa anche la minor potenza, terzo perché sono in molti, tra i piloti più in vista a non volerla o a non gradire la sua effettuazione.

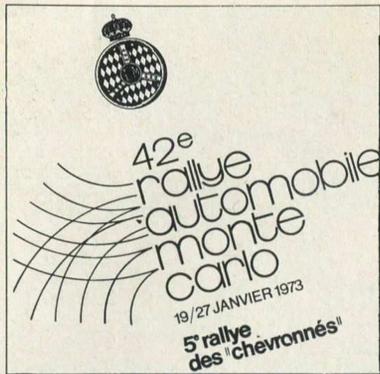
Uno tra i tanti, Jean-Claude Andruet, della squadra Alpine, che in un'intervista si è dichiarato contrario alla prova perché, essendo questa comune a tutti gli equipaggi, si svolgerà nell'arco di oltre cinque ore e pertanto i partecipanti si troveranno di fronte a condizioni climatiche molto diverse (e specialmente il fondo della prova sarà più o meno ghiacciato) tanto più che l'ordine di partenza dei migliori non sarà dato dal numero di gara, bensì dall'ora di arrivo dei vari itinerari alla partenza della prova.

Sono considerazioni, quelle di Andruet, tutt'altro che sbagliate e che trovano molti sostenitori, ma l'eliminazione di questa prova porterebbe la maggioranza dei concorrenti a Monaco senza penalizzazione alcuna rendendo del tutto inutile (se si esclude il fattore fatica) il percorso di avvicinamento non permettendo tra l'altro nemmeno la compilazione di una prima classifica dopo circa 2500 chilometri.

Oltretutto la prova del Col du Corobin è piuttosto bella, lunga 17 km, con un ottimo fondo ed un andamento piuttosto veloce nella prima parte e piuttosto tortuoso nel finale non favorendo così, almeno in linea generale, nessun tipo di vettura.

22 anni di «MONTE»

1951	TREVOUX-CROVETTO	Delahave
1952	ALLARD-WARBURTON	Allard
1953	GATSONIDES-WORLEDGE	Ford Zephir
1954	CHIRON-BASADONNA	Lancia
1955	MALLING-FADUM	Sunbeam Talbot
1956	ADAMS-BIGGER	Jaguar
1957	Non effettuato	
1958	MONRAISSE-FERET	Renault
1959	COLTELLONI-ALEXANDRE	Citroen DS 19
1960	SCHOCK-MOLL	Mercedes 220 SE
1961	MARTIN-BATEAU	Panhard
1962	CARLSSON-HAGGBOM	Saab
1963	CARLSSON-PALM	Saab
1964	HOPKIRK-LIDDON	Morris Cooper S
1965	MAKINEN-EASTER	Morris Cooper S
1966	TOIVONEN-MIKANDER	Citroen DS 21
1967	AALTONEN-LIDDON	Morris Cooper S
1968	ELFORD-STONE	Porsche 911
1969	WALDEGAARD-ELMER	Porsche 911 S
1970	WALDEGAARD-ELMER	Porsche 911 S
1971	ANDERSSON-STONE	Alpine Renault A119
1972	MUNARI-MANNUCCI	Lancia HF 1600



I velocisti di Montecarlo

Tentare l'avventura in un rally, necessariamente prestigioso per giustificare anche un'occasionale scelta, o tornare a vecchi amori, è quanto ogni anno il Montecarlo offre a diversi piloti che tutt'oggi possono di buon grado essere definiti dei velocisti nel senso più comune del termine e riferito al tipo di gare che gli stessi affrontano in tutto l'arco di una stagione sportiva che in questo periodo presenta grossi « buchi » in calendario.

Ecco allora che anche quest'anno sono molti quelli che si sono iscritti alla gare monegasca, i più noti dei quali sono:

24 LARROUSSE (Alfa Romeo GTV) ha corso nel '72 con la Lola e nel turismo con la Ford.

36 WOLLEK (Alpine Renault) nel '72 in F.2 con una Brabham BT 38 del Rondel Team.

39 BALLOT-LENA (Alpine Renault) noto porschista ha guidato nel '72 anche la Ferrari Daytona.

66 PIANTA (Opel Ascona) vincitore nel '72 della Coppa CSAI turismo fino a 3000 cc.

108 ROUGET (Chevrolet Camaro) ha corso tra l'altro in passato anche con un Ferrari Le Mans oltre a correre sempre con la Camaro.

184 SCHON (Porsche 911 S) dopo essere stato campione con la Porsche ha corso lo scorso anno con l'Opel Commodore di Conrero.



LANCIA

vettura: **Lancia Fulvia HF 1600**, motore anteriore 4 cilindri a V, trazione anteriore, potenza poco meno di 160 CV DIN

piloti: **Munari-Mannucci, Lampinen-Sodano e Kallstrom-Billstam**

pneumatici: **Pirelli**

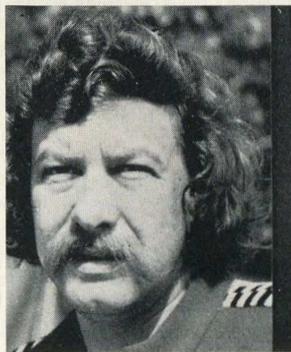
carburante: **Agip**

sponsor: **Marlboro**

D.S.: **Cesare Fiorio** coadiuvato da **Daniele Audetto**



Sandro MUNARI



Harry KALLSTROM

Alla controprova del successo dello scorso anno, la casa torinese si ripresenta ancora con quella Fulvia che sembrava già oltre il tramonto l'anno passato. Tre equipaggi di grande valore e due equipaggi privati come valida spalla (Ballestrieri-Maiga e Dall'Ava-Maiga, due navigatori fratelli) tenteranno comunque la difesa con il massimo onore, le cui chances sono direttamente collegate alle condizioni climatiche che i piloti incontreranno nel corso del rally.

Le ricognizioni sono state accurate e nulla è stato lasciato al caso, anche se ad onore del vero Munari non si è applicato al meglio (soprattutto psicologicamente) tutto preso come è dal pensiero per la moglie Flavia, che è a casa in attesa di dargli un erede proprio in questo delicatissimo periodo.

Dal risultato di questa corsa può dipendere molto del prossimo futuro della Lancia nel campionato mondiale marche, e di conseguenza interessa moltissimo i suoi piloti stranieri (che comunque fanno gola a quasi tutte le squadre rivali) il cui contratto potrebbe risolversi, nel peggiore dei casi, con molto anticipo.



FIAT

vettura: **Fiat Abarth 124 Rally**, motore anteriore 4 cilindri in linea, trazione posteriore, potenza 170 CV DIN
piloti: **Waldegaard-Thorselius, Paganelli-Russo, Pinto-Bernacchini, Barbasio-Macaluso**

pneumatici: **Pirelli**

carburante: **libero**

sponsor: **nessuno**

D.S.: non esiste ufficialmente, della conduzione sportiva e tecnica si occupano comunque l'ing. Fernando Russo e Giovanni Maruffi con la supervisione di Haggbom



Bjorn WALDEGAARD



Alcide PAGANELLI

Potrebbe essere questo l'anno della grande affermazione Fiat a Montecarlo. Potrebbe esserlo soprattutto perché oltre ad avere uno squadrone d'eccezione può contare su un continuo crescendo che in pochissimi anni l'ha portata ai vertici delle graduatorie assolute internazionali. Il recente successo nel campionato europeo conduttori e soprattutto il secondo posto (alle spalle della Lancia) nel campionato marche non hanno bisogno di ulteriori commenti.

L'innesto poi di un esperto rallista come Gunnar Haggbom al fianco dei già validi Maruffi e Russo contribuirà certamente ad assicurare ai piloti quella tranquillità « organizzativa » che è indispensabile in un rally impegnativo come il Montecarlo dove una scelta sbagliata di gomme (anche in una sola prova) od un errato calcolo possono decidere a favore o sfavore di diverse posizioni finali.

Se poi la neve cadrà copiosa, come si spera alla Fiat, il nuovo acquisto « monstre », Waldegaard non mancherà di offrire un apporto fondamentale per quello che potrebbe essere un piazzamento prestigioso.



ALPINE RENAULT

vettura: **Alpine Renault A 110 1800**, motore posteriore 4 cilindri in linea, trazione posteriore, potenza 180 CV

piloti: **Darniche-Mahe, Thierier-Callewaert, Andersson-Hertz, Andruet - « Biche », Nicolas-Vial, Piot-Marnat**

pneumatici: **Michelin**

carburante: **Elf**

sponsor: **nessuno**

D.S.: **Jacques Cheinié**



Jean-Claude ANDRUET



Bernard DARNICHE

L'ora della « vendetta, tremenda vendetta » è finalmente arrivata, o almeno questo se l'augurano a Dieppe dove sono state preparate sei vetture « bomba » per cancellare l'affronto subito di continuo tutta la passata stagione e particolarmente a Montecarlo ad opera della Lancia.

Sei berline 1800 con i nuovi cambi senza la quinta marcia (quella che ha causato i continui ritiri lo scorso anno), sei equipaggi tra i migliori del mondo, una conoscenza del percorso superiore a quella di tutti gli avversari, non possono che indicare ancora una volta la casa francese come la grande favorita del rally.

Nella memoria degli appassionati francesi ci sono ancora i primi tre posti dell'edizione di due anni fa, e, non a caso, un grande quotidiano d'oltralpe ha pubblicato che salvo imprevisti i primi posti potrebbero raddoppiare, sei appunto come sei sono gli equipaggi ufficiali (e perlomeno altrettanti sono quelli che per la rinomanza dei conduttori, tra cui quel Bob Wollek che si distingue in F. 2, potrebbero definirsi ufficiali). Ma sei ci sembra siano un po' troppi... anche per le speranze dei francesi.



NISSAN DATSUN

vettura: **Datsun 240 Z**, motore anteriore 6 cilindri in linea, trazione anteriore, potenza 220 CV

piloti: **Aaltonen - Easter, Fall - Wood**

pneumatici: **Dunlop**

carburante: **Esso**

sponsor: nessuno

D.S.: in pratica le funzioni di direttore sportivo vengono svolte da Rauno Aaltonen



Rauno AALTONEN

Con l'insistente meticolosità degli orientali, i giapponesi di questa casa ritentano ancora una volta l'avventura monegasca che in un recente passato non è stata certo avara di soddisfazioni (l'anno passato Aaltonen finì terzo assoluto).

Anche se le vetture sono molto potenti ed i piloti di primo ordine non ce la sentiamo comunque di accreditare alla Datsun niente di più che un ruolo di outsiders per il successo finale, mentre le è sempre possibile, tanto più che le caratteristiche di robustezza della vettura sono oramai più che conosciute, ottenere un buon piazzamento.

Il rally comunque è sempre pieno di sorprese ed in questi casi possono usufruirne anche loro, specie se la abituale condotta di gara, piuttosto al risparmio almeno nelle prime battute, verrà abbandonata.



FORD

vettura: **Ford Escort RS 1800**, motore anteriore 4 cilindri in linea, trazione posteriore, potenza oltre 220 CV

piloti: **Makinen - X, Mikkola - X**

pneumatici: **Dunlop**

carburante: **Esso**

sponsor: **Hembassy**

D.S.: **Stuart Turner**

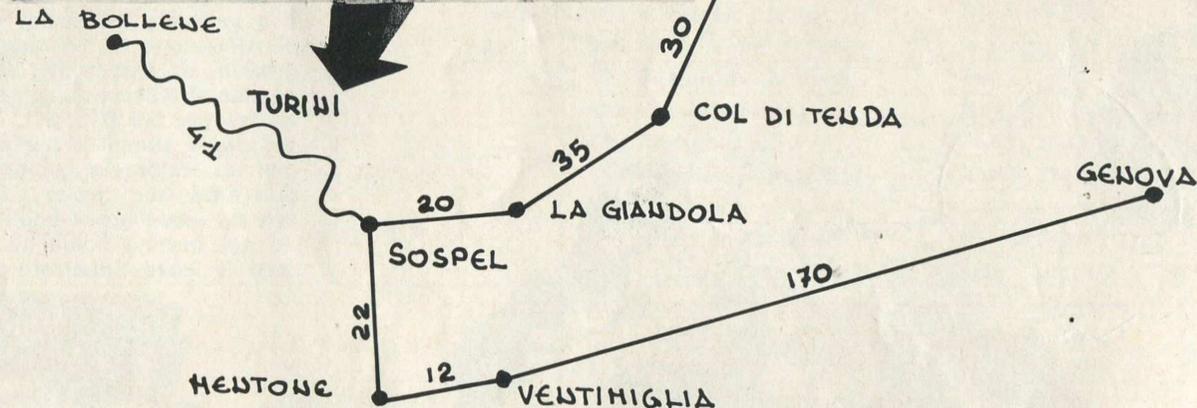


Hannu MIKKOLA

Sono anni che della Ford si parla sempre come di una delle marche favoritissime per il successo finale, ma alla resa dei conti succede sempre qualcosa per cui l'Escort non riesce a cogliere quei successi che le sono abituali (in Inghilterra) o congeniali (Maratone o Safari ad esempio).

La grande potenza unita alla eccezionale stabilità fanno di questa vettura lo spauracchio di tutti, tantopiù che alla guida ci sono piloti espertissimi come è il caso quest'anno in cui al tradizionale Makinen è stato affiancato il «camionista» Mikkola.

La definizione di camionista è stata coniata da Lampinen per indicare le eccezionali doti di guida dell'amico Hannu che riesce normalmente a procedere con lo stesso ritmo con qualsiasi condizione ambientale, sia essa la neve, la pioggia, la nebbia o la sabbia di una pista desertica.



Nel bunker del TURINI

Se non avete mai visto il Rally di Montecarlo, e potete farlo quest'anno, non perdetevi ovviamente la favolosa notte sul Col de Turini, sicuramente il più leggendario e più decantato passaggio nella storia dei rallies.

Nel corso dell'ultima notte gli ultimi equipaggi rimasti in gara lo percorrono ben tre volte, una delle quali in senso inverso, sfoggiando proprio sulla vetta tutti i possibili funambolismi che la guida sulla neve e il consumato mestiere dei più noti conduttori può offrire ad un pubblico reso ancor più appassionato ed entusiasta dalla lunga attesa, dal freddo, dalle piccanti salsicce, dai vari folcloristici fuochi accesi sulla neve, dai riflettori della televisione, dai flasch dei fotografi e soprattutto dai tradizionali scambi verbali tra i supporter italiani e quelli transalpini.

E' uno spettacolo indimenticabile cui si può

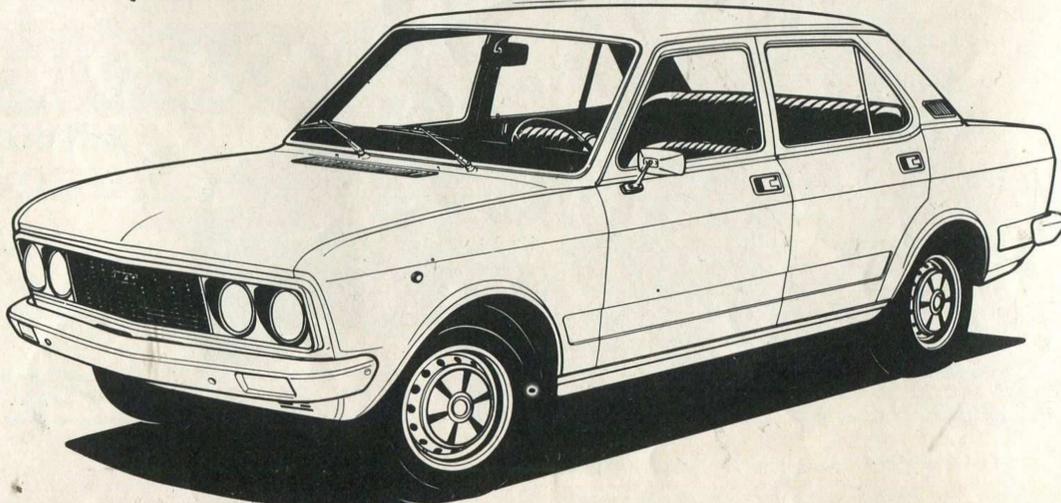
accedere solamente con grande anticipo: ogni anno infatti la locale gendarmeria anticipa sempre più l'orario di chiusura delle strade d'accesso per evitare ostruzioni di qualsiasi genere al passaggio dei concorrenti. Lo scorso anno ad esempio le strade vennero chiuse già prima di mezzogiorno, quest'anno sembra addirittura ancora prima; è pertanto molto utile attrezzarsi bene per difendersi dal freddo che tante ore di attesa renderanno ancora più insopportabile tantopiù che fino al passaggio dell'ultimo concorrente (la mattina seguente) non sarà più possibile muoversi.

Chi al contrario non volesse portarsi in vetta al Turini, può recarsi ai posti di assistenza di St. Sauver, le Moulinet o La Bollene oltre che, ovviamente, lungo il percorso delle altre prove speciali. A St. Sauver in special modo lo spettacolo ambientato non manca mai.

Siamo tornati nel settore "2 litri". Fiat 132 **FIAT**

due motori: "1800" 105 CV (DIN) ~ 170 km/h
"1600" 98 CV (DIN) ~ 165 km/h

3 versioni: 1800 Special, 1600 Special, 1600 berlina



Da dove muovono i protagonisti



Non è vero che tutte le strade portano a Roma. Come vedete da questa cartina si direbbe che tutte portano a Montecarlo: si tratta infatti dei vari percorsi di avvicinamento che sono indicati con un semplice segno quando si riferiscono ad un singolo itinerario, da due tratti affiancati quando si uniscono due percorsi, da tre per tre percorsi, con un tratteggio semplice per quattro, con un tratteggio compreso da due linee per cinque ed infine con un unico breve segno grosso nel trattino finale unico per tutti i nove itinerari previsti



Gerard LARROUSSE



Ove ANDERSSON



Jean RAGNOTTI



Jean-Pierre NICOLAS

Dove passano in Italia

Questo l'itinerario italiano del Rally di Montecarlo con le indicazioni dei controlli: l'orario è quello teorico del primo passaggio:

Partenza da ROMA, Arco di Costantino, VENERDI' 19 gennaio, ore 9,21 - Rieti (controllo passaggio) - L'Aquila - Popoli - Pescara (controllo orario 14,06) - Ortona (cp) - S. Severo - Vieste (cp) - Foggia (CO 20,24) - Cerignola - Potenza (cp).

SABATO 20 gennaio - Salerno (CO 1,30) - Napoli - Capua - Gaeta (cp) - Terracina - Velletri (CO 6,12) - Roma - Bracciano (cp) - Civitavecchia - Grosseto (CO 11,08) - Siena - Arezzo (CO 14,16) - Sansepolcro - S. Marino (CO 16,16) - Rimini - Ravenna - Cavarzere (cp) - Padova (CO 20,15) - Bassano del Grappa - Trento (CO 22,43) - Tione (cp).

DOMENICA 21 gennaio - Brescia - Crema - Pavia (CO 3,31) - Tortona - Alba - Cuneo (CO 7,12) - Colle di Tenda.

ROMA

2	Waldegaard - Thorszelius	Fiat Abarth 124 Rally
5	Pinto - Bernacchini	Fiat Abarth 124 Rally
6	Lampinen - Sodano	Lancia HF 1600
8	Paganelli - Russo	Fiat Abarth 124 Rally
11	Munari - Mannucci	Lancia HF 1600
14	Barbasio - Macaluso	Fiat Abarth 124 Rally
16	Kallstrom - Billstam	Lancia HF 1600
19	Ballestrieri - Maiga	Lancia HF 1600
47	Dall'Ava - Maiga	Lancia HF 1600
66	Pianta - Lurani	Opel Ascona

MONTECARLO

1	Darniche - Mahe	Alpine Renault
4	Therier - Callewaert	Alpine Renault
7	Ragnotti - X	Gordini R 12
10	Aaltonen - Easter	Datsun
15	Andersson - Hertz	Alpine Renault
17	Fall - Wood	Datsun
18	Andruet - « Biche »	Alpine Renault
21	Nicolas - Vial	Alpine Renault
23	Piot - Marnat	Alpine Renault
24	Larrousse - Delferrier	Alfa Romeo GTV
27	Chasseuil - Baron	BMW
29	Pat Moss - Crellin	Alpine Renault
34	Fiorentino - Gelin	Simca Rally 2

FRANCOFORTE

3	Makinen - X	Ford Escort
30	Nasenius - Cederberg	Opel Ascona
44	Kullang - Andersson	Opel Ascona
52	Sylvia Osterberg - Edenring	Opel Ascona

REIMS

28	M.C. Beaumont - Giganot	Opel Ascona
31	Greder - Duclos	Opel Ascona
32	Laurent - Marche	Daf 66
33	Henry - X	Alpine Renault
50	Koob - Linden	BMW 2002 TI

VARSAVIA

26	Toivonen - X	Polski Fiat
----	--------------	-------------

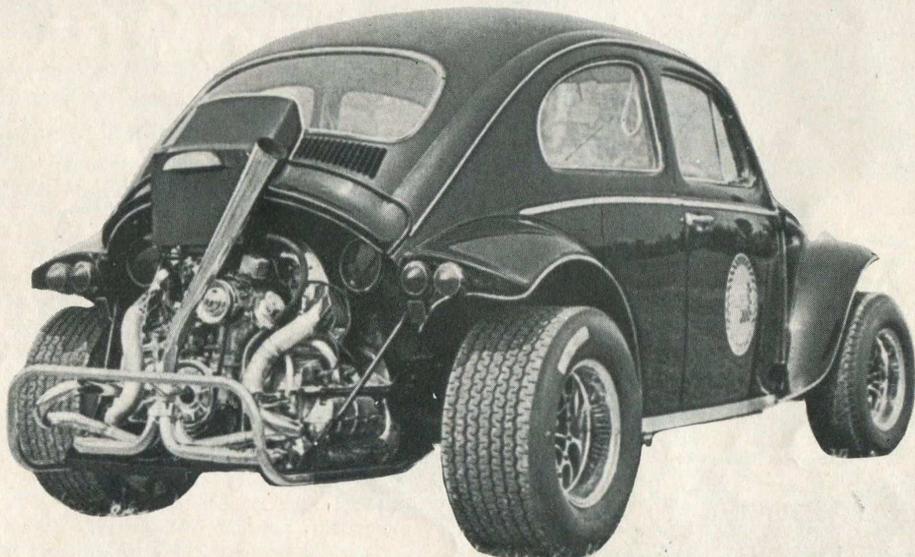
ATENE

51	Palikovic - Svarcer	Gordini R 12
----	---------------------	--------------

GLASGOW

12	Sclater - X	Ford Escort
20	Mikkola - X	Ford Escort
61	Rosemary Smith - X	Ford Escort

servizio a cura di Carlo Cavicchi



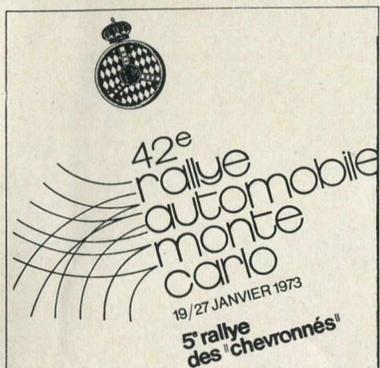
ALL CARS AUTOZODIACO

Via Nazionale 69 a - 40065 PIANORO (Bologna) - ITALY - Telefono 051-77.74.68 - 69

LA VOSTRA VOLKSWAGEN STA INVECCHIANDO RINNOVATELA!
ECCOVI LA TRASFORMAZIONE

"California"

presso tutti i concessionari VW in Italia



Nei passaggi in ITALIA

RICONOSCETELI da questi numeri

Gli appassionati italiani avranno quest'anno la possibilità di poter assistere al passaggio del maggior numero di equipaggi che abbia mai interessato il nostro Paese nella sua marcia di avvicinamento a Montecarlo. Oltre ai partenti da Roma, ci saranno infatti quelli provenienti da Atene, da Varsavia e da Oslo, abbiamo pensato allora di offrirvi i numeri di gara di tutti quelli che, salvo ritiri e rinunce, transiteranno dall'Italia nei luoghi e nei tempi che vi abbiamo già indicato nelle pagine precedenti.

Come certamente noterete, soprattutto per quello che riguarda gli equipaggi italiani, non mancano gli sconosciuti, quelli che di anno in anno contribuiscono sempre di più a creare il mito di « passerella » che fa soprattutto il gioco dei furbi organizzatori monegaschi.

da ROMA



Giorgio Pianta



Amilcare Ballestrieri



Luciano Trombotto



Orlando Dall'ava

2	Waldegaard-Thorzelius	Fiat-Abarth 124 Rally
5	Pinto-Bernacchini	Fiat-Abarth 124 Rally
6	Lampinen-Sodano	Lancia HF 1600
8	Paganelli-Russo	Fiat-Abarth 124 Rally
9	Trombotto-X	Alfa Romeo GTAm
11	Munari-Mannucci	Lancia HF 1600
14	Barbasio-Macaluso	Fiat-Abarth 124 Rally
16	Kallstrom-Billstam	Lancia HF 1600
19	Ballestrieri-Maiga	Lancia HF 1600
47	Dall'ava-Maiga	Lancia HF 1600
63	Pittoni Serena-Keefer	Lancia HF 1600
66	Pianta-Lurani	Opel Ascona
78	Brambilla-Bettoni	Opel Ascona
80	Perazio-Rossi	Lancia HF 1600
82	De Bonis-X	Alpine Renault
94	Rubbiere-Bottai	Opel Ascona
95	Pittoni-X	Fiat 124 Special T
100	Lo Bello-X	Lancia HF 1600
105	Follin-Schilder	Simca
113	Zunino-Scagliola	Alpine Renault
118	Garavelli-Rivaroli	Lancia HF 1600
123	Avenoso-Corzino	Fiat 128 C
125	Oddero-X	Alpine Renault
126	Bianchi-X	Fiat 128 C
128	Di Gioia-Mastrososa	Porsche 911 T
129	Cusani-X	Fiat
139	Morra-Alleman	Fiat 128 C
143	Monti-Finzi	Fiat 128 C
151	Rombolotti-Rombolotti	Alpine Renault
154	Quarti-Di Penta	Alpine Renault
156	Ruggero-Leoncavallo	Innocenti
159	Rondinone-X	Autobianchi
165	Iccudrac-Aldeg	Fiat 128 C
170	Nestore-Ginotti	Alpine Renault
182	Ligobbi-X	Fiat 126
183	Padolecchia-Grilli	Ford
184	Schon-Baj	Porsche 911 S
186	Randetti-Migliorini	Simca 1000
189	Tacchini-Mischiatto	Fiat 124 Sp.
191	Tormene-Tormene	Porsche 911 S
197	Rocca-Pasqualini	Alfa Romeo

201	Bernocchi-Silva	Lancia HF 1600
200	Cambiaghi-Bartolini	Opel Ascona
205	Dal Ben-Besenzoni	Fiat 124 Sp.
208	Bachstadt-Malan-Tegaldi	Fiat 128
209	Corradini-Gaioni	Fiat 124 Sp.
216	Baresi Maurizia-Miglioli	Innocenti
220	Parpinelli-Bauce	Porsche 911 S
222	Suni-Pezzotta	Lancia HF 1600
223	Scapin-Giordano	Alpine Renault
226	Hermann-Hermann	VW
231	Gerbino-Mannini	Fiat 124 Sp.
234	Comandulli-Morandi	Lancia
235	Nappi-X	Fiat
237	Brambilla-Masnata	Fiat 128 C
238	Lenti-Fioruzzi	Fiat 128 C
241	Tabanelli-Dal Pozzo	Opel Ascona
243	Zagari-X	Fiat
248	Barbanti-Montanari	Renault R12
249	Ferrero-Belotti	A112
250	Wallenweim-Soccol	Fiat 128
252	Magnani-X	Lancia
260	Giachetta-X	Lancia
264	Bigliazzi-Sacchini	Alfa Romeo
269	Isopp-Nevela	Opel Ascona
270	Milesi-Chiarva	Fiat 128 C
272	Haupt-Ravagnati	Lancia HF 1600
279	Guasti-Serrino	Porsche 911
281	Schweizer-Vogelgsang	Opel Kadett
284	Ambrogetti-Torriani	Lancia
288	Di Garbo-Manno	Simca
290	Franchi-Masoni	Alfa Romeo
297	Schinina-Monaco	Fiat 127
299	Suzzi-Martelli	Fiat 125 S
309	Cristiani-Fenini	Fiat 128
311	Vallini-Alessandrini	Fiat 124

117	Bakke-Moreite	Opel Ascona
120	Harris Hansen-Sivertsen	Volvo
121	Eberhardt-Druba	BMW 2002 TI
122	Karlan-Herstrom	Ford Mexico
130	Altenheimer-Schleim	Porsche 911 E
131	Svendsen-Antonsen	Renault R12
132	Wessels-Siebert	Alfa Romeo
135	Rausch-Fischer	BMW 2002 TI
140	Schurer-Welzenbach	BMW 2002 TI
147	Miersch-Frohlich	Opel Ascona
155	Allanson-X	BMW 2002 TI
167	Lyding-Klemen	Opel Ascona
171	Stoen-Nalby	BMW 2002 TI
176	«Marius Carlsen»-Pedersen	Opel Ascona
178	Lier-Jensen	BMW 2002 TI
179	Sommer-Knudzen	Opel Manta
188	Aksmar-Olsen	Citroen GS
193	Winter-Lous	BMW 2002 TI
203	Schimpf-Zauner	Ford Capri
210	Meyendorf-Liffler	BMW 2002 TI
217	Hodehimer-Thuma	Fiat
240	Knudzen-Knudzen	Moskwitch
244	Skogstad-Dahl	Mazda
259	Schmitz-Von Bergmann	Porsche 911 S
271	Stammes-Stammes	Ford Escort
275	Hellum-Jacobsen	Opel Ascona
278	Aaby-Slaeperud	Opel Ascona
286	Vilkas-Tiukkanen	BMW 1602
287	«Heidi Hetzer»-Heuser	Opel Commodore
300	Dolk-de Jong	Opel Ascona
304	Brathen-X	Datsun
305	Hense-Heuser	BMW 2002 TI

da ATENE

51	Palikovic-Svarcer	Renault R12
64	Kresnik-Novakovic	BMW 2002 TI
164	Tatalovic-Kolic	Ford Escort
169	Gluhak-Carevic	BMW 2002
185	Genot-Panahizadi	Citroen DS 21
204	Horvat-X	BMW 2002 Alpina
232	Pusnik-Freyer	Renault R12
253	Regis-Paperon	Opel Ascona
294	Resemini-Supert	Fiat 127
302	Cronodis-X	Toyota

da OSLO

22	Rohrl-Berger	Opel Commodore
37	Walter-Lier	Porsche 911
71	Labane-Maurin	Alfa Romeo
73	Andersen-Austad	BMW 2800 CS
74	Johansson-Tocrell	Opel Ascona
75	Gudlat-Erbach	Porsche 911 S
85	Teves-Loewenhardt	Opel Ascona
87	Schweiger-Sackl	BMW 2002 TI
88	Vold-Johansen-Steen	Saab
91	Sigurdson-Sager	Saab
103	Muhleck-Zepfel	Porsche 911 S

da VARSAVIA



Pauli TOIVONEN



Klaus RUSSLING

26	Toivonen-X	Polski Fiat
41	Mucha-Zyszkowski	Polski Fiat
53	Smorawinski-Zembruski	BMW 2002 Alpina
76	Kridel-Brandenburger	BMW 2002 TI
77	Jarozewicz-Szulc	Polski Fiat
81	Bien-Woytyna	Polski Fiat
84	Stowiak-Jaworowicz	Polski Fiat
92	Ullemeyer-Kaltenbach	BMW 2002 TI
127	Rach-Kohler	Porsche 911 S
172	Van Doornick-Brink	BMW 2800 CS
207	Schewe-Haensch	BMW 2002 TI
211	Russling-Weiss	Alpine Renault
242	Heymanns-X	Opel
247	Fennes-Strommer	Citroen DS 21
251	Tagliamonte-Pennacchini	Fiat 125
277	Kleint-Zwier	Ford Capri
310	Lorang-Haller	Alpine Renault
313	Huberty-Demuth	Fiat 128 C

**Pronti, ragazzi
è il momento:
si ricomincia!**

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

**AUTO
SPRINT**

domenica **SPRINT**

Coéquipier di Jean Ragnotti, che anche quest'anno parteciperà a qualche rally, benché sia passato alla F. 3, il nostro collaboratore Jacques Jaubert ha percorso le strade del Rally di Montecarlo, in questa sua strana edizione che non pare soddisfare nessuno, come dimostrano del resto le impressioni da lui qui riportate.

Il Montecarlo «senza neve» preoccupa tutti i non scandinavi che non sanno dove andare per ritrovare l'assuefazione ai terreni innevati. Nella foto si vede Sodano (copilota di Lampinen) allenarsi in località Naso di Gatto nell'entroterra savonese dove di recente è scoppiata una opportuna e violenta bufera di neve



L'ultimo

RAPPORTO

prima

del via

del 42° RALLY

MONTECARLO

Dalla notte

di domenica

perturbazione

nevosa

in atto

sulle ALPI

Tutti sperano nella luna (nuova) per «scivolare» meglio al traguardo

SPECIALE PER AUTOSPRINT

Antraigues-l'Ardèche, ove si decide per tradizione il rally Montecarlo: senza risalire nei lontani archivi della grande classica invernale, basta ricordare l'edizione precedente, ove il cinquanta per cento degli equipaggi abbandonò ogni speranza a Burzet. Fu lì che Waldegaard vide sfumare la vittoria, come pure Thérier, mentre Darniche e Munari, in posizione d'attesa, ne uscirono più gloriosi.

Un meraviglioso, ma paradossale e scoraggiante cielo azzurro inonda le aride montagne. Cade la notte, si approfitta di una sosta per contemplare le infinite stelle... con l'alba appare la brina, tanto più tenace dato che il percorso è esposto a nord, ma le rare vestigia di una nevicata che risale a quindici giorni prima, si misurano in centinaia di metri, non più. Qualche centinaio di metri sui km. 1600 del percorso comune, e lo stesso vale per l'entroterra nizzardo, ove si reciterà l'ultimo atto.

Si spera nella «luna piena» il 23, però senza più crederci molto. Il «Montecarlo 1973» è una Coppa delle Alpi ai tempi del suo splendore.

E' strano constatare che nessuno è soddisfatto, compresi quelli della Datsun che potrà sfruttare nelle prove speciali — che sono in maggioranza — i 250 HP delle sue due 240Z. «Ci vorrebbe la possibilità di scivolare un poco — spiega Aaltonen — per aiutarvi con la coda della vettura. La Datsun è lunga e pesante». (Più di una tonnellata).

Il torto PORSCHE

Gli assenti hanno sempre torto e questo detto non è mai stato vero come lo è per la Porsche. Ho spesso immaginato la velocità di una Carrera RS, mentre la nostra Renault 12 Gordini si arrampica alla meno peggio sul Col du Perty, a Saint-Jean-en-Royan e anche sul più duro Le Corobin. Il «Montecarlo» con

pneumatici «racing» era fatto per le Porsche.

Poiché la marca tedesca è assente, il favore del pronostico va all'Alpine Renault. Ognuno a suo modo si prepara meticolosamente. Darniche afferma con calma che per lui il rally avrà inizio ove finì lo scorso anno, Andruet è invece eccitato all'idea di essere di nuovo in ricognizione... ma trova anche il tempo per curare la propria pubblicità. Nicolas e Vial sono di buon umore, Thérier ha il motto «presto, ma bene», Anderson è discreto come Todt. Idem fra i «privati in vista»: Wolleck ha perfettamente assimilato i vari tipi dei pneumatici, Ballot-Léna è passato dieci volte sul Col du Corobin, Piot riscopre la berlinetta... Alpine e nessuno ne dubita, né la Datsun, né la Ford, né tanto meno Lancia e Fiat, che desidererebbero la neve, ma temerebbero in tal caso maggiormente la Renault Gordini di Ragnotti e di Palihovic.

Munari lavora sodo, però senza illusioni. Il coupé 1600

HF è troppo in condizioni d'inferiorità su questo «biliardo di bitume». Lo stesso vale per la Fiat, la cui nuova sospensione posteriore e l'aumento di potenza avvantaggiano però un poco. Quanto alle turismo di serie e speciali — eccettuate le Ford Escort di Makinen e di Mikkola, sempre allegri — è inutile parlarne. A questo proposito è interessante precisare che Larrousse, il quale passa per quattro o cinque volte in ogni prova speciale, prevede di partire in gruppo 2 per potere rinforzare il ponte posteriore del suo coupé Alfa Romeo. Fiorentino si lamenta dei 115 HP della sua Simca 1000; le Opel, anche quelle svedesi, ritengono di essere a punto.

I meccanici in difficoltà

Da Antraigues a Vriage, da Pont des Miolans al Turini, non si tratta più del Rally di Montecarlo. A mezzogiorno si può fare colazione all'aperto

e passeggiare con scarpe da città ai piedi. Chi ha pneumatici chiodati, strappa i chiodi con una pinza.

Forse c'è speranza con la luna nuova, ma proprio in tal caso le ricognizioni sull'asciutto non saranno servite a niente. Strano Rally di Montecarlo. Decisamente soltanto in Svezia o al Lyon-Charbonnières si è ormai sicuri di partecipare a un vero rally invernale.

C'è tuttavia una restrizione ed è proprio questa che rischia di dare vita a una edizione della gara troppo severa: i meccanici saranno sottoposti a un lavoro duro, tanto più che il terreno non scivoloso non minimizzerà lo sforzo compiuto soprattutto dalle trasmissioni e non dimentichiamo gli strati di ghiaccio invisibili, particolarmente traditori quando si arriva forte.

Una edizione della gara che rischia di essere fuori del comune, se il bellissimo tempo perdurerà.

J. R. Jaubert

Il diario del «MONTE» di Giorgio Pianta

Curiosi incontri in ricognizione:



MONTECARLO - Vi sto scrivendo di ritorno dalla mia ultima ricognizione. Rivedrò, infatti, le strade del Rally solo con i numeri di gara sulle fiancate della vettura. Al Rally di Montecarlo si è soliti associare l'idea di gomme superchiodate, mescole e battistrada da circolo polare; per me, nella mia ricognizione, sono state sufficienti le « racing ». E la neve? Ne ho incontrata soltanto nella parte più alta della prova Burzet-Burzet.

Tuttavia, v'è qualcosa di nuovo, verificatasi proprio all'ultimo momento: la più lunga estate di San Martino, quella che dura ormai da un paio di mesi e che ha messo in difficoltà le stazioni climatiche invernali e gli organizzatori delle gare mondiali di sci, è cessata. Da domenica pomeriggio sul Principato di Monaco grava una « promettente » perturbazione atmosferica e la neve ha fatto la sua apparizione sulle Alpi. Forse Cesare Fiorio che lo scorso anno aveva tirato fuori del cappello a cilindro il maltempo, starà sorridendo e pensando a qualche altra nuova diavoleria.

Ho dedicato questa mia ultima ricognizione ad affinare la conoscenza delle PS (prove speciali); rispetto all'edizione dello scorso anno, sei di esse sono nuove e si presentano insidiose e difficili. La prima di queste nuove PS è già nel percorso di avvicinamento e precisamente a Digne: parte dalla Bif. (biforcazione) 120/20 per finire alla bif. 20/85; è lunga 17 km ed è stata istituita per dare un volto alla classifica generale prima del tratto co-

indicativo alla classifica generale.

Le restanti nuove prove del percorso comune sono le ultime due, la nona Lantosque-St. Roch e la decima Cabanette Bif 54/204. Pur essendo due prove separate, non presentano, in pratica, soluzione di continuità per essere divise da soli 5 km di strada, lungo i quali è vietata ogni forma di assistenza.

Anche questa volta gli incontri sul percorso sono stati molti. Al volante di una Citroen

Il sig. FIAT... su OPEL e MAURIZIA «Rischiatutto»

mune Monaco-Vals les Bains-Monaco. Questa prova non dovrebbe presentare (neve permettendo, viene ora spontaneo esclamare!) difficoltà tali da far registrare sensibili distacchi tra i migliori.

Altra nuova prova è la seconda PS del percorso comune, la Laborel-Montauban che, pur presentando il medesimo tracciato dello scorso anno, verrà percorsa in senso opposto, risultando leggermente più veloce. Questa, comunque, non dovrebbe risultare una prova decisiva, mentre, penso, lo sarà la quinta PS e cioè la St. Bonnet Le Froid-Riotord.

Arriviamo al vero « pezzo forte » di questo Rally: la settima PS, St. Barthelemy-St. Michel. Questo settore cronometrato di 36,5 km assieme alle collaudate Burzet-Burzet (km 38) e St. Jean en Royans-Cime du Mas (36,5 km) darà, date le particolari difficoltà e lunghezza, un volto decisivo o comunque molto

DS/21 provava Maurizia Baresi, concorrente al Rischiatutto, e con lei un compagno che non conosceva il valore del verbo « dormire »: l'alternatore della Citroen ha fatto giustizia bloccandoli per tutta la notte nel mezzo della prova Burzet-Burzet. Abbiamo incontrato anche la vettura n. 56, una delle tante curiosità di questo Rally di Montecarlo, una Opel Ascona che parte da Reims. Essa, infatti, avrà quale pilota il signor... Fiat. Come dire: Fiat su... Opel.

Nonostante certe affermazioni di principio, molti « ufficiali » di « opposte fazioni » si trovavano concordi nella « spinta » delle vetture che, al mattino, si rifiutavano di partire. Vedremo come si comporteranno nei giorni della gara che si avvicina.

Venerdì prossimo, infatti, giorno 19, la partenza.

Giorgio Pianta

CRONACA curiosa (e gustosa) dell'annuale rendez-vous per i piloti sulle nevi di VILLARS

Scorrettissimo (e pignolo) Jackie in dune-buggy



DE ADAMICH dall'abitacolo

della neve per i piloti di Formula uno ».

Io sono disteso su di un divano con i piedi in alto per rilassare le gambe, e sono distrutto, completamente distrutto: braccia, gambe, mani, piedi, mi dolgono e penso che nei vari hotels di Villars in cui tutti i piloti presenti sono stati ospitati dalla Marlboro e dalla Goodyear ci si ritrovi di fronte a situazioni identiche alla mia. Penso che Regazzoni, Stewart, Mass, Attwood, Beltoise, Elford e tutti gli altri stiano disperatamente tentando di recuperare le forze per la premiazione che avverrà alle diciannove al Club Méditerranée.

La scalata in jeep

Sono stati due giorni pieni (e forse anche troppo, pensando che si era qui per relax). Pensate: venerdì sera gara di « Curling » e poi tutti a cena con la « raclette » una specie di formaggio fuso al fuoco che si mangia in quantità immensa, ma che poi durante la notte credo ridiventò un unico blocco nello stomaco. Poi sabato mattina

ore dieci su in montagna, prima con la propria vettura e poi con Jeep quando il ghiaccio e la neve cominciavano a fermare le vetture normali. In alto il programma comprendeva di fila: gara con gli Skidoo (moto slitte), una discesa di prova con lo Ski-bob (bicyclette da neve), poi discesa in città per gara con le Dune Buggy su un circuitino misto di neve, ghiaccio, fango e ghiaia. I sopravvissuti si dovevano trovare alle ventuno per l'ora di cena in un ristorante tipico.

Domenica infine, ore dieci in montagna per gare di Ski-bob, subito dopo percorso in discesa con il slittino; quindi gara di fondo di circa cinquecento metri con salita e discesa. Grande mangiata di prosciutto arrosto sulla neve e finale con gara di tiro alla balestra. Rientro a Villars città per riposarsi ed aspettare le diciannove la premiazione. Dare le varie classifiche penso non sia così importante come invece indicare chi è stato il più attivo in gara.

Logicamente il più tenuto d'occhio è stato Regazzoni, dal quale tutti si aspettavano prestazioni per lo meno spettacolari, anche se non redditizie. Stewart, nonostante la preoccupazione dei rischi che correva, ha partecipato attivamente a quasi tutte le gare ed ha spesso seguito come speaker le varie gare di Regazzoni, preoccupandosi soprattutto nella gara di Ski-doo di non essere accoppiato a lui per ovvii motivi (vedi Gran Premio di Germania al Nurburgring 1972). Muller è stato quello che ha preso tutto il più professionalmente possibile, ed infatti penso che sia

stato fra i primi in ogni gara cui ha partecipato. Haldi (pilota di Porsche GT) è stato decisamente il più veloce nella gara di Dune Buggy, seguito da Muller.

Il « filotto » di bandierine

Stranamente in questa gara il più pericoloso è risultato Stewart, Jackie infatti ha fatto un mezzo testa-coda, in velocità all'interno del percorso e quasi investendo Bernard Cabrier che lo stava fotografando e che si è salvato con un gran salto. Non contento di questo, senza fermarsi Stewart ha sfiorato i cronometristi ed è rientrato in pista in velocità abbattendo tutte le bandierine che delimitavano il percorso. Naturalmente non è risultato competitivo.

Nello Ski-doo un po' di confusione: Regazzoni nella sua manche è stato battuto dal connazionale Moser che si è molto impegnato in questo tentativo. Gli Ski-doo presenti avevano prestazioni differenti per cui ad ogni partenza la gara più importante era quella di riuscire ad impossessarsi del più veloce dei due, una corsa in cui noi piloti non andiamo tanto per il sottile, pur di sederci sul mezzo più competitivo.

Lo Ski-bob domenica mattina, ha visto la vittoria di Von Stuch davanti al solito Muller, cadute molto spettacolari, anche perché la pista era gelata e velocissima ma con gran buche per i « voli » nelle prove di sabato. Credo che Gabriela Noris abbia immortalato il tutto

con le sue macchine fotografiche, poiché ha visto le discese nel punto più impegnativo. Il percorso era stato ispezionato da Stewart che aveva dato il suo benestare come Presidente della GPDA solo dopo l'abbattimento di una decina di abeti di una trentina di metri l'uno, situati all'esterno di una curva pericolosa. A fondo valle (punto di arrivo di tutte le gare sulla neve e punto ristoro del picnic) slittino e risalita a piedi e discesa a pancia in giù e testa avanti.

Qui Regazzoni è stato rapidissimo e netto vincitore. Stewart, prudente, è stato lento, ma sentivo che si lamentava che il suo slittino era troppo sovrasterzante per il suo stile di guida, e nessuno aveva sotomano le barre stabilizzatrici per modificare l'assetto. La gara di fondo ha segnato il crollo dei miti. Stewart cadeva ad ogni passo; Regazzoni ha raggiunto Schuppan (nuovo pilota BRM) e da questo momento sono caduti un numero incredibile di volte ma a dire il vero alternativamente.

Ha vinto Glemser poiché Von Stuch, che sembrava un professionista, è caduto a ventisei centimetri dal traguardo e prima di disingabugliarli le lunghe gambe si è dovuto attendere l'arrivo di uno specialista di nodi marinari.

Il pranzo è stato ottimo ed è terminato con la solita battaglia di neve e poiché i più presi di mira dai piloti erano i giornalisti ed i fotografi presenti, sembra che difficilmente per protesta verrà pubblicato un servizio sulla gara. Almeno questo era l'argomentazione che la stampa presente usava per difendersi.

Quindi, gran finale con la gara alla balestra. Vincitore eccezionale Pilette con quattro centri ed un quasi centro. Sorrideva felice per la prestazione, ma poco dopo è arrivato alla sua Jaguar nuova fiammante per scendere a valle, sempre con un grande sorriso di soddisfazione sulle labbra e ha cominciato a cercar le chiavi della macchina. Quando ha realizzato di averle perse il suo sorriso si è tramutato in pianto.

Dispersi nei boschi

Gabriela Noris ha fotografato molto bene tutto, e durante la gara alla balestra pensa di aver realizzato una foto eccezionale, poiché fotografando Wisell, secondo arrivato, da dietro il bersaglio si è vista colpire dalla freccia nel centro dell'obiettivo, riuscendo poi a schiacciare l'otturatore proprio prima che la freccia colpisse la macchina. Non si sono avuti feriti durante le varie manifestazioni, mentre sembra che alcuni piloti minori risultino dispersi nei boschi, non essendo riusciti a fermarsi subito dopo il traguardo della gara.

Le ricerche però proseguono attivamente nella notte alla luce delle torce e dei bengala. Per ora non si è ancora sentita la necessità di chiedere aiuto all'esercito ed alla aviazione. Naturalmente questi dispersi perderanno la premiazione, ma le loro eventuali coppe verranno tenute da parte dall'organizzazione.

Andrea de Adamich

Anche una
LOLA 3000
(francese)
(che fuma)
alla 24 ORE
DAYTONA

delle FERRARI invece solo le GT

Dan GURNEY
ha cambiato
per la
sfida-sprint e
intanto annuncia

ONTARIO riapre!

COSTA MESA (California) - Le feste natalizie, lo champagne e le baldorie di rito, non hanno affatto offuscato la mente del pilota-costruttore californiano. Soffocato dietro una montagna di disegni e di rapporti, con in mano l'inseparabile calibro, Dan Gurney, con una lunga chiacchierata nel corso della quale ha rapidamente passato in rassegna la sua attività, mi ha rivelato, in esclusiva, i suoi propositi futuri.

«Ho in mente, dal 1968, di costruire una monoposto F. 1, ma per ora il proposito resta solo nella mia mente e su alcuni fogli di carta. Se ne parlerà sicuramente verso la fine del 1974.» Così esordisce Dan, puntando qualcosa sul soffitto, come se stesse inseguendo la sua bianca Eagle sul rettilineo di Indianapolis.

— Parliamo allora del bolide tipo Indy. Quando lo presenterai ufficialmente alla stampa?

«Spero di farlo prima di Phoenix che inaugura la stagione; intanto debbo precisare che la vecchia "Aquila" non è più tanto vecchia poiché vi ho apportato varie modifiche e gli acquirenti delle 22 macchine hanno espresso lusinghieri giudizi. Quanto alla nuova debbo completarla e non vorrei farla fotografare così disadorna. Farebbe una pessima impressione. Comunque, ti comunico di averla provata e quest'anno sicuramente supereremo le 200 miglia orarie (oltre 321 kmh); cosa non molto facile, ma non impossibile.»

— Sempre a proposito di Indy, si parlò, dopo l'idea lanciata da Mario Andretti, di un tuo proposito di ingaggiare Clay Regazzoni per la 500

Anche la North American Racing Team di Luigi Chinetti sarà presente a Daytona con due «Ferrari Daytona 365 GTB 4» che affiderà a piloti che, sino a questo momento, non sono stati indicati. Saranno le uniche «Ferrari» in gara e un loro piazzamento in posizioni di prestigio potrebbe già recare direttamente alla Ferrari dei punti, pure con la partecipazione indiretta di Chinetti. Il quale tiene a dire: «Queste Daytona Ferrari sono macchine formidabili; hanno già dimostrato una tenuta eccezionale e una funzionalità ottima. Non posso ancora dire, con precisione, chi saranno gli equipaggi. Non sarebbe la prima volta che con vetture Ferrari della nostra scuderia guadagnamo punti nel mondiale marche.» Ed è la verità, considerando che Chinetti, con le Ferrari, è sempre riuscito a inserirsi nei piazzamenti migliori o onorevoli. Intanto ha provato sulla pista di Fiorano Arturo Merzario che si è alternato al volante delle due monoposto 312 B 2 (con qualche modifica particolare) in partenza per Buenos Aires col cargo da Londra il 17 gennaio. Nella giornata

di giovedì Merzario ha condotto le due macchine sulla pista di Fiorano illuminata dal sole che aveva squarciato la nebbia del mattino.

Qualche giorno prima era stata spedita una terza F. 1 B 2 per Kyalami dove Ickx e Merzario svolgeranno prove, soprattutto relativamente ai pneumatici Goodyear che, in questi primi mesi di esperimenti, sembra abbiano dato buoni esiti, nonostante qualche inconveniente peraltro imprevisto e imprevedibile.

m. m.

miglia del Memorial Day: è vero questo?

«Sì, è vero, però debbo permettere che la macchina che affiderei a Regazzoni dovrebbe avere uno sponsor per compensare, almeno in parte, le spese che altrimenti dovrei sostenere tutte da solo. Lo sponsor potrebbe essere la BRM, non ti sembra?»

— A proposito della famosa sfida, sembra sia stata accettata da Bernie Ecclestone, disposto a versare i 100 mila dollari.

«Un momento. Ecclestone ha parlato, sì, di sfida, ma non ha affatto accennato ai dollari. Evidentemente qualcuno ha cercato di svincolarsi. Ad ogni modo, anche se già mi sono dichiarato contrario alla sfida per l'attuale diversità esistente fra i mezzi in contesto, se proprio insistono sono pronto a presentarmi cinque giorni prima del Gran Premio tedesco per gareggiare alla vigilia, dopo avere provato la mia Eagle che necessariamente dovrebbe subire delle modifiche. Altrimenti dovrei competere con una 5 litri e l'handicap sarebbe troppo evidente ai miei danni. In quanto alla vettura avversaria, non dovrebbe essere necessariamente una Ferrari, né, per forza, Ickx il pilota. Potrebbero essere anche Stewart, o Fittipaldi, o altri. Sempre però, ripeto, dovrei essere avvisato in tempo per preparare la macchina.»

— Visto che hai modificato le tue idee, cosa ti rende tanto sicuro di vincere?

«La mia vettura, oggi, è il meglio che l'automobilismo possa offrire. Il suo motore

Offenhauser è il più resistente alle alte velocità. Può funzionare per circa 4 ore sui circuiti americani a 200 miglia orarie e non vedo perché, anche su tracciato tortuoso, non potrebbe resistere e vincere. Prevedo, infatti, che tra non molto parecchi costruttori di vetture F. 1 copieranno le nostre monoposto.»

— Vuoi dire che le «tue» vetture...

«Beh... sì, ecco, ma lasciamo andare...»

— Come sarà la tua Eagle per il campionato USAC?

«Molto più bassa, più affusolata, più larga di carreggiata. E' stata disegnata dallo stesso disegnatore che creò la prima Eagle: Roman Slobodnyky.»

— Che altro hai in programma?

«Ho quasi terminato due vetture per la formula A e una 5 litri; dovrebbero andare bene. Più o meno sono basate sul modello della Eagle. Per il momento non ho i piloti, ma prima di Pasqua sarò in grado di annunciare i nominativi.»

— Senza Ontario a disposizione, che ha chiuso i battenti per mancanza di dirigenti, ti resta difficile provare?

«Ho fatto compiere parecchi giri a Bobby Unser ad Ontario, poi sono stato a Phoenix. Certo che l'ovale millonario mi era molto utile. Ad ogni modo posso dire, dopo avere parlato con alcuni grossi interessati, che entro febbraio a Ontario vi sarà un "patron" e che pertanto si riapriranno i battenti. E' certo, inoltre, che il circuito non salterà alcuna delle corse in calendario.»

Lino Manocchia

AMON si mantiene... in forma
facendo lo starter in TASMANIA

Mc RAE di forza e (MAX) Stewart contro la barriera

LEVIN - Nelle prove della gara, vinta poi da McRae, questi e Max Stewart si erano dati furiosa battaglia per ottenere la posizione al palo. Ci è poi riuscito McRae, col tempo di 43"3, mentre Stewart è stato più lento di 3/10. Entrambi hanno battuto il record stabilito in 43"9 da McRae lo scorso anno. Il terzo miglior tempo è stato quello di Matich, in 44', e accanto a lui, in seconda fila, c'era Warwick Brown con lo stesso tempo. Il canadese McConnell e il neo-zelandese Baron Robertson non sono potuti partire, avendo rotto i motori in prova. La Surtees di Graeme Lawrence è arrivata soltanto il giorno della gara, e si prevede che comincerà a partecipare alla Coppa Tasmania soltanto a Surfer's Paradise.

Con partenza lanciata i piloti si sono avviati capeggiati da McRae e starter d'eccezione è stato Chris Amon, che si trovava lì in vacanza. Al primo giro Stewart si è portato al secondo posto, mentre già alle tornate iniziali si ritirava il vincitore del GP di Nuova Zelanda, McCormack, su Elfin, per rottura del comando del gas.

All'inizio del secondo giro, mentre frenava con forza, al termine del principale rettilineo, alla Lola di Stewart si è rotto un montante anteriore e la vettura ha urtato con violenza la barriera. Il pilota è rimasto illeso e la vettura è riparabile.

McRae non ha impiegato molto tempo a crearsi un vantaggio di 10", nei confronti di Matich, il quale al quinto giro ha cominciato a lottare furiosamente con Brown su Lola. Un varco di 2" li divideva da Bartlett. Arretrati di altri 2" c'erano poi Oxton, Thompson, Dunlop, Noyes e Takahara. Intanto McRae era irraggiungibile e il suo distacco di 10-12 secondi è stato mantenuto per quattro giri, prima che il pilota si avvantaggiasse ancor più, sul Campione d'Australia.

L'inglese Rollinson è dovuto andare al box per una perdita di carburante ed è tornato in pista, dove ha però coperto soltanto due giri, il diciassettesimo e il diciottesimo, prima di ritirarsi, con la vettura che si stava riempiendo di carburante. L'attuale campione d'Australia, Matich, ha segnato il giro più veloce, stabilendo un nuovo record assoluto, con 43"8, mentre il più veloce di McRae è stato

segnato in 43"9. L'americano Posey ha fatto un bel duello con Bartlett, occupando la quinta posizione, prima di tornare al trentesimo giro. E' tornato in pista nelle ultime posizioni, alle spalle del ventenne Takahara, è risalito al sesto posto, dietro a Oton, ma poi si è vista una nuvola di fumo uscire dal suo motore. Si deve però dire che è stato molto competitivo e dovrebbe fare ottima figura, al Lady Wigram Trophy, la settimana prossima.

L'inglese Thompson ha oc-

CORSA A LEVIN-LEVIN - 13 gennaio - Gara internazionale di velocità in circuito, valevole per la Coppa Tasmania.

LA CLASSIFICA (63 giri) 47'09"11; 2. 1. McRae (McRae Chevy) 47'09"11; 2. Matich (Matich Repco) 47'38"7; 3. Brown (Lola T300) 62 giri; 4. Bartlett (Lola T300) 62 giri; 5. Oxton (Begg Chevy) 62 giri; 6. Dunlop (McRae Chevy) 60 giri; 7. Smith (March 722) 60 giri; 8. Radisich (McLaren 10B) 59 giri; 9. Noyes (McRae Chevy) 51 giri; 11. Cameron (Brabham) 46 giri.

Giro più veloce: Matich 43"8, nuovo record.

CLASSIFICA COPPA TASMANIA (dopo due prove) McRae 12; McCormack 9; Rollinson 6; Matich 6; Thompson 4; Brown 3; Bartlett 3; Pederson 2; Oxton 2; Smith 1; Dunlop 1.

cupato la quinta posizione per un certo tempo, costretto poi al ritiro per guasto. Tutte le vetture montavano Goodyear.

Merita una parola di elogio il ventiduenne Brown, alla sua prima corsa di questo genere. Nel GP di Nuova Zelanda occupò la terza posizione finché non rimase senza carburante. L'unico pilota più giovane di lui era Takahara, che ha vent'anni.

Thomas Floyd

Nervosismo a Interlagos

SAN PAOLO - L'autodromo brasiliano di Interlagos, il bellissimo impianto paulista che dovrà ospitare, il prossimo 11 febbraio, la seconda prova del campionato mondiale piloti, è molto in ritardo sui lavori previsti dalla sottocommissione circuiti e sicurezza dalla CSI.

Infatti, sono state richieste numerose modifiche e ritocchi all'impianto, nessuna delle quali è stata ancora effettuata. Dopo i problemi sorti in Argentina, dove sembrava che difficoltà finanziarie mettessero in forse il Gran Premio inaugurale della stagione '73 ora questi ritardi ad Interlagos hanno innervosito i dirigenti brasiliani.



Finalmente pubblicati nel bollettino - tartaruga le classifiche tricolori (definitive) della stagione '72

ma in quella più importante c'è un'ulteriore interpretazione sbagliata: stavolta della sentenza del Tribunale d'Appello sul discusso titolo italiano

Campionato assoluto d'Italia

	1000 Km di Buenos Aires 9-1	6 Ore di Daytona 6-2	BOAC 1000 Brands Hatch 16-4	GP di Spagna - Jarama 1-5	1000 Km di Spa 7-5	Targa Florio 21-5	1000 Km Nurburgring 28-5	24 Ore di Le Mans 10/11-6	GP Roma - Vallelunga 18-6	1000 Km Osterreibring 25-6	GP Lotteria - Monza 29-6	GP d'Europa - Brands Hatch 16-7	GP Shell - Imola 24-7	Coppa Sport - Monza 3-9	500 Km di Imola 17-9	Interserie - Hockenheim 1-10	Victory Race - Brands Hatch 22-10	Torneo F.2 - Interlagos 29-10	9 Ore di Kyalami 4-11	TOTALE
Andrea de Adamich	12	6	9	9	12	12	9	12	—	2	—	4,5	4,5	2	0,5	8	3	—	105,5	
Arturo Merzario	—	—	—	—	27	27	18	—	9	—	3	—	4,5	—	—	4,5	9	—	93	

Questa che vedete è — riassunta — la classifica finale relativa alle prime due posizioni del Campionato Assoluto Italiano 1972, da noi stilata sulla base del regolamento e su quanto si è potuto dedurre dalla sentenza del TNA relativa all'appello de Adamich. Essa porta anche i punti relativi alla 500 Km di Imola ed alla gara Interserie ad Hockenheim.

Lo stillicidio delle novità CSAI riguardo a questo benedetto Campionato Assoluto Italiano continua. Il bollettino della Commissione Sportiva prosegue imperterrita ad ammanire classifiche senza riuscire a trovare finalmente la maniera di togliere il mondo automobilistico sportivo italiano dal dubbio riguardo al nome del suo campione assoluto 1972.

Infatti, ormai sapete come sono andate le cose, con de Adamich che ha vinto davanti a Merzario, ma non bisogna dimenticare che, ufficialmente, il nome del campione è ancora sconosciuto. Evidentemente la CSAI ritiene più importante inondare i giornali di comunicati banalissimi riguardanti la partenza del Rally di Montecarlo da Roma che dichiarare il suo campione.

L'ultimo atto (forse) di questa lunga marcia verso l'attribuzione del campionato assoluto l'abbiamo sul bollettino CSAI n. 18. In esso, assieme

alle altre classifiche finali, c'è anche quella del campionato assoluto. Riteniamo aggiornata, in quanto arriva alla 9 Ore di Kyalami. Ebbene, inspiegabilmente, sono rimasti nella penna della CSAI i punti di de Adamich e di Merzario alla 500 Km di Imola, ed i punti a de Adamich della gara Interserie ad Hockenheim.

Abbiamo il sospetto che questa « dimenticanza » derivi da una interpretazione della sentenza riguardante l'appello di de Adamich, e della quale vi abbiamo parlato qualche settimana fa. La sentenza diceva testualmente: « ... con il termine di "altre" debbono intendersi solamente le gare in cui sono ammesse vetture Sport — gruppo 5 fino a 3 litri di cilindrata ».

A parte il fatto che se il Tribunale d'Appello voleva dire che per il Campionato Assoluto si dovevano prendere in considerazione solo le gare che ammettevano al via macchine Sport e basta dove-

va dire « debbono intendersi le gare in cui sono ammesse solo le vetture Sport... ecc. », a parte questa sottigliezza, dicevamo, se la CSAI ha interpretato così non vediamo allora perché ha dato a Merzario i punti guadagnati alla 9 Ore di Kyalami, dove oltre ad alcune sport (fra cui la Ferrari vincitrice) vi erano sciame di gruppo 7.

E siccome poi i punti per l'assoluto italiano vengono dati non per classe, ma a seconda del piazzamento in classifica assoluta, non vediamo perché si debbano privare dei punti quei piloti che si piazzano con delle vetture Sport dopo aver lottato contro le grosse « Interserie ». Quanto alla 500 Km di Imola, poi, non si trattava di una gara valida per l'Interserie, il limite di vetture ammesse era la 3 litri Sport. Quindi, non vediamo perché Merzario non debba meritarsi i 4,5 punti per la sua vittoria. Misteri CSAI...

SBAGLIATO ancora il punteggio ASSOLUTO!

Campionato Italiano F. corsa 3



1. VITTORIO BRAMBILLA (Brabham BT 35) 42; 2. Carlo Giorgio (Brabham BT 35) 31; 3. Alessandro Pesenti Rossi (Brabham BT 35) 30; 4. Pino Pica (Brabham BT 35) 29; 5. Luigi Fontanesi (Tecno e Brabham BT 35) 18; 6. Ernesto Brambilla (Birel e Brabham BT 35) 14; 7. Claudio Francisci (Lotus) 13; 8. Adelmo Bignami (Brabham BT 35) 11; 9. Alberto Colombo (Brabham BT 35 e 38) 9; 10. Lella Lombardi (Lotus) 7; seguono altri 8 classificati.

Campionato Italiano F. 850



1. ORAZIO RAGAILO (Bira-gli) 42; 2. Augusto Del Giovane (Del Giovane) 32; 3. Guido Daccò (BWA) 18; 4. Mauro Tomassini (Lucky) 17; 5. Giovanni Avati (Maco) 12; 6. Cesare Guanziroli (BWA) 10; 7. Giorgio Francia (Dagrada) 9; 7. Giuliano Della Noce (De Sanctis) 9; 9. Ettore Tagliaferri (De Sanctis) 7; 10. Francesco Cerulli Irelli (De Sanctis) 6; 10. Nello Gnesato (Zani) 6; 10. Serafino Mammini (Selene) 6; seguono altri 13 classificati.

Campionato Italiano della Montagna



1. DOMENICO SCOLA (Chevron BT 23) 36; 2. « Gianfranco » (Fiat Abarth 2000) 22; 3. Mauro Nesti (Chevron B 23) 18; 4. Carlo Facetti (Abarth Osella) 15; 5. Franco Locci (Fiat Abarth e Chevron) 11; 5. Pietro Laureati (Chevron) 11; 7. « Manu-elo » (Fiat Abarth) 10; 8. Pino Pica (Brabham BT 35) 9; 8. Nino Vaccarella (Fiat Abarth) 9; 10. Franco Pilone (Fiat Abarth) 6; seguono altri 20 classificati.

Campionato Italiano vetture sport



1. FRANCESCO CERULLI IRELLI (AMS I div.) 29,2; 2. Eris Tondelli (Chevron II div.) 18,45; 3. Maurizio Zanetti (Lola I div.) 16,8; 4. Pasquale Anastasio (Chevron I div.) 15,8; 5. Andrea de Adamich (Alfa R. II div.) 13,8; 6. Giorgio Pianta (Lola II div.) 13; 7. Roberto Filannino (Lola Abarth I div.) 12; 8. Mauro Formento (Chevron II div.) 12; 9. Ugo Locatelli (Lola I div.) 10,8; 9. Arturo Merzario (Ferrari II div.) 10,8; 9. Sandro Munari (Ferrari II div.) 10,8.

Campionato Italiano gran turismo speciale



1. EMILIO PALEARI (Alpine I e II div.) 34,8; 2. Aldo Bersano (Alpine I div.) 29,4; 3. Pino Pica (Porsche II div.) 28,4; 4. Ennio Bonomelli Porsche II div.) 23,8; 5. Erasmo Bologna (Lancia I div.) 21; 6. Gabriele Gottifredi (Porsche II div.) 17,8; 7. Romano Ramoino (Alpine I div.) 17; 8. Giovanni Borri (Porsche II div.) 16,5; 9. Alberto Rosselli (Opel II div.) 16; 10. « Alval » (De Tomaso II div.) 13,8; seguono altri 66 classificati.

Coppa CSAI vetture sport 1000

1. FRANCESCO CERULLI IRELLI (AMS) 30,6; 2. Mario Barone (AMS) 15,8; 3. Stefano Sebastiani (AMS) 8,4; 4. Antonio Palangio 7,2; 5. Vittorio Bernasconi 7; 6. Bruno Rebai 6,4; 7. Cesare Garrone 5,5; 8. Giovanni Morelli 5,4; 9. Dario Cusani 4,5; 10. Mario Savona 4,5; seguono altri 13 classificati.

Coppa CSAI vetture sport 1300

1. PASQUALE ANASTASIO (Chevron) 18,7; 2. Maurizio Zanetti (Lola) 13; 3. Ugo Locatelli (Lola) 9; 4. Giacomo Comegna 6,8; 5. Giovanni Boeris 6; 5. Roberto Filannino 6; 7. Franco Lisitano 5,7; 8. Giancarlo Barba 4,5; 9. Toti Fenga 4; 9. Michele Versacè 4; seguono altri 10 classificati.

Coppa CSAI vetture sport 1600

1. ERIS TONDELLI (Tondelli BT 16) 12,4; 2. Mauro Formento (Tondelli BT 16) 5,4; 3. Stefano Buonapace (Chevron) 3,8; 4. Matteo Sgarlata 3,6; 4. « Tex Willer » 3,6; 6. Pasquale Anastasio 3; 7. Francesco Lisitano 2,3; 8. Ciro Nappi 1,7; 9. Ricciardi 1,5; 10. Carmelo Giugno 1,3.

Coppa CSAI vetture sport 2000

1. GIORGIO PIANTA (Lola) 13; 2. Carlo Facetti (Abarth Osella) 12; 3. Enrico Pasolini (Lola) 10,8; 3. Antonio Zadra (Lola) 10,8; 5. Luigi Taramazzo 8,9; 6. Gabriele Serblin 8,5; 7. Mauro Nesti 7,6; 8. Giuseppe Virgilio 7,2; 9. Angelo Giliberti 4,8; 10. « Pal Joe » 3; seguono altri 8 classificati.

Coppa CSAI vetture gran turismo speciale 1000

1. CAMILLO SPICA (Fiat Abarth) 24,1; 2. Bruno Costamagna (Fiat Abarth) 19; 3. Rosario Pezzella (Fiat Abarth) 16,9; 4. Paolo Friso 16,1; 5. Romeo Galmozzi 9; 6. Giancarlo Ronchi 7,5; 7. Luigi Aloe 5,4; 8. Attilio Mercadante 4,4; 9. P. Carlo Brambilla 4,2; 10. Alfredo Rubino 3,6; seguono altri 10 classificati.

L'ANCAI cambierà?

MILANO - L'ultima riunione del consiglio direttivo dell'ANCAI è stata particolarmente laboriosa per la varietà e l'importanza degli argomenti trattati. Si è parlato, infatti, e deciso, sulla assemblea annuale dei soci, dei premi ANCAI (dai quali per le note diatribe regolamentaristiche sono stati esclusi i piloti di F. 3), del campionato 1973 di Formula 3 per il quale, e giustamente, dovrebbero essere prese in considerazione anche alcune gare straniere, della formula da adottare per assegnare il punteggio valido per il campionato italiano assoluto 1973 e della campagna sociale per l'anno in corso. Ma, ecco, il comunicato ANCAI nella sua integrità:

A norma di statuto, il consiglio direttivo ANCAI ha indetto l'assemblea annuale dei soci (per il rinnovo triennale delle cariche) per le ore 9,30 di domenica 4 febbraio in seconda e definitiva convocazione. I lavori, ai quali potranno prendere parte tutti i soci ANCAI in regola al 31 dicembre 1972 con la quota associativa, si terranno, come di consueto, nella sala del cenacolo al museo nazionale della scienza e della tecnica in via S. Vittore 21 a Milano: Questo l'ordine del giorno dei lavori:

1) Relazione morale del consiglio direttivo uscente; 2) relazione finanziaria (consuntivo '72 e preventivo 1973); 3) programma attività 1973; 4) elezione del consiglio direttivo, del collegio dei revisori, del collegio dei pro-viviri.

Ogni socio, a termine di statuto, può rappresentare per delega altri 3 (tre) soci.

10 milioni di premi '72

Il presidente onorario della ANCAI, comm. Franco Spotorno, esaminerà la proposta del consiglio direttivo in merito alla attribuzione del tradizionale premio di eccellenza «Ascarì-Musso-Castellotti». Altri 86 premi, per un ammontare di circa dieci milioni, sono in via di assegnazione e saranno annunciati nei prossimi giorni.

La premiazione ANCAI avverrà al termine dell'assemblea annuale del 4 febbraio a Milano, a partire dalle ore 11,45. Benché presi in esame dalla commissione esaminatrice, taluni piloti sono poi stati depennati dal consiglio direttivo dall'elenco dei premiandi per avere infranto la norma del bando che dice: «**Tutti i premi ANCAI 1972 sono riservati ai corridori italiani in regola alla data del 30 luglio 1972 con la quota associativa ANCAI.**»

Il consiglio direttivo inoltre, tenuto conto della precedente deliberazione adottata in seguito ai fatti avvenuti al Gran Premio Vigorelli, considerato l'insieme dei comportamenti contraddittori tenuti dai piloti nei riguardi di una invocata correzione regolamentare, ha deciso di sopprimere dal bando dei premi ANCAI 1972 la voce riservata alla formula 3.

4 corse estere nel tricolore F. 3

E' stato dato incarico ai rappresentanti ANCAI in seno alle

sottocommissioni della CSAI, di considerare un nuovo sistema di tabella premi e di sostenere la intensificazione delle manifestazioni riservate alle monoposto di F. 3 perché nella stagione sportiva 1973 abbia luogo un minimo di 15 gare valide per il campionato inoltre, per meglio caratterizzare il concetto tecnico-sportivo che ne qualifica la validità (consentendo e promuovendo idonei confronti sui diversi campi di gara e con diversi avversari), si è dato incarico agli stessi rappresentanti ANCAI di proporre che almeno quattro gare in programma all'estero sui circuiti di Hockenheim, Ricard, Nurburgring e Salzburgring siano valide per il campionato italiano formula 3.

Correzioni all'«assoluto»

Riferendosi alle richieste avanzate nel corso della riunione indetta dalla CSAI a Milano il 26 ottobre 1972 ed ai successivi emendamenti, ravvisata la necessità di perfezionare e completare la normativa del campionato italiano assoluto di velocità, l'ANCAI ha dato incarico ai propri rappresentanti in seno alle sottocommissioni della CSAI di proporre e sostenere le seguenti modifiche e aggiunte al testo apparso a pagina 48 del notiziario CSAI n. 16 del 30 novembre 1972:

— **Corse F. 1** (coeff. 2) dove è detto «altre», aggiungere: «**Gare iscritte a calendario internazionale all'inizio dell'anno**»;

— **Corse F. 2** (coeff. 1) dove è scritto «altre» aggiungere la dizione predetta.

Inoltre, aggiungere le seguenti voci:

— **Corse di gr. 5 e di gr. 7** non titolate ma di affermata tradizione ed iscritte a calendario internazionale all'inizio dell'anno: **coeff. 1**;

— **Corse turismo e gran turismo** (campionato europeo velocità, classifica assoluta di ogni prova): **coeff. 0,5**.

7000 lire la quota '73

E' stata impostata la campagna soci 1973 e posta allo studio una serie di nuove provvidenze a favore degli associati. Si è pure deliberato di fissare a lire 7.000 (settemila) la quota ordinaria e a lire 15.000 (quindicimila) la quota di socio sostenitore.

CAMPIONATO ITALIANO ASSOLUTO (*)

	1000 Km. Buono 9-1 (Gr. 5)	Balcarca 16-1 (Gr. 5)	24 Ore. Digione 6-2 (Gr. 5)	12 Ore. Silverstone 25-3 (Gr. 5)	1000 Km. BOAC 16-4 (Gr. 5)	GP Spagna 1-5 (F. 1)	1000 Km. Spa 7-9 (Gr. 5)	Targa Florio 21-5 (Gr. 5)	1000 Km. Nurburgring 28-5 (Gr. 5)	24 Ore. Le Mans 11-8 (Gr. 5)	GP Roma 16-6 (F. 1)	1000 Km. Austria 25-6 (Gr. 5)	GP Lotteria 29-6 (F. 2)	GP Europa 15-7 (F. 1)	Imola 23-7 (F. 2)	Monza 3-9 (Gr. 5)	Hockenheim 1-10 (F. 2)	Brands Hatch 22-10 (F. 1)	Temporada 25-10 (F. 2)	Kyalami 4-11 (Gr. 5)	Totale	
1. De Adamich Andrea (A.R. e Pagnossin Surtees)	12	—	6	—	9	9	—	12	12	9	12	—	2	—	4,5	4,5	—	8	3	—	103	
2. Merzario Arturo (Ferrari)	—	—	—	—	—	27	27	18	—	—	—	9	—	3	—	—	—	—	—	—	4,5	88,5
3. Munari Sandro (Ferrari)	—	—	—	—	—	—	—	27	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36
4. «Nanni Galli» (A.R., Tecno)	—	—	6	—	3	—	—	18	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35
5. Vaccarella Nino (A.R.)	—	—	—	12	—	—	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21
6. Facetti Carlo (A.R.)	12	1,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13,5
7. Casoni Mario (Porsche)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12
8. Pasolini Enrico (Lola)	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
8. Zadra Antonio (Lola)	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
10. Pianta Giorgio (Lola)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	3
11. Cerulli Irelli Francesco (AMS)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,5	—	—	—	—	—	1,5
12. Brambilla Ernesto (March)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,5	—	—	—	—	1,5
13. Tondelli Eris (Chevron)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
14. Garrone Cesare (AMS)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,5

(*) La presente classifica, così come quelle riportate nelle pagine seguenti, sono da considerarsi non ancora definitive. L'elenco dei vincitori dei titoli nazionali 1972 sarà pubblicato sul Notiziario dedicato alla premiazione dei campioni.

Questa è la classifica ufficiale del Campionato Italiano assoluto pubblicata dalla CSAI nel suo bollettino n. 18. Come si può notare, nell'elenco delle prove prese in considerazione mancano sia la 500 Km di Imola che la gara Interserie di Hockenheim. Perché c'erano alla via anche le gruppo 7? Ma allora perché è stata presa in considerazione la 9 ore di Kyalami?

Sempre più esatti i punti del PREMIO SPORTSMAN



MILANO - ARTURO MERZARIO, GIACOMO AGOSTINI e LUIGI DELL'ORTO sono gli «sportsmen dell'anno 1972» per l'automobilismo, il motociclismo e la motonautica e agli stessi (come del resto abbiamo già pubblicato), sono andati i relativi trofei d'oro messi in palio dalla Chevron e assegnati dalla commissione generale del premio composta da nove giornalisti specializzati. Un premio conferito in base ad un sistema di classifica che ogni anno vede emergere veramente l'elemento più meritevole.

L'anno scorso fu DE ADAMICH che giustamente fu così ripagato del titolo non assegnatogli a tavolino (per la... licenza svizzera), quest'anno è stato il comasco.

Arturo Merzario che con 59 punti precede in classifica Andrea De Adamich a 27 e Sandro Munari a 21, si è aggiudicato l'ambito trofeo con le sue vittorie di Digione, Silverstone ed Enna e il terzo posto di Barcellona nel campio-

nato europeo marche 2 litri, con le vittorie di Spa e in Targa Florio, il secondo posto al Nurburgring e il quarto a Zeltweg nel mondiale marche e il sesto posto di Brands Hatch in F. 1. Gli altri piloti che figurano nella classifica del Premio Chevron sono Ballestrieri e Nesti (9 punti), Nanni Galli (8), Vaccarella e Barbasio (7), Trombotto (5), Casoni, Francisci, Tino Brambilla e Facetti (4 punti). In virtù della vittoria di Arturo Merzario, il trofeo di bronzo del Premio è stato attribuito all'Abarth.

Giacomo Agostini che ha raggiunto il vertiginoso traguardo di 321 punti in base alle gare vinte nel campionato mondiale e in quello italiano, oltre alle gare internazionali non titolate, si è aggiudicato il trofeo d'oro per la nona volta.

Per la motonautica il riconoscimento è andato a Luigi Dell'Orto per la sua vittoria nel campionato europeo fuoribordo classe 250 cc e per la conquista del primato mondiale di velocità

Campionato Italiano turismo speciale



1. RICCIARDO RICCI (BMW 1600) 34,2; 2. Enzo Santucci (Fiat Giannini 700) 32,4; 3. Dante Gargan (Fiat Abarth 1000) 30,9; 4. «Piero» (Fiat Giannini 600) 30,6; 5. Giorgio Pianta (Opel 3000) 29,7; 6. «Girasole» (Fiat 1150) 29,4; 7. Samuele Valerio (Fiat Abarth 850) 29,4; 8. Edoardo Gatti (Fiat Abarth 850) 29; 9. Martino Finotto (A.R. e Ford 2000) 27,9; 10. Sergio Loizzo (Fiat 500) 27,4; seguono altri 227 classificati.

Coppa CSAI vetture gran turismo speciale 1300

1. ALDO BERSANO (Alpine) 28,4; 2. Emilio Paleari (Alpine) 28,4; 3. Erasmo Bologna (Lancia) 19,6; 4. Romano Ramoino 16,1; 5. Marco De Bartoli 11,4; 6. «Benny» 10,8; 7. Ferruccio Caliceti 8; 8. Gianni Varese 7,2; 9. Rosadele Facetti 6,8; 10. Ugo Barilaro 5,5; seguono altri 21 classificati.

Campionato Italiano rallies



1. SERGIO BARBASIO - PIERO SODANO (Lancia) 140,4; 2. Luciano Trombotto (Fiat) 132,4; 3. Arturo Zanucchi (Fiat) 114,8; 4. Sandro Munari - Mario Mannucci (Lancia) 104; 5. Alcide Paganelli - Domenico Russo (Fiat) 95,8; 6. Giulio Bisulli (Fiat) 94,8; 7. Maurizio Verini (Fiat) 86,6; 8. Donatella Tomini - «Squaw» (Fiat) 81,5; 9. Amilcare Ballestrieri - Arnaldo Bernacchini (Lancia) 64; 10. Alberto Smania (Fiat) 63,4; seguono altri 50 classificati.

Coppa CSAI vetture gran turismo speciale 1600

1. EMILIO PALEARI (Alpine) 23,9; 2. Amerigo Bigliazzi (Alfa Romeo) 21; 3. Pietro Bonfanti (Alfa Romeo) 17,9; 4. Luigi Pozzo 14,1; 5. «Paul Chris» 14; 6. Giancarlo Galimberti 11,5; 7. Emilio De Franchis 10,8; 8. Angelo Chiapparini 10,2; 9. Bruno Ottomano 8,1; 10. Michele Terminiello 7,8; seguono altri 36 clas-

Trofeo nazionale di F. Italia



1. GIORGIO FRANCIA 45; 2. Giancarlo Martini 39; 3. Aldo Gunnella 26; 4. Paolo Ghinzani 22; 4. Paolo Bozzetto 22; 6. Alfredo Ruggeri 10; 7. Massimo Buratti 8; 7. Roberto Farneti 8; 9. Umberto Caneva 7; 10. Roberto Tonussi 5; seguono altri 9 classificati.

Coppa CSAI vetture gran turismo speciale 2000

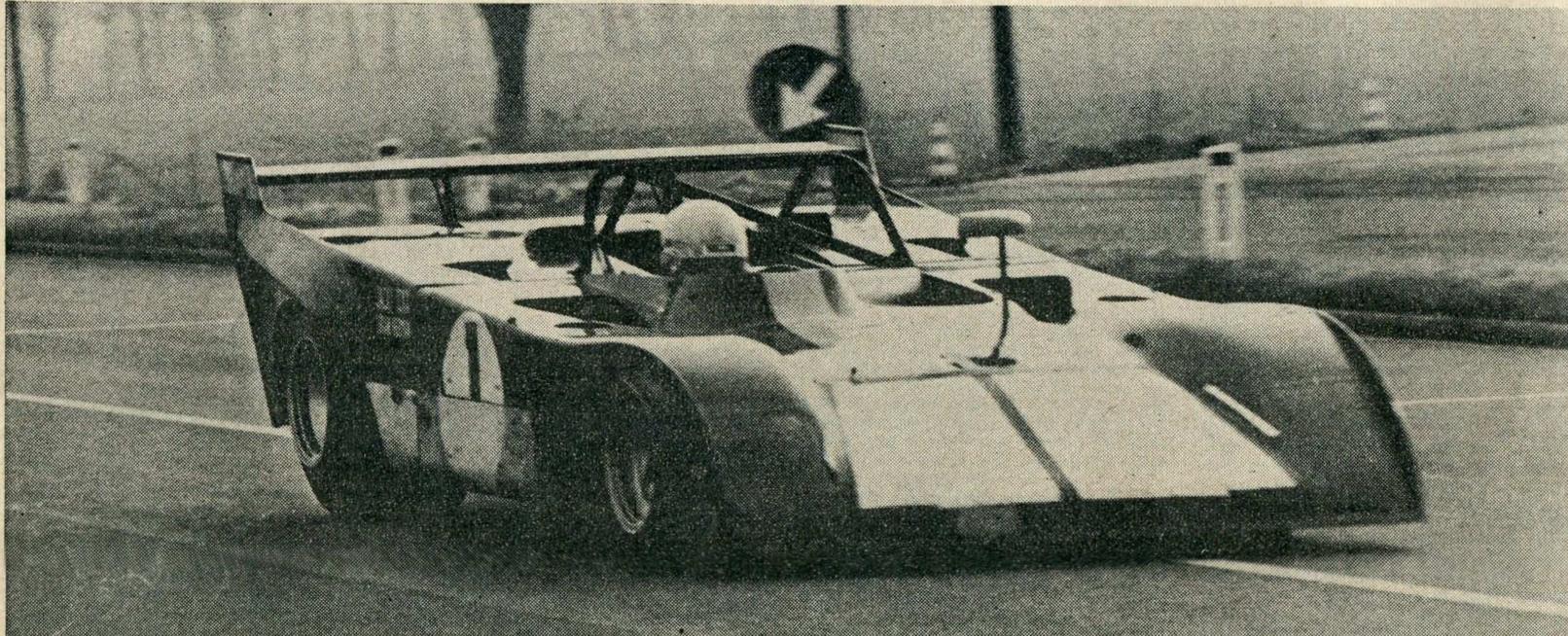
1. PINO PICA (Porsche) 30,4; 2. Alberto Rosselli (Opel) 26; 3. Giovanni Borri (Porsche) 22; 4. Paolo Monti 17,5; 5. Silvano Frisori 14,2; 6. Gabriele Gottifredi 10,8; 7. Armando Florida 7,2; 8. «Manuel» 7,2; 9. «Cam» 6,7; 10. Luigi Colzani 6; seguono altri 15 classificati.

CONTINUA A PAGINA 26

MERZARIO piroetta a 300 all'ora
in autostrada (con spettatori pronti a pagare la multa... d'ingresso)

Prove col brivido per una sospensione

La moltiplicazione dei « musci »



La 312 P usata per le prove sulla base di velocità, dotata di una porzione di musetto intercambiabile. Merzario ha collaudato a Fiorano le F. 1 B. 2 per l'Argentina, che saranno spedite da Londra col cargo unificato. ICKX è già a Kyalami per provare un'altra F. 1

TORINO - Per un attimo, i presenti alle prove di velocità della Ferrari sulla base misurata Fiat, hanno temuto il peggio, quando la Ferrari 312 P di Merzario si è messa a carambolare, in piena velocità. Era martedì 9 gennaio, verso le 14, quando, in un passaggio verso Torino all'altezza del curvone verso destra, ad un paio di chilometri dalla palazzina di controllo, Merzario che aveva messo la quinta da qualche istante ed era già ad oltre 300 kmh « dechappava » la gomma posteriore sinistra producendosi in una sbandata paurosa da brivido per più di 200 metri. Ne usciva magnificamente grazie alla sua estrema abilità, prontezza di riflessi e ad un briciolo di fortuna.

Nonostante la carambola la macchina non ha quasi sofferto e nello spazio di un'ora era pronta a riprendere le prove grazie alla ca-

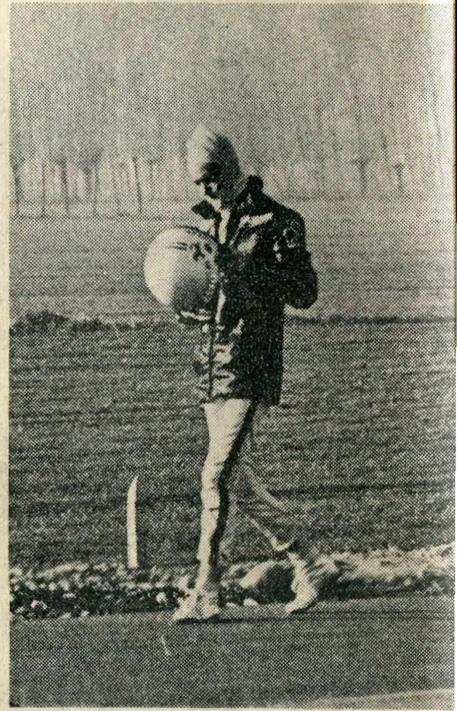
pacità notevole dei tecnici della Ferrari. Lo stesso Merzario, dando prova una volta di più della sua freddezza e capacità di recupero dovuta ad allenamento e nervi di acciaio, riprendeva le sue volate a 300 kmh come se nulla fosse successo.

Un incidente analogo era già successo a Merzario due anni fa a Le Mans quando era lanciato in piena velocità sul rettilineo de Les Hounaudières.

Tornando alla seduta di prove, la Ferrari ha fatto centro al secondo tentativo invernale di effettuare i suoi tests sulla pista « bowling » della Fiat lungo l'autostrada Torino-Savona. Ha azzeccato tre giorni di tempo bello, anche se molto freddo (temperatura intorno allo zero) e possibilità di provare intensamente per qualche ora da mezzogiorno sino all'imbrunire.



Qui sopra, l'ing. Caliri è appena arrivato con gli altri a « recuperare » Merzario dopo l'incidente. Qui sotto, Arturo non ha perso la sua calma e rientra a piedi alla base. Le prove poi proseguiranno dopo le riparazioni



La mappa
tricolore '72

CONTINUAZ. DA PAGINA 25

Coppa CSAI vetture sport 3000

1. **ARTURO MERZARIO** (Ferrari) 9; 1. Sandro Munari (Ferrari) 9; 3. « Nanni » Galli (Alfa R.) 6; 4. Andrea de Adamich 4.

Trofeo nazionale della montagna vetture turismo speciale

1. **PAOLO COZZAROLO** (Fiat 1150-1300) 39; 2. Antonio Adamo (Fiat Abarth 600) 29; 3. Marco Del

Bello (Cooper 1300) 26; 4. Gennaro Squillace (Fiat 1150) 25; 5. Jolao Strenghetto (BMW 1600) 22; 6. Carlino Ranzato (Fiat Giannini 500) 21; 7. Aldo Bernardi (Fiat Giannini 500) 19; 8. Salvatore Fraghy (Fiat 500) 18; 8. Mario Litrico (Alfa Romeo 1300) 18; 8. Adriano Proietti (Fiat Abarth 700) 18; 8. Italo Pain (Fiat Abarth 850) 18; 8. Mario Ruoso (Fiat Abarth 700) 18; seguono altri 226 classificati.

Trofeo dei rallies nazionali

1. **ARTURO MARZATICO** (Porsche) 223,5; 2. Leo Pittoni (Porsche) 176,5; 3. Fulvio Bacchelli (Porsche) 138; 4. Gian Carlo Biasuzzi (Lancia) 129; 5. Claudio Haupt (Lancia) 108; 6. Gian Franco Ardizzola (Lancia) 106; 7. Salvatore Brai (Opel) 105; 8. Leo Sansone (Lancia) 104; 9. Carlo Ravaioli (Lancia) 87; 10. Aldo Fasan (Alpine) 86; seguono altri 125 classificati.

Trofeo nazionale F. Ford

1. **GAUDENZIO MANTOVA** (BWA) 42; 2. Giorgio Francia (Pirrola) 42; 3. Lorenzo Sassi (Lotus) 34; 4. Giuseppe Bossoni (Tecno) 17; 5. Giovanni Gallini (Tecno) 17; 6. Giovanni Bertacchini (BWA) 13; 7. Giovanni Vairani (Matta) 11; 8. Roberto Manzoni (Tecno) 9; 9. Giuseppe Monguzzi (Pirrola) 7; 10. Stanislao Sterzel (BWA) 6; 10. Luigi Santi (De Sanctis) 6; 10. Luigi Scardino (Gozzoli) 6; seguono altri 9 classificati. Il concorrente Sassi è stato tolto dalla classifica per irregolarità tecniche.

Trofeo nazionale della montagna vetture gran turismo speciale

1. **ERASMO BOLOGNA** (Lancia 1300) 42; 2. Luigi Aloe (Fiat Abarth 1000) 40,5; 3. Salvatore Barraco (Alpine 1600) 36; 4. « Effe-Ci » (Alpine 1600) 34; 5. Antonio Runfola (Lancia 1300) 30,5; 6. Vincenzo Mirto Randazzo (Alfa R. 1600) 23,5; 7. Antonio Palmas (Lancia 1600) 23,5; 8. Paolo De Luca (Alfa R. 1600) 21,4; 9. Efsio D'Aquila (Lancia 1300) 20,8; 10. Gaetano Lo Jacono (Lancia 1300) 20; seguono altri 92 classificati.

Trofeo nazionale della montagna vetture sport

1. « **FRANCK Mc BODEN** » (AMS 1000) 30; 2. Achille Marzi (AMS 1000) 30; 3. « Amphicar » (Chevron 2000) 16,5; 4. Angelo Giliberti (Fiat Abarth 2000-3000) 15; 5. Mario Savona (Fiat Abarth 1000) 14,9; 6. Giovanni Morelli (ATS 1000) 12; 7. « Manuelo » (Fiat Abarth 2000-3000) 10; 8. Carlo Facetti (Fiat Abarth 2000) 9; 8. Mauro Nesti (Chevron 2000) 9; 10. « Gianfranco » (Fiat Abarth 2000) 9; seguono altri 45 classificati.

Trofeo nazionale della montagna vetture corsa

1. **PIER BARTOLOMEO CALO'** (Tecno 850) 33; 2. Rodolfo Capponi (De Sanctis 850) 23; 3. Mauro Tomassini (Lucky 850) 15; 4. Natale Massi (De Sanctis 850) 11; 5. Libero

Pesce (Tecno F. c. 3) 9; 6. Danilo Dentemaro (Fagioli 850) 8; 7. Werner Quevedo (Tecno 850) 7; 7. Giovanni Taroni (Biraghi 850) 7; 9. Giovanni Lo Voi (Brabham F. c. 3) 6; 10. Adolfo Corazza (Chevron F. c. 3) 4; 10. Camillo Piccin (CVR 850) 4; seguono altri 10 classificati.

Trofeo nazionale costruttori dei rallies europei

La MARCA italiana che ha ottenuto il maggior punteggio nel campionato internazionale dei rallies per marche, e che quindi è prima nella classifica del trofeo nazionale è la LANCIA.

Trofeo nazionale conduttori dei rallies europei

I conduttori che hanno ottenuto il maggior punteggio nel campionato d'europa dei rallies per conduttori e che quindi sono primi nella classifica del trofeo nazionale sono Raffaele Pinto e Luigi Macaluso.

Trofeo nazionale della regolarità

1. **GIULIANO CANE'** (Lancia) 200; 2. Piero Pertusio (Lancia) 179; 3. Giorgio Pavanella (Lancia) 165; 4. Luigina Imerito (Lancia) 156; 5. Vincenzo Garraffa (Lancia) 144; 6. Mario Santorum (Lancia) 144; 7. M. Cristina Poggiali (Lancia) 112,5; 8. Franco Faldini (Lancia) 62; seguono altri 69 classificati.

Le altre classifiche

Coppa CSAI vetture gran turismo speciale oltre 2000

1. **ENNIO BONOMELLI** (Porsche) 25; 2. Girolamo Capra (Porsche) 18,7; 3. « Pooky » (De Tomaso) 16,6; 4. « Alval » 14,4; 5. Paolo Felice Corini 11,2; 6. « Von Hushke » 10,8; 7. Gabriele Gottifredi 10,5; 8. Piero Monticone 9,3; 9. Roberto Nardini 9,1; 10. Renato Arfé 7,6; seguono altri 11 classificati.

Coppa CSAI vetture turismo speciale 500

1. **SERGIO LOIZZO** (Fiat) 32,4; 2. Giovanni Curti (Fiat) 27,6; 3. Piero Lavazza (Fiat) 23,4; 4. Angelo Baiguerra 10,4; 5. Andrea Buffoli 10; 5. Mauro Mensi 10; 7. Giuseppe Ciarcelluti 7; 8. Pericle Bianchi 5; 8. « Number One » 5; 10. Rinaldo Drovandi 4,4; seguono altri 21 classificati.

Coppa CSAI vetture turismo speciale 600

1. « **YORK** » (Fiat Abarth) 29,4; 2. « Piero » (Fiat Giannini) 28,6; 3. « Tibeli » (Fiat Abarth) 20,1; 4. « Kalogher » 9; 5. Carlo Bettazzi 8,5; 6. G. Paolo Gieri 6; 6. « Tambauto » 6; 8. Camillo De Luca 5,4; 9. Fausto d'Alessandro 4,8; 10. Francesco Di Bello 4,5; 10. Riccardo Sanguinetti 4,5; seguono altri 19 classificati.

Coppa CSAI vetture turismo speciale 700

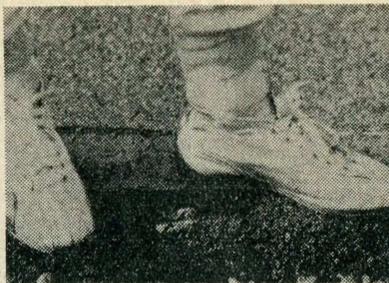
1. **ENZO SANTUCCI** (Fiat Giannini) 33,9; 2. Marco Magri 27,4

Sino a mezzogiorno infatti una insidiosa brina persisteva nelle zone d'ombra sotto ai cavalcavia resistendo anche ai tentativi piromani di asciugare l'asfalto messi in atto dalla squadra Ferrari, formata dall'ing. Caliri, dal d.s. Rosani, da Bellentani e quattro meccanici più un tecnico della Marelli. Merzario ha provato a lungo una infinità di soluzioni aerodinamiche sul 312 P a passo lungo campione del mondo. Data la rigida temperatura che ogni giorno si abbassava è stata di grande utilità a Merzario l'uso della sua visiera termica, Arturo sfoggiava anche il bellissimo paio di scarpette anti incendio già viste a Roma realizzate su una sua idea utilizzando lo stesso tessuto di amianto che la Ferrari usa per proteggere le zone circostanti ai tubi di scarico.

La vettura calzava Goodyear su cerchi da 13". Le prime prove

servivano per tarare le misure sulla base cronometrata di 500 metri, del resto la vettura in versione standard era già stata provata a lungo su questa pista, e anzi in primavera in occasione di Le Mans erano state effettuate prove analoghe e anche con code allungate. L'importanza della pista Fiat infatti è data dalla precisione delle misure che permette di rilevare influenze aerodinamiche minime a detrimento della velocità massima. E' stato provato a lungo un muso a «cucchiaio» (vedi Porsche e Abarth...) e in fasi successive una serie di schermature di lamiera che parzializzavano l'effetto deportante.

Si è riscontrato come prevedibile, un aumento di aderenza sull'avantreno a discapito di qualche chilometro in meno di velocità massima sempre comunque abbondantemente sopra ai 300 kmh. Le



Merzario ha collaudato le sue nuove scarpette ignifughe nel nuovo tessuto speciale d'amianto

velocità ottenute andavano da 306 circa a 315 kmh. Il muso a cucchiaio per un uso appropriato richiederà una coda opportuna, eventualmente con arretramento ulteriore dell'alettone, già molto arretrato. Alla Porsche si era ricorsi prima all'alettone molto grande ed all'indietro per scaricare a terra

l'elevata potenza disponibile, successivamente al «cucchiaio» anteriore per bilanciare la vettura che comunque non si presentava con caratteristiche di penetrazione eccezionali non necessarie dato il tipo di gare (Can-Am) non velocissime cui era riservata.

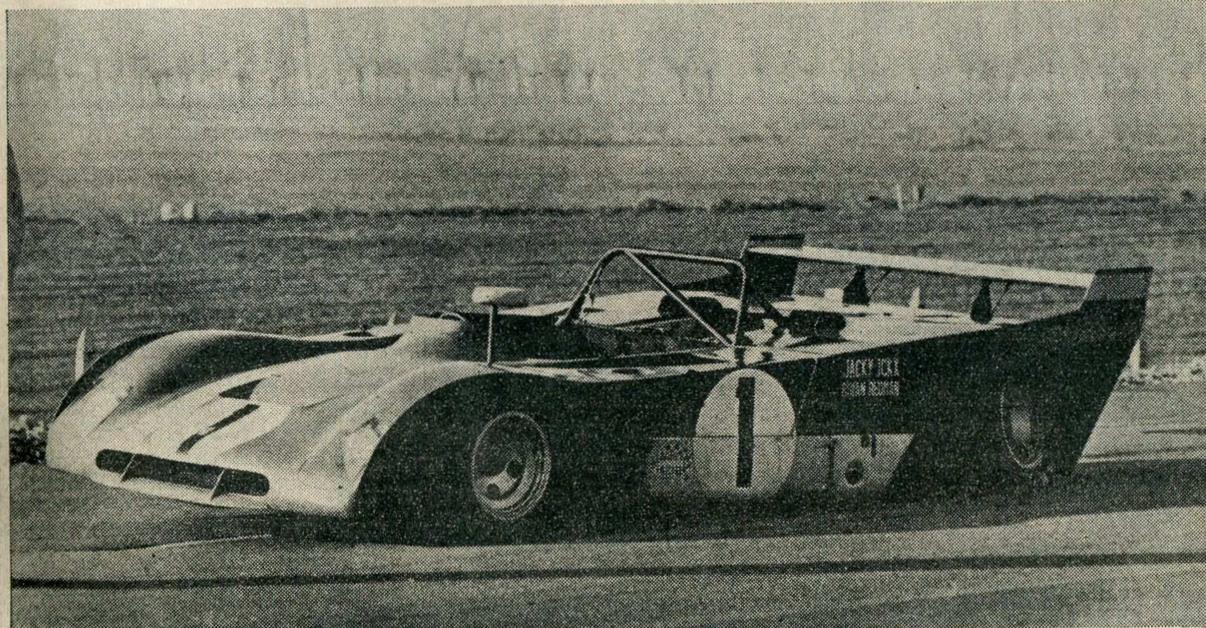
Il muso a cucchiaio è stato provato a lungo in alternativa con il muso normale per evidenziarne le differenze. Sono stati provati anche dei passaruota anteriori che riducevano di molto il vano ruota e con esso le turbolenze che si creano; ad un dato momento sul cofano posteriore sono comparse due orecchie inglobate nei lati del roll-bar che dovrebbero provvedere all'alimentazione dinamica dell'aspirazione, in questa occasione si è solo cercato di rilevare la perdita di penetrazione

Grande impegno è stato profuso nel variare le lunghezze degli

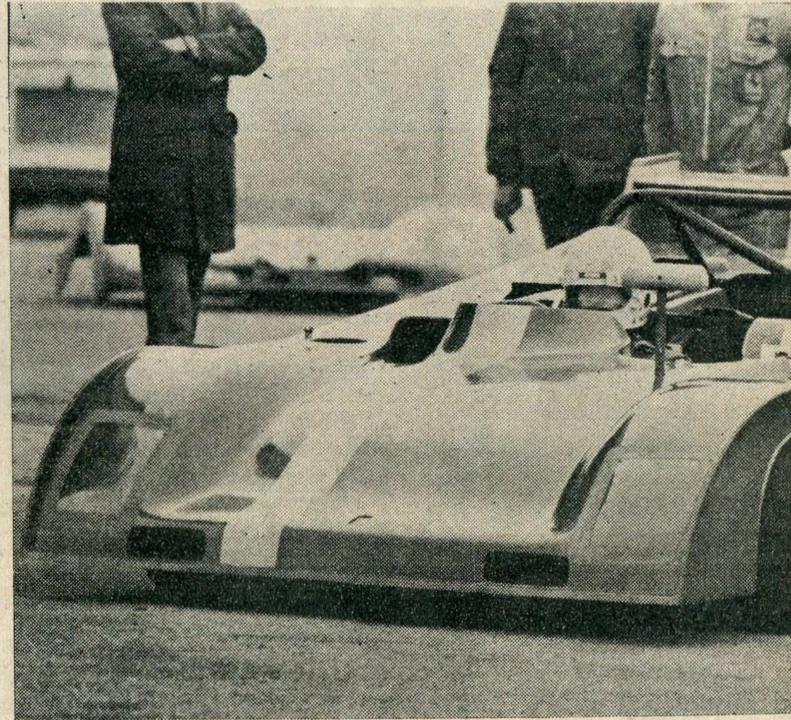
scarichi a monte del 3-in-1 mediante batterie di tubi opportunamente realizzati. Con questo si voleva verificare il miglioramento di progressione riscontrato al banco prova con scarichi più lunghi.

Le prove Ferrari hanno richiamato moltissima gente nelle piazze dell'autostrada e la polizia stradale, sempre pronta, si è impegnata a fondo per far pagare un giusto prezzo di L. 1000, ammenda per l'attraversamento dell'autostrada e permesso di sosta. Questa severità non è fuori luogo in quanto si sono verificati molti casi di conversioni abusive pericolosissime e in particolare il record è detenuto da uno svedese che con un Fling Dutchman di 6 metri e mezzo a traino ha fatto ben due conversioni per assistere ai passaggi della 312 P.

Giorgio Rossotto



Qui sopra, la 312 P ferma dopo la lunga sbandata. Si nota perfettamente la ruota posteriore destra sbilenco, per la rottura di uno snodo conseguente il repentino sgonfiamento del pneumatico. A destra, il nuovissimo muso a «cucchiaio» sperimentato. Ricorda molto quello d'una PORSCHE passata



Giannini) 24,5; 3. Vincenzo Gattafoni (Fiat Abarth) 23,6; 4. Aldo Fina 12,9; 5. Renato Mazzeschi 9,1; 6. Marco Fasolino 6; 6. Gabriele Gatta 6; 8. Carlo Betti 4,7; 9. Serafino Call 4,5; 9. Alfonso Giordano 4,5; 9. Mario Ruoso 4,5; seguono altri 20 classificati.

Coppa CSAI vetture turismo speciale 850

1. EDOARDO GATTI (Fiat Abarth) 31,8; 2. Samuele Valerio (Fiat Abarth) 31; 3. Vittorio Bernero (Fiat Abarth) 19,6; 4. Aldo Tarasco 17,6; 5. Arnaldo Savoia 13,2; 6. Giuseppe D'Ippolito 12,4; 7. Attilio Magenta 7,9; 8. Leonardo Cavallo 7,5; 9. Arnaldo Pieraccini 7,4; 10. Gino Ravinale 6; seguono altri 11 classificati.

Coppa CSAI vetture turismo speciale 1000

1. DANTE GARGAN (Fiat Abarth) 33; 2. Rino Amighini (Fiat Abarth) 26,4; 3. Achille Soria (Fiat Abarth) 20,4; 4. Aladino Stefanelli 15,4; 5. P. Egidio Gasparini 9,1; 6. Enrico Pasolini 8; 7. Roberto Bastianelli 6; 8. «Amlad» 4,5; 9. Francesco Palumbo 3,6; 10. Mario De Luca 3,1; seguono altri 11 classificati.

Coppa CSAI vetture turismo speciale 1150

1. «GIRASOLE» (Fiat 128) 33,9; 2. Antonio Vimercati (Fiat 128) 20; 3. Romeo Galmozzi (Fiat 128) 15,9; 4. Manfred Simeaner 10,2; 5. Luigi Crasveggi 7,9; 6. Giuliano Battistini 6; 6. Vincenzo De Stefano 6; 8. Paolo Cozzarolo 5,7; 9. Giuseppe Dalla Chiesa 4; 9. Angelino Lepri 4; 9. Raffaele Restivo 4; seguono altri 15 classificati.

Coppa CSAI vetture turismo speciale 1300

1. COSIMO TURIZIO (Fiat 128 c.) 27; 2. Mario Litrico (Alfa GTA) 22,5; 3. Walter Donà (Fiat 128 c.) 16,4; 4. Luigi Colzani 9; 5. P. Giorgio Pellegrin 7,6; 6. Carlo Giani 7,5; 7. Luigi Pozzo 7; 8. «Willer» 6,3; 9. Paolo Capponi 6,2; 10. G. Carlo Gagliardi 6; 10. Antonio Invernizzi 6; seguono altri 20 classificati.

Coppa CSAI vetture turismo speciale 1600

1. RICCIARDO RICCI (BMW) 34,2; 2. Lanfranco Pasini (Ford) 13,8; 3. Leandro La Vecchia (Alfa Romeo) 9,5; 4. Carlo Belli 9; 5. Angelo Chiapparini 8; 6. Giulio Rossi 7,1; 7. Paolo Hanny 6,6; 8. «Pal Joe» 6; 9. Ugo Locatelli 6; 10. «Mici» 5,4; seguono altri 22 classificati.

Coppa CSAI vetture turismo speciale 2000

1. MARTINO FINOTTO (Ford Escort e Alfa R.) 26,1; 2. Franco Capietti (Ford Escort) 24; 3. Carlo Truci (Alfa Romeo) 17; 4. Silvano Pittini 12; 5. Carlo Facetti 9; 5. «Pal Joe» 9; 7. «Alval» 8,4; 8. Carlo Giorgio 6; 8. Lella Lombardi 6; 8. Pantò 6; seguono altri 11 classificati.

Coppa CSAI vetture turismo speciale 3000

1. GIORGIO PIANTA (Opel) 25; 2. «Bloody Blacky Tiger» (Alfa R. e Opel) 20,5; 3. Giorgio Schön (Opel) 16,3; 4. «Il Ragno» 11,5; 5. Giuseppe Zarpellon 9; 6. «Tatog» 4,2; 7. Carlo Aloe 2,4; 8. Antonio Condina 1,8; 9. Girolamo Fracastoro

1,7; 10. Piero Cattelan 1,4; segue un altro classificato.

Coppa CSAI vetture formula Monza

1. ORAZIO RAGAILOLO (RGB) 42; 2. Roberto Vidori (Repetto) 42; 3. Sergio Ravaglia (LAB) 16; 4. Adolfo Frigerio (Frimar) 15; 5. Bruno Ottolini (R&M) 15; 6. Franco Bosio (Repetto) 12; 7. Aldo Cavallini (LAB) 12; 8. Gianfranco Maggioni (LAB) 10; 9. Alberto Viale (Repetto) 9; 10. Franco Bionda (LAB) 9; seguono altri 14 classificati.

Coppa CSAI velocità femminile

Al primo posto in classifica è LELLA LOMBARDI (Lotus F. c. 3).

Coppa CSAI rallies internazionali vetture gruppo 1

1. PINO CECCATO - BERNARDINO BERTOLLO (Fiat) 49,7; 2. Ferdinando Tecilla (Fiat) 46,4; 3. Alfredo Fagnola (Fiat) 32,8; 4. Livio Merluzzi-Giuseppe De Carli 29,8; 5. Luciano Corino-P. Angelo Rigo 27,6; 6. Federico Ormezzano-Massimo Falletti 19,6; 7. «Iccudrac» «Aldeg» 19; 8. Francesco Svizzero-Arturo Fiabon 18,2; 9. Salvatore Brai-«Rudi» 16; 9. Dario Trucco-Ettore Tesio 16; seguono altri 6 classificati.

Coppa CSAI rallies internazionali vetture gruppo 3

1. VANNI TACCHINI - COSTANTINO MARIANI (Lancia) 54,6; 2.

Orlando Dall'Ava-Silvio Maiga (Lancia) 26,2; 3. Leo Sansone (Lancia) 24; 4. Arnaldo Cavallari-Massimo Rombolotti 19,6; 5. Renzo Rovati 19,6; 6. Leo Pittoni-«Joseph» 18,2; 7. Giuseppe Rossi-«Snomar» 16,8; 8. Renato Bossetti-Alberto Bocca 16; 9. Giacomo Pelganta-Eugenio Ciprini 13,2; 10. Claudio Mazza-«Frank Mc Boden» 12,6; seguono altri 7 classificati.

Coppa CSAI rallies internazionali secondo conduttore

1. PIERO SODANO (Lancia) 104,4; 2. Mario Mannucci (Lancia) 104; 3. Domenico Russo (Fiat) 95,8; 4. Arturo Zanucoli 94,8; 5. «Squaw» 81,5; 6. Helmuth Eisendle 70; 7. Bruno Scabini 64,2; 8. Arnaldo Bernacchini 64; 9. Maurizio Enrico 58,8; 10. Silvio Maiga 57,2; seguono altri 56 classificati.

Coppa CSAI femminile rallies internazionali

Al primo posto in classifica è l'equipaggio DONATELLA TOMINZ-«SQUAW» (Fiat).

Coppa CSAI rallies nazionali vetture gruppo 1

1. SALVATORE BRAI (Opel) 105; 2. Francesco Svizzero (Opel) 51; 3. Giampiero Giusto (Fiat) 31,5; 4. Giuliano Cané 27; 5. Giuseppe Baron 24,5; 6. Roberto Boretto 20; 7. Dario Trucco 17; 8. Luciano Corino 15; 9. Remo Venturino 14; 10. Tullio Illicher 12,5; seguono altri 24 classificati.

Coppa CSAI rallies nazionali vetture gruppo 3

1. LEO PITTONI (Porsche) 176,5; 2. Leo Sansone (Lancia) 104; 3. Gianfranco Arbizzola (Lancia) 72,5; 4. Gianfranco Bilia 72; 5. Aldo Fasan 69; 6. Franco Cavriani 51; 7. Carlo Ravaioli 44; 8. Gianni Marchiol 40; 9. Walter Bulfoni 36,5; 10. Vincenzo Garraffa 35; seguono altri 44 classificati.

Coppa CSAI rallies nazionali piloti esordienti

1. GIANCARLO BIASUZZI (Lancia) 129; 2. Ferdinando Montaldo (Lancia) 55,5; 3. Gabriele Sciascia (Lancia) 43,5; 4. Vincenzo Garraffa 35; 5. Giuliano Cané 26; 6. Serena Pittoni 25; 7. Rodolfo Solaroli 22; 8. Roberto Boretto 20; 9. Ettore Laroli 18,5; 10. Luigi Ponti 17; seguono altri 23 classificati.

Coppa CSAI femminile rallies nazionali

Al primo posto in classifica è SERENA PITTONI (Lancia)

Coppa CSAI femminile regolarità

1. LUGINA IMERITO (Lancia) 457; 2. Maria C. Poggiali (Lancia) 383; 3. Argentina Castillet (Lancia) 266; 4. Angela Fava 258; 5. Diomira Gatti 204; 6. M. Grazia Menichetti Sannitu 183; 7. Liana Raimondi 178; 8. Maria Camera D'Affitto 80; 9. Maria Olivero 69; 10. Luciana Inglese 51; seguono altri 10 classificati.

La FORD ha rilevato tutto il pacchetto azionario dell'argentino

DE TOMASO solo «due ruote» e Pantere da corsa

MODENA - La notizia che la Ford Motor Company ha rilevato il rimanente del pacchetto azionario della De Tomaso-Automobili, ha colto tutti di sorpresa e il comunicato della grande Casa americana, assai laconico, non è valso certamente a chiarire la situazione pur riconfermando la continuità della De Tomaso Inc. (organizzazione di vendita in America) e della «Ghia Operation». Tutti si sono chiesti che ne sarebbe derivato da questa operazione e quale sarebbe stata la posizione di Alessandro De Tomaso e l'avvenire della sua fabbrica di automobili.

Vale la pena, pertanto, di risalire alle origini. Dopo avere fondato la De Tomaso-Automobili, l'ex pilota argentino divenne, in seguito alla morte in un incidente aereo del fratello della moglie americana Isabel, il presidente della Rowan. Attraverso questa società, la Ford poté acquistare l'80% delle azioni della fabbrica modenese. Con una tale potenza finanziaria alle spalle, De Tomaso cominciò la sua ascesa ed ecco derivarne l'acquisto della Ghia e successivamente della Vignale.

Chi conosce il vulcanico costruttore, il quale ha sempre sostenuto la «indipendenza e l'autonomia» delle sue aziende in base a precisi accordi intersocietari al momento del trasferimento dei pacchetti azionari, può facilmente rendersi conto del perché egli abbia scritto la parola «fine» quando ha dato la sensazione, dopo l'acquisto della Benelli e della Guzzi, che egli stesse giocando una certa partita in casa Ford.

A Detroit, nonostante i suoi legami d'amicizia con Lee Jacocca, messo di fronte alle abitudini anche conformistiche di altri dirigenti Ford che non vedevano di buon occhio il suo interessamento personale in due aziende motociclistiche (e lo ha detto lo stesso De Tomaso commentando il comunicato Ford), egli ha rassegnato le dimissioni. Da presidente della De Tomaso Inc. e poi dalla De Tomaso Automobili e da vice presidente della Ford Motor Company, pur conservando la presidenza delle società Benelli e Guzzi, oltre la totalità delle azioni e la presidenza del gruppo americano Rowan. Forse, all'origine delle dimissioni di De Tomaso può esserci stata anche la sua non disponibilità alla cessione al-

la Ford, anche della maggioranza delle azioni dei gruppi motociclistici, cessione che può essergli stata richiesta in quanto le previsioni americane fanno prevedere un allargamento delle possibilità dei mercati motociclistici.

Resta il fatto che De Tomaso è uscito dalla grande casa americana e dalla casa automobilistica che porta il suo nome, anche se con la «Pantera» non dovrebbero esserci soluzioni di continuità in quanto De Tomaso ne resterebbe il concessionario esclusivo per l'Europa, interessandosi ai programmi di vendita e a quelli agonistici già programmati per l'anno 1973. Si pensa, infatti, che nel costruendo capannone della zona industriale di Cittanova di Modena, si svolgerà questa nuova attività dell'argentino.

Si attende, ora, di conoscere il nome del nuovo presidente della «De Tomaso Automobili» che potrebbe essere Mr. Jack Head, attualmente massimo esponente Ford per la «Ghia Operation» a Torino. Come resta da vedere quali saranno i collaboratori che usciranno dalla fabbrica modenese per seguire De Tomaso nelle aziende motociclistiche.

Di fronte a questo nuovo stato di cose dobbiamo convenire che lo stesso De Tomaso tre anni or sono ci disse che «avvenimenti molto importanti potrebbero modificare l'attuale struttura della industria automobilistica italiana». Così è avvenuto e ora la Ford è in Italia — senza intermediari o soci — con tre stabilimenti, uno a Modena e due a Torino.

Tre svedesi in F. 2 con le GRD

LONDRA - Al Racing Car Show londinese è stato confermato che una squadra nazionale svedese svolgerà tutto il programma delle gare di F. 2. Infatti, proprio alla Mostra, Pickett Troberg si è impegnato ad acquistare tre GRD: piloti lo stesso Troberg, Wisell e Gunnarsson. Si prevede che anche Conny Andersson correrà con una GRD F. 2, mentre fra i numerosi clienti svedesi per la F. 3 c'è anche Ingvar Carlsson, che farà tutte le gare europee della formula con questa vettura. A sua volta il Team Nippon, come del resto si era già detto, disporrà di due GRD di F. 2 per Ikuzawa e Kazato.

d. h.



Il presidente CSAI, Rogano, consegna a Giorgio Francia il «premio promessa». Sotto, anche Merzario ha avuto il suo daffare con i premiati della lieta serata



MODENA - Il Presidente della CSAI, Rogano, a Modena, nel corso della manifestazione indetta dalla «Modena Corse» per la consegna a Giorgio Francia del «Premio Promessa», ha fatto due dichiarazioni di certa risonanza: l'autodromo di Modena si fa (e non: «si farà») e il campionato italiano occorre vincerlo coi punti (era presente Arturo Merzario).

Ma riferiamo le parole testuali di Rogano: «Ho detto che l'autodromo si fa perché l'ACI ha preso questo impegno e poi perché quello di Modena è stato inserito ufficialmente nel quadro del piano autodromi già approvato. L'autodromo di Modena sta assumendo, nella fase che precede l'inizio dei lavori, particolarissimi aspetti in quanto l'impianto di Modena doveva diversificarsi da tutti gli altri con funzioni non soltanto locali, regionali o nazionali, ma europee. Siamo orientati verso una soluzione che deve fare della Città di Modena il Centro di sperimentazioni a livello europeo. Sarà uno dei nodi che stiamo sciogliendo... Poi ce ne sono altri perché certo che le nostre prospettive non si fermano qui... Il problema nazionale è vasto... l'autodromo di Modena interesserà anche le scuderie, si presenterà — quindi — anche come attività minori. A Modena c'è un difensore di questo progetto, l'ing. Angelo Orlandi, presidente dell'ACI e membro dell'Esecutivo dell'ACI...»

Naturalmente i numerosi presenti, fra i quali il comm. Grattarola, direttore dell'ACI di Modena, il cav. Federico Giberti che rappresentava l'ing. Enzo Ferrari, il cav. Nello Ugolini e l'ing. Aurelio Bertocchi per la De Tomaso, il comm. Stanguellini per la Fiat, il comm. Vecchi per la Dunlop, gli stessi Merzario e Govoni, oltre ai dirigenti della «Modena Corse» col loro presidente onorario e sponsor rag. Gibertini e col presidente effettivo geometra Marcello De Niederhauser, hanno accolto queste parole con entusiasmo.

Minore accoglienza hanno avuto le battute del presidente della CSAI quando, su frecciate di Stanguellini e un breve intervento di Merzario (festeggiatissimo), ha voluto puntualizzare le vicende del titolo italiano assoluto. Tutti avevano salutato in Merzario il «vero e meritato» campione. Ma Rogano ha detto: «I regolamenti valgono in quanto le valutazioni d'ordine morale non debbono falsare lo scopo vero della assegnazione del titolo in base a precise disposizioni. In seguito al rifacimento che abbiamo voluto, si è cercato di evitare che si dovesse tener conto soltanto di qualche risultato di rilievo, mentre era necessario procedere a una «stima» della media dei risultati e ciò per richiedere l'impegno per tutta la

Alla premiazione della MODENA

CORSE il PRESIDENTE CSAI

ha portato anche una COPPA

ROGANO vara «MODENA-INDY»

stagione con certa continuità da parte dei piloti. Certo che nel caso di Merzario egli sa che non valgono tanto i numeri e le statistiche, quanto il «sentirsi» campione e ciò per avere la coscienza di quanto egli ha fatto».

La CSAI ha assegnato una Coppa alla «Modena Corse», della quale Rogano ha messo in evidenza l'attività e i successi in campo agonistico e organizzativo.

La serata è stata assai brillante anche se era mancato l'ing. Enzo Ferrari, trattenuto da impegni.

Parlando del consuntivo, il Presidente De Niederhauser ha sottolineato il costante interessamento dell'ACI di Modena nei confronti della Scuderia annunciando che il Presidente onorario rag. Gibertini, già lodevole sponsor, ha stabilito di «raddoppiare» l'intervento economico. Lo stesso Gibertini ha detto, fra l'altro: «Per quanto riguarda il 1973, le Ceramiche «La Campanella» hanno deciso di raddoppiare il finanziamento alla scuderia e ciò nella speranza che i successi e i risultati conseguiti lo scorso anno dai piloti, non siano stati il discorso finale di una gestione, ma le basi per una affermazione che la Città di Modena pretende, a giusta ragione, dalla sua scuderia».

Ma a proposito di Scuderie, lo stesso Rogano aveva detto: «Esse hanno per noi l'importanza di uno

strumento efficacissimo che non deve essere considerato antitetico, ma di primaria importanza per il rilancio organizzativo di tutta la nostra attività».

Di incoraggiamento e di appoggio le parole dell'ing. Angelo Orlandi.

L'ing. Aurelio Bertocchi per la De Tomaso ha sottolineato che molti giovani e anziani piloti della Scuderia Modena Corse entreranno in possesso delle «Pantera GT 3» per una attività che si presenta quanto mai intensa. Stanguellini ha chiamato i presenti a ritenersi «testimoni» di quanto ha detto l'ing. Rogano a proposito di «L'autodromo di Modena si fa e non si farà». Poi ha invitato i piloti e soci della «Modena Corse» a voler provare la «X 1/3» e anche ad acquistarla a particolari condizioni, con possibilità di assistenza in modo vantaggioso.

L'organizzazione è stata perfetta. Un elogio al segretario della «Modena Corse» Stefanini e ad Augusto Baldoni.

Il Presidente Rogano ha consegnato il «Trofeo Promessa» a Francia. Altri premiati: Bompani, Vicini, Scardino, Revello, Minozzi, Trenti, Maselli, Papa, Malmusi, Scacchetti, Accorsi, Ferrari, Pittani, De Niederhauser, Bianchi, Pavanello, Babina, Orsi, Gazzotti, Pantaloni.

Ma il Sindaco è d'accordo?

MODENA - L'intervento dell'ing. Ferrari con una proposta al Convegno delle Commissioni Sportive a Taormina, ribadita in sede di conferenza stampa ai primi di dicembre, dovrebbe aver spianato il terreno da ogni dubbio per la costruzione dell'autodromo «Marzaglia» a Cittanova (decisioni della programmazione regionale a parte). Rogano, Ferrari, Orlandi e Cavazzuti (poteva essere un quintetto, se fosse intervenuto anche il sindaco Bulgarelli assente... ingiustificato anche poi alla cena della Scuderia) hanno esaminato mercoledì 10 scorso il progetto elaborato per l'ennesima volta (ma pare che sia quella decisiva) ai fini della realizzazione di questo impianto.

Il progetto, come è noto, prevede una «Indianapolis ridotta», soprattutto come chilometraggio.

Ci sono due rettilinei che consentono velocità dell'ordine di 300 orari e altri due più corti di circa 250 con quattro curve adattate in modo da poter ottenere una velocità più che veloce. Cavazzuti ha cercato di dare la possibilità al pilota di qualità e che disponga di un mezzo efficiente di realizzare risultati di rilievo. In questo tracciato veloce di 3 km si inserisce un tratto dello sviluppo di circa 1 km e 700. Si arriverebbe

sui 4.700, tracciato che consentirebbe prove anche di prototipi. Questo «braccio» di percorso misto favorirebbe anche collaudi a più alto livello.

L'Amministrazione Comunale sarebbe pure favorevole anche se forse non condividendo del tutto certe soluzioni.

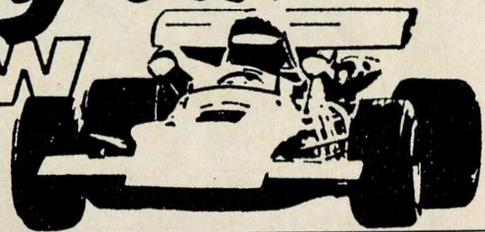
Ma si potrà pur trovare la via d'uscita in quanto il sindaco Bulgarelli ha molta fretta di dare a Modena una pista, avendo in tal modo eliminato uno degli inquilini indesiderati sulla vecchia e restando soltanto a duellare con l'Aero Club, per il quale però pare che si presentino momenti difficili. Infatti il Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione civile Bozzi, ha inviato a Modena un ispettore per constatare che questa servitù militare è proprio logica. Il che non sarebbe stato dimostrato perché nel raggio di una quarantina di chilometri vi sono ben tre piste di volo per gli aerei civili: Carpi, Reggio Emilia e Bologna. «Anche troppi!» avrebbe detto l'ispettore aggiungendo: «E che ne volete fare di quattro piste? Bastano tre!». Un discorso che qualcuno potrebbe fare anche per gli autodromi.

Mario Morselli

INTERNATIONAL

Racing Car

SHOW
1973



Tutto quello che c'era



Con un paio di TiCi ed accompagnato dalle solite ragazze, Stirling Moss ha partecipato anche lui alla « maratona » verso Bruxelles organizzata da Lord Montagu per l'ingresso della Gran Bretagna nel MEC. Le TiCi, esposte al Racing Car Show, sono piccole vetturette da città con carrozzeria stampata in fibra di vetro e meccanica Mini

SPECIALI PER AUTOSPRINT

LONDRA - Fra gli oltre 140 espositori, al Racing Car Show (fra i quali naturalmente anche fabbricanti di parti e di accessori) elenchiamo alcuni di maggiore interesse dal punto di vista sportivo.

Broadspeed: debutto della Turbo Bullit Ford Capri, una Escort 1300 con motore BDA per gruppo 2, più una due litri BDA preparata dalla Broadspeed, Super Vee, motori Mexico e kits per quasi tutta la gamma Ford.

Girling: nuova pinza da corsa, l'ARV, parti di freni e sospensioni.

Lola: molte nuove attrezzature, la T 320 Super Vee, la T 360 F. 3-B-Atlantic, la T 340 Formula Ford, la T 282 tre litri sport e la due litri T 292 (la Casa asserisce di essere la maggiore produttrice di vetture da corsa).

Royale: quattro vetture ag-

giornate, oltre alla più recente Formula Ford, la RP16. Esposte per la prima volta la due litri sport RP17 e la Super Vee RP18.

Chevron: la B23 due litri sport, la B24 F. 5000 e la B25 di F. 2.

Chequered Flag Eng.: il coupé e lo spider Puma GTE del Brasile hanno debuttato in Inghilterra su questo stand. Progettate da Rino Malzoni, queste vetture derivate dalla VW sono distribuite appunto dalla Chequered Flag.

Autodelta: Montreal gruppo 4, GT junior e Alfa 2000 GT Veloce.

TiCi Sales: la nuova TiCi passa per essere la vettura « stradale » più corta prodotta negli ultimi tempi. Infatti è assai più corta della Mini, dalla quale deriva.

Alexander Duckham & CO.: mai vista prima in Inghilterra, la Duckhams Special di

Alain de Cadenet che si mise in luce a Le Mans.

Motor Racing Developments: la Brabham ha concentrato i suoi sforzi sulle due vetture già annunciate, la BT40 di F. 2 e la BT41 di F. 3.

March: molti nuovi e interessanti modelli, comprese le F. 2, F. 3 e sport 1973. Debutto della F. 5000 con motore a iniezione Bartz-Chevrolet. C'era anche il coupé BMW gruppo 2.

Ford Advanced Vehicles: il più grande stand dello Show. Fra le vetture esposte la Escort con cui Clark ha vinto il Rally del RAC e una Mexico, oltre al Trofeo Ferodo presentato recentemente alla Ford.

Surtees: la nuova F. 2-A-B, la TS15. Derivata dalla TS10 vincitrice del campionato europeo, la nuova vettura ha già vinto in Sud America.

Chrysler Competition Cen-

tre: oltre a varie attrezzature, una Imp preparata per i rallies e una Hillman Tiger II.

Crosslé: dall'Ulster una intera selezione delle più recenti vetture prodotte.

Design Formula: forse non tutti sanno che questo è il nome della Casa che produce la Elden. Esposte le più recenti F. 3 e Formula Ford campione del mondo con Gerber.

Group Racing Developments: quattro i modelli della GRD: la S73 del team DART che verrà affidata a John Miles, la 273 di Williamson, la 373 di Brise e una B73 per Formula Atlantic o F. B. Era la prima volta che la GRD appariva al Racing Car Show.

John Player Special: in vendita tutto il materiale John Player, oltre a un nuovo libro « A very special year » (un anno molto speciale) che

racconta la storia del team e dei piloti.

Dastle: una Dastle Mk 10 con carrozzeria più affilata, con parti della Mk 9.

Automotive Design: la Nova con parti VW.

Tony Kitchiner: una McLaren Interserie, acquistata di recente da Kay Griffiths.

Marlboro World Championship Team: una copia della BRM P180 e indumenti Marlboro anche per lo sci, oltre che per le corse.

Vern Schuppan Racing: la March 722 di Schuppan, patrocinata dalla linea aerea Singapore, con carrozzeria speciale di Dennis Falconer, che si adatta sia alla 712 che alla 722.

Citroen Maserati: la SM di Mike Beckwith e una piccola Mep X27. La Mep è una Formula Bleu monoposto con motore Citroen GS.

d. h.