

● **ABARTH è rimasto (quasi) preso in contropiede dalla operazione Filipinetti-Fiat France 128.** Chissà che non prepari una sortita di recupero? In fondo se l'Abarth non prepara una 128-bomba, finisce per perdere una preminenza.



● In questa settimana (forse mercoledì verso le 17,45) nella rubrica « SPAZIO » per ragazzi, verrà dibattuto il tema della validità dello sport automobilistico. Fra gli altri è stato intervistato anche Nanni Galli il quale ha dato la risposta più logica alla domanda: « Che avrebbe fatto lei al posto di Beltoise? ». Risposta del pratese: « Sarei andato al box a prendere un paio di litri di benzina per metterli nel serbatoio. Come feci a Le Mans »



Per MONZA la TECNO F.1

● La CSI è ormai orientata a decidere il nuovo limite di peso delle F. 1 dal 1971 in 550 chili.

● Finalmente anche il famoso Tribunale Disciplinare (che prenderà decisioni immediate dopo le gare) è varato. Il Presidente dott. Dini, magistrato, sarà affiancato da Maffezzoli (indicato dall'ANCAI-FISA anziché Eugenio Dragoni come tutti prevedevano) e da Massa, noto regolarista.

● C'è solo da eccepire: come potrà Maffezzoli partecipare a decisioni quando sarà anche direttore di corsa a Monza?

● L'URRACO di Lamborghini pare che pesi oltre 1300 chili. E a questa cifra sarebbero legati differenti punti di vista col carrozziere Bertone.

● La riunione GPDA in casa Matra ha dato meno risultati del previsto, anche se la difesa di Beltoise ha preso fiato. Infatti nessuno se la sarebbe sentita di negare tout court l'errore del pilota francese, però la « somma di errori », ha offerto un facile modo di essere obbiettivi.

● Invece monsieur Filipinetti non ha dubbi. Ha detto: « La responsabilità è esclusivamente di Beltoise. Tutto il resto sono storie. A Le Mans Beltoise non ci avrebbe nemmeno provato a spingere la macchina... ».

In questo numero leggerete molto di monoposto F. 1. Vedrete le prime foto della March-Alfa Romeo, una vettura che, nella nouvelle vague aerodinamica, ci riporta alle linee arrotondate tipo Vanwall degli anni '50. Vedrete un altro servizio sulla nuova Ferrari '71 dai campi di prova di Le Castellet e Modena e leggerete i dubbi che hanno assalito i tecnici sulla validità di quella famosa « spugna » nei serbatoi di sicurezza. Ma la notizia più ghiotta in tema di F. 1 è riservata a questa apertura. Perché è una notizia grossa.

Avete letto il titolo: e vi possiamo confermare che non c'è tema di smentite. La Tecno, dopo due anni di incertezze, ha rotto gli indugi. Luciano Pederzani è in piena « vena creativa » e sta già lavorando al modellino della sua monoposto F. 1, della quale aveva già da tempo i disegni. Dopo lunghe trattative con la CSAI, arresisi forse ormai alla realtà contingente nazionale, ridimensionato l'impegno in F. 3 e F. 2 (a proposito: le due F. 2 che la scuderia di Bell non ha più acquistato sembra prenderanno una significativa « destinazione italiana »), i fratelli Pederzani hanno deciso di saltare il fosso. Evidentemente debbono aver trovato — sempre all'estero? — il finanziamento sul quale confidavano per questa avventura. E' da presumere che il lavoro verrà portato avanti rapidamente, considerando che il motore sarà il Ford Cosworth. Perciò, valutare che l'obbiettivo del debutto possa essere il G.P. d'Italia a Monza in settembre, non è troppo arrischiato. Anzi potrebbe venir pronta anche prima. (Quando avremo conosciuto anche il nome del possibile pilota candidato, capiremo anche dove e come la Tecno ha ottenuto la cifra necessaria).

● A proposito di Filipinetti. L'ex amministratore dell'Aga Khan (nonno) è sempre più in grande euforia di mecenatismo sportivo. Ora vorrebbe da Ferrari un prototipo 312 per la Targa Florio.

● La riunione a Montecarlo per il nuovo regolamento dell'Europeo Montagna 1972 ha visto gli stranieri coalizzati contro l'Italia, per togliergli la doppia gara europea. All'estero si lamentano di non avere 200 iscritti a gare in salita del genere come in Italia e perciò si progetta, per « chiamar » di allargare il numero dei titoli europei e tutte le categorie, più l'assoluto. Ci risiamo con i « tutti campioni »!

● La nuova Ferrari 312 prototipo, da affidare, a Andretti e Ickx per Sebring è in avanzata realizzazione. Avrà delle modifiche alle sospensioni e anche nell'attacco posteriore del motore boxer. Pare che ingabbiato com'era nel telaio risultava poco accessibile ai meccanici per poterlo smontare rapidamente.

● Pare che l'ABARTH realizzi l'operazione Can-Am (con de Adamich) in collaborazione con la Motul.

● Per l'autodromo a Firenze marclano spediti. Ora hanno già il fido per il miliardo e 200 milioni preventivato.

Marcellino



Più umanità

Caro Marcellino,

la cosa più giusta che ho letto in questi ultimi tempi riguarda il male che Beltoise e molti suoi colleghi stanno facendo all'automobilismo. Ho atteso invano una parola schietta, un'ammissione, frutto di uno slancio sincero. Niente, una penosa palude di compromessi nei quali l'unico a non impantanarsi è stato il nostro de Adamich. Ancora a Buenos Aires Andrea ha detto chiaramente che, a parer suo, Beltoise avrebbe meritato la squalifica a vita. E anche per la questione del belga della Ferrari de Adamich ha espresso senza peli sulla lingua le sue opinioni. Ho atteso invano di sentire un altro pilota pronunciarsi coraggiosamente sulla tragedia più assurda che abbia colpito questo sport negli ultimi anni. Ho atteso invano una presa di posizione da parte di gente dell'ambiente contro gli organizzatori argentini. Niente. Un silenzio complice, oppure lunghi giri di parole rivelanti solo l'incapacità ad esprimere un concetto

Caro Marcellino, proprio non credevo che questo sport praticato da uomini coraggiosi nascondesse tanti personaggi viscidati, immemori, egoisti, incoscienti. Sento parlare, e mi si accappona la pelle, di tre o sei mesi di squalifica per Beltoise. Ma questo vorrebbe proprio dire che l'automobilismo è governato da gente priva di sensibilità, da gente che ammette che i regolamenti vengano violati, da gente che vuole rendersi complice del delitto che è stato commesso a Buenos Aires il 10 gennaio.

Allora, caro Marcellino, è vero: anche l'automobilismo è fatto di compromessi, è sporcato da inte-

ressi, è amministrato da persone che in esso vedono solo i valori materiali. A questo punto non darvi dell'ingenuo. Intendiamoci: io contro il signor Beltoise non ho alcun astio preconcepito. Egli è stato semplicemente la principale causa della morte di un nostro amico, di un uomo giovane che correva in automobile.

Perché Beltoise non dovrebbe pagare? Perché la « mafia delle quattro ruote » deve ancora una volta aver ragione e consentire magari che in settembre a Monza ci sia un'azzurra Matra con il signor Beltoise al volante?

C'è stato qualcuno a Buenos Aires che ha giurato che Beltoise non avrebbe mai più corso in Italia, a prescindere dalle decisioni che sul suo conto avrebbe potuto prendere la Commissione Sportiva Internazionale. Mi auguro che questo giuramento non venga dimenticato. Ad ogni modo, tanto perché tu lo sappia, chi lo ha fatto si chiama Gianni Restelli e lo ha detto al giornalista Lorenzo Pilogallo.

Qualcuno interpreta come solidarietà di categoria le dichiarazioni che quasi tutti i più famosi piloti hanno rilasciato in merito alla tragedia di Buenos Aires. Se così fosse, ti confesso, caro Marcellino, che dovrei ricredermi sul conto dei signori piloti di F.1 che avevo sempre considerato come uomini eccezionali. Se hanno parlato come dicono i giornali è soltanto perché tutti sanno di infrangere i regolamenti, perché tutti sanno di godere di una immunità offerta loro dalla complicità dei dirigenti.

Purtroppo caro Marcellino ho l'impressione che la morte di Ignazio Giunti sia stata considerata da

molti come uno dei prevedibili eventi di questo sport. Mi aspettavo atteggiamenti coraggiosi, definitivi. La stessa Ferrari, te l'ho già detto, mi ha stupito. Ha preferito, immagino imponendosi un notevole autocontrollo, seguire le vie burocratiche, la C.S.A.I., ecc. Tutto molto giusto, niente da rimproverare, per carità, ma nessuno mi può impedire di ravvisare in questo atteggiamento una impressionante, lucida freddezza.

Forse io sbaglierei, sarò un passionale — come si dice sempre di quelli che ogni tanto alzano la voce e parlano anche col cuore oltre che con il cervello — ma per bacco, se fossi stato alla Ferrari avrei fatto il diavolo a quattro dopo una tragedia del genere!

Anche la faccenda del pilota belga della Ferrari — le famose dichiarazioni rilasciate di fronte ad alcuni inviati speciali dei più grandi giornali italiani e poi smentite — mi sembra avvolta in una cortina fumogena che non si otterrà di far dimenticare. Ho già detto e ripeto che capisco come la Ferrari possa essere impacciata di fronte ad una situazione del genere. Ma tengo a ribadire che neppure questa vicenda dovrà passare sotto silenzio. Praticamente il belga ha dato dei bugiardi ai giornalisti italiani. E la Ferrari, e quindi la Fiat, consentono una cosa del genere?

Vincere le corse d'automobile può essere molto importante; ma la dignità professionale lo è ancora di più. E per dignità professionale non intendo solo quella dei giornalisti.

Io credo, caro Marcellino, che l'automobilismo non abbia bisogno

solo di bravissimi ingegneri e di geniali imprenditori. Ci vorrebbe anche un po' di umanità. E' uno sport al quale va restituito — in mezzo alla girandola dei dollari, delle sterline, degli ingaggi, della pubblicità, degli affari — anche l'aspetto più vero, quello dell'uomo.

Forse, liberando questi piloti dalle pastoie nelle quali sono stretti, creeremo per il futuro generazioni più sportive, più sane, capaci di commuoversi se un compagno cade, capace di assumere posizioni, di prendere decisioni, a salvaguardia di un'attività che si sta uccidendo da sola. La ferita è di quelle che non si rimarginano non solo perché la tragedia ha colpito un amico, ma per quanto ne è seguito e ne seguirà.

Leggo di italiani che si ribellano alle accuse nei confronti di Beltoise. C'è sempre qualcuno che, per distinguersi, va controcorrente. Ma a costoro io vorrei dire solo una cosa. Nessuno odia Jean Pierre Beltoise, nessuno intende fargli del male. E' solo un uomo che ha molto sbagliato e per questo deve pagare. Come devono pagare gli organizzatori argentini, senz'altro volentieri ed entusiasti ma certo molto immaturi. In queste circostanze non si può perdonare. Vorrebbe dire rendersi complici di future tragedie.

Ma forse, quelli che oggi si meravigliano di così severe accuse nei confronti di Beltoise sono gli stessi che vanno alle corse solo sperando nel brivido. C'è qualcuno, evidentemente, « che serpeggia » ai bordi dell'automobilismo, oltre che dentro.

Il senatore

Leggete subito

NUOVI RITARDI

L'agitazione dei grafici continua. E questa settimana, per una doppia giornata di sciopero AUTOSPRINT è costretto anche ad arrivare in ritardo nelle edicole. Scusateci, anche perché la riduzione delle pagine ci ha impedito di fornirvi in questo periodo sufficiente documentazione, specialmente fotografica, delle ultime gare. Ma recupereremo.

nelle pagine seguenti

La notte del TURINÌ



La 512 all'americana

CORRIERE CORSE?

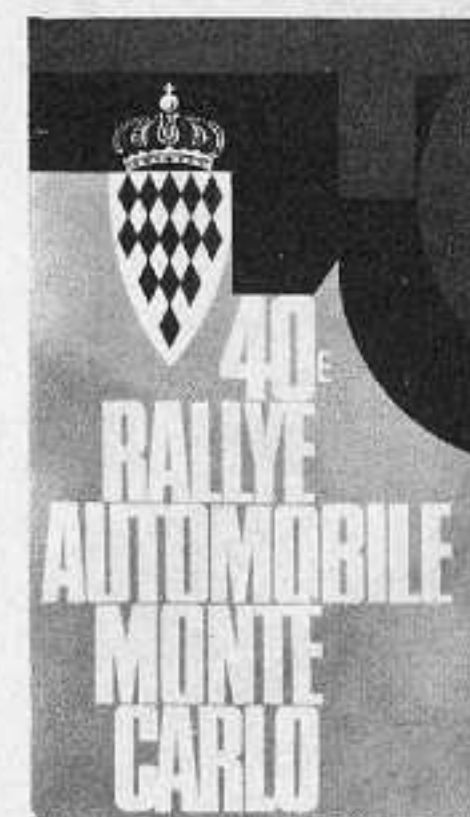
Le rubriche settimanali

a pagina

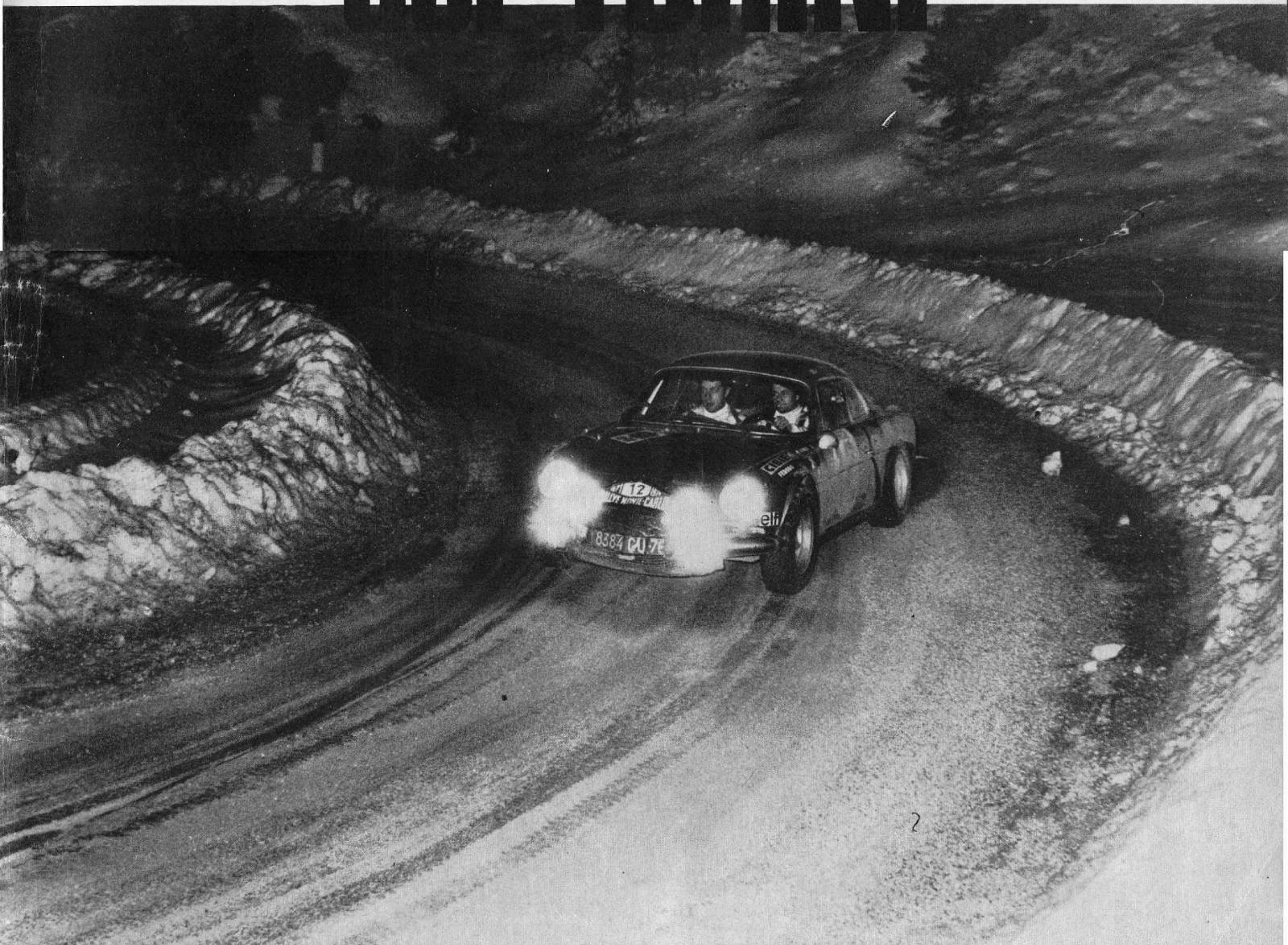
- 2 Dove corriamo domenica?
- 26 Il giornale delle Scuderie
- 28 IL GIORNALE del Club
- 30 TUTTESPRINT
- 32 SCRIVETECI rimarremo amici
- 34 KARTING
- 35 MOTORAMA
- 36 Mini-hobby
- 38 COMPRAVENDITA Informatutto

Il vero
spettacolo
del RALLYE
monegasco
resta
sempre
questo

La notte del TURINI



Una berlinetta Alpine si arrampica velocissima sui tornanti del Col de Turini. E' quella di Bernard Darniche, molto forte ma sfortunato nell'ultima notte di gara



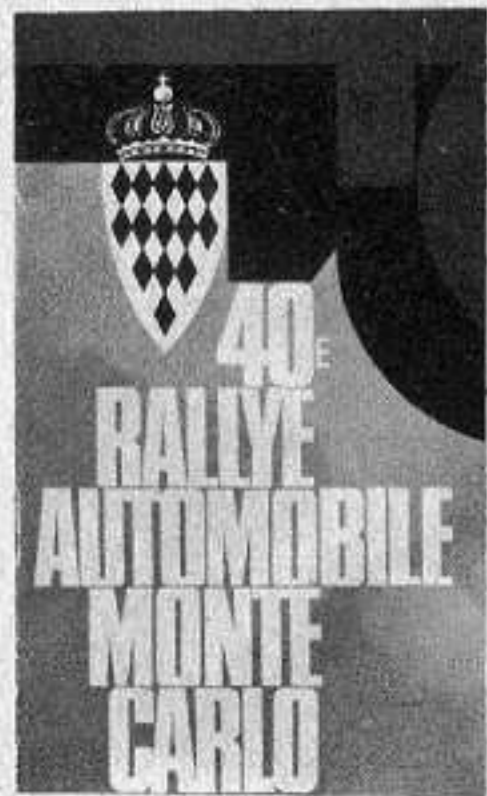
MONTECARLO - Era inevitabile. Non si poteva essere a Montecarlo, nel pomeriggio precedente la tappa conclusiva di questo incertissimo Rallye, senza trovarsi in mente di andare ad ammirare i « maestri » nel loro ambiente naturale, il verglas del Turini. Nei giorni precedenti, Fausto Carello (buon rallyman, ma a Montecarlo a dirigere le operazioni della sua squadra di assistenza) mi avevano convinto ad andare con loro a Saint Sauveur, punto nevralgico del Rallye e centro principale delle varie assistenze delle Case impegnate in corsa. Ma al momento di decidermi, non avevo resistito al « richiamo » di questo inospitale colle delle Alpi Marittime, un nome italiano come ce n'è tanti nell'entroterra di Nizza, (ma che ovvia-

mente si pronuncia Turini...), in cima al quale non sarei probabilmente mai passato in vita mia, se non fosse stato per il rallye.

Mi avevano detto che ci sarebbe stata molta gente, ma veramente non immaginavo una cosa del genere. Subito dopo Sospel, le vetture con targhe italiane cominciano ad infittirsi, e man mano cresceranno di numero, per scaricare lungo la strada o in cima al colle una quantità di connazionali se non pari, almeno sufficiente per far altrettanto baccano dei francesi. A Le Moulinet — termine della prova speciale, oppure inizio, a seconda del senso di marcia —, un ferreo sbarramento di « flics » discrimina impietosamente le vetture. Mancano tre ore al primo passaggio, ed alla

cima del Turini non vi sono che una decina di chilometri, ma opportunamente non fanno salire più pubblico, dato che la strada è ormai ingombra di vetture infilate (a colpi di badile) in appositi cunicoli scavati nella neve. La parola « presse » ed i contrassegni stampa, di cui sono fortunatamente munito, sono rispettati qui in Francia, e con alcune altre vetture di colleghi, fra cui gli operatori della Rai-TV, abbiamo il permesso di salire. Dopo qualche chilometro iniziano le placche di ghiaccio, subito dopo il fondo è completamente ghiacciato e la strada si trasforma in una pista di bob, con muri di neve pressata ai lati, che saranno molto utili ai piloti più focosi in gara per

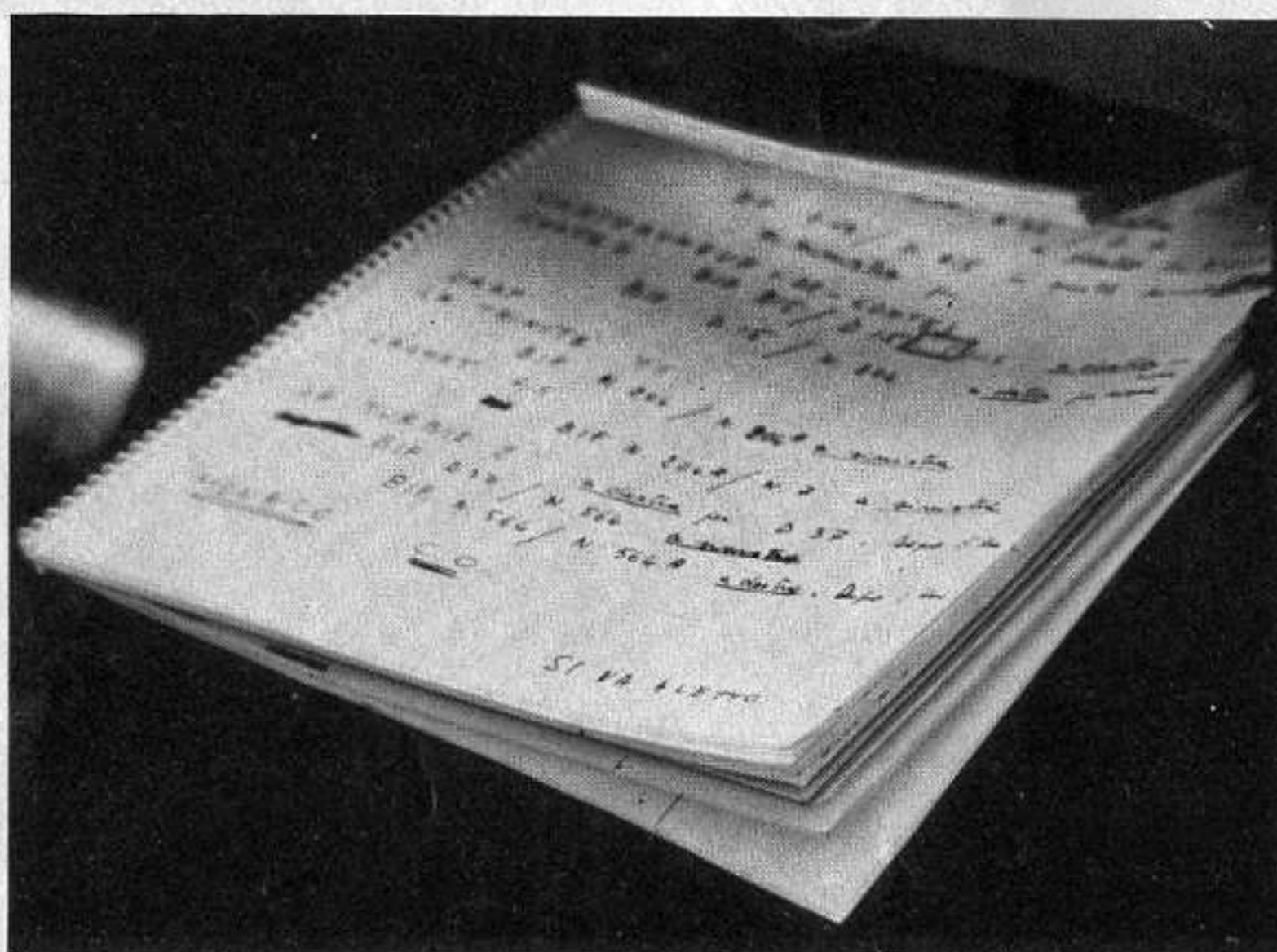
Marco Magri



CONTINUAZ. DA PAGINA 5



Sopra, l'Alpine di Nicolas ferma ad un punto di assistenza nella parte centrale del Rallye di Montecarlo. Ormai la perfezione di questo « supporto » ai piloti è indispensabile per ottenere risultati. A Montecarlo l'Alpine aveva 1130 pneumatici, la Lancia 740. Sotto, abbastanza eloquente questa nota s'ul libro di bordo di un navigatore!



mantenere la traiettoria giusta. Ai quasi 1800 metri del Turini lo spettacolo è indescrivibile. La gente crea un muro continuo ai lati del breve rettilineo che costituisce il passo, preceduto e seguito da due curve che formano così una « esse » abbastanza veloce. La splendida e gelida notte è rischiarata dalle batterie di fari della Televisione francese, piazzate sul tetto di vetture che sono puntate nelle due direzioni di gara. Ovviamente, saranno tenute accese alternativamente quelle alle spalle dei piloti. Fuochi, bengala, razzi colorati completano la scenografia, mentre i due lati della strada hanno già impressa una netta distinzione nazionalistica: « Al-pi-ne, Al-pi-ne », si sente scandire da un lato, « Lan-cia, Lan-cia », immediatamente si risponde dall'altro, con accenti familiari. In più, gli italiani hanno il vantaggio di poter urlare anche « Fiat, Fiat », il che li pone in un certo piano di superiorità, poiché a forza di urlare non è facile ai francesi poter far notare che, però, l'Alpine è in testa.

All'avvicinarsi dell'ora del primo passaggio, i transistors segnalano che Nicolas è fermo con il cambio rotto, e che anche la corsa di Munari è finita. La cosa viene accolta con disappunto da tutti, poiché il pubblico qui su è di intenditori, ed anche i francesi sono dispiaciuti di non poter vedere l'uomo della Lancia in azione. Un bengala ed i trilli dei fischietti annunciano infine la prima vettura, finalmente vedremo. Istantaneamente, penso alla velocità alla quale siamo saliti noi, prima, ed il paragone involontario mi crea una specie di choc, non appena l'Alpine di Vinatier sbuca in velocità sul passo. La curva è a destra, e la macchina è praticamente trasversale sulla strada, con la coda a sinistra. Al centro del breve rettilineo una staccata, un colpo di freno, e la coda schizza a destra, innaffiando di ghiaccio polverizzato gli spettatori a pochi metri.

te meno violenta dalla trazione anteriore, e probabilmente più redditizia. Passa poi Therier, che anticipa leggermente l'imbocco della seconda curva e si infila nella discesa tenendo le due ruote di sinistra sul muro di neve, con la vettura inclinata a 45 gradi. Inutile dire che in quella posizione non solo non ha tolto gas, ma ha tirato una marcia ed ha cambiato rabbiosamente, fino a che la sua Alpine non è ripiombata sulle quattro ruote.

Mi stavo domandando se i chiodi sono così miracolosi da far sì che il pilota possa in ogni caso « fermare » quella violenta sbandata, ed evitare così il testa-coda, quando Ragnotti mi dà la risposta negativa. Il nizzardo esce dalla curva, fa la sua brava sbandata in mezzo al rettilineo, ma al momento cruciale la sua Opel non « sente » l'accelerata, e continua imperterrita a sovrasterzare, fino a che Ragnotti non si trova contro un cumulo di neve, nella direzione opposta a quella in cui doveva andare.

I chiodi-miracolo

La curva di uscita è a sinistra, ancora pochi metri di derapata sulle quattro ruote e poi, non appena i gialli fari dell'Alpine illuminano lo stretto cunicolo, una violenta accelerata « spara » la piccola berlinetta nella direzione giusta. Una cosa fantastica! Se questo è « solo » Vinatier, chissà gli altri, quelli in vetta alla classifica...! Passa quindi la Fulvia di Lampinen, velocissimo anche lui, con una tecnica simile ma resa leggermen-

Dopo qualche passaggio, la abitudine è fatta, ed anche il transito di Waldegaard non crea più emozione. Ad un certo punto, annunciata dal suo caratteristico rumore di scarico, arriva un'Alpine che fa un passaggio splendido. Siamo colti di sorpresa, poi tutto si spiega: era Andersson, che non per nulla è in testa alla corsa. Molta impressione anche per le grosse Datsun, che non si capisce come Aaltonen e Fall riescano a far sbandare con tanta disinvoltura.

CONRERO & C. AUTOTECNICA

S A S.

Strada Carignano 46/4 - tel. 642.402-643.509
MONCALIERI (Torino)



CONRERO KIT

Strada Carignano 46/4 - tel. 642.402-643.509
MONCALIERI (Torino)

Studi - Esperienze - Costruzioni

Elaborazioni

Turismo - Sport - Corsa

L'esperienza delle 1000 e più vittorie
a disposizione degli automobilisti

+ C.V.

+ Kg./m

+ Km./h

con maggior sicurezza

1109 VITTORIE

218 Primi assoluti

8 Records mondiali scafi

Nel 1970 la CONRERO SQUADRA CORSE
ha conseguito:

3 Campionati Italiani

Gr. 2 e Gr. 4 - 1300 cc. e 1600 cc. (s. o.)

1 Campionato assoluto Svizzero

Gr. 4 - 1300 cc. (s. o.)



Cassette di trasformazione
«KIT» per motori:

ALFA ROMEO 1300/J - 1600/GT - S -
Super - 1750

FIAT 124 Spyder - Coupè e 128

RENAULT R/8 Gordini - Alpine 1300

OPEL 1900/GT - 1900/Cadet
rally - Manta 1700/1900
Commodor

Le due Fiat fanno molta simpatia, ed i passaggi di Paganelli (già con mezza fanaleria in meno) e di Lindberg sollevano un nugolo di incitamenti. Anche per il fatto che hanno gli scarichi quasi normali, le 124 spider non sembra che vadano forte, e poi la loro architettura non permette le «frivolezze» spettacolari che sono all'ordine del giorno con le Alpine, ma i tempi di Lindberg (soprattutto) e di Paganelli sono sempre eccellenti.

La più piccola

L'ultima vettura che attendiamo con interesse è la piccola A 112 Autobianchi gruppo 2 di Roger Dubos, il quale — per essere la prima volta che si impegna sulla neve — se la cava molto bene, portando fino in fondo la più piccola vettura del Rallye, fra i 22 che arrivano sul lungomare del Principato.

Al secondo passaggio, quattro ore dopo, approfittando dell'intervallo fra questo ed il terzo ed ultimo passaggio del Rallye sul Turini, la strada viene riaperta, e la maggior parte degli spettatori, intirizziti dal freddo e sazi di spettacolo, inizia il ritorno. Ognuno, nel chiuso del suo abitacolo, assapora il suo piccolo rallye personale. Con cautela sul ghiaccio, però: c'è tempo poi di «tirare» un po' più in basso, sull'asfalto...

mag.

Perchè
la SIMCA C.G.
non c'era
al «MONTE»

Tra le vetture partecipanti al 40. Rallye di Montecarlo non c'era la Simca C.G., che essendo un prototipo non è ammesso per regolamento alla competizione aperta solo a vetture turismo e gran turismo speciale. Ecco sotto cosa ci ha detto, a proposito dell'assenza, al telefono da Poissy, il responsabile del reparto corse della Chrysler-France:

Tornerà alleggerita ai rallies anche con LARROUSSE pilota

«Ci è molto dispiaciuto non poter correre il "Monte" con la Simca C.G., che sul finire dell'anno scorso ha dimostrato di possedere le doti necessarie per ben figurare, al miglior livello, nei più importanti rallies internazionali. Appena i regolamenti ce lo consentiranno, parteciperemo con una o due Simca C.G. ai maggiori ral-

lies in Francia ed all'estero. Il nostro primo impegno della stagione sarà il "Neige et glace", a Grenoble. Nel frattempo contiamo di migliorare il rendimento della nostra Simca C.G. alleggerendola e migliorandola. Quando peserà 690-700 kg, ci riterremo più che soddisfatti: una vettura da rallye non può essere superleggera, fino al

punto da pregiudicarne la solidità. Con opportune modifiche al motore, saremo in grado di disporre ben presto di una potenza appena inferiore ai 200 CV Din (di poco sotto ai 100 CV/litro) sicuramente più che sufficienti. Il primo pilota ufficiale sarà ancora Bernard Fiorentino, che è pure collaudatore della Simca C.G. che il 25

febbraio prossimo compirà il primo anno di vita. Quando Gérard Larrousse (con Gelin navigatore) sarà disponibile, gareggerà con la seconda Simca C.G. La vettura sarà messa in vendita soltanto nel 1972 ad un prezzo possibile. Oggi come oggi, il prototipo (da rallye) non sarebbe acquistabile per il suo troppo elevato prezzo, imposto dal frequente ricorso alla tecno-

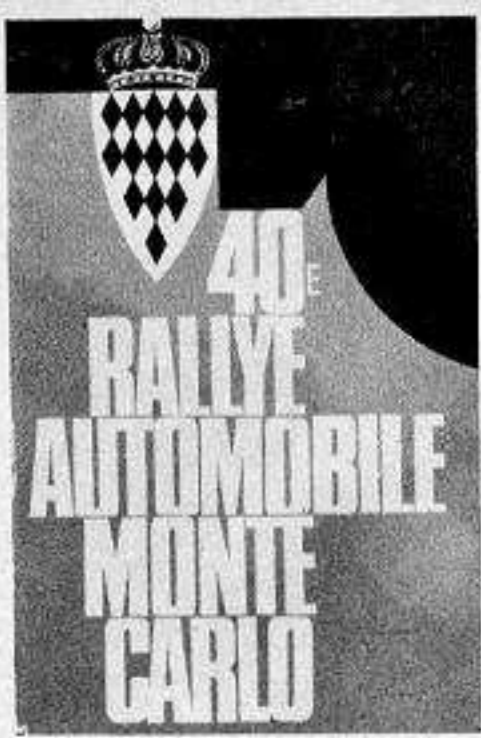
logia più avanzata e, quindi, più cara. Essendo convinti dell'importanza dei rallies ai fini pubblicitari, ci preoccupiamo oggi di mettere a disposizione di una certa clientela, dai primi mesi del 1972, una piccola serie di Simca C.G., naturalmente più collaudate, certamente meno costose».

l. c.



Sopra, quando per terra ci sono solchi scavati nel ghiaccio che paiono rotaie, capita anche questo. Per la cronaca, nella posizione critica si trova (durante il percorso di avvicinamento a Monaco) la Seat 124 degli spagnoli Casanovas-Garcia. Sotto, anche Giorgio Pianta ha avuto i suoi guai. Prima di fermarsi definitivamente contro un camion della TIR, la sua GTAm aveva già «abbracciato» un albero. Il milanese era con Giambattista Alemani, non con Niracolo come era scritto nel numero scorso





Vi facciamo conoscere
più da vicino la vettura
da rallye del momento

Un flirt da 4 milioni

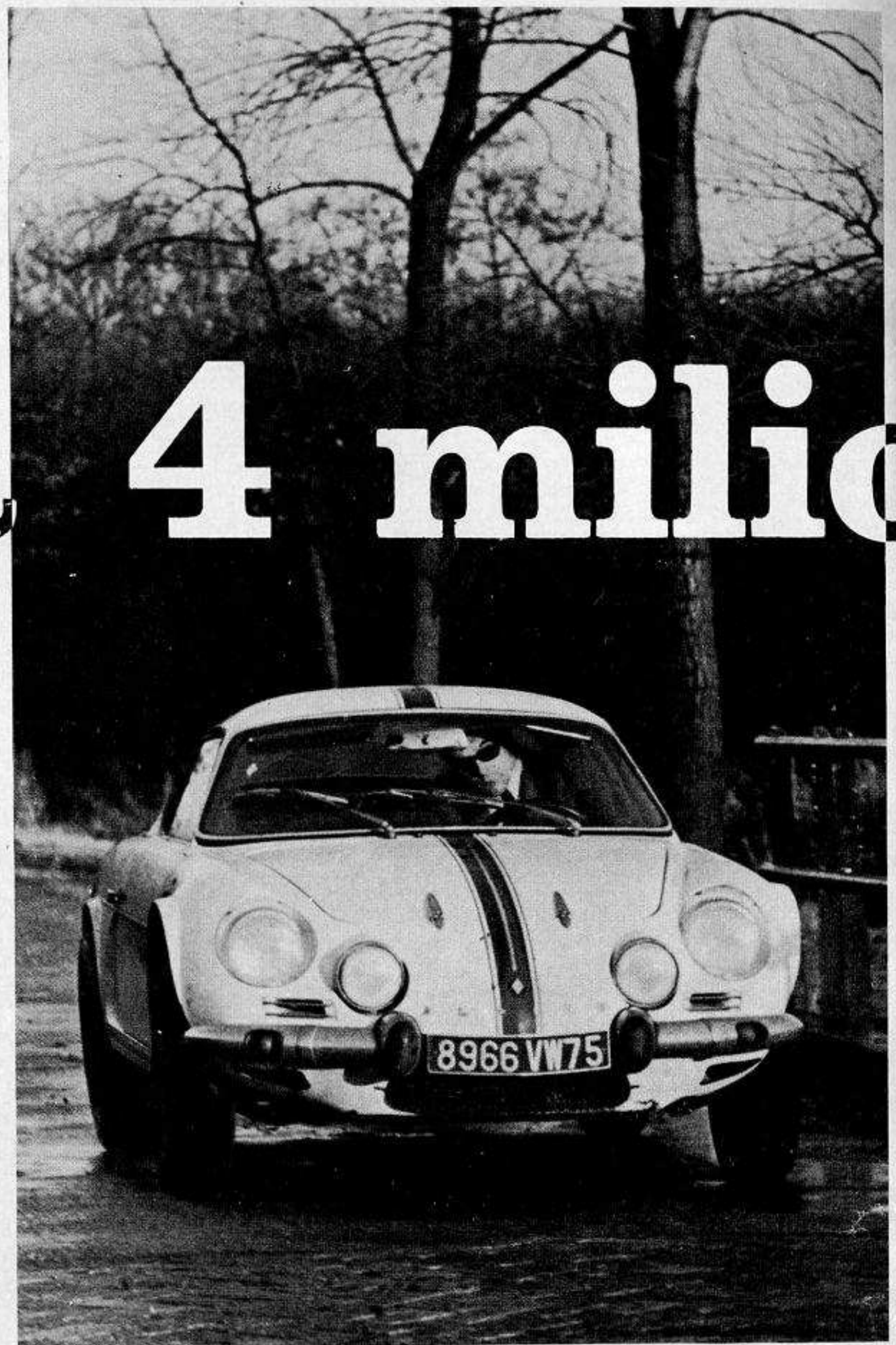
La 40. edizione del Rallye di Montecarlo è stata vinta, dopo tanto attesa, da una vettura francese. L'Alpine 1600 ha vinto per la Renault, la grande casa che ha alle spalle, ma soprattutto per se stessa, per imporre finalmente anche in un rallye di risonanza mondiale le sue berline.

Certamente, la Alpine A 110 era la vettura più adatta del lotto delle concorrenti, potente, leggera e con un assetto ideale al particolare tipo di guida adottato ormai dalla maggioranza degli specialisti. Ma com'è, veramente, questa vettura? Una buona idea riguardo alle sue caratteristiche fondamentali può darla questa prova su strada che il nostro PHILIPPE TOUSSAINT ha effettuato con la Alpine 1600 S, la versione da cui è stata tratta la « bomba » da rallye che ha sgominato il campo a Montecarlo.

La si infila come un guanto. La parola abitacolo non significa nulla, si tratta in effetti di una carlinga. Stretta, piccola, raccolta. Non si è seduti, bensì stesi. I piedi diventano quasi ruote, le braccia strutture di telaio; i polmoni carburatori a doppio corpo. Ci si integra con l'Alpine, la si sposa così come l'acrobata si fonde col suo trapezio, il domatore con le sue fiere.

Davanti ci sono due enormi strumenti e, soprattutto, la strada. E' vicina, l'Alpine la sfiora alla lettera col muso per potere aspirare meglio i chilometri. Lanciata sulla autostrada del nord mette già le sue carte in tavola. Si arrampica senza fatica e con fervore, i 140 orari sono il minimo. E' fatta per svolgere le mansioni di un rapido sulle autostrade, ma anche per comportarsi come il fulmine e il tuono sulle stradicciolate.

Agli inizi si fa conoscenza. Ci si scopre, ci si cerca, ci si valuta l'un l'altra. Un'Alpine non accetta



QUESTI TRE MALEDETTI



avevano qualcosa in comune

Tre uomini, tre epoche, tre diversi modi di manifestare i peggiori istinti dell'animo umano. Eppure, Himmler, Rasputin e Nerone avevano qualcosa in comune: un diabolico fascino, un incredibile ascendente sulla folla. Come arrivarono al potere? Come poterono conservarlo tanto a lungo?

1° Volume: HIMMLER
Il mostruoso inventore dei campi di sterminio

campi di sterminio. Esattamente dieci anni dopo, lo spietato capo delle SS e della Gestapo — fallito il tentativo di una pace separata con gli Alleati e preso in trappola — si dava la morte con una capsula di cianuro. Un gesto di estremo coraggio o di ignobile viltà?

2° Volume: RASPUTIN
Orge indescrivibili nella Russia zarista

Nonostante la sua condotta scandalosa e l'oscenità dei suoi costumi, conquistò in breve la fiducia dei sovrani, di gran parte della società pietroburghese e degli stessi ambienti politici della Russia zarista. Qual è il segreto di questo genio

Fu lui, esclusivamente lui, a concepire nella primavera del 1935 quell'autentico monumento all'atrocità che furono i « lager », i

mostruoso al quale molti hanno attribuito straordinari poteri ipnotici e taumaturgici?

3° Volume: NERONE
Il sanguinario istrione della Roma Imperiale

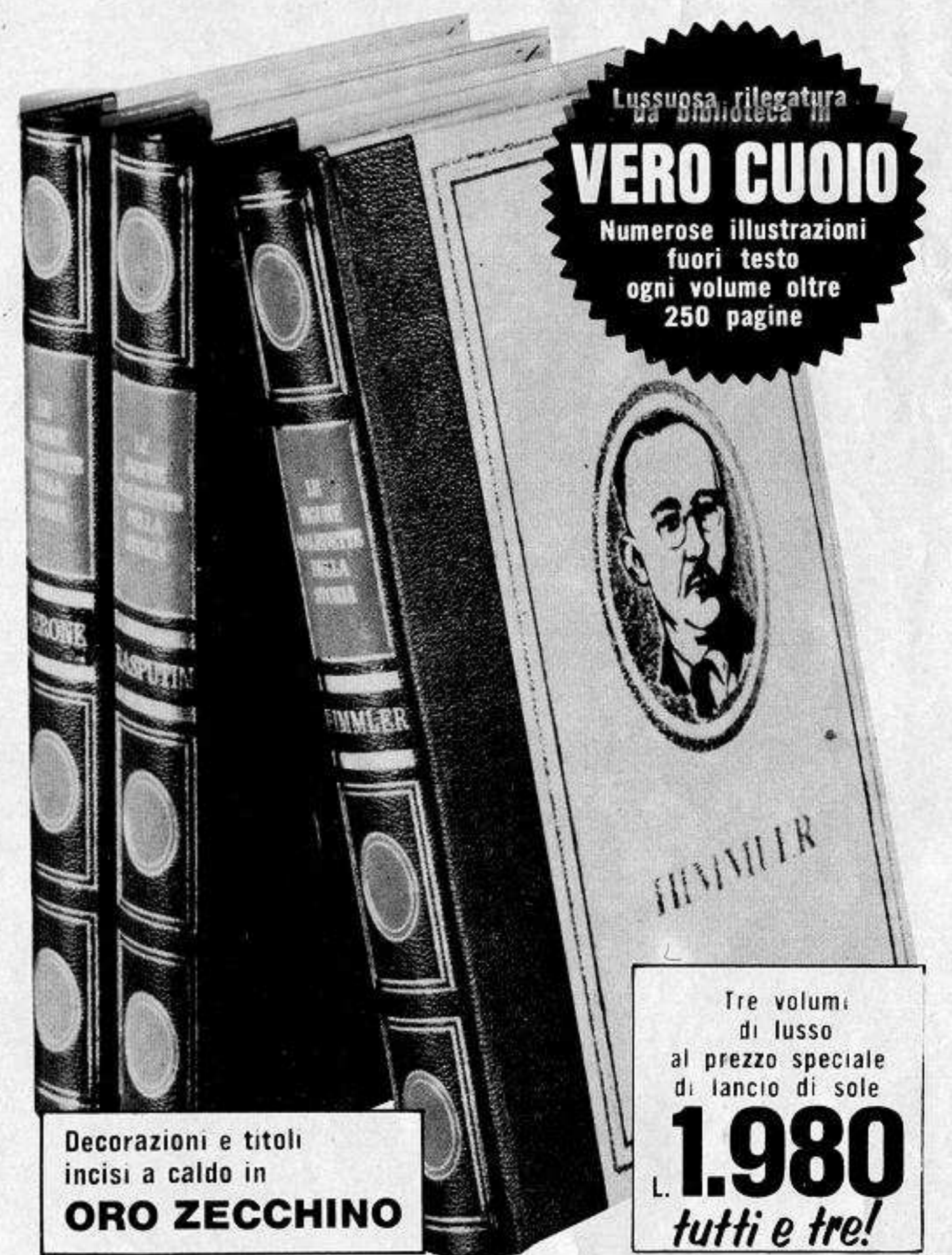
Obbligò il suo precettore a svenarsi. Trasformò in torce umane migliaia di cristiani. L'apostolo San Giovanni identificò in lui l'Anticristo dell'Apocalisse. Eppure fu il più amato fra tutti gli imperatori di Roma, tipico esempio degli idoli che una società corrotta è capace di crearsi.

Fece avvelenare il fratello, sgozzare la madre e soffocare la prima moglie. Uccise lui stesso la seconda, con un calcio nel ventre.

GLI AMICI DELLA STORIA
EDIZIONI LOMBARDE

Piazza della Repubblica, 10 - 20121 Milano

Perché questo prezzo eccezionale? Perché abbiamo una fortissima tiratura e vendiamo soltanto per corrispondenza, eliminando qualsiasi intermediario. In questo modo realizziamo delle notevoli economie e possiamo offrire dei volumi di lusso a meno della metà di quanto costerebbero in libreria.



Lussuosa rilegatura
VERO CUOIO
Numerose illustrazioni fuori testo
ogni volume oltre 250 pagine

Decorazioni e titoli incisi a caldo in **ORO ZECCHINO**

Tre volumi di lusso al prezzo speciale di lancio di sole **L. 1.980** tutti e tre!

BUONO DI LETTURA GRATUITO

Spedire a **GLI AMICI DELLA STORIA**
Piazza della Repubblica, 10 - 20121 Milano

Vogliate inviarmi in esame, senza impegno di acquisto, i tre volumi su Himmler, Rasputin, Nerone. Se di mio gradimento e non restituiti entro 10 giorni mi addebiterete L. 1.980 + L. 200 per spese di spedizione. FMI/AS

Nome e Cognome
Indirizzo
C.A.P. Città
Prov. FIRMA

PRO

ALPINE 1600 S

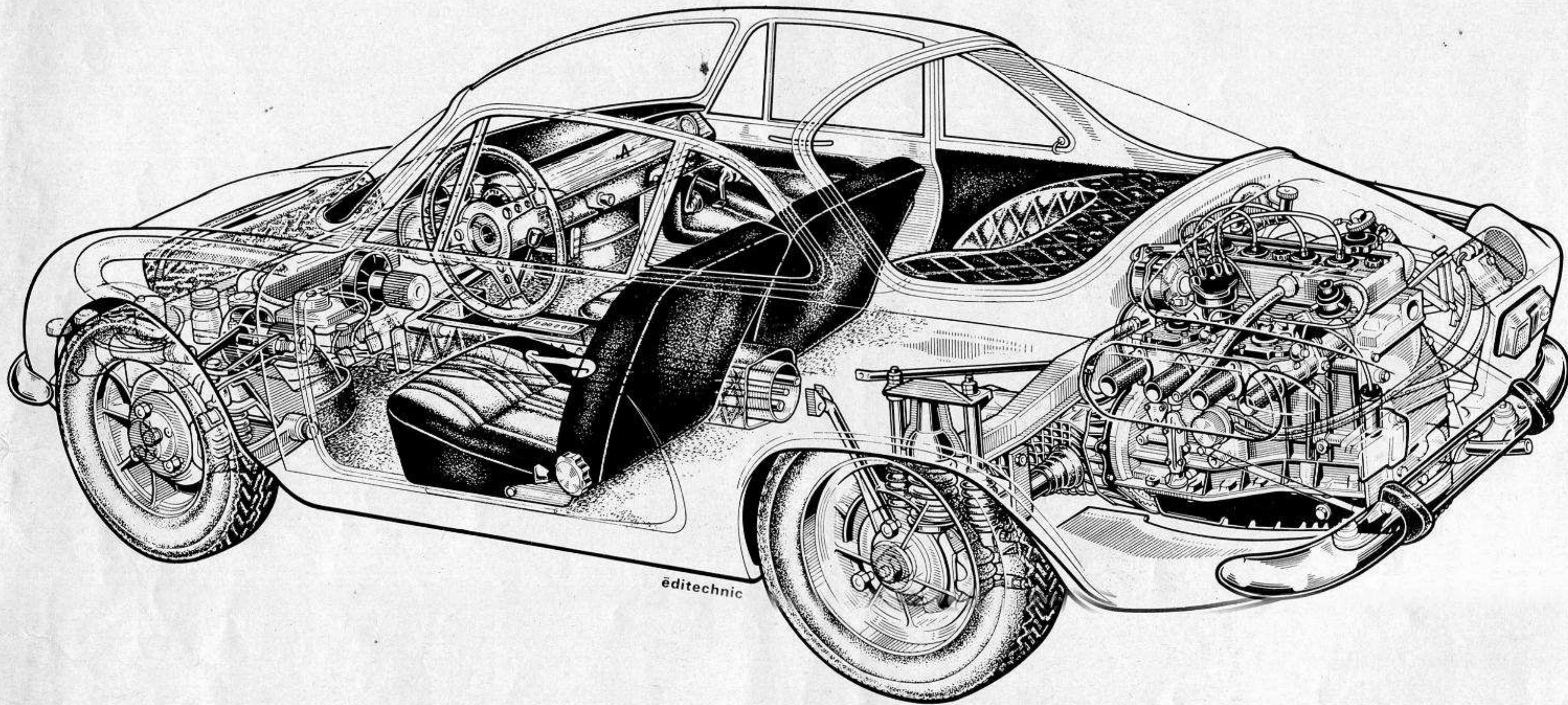
CONTRO

- Piacere di una guida eccezionale
- Maneggevolezza sorprendente
- Ottima base per i rallyes
- Sterzo preciso, leggero, diretto
- Consumo molto ragionevole
- Prestazioni molto valide
- Ottima tenuta di strada
- Buoni freni
- Personalità molto notevole.

- Finiture sommarie
- Errori di attrezzature
- Motore troppo rumoroso
- Nessuna assistenza al frenaggio
- Debole autonomia
- Medio-cresce precisione nel comando del cambio
- Grande sensibilità al vento laterale
- Richiede certe modifiche sportive
- Assenza di portabagagli.



mi: ecco l'ALPINE



un breve contatto con chicchessia. Bisogna « impararla » psicologicamente. Ogni manovra diventa tua, ti s'iscrive nel palmo delle mani, penetra nei muscoli. A poco a poco la vettura lascia il suo segno. In mezzo al rumore, in mezzo al silenzio, in mezzo agli strumenti, si diventa piloti di caccia. Saint Exupéry volava, l'Alpine aspira. E' un modo di estasiarsi del mondo, di planare sulla materia, ma anche di farne parte integrante.

Con l'Alpine qualsiasi stradicciola diventa un richiamo, un obbligo. Ci si balocca, si flirta, ci si perde. Ottimo, la conoscenza si approfondisce sempre più, ma ora bisogna farci ritorno. In piena notte, l'Alpine è a 5500 giri, 180 orari. La pressione è buona, la temperatura normale. L'alternatore carica. Sistemate comodamente, io sono felice. Una del mattino, siamo a Tournaï. Fra quaranta minuti saremo a Bruxelles. Alla luce dei fari sfugge davanti a noi la lunga serpentina di asfalto. Sulla strada non si vede neppure un gatto. Bisogna tenere d'occhio il contagiri. Senza preavviso, la lancetta si arrampica verso la zona rossa. Il motore chiede soltanto di girare. 220 orari. Bruxelles viene raggiunta in fretta, troppo in fretta. La vettura si ferma in fondo al garage e la lascio già con rimpianto.

INNAMORATO pazzo

Di notte, steso sul materasso, continuo ad abbordare le curve; a controsterzare, a schiacciare il pedale dell'acceleratore, a ingranare

L'identi - kit

MOTORE POSTERIORE

Numero cilindri: quattro in linea; Alesaggio e corsa: 77 x 84 mm; Cilindrata: 1565 cc; Tasso di compressione: 10,25:1 Distribuzione: valvole in testa inclinate a V. Parni, aste e bilanceri; Alimentazione: due Weber orizzontali doppio corpo; Raffreddamento: liquido; Filtro dell'olio: in serie; Potenza max.: 138 CV SAE o 125 CV DIN a 6000 giri/min.; Coppia max.: 14,7 mkg a 5000 giri/min.; Batteria: 12 volts, 55 Ah. alternatore.

TRASMISSIONE

Alle ruote posteriori
Frizione: monodisco a secco a diaframma; Cambio: a cinque rapporti, tutti sincronizzati, senza presa diretta, leva centrale al pavimento.

Rapporti	cambio	totale
prima vel.	3,61	12,6
seconda vel.	2,36	7,95
terza vel.	1,69	5,69
quarta vel.	1,29	4,34
quinta vel.	1,03	3,47
Retromarcia	3,08	10,37

coppia conica ipoide. Rapporto 3,37 a 1 (8 x 27)

TELAIO

Tipo: telaio scatolato in lamiera di acciaio, carrozzeria in plastica; Freni: a disco sulle quattro ruote, doppio circuito frenante; Sospensione ant.: ruote indipendenti, triangoli e molle elicoidali. Barra anti-rollo; Ammortizzatori: idraulici telescopici; Sospensione post.: ruote indipendenti, semiassi oscillanti, puntoni di spinta e molle elicoidali. Quattro ammortizzatori telescopici; Sterzo: a cremagliera.

DIMENSIONI

Carreggiata ant.: 1,25 m; post. 1,27; Passo: 2,10 m.; Lunghezza: 3,85 m; Larghezza: 1,52 m; Altezza: 1,13 m; Pneumatici: 0,45 x 15 (165 x 13 a scelta e montati su vettura provata); Peso a secco: 635 kgm. officina (ma in realtà 740 kg. con pieno di carburante).

PRESTAZIONI

Velocità a 1000 giri/min in quinta: 33,88 kmh; Peso specifico a vuoto: 5,1 kg/CV DIN.

la quinta. Innamorato pazzo. Un primo flirt che ha lasciato il segno. E' raro imbattersi in una « divina » senza eccezioni, una grazia tutta dedita al gioco della strada.

L'indomani, risveglio sublime. Il cuore batte di nuovo a 7000 giri al min. La musica ricomincia. Un valzer a quattro tempi con deliziose deviazioni verso l'amore... Si ricomincia. Ci si cerca di nuovo, ma i gesti tornano rapidamente. Piano, è facile, però si vuole una sempre maggiore velocità e le cose si complicano. L'Alpine mette in mostra il suo carattere. Occorrono precisione e metodo. Derapate, controsterzate, è questo il menu. Le strade si fanno più strette, i regimi salgono, il ritmo diventa da rallye. Seconda, terza, la lancetta del contagiri sale, scende. Le salite vengono divorate, la discese inghiottite. Alberi, campi, paesaggi, tutto scorre via. Sinistra, destra, buca, terza, camion. Le immagini si fanno più rapide. 7000 giri, tornante, seconda, gatto, cunetta. Tutto danza come il più fantasioso cartone animato, tutto gira come nel più straordinario valzer a mille tempi.

Incessantemente, fino in fondo. Come l'amore, la velocità si nutre di se stessa. Il desiderio si rinnova, sempre migliore e sempre più forte. Per il purista, è una gioia, è l'estasi. Per il profano è spaventoso. Ha paura, teme la bestia, la sente capace di divorarlo. Si chiede che cosa stia facendo, lì all'interno di quella bomba. Il purista invece si comporta da uomo sicuro. E lì, in veste di domatore animato da passione.

Otto giorni su un'Alpine sono

un sogno, un perpetuo incantesimo. Si ridiventa un automobilista in tutto il vero senso del termine. E' però anche un tranello. In seguito tutte le nostre basi di paragone, tutto il nostro senso di obiettività spariscono. Ci si pensa sempre, si ha ormai un marchio. E' un bel giocattolo, un giocattolo vero, grande, costruito specificamente per gli adulti.

Ultima nata

Le carte svolazzano nell'abitacolo, ma ricordano con insistenza che esistono. L'estasi è una bella cosa, ma il taccuino degli appunti ancora vergine accusa. Bisogna descrivere e giudicare l'Alpine come qualsiasi altra vettura, un triste obbligo per un giornalista-collaudatore di una rivista che vuole essere seria...

La tabella pubblicata in un altro punto pone la 1600 S nella gamma Alpine. E' la creatura prediletta, l'ultima nata ma anche la più promettente. E' la versione più vicina alla 1600 cc ufficiale. Una tabella indica la differenza con le vetture ufficiali e quando l'Alpine avrà messo definitivamente a punto la versione 1600 di 155 HF DIN è probabile che venga messo in commercio un kit competizione da montare sulla 1600 S.

L'elenco delle cose a richiesta è incredibile. Rappresenta anche un gioco pericoloso, perché fa salire il prezzo base in proporzioni piuttosto spaventose. La 1600 S della nostra prova era dotata di un lunotto con riscaldamento, di un volante in cuoio, di strisce colorate

Philippe Toussaint

CONTINUAZ. DA PAGINA 9

e di cerchioni in lega leggera.

La sagoma della berlina Alpine è ormai celebre. Apparve nel 1962 e di anno in anno ha ereditato vari motori Renault migliorati. Se si può criticare l'esiguità dell'abitacolo, l'inesistenza del portabagagli (occupato totalmente dal serbatoio del carburante e dalla ruota di scorta) la poca accessibilità al motore e per concludere una visibilità (soprattutto laterale) piuttosto discutibile, bisogna però ammettere che la linea è ammirevole dal punto di vista dell'aerodinamica e dell'estetica.

L'interno non è stato oggetto di cure particolari e le finiture lasciano in complesso a desiderare. Il cruscotto è molto completo, dominato da due grandi strumenti tondi: contagiri e tachimetro. Quest'ultimo comprende anche il totalizzatore e il misuratore della benzina. Fra i due contatori, ve ne sono tre più piccoli: pressione olio, amperometro, temperatura dell'acqua. All'estremità a sinistra ci sono due interruttori con spia: sbrinatorio a metà verso sinistra del parabrezza e ventilatore (motore). A destra del volante, due interruttori per il tergicristallo e i fari a lunga portata. Due bocche d'aria laterali orientabili spiccano alle due estremità del cruscotto. I comandi del riscaldamento sono di fronte al passeggero, come pure l'interruttore dello sbrinatorio sul lato destro del parabrezza. I fari sono azionati da una leva sul volante.

Riprese-fulmine

Accelerazioni e riprese dell'Alpine sono fulminanti. I quattrocento metri con partenza da fermo si percorrono in 15" e i mille metri in 28"4. Occorre una Porsche 911 E per sferrare il duello con possibilità di successo. Quanto al 0-100 orari è divorato in 8"1. Le riprese sono dello stesso tipo. Dai 3500 giri/min. il motore gira bene e lo scoppio di potenza si ha a 5000 giri fino a 7500. La lancetta del contagiri si arrampica sulla linea rossa con una facilità sconcertante. Il tempo realizzato (34"8) ai mille metri a partire da 40 orari in quinta è in gran parte falsato perché l'acceleratore è schiacciato a meno di 2000 giri e perché a questo regime in quinta il motore tende piuttosto a soffocare che a dare piena potenza. Generalmente, sotto i 3500 giri/min. è preferibile mettere un rapporto inferiore se si desidera ottenere uno spunto immediato. Per una vettura di questo tipo, però, il motore dell'Alpine non è molto « puntuto » e accetta di girare a qualsiasi regime. In città è possibile adottare una guida molto calma, liscia e soprattutto silenziosa. Meno che alla fermata, perché il minimo « zoppica » notevolmente ed è necessario tenere il motore a regime per evitare che si spenga. Quanto alla velocità di punta, le promesse della Casa (215 orari) non sono mantenute. La media dei due sensi è risultata di 196 orari, mentre in un senso noi abbiamo raggiunto esattamente i 200. Lungi da noi l'idea di criticare la differenza di 15 all'ora con l'asserzione della Casa, perché l'Alpine è prima di tutto « una bestia da accelerazione » e in questo campo, lo si è visto, si è serviti benissimo.

Il consumo è un'altra fonte di

Tutte le berline ALPINE

Versione 85	(1289 cc., 81 CV SAE)
Versione 1300 G	(1255 cc., 103 CV SAE)
Versione 1300 S	(1296 cc., 132 CV SAE)
Versione 1600	(1565 cc., 92 CV SAE)
Versione 1600 S	(1565 cc., 138 CV SAE)

I prezzi non stanno in grado di fornirli perché la RENAULT si è rifiutata di fornirceli.



Cambiano così le 1600 ufficiali nei RALLYES

Alesaggio e corsa: 77,8 x 84 mm. **Cilindrata:** 1596 cc. **Potenza max:** 155 CV a 7000 giri/min. (presunti DIN). **Coppia max:** 17,2 mkg a 3500 giri/min. **Carrozzeria** in scocca alleggerita (70 kg in meno) e sterzo diretto (due giri di volante) senza parlare di altre attrezzature ovvie per le competizioni.

PRESTAZIONI

Velocità max: 196 kmh; la maggior velocità in un solo senso: 200 kmh.

Accelerazioni	Rapporti utilizzati
0-60 kmh reali	in 3,4 secondi
0-80	5,3
0-100	8,1
0-120	10,9
0-140	14,5
0-160	20,1

400 metri partenza da fermo: 15". **1000 metri partenza da fermo:** 28,4 sec. **Ripresa ai mille metri a 40 orari in quinta:** 34,8 sec.

Consumo - Guida turistica: 11,1 litri/100 km. Guida molto veloce: 15,7. Guida in città: 14,11/100 km.

Sterzo - Raggio di sterzata fra marciapiedi: a sinistra 9,25 m, a destra 9,15 m.

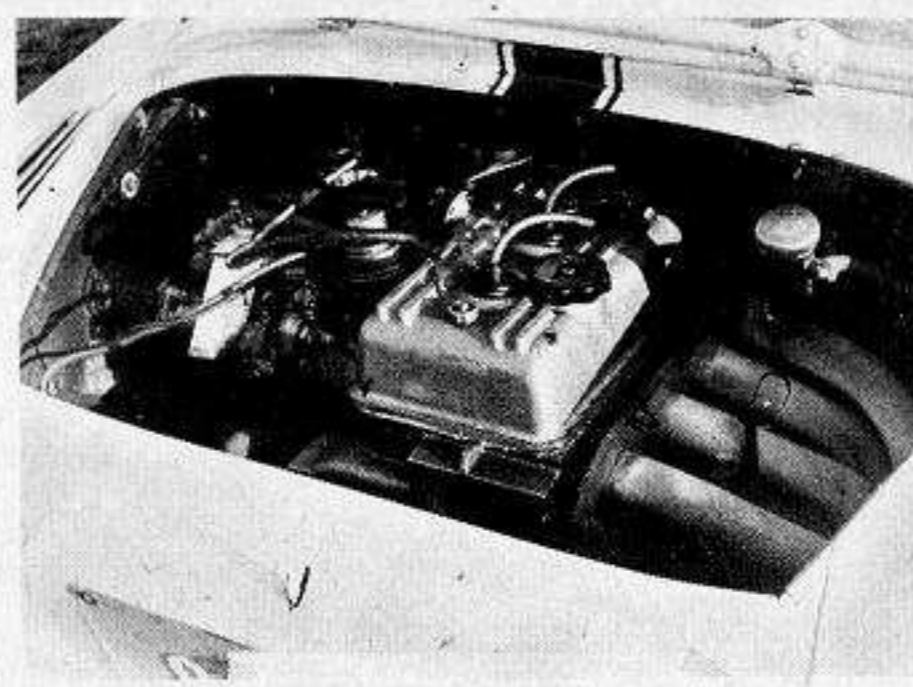
Numero di giri del volante: 3 1/4.

Condizioni delle prove - Cronometraggio svolto con tempo freddo e secco. Vento d'intensità nulla. Due passeggeri a bordo. Pieno di benzina super.

FACCIA a FACCIA con le rivali

Vettura	Prezzo lire	Velocità max kmh	0-100 kmh sec	part. fermo km sec	consumo litri 100 km
Alpine 1600 S	3.436.500	196	8,1	28,4	11,1 a 15,7
Alfa Romeo 1750 GTV	2.495.000	186	10,2	31,2	8,4 a 12,2
Ford Capri 2300 GT	1.697.000	180	9,9	31,4	12,1 a 16,9
Lancia Fulvia HF 1,6	2.580.000	174	11,2	32,6	12 a 17,8
Lotus Europa	2.770.000	185	10,2	31,4	10,2 a 12,1
Lotus Elan SE	2.958.000	188	8,1	—	11,3 a 14
Lotus Elan S2	4.321.000	196	8,2	—	11,5 a 14
Opel GT 1900	2.145.000	185	10,9	31,7	9,3 a 12,3
Porsche 911 T	4.100.000	non misurata	—	—	—
VW-Porsche 914/6	3.780.000	non misurata	—	—	—
Triumph TR6	2.550.000	194	9,1	29,5	12,7 a 16,5

I prezzi riportati sono l'equivalente in lire italiane delle quotazioni in Svizzera.



Questo è il quattro cilindri della Alpine 1600 S, derivato da quello della Renault R16 TS. Fornisce 125 CV Din. Si notano in primo piano i grossi collettori di scarico; i carburatori sono a sinistra

meraviglia. Il conto da pagare in rapporto alle prestazioni non è mai alto. Senza troppo schiacciare l'acceleratore, però concedendosi delle punte di 150 orari, è possibile non superare i 12 litri per 100 chilometri. Con la guida stile rallye abbiamo ottenuto un massimo di litri 15,7 per 100 chilometri. Cifre tutto sommato ragionevoli.

Resta il rumore. E' invadente e assordante. Quando ci si vuole divertire, è una vera festa, un altro paio di maniche per viaggiare. Ci vuole uno spirito decisamente sportivo per non diventare del tutto sordi e per non sentirsi giustamente stanchi. Il rumore dispiace soprattutto perché non proviene unicamente dal motore. Il bel ruolo aggressivo di quest'ultimo deve essere tenuto presente, ma bisogna sopprimere la sorda risonanza che sale nella carrozzeria dal vano motore. La messa in moto a freddo è facile purché si conosca il « trucco » (sfiorare soltanto il pedale del gas). Altrimenti s'ingolfa di sicuro e la batteria non è proprio validissima nel suo compito.

Ah, quella leva...

Il cambio è una meraviglia di progressione. La prima sale a 60 orari, la seconda a 95, la terza a 125, la quarta a 170, ma la caduta del regime fra ogni rapporto è minima. Di 2000 giri fra prima e seconda, di 1500 fra seconda e terza, di 1300 fra terza e quarta e di 1200 fra quarta e quinta. La salita di velocità è dunque magnifica. Inoltre è possibile in ogni momento di trovare un rapporto adatto alle circostanze.

Furtroppo la precisione della leva lascia a desiderare. Posta sul pavimento, si afferra bene, ma la guida dei comandi fra i vari rapporti è lunga dall'essere netta. Se si scende molto rapidamente dalla quinta alla quarta è possibile ingranare la seconda. Dalla terza alla seconda può perfino capitare di sfiorare la retromarcia. Assai poco preciso, il comando del cambio richiede anche un certo sforzo per ingranare. In poche parole, l'utilizzazione del cambio richiede una concentrazione troppo grande. Quanto alla sincronizzazione, è piuttosto relativa e a volte di poco affidamento, ma una leva più esatta risolverebbe senza dubbio il problema. Per concludere, in decelerazione, gli ingranaggi sottolineano allegramente la loro presenza. La frizione svolge bene il suo compito ed è tale da reggere alle peggiori partenze.

Lo sterzo senz'altro ben riuscito. Preciso, diretto, leggero, insensibile allo stato della strada. Permette di porre sempre la vettura dove si vuole, per questione di centimetri e di correggere le peggiori follie. La posizione di guida e il piccolo volante ricoperto in cuoio, che s'impugna meravigliosamente bene, meritano gli stessi elogi.

I freni sono più che sufficienti per il loro compito. In ogni occasione si ha una interessante decelerazione. Notevoli la stabilità e la suddivisione dello sforzo fra i due treni. Il comando del freno esige uno sforzo conseguente, soprattutto a freddo. Nell'utilizzazione normale l'adozione di un servo freno s'impone. La resistenza è buo-

na, ma non basta per l'utilizzazione tipo rallye. Non per caso le vetture ufficiali dispongono di un sistema meglio raffreddato, ma per l'uso veloce su strada non ci sono mai problemi.

Finiture mediocri

La tenuta di strada è un altro aspetto sorprendente dell'Alpine ed è di altissimo livello. La velocità dei passaggi in curva è sempre sottovalutata sulle prime e dopo sfida il buon senso dei comuni mortali. Nella maggioranza dei casi l'Alpine sovrasterza, però sempre con pulizia e con regolarità. Grazie alla potenza disponibile e all'ottimo sterzo, le correzioni diventano un gioco. A patto di conoscere bene d'arte del derapare, si tratta di una vettura che perdona molto. Ma la prima condizione è assoluta. Sulle piccole strade sinuose si può usare a volontà del sovrasterzo per immergersi velocemente nelle curve secche. La maneggevolezza, la potenza e lo scarso ingombro concorrono allora nel procurare un piacere di guida eccezionale.

Alle alte velocità la stabilità in rettilineo non è sempre perfetta e bisogna concentrarsi sulla guida. Se per disgrazia c'è vento lateralmente, bisogna essere pronti a lottare e ad affrontare uno slalom non privo di emozioni.

Quanto al confort, i due passeggeri anteriori sono ben sistemati. A passo moderato, su strada stretta, si desidererebbe però un miglior sostegno laterale dei sedili. Comunque, a parte la difficoltà di accesso e il rumore, l'Alpine 1600 S non è scomoda, anche se le sospensioni hanno reazioni secche. L'assenza del portabagagli deve dunque essere mandata giù e il ricettacolo previsto posteriormente è piccolo e poco pratico. Per concludere, il conducente è quello che ha più motivi di lamentele. Il freno a mano è sepolto sotto il cruscotto ed è di assoluta inefficacia. I comandi del tergicristallo e del lavavetro sono sistemati malissimo. La capacità del serbatoio della benzina (38 litri) offre un'autonomia insufficiente e praticare il puntacchio richiede un'incredibile ginnastica.

Abbiamo già sottolineato la povertà delle finiture, del resto il principale difetto dell'Alpine. Infatti pioveva all'interno, la carenatura dei fari non era ermetica, i tergicristalli non servivano oltre i 160 orari, le serrature si bloccavano alla minima gelata. Tutti particolari sgradevoli per una persona che ha sborsato oltre 4 milioni.

Detto questo, a 200 orari sull'autostrada, o a 40 orari in un tornante, l'Alpine rimane lo stesso appassionante. Con questa vettura i percorsi più difficili o banali diventano una festa. Il minimo spostamento è un piacere, e non ci si stanca mai.

Nella bilancia pesa molto il prezzo e si pensa con sgomento alle serrature, all'acqua nell'abitacolo, alle finiture mediocri. Ma quando si capirà a Dieppe che non si ha il diritto di mettere in ballo la fama di una vettura con particolari che sarebbero davvero tanto facile sistemare?

Philippe Toussaint

250 cavalli
l'ALFA 2600
sprint
di SANTULLI

L'IDENTI-KIT TECNICO DELL'ALFA 2600 SPRINT

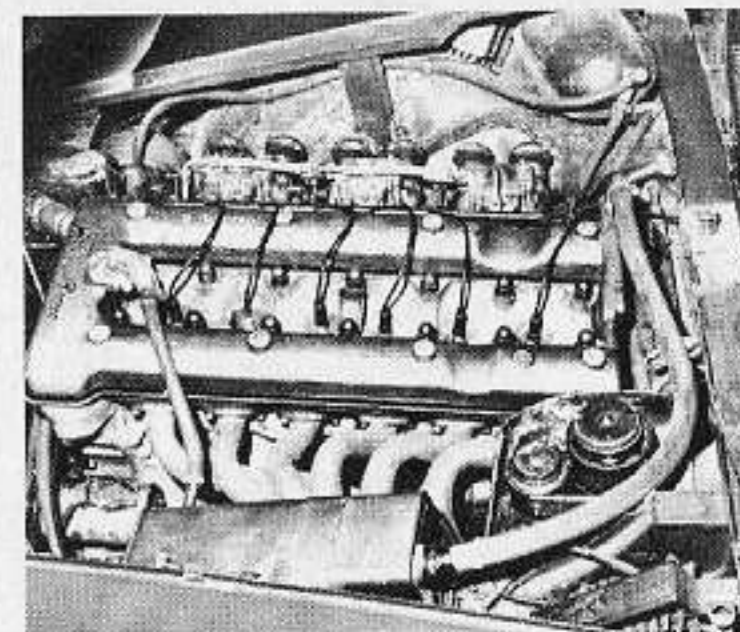
(preparata da Cormio)

ALFA ROMEO 2600 SPRINT, coupé due porte - Motore a 6 cilindri in linea, sistemato anteriormente, raffreddato ad acqua. Alesaggio 84,2, corsa 79,6; cilindrata totale 2658 cc; rapporto di compressione 11,5:1. Potenza massima 238 CV a 7500 giri/min. Distribuzione bialbero a catena, due valvole per cilindro disposte a V. Alimentazione tramite 3 carburatori orizzontali Weber 45 DCOE. Accensione elettronica a scarica capacitiva. Peso kg 1300. Prestazioni: velocità massima 242 kmh.

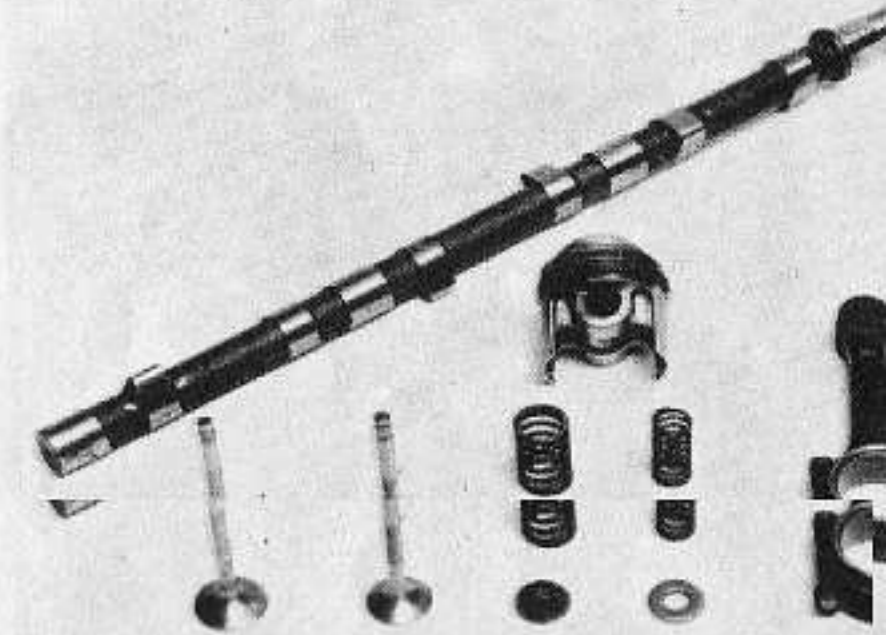


La seconda giovinezza dell'«ALFONE»

A sinistra, Alfredo Santulli, vincitore del Trofeo Turismo classe 3000 con l'Alfa Romeo 2600 sprint preparata da Matteo Cormio



Il sei cilindri Alfa Romeo ha un aspetto decisamente imponente. In primo piano i collettori di scarico specialmente costruiti. Questa unità rende quasi 250 CV. Sotto, alcuni particolari del motore: i pistoni sono della Mahle



Nel panorama delle vetture Turismo gruppo 2, abituati come siamo ai « cavalli con il contagocce » delle nostre piccole e medie cilindrate che costituiscono la maggior parte del parco-vetture di questa categoria, avere « sotto il piede » quasi 250 CV può sembrare un sogno irrealizzabile. Vengono in mente le vetture di F. 2, o certe vetture sport di attualità. D'accordo, è sempre una questione di rapporto peso-potenza, ma vi confessiamo che dominare tanti cavalli è un'esperienza interessante. E neppure tanto costosa.

Infatti, l'Alfa Romeo 2600 sprint è una vettura che ha fatto il suo tempo come vettura di uso normale, ed invece ha trovato una seconda giovinezza nell'impiego agonistico. Ha le caratteristiche per essere gradita a molti piloti: si acquista con poco, non è molto costosa da prepararsi, è sufficientemente robusta da fare una stagione senza revisioni importanti, e poi ha il « brivido » della potenza che solo una grossa cilindrata può dare.

Naturalmente — e questo non

va sottovalutato — ha anche un suo Trofeo, quello della classe 3000, per il quale l'Alfa è la vettura più adatta, ora che di 2300 S Fiat non ne prepara più nessuno e che le 2800 CS BMW non sono mai competitive. Certamente, se venisse a correre nel nostro Campionato una Capri o una BMW ben preparata, allora non vi sarebbe nulla da fare. Ma finché non ce ne sono, le « Alfone » possono darsi battaglia per il « loro » Trofeo.

Il quale Trofeo, nella stagione appena trascorsa, è stato un fatto personale fra i due milanesi della scuderia Nettuno, Alfredo Santulli ed Adriano Castelli, che hanno dominato questa classe finendo primo e secondo (nell'ordine) nella classifica finale. Secondo noi vanno entrambi accumulati nello stesso elogio, ma siccome ad aver vinto è stato Santulli, vediamo di esaminare la sua vettura.

L'Alfa Romeo 2600 sprint di Alfredo Santulli è stata preparata a Milano da Matteo Cormio, un giovane di trent'anni che ha anche fatto qualche gara in gruppo 1. Egli è specializzato in vetture Al-

fa, ed è convinto che se la casa milanese volesse, ci vorrebbe molto poco per far ritornare la sua tre litri nel « giro » delle Turismo-da-vittoria-assoluta. In primo luogo, sarebbe necessario alleggerirla, poiché i suoi 13 quintali sono un handicap troppo forte. Inoltre, ci vorrebbe l'omologazione dei passaruota allargati, poiché ora il montaggio di gomme più larghe è impossibile. Per quanto riguarda il motore, forse esso è quello che avrebbe bisogno di meno cure, dato che, portato a 3 litri, senz'altro avrebbe 300 CV.

Cormio ha dedicato la maggior parte delle sue cure all'assetto della macchina, montando cerchi da 15" (al posto di quelli di serie da 16") con canale da 6,5", sui quali trovano posto pneumatici Firestone, del tipo 4,75-10,30/15 con miscela 184 per la salita, e del tipo « Indy », estremamente scorrevoli, per la pista. Gli ammortizzatori sono i Koni registrabili. Così assettata, la grossa vettura ha un comportamento quasi neutro, ed estremamente « sincero » in curva. Anche se si esagera un po', la

macchina è sempre facilmente controllabile, ed avverte con un leggero sovrasterzo quando è il caso di correggerla.

Per quanto riguarda la frenata, essa — contrariamente a quanto si può pensare — non ha dato grossi problemi, ed i freni originali servoassistiti, con pastiglie speciali ed una opportuna ventilazione, si sono dimostrati all'altezza della situazione.

Il motore è com'è noto un 6 cilindri in linea, a corsa corta, ed è stato portato alla cilindrata di 2658 cc mediante pistoni stampati Mahle di 84,2 mm di diametro, del tipo ad H, scelti per la loro grande robustezza e resistenza all'usura, dovendo la vettura iniziare la stagione con la 4 ore di Monza (ove fu seconda, dietro alla Capri di Mohr nella classe oltre 2000). Il motore può arrivare ad un massimo di 8000 giri, che non sono pochi per cilindrate unitarie superiori ai 400 cc, anche se il regime normale di utilizzazione è di 7500 giri-min. Un accurato lavoro è stato fatto alla testata: il collettore di scarico è stato costru-

ito appositamente, del tipo 6-2-1, mentre il collettore di aspirazione è stato realizzato in lega leggera. Sopportati da raccordi in gomma, per i quali sono state sperimentate diverse lunghezze, sono tre Weber da 45 mm al posto dei Solex da 40 mm motati in serie.

Valvole originali Alfa al sodio lavorate, assi a cammes speciali, bielle in acciaio speciale pallinato, fornite dalla Casa, naturalmente lavorate e equiparate nei pesi.

Per quanto riguarda le parti rotanti, un notevole lavoro è stato effettuato sul volano, dal quale sono stati tolti ben 6 kg di materiale, mentre l'albero motore è stato solamente bilanciato accuratamente assieme a volano e frizione.

Per la prossima stagione, Cormio ha in programma ancora una 2600 Alfa ed anche una 1600 GTA, con la quale Santulli vedrà bissare il successo dello scorso anno, questa volta nel Gran Turismo. I CV saranno di meno, ma la fatica di dominare il « transatlantico » dove la mettete?

mag

FILIPINETTI

invita
giovani piloti
a farsi avanti



La 128 di Trivellato gode dell'esperienza del preparatore vicentino nella stagione '70. Le gomme sono Firestone. La vettura è dipinta nei colori della scuderia svizzera, blu con banda trasversale gialla

La notizia anticipata da AUTOSPRINT riguardo ai programmi della Scuderia Filipinetti con le Fiat 128, è stata confermata da una conferenza stampa dello stesso George Filipinetti, il magnate svizzero titolare della omonima scuderia. Come era facile prevedere, non è che il compito di Mike Parkes fosse quello di preparare materialmente le vetture (anche se siamo certi che sarebbe in grado di farlo, e che certamente avrà dato dei buoni consigli), ma egli ha avuto il compito di coordinare l'attività dei vari preparatori cui saranno affidate le 128 da preparare in gruppo 2.

L'iniziativa di Filipinetti è appoggiata dalla Fiat France e dalla Fiat-Suisse, mentre la Fiat italiana non ha mostrato per ora interessi velocistici.

Attualmente, esiste una prima preparazione, che è quella del vicentino Trivellato, e di cui mostriamo le fotografie. Trivellato è uno dei preparatori italiani che più si sono dedicati a questa interessante vettura, e certamente ha già fatto una notevole esperienza. Rispetto alle 128 che ha preparato per la stagione '70, questa si differenzia principalmente per i collettori di aspirazione ed i carburatori orizzontali.

E' stato interpellato anche il preparatore milanese Romeo

Oltre 130 cv.
e autobloccante
(di Colotti)

SPECIALE PER AUTOSPRINT

VICENZA - L'operazione «128» della Scuderia Filipinetti comincia ad entrare nel vivo. Alla conferenza stampa di presentazione a Parigi di George Filipinetti, farà subito seguito il primo test di assaggio in pista. L'ing. Parkes, factotum della scuderia, ha prenotato la pista di Monza per i giorni 10, 11, 12 febbraio. Il programma di lavoro prevede la prima fase di messa a punto, e di prove pneumatiche, dei due esemplari di vetture visti a Parigi.

Quelli per capirci elaborati nelle officine del preparatore vicentino Trivellato. Per queste prime prove, Parkes si avvarrà di un pilota in confidenza con la «128», Walter Donà, recente vincitore di classe in coppia con Grano, delle «3 Ore di Verviers» a Franchochamps, il primo grosso successo internazionale in una prova di velocità della «baby» torinese. In Belgio Trivellato credeva di aver chiuso con il ciclo della «128», dopo aver iniziato quasi per scherzo un paio di anni fa a maneggiare sulla vettura appena ritirata alla Fiat da un cliente. Dal Belgio invece è venuta l'occasione per il rilancio internazionale del preparatore vicentino. L'«East Belgianracing Team» dà il via ordinando subito due vetture per il '71, imitato in breve dalla Fiat olandese, infine ai primi di novembre il telegramma di convocazione a Ginevra, sede della Filipinetti, per un colloquio con Mike Parkes. A Ginevra, sono allineate una decina di «128» di serie appena giunte da Torino, per i primi di marzo Trivellato riceve l'incarico di preparare ben sette vetture e nove motori con relativi cambi. Oggi a Vicenza sono già pronte quattro vetture, le altre seguiranno tra breve.

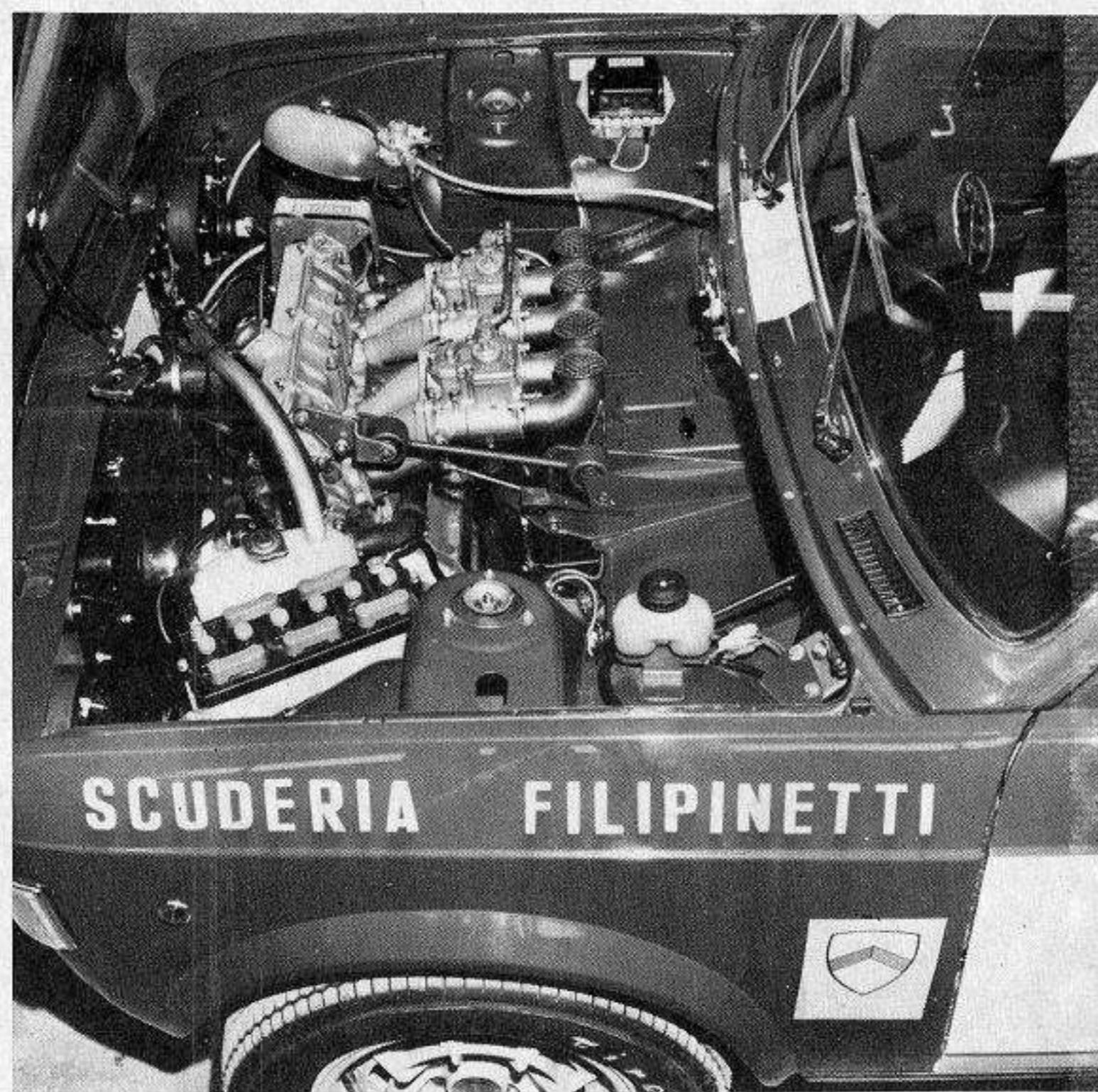
Contemporaneamente, a Milano, nelle

Ferraris, oltre che lo svizzero Morand. Sappiamo anche che il fiorentino Scotti si sta mettendo in contatto con la Scuderia Filipinetti, probabilmente per proporre una delle sue preparazioni.

Per quanto riguarda i piloti, Filipinetti ha detto che la squadra conterà su Wollek, Moretti, Manfredini, Ramu-Caccia, Haldi, Cochet, Mauris, Maspoli ed altri.

«Questo programma Turismo non interferirà con i miei obiettivi con vetture Ferrari — ha detto Filipinetti nel corso della conferenza stampa —. Certamente, i costi di un'iniziativa con vetture gruppo 2 sono molto minori, mentre resta un'ottima forma promozionale».

Nella medesima conferenza stampa di presentazione del suo programma Turismo con le Fiat 128, George Filipinetti ha fatto anche un annuncio molto interessante: «In questo mese di febbraio faremo delle prove con le nuove vetture su di un circuito francese, ed a questo scopo vorremmo ricevere la candidatura di giovani piloti, alcuni dei quali potrebbero venire ingaggiati». Riteniamo che lo stesso discorso, più o meno, valga anche per i preparatori.



Il motore della 128 di Trivellato. In evidenza i due carburatori Weber doppio-corpo orizzontali. La ruota di scorta è nel bagagliaio

Ecco le caratteristiche principali della Fiat 128 gruppo II

Motore - cilindrata portata a 1148 cc per aumento dell'alesaggio a mm 81. Alimentazione con due carburatori Weber orizzontali 45 DCOE 2. Pompa del carburante elettrica Bendix con regolatore di pressione. Motore completamente equilibrato e bielle alleggerite. Albero a camme e pistoni speciali. Immissione e scarico lavorati. Candele Marchal H33. Capacità olio portata a litri 5,75. Radiatore dell'olio. Potenza 130 HP DIN a 9400 giri al minuto. Coppia massima 16 mkg-DIN a 7200 giri al minuto. Allo studio sistema dell'alimentazione del carburante a iniezione indiretta.

Telaio-carrozzeria - sospensioni lavorate. Distanza da terra cm 12. Peso a vuoto kg 725. Ruote Campagnolo 6x13. Pneumatici Firestone 425x950x13.

Trasmissione - rapporti al cambio e ponte secondo corsa. Differenziale ad azione limitata.

Prestazioni - velocità massima 197 kmh con rapporto lungo. Km da fermo 29''1.

officine di Romeo Ferraris, si sta ultimando la preparazione della vettura, ordinata sempre dalla Filipinetti. E' da pensare che questo tema proposto da Mike Parkes a due dei nostri migliori preparatori rispecchi un suggerimento «Made in Torino», dove (non dimentichiamo) sta per essere varato il progetto «128 rallye».

A Milano si dava già per scontato il tetto dei 130 HP; a Vicenza più diplomaticamente ci si teneva al «qualcosa più dei 125 HP». Per il '71 di sicuro ai 130 cavalli ci andranno sopra in parecchi, considerato che Trivellato ha garantito a Parkes tutti e nove i motori al di sopra di questo limite. Trivellato, che da tempo stava preferendo i fucili da caccia ai comandi del banco di prova, ha ritrovato con la «128» e Parkes il gusto delle corse. Passato lo choc delle inversioni di marcia sulle stradine delle colline vicentine, che Parkes esegue disinvoltamente a suon di freno a mano tirato e testa-coda successivo, il preparatore sta per tornare a fare il corridore.

«Sono matto, dice, a 35 anni mi è tornata la voglia di correre. Il fatto è che la «128» rappresenterà negli anni '70, quello che furono le Giuliette negli anni '60. Una vettura capace di fornire prestazioni e soddisfazioni notevoli, pur permettendo di contenere notevolmente i costi. Per fortuna del boom della 128 da corsa s'è ne sono accorti un po' tutti. Filipinetti a parte, non appena si è saputo in giro che stava per essermi fatta questa grossa commessa, sono venute un po' tutte le industrie accessorie ad offrirmi gratis o quasi, in cambio di scritte pubblicitarie, i loro prodotti. Dalla Momo, alla Marchal, alla Firestone, alla Fusina, alla Fiamm, alla Shell, alla ANSA, alla CDS accensioni. Per non parlare poi di Colotti, che addirittura ha messo a punto per la mia 128, in esclusiva, un autobloccante, ed un cambio ad innesti frontali, su rulli, con una vastissima gamma di rapporti facilmente intercambiabili, dal rendimento tale e quale ai cambi per vetture di formula».

Eugenio Zigliotto

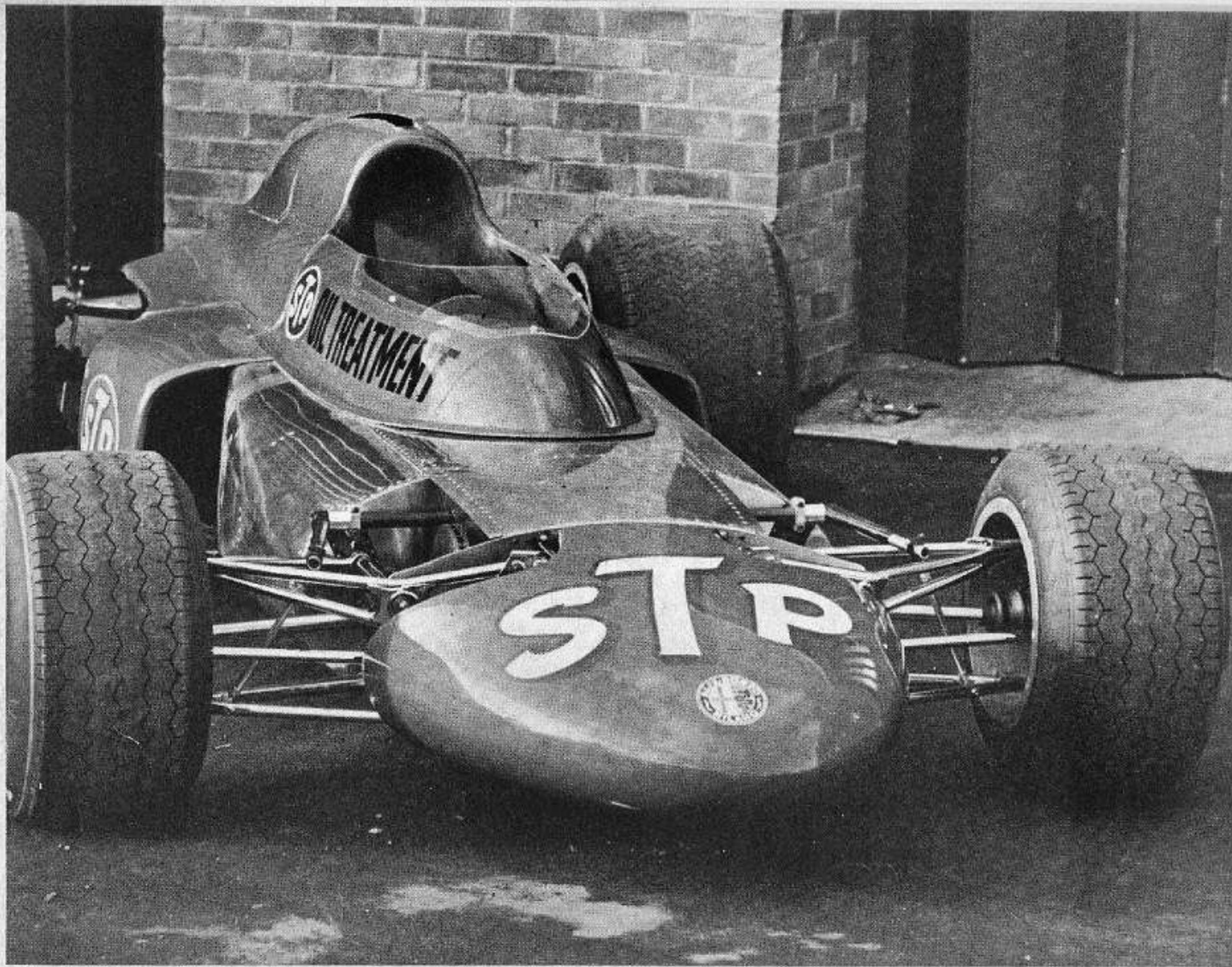
Il calendario già definito delle corse

Il programma di corse nella categoria Turismo con la squadra di Fiat 128 è già stato affrontato dalla scuderia Filipinetti. Le vetture blu della scuderia svizzera debutteranno alla 4 Ore del Jolly Club a Monza, il 14 marzo, ed oltre a molte corse del Challenge Turismo, gareggeranno in molte salite in Francia ed in Svizzera. Questo il calendario di massima.

14 marzo	4 Ore di Monza
28 marzo	Coppe dell'ACIF a Monthléry
12 aprile	300 Km del Nurburgring
12 aprile	Circuito di Nogaro
25 aprile	Salita del Col Bayard
2 maggio	Circuito di Magny Cours
9 maggio	Coppe USA a Monthléry
9 maggio	Coppe di Spa - Franchochamps
16 maggio	Salita di Eberbach
15 maggio	Salom di Payerne
30 maggio	Salita del Mont Revard
30 maggio	Gran Premio di Parigi
30 maggio	Gran Premio della Chatre
13 giugno	Salom di Lodrino
20 giugno	Salita del Mont Ventoux
26 giugno	24 Ore del Nurburgring
11 luglio	G.P. di Germania Turismo
25 luglio	24 Ore di Spa
22 agosto	Salita di St. Ursanne
29 agosto	Salita Ollon-Villars
5 settembre	Salita di Marchairuz
12 settembre	6 Ore del Paul Ricard

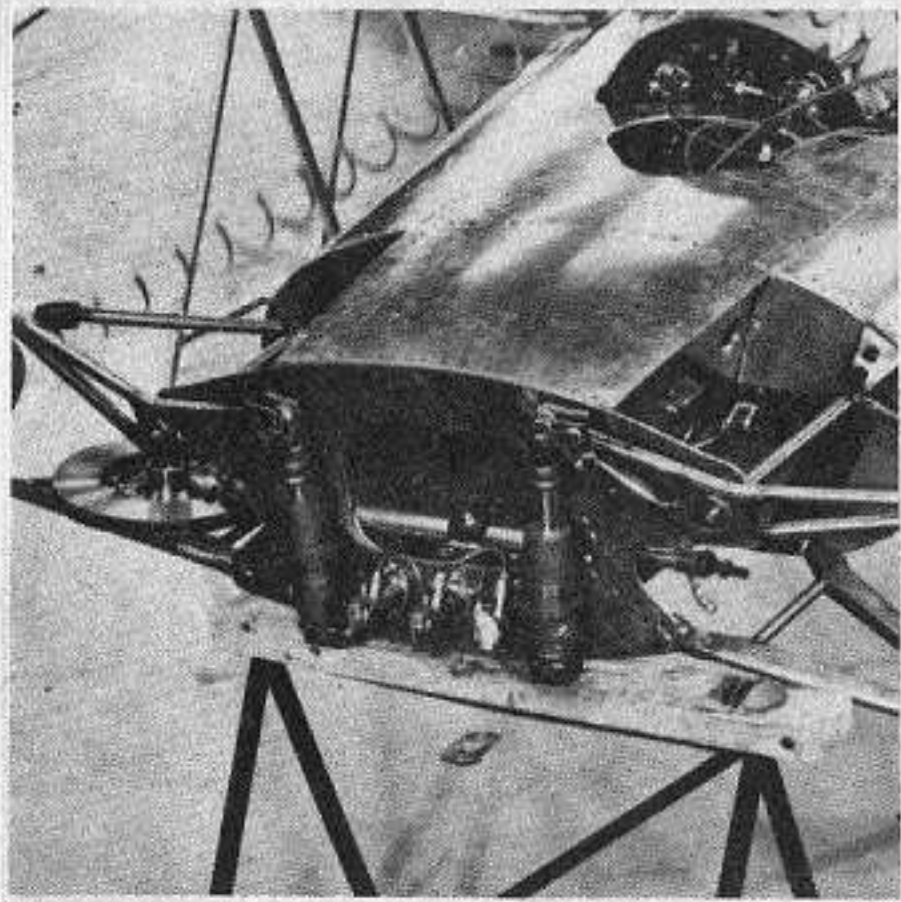
RILEVATO il materiale SERENISSIMA

MODENA - Contemporaneamente all'annuncio della sua iniziativa con le Fiat 128, Filipinetti ha concluso il rilevamento, dal Conte Volpi di Misurata, della sede e della maggior parte del materiale della Serenissima Automobili, la cui attività era in pratica cessata dallo scorso anno. Alf Francis è stato liquidato. L'officina, nei pressi di Formigine, diventa così la base della Scuderia Filipinetti per le sue attività con le vetture Turismo, la quale sarà affidata a Mike Parkes, mentre Nello Ugolini si occuperà della direzione sportiva per quanto concerne la Ferrari 512M con la quale la Scuderia Filipinetti farà attività nelle gare del Mondiale Marche con Parkes che avrà come secondo pilota il francese Jabouille, al posto di Bonnier, impegnato con la Lola.

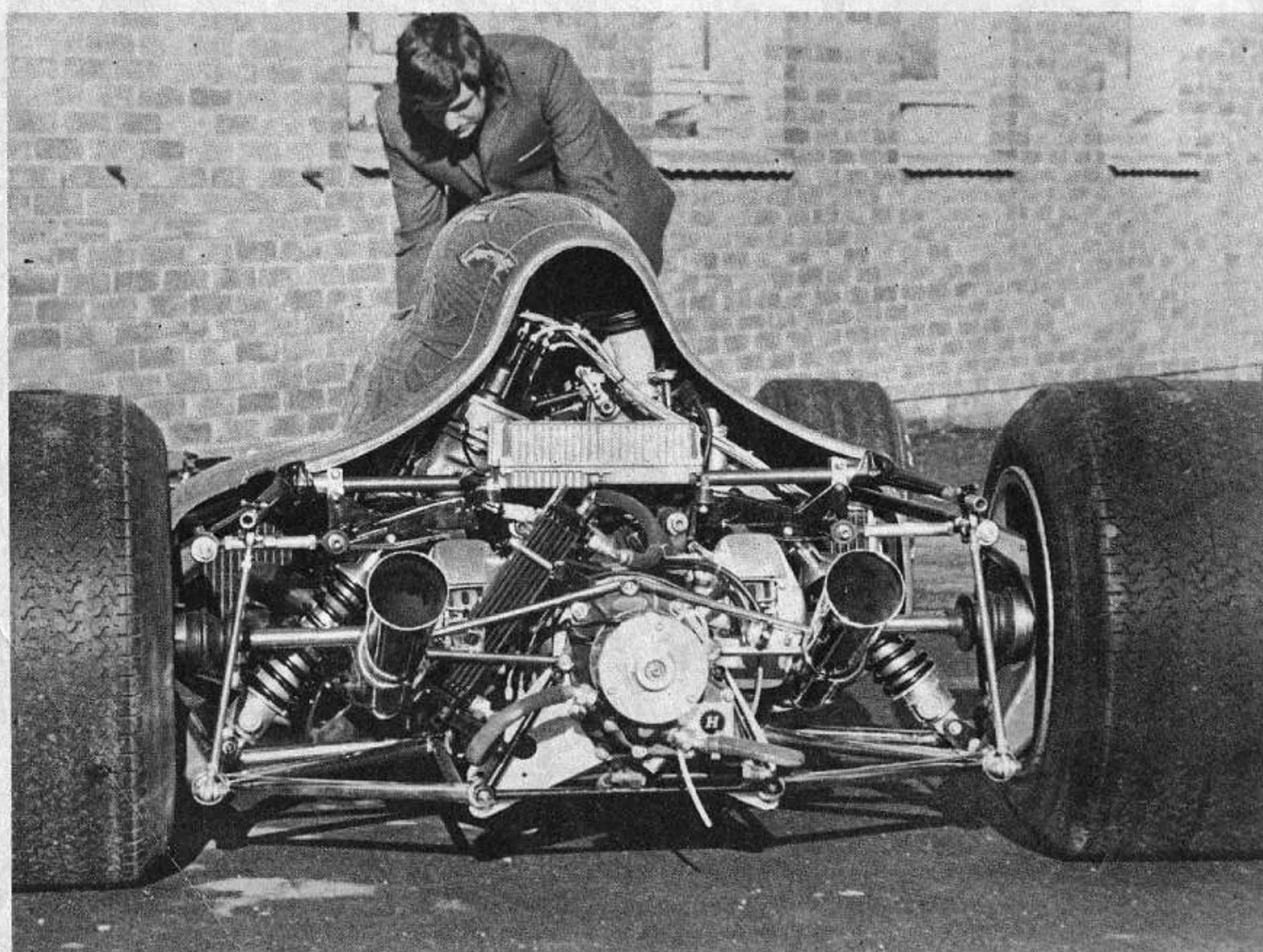
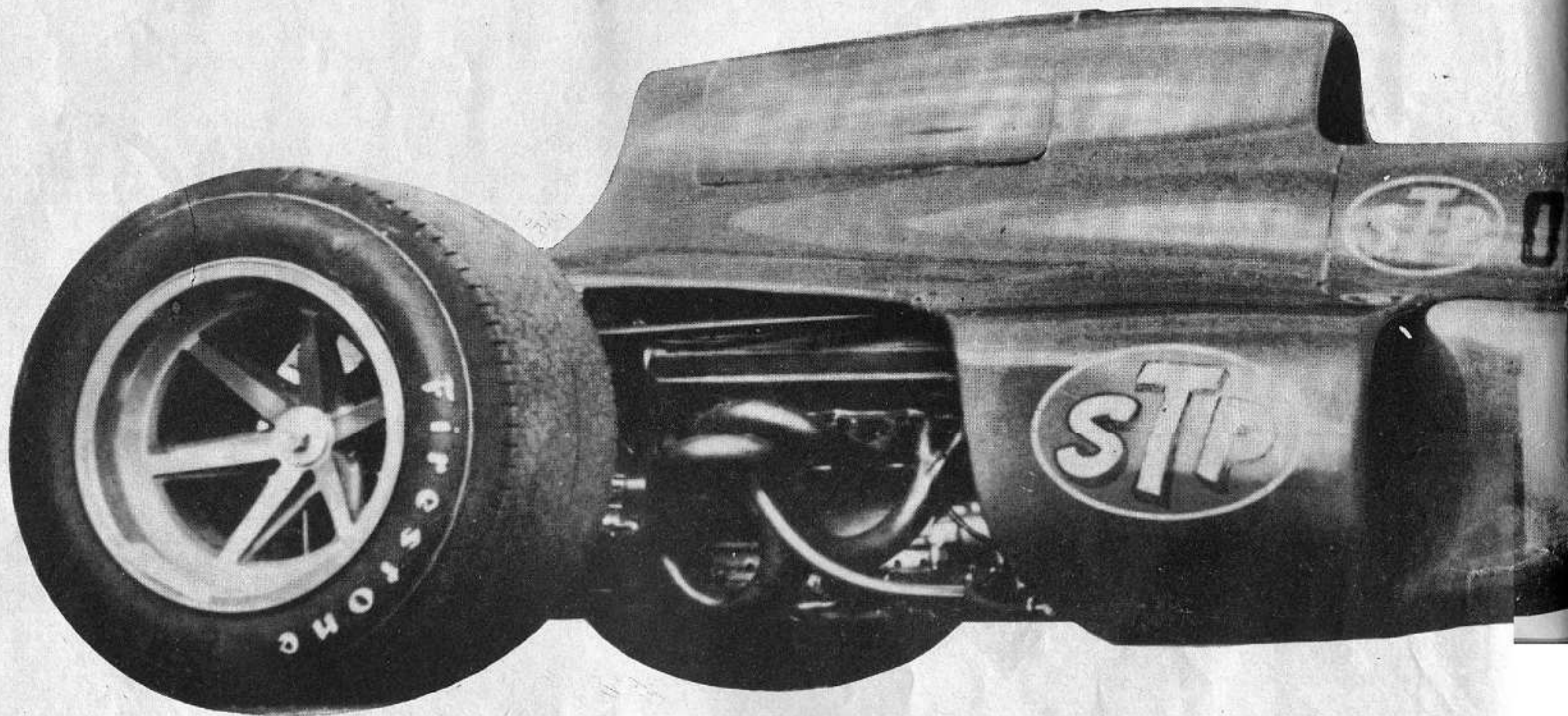


Questa è la March 711, la seconda vera novità (mettiamoci anche la Ferrari rinnovata) del 1971. Nella foto la versione con motore Alfa Romeo. De Adamich l'andrà a provare a Kyalami, mentre Nanni Galli è volato a Londra per vederla, intanto. Nella foto sotto, in evidenza l'aerodinamica

L'ALFA (e FORD) made MARCH



Sopra, un particolare dell'avantreno. Notare i bracci delle sospensioni molto lunghi. I freni «ventilati» lavorano all'aria aperta. Sotto, coperto dalla carenatura il complesso retrotreno della March-Alfa. Sopra al cambio l'accensione Marelli-Dinoplex



SPECIALE PER AUTOSPRINT

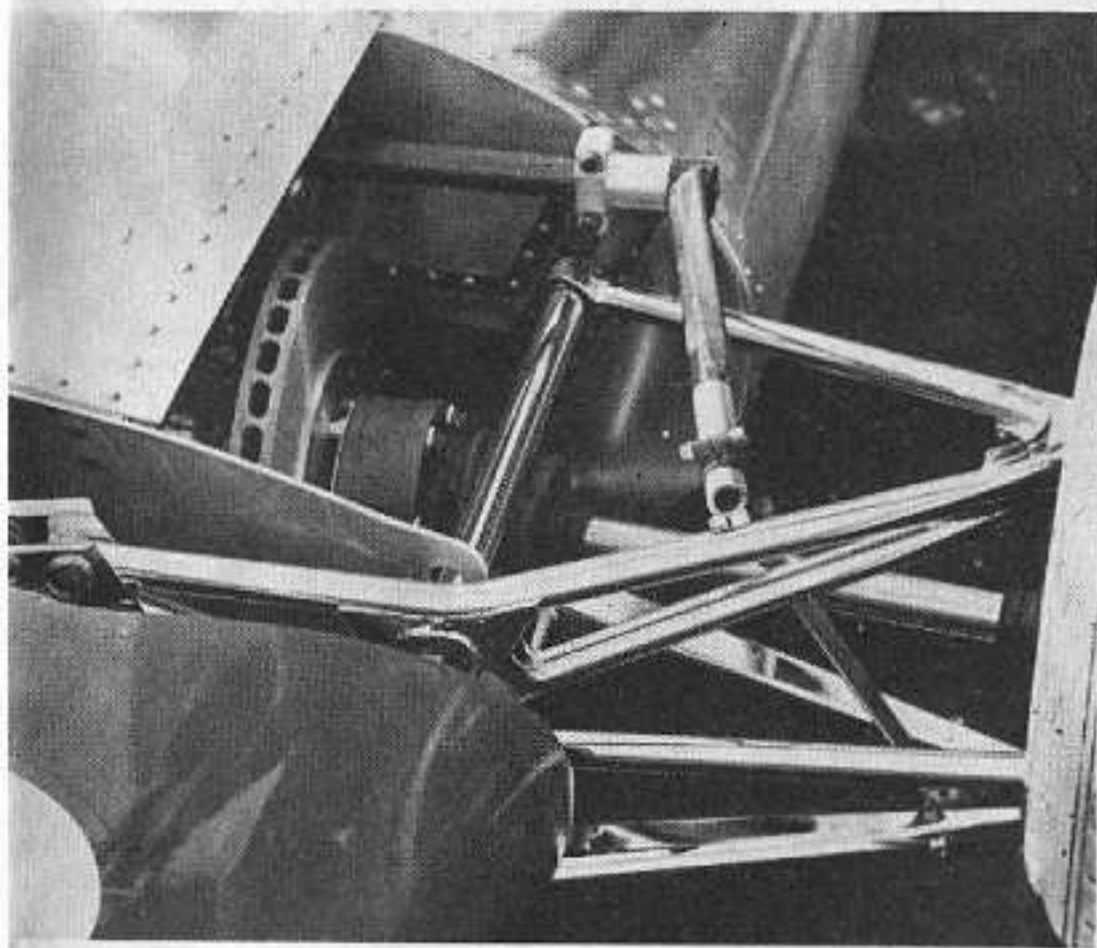
LONDRA - La March 711 presentata il 3 febbraio dimostra di essere d'aspetto rivoluzionario quanto era stato promesso. A parte la Lotus 72, si deve tornare ai debutti della Mercedes W 196 e della Lancia D 50 nel 1954 per trovare forme che differiscono tanto da quelle vetture contemporanee. Forse quella che più da vicina l'ha preceduta è la Protos F. 2 e non si tratta di una coincidenza, dato che il progettista della Protos era Frank Costin, consulente per la carrozzeria della nuova March.

Prima di descrivere la vettura, facciamo una digressione. Anche se molta gente le chiamerà March 711, non si troverà questa definizione in nessun dépliant o comunicato ufficiale. In Inghilterra le vetture con motore Alfa saranno le «STP-March-Alfa», mentre le varianti con motore Ford si chiameranno «STP Oil Treatment Special» (fantasmi d'Indianapolis). Come se le decalcomanie che spiccano sulle lucenti rosse vetture non bastassero, ciò garanti-

sce che nessuno dimentichi la fonte del «grosso» delle finanze...

Entro certi limiti, questa vettura è come avrebbe dovuto essere la 701 secondo i desideri di Robin Herd, ma finché la March non si fosse affermata si ritenne più prudente stare nel sicuro cioè nel convenzionale. Ora, in parte per combattere l'atteso handicap di potenza di fronte alle dodici cilindri, Herd si è soprattutto dedicato all'afficienza aerodinamica, dimostrando così che il cuneo tagliente non è essenziale.

E' nelle foto della vettura senza alettoni che si nota meglio la forma basilamente «pulita», però queste foto ingannano un poco in quanto l'area frontale sarà più liscia quando i freni a disco entro-bordo e parte delle sospensioni saranno coperti (condotti Naca porteranno aria fredda ai freni e il direttore di corsa, Alan Rees, è fiducioso che non occorreranno altre modifiche). Un poco più indietro si ha una decisa «vita di vespa», progettata in modo da non interrompere il

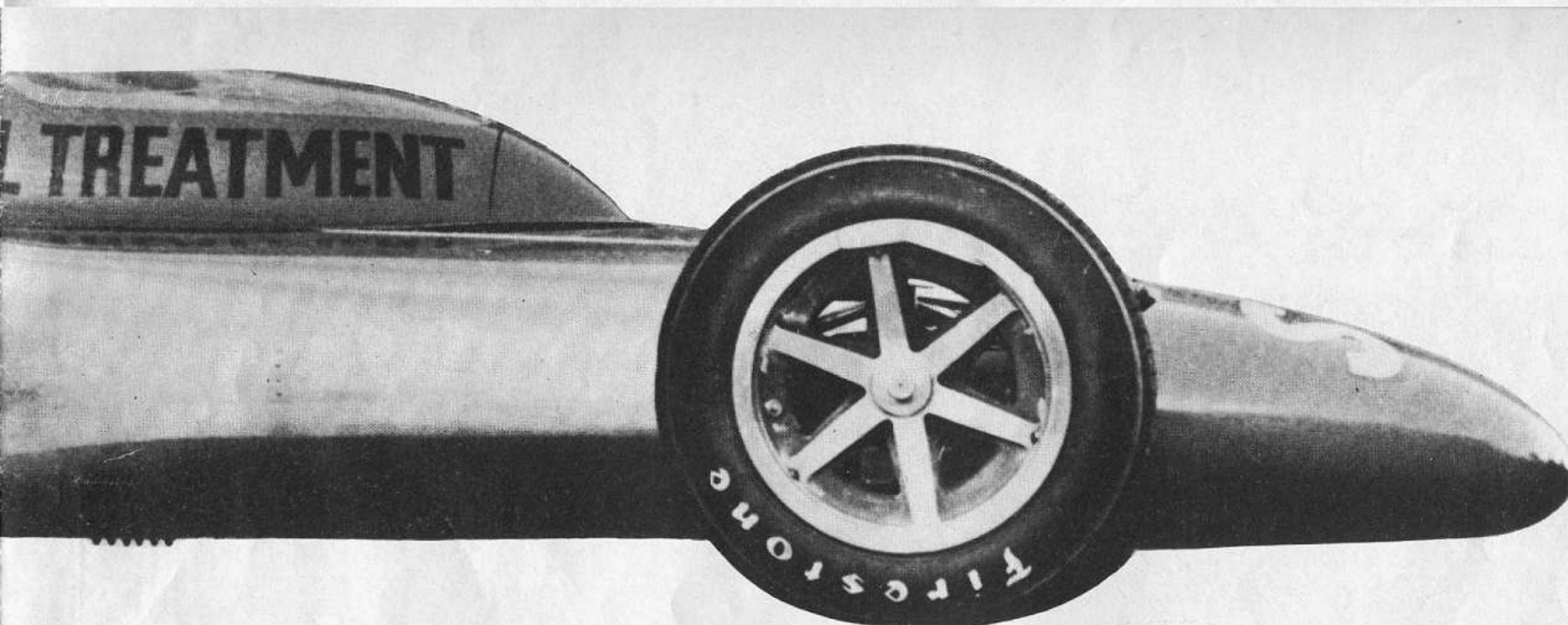


La sospensione anteriore sinistra. Come si nota, un braccio a bilancere manovra il gruppo molla-ammortizzatore interno. Anche i freni sono all'interno



un pesce-martello

Ed ecco la March 711 nella versione con il motore Ford, con tutte le «appendici» aerodinamiche che ne turbano la linea, specie quell'ala elicoidale anteriore che la fa somigliare a un pesce-martello.



flusso d'aria ai radiatori sulle fiancate (questi comprendono radiatore dell'acqua su ogni lato, ognuno con radiatore dell'olio dietro). La rastrematura posteriore copre il motore che funge da sostegno per le sospensioni. Il casco del pilota è carenato e si ritiene che verranno usati Bell Star che svolgeranno un ruolo minimo nella aerodinamicità complessiva.

La parte superiore dei lati dell'abitacolo è in fibra di vetro e, fra i piloti, Peterson asserisce che per la visibilità occorrerà una zona più grande di plastica trasparente. L'abitacolo è spazioso. De Adamich ha osservato che la 711 è la prima monoposto in cui è entrato per la prima volta senza dovere togliere tutte le imbottiture, costretto poi a sedere sul nudo metallo. E' un poco stretto ai fianchi per lui, quindi è stato modificato in questi punti, ma il pilota italiano giudica particolarmente comodo lo spazio per le gambe.

L'alettone posteriore è convenzionale, ma quello anteriore di questo tipo è stato visto

una sola volta prima d'ora, sulla più recente Chevron monoposto. E' molto alto e largo, montato su un supporto centrale unico, con un'area quattro volte più grande dei comuni alettoni frontali, ma con soltanto il doppio di resistenza dell'aria. Herd deve avere fiducia nei propri calcoli, perché l'alettone non è facilmente regolabile anche se Rees ritiene che si potranno aggiungere dispositivi per variazioni di minor conto, se necessario. E però sospetto sotto due punti di vista: deve ostacolare la visione del pilota (anche se i conduttori col tempo potranno abituarsi) e potrebbe essere causa di collisioni di scarsa entità al via.

Allo scopo di ospitare il motore Alfa le vetture hanno un passo leggermente più lungo (cm 7 1/2) anche se paratia e supporti di sospensione sono identici per i motori Alfa e per i Cosworth. La March prevede che entrambi i motori saranno simili in fatto di potenza, erogando oltre 430 HP, e ritiene anche che i problemi dell'anno scorso, per la difficoltà di pescaggio dell'o-

lio dal carter dell'Alfa, siano stati risolti. Per diminuire il peso si usa il Hewland FG 400 e non il DG 300.

Il maggior peso possibile è accentrato verso il centro, per diminuire il momento polare d'inerzia e migliorare le reazioni. L'estintore è sistemato sotto le gambe del pilota. I serbatoi del carburante sono cinque, uno centrale, due su ogni lato. Una presa d'aria per il motore è sistemata all'altezza della testa del pilota. La capacità dei serbatoi è di circa 227 litri, sufficienti per qualsiasi gara. Il peso è entro i 2 kg dal minimo.

Queste le dimensioni principali: passo cm 251; carreggiata ant. e post. cm 152; lunghezza cm 320; altezza cm 74; monoscocca in lega di alluminio, con paratie Dural e in acciaio. Sterzo a cremagliera, unica parte uguale a quella della March 701. Freni a disco Girling ventilati, cuscinetti Ferodo, ruote in magnesio, pneumatici Firestone.

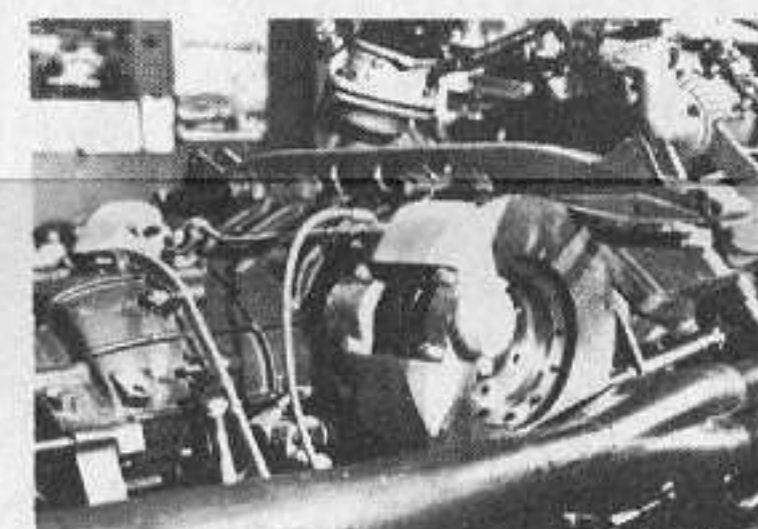
Un punto di grande interesse consisterà nel vedere se l'aerodinamica potrà compen-

sare la scarsità di potenza in confronto con le vetture a dodici cilindri od offrire vantaggi significativi contro le altre vetture con motore Cosworth.

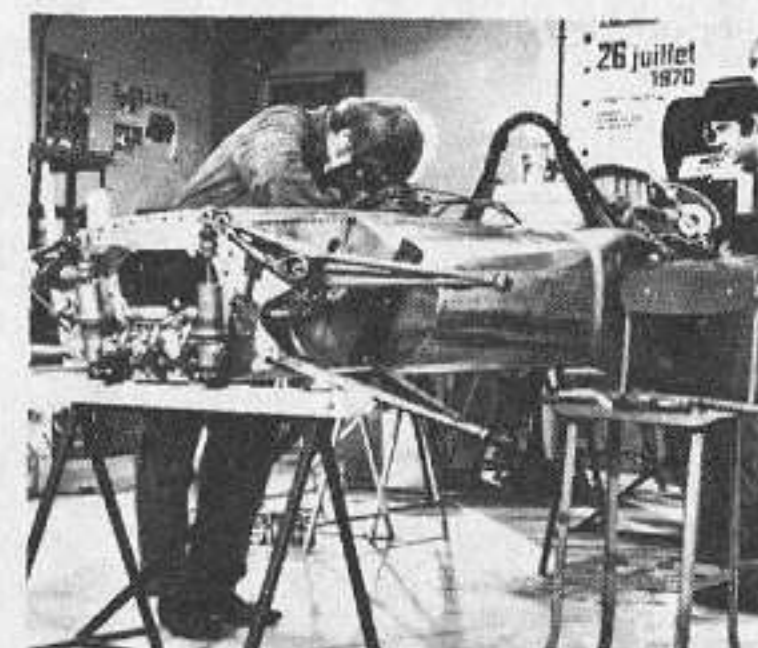
La prima 711 completata ha il motore Alfa e si trova già per le prove a Kyalami ove de Adamich è andato in volo partendo da Londra. Per ora sono sei le 711 in costruzione, ma se necessario se ne potranno costruire altre. Mosley ha detto: «Non abbiamo ancora ricevuto ordini da Tyrrell, ma ci speriamo».

Le possibilità circa altre vetture con motore Alfa dipendono dalle prestazioni del motore in corsa. Allusioni velate al 12 cilindri milanese erano accompagnate dalla frase: «Naturalmente la Casa nega di prepararne uno».

La prima gara europea per la squadra ufficiale sarà l'International Trophy a Silverstone, ma può darsi che Williams iscriva la sua vettura alla Corsa dei Campioni. La prima apparizione pubblica in Europa si potrebbe anche avere in una gara minore, indet-



Sopra, il motore Alfa 8 cilindri in montaggio. In primo piano i freni posteriori, anch'essi ventilati ed interni. Sotto, al lavoro attorno alla scocca, in acciaio su ordinate in lega leggera

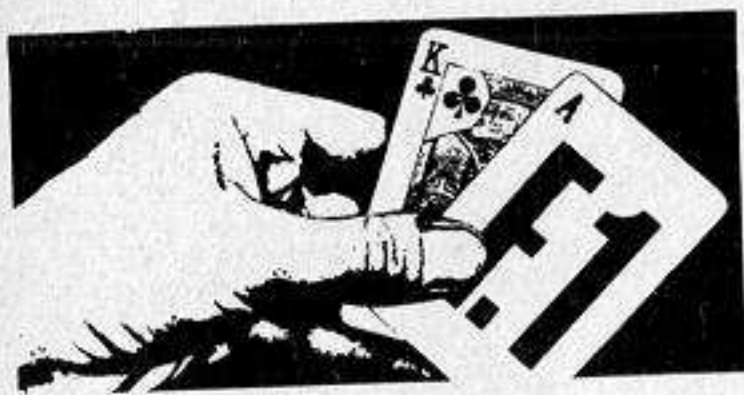


ta da un club, a Silverstone il 14 marzo e potrebbe darsi che de Adamich facesse qualche giro di dimostrazione.

Il pilota della seconda vettura con motore Ford non sarà più Quester, le trattative sono state interrotte benché sia ancora in lizza la March 712 con motore BMW per il pilota tedesco. Mosley ammette che si stanno esaminando molti possibili conduttori e probabilmente verrà scelto un inglese dotato di esperienza. In quella categoria si direbbe che i soli liberi al momento siano Oliver ed Elford.

Alla presentazione della March 711 si è avuta la notizia sorpresa: è in costruzione una nuova 701, sulla monoscocca di riserva dello scorso anno. Sarà presente in tutte le altre gare inglesi di F. 1, forse in qualche grande premio, pilotata da Mike Beuttler, uno dei «divi» della F. 3 del 1970. La vettura sarà patrocinata da Clark-Mordaunt, dalla STP e dalla Casa stessa. Beuttler correrà anche in F. 2 con una March 712.

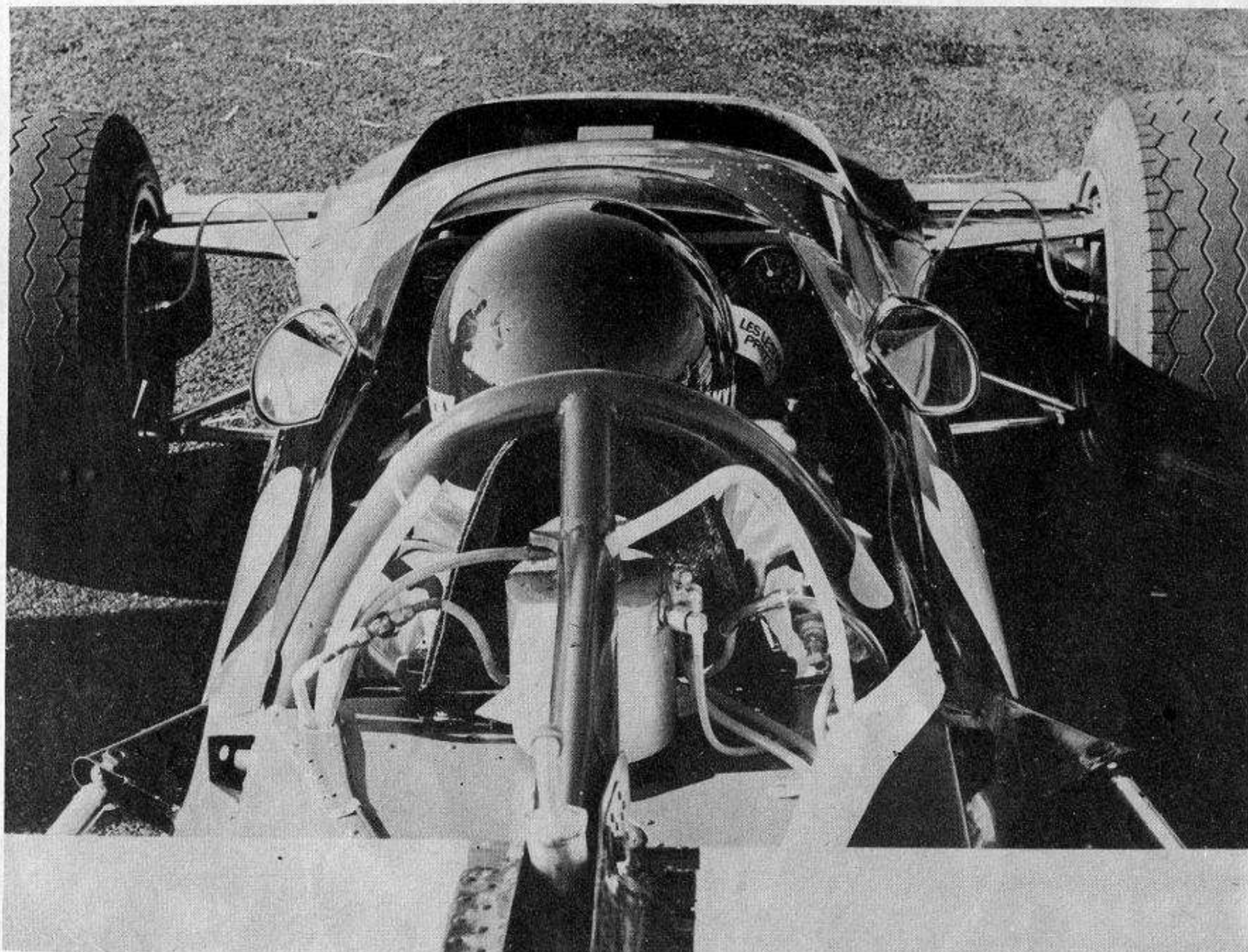
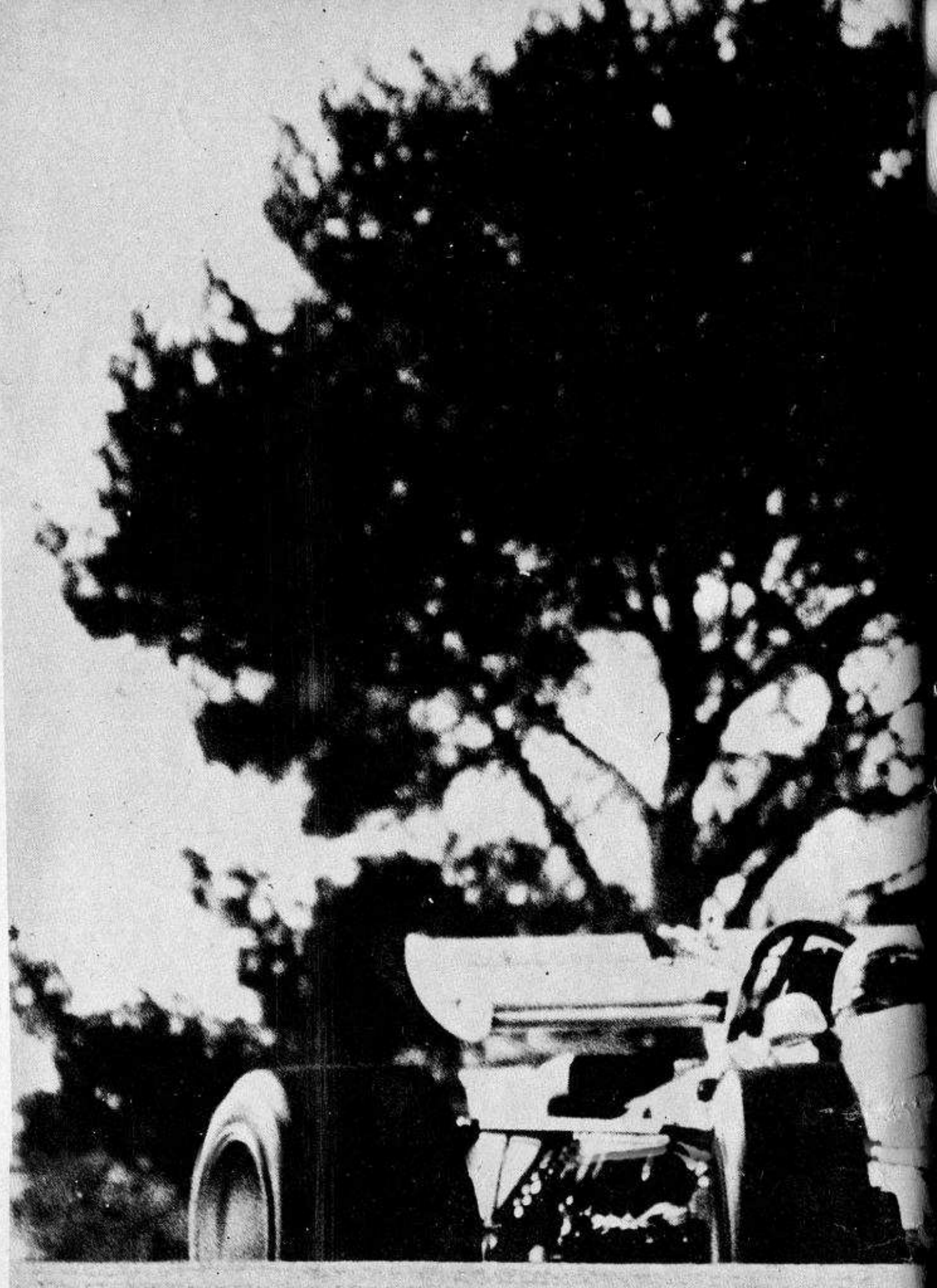
David Hodges



Una settimana di prove
(ma senza la 312 B-2)
della FERRARI in Francia

UN «BOXER» con linea-rossa MISTERO

A destra: Regazzoni aggressivo alla «S» di Mejanès. Sotto a sinistra: un'occhiata inconsueta all'abitacolo con l'inquilino (Ickx).
Notare le dimensioni tranquillizzanti del roll-bar (foto Orzali)



SPECIALE PER AUTOSPRINT

LE CASTELET - La miseria della miseria maledetta! La prima cosa che ci abbaglia la pupilla, appena arrivati alla Direzione Autodromo del «Paul Ricard», è un foglietto azzurrino a firma Forghieri col quale si comunica che la nuova monoposto F. 1 di Maranello non può essere inviata a Le Castellet e che pertanto l'ing. Ferrari (Giorgio) ha da finir di sbizzarrirsi con la macchina vecchia — si fa per dire — prima di rimetter la prora verso casa in quel di Modena.

Col disappunto infisso nel fegato, facciamo buon viso a cattivo gioco (che avreste fatto, voi?) e ci portiamo in pista se non altro per salutare la Squadra in trasferta.

Troviamo tutti affaccendati attorno alla 312B 1/003 e «Don Perfidio» Borsari, come scorge il firmiolo di ciò che state leggendo, lo rosola con un «Benvenuto a vedere la macchina nuova», che ricambio con un sorriso da ernia doppia e allegro cinguettare. Che fatica essere uomini...!

Beh, ci credereste? Checché se ne pensi, anche una situazione del tipo descritto può, per un animo forte, conservare nei confronti della vita una qualche attrattiva.

E' stato sufficiente, poi, che il sigaro rosso si avventasse per i 3300 metri del PETIT CIRCUIT a far sì che ci ritrovassimo vispi e vigili ad ascoltare l'urlo del boxer in edizione sincopata dagli interventi del limitatore di giri, che si rimpiaffa adesso dietro lo schienale del posto guida.

Uno degli scopi reconditi di questa serie di prove era infatti anche quello di continuare a sperimentare il satanico apparecchietto per accertarne il grado di precisione e di efficienza.

Piloti presenti Jacky Ickx e Clay Regazzoni, ormai decisamente affiatati col sinuoso tracciato, tanto da prendersi regolari confidenze lima-decimi coi punti critici. Ruote direttrici sbandieranti e giù il pedone, si da provocare ripetuti interventi del limitatore anche se tarato «allegro». Il che significa punti di corda al limite interno del cordolo e uscite sparate in pieno controsterzo, in ossequio alla antica massima «Entro e vedo».

Per la scelta della sede di allenamento, comprendiamo perfettamente la preferenza accordata dalla Ferrari al prossimo teatro (4-7-71) del G.P. di Francia.

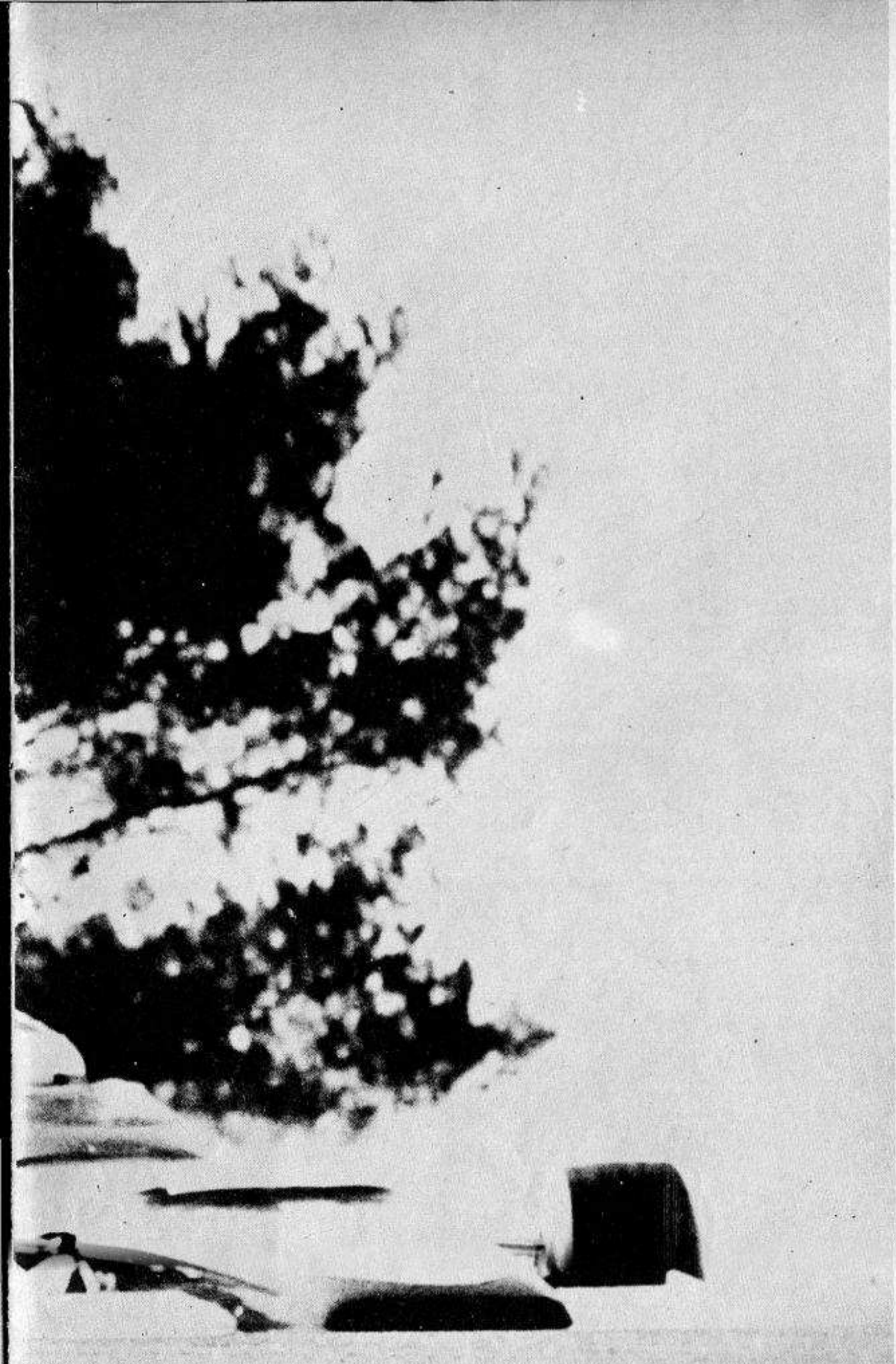
Il circuito Paul Ricard giu' espresso da esperti corridori. Undici curve e quindici variazioni del raggio di curvatura in un solo giro impongono al conduttore la soluzione estemporanea dei suoi problemi, come abbiamo notato in impostazioni del tutto diverse fotografate al dosso di Méjanès. Il che costituisce una vera palestra per uomini e macchine e permette di collaudare a fondo pregi e difetti del materiale in esame, sia umano che meccanico. Il mercoledì, giorno della nostra presenza, si girava con gomme Firestone del tipo B 21, mentre nella giornata precedente si erano provati i B 17. I tempi migliori erano di Regazzoni, sul piede di 1'14"8 (media 157,079 kmh). Dimensioni 8/22x13" ant. e 12,5/26x15" post. Nessuna minaccia al record assoluto della pista, stabilito ufficialmente da Andretti con la stessa macchina il 9-12-70: 1'13"9/10, media 158,992 kmh.

A scanso di confronti inopportuni, osserviamo che Mario da Nazareth girava con gomme «sue» e mescola misteriosa proveniente in diretta dal pensatoio Firestone. Cose belle di cui si spera poter

ULTIMORA

Percorsi
oltre mille
chilometri

LE CASTELET - Le prove della Ferrari si sono concluse a fine settimana. La 312 B-2 non si è vista. In compenso con la 312 B 1½ «muletto», (cioè del tipo aggiornato con le quali intanto si comincerà a correre da Kyalami) i due piloti Ickx e Regazzoni hanno percorso oltre 1000 chilometri. Però sembra che i due motori adoperati fossero differenti. Uno era, sicuramente, con limite di giri a 11.500; l'altro pare che avesse modo di sopportare una superiore escursione della lancetta. E sembra pure che i test siano stati favorevoli proprio a questo secondo tipo più spinto, anche come tenuta.



La nuova monoposto di NAZA 2 di Ickx, dall'apparenza alquanto flessibile. A sinistra, l'ingegnere Giorgio Ferrari

disporre per tutti nel corso della stagione in arrivo.

Ulteriori alchimie si operavano sull'apparato... respiratorio del boxer, sostituendo trombette di aspirazione e tubi di scarico, per vedere di nascosto (dalla stampa) l'effetto che fa. A quanto sembra, si è riusciti a far entrare in coppia il propulsore un centinaio di giri prima del consueto, cosa che sarebbe da riportare in neretto sul

conto profitti. Si verificava, per contro, una ristretta zona critica di sfarfallamento sulla quale si tenta di intervenire.

Quanto ai collettori di scarico, quelli montati in sostituzione erano assai più svasati a megafono ed hanno richiesto un adattamento per eliminare un'interferenza col braccio inferiore della sospensione. L'intervento di San Martello protettore dei meccanici ha prodotto,

per mano di Giulio Borsari, un leggero incavo nel tubo il cui materiale costruttivo si distingueva per durezza e risonanza.

Lo scampanio ci evocava immagini di chiesette nascoste in mezzo ai fiori, e, per associazione di idee, anche la parrocchiale di Pico Rivera, California, tanto moderna da sostituire agli arcaici bronzi calotte ricavate da serbatoi carburante (in titanio) provenienti da missili intercontinentali di tipo Atlas.

Le prove in corso avevano richiamato sul posto, abbastanza fuori mano, una discreta quantità di pubblico, che gli addetti alla pista dovevano ogni tanto riportare al di là dei limiti prescritti. Il servizio di vigilanza era completato dalla presenza lungo il percorso di Vigili del Fuoco dotati di apparecchiature di estinzione a carrello ed appositi automezzi.

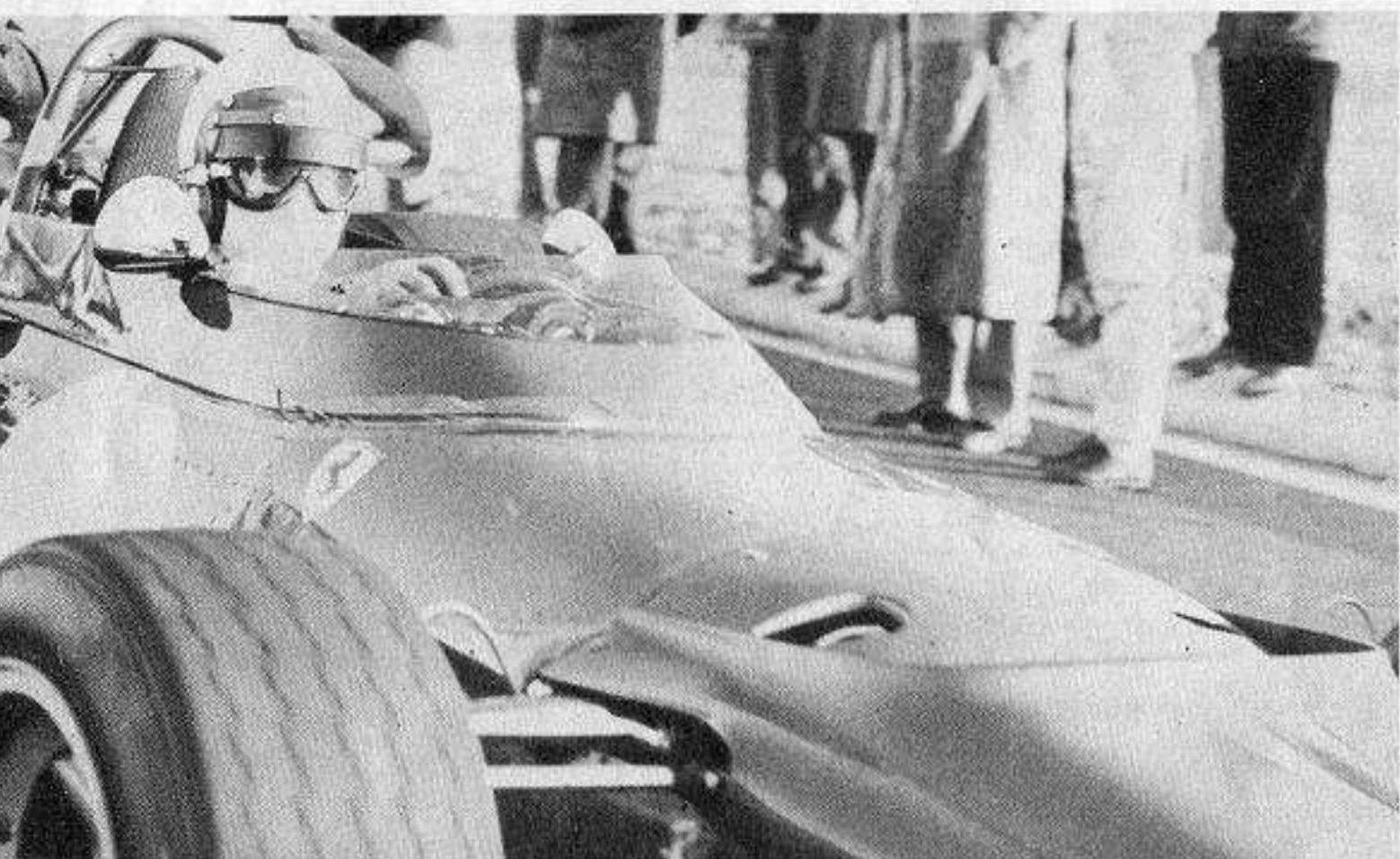
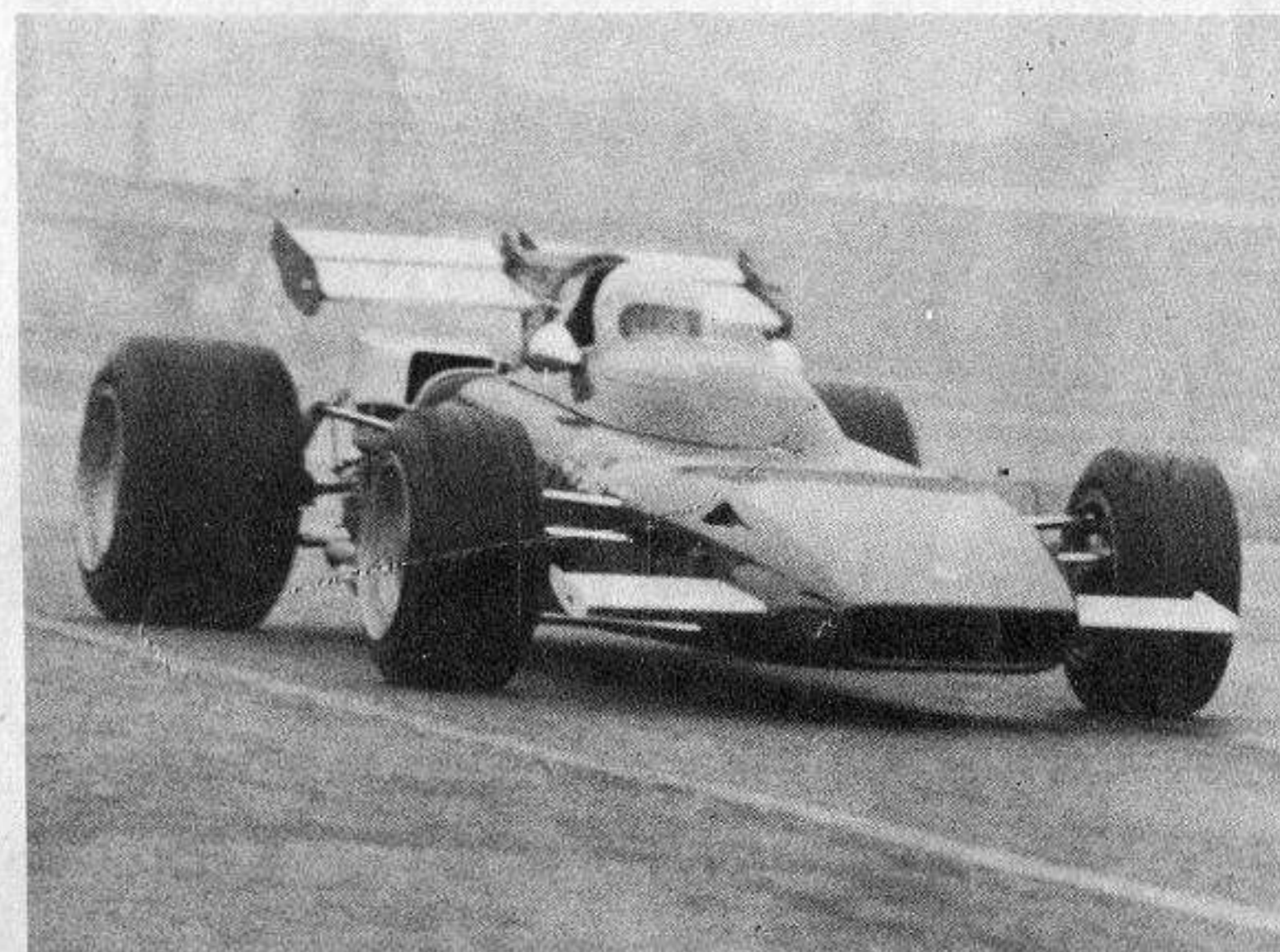
Agli effetti della sicurezza, va notata una particolare caratteristica di questo circuito, consistente in due corsie di scorrimento una interna e l'altra esterna rispetto alla sede stradale, che permettono ai mezzi di soccorso ovunque ubicati di raggiungere celermente la sede di una improvvisa emergenza. Dette corsie sono comprese fra il guardrail delimitante e la prima rete di contenimento del pubblico.

Un dettaglio finale potrà dare un'idea dell'interesse che gli organizzatori pongono nella creazione di uno «status» di agibilità ufficiale per il loro autodromo, anche attraverso le piccole cose: ai pennoni, erano esposte le bandiere francese, italiana, svizzera e belga, ossia di tutti i presenti in pista, pur trattandosi in fondo di una semplice sessione di prove private. (Noblesse oblige).

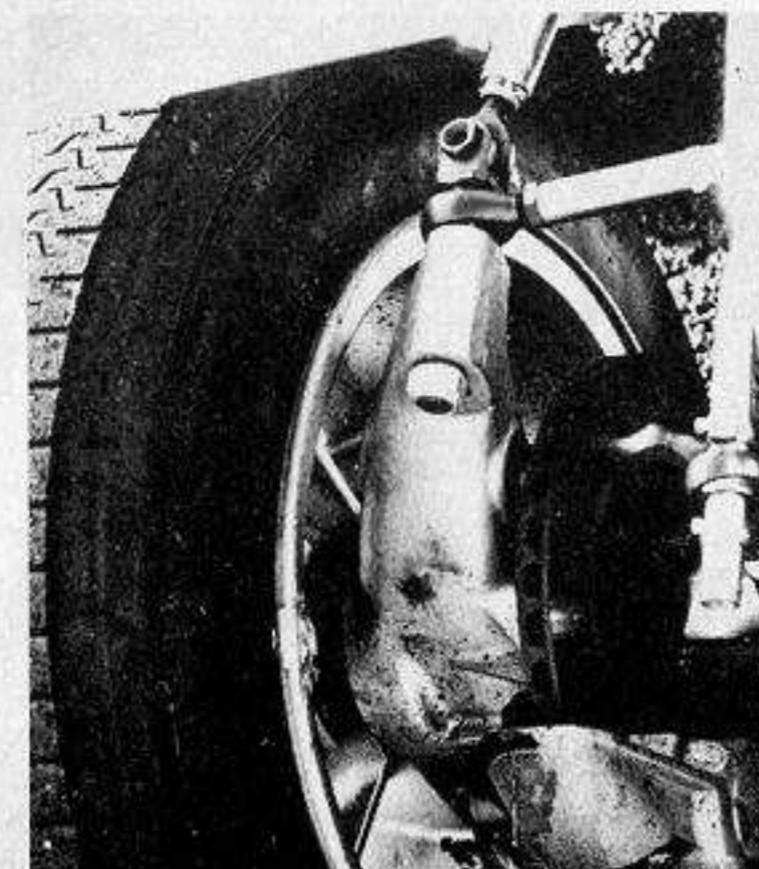
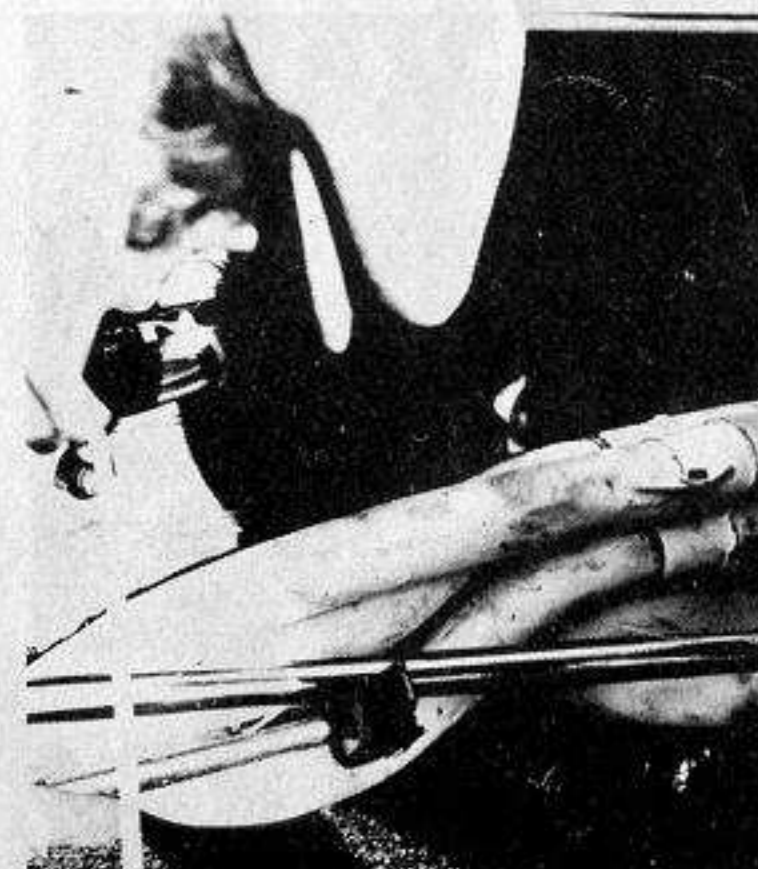
L'organizzazione di una prova di Campionato Mondiale Condutto-

La nuova F.1 ora proverà sulla «junior» di MONZA

MODENA - Peter Schetty, assistito dagli ingegneri Forghieri e Bussi, ha provato ripetutamente nella scorsa settimana la 312 B-2, che si sperava di poter mandare anche a Tolone. I primi tests delle originali sospensioni posteriori hanno offerto sensazioni molto positive al pilota, che ha realizzato anche un tempo di 50". Ora le prove continueranno sulla pista «junior» di Monza



Clay parte per una serie di tornate. (sopra) E' visibile la rielaborazione dei parabrezza semiavvolgente, su questa vettura che presenta alcune soluzioni nuove sul modello di tipo '70. Sotto a sinistra: San Martello all'opera. Si interviene su una interferenza fra tubi di scarico e puntone inferiore di reazione. Sotto a destra: fra portamozzo e ruota si può notare un distanziale maggioratore



ri, accettata per l'anno in corso, rappresenta certamente una prova di coraggio dovendosi provvedere in quattro mesi all'approntamento di mezzi capaci di accogliere, alloggiare e nutrire una quantità di persone certamente inusitata per questi posti. Uno dei problemi sarà certamente costituito dalle vie di accesso, certamente facili all'ingorgo, ma si conta di fare un uso intelligente del-

l'aeroporto confinante con l'autodromo, organizzando il massimo possibile di voli charter.

Tutto sommato, anche con la 312 B2 rimasta sul gozzo, valeva la pena di farvi venire con questa chiacchierata la voglia di annoverare il Grand Prix de France fra le corse che vi andrete a vedere quest'anno.

Giuliano Orzali

Da quest'anno diventano OBBLIGATORI sulle MONOPOSTO F.1 i cosiddetti SERBATOI di SICUREZZA con «schiuma»...

Il problema dei serbatoi di sicurezza è più che mai attuale, essendo tornato tragicamente alla ribalta con l'incidente che è costato la vita a Giunti a Buenos Aires. Dal 1971, cioè da questa stagione, le Formula 1 devono avere obbligatoriamente i serbatoi riempiti con le speciali schiume cellulari, che dovrebbero impedire la fuoriuscita istantanea del carburante da un eventuale squarcio e non permettere la formazione dei micidiali vapori che sono la causa principale delle esplosioni che si verificano nei serbatoi delle vetture da corsa come delle macchine di serie, una volta che esse incontrino un ostacolo.

Ora, poiché la vettura Ferrari 312 PB di Ignazio Giunti era equipaggiata con questi serbatoi, ed è esplosa all'urto con-

tro la Matra di Beltoise, alla Ferrari sono giustamente preoccupati sulla effettiva utilità di questa speciale imbottitura. La Casa italiana ci risulta abbia fatto una precisa richiesta alla CSAI, per sapere se la disposizione della CSI in materia di serbatoi fosse tassativa.

Avutane conferma la Ferrari ha garantito la CSAI che le sue monoposto presenti alla prima prova del mondiale, il 6 marzo a Kyalami, saranno perciò in regola. Certamente, stando così le cose, c'è da chiedersi in base a quali studi ed esperimenti la Commissione Sportiva Internazionale abbia imposto i serbatoi pieni di schiuma, e se non sia il caso di ri-studiare seriamente tutto.

Comunque, come abbiamo già detto, la Ferrari si metterà in regola. Ricor-

Serve proprio

Si corre in automobile e si corrono dei rischi calcolati: questo è un fatto. Se accettiamo questa premessa e non ci facciamo distrarre dal coro dei blateranti nati, dovremo per forza di cose rilevare, nell'incidente di Buenos Aires, una serie di circostanze talmente cospiranti in senso negativo da rimettere in discussione i criteri fondamentali coi quali si valuta il rischio e si scelgono dispositivi di sicurezza.

L'esplosione della 312 P in conseguenza dell'urto contro la Matra in panne, dopo tutte le chiacchiere in materia di schiume poliuretatiche, serbatoi flessibili, tappi aeronautici e cose del genere, in definitiva non ha tolto nemmeno una riga di giornalisticci anatemi né a Beltoise né ad Ickx, pur costituendo verosimilmente la causa prima delle lesioni mortali di Giunti.

E questo non si comprende, a meno che le convinzioni personali degli addetti al crucifige non siano talmente radicate sul fatto che il «bolide impazzito» debba assolutamente scoppiare, da meravigliarsi solo se avvenga il contrario. Non sapremmo come spiegarci altrimenti le ragioni di questo acconsentir tacendo, senza muovere un dito per risalire alle cause.

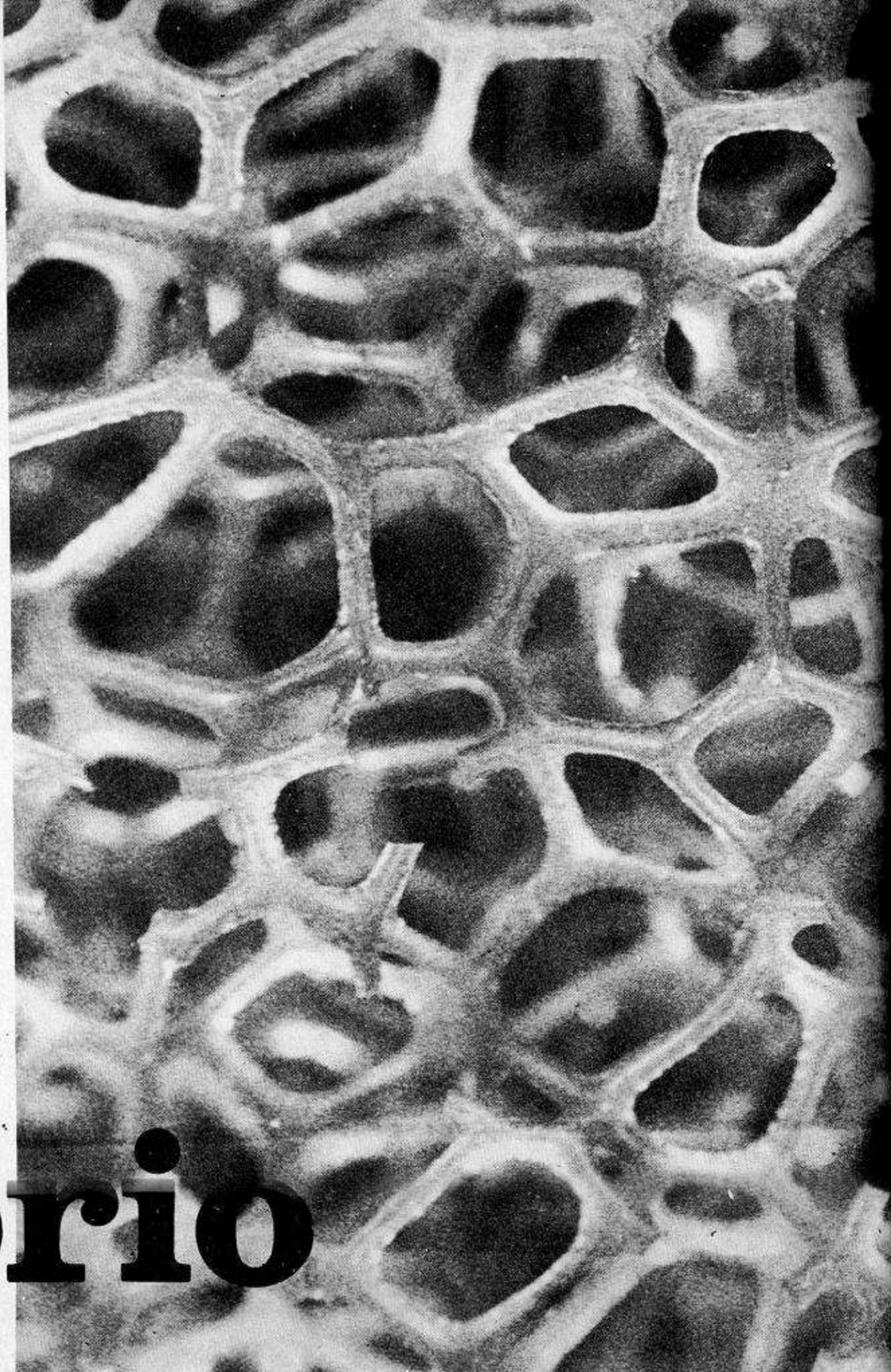
Ovviamente, non si può affermare che se l'esplosione fosse stata scongiurata Ignazio sarebbe ancora fra noi. Ma la situazione assurda in cui la tragedia è maturata deve comunque spingerci a meditare e se possibile a contribuire costruttivamente affinché uomini, macchine e circuiti vengano resi compatibili con le loro funzioni. Possibilmente alla svelta.

Il successo, quando si parla di sicurezza e prevenzione, dipende da una solida conoscenza dell'in-

cidente da prevenire nonché del come e del perché esso si verifica. Altrettanto importante è la nozione esatta delle ragioni che incentivano la prevenzione e dei mezzi pratici che permettono di realizzare lo scopo.

Detto così sono quattro parole: in pratica, anche a voler prescindere dall'imponderabile e limitandosi al «Che cos'è un'esplosione?», ci si rende conto che la risposta è impegnativa.

Si rischia di sconfinare nella cinetica delle reazioni, cosa che non ci servirebbe nel caso specifico. Tuttavia, agli effetti della nostra discussione è sufficiente riconoscere l'esistenza di una «combustione esplosiva» che si verifica nei gas per effetto di simultanei fronti di fiamma in seno alla massa gassosa. Se non si provvede opportunamente alla rottura delle «catene» di reazione, la combustione può



divenire auto-accelerante e completarsi in tempi dell'ordine di un millisecondo. Abbiamo parlato di gas, pur riferendoci alla benzina contenuta in un serbatoio, in quanto i combustibili liquidi non bruciano come tali, ma solo quando assumono stato fisico volatile e divengono così miscelabili con l'ossigeno o l'aria atmosferica.

Esiste anche un altro tipo di combustione esplosiva che si verifica quando la quantità di calore generato dalla reazione supera la quantità di calore dissipato. La temperatura della miscela aumenta, il che generalmente accelera il processo di combustione: nuovo aumento di temperatura, nuova accelerata al processo e così via.

Ora che ci siamo fatti una cultura, siamo maturi per apprendere che i vapori di benzina, pur non essendo elementi da prender di sottogamba, non vengono al primo po-

sto nella graduatoria di pericolosità stabilita dalla normalizzazione dei mezzi antideflagranti da impiegare in atmosfere pericolose. Più rischiosi, ad esempio, l'acetilene e il metano.

Per quanto riguarda il caso che ci interessa in particolare, i serbatoi di sicurezza per benzina sono oggi, o dovrebbero essere, una concreta realtà. Nati per Indianapolis e collaudati nella maniera più varia (precipitazione da aereo in quota, raffiche di mitragliera, ecc.) hanno preso in seguito la via dell'aviazione guadagnandosi per questo i galloni di «segreto militare». Il presidente della Firestone Coated Fabrics Company arrivò a suo tempo a dichiarare alla stampa che il «SAFOM» (schiuma poliuretatica costituente il riempimento dei serbatoi di sicurezza) potrà rivoluzionare forma e ubicazione dei serbatoi del carburante sulle automo-

Il 20 febbraio si svolgerà a Bologna la premiazione dei CASCHI d'ORO AUTOSPRINT '70

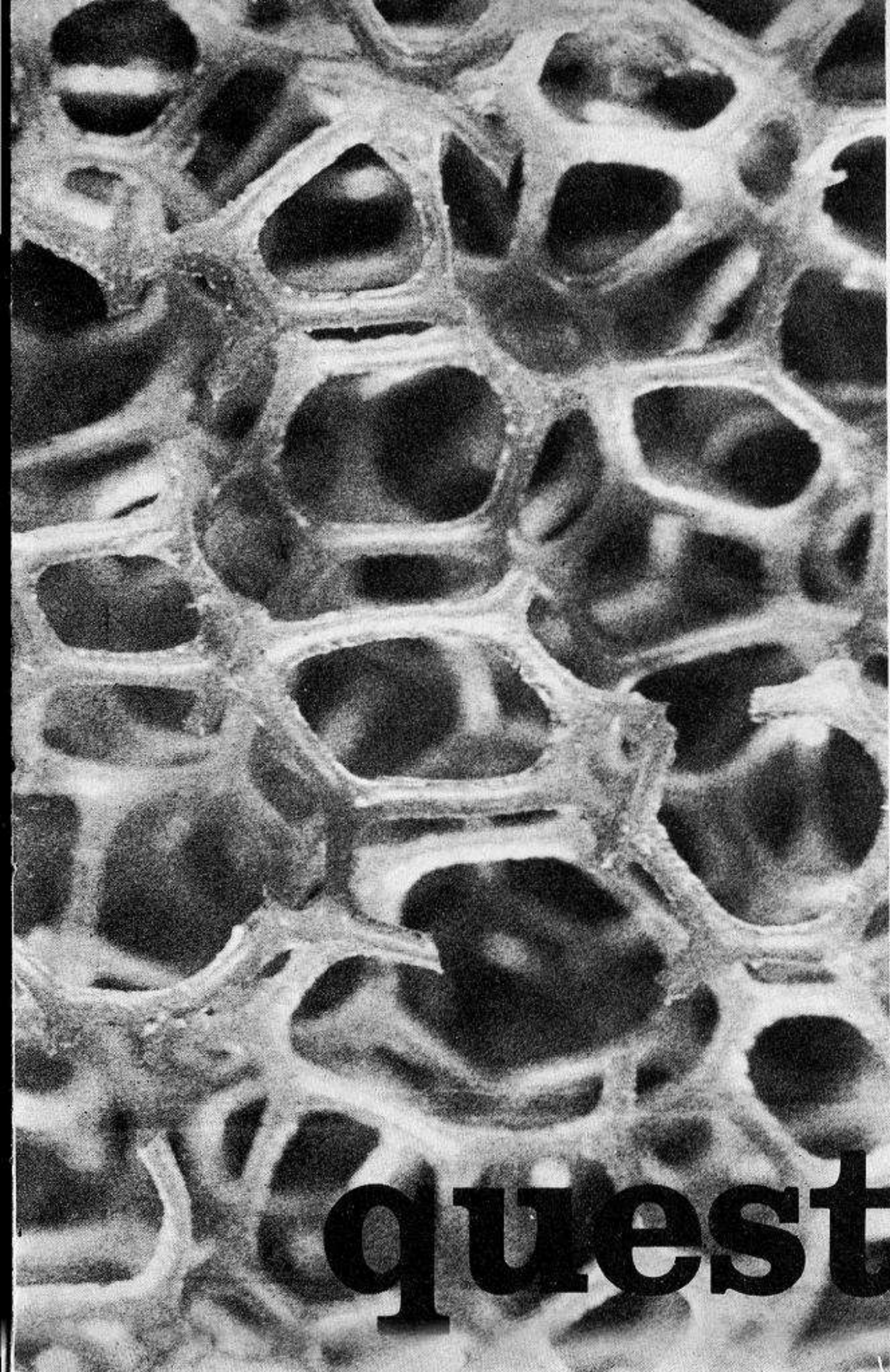
Nel prossimo numero i particolari della nostra manifestazione. A ritirare il CASCO IRIDATO assegnato alla memoria a JOCHEN RINDT, sarà a Bologna la moglie NINA

Avevamo promesso ai nostri lettori il MANIFESTO-RICORDO del campione del mondo della LOTUS. Purtroppo a causa degli scioperi non sappiamo ancora se riusciremo a inserirlo almeno nel numero 8 di Autosprint del 22 febbraio prossimo, insieme al resoconto della nostra annuale premiazione.

Nel prossimo numero intanto comunicheremo i nomi dei lettori che saranno invitati per assistere alla manifestazione, avendo realizzato il punteggio più alto nel concorso «FUORI L'AUTORE» indetto col sommario della nostra rivista annuale AUTOSPRINT 70.



Il manifesto di RINDT che troverete in uno dei prossimi numeri



... l'esplosione sulla FERRARI 312 P. (che già li aveva a BUENOS AIRES) ha fatto però sorgere altri interrogativi

dando le parole del presidente CSAI, ing. Rogano, al Convegno di Bologna, auspichiamo che lo stesso presidente o un suo rappresentante si cominci a far vedere alle gare in cui sono impegnate le squadre italiane di maggior prestigio. La corsa di Kyalami sarebbe la buona occasione, anche perché un rappresentante della commissione sportiva nazionale potrebbe garantire la Ferrari sul fatto che anche le altre squadre abbiano ottemperato all'obbligo di montare serbatoi autorizzati. Anche perché è tutt'altro che facile procurarseli.

Il problema riguarda da vicino anche i nostri piloti di Formula 3, che dovrebbero debuttare il 7 marzo a Monza.

La Pirelli, che è l'unica fabbrica in Italia in grado di produrre la spugna po-

liuretana, ha fatto sapere che soltanto su commesse di un certo valore (al di sotto del quale non è conveniente accettarle) farebbe fronte alle esigenze di costruttori e piloti di F. 3. E per questo il segretario della CSAI Saliti e l'ing. No-setto stanno compiendo un censimento delle monoposto, sia vecchie che nuove, e delle relative necessità di serbatoi di sicurezza, senza i quali quest'anno non si può correre in F. 3. Sorge però un dubbio: tra le comunicazioni dell'ordinativo alla Pirelli e le forniture degli accessori ai clienti trascorrerà sicuramente più di un mese. Per cui, alla data del 7 marzo la maggior parte delle monoposto F. 3 non sarà in condizione di scendere in pista. E siccome la CSAI è orientata fermamente a non modificare il calendario agonistico, cosa succederà?

questa «spugna»?

bili e che i serbatoi stessi, riempiti con Safom elimineranno in pratica i rischi del fuoco pur potendo essere situati dovunque, anche nelle portiere o sotto i parafanghi.

Abbiamo cercato di parlare coi tecnici più qualificati per poter redigere un articolo appoggiato sull'esperienza. Spiace dirlo, ma il massimo che siamo riusciti ad ottenere è stato un colloquio telefonico, in verità piuttosto interessante.

Contavamo molto sulla collaborazione dell'Autodelta, ma l'unico beneficiario in questo caso è stata la Società dei telefoni che quest'anno chiuderà in attivo non foss'altro che per le innumerevoli e vane nostre chiamate in teleselezione. Però ci si deve sentire soli ad essere Dio...

Quindi, rimane il dubbio: può un serbatoio di sicurezza esplodere e che ne dicano gli esperti di America sulla base di collaudi all'americana? E se il famigerato muretto di Indianapolis non provoca l'incendio delle vetture che ci vanno a sbattere, perché l'urto con la Matra ha fatto da innesco alla bomba-Ferrari?

Esistono norme alquanto precise e dettagliate che riguardano sia la procedura costruttiva che la posa in opera dei serbatoi flocci. La preoccupazione basilare, si capisce, verte sul fatto che si debbono scongiurare i rischi di puntura e di lacerazione.

Una struttura espressamente prevista per resistere ad entrambi i tipi di attacco era quella dei serbatoi montati sulla «Sigma», la Gran Premio sicura di qualche anno fa. Ma il peso di questi elementi, dell'ordine di una trentina di chili, ha dissuaso i costruttori dall'accettare siffatta penalizzazione per usi pratici.

D'altra parte, ripetiamo, i risultati americani sono indubbiamente

conformi al concetto di sicurezza, anzi «safety», come lo intendono loro. E allora? Possibile che soluzioni identiche portino a risultati pratici diversi?

Certo che, in caso di urto violento, avranno molta influenza sulle condizioni di lavoro del materiale elementi come la forma e l'ubicazione dei contenitori, nonché la configurazione e la distribuzione dei vincoli.

Certamente questi ultimi saranno studiati con la precisa preoccupazione di realizzare qualcosa che tenga solidamente ma non tanto da danneggiare l'involucro in caso di strappo.

E che le inerzie giochino tiri birboni in questo campo rimane ulteriormente dimostrato se si considera che, sulla 312 P di Baires l'impianto a fluobrene non ha funzionato essendo la relativa bom-

bola schizzata chissà dove al momento dell'impatto.

La presenza di un riempimento inerte rompifiamma dovrebbe comunque eliminare in buona parte i rischi di combustione esplosiva anche in caso di lacerazione del «sacco», operando sul principio della lampada Davy. Il principio sembra facile: chiunque sia stato in un laboratorio di analisi avrà certamente visto un becco Bunsen sistemato sotto un trespolo portante una reticella metallica. La fiamma non attraversa detta reticella, ma vi si schiaccia contro aderendo alla superficie inferiore.

Non è del tutto spiegato il perché di questo fenomeno. Tuttavia esso viene ampiamente sfruttato in miniera, in raffineria e nelle atmosfere esplosive in genere. La schiuma poliuretana ha dimostrato attraverso una intermina-

bile casistica, di comportarsi in maniera analoga smorzando efficacemente la velocità di propagazione della fiamma in seno ai vapori.

Una delle domande che intendevamo rivolgere ai competenti in tutt'altre faccende affaccendati riguarda ciò che succede all'atto della lacerazione di un involucro contenente la schiuma di sicurezza. I gas contenuti (facciamo il caso del serbatoio pressoché vuoto) hanno la spontanea tendenza a sfuggire all'esterno miscelandosi con l'aria, o questa fuga avviene gradualmente se non è favorita da cause esterne?

Ci riferiamo espressamente al caso di una schiuma contenente gas, esposta improvvisamente all'aria per quel tempo, sia pur breve, necessario al veicolo per passare dallo stato di moto a quello

di quiete. Esistono i presupposti per il botto?

Ci risulta che alcuni costruttori fanno uso di una pressurizzazione dinamica dei serbatoi. Non potrebbe questa tecnica costituire un pericolo potenziale nel caso appena accennato? In altre parole, ci sembra che i gas potrebbero, in queste condizioni, essere «soffiati» fuori dalla schiuma e turbolati in condizioni di perfetta miscibilità in un ambiente ossigenato dove non mancano i punti caldi.

Mentre stiamo scrivendo, proseguono a Montecarlo i lavori della Commissione Sportiva Internazionale. E' possibile che tra i vari argomenti all'ordine del giorno capiti anche una accurata indagine sulle cause di una tragedia che possiamo definire assurda ma che ripropone intera la «sequenza del domino» nota agli studiosi dei problemi di sicurezza. E' dimostrato infatti che in tempo di pace:

- 1 Infortuni e danni derivano, salvo azioni criminose, esclusivamente da incidenti;
- 2 Gli incidenti sono provocati invariabilmente dal comportamento pericoloso dell'uomo o dalla esposizione a rischi di carattere meccanico-ambientale;
- 3 Azioni e condizioni pericolose hanno la loro causa principe nel comportamento errato delle persone;
- 4 Gli errori delle persone nascono dall'ambiente, dall'ignoranza e da concetti errati acquisiti per consuetudine.

Dalla precedente sequenza si può dedurre che, nel verificarsi di un infortunio o di un incidente, l'errore umano costituisce l'eterno bussillis. Altrettanto lampante risulta il fatto che i metodi e le organizzazioni di controllo non potranno esimersi da una supervisione continua dell'elemento uomo.

g. o.

50 mila dollari spesi a Pocono solo per i servizi antincendio

NEW YORK - La Pocono Speedway ha annunciato — anche se ancora molte settimane dividono la grande corsa «500», tipo Indy sul nuovo autodromo di aver nominato un capo delle ambulanze (si dice 15 automezzi aggiornatissimi) per le quattro gare in programma in quell'autodromo durante il 1971 e un capo vigile del fuoco.

Inoltre i servizi di sicurezza sono stati completati con cinque elicotteri per i dislocamenti immediati, una quarantina di infermieri, e... nientemeno due ospedali prefabbricati, uno ad ogni curva della pista.

Dick Fleck, il capo dei vigili del fuoco, è nato a Langhorne, nella Pensilvania. Egli dirigerà la squadra antincendio nella pista, squa-

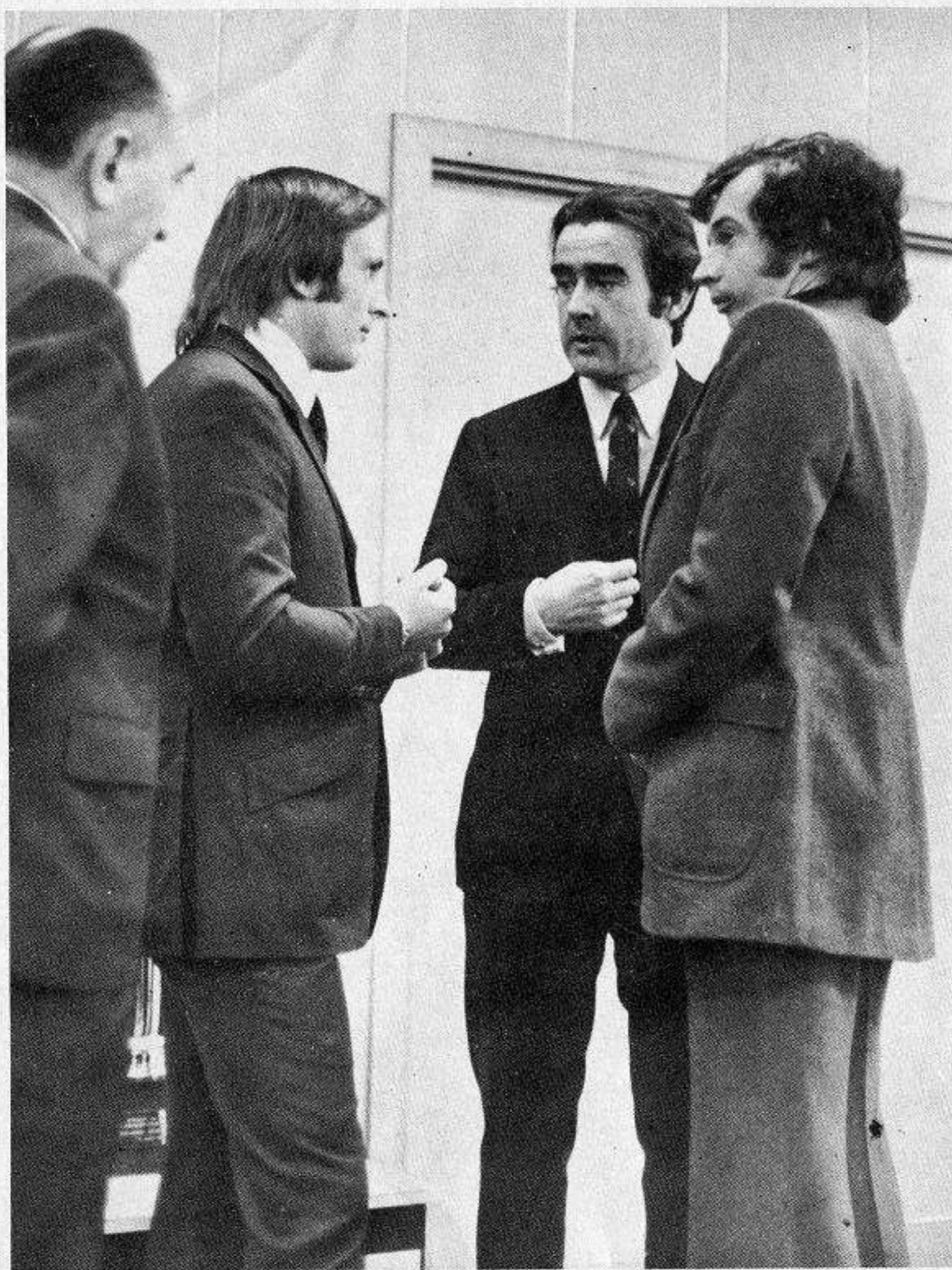
dra che verrà formata quanto prima dopo aver reclutato «volontari» vigili del fuoco nello stato della Pensilvania, i quali inizieranno subito ad allenarsi con i nuovissimi attrezzi anticendio costati alla «Pocono» 50 mila dollari.

Gene Fanini, invece, avrà in mano la situazione delle autoambulanze, e guiderà il vero plotone di infermieri ed infermiere, lungo il percorso.

AUTOSPRINT non può che additare ad esempio la direzione di un autodromo come quello di «Pocono» (non a caso affidata a Mario Andretti) e anche degli altri impianti USA. Prima della vittoria, prima dei premi sensazionali, si è pensato a difendere la vita dei piloti.

LAGARDÈRE fa del «caso BUENOS AIRES» un problema di sopravvivenza dello sport automobilistico

La MATRA solo con AMON se verrà squalificato BELTOISE



AMON, LAGARDÈRE e BELTOISE: tris MATRA

DALL'INVIATO

PARIGI - Il signor Jean-Luc Lagardère è l'amministratore e direttore generale della società Engins Matra, uno dei più grandi complessi industriali europei (se non il più grande) nel campo della progettazione e costruzione di quelle specialissime cose che vanno sotto la generica etichetta di «tecniche avanzate»: missili, propulsori spaziali, stazioni satelliti, eccetera.

Il signor Lagardère è anche, però, l'effettivo capo della Matra Sports, il dipartimento sportivo automobilistico che la Matra è stata in un certo senso costretta a creare quando ha dovuto ereditare le attività e passività della Automobili Bonnet. E come direttore generale della Matra e quindi capo anche della Matra Sports, il signor Lagardère è diventato abbastanza noto nel mondo delle corse da quando la Matra ha cominciato a correre anche in F. 1 dopo aver ottenuto un notevole numero di successi nelle formule minori.

Tre anni fa, presentando alla stampa il nuovo motore Matra 12 cilindri a V, il signor Lagardère affermò categoricamente che intendeva vincere a Le Mans e poi il campionato del mondo conduttori F. 1. E ricorderete come il pronostico programmatico sia stato abbastanza rispettato, poiché infatti Stewart con una Matra ha vinto il campionato del mondo, sia pure con un motore non Matra. Diventava quindi interessante andare a Parigi ad ascoltare la conferenza stampa che il signor Lagardère aveva deciso di tenere, almeno per udire quali altri obiettivi la Matra si è proposta per il futuro immediato, ed alla luce anche di avvenimenti recenti.

Diciamo subito che siamo rimasti un poco delusi, perché in fondo non ci è stato detto niente che non conosciamo o che non immaginiamo. Niente di particolare, salvo il fatto che... non ci sono state promesse programmatiche. Da pensare che la esperienza abbia insegnato come sia inopportuno annunciare in anticipo dei risultati, che specie nelle corse d'automobili sono aleatori per molte ragioni.

In sostanza quello che abbiamo appreso è che:

— la Matra correrà nelle gare della F. 1 con l'intento di riuscire a vincere almeno un Gran Premio, ma non con quello della conquista del campionato del mondo, che non è considerato obiettivo accessibile;

— poiché il 1971 sarà un anno di transizione in attesa della unificazione di tutte le macchine a tre litri per il '72, in molte gare non vi possono essere speranze serie di successo con motori da 3 litri. Perciò nelle corse per i prototipi la Matra sarà presente con una vettura soltanto in qualche gara, con la macchina tipo 660 che è considerata in evoluzione per preparare la stagione 1972. E' probabile che a Le Mans di macchine ce ne siano due, ma per le altre corse non vi sono nemmeno programmi precisi di scelta, in quanto la partecipazione a quelle corse che possano essere interessanti sarà fatta soltanto se vi sarà disponibilità di motori.

— gli uomini a disposizione della Matra saranno Chris Amon e Jean Pierre

Beltoise, da impiegare per le F. 1 ed in coppia per i prototipi. Amon è stato ingaggiato perché ne sono state apprezzate le qualità di pilota e quelle di capicollaudatore che permette la messa a punto rapida delle macchine.

«Penso — ha detto Lagardère — che i successi ottenuti oggi dalle Ferrari gli siano dovuti».

Con Beltoise che è anche lui un buon preparatore, pensano di ottenere dei buoni risultati.

Il discorso è continuato, sullo slancio, con la spiegazione del perché la Matra ha dovuto privarsi di Pescarolo: «Poiché abbiamo preso Amon ed avevamo Beltoise, e poiché Pescarolo voleva correre anche in F. 1, non potevamo accontentarlo e quindi è stato con un certo rimpianto che abbiamo dovuto separarci».

Le macchine saranno modificate leggermente in talune parti troppo pesanti ed i motori seguono una costante evoluzione che sperano li porti a livelli altamente competitivi.

A questo punto da parte di un giornalista francese, e come logico proseguimento del discorso sui piloti è stata posta la domanda precisa:

«Nel caso che la Matra si trovasse a non poter temporaneamente disporre di uno dei suoi piloti, ha elementi di rincalzo?»

Era chiaro il senso della domanda ed altrettanto chiara è stata la risposta:

«Innanzitutto se dovessimo non poter disporre di uno dei nostri piloti vi dico subito che la sua macchina resterà in garage. I nostri piloti sono parte della nostra famiglia e non dei

mercenari a un tanto per prova. Per quanto riguarda il problema che concerne Beltoise — ha proseguito Lagardère — vi sono molte cose da dire. C'è stato un incidente, c'è stata la morte di un pilota. Si cercano dunque le responsabilità. C'è stato l'errore di Beltoise nel non aver applicato i regolamenti, ma dal momento dell'errore di Beltoise a quello della morte di Ignazio Giunti c'è stata tutta una somma di disgraziate circostanze, di altre carenze, di altre responsabilità».

«Ho chiesto a molti personaggi attenti e competenti: se non ci fosse stata la morte di Giunti, cosa sarebbe accaduto? Tutti mi hanno risposto che non sarebbe accaduto nulla».

«E' logico che tutta la catena di errori che ha portato alla disgrazia debba ricadere soltanto sul pilota?»

«Penso che se si debbono concedere delle attenuanti è al pilota, per primo che bisogna concederle. Non accanirsi soltanto sulla persona che è alla origine del fatto».

Lagardère ha poi continuato: «Si fanno corse di automobili dappertutto, ma in qualche Paese non si hanno le stesse norme giuridiche che nella nostra vecchia Europa o negli Usa. Credo sarebbe bene che la CSI e la FFSA (Federazione francese) entrino in contatto con la Giustizia argentina. Perché se le autorità sportive dovessero adottare delle misure disciplinari la Giustizia argentina avrebbe una specie di convalida della colpevolezza di Beltoise prima ancora di aver pronunciato il suo giudizio, e poiché in Argentina le leggi prevedono la prigione senza condizionale, ciò significherebbe mandare il pilota in prigione. E poi se dovessimo inoltrarci su questa strada, e vedere cioè la Giustizia normale occuparsi di fatti sportivi si potrebbe andare molto lontano, con querelle e denunce a non finire, anche tra marche differenti, a proposito di danni materiali o morali subiti in pista. Se dovessimo imboccare questa strada vi dico subito che la Matra non parteciperebbe alle corse».

Rivelando di essere stato recentemente a colazione con importanti uomini di governo italiani (Colombo, Moro, diplomatici) evidentemente per argomenti non sportivi, Lagardère ha detto che hanno parlato della vicenda e che ha avuto la sensazione — che egli comprende — che in Italia la morte di Giunti è stata molto sentita, per le qualità morali e sportive del pilota, che egli stesso ammirava.

«Però, ha proseguito, io mi auguro che la stampa italiana si sforzi di spaziosamente l'accaduto, anche se comprendo l'emozione ed il dolore che ha provocato, e che condivido. Io spero che in futuro la Matra continui ad essere per gli italiani quella che io ho avuto l'impressione che fosse finora. Cioè una casa simpatica. Ho trovato soltanto sui giornali italiani delle parole di elogio per dei successi parziali da noi ottenuti in Italia contro macchine italiane; e ciò mi ha convinto che la nostra squadra aveva suscitato molte simpatie. Vorrei proprio che in futuro la Matra continuasse ad essere una delle beniamine del pubblico italiano».

Franco Lini

400 milioni spesi in Italia per corse FORD

● La Formula Ford l'anno prossimo rischia di essere abolita (con il rallycross) in Italia. Alla Ford Europa sono indispettiti per gli ostacoli che la CSAI ha frapposto allo sviluppo di queste iniziative qui da noi. E si sottolineano le pressioni in atto per la Formula Nazionale. Pare che nel '70 l'Operazione Sport sia costata alla Ford italiana 400 milioni.

● Intanto la prima gara Ford per l'autodromo di Roma (sempre inattivo) è stata tolta. Le 12 gare restano così suddivise ora: 4 a Monza, due a Imola, 1 a Enna, 5 a Roma (autodromo permettendo: ma chi ci crede?).

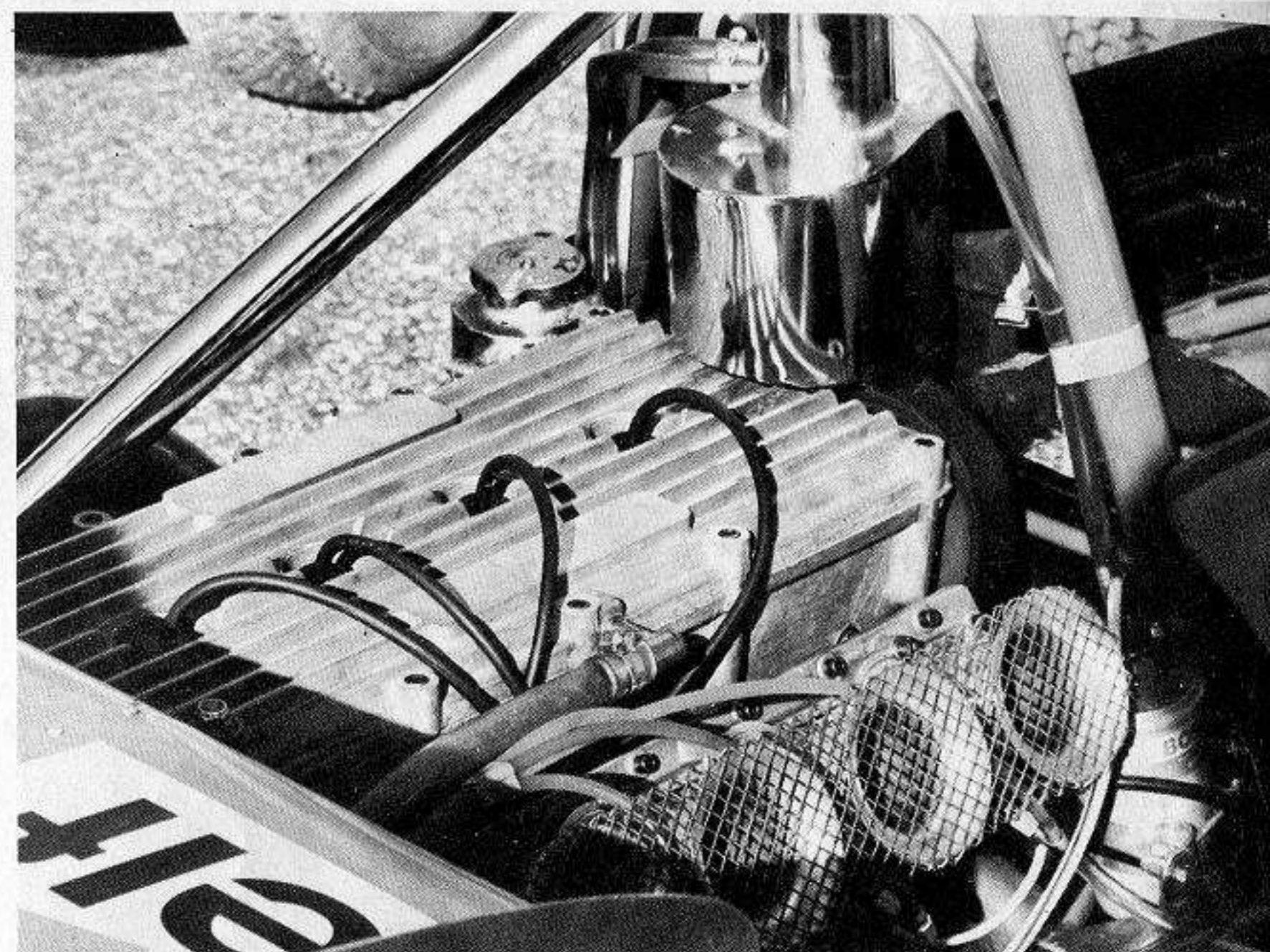
● A Misano nemmeno si lavora, ancora. Pur se l'ing. Cavazzuti, è stato ufficialmente incaricato anche della realizzazione del suo progetto affidandogli la direzione dei lavori. Pare che l'ing. Piero Taruffi abbia promosso azione legale, ritenendosi non soddisfatto dello accantonamento del suo progetto iniziale.

● E di Imola, direte voi, cosa si sa? Niente, purtroppo. Sindaco ed ESTI giocano a... perdere tempo. E l'AC Bologna finirà per farsi soffiare i 500 milioni del mutuo ACI.

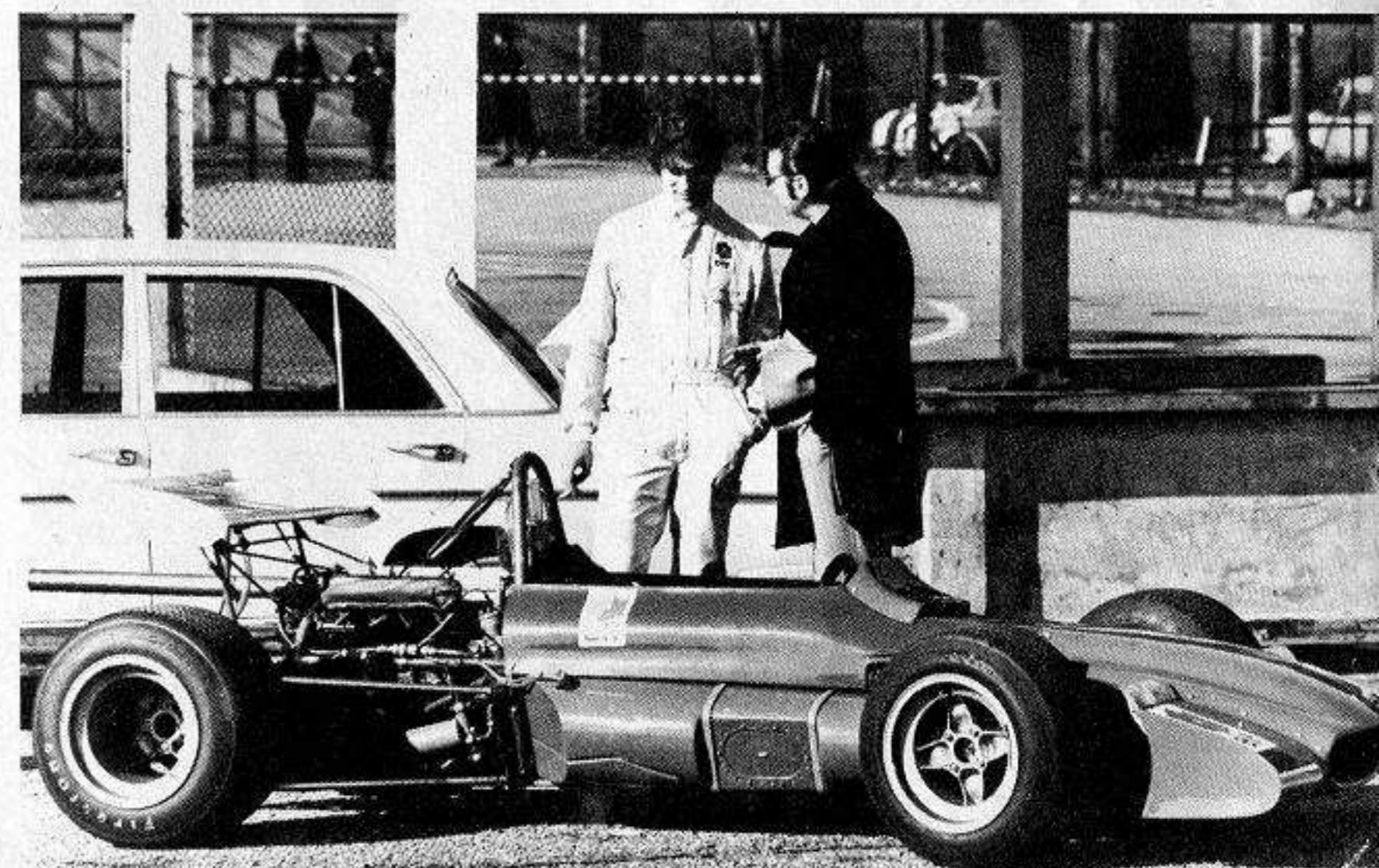
La TECNO turchese



cambia «testa»

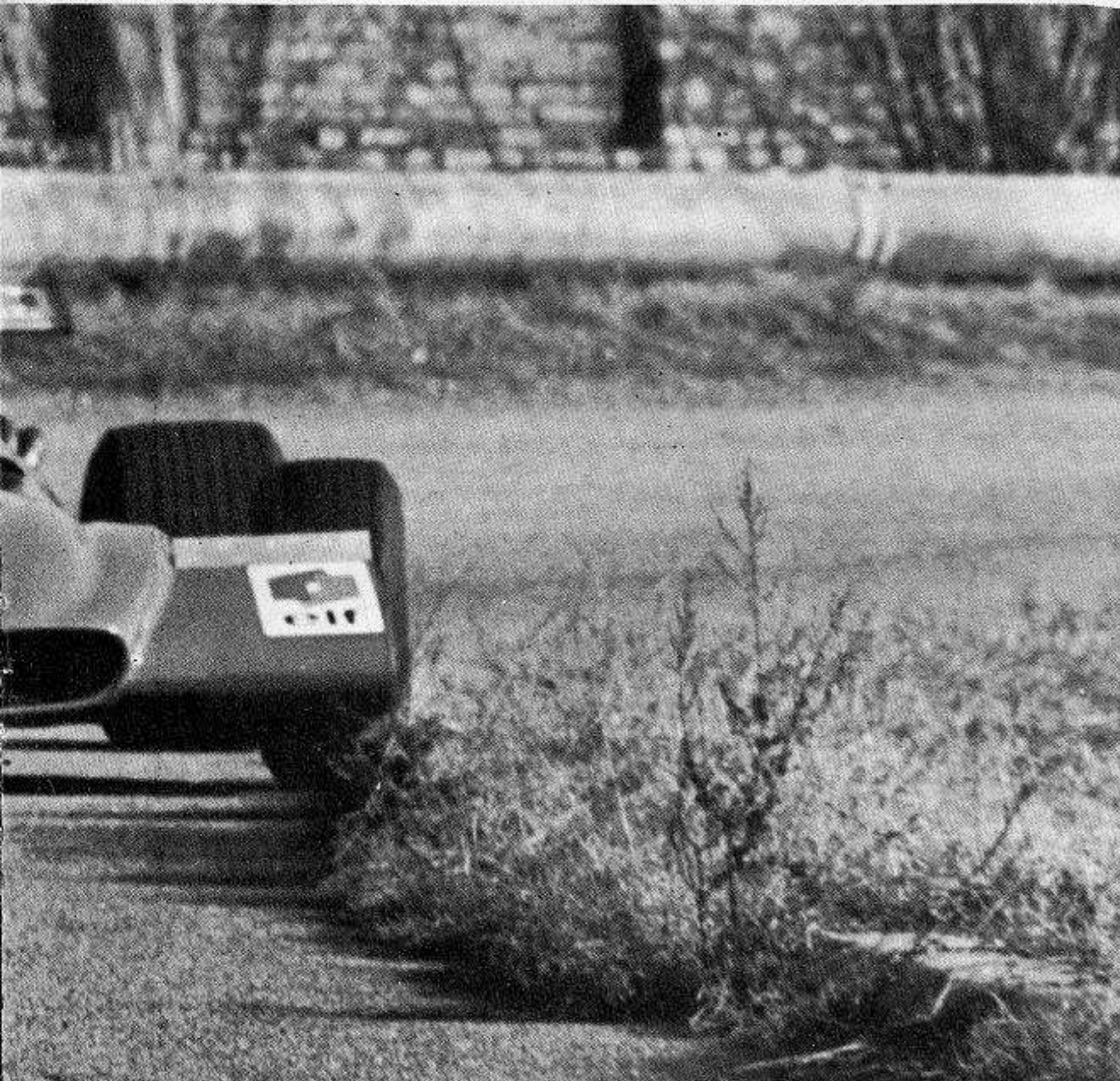


Ecco un dettaglio della nuova testata progettata e realizzata dalla Tecno, sempre utilizzando il Cosworth FVA come base. Nella parte anteriore, si nota chiaramente una delle due pulegge di comando degli alberi a cammes trascinata da una solida cinghia dentata



Francois Cévert e Luciano Pederzani. Il francese sarà il pilota di punta della «équipe Tecno-Elf», assieme ai connazionali Depailler e Jabouille. Alla prima gara dell'Europeo '71, ad Hockenheim, le Tecno F. 2 saranno tre. (Ma forse anche 5. Come? Saprete...)

Cévert, non avendolo potuto fare a Bogotà, si è «sgranchito» a Modena alla guida della nuova F. 2; è la prima volta che il francese scende in pista dopo la rottura della clavicola che gli impedì di andare a Buenos Aires. Il telaio è l'ormai noto modello '71, che nel caso specifico era appena stato montato e necessitava di molte regolazioni. Ma quello che interessava era il motore



MODENA - Le recenti vicende della Tecno non sono una novità. La casa bolognese, infatti, dopo la stagione '70 (coronata dal successo nell'Europeo F. 2) ha fatto un po' di conti, e si è resa conto che con i tempi che corrono — costi della manodopera sempre crescenti, agitazioni sindacali incombenti — non valeva più la pena di impostare un «programma clienti» come nelle stagioni passate, magari con la rabbia di non riuscire a produrre tutte le vetture per le quali si avevano avute delle ordinazioni. Quindi, i fratelli Pederzani hanno ridimensionato la loro attività, per concentrarsi sulle vetture ufficiali, per difendere nel migliore dei modi il fresco titolo che l'ha messa al centro delle «attenzioni» di tutti i concorrenti.

Infatti, oltre a tre o quattro vetture semi-ufficiali per la F. 3, nel 1971 alla Tecno si costruiranno solo le Formula 2 per la squadra ufficiale, al cui mantenimento ha dato un solido contributo la Elf.

Ed eccola qua, la vettura della «svolta». La Tecno F. 2 blu, uscita per la prima volta in prova all'aerodromo di Modena. Oltre al colore (che poi non è proprio blu, ma una specie di turchese), la grossa novità sta nel motore, ora completamente ristrutturato. Il reparto corse della Tecno vi ha dedicato l'intero inverno, riprogettando la testata e realizzandone la fusione. La modifica principale consiste nel nuovo comando della distribuzione, che ora è a cinghia dentata esterna, al posto della cascata di ingranaggi dell'FVA originale.

L'obiettivo era quello di innalzare la potenza massima senza perdere troppi cavalli ai regimi intermedi, ed il pur breve test in pista ha confermato le interessanti indicazioni del banco prova. E' certo ancora troppo presto per parlare esplicitamente di «ottimi risultati», il motore è alla sua prima uscita ed il suo sviluppo richiederà ancora tempo. Luciano Pederzani, poi, non si è voluto sbilanciare, anche se i larghi sorrisi che i componenti del «clan» bolognese si scambiavano erano fin troppo eloquenti.

La TECNO, come è noto, non si è presentata a Bogotà, dove avrebbe dovuto mettere a disposizione una sua «vecchia» F. 2 a Clay Regazzoni. Ma la Ferrari non ha dato allo svizzero il permesso di contrarre altri impegni.

Trionfa DI PALMA sulle ANDE

VIEDMA - L'ultima battaglia automobilistica in Argentina per il 1970 si è svolta sulla distanza di km 2.801,100 con il Gran Premio di Turismo Carretera Formula «A», su tre difficili tappe. Severo esame su difficili strade, non certamente paragonabili alle nostre autostrade. La corsa doveva definire pure il campionato argentino di questa categoria.

La corsa si svolge su tre tappe consecutive cioè Venado Tuerto-Mendoza di km 883, 2; Tunuyan Zapala di km 863,4 e Zapala-Viedma di km 1054,5. Tappe che, specie nelle vicinanze di Mendoza, fino a C. Curá, viaggiano sul bordo della cordigliera delle Ande per poi attraversare bruscamente la Patagonia fino a Viedma.

Al via non si presentano 10 vetture e la corsa si fa subito violenta perché Di Palma con il suo Torino Berta non vuol perdere occasione di mettere polvere fra lui ed i suoi avversari come più probabile candidato al

campionato. Dunque non tarda a vincere alla media di km 172,079 (notate la media molto alta su strade aperte al traffico e certamente non molto levigate) seguito a 9 minuti da Perkins pure su Torino. Insomma 10 Torino ai primi posti e 36 arrivati al traguardo di tappa! Massacrante sotto tutti gli aspetti tanto che chi a San Luis, dove vi era una neutralizzazione di 10' non ha cambiato tutti gli ammortizzatori, almeno ha dovuto farlo con due.

La seconda tappa vedeva di nuovo Di Palma al trionfo alla media di km 136, 135 mentre aumentava il suo vantaggio su Perkins a 15 minuti, preziosi certamente in una gara che superava ogni previsione come durezza. Delle 36 auto scassate ed alla meglio riparate solo 19 potevano toccare terra mendocina e di questi 8 Torino in prima linea. Rimanevano così in gara solo 13 Torino, 4 Peugeot 404 di cui uno pilotato dalla cono-

CORRIERE CORSE

La COLOMBIA «scopre» l'automobilismo e apre nuovi orizzonti alla F.2

Battesimo CHEVRON marca SIFFERT

SPECIALE PER AUTOSPRINT

BOGOTÀ - Il '71 sarà l'anno della F. 2: siamo stati facili profeti nel preannunciare, già dalla stagione '70, il successo di questa formula, così importante per arrivare all'apice. Quest'anno, poi, le incertezze della F. 3 hanno accelerato il processo di passaggio, e si prevedono niente meno che una sessantina di piloti impegnati nelle gare della stagione.

La Columbia ha voluto essere la madrina di un programma tanto intenso, ospitando due gare di F. 2 sul nuovo tracciato di Bogotà. Si tratta di un nuovo impianto, proprio alla sua inaugurazione, che è stato ideato e realizzato con tutti i requisiti di sicurezza necessari oggi. Il percorso di 3,925 km con 8 curve è di tipo medio veloce, ed ha fatto registrare medie attorno ai 160 km ora sul giro per le auto della seconda formula.

La prima corsa, intitolata al presidente della Repubblica di Colombia si è svolta in due manche su 60 giri, 30 per manche equivalenti a 235,500 km ed ha visto la vittoria per somma di tempi di Siffert davanti a 50.000 persone letteralmente entusiaste.

Siffert era uno dei favoriti, insieme a Hill, Rollinson, Pescarolo, Stommelen, Bell e

Westbury, ed è stato proprio con questi piloti che ha disputato parte della gara nelle prime posizioni.

La gara, infatti, si è articolata secondo alcune fasi caratteristiche, in cui Siffert ha sempre avuto un ruolo importante.

Nella prima prova ha condotto la gara dal tredicesimo giro in poi (prima era Pescarolo a condurre) staccando abbastanza facilmente Hill, Dubler in ottima forma al suo esordio in F. 2, Walker, Williams e gli altri.

Nella seconda all'inizio lottava con Hill, ma è servito anche a staccare i due di testa l'incidente accorso all'inizio del secondo giro, quando Pescarolo ha toccato una delle gomme che servono per delimitare la pista, e questa è volata su Rollinson che ha perso l'alettone ed è stato costretto a fermarsi ai box per toglierlo. Sempre durante questo giro, due altre gomme sono volate su Dini, una gli ha toccato il casco e l'altra è passata sotto le ruote della sua vettura, che è poi finita contro un guard-rail danneggiandosi.

Nella seconda manche, poi Siffert e Hill si sono staccati dagli altri e sono rimasti insieme per buona parte della gara. Poi il motore di Hill è andato calando, e sul finale si è fatto superare da Bell e Walker.

Dopo le esperienze fatte da Wisell lo scorso anno, senza troppa fortuna, la Chevron B18 ha vinto una gara: sotto i colori della BP, gestita dallo stesso Siffert. Come sempre in F. 2 i protagonisti della gara sono stati molti e Dubler, Pescarolo e Williams devono essere segnalati per la condotta di corsa tenuta: la sfortuna ha colpito Pescarolo a sette giri dalla fine della prima manche, quando è stato costretto a fermarsi ai box per rottura del telaio e perdita di olio, e Dubler nella seconda al diciassettesimo giro, quando era in terza posizione — dietro a Siffert e Hill — per rottura degli ingranaggi del cambio. Williams è uscito di pista nella seconda manche.

L'organizzazione è stata buona: l'esperienza degli uomini

presenti ha consentito di superare anche tutti i piccoli inconvenienti che problemi logistici ed inesperienza locale hanno determinato.

Hanno fatto piacere i rientri di Corti e Dini: per il primo speriamo che sia finito il difficile periodo che ha fatto seguito al brutto incidente del Nurburgring nel '70. Oggi in gara si è comportato egregiamente, e solo un banale incidente (si è svitata una candela

COPPA PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA - Gara internazionale di F. 2 - Autodromo di Bogotà, Colombia, 7 febbraio 1971.

LE CLASSIFICHE

1. Prova:

1. Siffert (Chevron) 45'48"3, media 154,245 kmh; 2. Dubler 45'50"6; 3. Hill 46'48"4; 4. Williams 46'57"6; 5. Corti ad un giro; 6. Perrot ad un giro; 7. Moser a un giro; 8. Stommelen a un giro; 9. Westbury a un giro; 10. Cullen a due giri; 11. Werner a due giri; 12. Bell a tre giri; 13. Rollinson a quattro giri; 14. Pescarolo a sette giri; 15. Blades a otto giri; 16. Ikuzawa a ventiquattro giri; 17. Dini a ventotto giri.

2. Prova:

1. Siffert (Chevron) 48'39"4, media 145,201 kmh; 2. Bell 49'28"1; 3. Walker 49'28"6; 4. Hill 49'54"3; 5. Stommelen 50'09"8; 6. Westbury a 1 giro; 7. Perrot a 1 giro; 8. Moser a 2 giri; 9. Werner a 3 giri; 10. Corti a 12 giri; 11. Ikuzawa a 14 giri; 12. Dubler a 17 giri; 13. Williams a 21 giri; 14. Blades a 22 giri; 15. Cullen a 29 giri.

Finale per somma di tempi:

1. Siffert 1.34'27"7; 2. Hill 1.36'42"7; 3. Westbury a 1 giro; 4. Walker a 1 giro; 5. Stommelen a 1 giro; 6. Perrot a 2 giri; 7. Bell a 3 giri; 8. Moser a 3 giri; 9. Werner a 5 giri; 10. Corti a 13 giri; 11. Dubler a 18 giri.

al dodicesimo giro della seconda manche), non lo ha messo nella classifica. Per il secondo, questa ripresa segna la parola fine alla brutta parentesi apertasi con l'incidente durante la ricognizione sul circuito del Mugello.

Per Siffert questa vittoria significa un ritorno al successo in monoposto, dopo la vittoria che risale all'estate del '70 a Rouen con la BMW. Il pilota svizzero che quest'anno tenterà la sorte della F. 1 con la veloce BRM, è stato particolarmente felice di un risultato che suona come augurio.

Gabriela Noris

Augusto C. Bonzi

Le prove della 500 Miglia a Daytona

Stock-car a 290 e 5000 dollari già vinti da Foyt

DAYTONA - A. J. Foyt tre volte vincitore di Indianapolis, ha conquistato la prima posizione al via qualificandosi alla media di 182,744 miglia orarie (oltre 290 kmh) per la 500 Miglia di Daytona di sabato prossimo. La corsa riservata a vetture Stock vedrà un gruppo di oltre 60 macchine superpreparate del valore di 60 mila dollari ciascuna. Foyt piloterà una Mercury rossa e bianca. Sino ad ora 20 piloti si sono qualificati, mentre entro questa settimana altri 38 proveranno sul circuito di Daytona.

Tra i qualificati nelle prove di questa sezione figurano anche Bobby Isaac, Bobby Allison su Dodge, David Pearson, Leroy Yarborough, pure su Mercury, Richard Brooks, Donnie Allison, pure lui su Mercury. Manca la Ford ufficialmente a Daytona quest'anno, e le altre marche ne approfittano per conquistare la prestigiosa 500 Miglia che per le Stock Car rappresenta la Indianapolis delle vetture USAC.

Pedro Rodriguez, che ha girato in prova su una Plymouth, ha dovuto desistere e rimandare al lunedì le prove di qualificazione, poiché il suo motore ha cominciato a fumare al secondo giro.

Il messicano guiderà in coppia con Cale Yarborough.

Per questa corsa spettacolare sono in palio 200 mila dollari oltre ad un monte premi extra che fa salire il totale a mezzo milione di dollari.

Ad A. J. Foyt sono andati i primi cinque mila dollari (oltre 3 milioni di lire) per il suo exploit, mentre a Bobby Isaac sono andati mille dollari per la seconda posizione. Peter Hamilton, il campione USAC che vinse la scorsa edizione, si è qualificato al terzo posto.

a. m.

S. PAULO - La Temporada di F. 3 è finita a Porto Alegre, in campo neutro, se così si può dire, su di un circuito, cioè, dove non giocava il fattore conoscenza. Fittipaldi, che aveva proprio dalla sua questo elemento a S. Paolo, ha mancato la vittoria di un solo decimo dopo una battaglia ai ferri corti con David Walker, per cui il bilancio delle quattro gare è di due vittorie per il Brasile — e per Fittipaldi in particolare — una per l'Italia, grazie a Salvati, ed una

per l'Inghilterra, anche se Walker, in effetti, è australiano.

E' stata una serie di prove interessanti, corse dalle ormai scadute F. 3 da un litro, che escono così praticamente dalla scena con onore, lasciando il posto ad incertezze e discussioni.

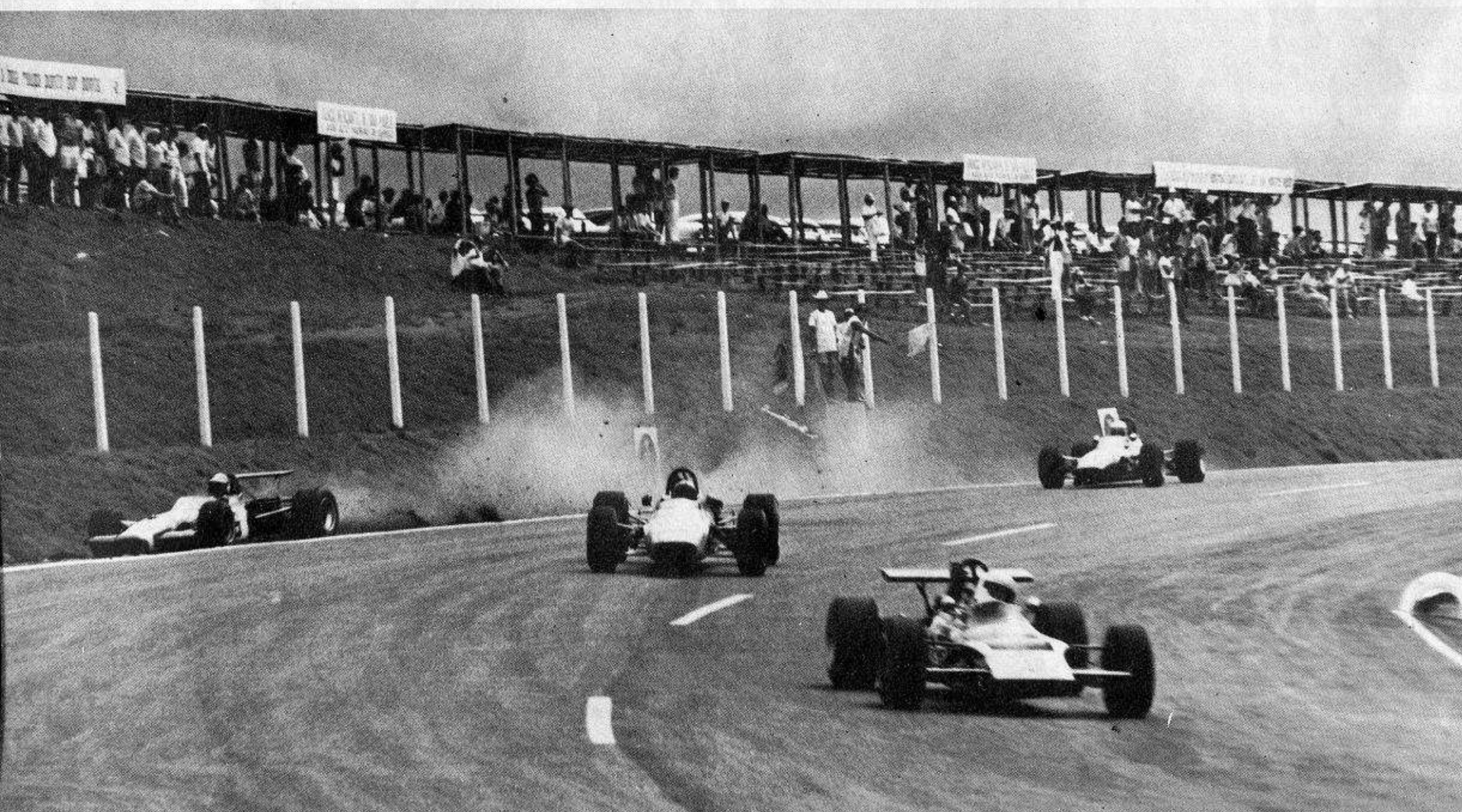
Onore e merito anche agli organizzatori che hanno affrontato un impegno molto gravoso per iniziare la scalata all'obiettivo ambizioso di

una prova mondiale. Con la serie di gare autunnali per la F. 2 ed una nuova Temporada in febbraio per la F. 3, Scavone e la TV Globo si preparano al grande passo della F. 1, e non possiamo che augurare loro il successo.

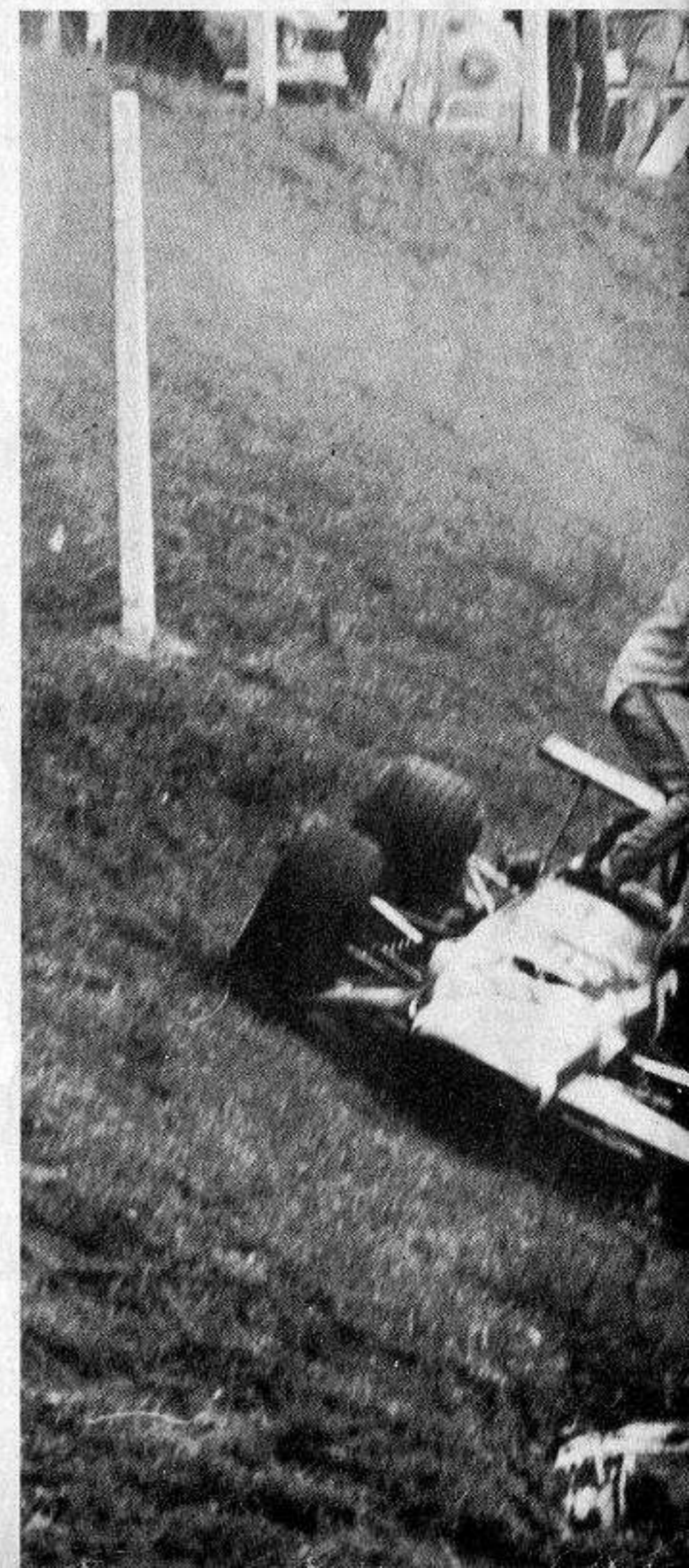
Ciò che appare ormai chiaro (e incredibile), con l'aumentare delle gare nell'emisfero australe, è la prospettiva di stagioni senza soluzione di continuità, in cui i piloti gareggeranno 52 settimane su 52... più gli extra.

Dal Brasile l'

alla F. 3 «mille»



Ecco la sequenza dell'incidente occorso a Dubler nel corso della prima manche. Si vede la Chevron del pilota svizzero nel prato alla destra della curva dopo i boxes, quindi la vettura fermarsi a cavallo del guard-rail che delimita la pista e Dubler abbandonarla



addio

Ed ecco il resoconto completo della quarta ed ultima prova della Temporada brasiliana, quella di Porto Alegre, che non avevamo pubblicato nello scorso numero per poco spazio.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

PORTO ALEGRE - Sono venuti in diciannove piloti: assente Francisci ritornato in Europa dopo la terza prova.

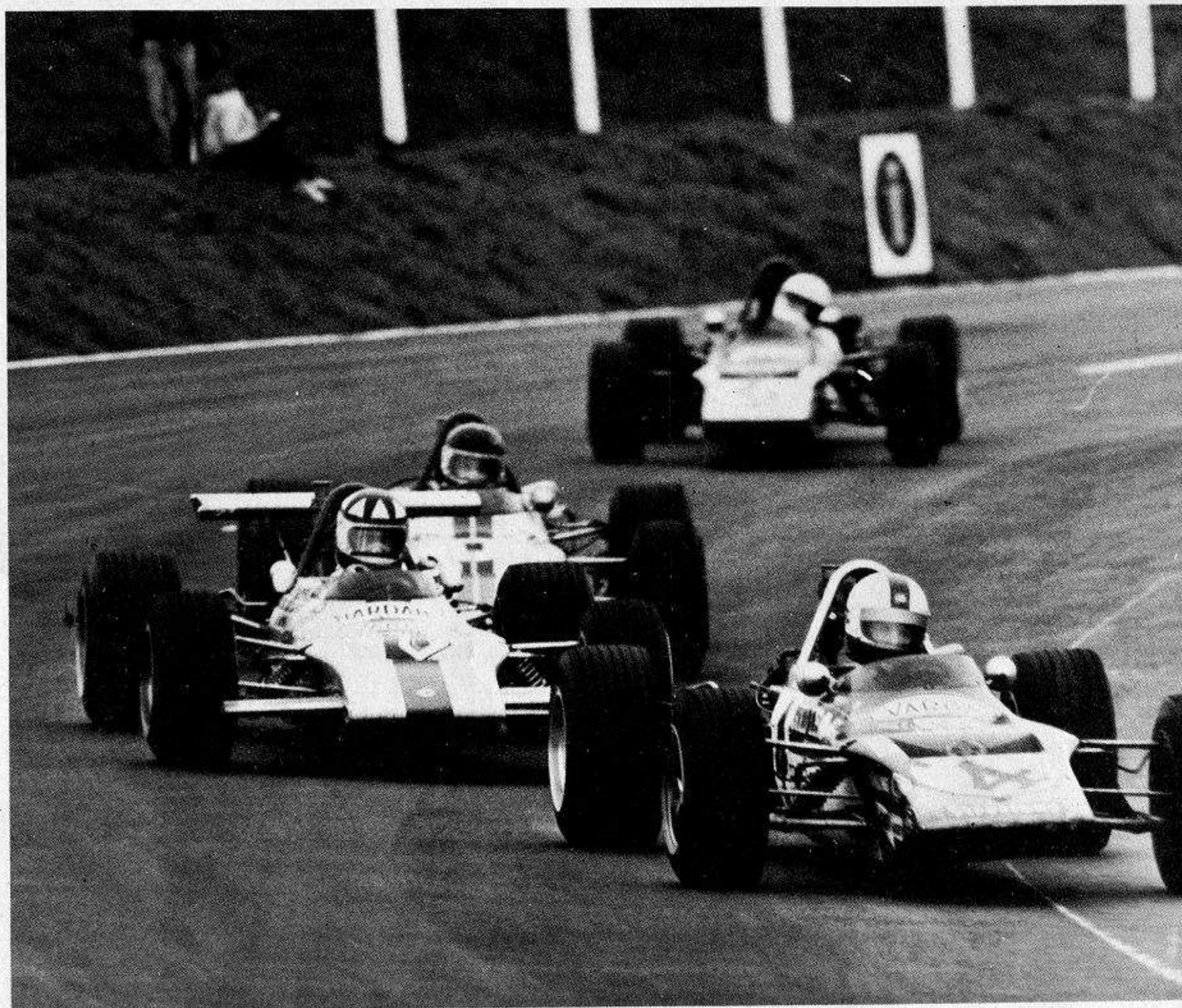
Maskell e Migault che sembrava dovessero rinunciare a causa dei danni subiti dalle loro auto nella corsa di lunedì, sono riusciti a rimettere a posto ogni cosa.

Le auto sono giunte nella città del Sud in camion e la polvere ed i colpi presi nel lungo viaggio hanno portato lavoro supplementare a tutti.

Sembrava che la Tecno potesse mettere a disposizione di Salvati la 71 di Francisci, rimasta senza pilota per la partenza del romano. Ma nessuna conferma è giunta da Bologna dai fratelli Pederzani. Così Salvati ha fatto qualche giro con la 71 nel primo turno ma ha accusato anche lui il disturbo ai freni, oltre ad avere il problema dell'accomodamento del posto di guida, troppo largo per il napoletano. Il non buon comportamento del mezzo e l'incertezza del consenso della casa, ha consigliato Salvati a fare il secondo turno di prove con la sua solita auto che ha poi usato per la gara.

Tutto è stato molto affrettato: erano in programma due turni di prove venerdì, dalle 16 alle 17 e dalle 17,30 alle 18,30. Ma un violentissimo temporale — tra l'altro normalissimo e puntualissimo in questo paese, dove tutte le sere è così — non ha permesso l'effettuazione del secondo turno che è stato quindi spostato a sabato mattina, prima della gara, dalle undici a mezzogiorno. Molto poco, in definitiva, per imparare la pista, fare i rapporti, mettere a punto l'assetto, ecc.

Ne hanno fatto le spese un po' tutti ma in particolare Gunnarson, Trimmer e Dubler che hanno subito guasti al motore e lo hanno dovuto cambiare.



Il quartetto delle Lotus 69 che hanno dominato la quarta ed ultima prova della Temporada di F. 3. Vediamo in testa Walker, che vincerà, seguito da Wilson Fittipaldi, Pace e Trimmer. Sotto a sinistra: nella Tecno di Migault spicca uno stemmino — inaugurato da Gabriela Noris proprio in Brasile

Così (in 19) al via a Porto Alegre

FITIPALDI (Lotus-Nova) 1'09"4	DUBLER (Chevron-Nova) 1'10"2	PACE (Lotus-Holbay) 1'10"2
SALVATI (Tecno-Nova) 1'10"4	WALKER (Lotus-Holbay) 1'10"5	
JONES (Brabham-Holbay) 1'10"5	BUENO (Chevron-Holbay) 1'10"7	MASKELL (Chevron-Holbay) 1'10"7
MIGAULT (Tecno-Nova) 1'10"8	TRIMMER (Lotus-Holbay-Lucas) 1'10"9	
J. FERREIRA (Brabham-Lucas) 1'11"0	PALM (Brabham-Nova) 1'11"0	ROSSI (Brabham-Lucas) 1'11"0
KEENS (Tecno-Lucas) 1'11"2	JORDAN (Lotus-Holbay) 1'11"2	
MARIVALDO (Chevron-Nova) 1'11"4	PURLEY (Brabham-Lucas) 1'11"5	GUNNARSON (Brabham-Nova) 1'12"2
	GAGLIARDI (Brabham-Nova) 1'12"7	

Per precauzione hanno cambiato il motore anche Fittipaldi (che lo ha poi prestato a Gunnarson) e Walker (che ha usato in gara uno degli Holbay che Fittipaldi ha usato nella prima parte della stagione '70, prima di passare al Nova).

Nel primo turno non scendono Dubler e Marivaldo perché le vetture non sono ancora a posto. Nessuno prova subito a fare i tempi e si lavora sui rapporti. Verso la fine del turno Fittipaldi ottiene il migliore con 1'01"1 seguito da Maskell con 1'10"7, Ferreira con 1'11", Alan Jones con 1'11"1, Trimmer e Walker con 1'11"2.

Nel secondo turno della mattina di sabato i tempi si abbassano e Fittipaldi, Pace, Salvati e Walker scendono rapidamente e segnano rispettivamente 1'09"4, 1'10", 1'10"2, 1'10"4 e 1'10"5.

Tra i cinque, al secondo posto con 1'09"8, si inserisce Dubler Ched, dopo aver cambiato il motore per la fusione di una bronzina, gira molto forte.

Gunnarson, che nelle prove di venerdì aveva rotto il suo motore e lo aveva sostituito con quello di scorta di Gagliardi, rompe anche la camme di questo e Fittipaldi gli presta il suo di scorta per la gara.

Prima della gara cambia il motore anche Migault e Marivaldo.

Non riescono a migliorare i tempi di venerdì Maskell, Keens, Jordan, Purley, Gunnarson e Gagliardi.

Lo schieramento di partenza è il solito di tipo 3-2-3-2 ed anche qui sono previste due manche e classifica finale per somma di tempi.

Data la brevità del circuito si de-

vono compiere due serie di 25 giri ciascuna.

Con un pubblico meno numeroso che a S. Paolo, viene dato il via alla prima manche alle 15 di sabato. Alla partenza questa volta tutto bene e Fittipaldi, che occupava la posizione alla corda in prima fila, riesce a portarsi subito davanti seguito da Pace, Dubler e Walker: Salvati è partito non molto bene e resta in settima posizione, non parte Marivaldo ancora occupato nella sostituzione del motore.

Alla fine del primo giro le posizioni sono le seguenti: Fittipaldi, Pace, Dubler, Walker, Trimmer, Maskell, Salvati, Jones, Bueno ecc.

Si ferma subito ai box Migault che ripartirà nel corso del quarto giro. Nello stesso giro parte dai box Marivaldo Fernandez e al sesto si ferma Jones con l'ingranaggio della quarta rotto. Dopo sette giri si sono formati due gruppi a poca distanza l'uno dall'altro: il primo comprende Fittipaldi, Pace, Dubler e Walker; il secondo Salvati, Trimmer, Maskell e Bueno: più staccati Ferreira, Jordan, Gagliardi, Purley, Keens e Palm e poi Gunnarson, Rossi, Migault e Marivaldo doppiati.

Al 9° e 10° giro passa al comando Dubler seguito da Fittipaldi, Walker e Pace, all'11° giro si ferma Rossi che ha bruciato la guarnizione della testa e, nel corso del 15° tocca a Bueno con la pressione dell'olio a zero (si saprà poi che ha rotto la coppa dell'olio nel corso di una escursione imprevista).

Anche Migault si ferma definitivamente durante il 15° giro per rottura del motore.

A 9 giri dalla fine della manche le posizioni sono: Fittipaldi, Dubler, Walker e Pace seguiti, ad una cinquantina di metri da Salvati sempre molto combattivo, Trimmer e Maskell, mentre molto più staccati vengono Ferreira, Palm, Gagliardi, Purley, Keens, Gunnarson, Jordan e Marivaldo.

Nel corso del 17° giro si ferma Salvati per rottura di una delle camme. Nello stesso giro Dubler si infila nei box a motore spento a causa del distacco di un filo dell'impianto elettrico, e quando riparte è passato dalla 2. alla 12. posizione e nella foga della rimonta nel corso del 20° giro, si tocca con Maskell nella curva dopo i box ed esce di pista. Nessun danno grave ma la bella gara dello svizzero finisce qui.

Nei giri che precedono la fine della manche, Fittipaldi e Walker si staccano leggermente da Pace e si presentano molto vicini per la volata finale. Vince Fittipaldi per 1/10 di secondo; Pace è terzo davanti a Trimmer, Maskell, Ferreira e Palm.

La media della gara è di 153,86 kmh. Il via alla 2. manche viene dato con un po' di ritardo, dopo il solito violentissimo temporale, quando la pista è ancora un po' bagnata. Mancano alla partenza Dubler, Salvati e Migault, che non hanno potuto ripa-



rare le vetture. Al via il più veloce è Walker seguito da Fittipaldi, Pace, Trimmer, Purley, Maskell, Jordan, Gagliardi, Gunnarson, Keens, Bueno, Palm, Jones, Ferreira, Rossi e Marivaldo, nell'ordine. Subito si forma un quartetto composto da Walker, Fittipaldi, Pace e Trimmer, che si darà lotta per tutti i 25 giri. Gunnarson, che va molto bene ed ha tutte le intenzioni di seguire le orme dei connazionali Peterson e Wissel, si consola della prestazione mediocre della prima manche con una rimonta che lo porta al 50. posto dove resterà per tutta la gara.

Al 10° giro, dopo Walker, Fittipaldi, Pace e Trimmer davanti a Gunnarson che li segue più staccato, si trovano Maskell e Jordan, poi Gagliardi, Purley e Keens, e, più staccati, ancora, Jones e Palm che precedono Ferreira, Marivaldo e Rossi.

I quattro davanti si danno battaglia dura, soprattutto ad opera di Walker che guida estremamente deciso. Questa fase dà origine al disappunto di Fittipaldi che porterà al reclamo cui si è accennato nel numero scorso.

Sino al 24° giro le posizioni sono invariate se si esclude l'avanzamento di un posto, per alcuni, dovuto al ritiro di Maskell. E quando le auto si aprono a ventaglio per l'arrivo il primo a tagliare il traguardo è Walker che riesce a precedere di 2/10 Fittipaldi.

Terzo è Pace che supera Trimmer, quinto Gunnarson, davanti a Jordan e Gagliardi. Per somma di tempi vince Walker, anche se il reclamo a suo carico non risulta essere stato ritirato.

Gabriela Noris



Bis ALPINE
a CHAMONIX

ANDRUET
acrobata
sul ghiaccio

SPECIALE PER AUTOSPRINT

CHAMONIX - Jean-Claude Andruet, campione europeo dei rallyes e campione di Francia, si è aggiudicato sulla solita Alpine 1600 S, contrastato validamente solo da Neyret, egli pure su Alpine 1600, la seconda edizione della Ronde Invernale de Chamonix, circuito neve e ghiaccio, in una cornice imponente particolarmente indicata, ai piedi del ghiacciaio del Monte Bianco. Un tipo di corsa da noi italiani sconosciuta, praticata invece assiduamente nei paesi nordici.

Questo circuito è ricavato sulla neve, largo quanto una normale strada, con sponde alte il minimo 70-80 centimetri, dal fondo per lo più ghiacciato, della lunghezza di un chilometro, con una piccola salita e numerose curve. Si corre in serie di sei macchine, con selezioni, semifinali e finali. Date queste premesse si può immaginare che si tratta di una manifestazione altamente spettacolare, non pericolosa, entusiasmante per il pubblico.

Vogliamo dare un'idea più chiara ai nostri lettori: si immaginino le due conosciute curve del Col de Turini (vedi Rallye di Montecarlo), ripetute più volte sul circuito, con l'aggiunta che in queste cors: gli spettatori dominano quasi tutto il tracciato e si può assistere sovente a... movimentati sorpassi.

L'Alpine ha dominato: non aveva però avversari, bisogna dirlo. La Citroen, invece, ha convinto per le sue qualità non essendo vetture tipicamente sportive, con il terzo posto assoluto conquistato dal campione di F. 3 Francois Mazet. E se fossero venute le Lancia? Sarebbe stato, dopo il Rallye di Montecarlo in cui i Lan-

cia, pur vincendo molte prove speciali hanno perso la gara, un match ad alto livello, una prova della verità. Gli organizzatori di questa manifestazione, peraltro ben riuscita, avevano preso contatto con Cesare Fiorio, ma questi aveva dovuto declinare l'invito perché le vetture erano impegnate per il Rallye di Svezia.

Tornando ai protagonisti, oltre ai tre primi classificati, erano presenti anche Hanrioud e Maublanc, entrambi su BMW 1991 ma non classificatisi, nonché il « vecchio » (ma sempre caro ai francesi) René Trautmann che con una Citroen 2670 non è andato oltre un quarto posto nella particolare classifica di consolazione riservata agli esclusi; infine diremo che c'era anche Guy Verrier, vincitore della passata edizione di questa corsa, il quale però per discussioni sorte fra lui e il suo abituale capo équipe si è iscritto alla gara su una vettura non adatta.

Si è svolta anche una gara cosiddetta fra piloti nazionali, vinta da Alibelli su Renault Gordini, che ha tenuto una condotta di guida più regolare e ha così potuto superare prima e mantenere la testa poi sul più veloce De la Rochette, pure su Gordini, incappato però in due testa-coda che gli hanno fatto così perdere la gara.

Nel giorno successivo si è inaugurata, qui a Chamonix, la Scuola di pilotaggio su ghiaccio aperta a tutti, e che rimarrà in funzione fino a tutto marzo.

2. RONDE HIVERNALE DE CHAMONIX - Gara internazionale in circuito su ghiaccio - 6-7 febbraio 1971.

LE CLASSIFICHE

Gara internazionale

1. Jean-Claude Andruet (Alpine 1600 S) 15 giri in 13'13"7; 2. Neyret (Alpine 1600 S) 13'25"8; 3. Mazet (Citroen 2670) 14'57"5; 4. Coulon (Alpine 1600) a 1 giro; 5. Wollek (Citroen 2347) a 1 giro; 6. Carpentier (Alpine 1600 S) a 1 giro.

Gara nazionale

1. Alibelli (Renault Gordini) 10 giri in 9'40"5; 2. De la Rochette (Renault Gordini) 9'52"2; 3. Gauthier (Peugeot 304) 10'12"2; 4. Blanc (BMW 1600 TI) 10'14"6; 5. Delannoy (NSU TT) 10'21"1; 6. Chamagne (Renault 16 TS) 10'37"2.

Gara di consolazione per piloti internazionali

1. Eward (NSU 1285) 15 giri in 14'19"2; 2. Jaquemin (Citroen 2175) 14'59"5; 3. Swietlik (Alpine 1600 S) 15'02"1; 4. Trautmann (Citroen 2670) 15'04"1.



L'autosciatoria a ROCCARASO Decidono i «chiodi»

ROCCARASO - Ramualdo Mucelli, giovane avvocato di Foggia, valido regolarista sia in HF che in motoscooter, si è affermato brillantemente, con l'aiuto del bravissimo sciatore D'Addabbo, nella terza edizione del Trofeo « Giorgio Benini », autosciatoria organizzata dall'Automobile Club di Bari sulle strade e sui pendii di Roccaraso.

L'autosciatoria consisteva in una gara sciistica, una prova speciale di precisione al centesimo di secondo e una gimkana veloce. Sia la gara sciistica — uno slalom — che la prova speciale di precisione hanno risolto pochissimo sulla classifica combinata finale e tutto si è risolto, diversamente da ogni previsione, con la gimkana conclusiva. Da notare che sia i vincitori che l'ancorata Zagaglia si trovavano ex-aequo prima della gimkana, ma qui un banale errore del secondo lo faceva relegare al quarto

Brillanti le prestazioni di Garzia, di Zuccarino e di Gargano i quali sono stati, insieme a Zagaglia, sempre in lotta per la vittoria assoluta. Da menzionare il sorprendente piazzamento della graziosa Maria Illuzzi, spericolata pilota e direttrice della sezione femminile dell'Autoscuola Puglia, classificatasi settima assoluta.

Vito Lattanzio

3. TROFEO «GIORGIO BENINI» - Autosciatoria di regolarità chiusa - Roccaraso, 7 febbraio 1971.

LA CLASSIFICA

1. Mucelli-D'Addabbo (HF 1300) punti 61; 2. Garzia-Ludovico (HF 1600) 60; 3. Zuccarino-Trione (Autobianchi A 112) 58; 4. Zagaglia-Codecchi (HF 1300) 56; 5. ex-aequo: Gargano-Gargano (Fiat 128) 3; Venafra-Cavalli (Mini Cooper) 53; 7. Illuzzi-Caviano (Autobianchi A 112) 52; 6. Lucibello-Ponte (Mini Cooper) 51; 5. Sedi-Cavalli (Fiat 128) 50; 10. Montaruli-Di Santa (Alfa GTJ) 46; 11. Lo Presti-Latilla (Mini Minor) 43; 12. Petrellese-Di Battista (Fiat 500) 41; 13. ex-aequo: Rutigliano-Malliselli (Mini Cooper) 40 e Guaglianone-De Pace (Fiat 850) 40; 15. Concilio-Ludovico (Skoda) 37; 16. ex-aequo: Venafra-Ponte (Mini Cooper) 36 e Morea-Pepe (Fiat 128) 36;

Pernice e BOSCO nelle esercitazioni

TRAPANI - A soli 7 giorni dal successo conseguito nella seconda prova del Trofeo Airone di Palermo, Salvatore Pernice ha ripetuto l'en plein a Trapani con la sua fida Fulvia HF 1.6 arancione, aggiudicandosi la prima delle esercitazioni invernali di regolarità e sprint, che la sezione siciliana della Scuderia del Grifone ha organizzato sull'ex aeroporto trapanese di Milo.

La manifestazione era costituita da una prova di regolarità pura con 15 settori e da un tormentato percorso di cross con sterrato e tornanti di quasi due chilometri. La somma delle penalità ha determinato la classifica che ha tra l'altro visto prevalere nella 800 la Fiat 500 di Coccellato, nelle 1100 la Mini Minor di D'Alù, nelle 1300 il coupé Fulvia di Saporito e nelle oltre 1300 il solito Pernice.

Un autentico peccato che Damiano Canzoneri, tanto bene comportatosi all'inizio di questa stagione di esercitazioni sprint, sia stato costretto al ritiro a causa di un testa-coda, provocato dall'afflosciamento di un pneumatico.

ESERCITAZIONE INVERNALE - Gara chiusa di regolarità e sprint - Trapani, 31 gennaio 1971 - 1. prova.

LA CLASSIFICA

1. Salvatore Pernice (Fulvia HF 1.6) pen. 65; 2. Saporito (Fulvia CRS) pen. 100,7; 3. Pecorella (Fulvia HF 1.6) pen. 105,9; 4. Bosco (Fulvia CRS) pen. 106; 5. Natale (Fulvia HFR) pen. 106,9; 6. D'Angelo (Fiat 128) pen. 117,9; 7. Coccellato (Fiat 500) pen. 141; 8. Fazio (Fiat 500) pen. 180,1; 9. Rausi (Fulvia CRS) pen. 215,5; 10. Valgiusti (Fulvia CRS) pen. 236,6; 11. D'Alù (Mini Minor) pen. 248; 12. Catalano (Giulia 1600) pen. 302,8; 13. Crescimanno (Fiat 500) pen. 321; 14. Caleca (Mini Minor) pen. 363,9; 15. Grugnano (Fiat 500) pen. 369,3; ecc.

Vincenzo Bosco, da quell'ottimo regolarista che è, si è aggiudicato la 2. « Esercitazione invernale di regolarità e sprint », organizzata dalla Sezione siciliana della Scuderia del Grifone. Bosco ha ottenuto la vittoria finale per la migliore prestazione nei settori di regolarità pura e il primo posto della propria classe nello sprint sullo sterrato.

Alle sue spalle il forte Damiano Canzoneri, che sembra finalmente essere stato abbandonato da quella sfortuna che lo aveva accompagnato nelle sue ultime prestazioni. Terzo troviamo Moncada, autore di una prova maiuscola con una Fiat 850 avuta in prestito all'ultimo momento. Quasi quasi Moncada non ha dovuto rimpiangere la sua GTJ.

Nelle singole classi successi di Fazio (500), Moncada (850), Bosco (1300) e Canzoneri (oltre 1300). Non sono mancate le squalifiche (tre) e i ritiri, dovuti soprattutto a più o meno gravi « toccate » nel settore di sprint sullo sterrato.

ESERCITAZIONE INVERNALE - Gara chiusa di regolarità e sprint - Trapani, 7 febbraio 1971 - 2. prova.

LA CLASSIFICA

1. Vincenzo Bosco (Fulvia CRS) pen. 48; 2. Canzoneri (HF 1600) 56; 3. Moncada (Fiat 850) 77,5; 4. Calandro (A. 112 S) 92; 5. Valgiusti (Fulvia CRS) 92,5; 6. Fazio (Fiat 500) 99; 7. Natale (Fulvia HFR) 120,1; 8. De Pasquale (A. 112 S) 139; 9. Pecorella (Fulvia HF 1600) 147,4; 10. Pernice (Fulvia HF 1600) 147,6; 11. Morsello (Fiat 850) 151,7; 12. Cuttitta (AR 1750 GTV) 159,4; 13. Basile (Fulvia HF 1600) 162,1; 14. Rausi (Fulvia CRS) 166; 15. Caleca (Mini Minor) 224,6. Seguono altri 14 classificati.

Proposta questa modifica al regolamento '72 dell'EURO-TURISMO

Ammesso il cambio di vettura?

VIENNA - Per la prima volta dal 1964 — quando per una idea di Mario Angiolini nacque il « challenge » europeo turismo che, in breve doveva assumere significato e valore di un vero e proprio piccolo campionato mondiale per vetture della categoria — i rappresentanti dei vari organizzatori europei hanno svolto una riunione che si potrebbe definire di carattere sindacale, mutuando dal linguaggio politico-economico una definizione più vicina alla realtà. A Vienna sono convenuti infatti gli organizzatori delle corse di durata iscritte a calendario per quest'anno, invitando — dietro suggerimento di parte italiana — i rappresentanti delle maggiori case interessate al Campionato d'Europa: per l'Alfa Romeo il dottor Roberto Bussinello, direttore sportivo dell'Autodelta; per la BMW uno dei maggiori operatori commerciali, il signor Bownesffeln, e per la Ford il signor Kranefouss, entrambi tedeschi. Per la verità, negli anni passati Bussinello non mancava mai alle « corvées » di queste riunioni basate su lunghe discussioni per ottenere un minimo di unificazione e gli aggiornamenti dei regolamenti particolari delle vari prove che si articolano in una decina di incontri da marzo (apertura con la « 4 Ore di Monza ») alla fine dell'estate. E' anche stata — questa di Vienna — la prima riunione dopo la nomina del vicepresidente della CSI, Martin Pfunder, austriaco, alla presidenza del Comitato Europeo Turismo. Ecco, perciò, i tre rappresentanti delle case più corse, impegnate nel campionato, accanto a Pfunder e a Maffezzoli, assieme agli organizzatori: Willy Lewinger per l'Austria, P. Matiko per l'Ungheria, Rigo Stephen per la Germania, Francois Chevalier per la Francia (direttore della pista Paul Ricard),

Pavel Kacer per la Cecoslovacchia e M. Becreboot per l'Olanda. Assente invece il rappresentante spagnolo e mancante, da quest'anno, quella inglese perché gli organizzatori di Brands Hatch si sono ritirati, proprio a partire dal 1971 dal « piccolo campionato europeo ».

All'inizio della riunione, svolta presso la sede dell'Automobile Club austriaco, settore sportivo, dai rappresentanti dei Paesi « orientali » era stato accennato al problema delle spese cui vanno incontro gli organizzatori. Ma la questione dei costi decisionali veniva accantonata sia perché non pertinente sia perché sproporzionata anzitutto su un problema urgente per il campionato 1971 che batte alle porte, e sulle proposte da fare alle commissioni sportive dei singoli Paesi e, per essi, alla CSI in vista della trasformazione del « Campionato » in « Trofeo Marche » per il 1972; che è quanto dire, cioè, da campionato per piloti a campionato per le Case, con altre e migliori prospettive, basate su un rilancio e un ampliamento — di carattere più sportivo — di quello che inizialmente era stato il « challenge ».

Vediamo in snto le proposte venute da Vienna. Dato il poco tempo a disposizione si è sollecitata la procedura d'urgenza per l'articolo del regolamento generale che riguarda il numero minimo richiesto di vetture partenti in ogni divisione. E' superfluo ricordare che per questo 1971 le divisioni sono state ridotte avendo eliminato quella « fino a 1000 »; decisione, per la verità, discussa a lungo e che, anche in sede di questa riunione viennese, ha offerto per l'occasione a Maffezzoli di esprimere rimpianto per l'esclusione. Con lui se ne è rammaricato anche Lewinger. Come a dire cioè che non potevano

che essere Italia e Austria soprattutto a rammaricarsene, essendo stati infatti i due paesi più rappresentativi della « divisione » impostata sulle vetture Abarth.

Ed ecco il problema del numero minimo di partenti. E' stabilito in 10 vetture. « Troppe » hanno osservato i rappresentanti delle Case; l'hanno convenuto pure i rappresentanti degli organizzatori, « questo riguarda soprattutto la prima divisione » è stato osservato da Maffezzoli. Infatti a meno che non si ammetta una sottodivisione alla 1300, riesce praticamente impossibile riunire 10 vetture che — oggi come oggi — impegnano soprattutto l'Alfa Romeo. Soltanto a Monza può verificarsi anche con il concorso dei clienti. Ma altrove e specialmente per corse di 6 o addirittura di 24 ore come Spa-Francorchamps, i costi diventano cnerosi all'eccesso per la stessa Casa, e assolutamente proibitivi per i clienti.

E allora? Alla riunione di Vienna durata due giorni, si è fatta la proposta di ammettere alla partenza un minimo di 6 vetture per « divisione ». Ora spetterà alla FIA — alla CSI decidere al più presto.

In base al regolamento in vigore, il pilota non può cambiare vettura.

Ora, una proposta fatta a Vienna, è quella che propone il cambiamento di vettura: qualora la macchina del « leader » della corsa — questo è il caso specifico — si fermi per guasto, anche dopo qualche giro soltanto, il pilota dovrebbe essere autorizzato a salire sulla vettura meglio piazzata della stessa casa. Ma i pareri dei presenti alla riunione sono stati discordi, tenuto conto soprattutto del fatto che dal prossimo anno il campionato, prevedibilmente, non sarà più per « piloti » ma per « marche ».

Un'altra proposta, fatta da Maffezzoli, riguarda le « divisioni », sempre per il 1972. Siccome la sottocommissione della CSI aveva proposto al Comitato Europeo Turismo 2 divisioni soltanto (una « fino a 2000 » e una « una fino a 5000 ») per poter far correre le grosse vetture americane della GM, della Ford e della Chrysler con una classifica « scratch » il rappresentante italiano ha parlato dei difetti e delle inevitabili incongruenze di tale impostazione che si risolverebbe probabilmente in un danno per le Case europee. E perciò ricordando ancora una volta con rimpianto la soppressione della 1. divisione, ha proposto che quattro « divisioni » siano « fino a 1300 », « fino a 2000 », « fino a 3000 » e « oltre 3000 ».

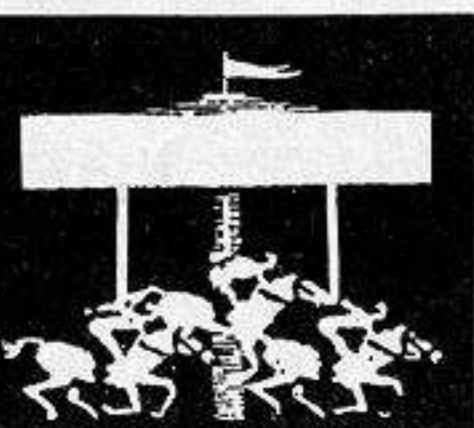
Sulla base di queste proposte si può prevedere quindi che per il 1972 verrà approvata la trasformazione del « Campionato Piloti » a « Trofeo Europeo per Marche », che al campione di « divisione » in luogo del titolo di campione continentale verrà assegnato il « Trofeo FIA » e che, di conseguenza si potrà ottenere un maggior numero di vetture — e quindi, di piloti — alle partenze delle gare. Ci si potrebbe chiedere: perché tutto ciò non si fa per quest'anno? Per una questione di tempo. Il regolamento va presentato almeno 10 mesi prima alla FIA che, con quella della CSI, deve dare la sua approvazione.

E' stata approvata la proposta che sia Maffezzoli a preparare la trama di regolamento da proporre alla FIA, per il 1972, e che ancora lui, prepari gli elementi per la prossima riunione del 12 e 13 febbraio a Bruxelles, soprattutto la questione del numero di vetture partenti in ogni « divisione ».

Toni Fasolato

Ecco i «magnifici dodici» del Jolly Club. Da sinistra, in alto, Arlini, De Leonibus, Carnovali, Cabella, Felcher, Cané, Gagliardi, Gentà. In basso, Mannucci, Giorgio, la Poggiali, Cozzani

IL GIORNALE DELLE SCUDERIE



344 le vittorie per la «JOLLY»

MILANO - Vi sono due motivi perché il nome del Jolly Club Mario Angiolini affiori subito alle labbra, allorché saltano in ballo motori, bolidi e corse.

Il primo è di carattere sentimentale. Nessuno, infatti come l'indimenticabile Mario Angiolini ha creduto che il mondo travagliato degli sportivi automobilistici potesse trovare il suo punto di convergenza nell'inquadramento in scuderie automobilistiche, e nessuno come lui ha saputo fare della sua scuderia quel che si dice «una vera famiglia» nella quale una, e una sola è la comune sentitissima aspirazione: quella di portare il Jolly Club sempre più in alto a costo di tutto e di qualsiasi sacrificio anche personale.

Il secondo è più reale. Il Jolly Club è una scuderia automobilistica che s'intitola appunto al nome di Mario Angiolini e, come lui, ha un cuore pulsante per l'automobilismo sportivo, grazie alla sua inesauribile vitalità e alla fedeltà verso i principi enunciati nell'anno 1955 dai soci fondatori.

L'opera svolta da Mario Angiolini prima, dalla moglie Renata e dal figlio Roberto ora, nonché dai loro diretti collaboratori, non ha mai trascurato il lato morale della questione. Per il Jolly Club un pilota è innanzitutto un uomo, poi un conduttore. Nel Jolly Club non c'è posto per i divi, tutti sono uguali dal più «schiappa» al fuori classe. Un clima che fa del Jolly Club una scuderia che rappresenta i valori morali di discrezione di nobiltà di serietà.

Quindici anni sono passati dal giorno in cui fu data vita alla scuderia e il cammino percorso è stato notevole sotto molti aspetti. Dalla dozzina di soci fondatori si è arrivati agli attuali oltre 1000 soci e la passione sportiva che ha sempre costituito l'elemento propulsore del sodalizio ha trovato la sua valorizzazione nell'annuale cerimonia della premiazione dei soci distinti nella stagione 1970.

«Festa grande» come ha sottolineato nel suo breve intervento il presidente del sodalizio Claudio Mariani «una festa che ci rende lieti ogni volta che possiamo constatare malgrado tutto la sopravvivenza di certi valori che a torto si ritengono scomparsi. E' proprio sul significato etico della pratica sportiva che occorre concentrare la nostra attenzione, soprattutto in un tempo come quello che viviamo e che vede troppi giovani ripiegarsi in se stessi, vittime di una desolata incapacità di comunicare e non di rado purtroppo, disposti alla resa senza condizioni. Lo sport è una scuola che insegna a vivere proprio in modo opposto, e lo sport del volante offre a questo proposito il più significativo degli esempi».

Quindi s'è iniziata la passerella dei premiati, tra lo scrosciare degli applausi. La precedenza va di diritto ai «blasonati» della stagione scorsa, ossia a coloro che hanno saputo conquistare un titolo: LUIGI CABELLA (Coppa CSAI GT 1600), FIORENZO GENTA (Coppa CSAI GT 2000), PAOLO ARLINI (Trofeo nazionale della montagna GT), LUIGI COLZANI (Trofeo nazionale turismo 1300), PAOLO DE LEONIBUS (Trofeo nazionale turismo 2000), CARLO GIORGIO (Campionato italiano juniores), MASSIMO CARNIVALI (Campione italiano K 250 prototipi), GIULIO CANE' (Campione italiano regolarità), EZIO FELCHER (Campione italiano regolarità sprint), MARIO MANNUCCI (Trofeo nazionale rallies europei), MARIA CRISTINA POGGIALI (Coppa CSAI regolarità femminile).

Oltre agli undici blasonati, da citare i campioni sociali GIANCARLO GAGLIARDI (F. 2), GIAN LUIGI PICCHI (F. 3), LUCIANO CAVAGNI (F. 850), ROSADELE FACETTI (Velocità GT), FERDINANDO TECILLA (Rallye) e quanti hanno contribuito alla conquista delle 291 vittorie individuali e 53 collettive.

Premi speciali sono stati consegnati all'Alfa Romeo, Campagnolo, Castrol,

Dunlop, Fiat, Lancia, Mobiloil, Novolan, Pirelli, Tecno; ai preparatori Autodelta, Baggioli, Bielli, Conrero, Facetti, Genovese, Novamotor e ai giornalisti.

C'è stata dunque, tanta gioia per tutti. Concluderemo dicendo che alla premiazione sono intervenuti il dr. Bronzoni assessore allo sport della provincia, il dr. Zagato presidente della FISA, il dr. Ceard, presidente dell'ANCAI, il conte Lurani, il dr. Anolini e Maffezzoli per l'A.C. Milano, Spotorno (presidente onorario ANCAI), il dr. Avidano dell'Abarth, il dr. Mazzi, il comm. Bernasconi ed il dr. Marchetti dell'Alfa Romeo, il dr. Zorzetti della Fiat, il dr. Fausti dell'Innocenti, il dr. Barani e la signora Bertone della Lancia, il prof. Rovelli della FIMS, l'ing. Chiti e il dr. Bussinello dell'Autodelta. Un panorama completo di personalità che hanno avuto la possibilità di gustare l'avvenimento ed al momento dei saluti hanno espresso un voto concorde. Arriverdoci per la premiazione del «71».

Carlo Burlando

Solo ai... presenti i premi FISA '72

SIENA - La FISA ribadisce l'utilità delle corse ed è pronta ad intensificare l'attività sportiva nella prossima stagione: questo è il fatto più importante emerso nella tradizionale premiazione delle Scuderie affiliate avvenuta domenica mattina 31 gennaio nel caratteristico ristorante «Vecchio Maniero» di Sovicille nei dintorni di Siena.

E' stato lo stesso presidente dr. Elio Zagato nel suo discorso agli intervenuti a mettere in risalto come l'interesse agonistico ai campionati FISA non sia mai venuto meno e come la lotta per la conquista delle posizioni migliori nella classifica per scuderie si sia acuita in modo superiore al previsto nella finale dello «Challenge FISA» che ha rispettato tutte le premesse della vigilia.

Il dr. Zagato dopo aver rilevato che se le scuderie affiliate sono apparse forza viva ed operante nel settore agonistico-sportivo non altrettanto si può dire lo siano state nella partecipazione alla vita sociale della federazione (pochissime infatti erano le scuderie presenti o rappresentate all'Assemblea e alla premiazione) ha concluso affermando che alla prossima cerimonia saranno premiate solo le scuderie presenti.

CAMPIONATI FISA:

F. 3 - Concordia, Jolly, Italia, Madunina;

F. 850 - Italia, Madunina, Bergamo Corse, Mirabella Mille Miglia, Rododendri.

F. Monza - Italia, Concordia, Jolly Club, Madunina, Città dei Mille;

Granturismo - Jolly Club, Brescia Corse, Pegaso, Palladio, Meda; Turismo: Jolly Club, Nettuno, Brescia Corse, Firenze Biondetti,

Milano. La consegna dei premi ANCAI, tenutasi domenica 7 a Milano, ha avuto un momento particolarmente toccante quando è stato il momento di premiare il «miglior pilota italiano dell'annata» meritato da Ignazio Giunti. Nella foto, vediamo la madre del pilota scomparso con il diploma e la targa d'oro del premio, atornata dal comm. Spotorno, presidente onorario dell'Associazione Piloti, dal presidente della CSAI ing. Rogano, e dal presidente dell'ANCAI, ing. Céard Nel prossimo numero di Autosprint pubblicheremo un resoconto della cerimonia



La C.S.A.I. sollecita la Commissione d'inchiesta

ROMA - Scambio di telex tra CSAI e CSI per il « caso Giunti ». Da Roma si è portato a conoscenza del principe Metternich in persona, neo-presidente della Commissione internazionale, che il dossier del « caso Giunti » è pronto per essere portato al suo esame. L'ing. Rogano avrebbe chiesto la convocazione d'urgenza della commissione di inchiesta della CSI, se la Federazione francese dovesse indugiare ulteriormente nel prendere i suoi provvedimenti disciplinari a carico di Jean-Pierre Beltoise. Comunque, anche se la FFSA squalificasse il pilota per un periodo di tempo ritenuto dalla nostra CSAI (e dalla nostra opinione pubblica) « non soddisfacente », la CSAI stessa chiederà formalmente al principe Metternich un suo intervento personale perché la CSI si pronuncerà al più presto. Risulta d'altra parte che gli organizzatori argentini non hanno ancora fatto pervenire a Parigi la necessaria documentazione della 1000 chilometri, né si può immaginare quando ciò accadrà dopo l'avvenuta squalifica da parte dell'Automobile Club d'Argentina degli organizzatori dell'YPF.

Regolamenti gratis a chi corre

Sabato sera, in un albergo romano si terrà l'annuale riunione indetta dall'ACI per la premiazione dei campioni del volante 1970. Mancherà, purtroppo, il più prestigioso, il campione italiano assoluto Ignazio Giunti. L'incontro di piloti, dirigenti di Automobile Club e Scuderie, costruttori e commissari, fornirà l'occasione per un ennesimo incontro in cui si parlerà di automobilismo sportivo a tutti i livelli. Sabato sarà consegnato ai presenti il numero speciale del Bollettino della CSAI, che quest'anno uscirà ogni quindici giorni e sarà stampato... di corsa nella tipografia del direttore di corsa Mirto Ventura, la stessa che ha già approntato l'Annuario della CSAI. Quest'ultimo volume (comprende anche il nuovo regolamento nazionale sportivo) e quello della FIA, quando sarà finito lo sciopero postale in Inghilterra, saranno spediti gratuitamente ai piloti, agli Automobile Club e ai commissari, mentre gli altri che volessero acquistarli potranno richiedere i due annuari alla CSAI con la spesa complessiva di tremila lire.

L'emozione tradisce PINTACUDA

Carlo Pintacuda, il campione degli anni 30, vincitore di due Mille Miglia (nel '35 e nel '37), è tornato in Italia dopo venticinque anni di assenza. Pintacuda, che vive a Buenos Aires dove si interessa di mobili antichi, proprio mezz'ora prima di sbarcare all'aeroporto di Fiumicino è stato colto da collasso cardiocircolatorio sul DC 8, mentre si apprestava ad abbracciare a terra il fratello Michele e la sorella Teresa. La commozone e la stanchezza hanno giocato un brutto tiro a Pintacuda, che nel prossimo settembre compirà 71 anni. Da Fiumicino il popolare asso del volante, nato a Firenze da genitori siciliani, è stato trasportato in ambulanza all'ospedale S. Eugenio all'EUR, dove rimarrà qualche giorno, fino a che non si sarà ripreso bene. Poi, in compagnia della figlia e dei fratelli, partirà alla volta di Milano dove rimarrà per una lunga vacanza.



● Venti piloti parteciperanno al **G.P. DEL SUD AFRICA** e le seguenti sono le prime adesioni ufficiali: **FERRARI:** Ickx, Regazzoni, Andretti; **LOTUS:** Fittipaldi, Wisell; **BRM:** Rodriguez, Siffert; **Matra:** Amon, (Beltoise?); **McLAREN:** Hulme, Gethin; **MARCH:** Peterson de Adamich, Frank Williams, Pescarolo; **KEN TYRRELL:** Stewart, Cevert; **SURTEES:** Surtees, Stommelen; **BRABHAM:** Graham Hill. Saranno presenti anche i sudafricani Charlton, Love e Pretorius.

TUTTE

le notizie prime al tra

L'ALPINE nel quadro

● Durante una serata di gala dopo il **RALLYE DI MONTECARLO** Andersson ha avuto un premio inatteso. Un ex pittore ufficiale dell'esercito inglese, ora abitante a Eze, Mr. Sevek, ha dipinto un quadro che raffigura la berline blu Alpine numero 28 e l'ha regalato al vincitore del rallye.

● La **GOODYEAR** progetta un impianto a Casablanca, Marocco, per un costo iniziale di oltre otto miliardi di lire. La fabbrica sorgerà su un'area di circa 10 ha, occupando inizialmente uno spazio coperto di 140.000 mq.

Il Festival della neve

● Nei giorni 12, 13 e 14 febbraio ci sarà di nuovo il **FESTIVAL DELLA NEVE** per piloti di gran premio a Villars sur Ollon. Fra i partecipanti Ickx, Cevert, Hulme, Pescarolo, Olivier, de Adamich, Stommelen, Schenken, Gethin, Attwood, Jabouille, Muller, Bonnier, Mazet, Galli e Agostini.

● La Ford tedesca è la terza industria automobilistica della **GERMANIA FEDERALE**, con più di 50.000 dipendenti e una produzione, nel 1970, di 680.000 veicoli, fra vetture e veicoli commerciali.

Consigliere in Francia

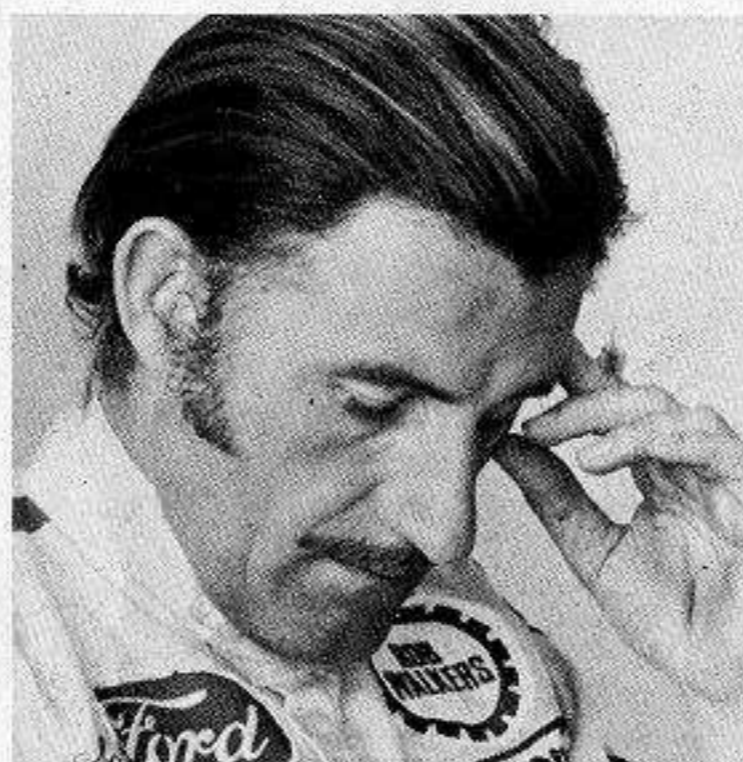
● Il rallyista inglese **LIM PORTER** andrà a risiedere per nove mesi a Parigi per organizzare il programma corse della Ford francese. Correrà in coppia con Piot con una Escort gruppo II in circa otto gare internazionali in Francia. Con Roger Clark parteciperà invece al Rallye di Scozia, al Rallye del RAC e ad altri rallyes inglesi.

● La **FIAT BELGIO** ha accresciuto nel 1970 il suo volume di affari di circa il 5,7 per cento rispetto al 1969. L'incremento è dovuto soprattutto ai trattori agricoli e industriali.

Il «pilota» ESCORT

● Ingolf **BEDRICH**, un giovane di Colonia, è il vincitore assoluto del primo Trofeo Ford Escort, istituito dalla Ford tedesca per orientare sempre più i giovani verso la Escort. Alla serie di ventisei gare nazionali e internazionali, valide per il Trofeo, hanno partecipato centinaia di concorrenti su Escort GT di serie.

● Alla **FORD** di Dearborn è uscito il cinquantamillesimo blocco motore prodotto dal grande impianto, dal giorno della sua inaugurazione il 3 dicembre 1920.



La Legione a GUICHET

● **JEAN GUICHET** è stato insignito della Legione d'onore, a coronamento della sua carriera sportiva. Guichet ha intenzione di partecipare ad alcuni grossi rallyes con una Peugeot 504.

● **PIRELLI, DUNLOP, MICHELIN** e **KLEBER-COLOMBES** avrebbero intenzione di creare un «pool» europeo dei pneumatici, per fronteggiare la concorrenza americana sui mercati del vecchio continente. Si dice però che una grande fabbrica americana stia cercando di correre ai ripari, con accordi con qualche grande marca automobilistica.

MONTAGNANI ricomincia?

● Cosa fanno i piloti modenesi **CASONI, MONTAGNANI, SCHENETTI** e **FONTANESI**? Casoni, ormai, si è ristabilito ma non dovrebbe ricomparire con l'Abarth; Montagnani sembra intenzionato di presentarsi con la nuova Tecno F. 3, così come Fontanesi, ormai pronto per rientrare. Schenetti parteciperà alle corse della F. 850 Monza e alle corse di Formula Ford con la Bellasi-Ford costruita dai fratelli Gozzoli.

«Baffo» ci spera

● Ultimamente, dopo avere firmato per Brabham, **Graham Hill** ha detto: «Non mi sono mai sentito bene come ora, dopo il mio incidente. Credo che quest'anno saremo proprio competitivi. So che le Ferrari sono le favorite, ma la Cosworth ci ha promesso più potenza e la Brabham è una bella e robusta vettura che ispira grande fiducia al suo pilota».

● Il fatturato mondiale della **VOLKSWAGEN** è ammontato a circa 15,5 miliardi di marchi nel 1970, contro i 13,9 del 1969.



La 850 con cassa armonica

«**LAMPRA**» è il nome della vetturessa creata nelle ore di libertà dai due fratelli Andrea e Roberto Chiappini, titolari della autocarrozzeria Giunsella di Genova-Sampierdarena e che fu esposta al Salone di Torino allo stand Pozzi. La vetturessa, sorta su autotelaio Fiat 850 S è stata interamente realizzata a mano e presenta come innovazioni lo spostamento del radiatore acqua e del serbatoio benzina davanti; veramente al limite la cura dei particolari, con la creazione nella parte posteriore di una cassa armonica per la massima resa della radio e del giranastri e la realizzazione di un piccolo vano bar sfruttando i pannelli posteriori. Anche il cruscotto, naturalmente in legno, è stato costruito secondo le più moderne norme di sicurezza, come la carrozzeria che è a struttura differenziata.

Impianti di scarico e competizione speciali per ogni tipo di vettura collettori corsa

ANSA
marmitte
41034 FINALE EMILIA



per la vostra **PORSCHE**

L'ACI non è più considerato un difensore adeguato

Il Sindacato degli automobilisti è arrivato a 5000 iscritti

Il Sindacato Italiano Automobilisti, fondato l'anno scorso a Milano da Lucio Cassan, si allarga e nei giorni scorsi è stata aperta una delegazione a Firenze, mentre entro febbraio entrerà in funzione anche quella di Bologna; seguiranno poi Roma ed altre città nel nord.

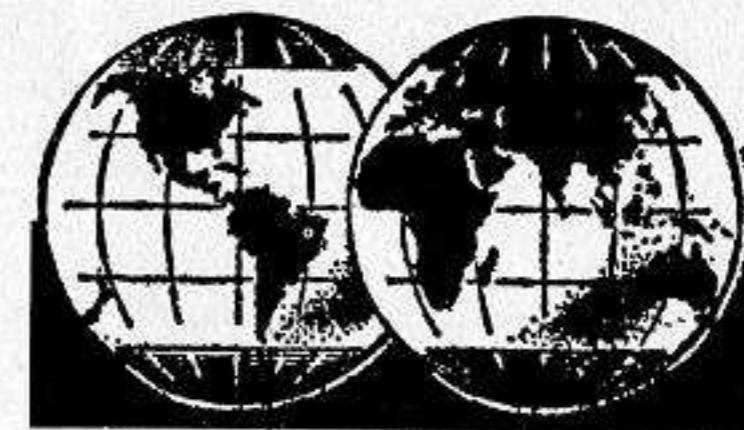
Il Sindacato degli automobilisti è stato costituito per proteggere gli utenti delle quattro ruote da ogni forma di aumento riguardante benzina, pedaggi autostradali, bollo e per assicurare ad ognuno degli iscritti consulenza ed assistenza legale gratuita nelle più disparate occasioni.

Fra gli scopi che il S.I.A. si è prefisso vi è quello di arrivare all'ottenimento della diminuzione delle tasse di circolazione per quei veicoli che

abbiano già tre anni di vita; inoltre si chiede una nuova regolamentazione delle soste e dei parcheggi, particolarmente l'abolizione di quelli a pagamento; infine il Sindacato chiede di essere interpellato ogni qualvolta si prendano decisioni locali o nazionali al riguardo della massa degli automobilisti ed in tema di traffico. In pratica esso considera l'ACI non più dalla parte degli automobilisti ma al di là della barricata.

L'iscrizione al Sindacato Italiano Automobilisti costa dodicimila lire l'anno, ma la quota si riscatta facilmente in quanto molte ditte praticano notevoli sconti agli aderenti al S.I.A. La sede nazionale è in corso Colombo 8, a Milano.

● Tutte le fabbriche della FORD inglesi sono ferme per uno «sciopero selvaggio» che vede impegnati circa 40 mila operai. Lo sciopero comporterà una perdita giornaliera nella produzione pari a tre miliardi di lire. La direzione della Casa ha già informato il governo che perdurando lo sciopero potrebbe chiudere le fabbriche e trasferire la produzione agli stabilimenti Ford della Germania Occidentale.



Le auto sui binari

● La società delle FERROVIE RENANE questa primavera vuole introdurre nella regione le cosiddette «automobili-passeggeri» in cui i viaggiatori che arrivano col treno o in autobus verranno portati fino davanti alla porta di casa o viceversa. Questa innovazione sarà molto importante soprattutto durante la fine della settimana e nelle ore notturne.

● E' stato assegnato alle officine MASERATI il Premio Mercantile «Oscar dell'export» che è stato ritirato dal direttore generale, ing. Guy Malleret.



SALVO? Bene, multa

● Un ventiduenne americano, perso il controllo della propria vettura a quasi DUECENTO ORARI si è capovolto per tre volte, ha urtato il guard-rail ed è finito in un burrone profondo quasi quindici metri. Il motore, catapultato dalla vettura, è finito a una distanza di una ventina di metri, ma il conducente è rimasto illeso e ha così potuto essere multato per guida pericolosa.

● L'USAC americano sta per annullare il regolamento che vietava alle donne di prestare servizio ai boxes durante le corse automobilistiche.

Più mance meno sicuri

● Come si era annunciato, nei TASSI di New York erano state montate divisorie a prova di proiettili per l'aumento delle aggressioni. Questo ha però fatto diminuire notevolmente le mance, per cui i tassisti hanno deciso di tornare ai vecchi vetri.

● Durante il 1970 il volume di vendite di automobili VAUXHALL e di automezzi mercè Bedford è diminuito del 6 per cento, nonostante un aumento del 50,7 per cento durante l'ultimo trimestre dell'anno, in confronto con lo stesso periodo dell'anno precedente.

La FORD ITALIA batte l'ALFA?

● In ITALIA il 1970 ha visto la Ford imporsi fra le prime quattro Case automobilistiche che operano nel nostro paese. E' difficile per il momento dire la sua posizione esatta, però fermo restando il primo posto della Fiat, e probabilmente dell'Autobianchi, dai dati dei primi undici mesi dello scorso anno si rileva che il terzo posto dovrebbe essere in ballottaggio appunto tra la Ford e l'Alfa Romeo.

● In FRANCIA la benzina normale e super è aumentata di un centesimo e si tratta di un aumento tecnico.

420 miliardi d'investimenti

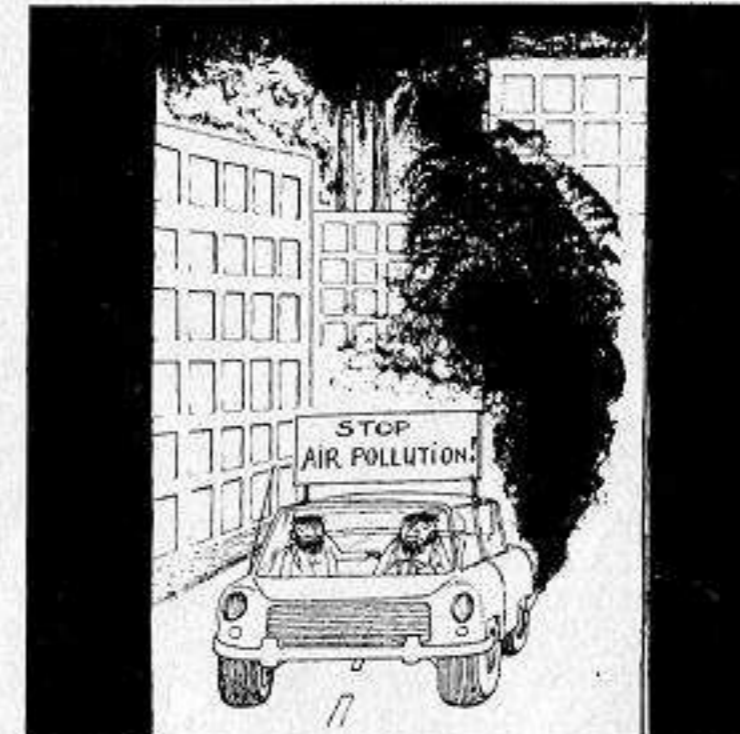
● Nel 1971 la FORD spenderà circa 700.000.000 dollari per l'espansione e l'ammodernamento dei suoi impianti in tutto il mondo. Con questi investimenti gli impianti Ford aumenteranno entro la fine dell'anno di altri 440.000 metri quadri, un terzo dei quali al di fuori degli Stati Uniti.

● La VOLKSWAGEN ha annunciato che le sue vendite 1970 in Inghilterra hanno battuto tutti i records. Oltre 40.000 di queste vetture sono state infatti vendute in Gran Bretagna, con un aumento del 60 per cento rispetto al 1969.

AUTOSILOS A Modena

● L'assessore al traffico del Comune di MODENA, Bisi ha comunicato che sono in corso studi e trattative per la costruzione di un autosilo che venga a risolvere in parte i problemi gravissimi della circolazione. Se l'esperimento avrà successo, altri impianti del genere sorgeranno nella immediata periferia della città.

● L'Automobile Club di MODENA con 20.000 iscritti si è portato decisamente all'avanguardia degli A.C. italiani col maggior numero di soci in proporzione alla densità della popolazione.



Nafta alla lavanda

● Gli abitanti di San Diego in CALIFORNIA non potranno più lamentarsi per l'odore che fanno i motori diesel montati sugli autobus cittadini. Si sta per cambiare carburante, così quando dagli autobus si sprigionerà il fumo avrà l'aroma del talco alla lavanda.

● La produzione dell'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA francese dovrà passare dai due milioni e 430 mila vetture del 1970 a 3.200.000 nel 1975 per raggiungere gli obiettivi fissati dal comitato di settore del sesto piano quinquennale di sviluppo economico.

Catalizzatore al manganese

● La MITSUI mineraria ha completato in Giappone la prima fase di collaudi di un catalizzatore al manganese per l'eliminazione di sostanze inquinanti degli scarichi delle automobili. Il collaudo ha dato buoni risultati, il tenore dei monossidi di carbonio è sceso allo 0,05 per cento e quello di idrocarburi a 40 parti per milione.

● Nel 1970 la CHRYSLER France ha prodotto 370.140 vetture, cioè il 5,30 per cento in più rispetto al 1969. Le esportazioni hanno raggiunto la cifra di 246.187 unità.

Premi alle idee

● Alla FORD tedesca vengono premiate le idee che possano avere applicazione pratica. Questo sistema è stato instaurato nel 1954 e da allora la Casa ha registrato sotto questa voce oltre 700 milioni di lire in premi, per circa 54.000 suggerimenti di cui il 25 per cento ritenuto «di indubbio interesse». La più recente di queste idee è un modo più semplice, efficiente e meno costoso per regolare la posizione dei sedili anteriori.

La GTC FERRARI per Ginevra

Ecco le prime foto clandestine della nuova versione della Ferrari GTC che farà il suo debutto al Salone di Ginevra. Qui la vedete a Torino presso la carrozzeria Pininfarina dove, come sempre, è stata curata la realizzazione della nuova linea, che sfugge alle normali abitudini della Ferrari per la spigolosità dei vari particolari.

FORD asiatico

● HENRY FORD andrà a Tokio in marzo per avere colloqui col primo ministro giapponese in merito al progettato abbinamento di capitali con la Toyo Kogyo. Intanto a Sydney Ford ha detto di prevedere che le nuove vendite di automobili sul mercato del sud-est asiatico aumenteranno del 350 per cento nei prossimi dieci anni.

● Direttore regionale per Austria e Germania della STP CORP, è stato nominato Milo Skoupa di Amburgo, precedentemente direttore generale delle Pepsi-Cola in Germania.

L'allarme dei costruttori tedeschi Atterrisce l'aumento dei costi di produzione

BRUXELLES - I costruttori automobilistici della Germania federale hanno riportato in ballo a Bruxelles l'utilità di queste mostre. Come è noto essi hanno rinunciato a organizzare il Salone di Francoforte, uno dei più frequentati, e il motivo è semplice: i costruttori tedeschi vogliono fare un gesto di austerità, di fronte al pubblico e al governo.

Tutti i responsabili dell'industria automobilistica tedesca sono atterriti di fronte all'aumento delle spese di produzione verificatosi in questi ultimi mesi. Da un canto salari più alti sono concessi, dall'altro la diminuzione degli utili alla fine dell'esercizio 1970 spinge alla prudenza. I costruttori non vogliono lasciarsi trascinare in una spirale senza fine. Già così la rivalutazione unita agli aumenti li ha costretti ad adottare prezzi di vendita che fanno diminuire la loro concorrenza sui mercati stranieri. Se in Belgio la maggioranza delle vetture tedesche non è ancora rincarata, ciò è dovuto al blocco dei prezzi durante i tre primi mesi dell'applicazione della TVW e al desiderio degli importatori di fare al salone il ribasso del prezzo di acquisto al di fuori della TVA, come le Case non tedesche. Dal primo aprile, però, si deve prevedere una salita dei prezzi, per certe Case sarà molto forte, mentre per altre si svolgerà a gradi per non «bistrattare» il cliente.

L'organizzazione del Salone di Francoforte costa alle Case di oltre Reno circa cento milioni di marchi, senza parlare della necessità di prevedere un nuovo modello o per lo meno una versione migliorata nella gamma, per non fare brutta figura. Per loro lo show si riduce a una mostra di prestigio e non possono nemmeno sperare di aumentare le loro vendite in quell'occasione perché quello di Francoforte è un salone ove si vende molto poco. L'atmosfera generale non si presta e inoltre in settembre i tedeschi tornano dalle vacanze con le tasche vuote. Il contrario avviene a Bruxelles, momento in cui molti belgi si decidono a comprare. Il cliente paragona uno stand all'altro e ha l'impressione di fare un acquisto con maggiore obiettività. Ciò porta a un certo numero di vendite che non si avrebbero necessariamente all'interno di un salone, perché generalmente il mese di gennaio è povero in affari. Ecco dunque la fortuna del Salone di Bruxelles ed ecco perché sarà organizzato ogni anno ancora per molto tempo. La rinuncia a Francoforte deve però servire da campanello d'allarme per i membri del salone belga. Sempre più dovranno imparare a trattare i costruttori con meno disinvoltura. Anche se per il momento il futuro non è ritenuto minaccioso, non si annuncia però proprio roseo.

Per un'automobile, cambiarle un pezzo, è cosa normalissima. Purchè il pezzo sia originale.

