

**NON
lo trovi
più in
edicola?**



puoi richiederlo
direttamente a noi
inviando L. 1.000
(è escluso il contrassegno)

AUTOSPRINT '70
Ufficio diffusione
Casella postale A.D. 1734
40100 Bologna

abbiamo ancora
qualche centinaio
di copie disponibili

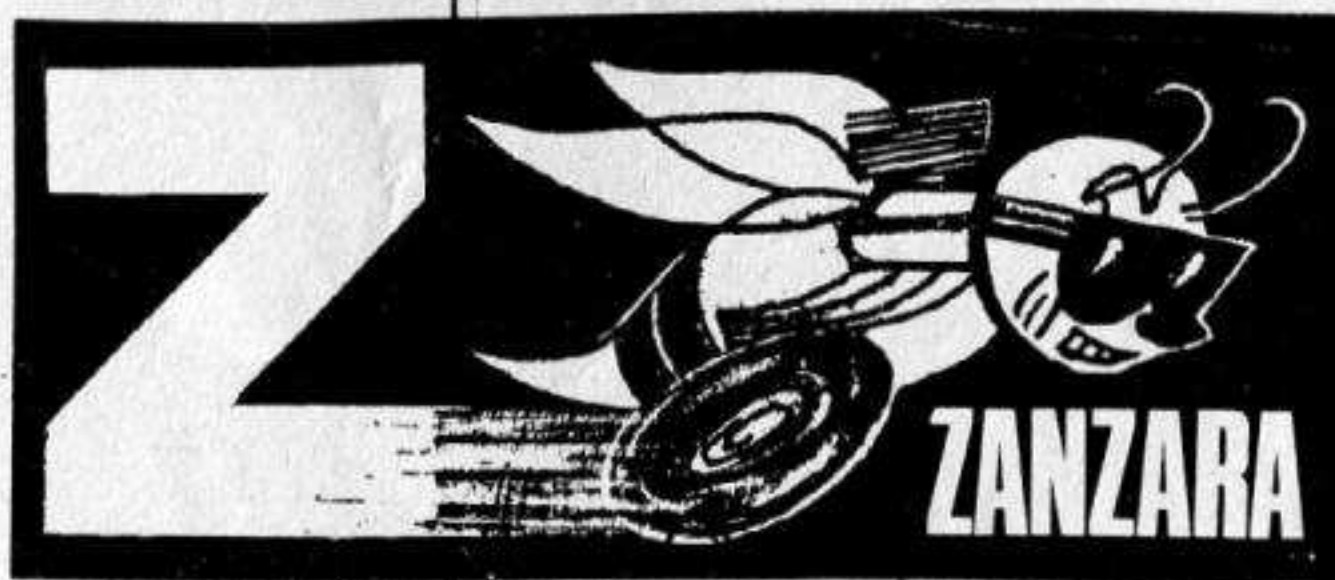
2 «sportive» FIAT

a GINEVRA:

**la 128R giallo-arancio
e il «coupé» 133**

Ultime notizie sui programmi immediati della Fiat. Come ormai è noto, il 1971 ci porterà la 128 RALLYE, la 127 e la 133. La 128 RALLYE 1300 sarà a Ginevra (il Salone svizzero si terrà dall'11 al 21 marzo) e la sua caratteristica principale sarà quella di essere prodotta in un solo colore, più o meno come è accaduto per la Renault Gordini. Il colore della 128 R non è ancora stato scelto definitivamente, ma pare che sarà o giallo o arancione, una cosa molto «viva», comunque. Inoltre, dopo prove e ripensamenti durati vari mesi, la Fiat si è finalmente decisa a scegliere, per la sua nuova «sportiva», la versione più «tranquilla». Accantonato il motore da 100 CV quadricarburatore, è stato scelto un motore da circa 75 CV con un doppio corpo, velocità 165 kmh. Il prezzo è stato contenuto in 1.300.000. In funzione del prezzo accessibile e della prevedibile grande richiesta di questa berlina, la Fiat conta di riuscire a produrne circa 400 al giorno, dopo il lancio.

Per quanto riguarda la 127, cioè la A 112 della Fiat, per intenderci, essa sarà presentata al pubblico un po' più tardi, cioè nella prima decade di aprile. La 127 è già virtualmente in produzione, ed attualmente a Torino ve ne sono già 8000 pronte, in modo da iniziare le consegne immediatamente. A Ginevra, comunque, dovrebbe esserci anche la 133, cioè la versione coupé della 130. Questa vettura monterà un motore da 3200, con circa 200 CV, il quale motore finirà poi per equipaggiare anche la 130 non appena finiranno le scorte di motori 2800 già prodotti.



● Le «concentrazioni» non hanno certamente concluso il loro ciclo. Anche l'«affare Fiat-Lamborghini» sembra non si fermi ai trattori. La Casa torinese, che già aveva accettato senza eccessivo entusiasmo l'Operazione a Cento, abdicando alle pressioni del ministro Preti, adesso si dice che i suoi dirigenti cerchino di resistere alle sollecitazioni per un ulteriore sviluppo dell'intervento anche nei confronti della fabbrica automobili.

**«Strozzato»
per 1.500.000
il motore F. 3
dell'AUTODELTA**

● L'AUTODELTA sembra si sia finalmente ricordata di quelle promesse di «interessamento» alla F. 3 strozzata che fece qualche anno fa. Infatti, gira al banco delle officine di Settimo Milanese un motore Alfa Romeo con la flangia da 20 mm, adatto alla nuova e discussa Formula 3. Si tratta di uno studio (dell'ing. Marelli?) molto interessante, e destinato a fini pratici, non solo di indagine, in quanto questi motori saranno posti in vendita, ad un prezzo molto interessante. E cioè 1.500.000 con iniezione Lucas, e ad 1.200.000 con iniezione Spica. Con l'impianto inglese, il motore (che è un 1300 rialesato, quindi a corsa molto corta) eroga già 120 CV a 6500 giri, che non è moltissimo, ma almeno si dovrebbe trattare di cavalli «sicuri».

Cosa nascondono in Inghilterra?

Questa è una notizia misteriosa. E ve la possiamo dare solo così. Anche se per ora è poco comprensibile. Ma tutto potrebbe anche sfociare in un grosso scandalo. Quel che è certo è l'esistenza di uno stato di agitazione notevole nel mondo dei costruttori inglesi e si parla di possibili strascichi legali fra nomi di primo piano. Si sa che sono state portate avanti citazioni legali, in certi casi seguite da contro citazioni. Può darsi che le cose vengano sistemate in sordina senza finire in tribunale, anche se ciò tradisce chia-

ramente il poco amore che regna fra certi personaggi.

Fra le persone implicate (non necessariamente l'una contro l'altra, sia chiaro) ci sarebbero Chapman, Tyrrell e Walker. Viene fatto di chiedersi se l'accordo (non scritto) di non parlare di questi fatti, che pare esistere fra i giornalisti inglesi, sia veramente nell'interesse del giornalismo sportivo. E soprattutto dello sport automobilistico.

● Si parla della ISO RIVOLTA S.p.A. Automotoveicoli di Bresso di Milano, che costruisce autovetture gran turismo a 3, 4 e 5 posti, macchine di grande prestigio che hanno sempre riscosso l'interesse del gran pubblico. Lo stabilimento accuserebbe qualche difficoltà, aggravate anche dalle conseguenze dell'autunno caldo e dagli episodi sindacali più recenti. Le aziende cosiddette «medie» sono quelle che più stanno risentendo delle situazioni di pesantezza economica. E la ISO sarebbe tra queste. I dirigenti stanno appunto a risolvere la crisi. Sono in corso proprio a Bologna un collegamento realizzato al Salone di Ginevra, in occasione di rappresentazioni e forti operatori economici nel campo automobilistico. E naturalmente del più interessante del momento di RIVOLTA

c'è naturalmente chi parla di interessi stranieri.

● Pericolosità. Avete letto i giornali? E' apparsa una statistica: ogni anno muoiono in Italia 4000 persone per avvelenamenti di vario genere (casuali o procurati). Gli intossicati sono, ogni anno 250 mila. Chi accusiamo in questi casi? E chi fa della morale?

● Soluzioni di ricambio pare non ve ne siano. La Goodyear no. La Michelin sembra disponibile solo a fornire gomme per le corse in Francia e per i prototipi. Soprattutto per Le Mans. Guarda caso proprio la gara che quest'anno la Ferrari non dovrebbe disputare!

● La preparazione della 312 B-2 continua. Tecnici e piloti sono soddisfatti. La macchina ha dato subito sensazioni e prestazioni migliori rispetto a quelle della 312 B-1 ai primi collaudi.

● Chissà perché «Pitekus», lo «zanzarista» del notiziario FIRENZE CORSE

se l'è presa tanto perché AUTOSPRINT titolò «UNA POLTRONA C'E' PER TUTTI», la notizia sulle nuove commissioni create dalla CSAI, con tanti bei membri di ogni estrazione!... Forse perché tra i nuovi «eletti» c'è... l'avv. Zavagli?

● Franco Angelini, il «maghetto» romano dei preparatori, è calato tutto speranzoso a Milano alla premiazione della Scuderia Jolly. Ma di premi (e dire che ve n'erano tanti) nemmeno l'ombra! Per la cronaca: per i preparatori-Alfa è stata premiata l'Autodelta. (Acc...! Anche la beffa).

● La FERRARI è in grosse difficoltà per le gomme. La Firestone per il '71 non ha rinnovato alcun contratto con la Casa modenese. Prima ha pensato agli inglesi! Così, teoricamente, la Ferrari le sue gomme per correre quest'anno dovrà comprarsene meno che per Andretti.

● E c'è un altro aspetto di questa

«grana». Andretti, come uomo-Firestone, avrà certo le gomme «speciali» di «assistito ufficiale». Ickx e Regazzoni (teoricamente) no. Pensate se Andretti farà tempi migliori, cosa dirà Ickx...

● VACCARELLA sfoglia ancora la margherita del «ho fatto bene a firmare per l'Alfa?». Come è noto il presidente ha un contratto per 5 corse nella squadra Autodelta. Esse sono: 12 ore Sebring, 1000 Km Monza, Targa Florio, 24 Ore Le Mans, 500 Km Imola.

● L'ANCAI non ha dato quest'anno il Premio NAZZARO (per un atto di cavalleria in corsa). Certo che, se si continueranno a leggere certi giudizi sul caso di Buenos Aires, ci sarà da chiedersi se non doveva essere assegnato (con uno strappo alla regola per la nazionalità) a... Beltoise!

Marcellino

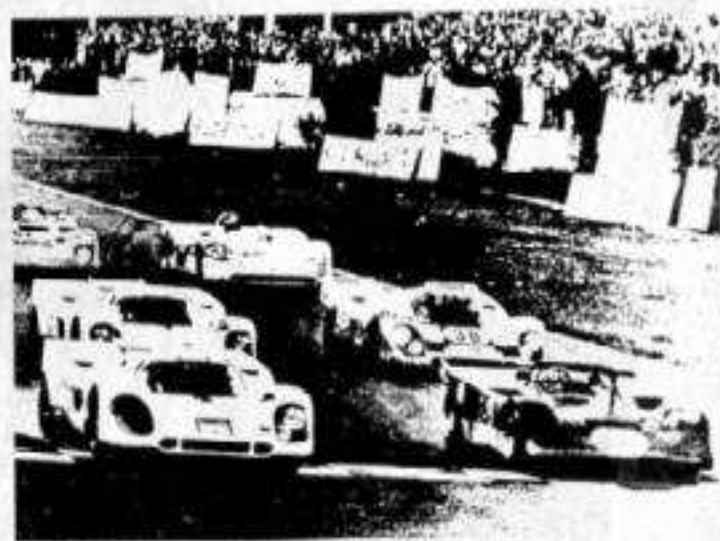
appunti
per il
lettore

**Leggete
subito**

L'agitazione dei grafici continua. Questa settimana accuseremo forse le conseguenze di 4 giornate di sciopero. Le ultime due ritarderanno alcune consegne nelle edicole. Scusateci, ancora poi per la riduzione delle pagine che ci impedisce di fornirvi tutti i servizi che vorremmo.

nelle pagine seguenti

**3 corse in
retrospettiva**



**Cosa ci vuole
per correre**

CORRIERE CORSE

Le rubriche
settimanali

a pagina

2 Dove corriamo domenica?

24 TUTTESPRINT

26 SCRIVETECI rimarremo amici

28 KARTING

29 IL GIORNALE del Club

30 Il giornale delle Scuderie

31 MOTORAMA Mini-hobby

38 COMPRAVENDITA Informatutto

Le **F1** 1971

2. Continua



Quando fischia

i «segreti» della **LOTUS**



di GIULIANO ORZALI

Se l'antiveder qui non c'inganna, ragazzi, Colino britanno birichino ne sta ponzando un'altra delle sue. Il Cosworth sputa la coradella dagli scarichi mentre il Boxerone di casa nostra va come un picchio? «All right» — dice il mister — «Menate pure, my boys, le vostre bielle: noi gireremo le nostre turbine».

E sì, perché non ci sono dubbi che l'idea gli ronza in capo da un pezzetto. Ricordate le «voci» del G.P. d'Italia? Dopo la Ferramazzata dell'uno-due di Zeltweg, la Lotus che ci si attendeva ufficialmente a Monza era l'edizione aggiornata della Mk 56/STP che nel 1968 aveva fatto scintille alla 500 Miglia di Indianapolis, mossa da una gas-turbina Pratt & Whitney Mod PT 26 e condotta da Ward Leonard, primo fino a 7 giri del termine.

Chapman aveva deciso di mandare la «56» a Baires dopo aver visto Emerson Fittipaldi all'opera su questa macchina a Snetterton nel settembre scorso. Si trattava del primo vero collaudo al di fuori di alcune sgambate a Hethel e, a detta dei presenti, non mancò certo lo spettacolo. Poi, come saprete, per quella occasione la turbina non si vide.

Uno dei vantaggi intrinseci della turbina a gas, ampiamente sperimentato in aeronautica ma un po' meno (finora) dai corridori Lotus, è la sua refrattarietà alle avarie meccaniche. A questa dote si accompagnano, così come niente, minor peso e maggior potenza rispetto all'aquipollente (secondo chi?) motore a piston.

Se volete dei numeri, possiamo aggiungere che il suddetto Mod. PT 26 della P. & W. pesa intorno ai 147 kg, ossia oltre 22 chili meno del DFV e supera tranquillo i 500 cavalli al freno.

Impercioché pare ovvio che il «formaggino», come fu battezzata per la sua cuneiformità la 56, sarà imprevedibile nel dritto, ma ci punge vaghezza di vedere qual ne possa essere il comportamento in «piega», come direbbe il Magri.

Non si tratta qui di mettere in discussione la tenuta di strada di questa vettura a trazione integrale, bensì della poca idoneità di questo tipo di apparato

CONTINUA
a pagina 6

In queste pagine, una bella immagine del debutto stagionale delle Formula 1, all'autodromo di Buenos Aires, di cui pubblichiamo nelle pagine interne un servizio fotografico. Si riconoscono Siffert (March), Stommelen (Surtees), Pescarolo (March), Reutemann (McLaren), Amon (Matra), Bell (March), ed infine la Lotus 49 di Wilson Fittipaldi e la 72 di Reine Wisell. In Argentina, le Lotus (compresa quella di Emerson Fittipaldi) hanno avuto molte noie, ma la squadra inglese sta preparando al rientro nelle gare del mondiale. Un rientro (con la turbina) che farà rumore...

ano le turbine



Tecnica (e vantaggi) della «TURBINA»

Le F. 1971

CONTINUAZIONE
DA PAGINA 5

motore alla condotta truculenta che si impone ove un tracciato mistilineo richieda regazzoniche staccate e folgoranti accelerazioni.

In effetti possiamo dire che l'abitato naturale della turbina rimangono le piste ovali, anche se l'eternità intercorrente fra il comando al pedale e la voluta accelerazione è stata recentemente ridotta da 6 a 2 secondi, maggiorando la portata del combustibile e con l'applicazione di palettature in titanio.

Il balordo della nostra vicenda risulta essere il compressore, che richiede un buscherio di tempo per acchiappare di giri e fornire al combustibile in attesa il necessario comburente in più.

Sì, vabbè... dirà qualcuno. Ma 'sto compressore impunito, chi ce l'ha messo e che cosa ci sta a fare?

E qui ti colsi, Messer Direttore, ché la barbosa tecnica ti ruberà, se 'l consenti, qualche colonna. Giusto, lettori?

Possiamo cominciare affermando che nel ciclo operativo Brayton, che è poi quello della gas-turbina, ritroviamo pari pari le fasi che ritmano il funzionamento del motore a pistoni come si può vedere dal confronto riportato nella Tabella 1.

Si narra che una volta — e si era nel 1791 — un certo John Barber, suddito di sua Maestà

Questo vale finché il gioco rimane onesto, ma quando la gas-turbina se ne approfitta e ti fa presente che a lei il tepore degli 800° C le sta bene, che succede? I limiti di deformazione elastica me li saluti tanto; il metallo diviene soggetto allo scorrimento molecolare e si deforma plasticamente senza riprendere i connotati iniziali al diminuire dello sforzo. In capo a ripetute distorsioni di questo genere, l'antica legge del filo di ferro non può che divenire esecutiva, basta là!

Ancora più difficile da pelare si dimostrò la gatta delle rotture per risonanza, che trasformò i ricercatori in maghi del pentagramma tesi ad individuare le bande di frequenza antiigieniche. Discriminando ovviamente tali avarie da quelle con esse confondibili e dovute ad un troppo rapido raffreddamento, sempre possibile nelle improvvise decelerazioni.

Chiuderemo la panoramica lasciando immaginare al lettore la somma goduria ed i mezzi per esprimerla tutta, che avranno certamente accompagnato il tormento e l'estasi dei nostri inventori, ad ogni esplosione di girante o all'improvviso contatto fra parti statiche e parti rotanti a 39.550 giri-minuto.

La turbina a gas e le corse

Sarà bene non perdere di vista i nostri interessi specifici, soprattutto per evitare di prender vie traverse che ci condurrebbero al pantano della fatica termica e/o dei gradienti di temperatura, con gran dispetto di Marcellino.

Corsaiolmente parlando, l'auto a turbina nasce dalle esperienze belliche della Rover, fornitrice del turbogetto che motorizzava l'intercettatore Gloster Meteor della Royal Air Force durante la 2.a Guerra mondiale.

significativo nella storia (inglese) del propulsore a trottola per autovettura.

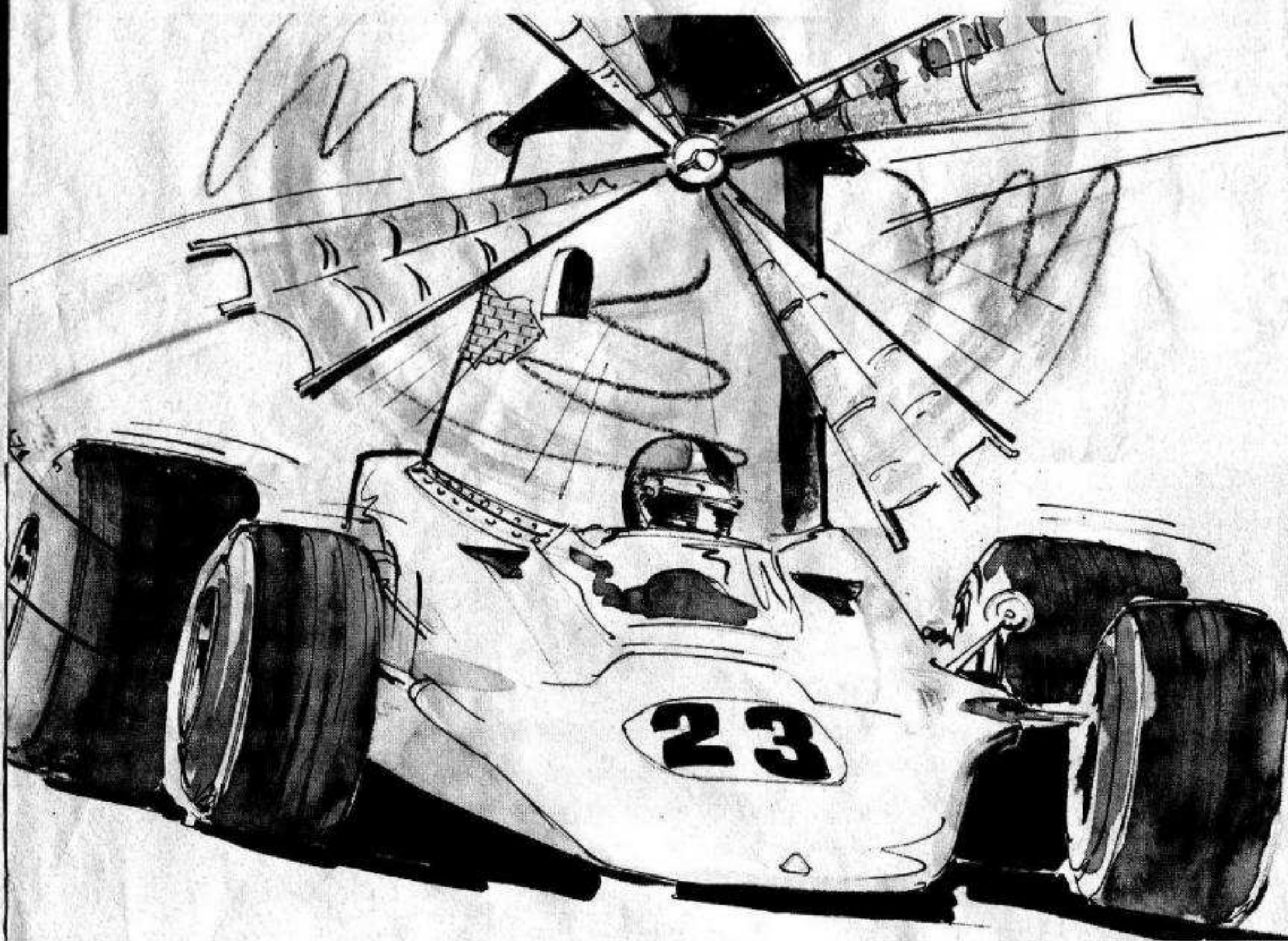
Lo scambiatore, la Rover, se l'era fatto. Per l'esattezza, già che c'era, se l'era fatto doppio. Si trattava di due corpi formaggiformi e ruotanti, il cui arrangiamento, come potranno confermare i lettori con patente di fuochista, riproduce sine differentia il caratteristico «Ljungström» che sta a cavallo fra il condotto di tiraggio e quello dei fumi su quelle caldaie che ne sono provviste.

Che ci azzecca lo scambiatore?

Se c'è rimasto ancora qualcuno per cui lo scambiatore continua ad esser l'oggetto misterioso, eccoci in controsterzo a dare spiegazioni. La potenza, in un motore endotermico, viene generata per mezzo della combustione in seno ('mbè...?) al fluido operante onde riscaldare quest'ultimo — a compressione felicemente avvenuta — fino alla massima temperatura compatibile con la salute dei materiali costruttivi. Solo così si potrà ottenere il massimo in fatto di espansione attraverso le palettature, ossia di lavoro meccanico o coppia motrice che dir si voglia.

Qualsiasi anche piccola quantità di calore che trovi la maniera di svignarsela per i collettori di scarico a braccetto coi gas combusti ancora caldi, rappresenta una 'nticchia di combustibile bruciato per la gloria ed è utile alla causa del rendimento nella stessa misura che i botti sul campo del Napoli inducono sulla classifica dell'omonima squadra.

Ne consegue che se l'energia della 'nticchia suddetta la possiamo somministrare all'aria intrappolata nelle camere di combustione, sarà tutto cherosene in meno che dovremo bruciare per pro-



Giorgio III, ottenesse il brevetto di una macchina infernale comprendente gli elementi principali della moderna turbina a gas. Più di un secolo dopo, da una tesi di laurea presentata alla Cornell University (1903), salta fuori il frutto delle pensate di Sanford Moss (da non confondere con Stirling), ossia un marchingegno composto da un compressore, una camera di combustione, un eiettore e una girante di turbina. Quando si dice le coincidenze...

Questi signori e quelli che in seguito vollero seguire il loro esempio, hanno avuto di che giocare al rischiatutto, vista la malvagità dei problemi da essi incontrati per la stada e risolti uno per uno.

Trovare, ad esempio, materiali in grado di sopportare le temperature e le sollecitazioni meccaniche derivanti dalle improbe condizioni di esercizio imposte agli organi interni, vuoi fissi vuoi mobili, del ciclo operativo. Oppure costruire delle giranti che rimanessero tali per un tempo ragionevole: ognuno sa che un qualsiasi pezzo di metallo perbene si dilata quando lo si riscalda e si deforma sotto sforzo. Ma eliminando le cause stressanti, e operando entro i limiti di deformazione elastica, riassume la forma e le dimensioni originali.

Nel 1948, la stampa viene a sapere che qualcosa bolle in pentola, ma passeranno ancora due anni prima che la prima dimostrazione pratica di fronte ai giornalisti abbia luogo, a Silverstone (marzo 1950). Un altro passo avanti verrà fatto, con la conquista del record mondiale di velocità per auto a turbina, sul tratto autostradale Ostenda-Gand allora in costruzione, nel giugno 1952, alla media di 243 kmh.

Poi si vide qualcosa nelle mostre, sempre della Rover, come nel caso dell'Earls Court Motor Show — ottobre '56 — e, finalmente nel 1963 ('), il connubio con la Owen Racing Organization portò alla iscrizione di una Rover-B.R.M. alla 24 Ore di Le Mans. Si inventò una apposita categoria e venne messo in palio dagli organizzatori un guiderdone per la prima vettura a turbina che avesse corso in 1.440 minuti a una media di almeno 150 kmh. Per la cronaca, l'esame fu superato felicemente e la media fu di 172 e spiccioli.

Visto che il cherosene andava a fiumi, si pensò di introdurre un qualche dispositivo economizzatore e ci si stava ancora pensando mentre il circuito della Sarthe ospitava l'edizione successiva della 24 Ore.

Ed eccoci pertanto al 1965, anno particolarmente

durre la voluta temperatura della massa gassosa evolvente in turbina. Fosse chiaro?

Volendo valutare alla svelta l'economia resa possibile dai due corpi di scambio realizzati in materiale vetroceramico, osserviamo semplicemente che il salto di temperatura attraverso la turbina va da 930°C a 670°C e che i gas di scarico a questo punto entrano nei corpi di cui sopra per uscirne a 300°C. (Dati forniti dalla Rover).

In altre parole, lo scambiatore avrà ridotto la temperatura allo scarico di ben 370°C e questo rappresenta un risparmio di combustione da leccarsi i baffi. Senza contare che i dati considerati si riferiscono al regime di piena potenza e che, a carico parzializzato, l'economia resa possibile dallo scambiatore diviene percentualmente maggiore.

Ogni medaglia ha il suo rovescio e non ci dobbiamo quindi meravigliare nel constatare che anche lo scambiatore introduce a sua volta qualche svantaggio. Ne citeremo uno per tutti, ossia la contropressione allo scarico, capace di ridurre considerevolmente la potenza erogata dalla turbina. Il solito compromesso (dimensioni e densità dei dischi) permette di stabilire quanti cavoli si dovranno sacrificare per salvare la capra.

America, America!

Poiché la nostra tiritera segue l'andazzo cronologico, col 1966 la scena si sposta negli U.S.A., dove Jack Adams tenta la turbinosa carta provando a Indy la «Demler Special» che, a dispetto di un egregio funzionamento del propulsore a fischio, sbrindella le gomme per latitanza di freno motore. Buona parte di color che sanno arriccchia la proboscide nei confronti di questa carenatissima e ultra-leggera novità provvista di un piccolo propulsore a turbina General Electric montato anteriormente e con trazione sulle quattro ruote.

Ci pensò l'anno dopo « Silent Sam » di Granatelli, nota anche come STP-Paxton Turbocar e vista al Festival di Monza or non è guari, a toglier la puzetta da sotto il naso ai.. conservatori. Partita fra lazzi e suoni scurrili, questa vettura dimostrò in prova di poter vincere e mantenne in gara la prima posizione per 196 dei 200 giri in programma.

Lì per lì finì tutto a tarallucci e vino, ma la verità sul numero di coloro che avevano acceso ceri quando « Silent Sam » aveva sbragato venne a galla l'anno successivo (1968) appena Granatelli richiese il rinnovo della licenza USAC. Il rinnovo sarebbe stato concesso sì, ma a condizione che il socio accettasse un ukase a decorrenza immediata (anziché coi regolamentari due anni di preavviso) per cui la luce di aspirazione della turbina doveva avere un'area massima di 103 cmq, contro i 148 permessi in precedenza.

Situazione che potrebbe aver suggerito a Falada il suo « E adesso, pover uomo...? » e che fece tuonare Granatelli in chiave di piagnisteo fino a portare il caso davanti a qualche Vostro Onore dell'Indiana.

E' tutt'altro che facile, in effetti, inventare un termine di paragone attendibile che permetta di opporre motori a pistoni e a turbina senza trucco e senza inganno. Ci hanno provato in un papiro della SAE l'orsignori Peter Spear e Noel Penny, esplodendo nella formula di equivalenza reperibile sull'annuario sportivo della FIA.

Secondo gli ingegneri, una turbina a gas produce potenza in quantità direttamente proporzionale alla quantità di aria introdotta (da qui l'inghippo dell'USAC), la densità dell'aria inalata dal compressore, il tasso di compressione, il regime di rotazione della turbina e il rendimento che si è capaci di raggiungere.

I progettisti della turbina di Granatelli, interpellati a suo tempo sui rapporti di causa ed effetto conseguenti a una riduzione della bocca aspirante del compressore, tennero a definire tale riduzione « a big redesign job » ossia un vero e proprio rifacimento.

Non basta, in altri termini, installare sulla presa d'aria un anello di riduzione, ma si dovranno modificare opportunamente gli organi interni per ristabilire un equilibrio fra le forze in gioco. Che non sono neanche tanto gentili se, come sembra, l'ira funesta della turbolenza aerodinamica basta da sola a svellere col suo succhio la più costosa delle palettature.

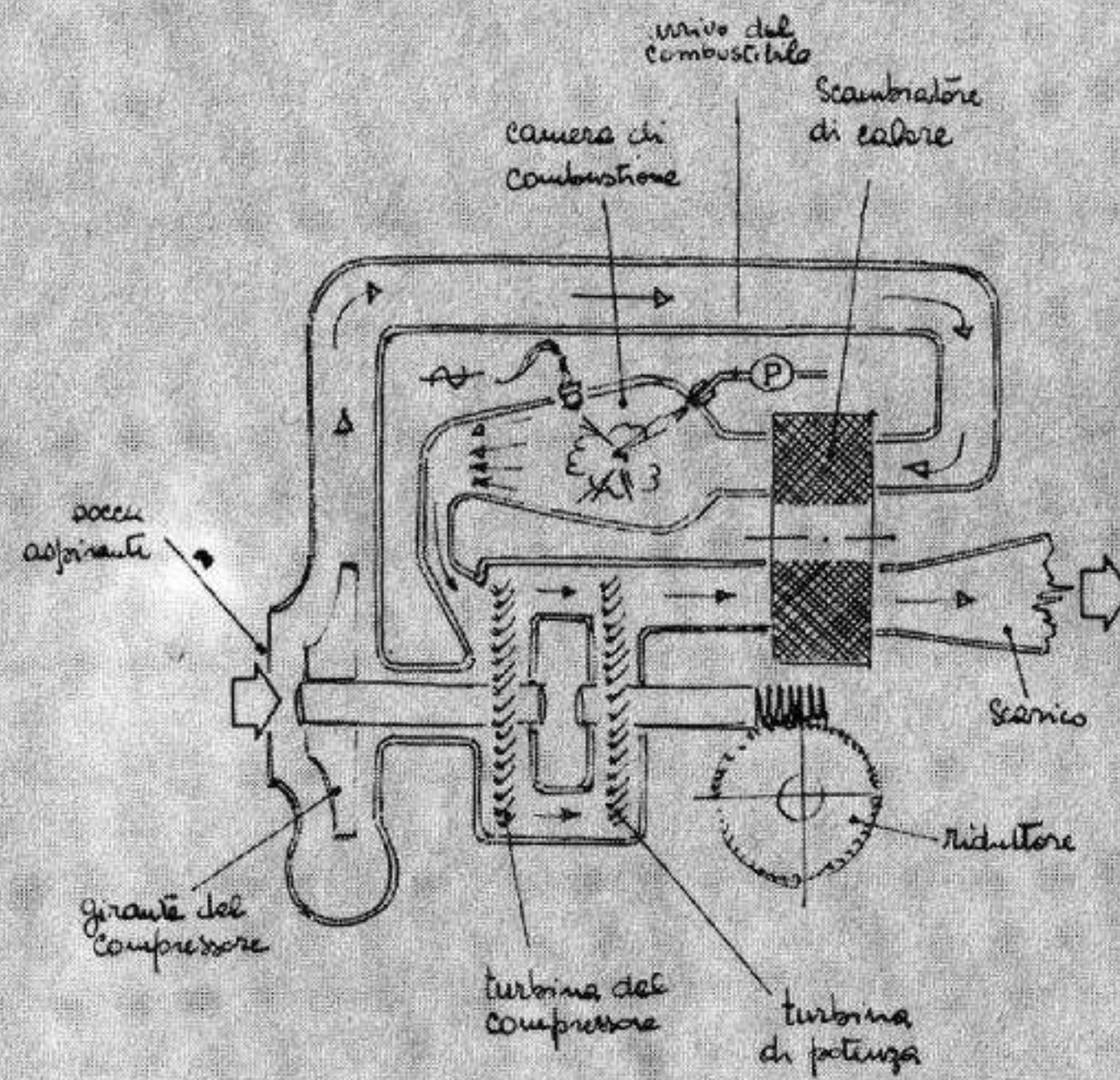
Co 'st' affar del sì e del no, incalzavano seri seri i draghi della United Aircraft, quei Signori stabiliscono nuovi records in fatto di rompimento. Ecché: ci hanno fatto portare i 41 pollici quadri del Mod. PT-6 a 23 pollici quadri (i 148 cmq sopra citati) per la corsa del '67. Ci siamo sdilombati per miniaturizzare quei pezzetti che non volevano saperne di entrare nello spazio disponibile; siamo riusciti a lasciare indietro tutti e ora ci venite a dire che vi siete sbagliati, che non vale e che dobbiamo riridurre il becco dell'ST-6 a 15,999 pollici quadri? AOOOHHH...!

E con tanto di regolo alla mano ti dimostravano che con detta sezione di passaggio, neanche la più sfacciata delle fortune unite a tutte le modifiche del caso, avrebbe permesso di sollevarsi dalla miseria dei 400 cavalli o giù di lì.

Però, nonostante la naturalezza della recitazione, ci fu chi afferrò in pieno il gioco delle parti e la concomitanza di interessi che esisteva fra cliente e fornitore in questa lamentosa orchestrazione.

Si provò a sentire un'altra campana interpellando Ray Heppenstall, padre della Howmet e nota autorità in fatto di turbine a gas. Il responso fu tale da legittimare la suspizione che Granatelli e soci intendessero più che altro vincolare l'USAC al rispetto di una decisione avventata e tutt'altro che imparziale, anche se formalmente ineccepibile.

Infatti, la turbina Continental installata sulla Howmet aveva una luce di ammissione di 74,8 cmq (11,6 sq.in.) e sviluppava una potenza di 345 cavalli. Tuttavia, secondo Heppenstall, questo limite era tutt'altro che il massimo raggiungibile essen-



TURBO-schema

Principio di funzionamento: l'aria atmosferica, aspirata dal compressore centrifugo, attraversa il corpo dello scambiatore di calore immagazzinando una certa quantità di energia calorifica recuperata dai gas di scarico.

Successivamente si ha la miscelazione dell'aria calda e compressa col carburante iniettato, nonché l'accensione della carica da parte della apposita candela. I gas combusti assumono in conseguenza uno stato fisico caratterizzato da alti valori di pressione e temperatura mentre si realizza la trasformazione della energia potenziale del combustibile in energia cinetica di movimento. Vale a dire che i gas suddetti, espandendosi attraverso la palettatura della turbina primaria provvederanno sia all'azionamento del compressore per l'automantenimento del ciclo sia, con successiva espansione, a far girare la turbina secondaria o di potenza. La rotazione di quest'ultima viene trasmessa all'albero motore e, previa sostanziosa riduzione, alle ruote motrici.

Il fatto che la turbina di potenza si trovi a valle della turbina di servizio e separata da questa, implica la produzione di energia motrice solo a partire da un certo regime. L'apparente svantaggio si traduce in pratica in elevati valori di coppia sin dal primo movimento delle ruote e questo rende inutile l'impiego di un innesto a frizione mentre il riduttore, comunque necessario, si presta egregiamente a far le veci del cambio.

Il comando di acceleratore viene infine realizzato variando virtualmente l'incidenza delle palette sulla turbina di potenza, cosa che si ottiene per mezzo di un apposito statore a palette orientabili. Essendo il rendimento proporzionale alla temperatura dei gas combusti, si rende necessario il ricorso a costosi materiali come il Nimonic 110 e 115, l'Inconel, il Multimet ed altri, accomunati dall'elevato contenuto di nickel e di cromo, nonché dalla presenza di altri elementi quali tungsteno, molibdeno, cobalto.

Un discorso a parte merita il titanio, metallo principe della propulsione a getto, che trova impiego in diverse leghe usate per la costruzione di palette, anelli e dischi destinati a lavorare in condizioni proibitive o critiche.

do il propulsore vecchio tecnicamente, di dodici anni. Inoltre, le norme di sicurezza imposte dal Registro Aeronautico su questo tipo di apparato motore per l'impiego a bordo di aeromobili prevedono un margine obiettivamente esagerato rispetto alle necessità dell'autotrazione. Fatti tutti i conti, saltò fuori una zizzola di 1500 cavalli potenzialmente ricavabili dai 103 cmq di buco che facevano piangere Granatelli.

Il che permise in passant al vecchio Ray di definire « stupido » anche il nuovo limite imposto dall'USAC.

Grosso problema per chi ci vuol provare sarà certo quello dei quattrini. Tuttavia non mancano, specie in America, organizzazioni in grado di stanziare le somme necessarie, una volta « visto » il bisnisso. E c'è un grosso punto a favore: a parte il conseguimento di potenze vietate al pistone, nella riconosciuta e già citata sicurezza di funzionamento, per la quale il T.B.O. (time between over-

hauls, ossia intervallo fra due revisioni) di una turbina potrebbe includere una intera stagione di gare. Il che aiuterebbe già a recuperare una parte dei soldi spesi.

Che, andate via...? Male, perché il bello ancora addaveni. Da indagini tendenziose svolte interrogando Jack Adams e chi gli ha progettato la « Winn's Turbocar », il prof. Glen Bryant, risultò che questi signori erano pronti a correre (non loro, la macchina) a Indianapolis con una turbina Allison 250 Turboshift da 12,5 Sq. in. di sezione aspirante. I 374 cavalli nominali sarebbero stati incrementati scavando nel margine di sicurezza ossia aumentando i giri e la temperatura dei gas nei rettilinei. Ma lo squillo di trombone che rese storica la chiacchierata fu l'incauta dichiarazione di Adams per cui la coppia, sebbene non la esprimesse in m.kg o altre opportune unità, sarebbe stata paragonabile a quella dell'8V Ford Indy.

Ora, se un moscerino (si fa per dire) da 374 cavallucci si può permettere di esprimere la stessa coppia di un ruspante motore a pistoni di potenza quasi doppia, è chiaro che dovremo rivedere i concetti di relazione fra coppia e potenza ai quali i motori convenzionali ci hanno abituati.

Altre domande sornione rivolte per controllo a vari tecnici del ramo confermarono in linea di massima che una turbina a gas utilizzata come propulsore di una macchina da corsa, darà origine ad una coppia motrice superiore del 30-50 per cento rispetto a quella del motore a pistoni di pari potenza. Ed è la coppia, signori Giurati, colei che sposta il variopinto veicolo da un punto all'altro di questa valle di lacrime.

Attacco in forze

Col passare del tempo, venne anche il maggio del 1968 e ci portò una edizione della « 500 » di Indianapolis alle cui prove di qualificazione presero parte la Shelby Goodyear progettata da Ken Wallis e animata da turbina General Electric tipo GET-58, la Winn's Special di Adams e, udite udite, quattro vetture a turbina di Granatelli che, evidentemente, vi aveva ripensato.

E con questo, siamo ritornati al punto di partenza in quanto, delle quattro vetture di cui sopra, una era il vecchio « Silent Sam » condotto dal solito Parnelli Jones e le altre tre erano rispettivamente la Lotus 56/1 per Ward Leonard, la Lotus 56/3 per Graham Hill e la Lotus 56/4 per Art Pollard. Una di queste vetture era stata colaudata fra marzo e aprile da Jim Clark, che se ne era dichiarato entusiasta.

L'ispirazione stilistica, in questo caso, era dovuta all'opera di Maurice Philippe e prefigurava in diversi particolari la linea a scalpello di quella che sarà la rivoluzionaria « 72 ».

La bocca aspirante del compressore era stata ridotta a dimensioni regolamentari e, tanto per far qualcosa di nuovo, si bruciava benzina anziché cherosene. La minor quantità di aria inalabile aveva in effetti reso opportuno l'impiego di questo combustibile più volatile e di maggior prontezza in accelerazione. Le prestazioni risultavano nel complesso migliori, senza tuttavia influire positivamente sulla potenza erogata.

In corsa, la vettura di « Baffo » si ritirò per la perdita di una ruota (e te pareva...) mentre le altre due « 56 » furono vittime di un rischio calcolato, facente parte di un'oscura strategia del Team STP.

Fu rilevato a cose fatte che si era introdotto nei serbatoi un carburante diverso da quello impiegato in tutte le precedenti occasioni e che questo scherzeggiare in disdicevol guisa non aveva permesso una buona ed uniforme carburazione, per non dire degli scherzi da canonico giocati ai danni del lubrificante e degli organi interessati.

Il prossimo capitolo di questa storia — e non si può negare che di storia dell'automobile si tratti — si svolgerà prossimamente nel corso del campionato mondiale piloti 1971. Vedremo se il propulsore a turbina manterrà certe promesse, osserveremo ed ascolteremo un nuovo spettacolo. E, per gli appassionati di tecnica in special modo, è garantito che lo spettacolo sarà interessante.

Giuliano Orzali

(1) Trascuriamo volutamente, in questa sede, i tentativi di cui si ha qualche notizia, compiuti a Indianapolis da Dan Gurney su vettura « Trackburner Special » di John Zink (1962).



LONDRA - La moderna vettura da corsa è sempre più debitrice verso l'industria aviatoria, da quando Colin Chapman rese popolare la costruzione a monoscocca con la sua Lotus 25, presentata nel 1962. Dalla fine del 1965 responsabile per i principali progetti delle Lotus monoposto è un ex tecnico dell'aviazione e fra queste vetture c'è anche la 72 vincitrice del campionato del mondo 1970. Si tratta di Maurice Phillippe.

Londinese, è nato nell'aprile del 1932 e fece il suo apprendistato tecnico presso la De Havilland a Hatfield, periodo che gli fece acquisire ottime cognizioni basilari, senza contare che il suo lavoro sulla struttura alare del Comet 1 gli fornì grande esperienza nella produzione di strutture leggere e robuste. Molti dipendenti della De Havilland s'interessavano alle corse automobilistiche e allora, agli inizi degli anni cinquanta, parecchi aiutavano l'embrionale impresa di Chapman, la Lotus Engineering, che allora si trovava poco lontano.

Avendo preso la patente per fare il « pendolare », andando da Edmonton, dove viveva, ad Hatfield, Phillippe fu contagiato dal morbo corsaio e nel 1955 si costruì una sport 1172. I regolamenti richiedevano l'uso del motore Ford 1172 con valvole laterali e Phillippe lo montò su un futuristico telaio monoscocca con carrozzeria avvolgente. Denominata MPS, la vettura fu fonte di divertimento per Phillippe che l'usava per partecipare a gare indette da clubs, riuscendo anche a correre, per completare il numero, in un certo numero di gare internazionali. La vettura non si piazzò mai oltre il quinto posto, ma non corse mai nella propria formula e generalmente Maurice la iscriveva nelle gare per vetture fino a 1500 cc. trovandolo più divertente.



CARTA d'IDENTITA'

GOLD LEAF

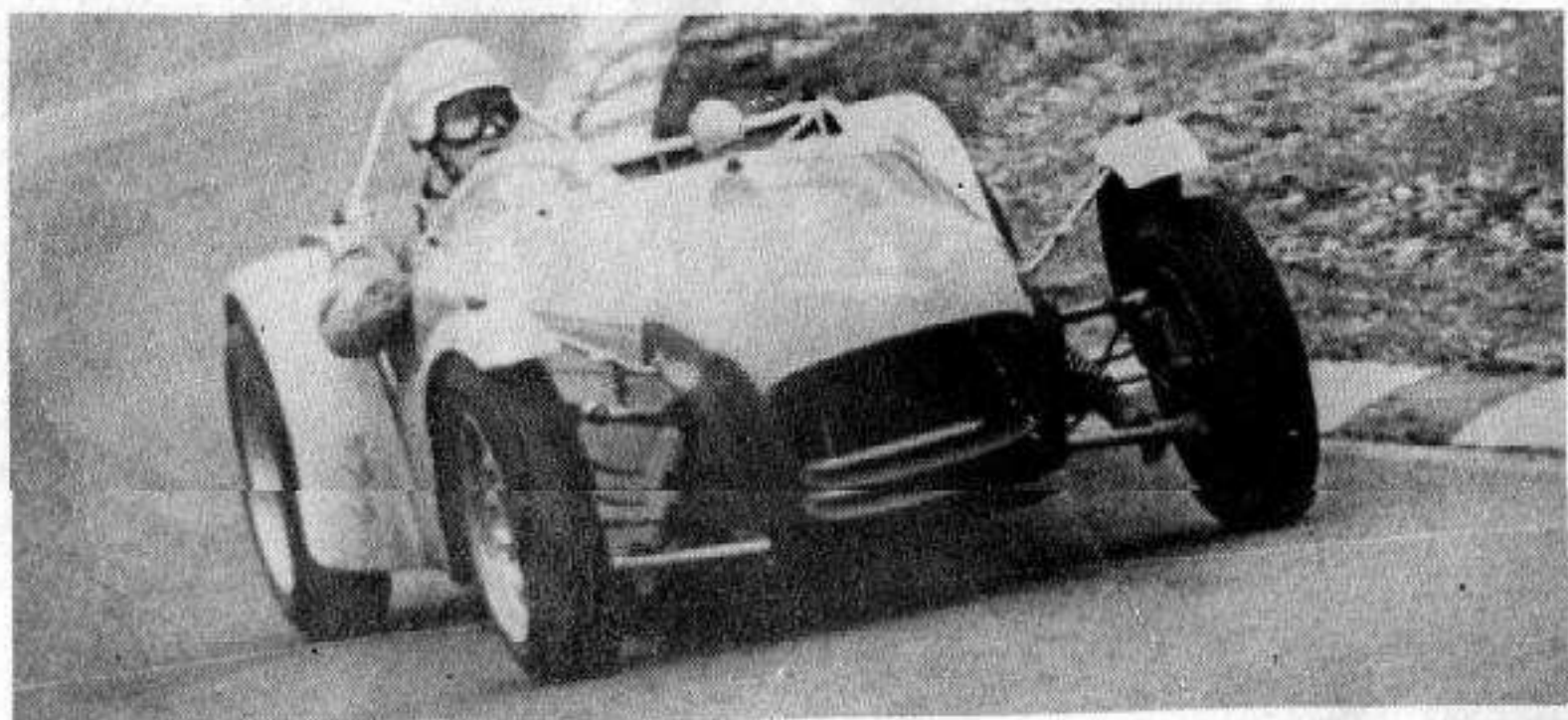
TEAM LOTUS

nome e cognome
Maurice PHILLIPPE

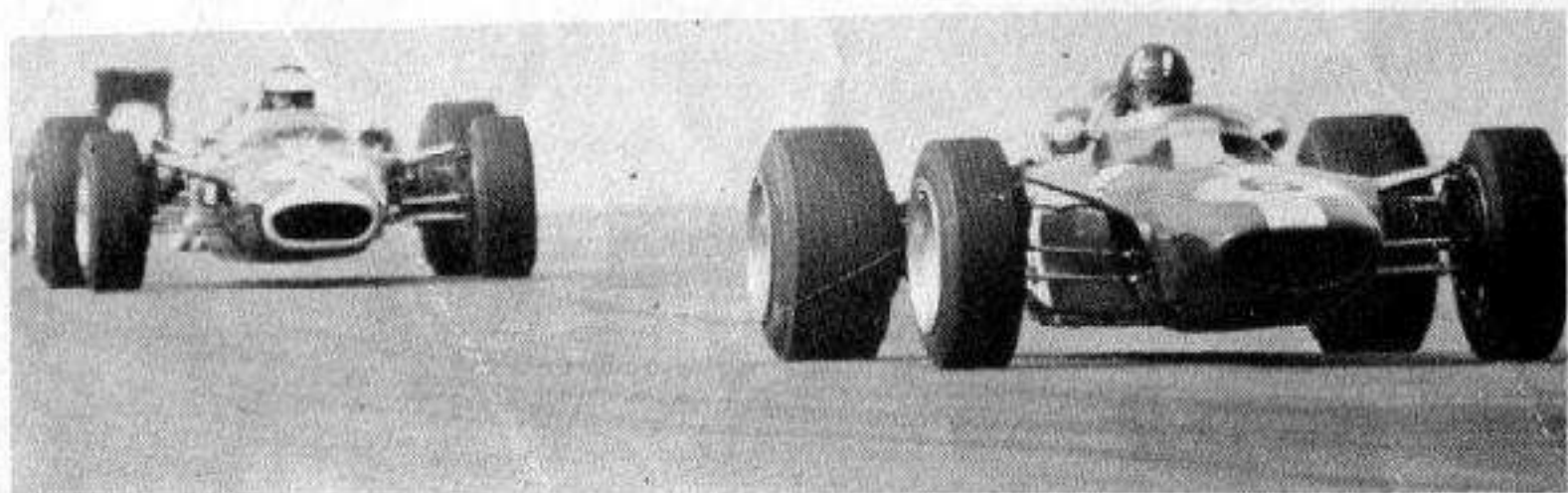
nato
aprile 1932

professione
progettista (ex aeronautico)

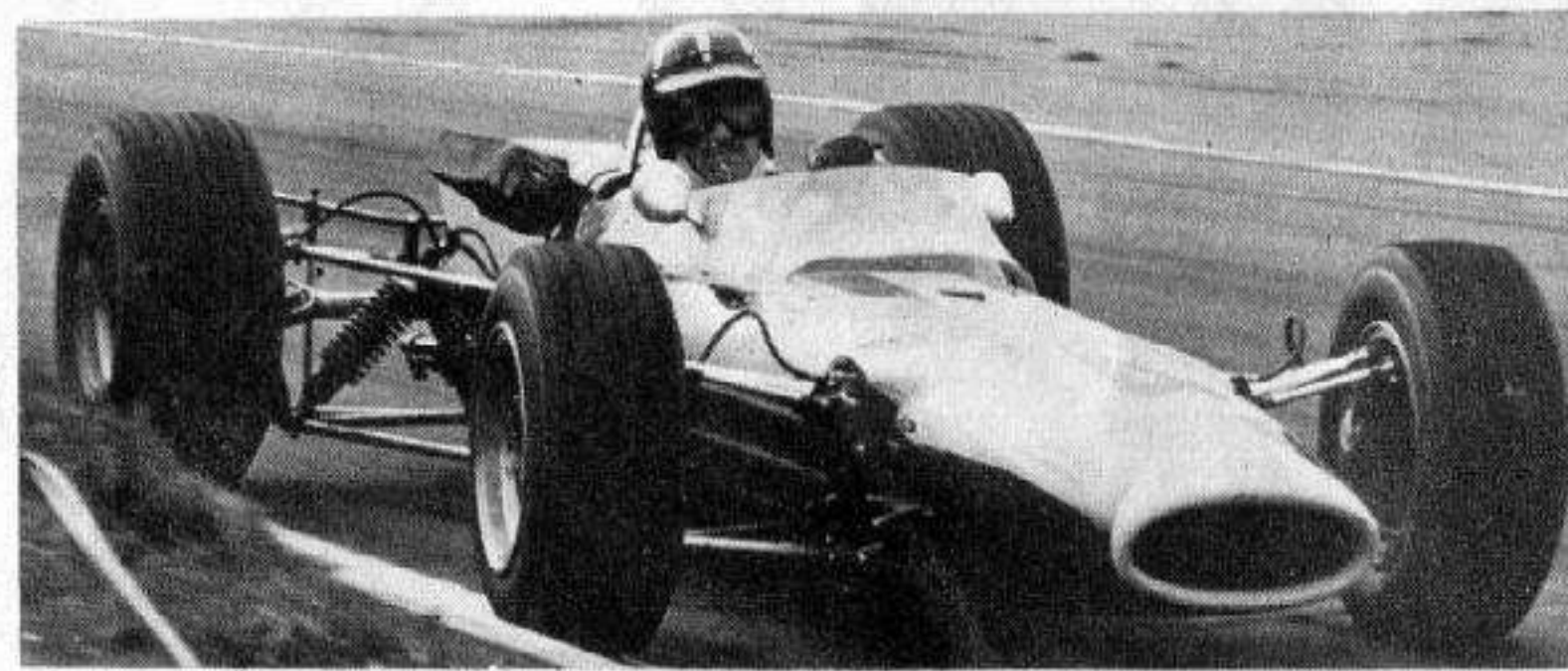
ALBERO GENEALOGICO LOTUS



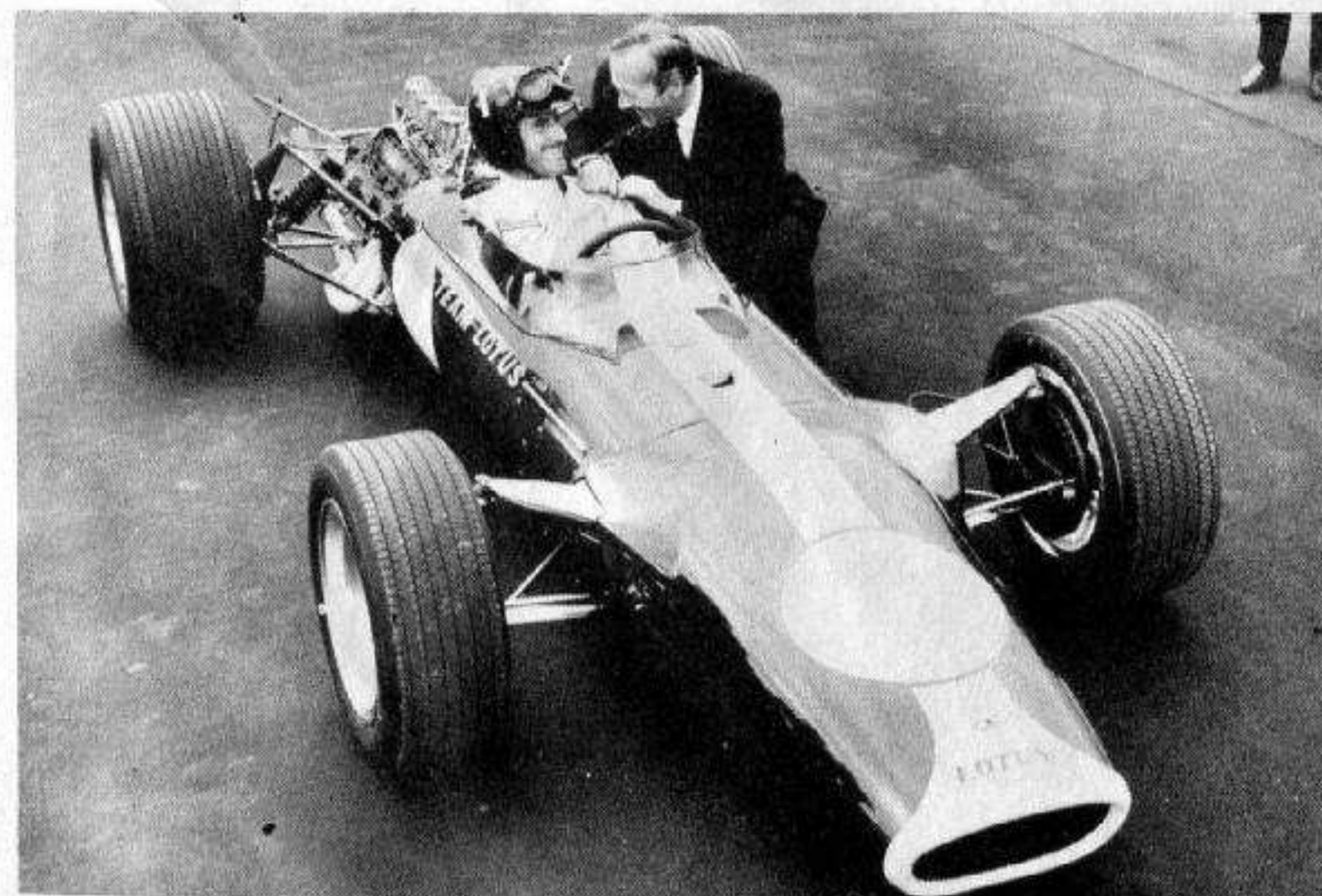
Il nostro uomo, Maurice Phillippe, quando si dilettava ancora di corse, al volante della Lotus 7 da lui messa a punto nella stagione '64-65



Ecco, durante il Gran Premio di Gran Bretagna 1967, le due Lotus 49 di Graham Hill e di Jim Clark. Fu quella una delle prime uscite della 49



Ancora Graham Hill, che porta questa volta al debutto la Lotus-Cosworth 48 di Formula 2, nel corso di un meeting a Snetterton nel 1967



La Lotus 49, assieme alla 25 è stata una pietra miliare nella storia delle monoposto, se si pensa che ha debuttato nel 1967 ed ha vinto anche nel '70 (a Monaco con il compianto Rindt). Essa è stata sviluppata da Phillippe

A vent'anni fu chiamato a fare il servizio militare e trascorse due anni al lavoro sui Comet della RAF a Lyneham, usando la MPS come mezzo di trasporto. Aveva intenzione di costruire una sport con motore Climax di 1100 cc appena fosse tornato libero, ma finì il servizio militare, nel 1958, si trovò al verde e ormai la MPS era superata.

Phillippe tornò alla De Havilland ove si trovò di nuovo con Brian Hart — ora pilota di F.2 e « ricostruttore » di motori FVA — che se la cavava bene con le sue sport Terrier. A quell'epoca si parlava della Formula Junior e correva voce circa l'apparizione di un nuovo motore Ford.

Phillippe ricorda: « Brian riteneva che la 1100 sarebbe finita, con l'apparizione della Junior e decidemmo entrambi di costruirci delle Junior usando il nuovo Ford 105 E. Dopo lunghe riflessioni decidemmo che dovevamo rovesciarlo e ricavare nuovi collettori di aspirazione nella testata, ma il guaio era che non riuscivamo a trovare i carburatori giusti. Tentai di usare un paio di Solex tedeschi doppio corpo che in fondo non erano adatti e Brian fece altrettanto con la sua Terrier con un paio di Solex leggermente migliori. Tanto la sua vettura che la mia — che chiamai Delta — erano a motore anteriore e benché questi fossero discreti il mio aveva contro di sé la mancanza di potenza, di denaro e di tempo. Fu pronto più tardi di quello di Brian e anche se non usai spesso la vettura in gara penso che tutto sommato, sia quella che mi divertì di più ».

In effetti Phillippe rese fuori uso la Delta per due volte in un solo week-end, quello della Pasqua del 1960! Ormai si sprofondava sempre più nei problemi della progettazione e della ricostruzione di vetture e il lavoro alla De Havilland gli andava sempre meno a genio. Fu allora che ebbe un'offerta dalla Ford di Daghenham e diventò capo del progetto, per mettere a

punto l'Anglia 1200, passando poi alla Cortina. All'inizio degli anni sessanta comprò la Lotus 7 della Cosworth che usò per gareggiare per due divertenti stagioni, diventando uno dei piloti da battere in quella categoria e vincendo più volte.

« Poi, come un fulmine a ciel sereno — dice — arrivò una telefonata della segretaria di Chapman che mi chiedeva se mi sarebbe piaciuto fare due chiacchiere con 'immaginate chi' per l'evenienza... Mi dissi che era proprio quello che ci voleva e così entrai alla Lotus nel settembre 1965, nella squadra di progettisti... che consisteva di una sola persona! ».

Phillippe si mise subito al lavoro, perché una vettura doveva partire per la Tasmania in novembre. Progettò una parte posteriore per la monoscocca tipo 39' che in origine era destinata al Climax 16 di un litro e mezzo e che ora doveva ospitare il più stretto quattro cilindri FPF 2500.

A quell'epoca erano in corso trattative con Tony Rudd della BRM perché il tre litri H16 avrebbe dovuto equipaggiare la 43 di F.1 del 1966. « Venne poi il giorno in cui ricevemmo finalmente il primo motore e ci rendemmo conto di trovarci di fronte a un certo problema, perché ci vollero circa sei meccanici per sollevarlo dal camion. Credo che fosse un poco più pesante dei 215 kg. previsti! ».

« Noie al motore resero le prove della 43 un'impresa frustrante. Il principale problema consisteva nel fatto che la frizione era montata nel posto sbagliato, dietro l'albero di rinvio. Questo dava all'albero un terribile effetto torcente, cosicché quanto si molava la frizione occorreva « tenerla » per un po' prima che l'albero rallentasse abbastanza per consentire d'ingranare la marcia successiva. Ogni rapido cambio martellava i denti danneggiandoli e così a un certo momento diventava impossibile tenere la marcia ingranata. ».

« I problemi furono poi risolti e finalmente la BRM modificò gli alberi motore per migliorarne le caratteristiche. C'erano di conseguenza

altri problemi e, se il motore leggero avrebbe dovuto essere formidabile, i nostri erano troppo pesanti. Una volta mettiamo motore, cambio e sospensioni posteriori su una bilancia piuttosto grande e scoprimmo che da soli superavano il limite di peso della F.1 ».

La « 43 » non gareggiò fino al GP d'Italia e Clark vinse il GP degli Stati Uniti con quella vettura. E' significativo ricordare che lo stesso motore scoppiò dopo nove giri di prova in Messico. Furono costruite tre 43 e due Indy 42 con specialissimi H16 di 4200 cc e trasmissioni a tre velocità. Uno funzionò addirittura, ma non durò a lungo.

A metà del 1966 ebbe inizio il lavoro sul DFV V8 Cosworth, con l'appoggio della Ford per uso esclusivo della Lotus agli inizi. Phillippe, Chapman, Duckworth e Co. si occuparono del progetto nel suo complesso. Phillippe trascorse l'autunno lavorando attorno alla 48 di F.2 costruita per il Cosworth FVA e il lavoro serio sulla 49 cominciò dopo il trasferimento all'attuale sede Lotus a Hethel, nel Norfolk.

Il nuovo motore doveva avere il basamento portante, come l'H16, e copiava gli usi standard dell'aviazione essendo collegato alla paratia posteriore della monoscocca mediante quattro bulloni. Anche il cambio ZF venne costruito secondo i parametri della Lotus, stabiliti dai risultati ottenuti dallo studio della progettazione.

« Proponemmo un peso per cambio di circa 44 kg., quanto quello normale di una F.2, ma ovviamente ci volevano modifiche, per esempio nel progetto dell'alloggiamento, come dimostrarono poi i guasti al GP di Francia e, tutto sommato, quella del '67 fu una stagione deludente, mentre avrebbe dovuto essere l'anno di Clark ».

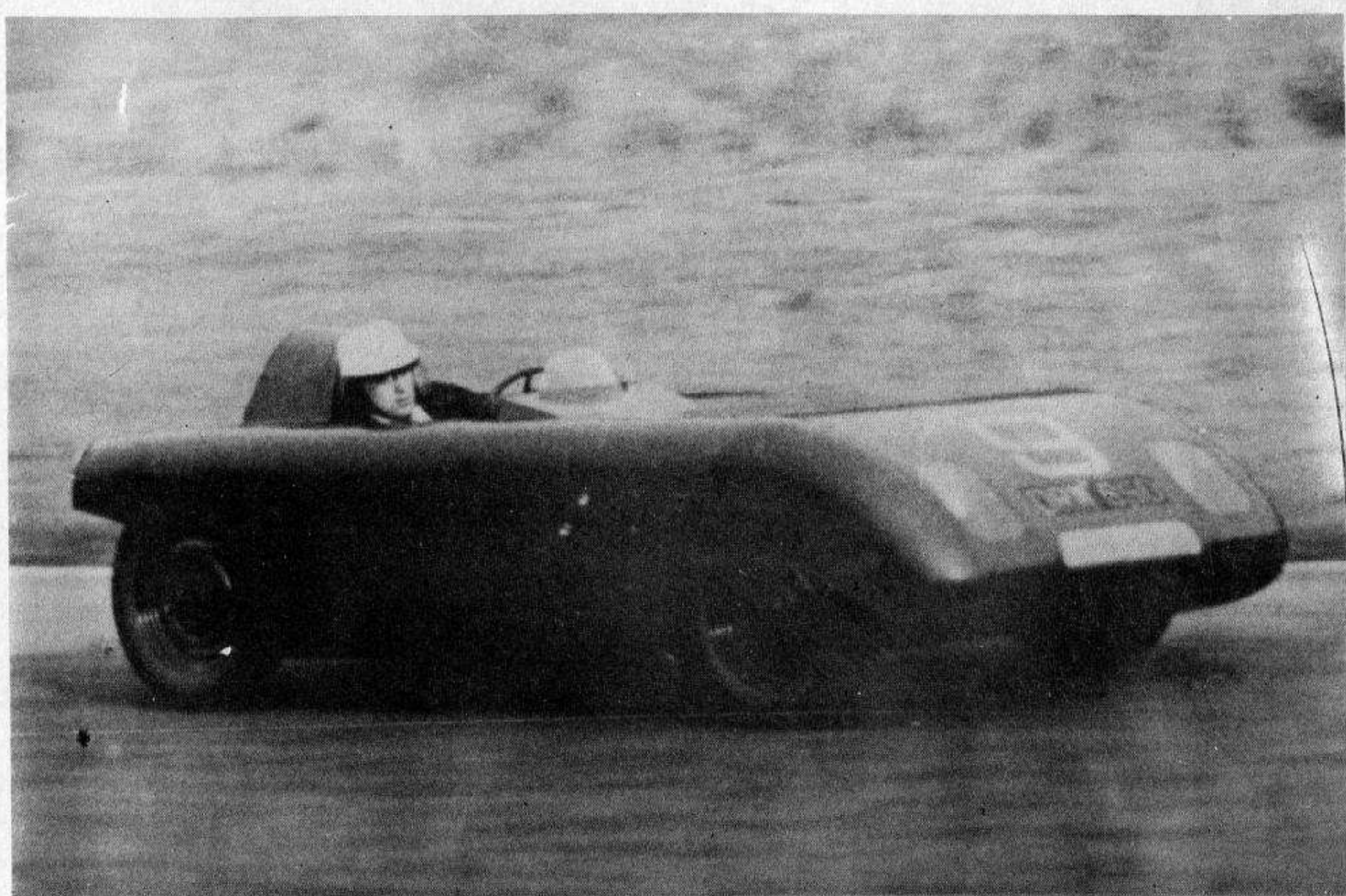
Ciononostante la 49, in versione aggiornata, proseguì riuscendo a vincere il campionato 1968 con Graham Hill e nella sua vita, durata quattro stagioni, si aggiudicò ben diciassette grandi vittorie in F.1 e dodici giri veloci. Intanto si era acquisita molta esperien-

Il « mago » di CHAPMAN

za con la trazione totale, grazie alle turbine Indy tipo '56. Esperienza su circuiti stradali con queste vetture, dimostrarono che il loro comportamento « liscio » e le costanti caratteristiche alle massime velocità erano molto auspiciabili e vennero stesi piani « pilota » per una squadra di tre turbine di F.1 per il 1969. Purtroppo la Pratt e Whitney non poté fornire i motori e il progetto fu ritardato gravemente. Un motore equivalente a tre litri apparve nel 1970 e la

la trazione su due ruote non sappiamo ancora tutto e ne sappiamo ancora meno sulla trazione su quattro ruote. In una vettura con la trazione su due ruote il pilota riesce a bilanciare l'effetto sterzante con il motore in qualsiasi curva, per ottenere la prestazione migliore.

« Con la trazione totale, dato che alle ruote anteriori, oltre che l'effetto sterzante, è anche applicata forza motrice, la vettura ha la tendenza a cambiare assetto. Si potreb-



Ancora Maurice Phillippe in azione, sulla sua MPS classe 1172 che egli progettò e costruì. Si trattava di una monoscocca (siamo nel 1954) con il motore Ford, e diede al giovane Maurice molte soddisfazioni

base della 72, in modo indipendente.

Alla Lotus si procede così: i due si trovano e decidono le caratteristiche base, proponendo entrambi il tipo d'innovazione per cui la Lotus è famosa. Quando sono finalizzati i parametri basilari, il team di Phillippe passa ai particolari e i meccanici iniziano la costruzione.

« L'uso di radiatori laterali che consentissero una parte frontale ininterrotta e liscia era una mossa ovvia, anche se per motivi di flussi d'aria la loro area doveva essere maggiore di quella di un unico montato anteriormente. Freni entrobordo erano un'altra mossa ovvia per dare veramente un basso peso non sospeso e sollevare la sospensione da coppie frenanti. Inoltre le sospensioni erano progettate per ridurre al massimo il rollio e l'affondata di muso in frenata.

Purtroppo le ultime due cose si dimostrarono un errore. All'inizio la vettura era diabolica da maneggiare e la correzione della sospensione posteriore rimediò al problema basilare del sollevamento della ruota interna in curva. A Zandvoort Rindt provò con entrambe le vetture, una con anti-beccheggio e una senza. L'anti-beccheggio aveva tendenza a irrigidire la sospensione e a rendere insensibile lo sterzo già leggero, così Rindt scelse la vettura senza quella caratteristica. In seguito tutte e cinque le vetture costruite erano prive di anti-beccheggio.

Basilarmente il telaio si dimostrò sicuro e privo di motivi di guai. A Jarama un guasto all'isolamento del calore fu causa del distacco di sei bulloni su un disco anteriore. Rindt fermò la vettura senza danno con un solo freno anteriore e le modifiche evitarono poi il ripetersi del guasto. Poi a Miles si ruppe un albero anteriore nelle prove del GP d'Austria, guasto causato da usura (gli alberi erano cavi). Fatto misterioso perché l'albero era uno relativamente nuovo, montato soltanto per la corsa precedente per sostituire uno danneggiato nel trasporto. Gli alberi che avevano corso per

tutta la stagione erano in condizioni perfette, ma Phillippe, per evitare una ripetizione del fatto, montò alberi più solidi. Il suo progetto originale era talmente bene equilibrato che la mancanza delle consuete molle elicoidali cominciò ora a causare guasti in altre parti!

La Lotus 72 vinse i GP d'Olanda, di Francia, d'Inghilterra, di Germania e degli Stati Uniti e Rindt si aggiudicò il campionato. Purtroppo l'incidente di Monza (ancora non

chiarito completamente nelle sue cause) rovinò il finale di stagione della squadra Lotus.

Phillippe ora lavora attorno alle modifiche per la 72 della stagione imminente e adesso ha tre persone alle sue dipendenze, in contrasto con i solitari inizi del 1965. Mike Pilbeam è venuto al suo fianco dopo avere trascorso quattro anni alla BRM, ed altri due transfughi dell'industria aviatrice, John Baldwin e John Stock.

Doug Nye



La Lotus 72, il giorno della sua presentazione. Questa monoposto è stata molto criticata, dopo la tragica fine di Rindt (che vediamo al posto di guida) ma è senza dubbio la vettura più « copiata » del momento. All'estrema destra, il suo progettista Phillippe

vettura è ancora sottoposta a prove.

Phillippe dice che il grande vantaggio della trazione totale non sta tanto nella semplice trazione, quanto nelle migliori qualità d'uso che può conferire a una vettura. Non si ha il marcato squilibrio che si trova nelle vetture con trazione su due ruote perché il trasferimento di peso è combattuto dalla miglior distribuzione dei pesi esistente nella trazione totale. Però la 63 col Cosworth apparve e fu un insuccesso. Perché?

« Il guaio è che mentre sappiamo molto sui sistemi del-

la predisporre in anticipo un 'dosatore' per la potenza da applicare alle ruote anteriori, in modo che essa fosse ideale per una data curva. Ma poi, alla curva successiva, l'ideale sarebbe una potenza diversa, e così via. Ed un dosatore variabile pone grossi problemi di realizzazione ».

La risposta consisteva nel produrre una vettura che potesse unire la guida liscia e le minime variazioni di assetto caratteristiche della 56 e della 63 con la semplicità della trazione su due ruote. Phillippe e Chapman arrivarono entrambi alle caratteristiche

per guardare
indietro
ci sono modi
più semplici



chiedetelo a...

vitaloni
che sui retrovisori sa tutto!



vitaloni spa... la fabbrica dei necessari
beinasco-torino(italy) tel. 349434 · telex 21153



sosta al box

● **CORDOBA** - Nella officina del costruttore argentino Oreste Berta si sta allestendo una nuova versione della macchina sport-prototipo già vista in gara negli ultimi tempi. La nuova Berta, a differenza di quella finora usata, avrà un motore 8 cilindri a V progettato e costruito interamente in Argentina e che è in fase di avanzata costruzione. E' possibile che la nuova macchina esordisca in qualche gara della stagione 1971, per essere collaudata a fondo in vista della stagione 1972.

TUTTE

le notizie prime al tra

ELFORD su LOLA al CAN-AM

● **ELFORD** correrà nella Can-Am con una Lola T222, come si era già detto, ma pare che anche Brabham iscriverà una vettura alla serie, vettura che è stata progettata e dovrebbe venire costruita in primavera, se gli altri impegni lo permetteranno.

● Dopo molte incertezze la **GULF** ha deciso di restare nella F. 1 almeno per quest'anno, appoggiando soltanto il team McLaren, che certi spiriti critici inglesi paiono troppo pronti a non considerare un concorrente serio nei grandi premi.

Juncadella-Merzario in coppia fissa

● Per le future gare di durata il pilota spagnolo José Maria Juncadella ha chiesto ad Arturo Merzario di fare coppia fissa, e l'italiano ha accettato. A partire dalla prossima 24 Ore di Daytona perciò Merzario guiderà la Ferrari 512 dello spagnolo, effettuandone anche la messa a punto.

● Il più recente tentativo per introdurre nel mondo delle corse gare per turismo quasi standard è un campionato nazionale inglese riservato alle **FORD ESCORT MEXICO**, che si chiamerà Challenge Castrol Mexico.

Nuova BRM in Sudafrica

● Può darsi che per il G.P. **DEL SUD AFRICA** sia pronta in tempo una nuova BRM, ma praticamente non si hanno informazioni sulla McLaren F. 1 del 1971 se non che avrà un radiatore anteriore e quindi non seguirà le orme della M16 sotto questo aspetto.

● La **CSAI** ha di nuovo sollecitato la CSI per una rapida costituzione della commissione d'inchiesta sui fatti di Buenos Aires. La CSAI ha approntato un dossier relativo alla documentazione raccolta sull'incidente ed è disposta a mandarlo a Parigi.

MARCH-BMW per QUESTER F. 2

● La **MARCH** ha confermato che una 712 con motore BMW F. 2 sarà una vettura ufficiale affidata a Queter, combinazione che avviene con la completa collaborazione della BMW.

● E' previsto fra breve l'annuncio di ulteriori patrocini per aiutare la **FORMULA ATLANTIC** a prendere il via in Inghilterra.

● Le condizioni di **PINTACUDA**, il pilota degli anni trenta colto da maleore sull'aereo che lo portava dall'Argentina a Roma, stanno migliorando.



« Grande Valvola » LOTUS

● La **LOTUS** ha annunciato una versione « Grande valvola » del motore twin-cam, che consente un aumento di potenza di circa il 25 per cento (paragonato con l'esistente twin-cam). Agli inizi sarà montato su una nuova variante Elan, la Elan sprint, che ha anche subito la revisione di parti della trasmissione per potere « affrontare » i 126 HP del nuovo motore, e sulla Lotus + 2'S'130, che diventa così più competitiva nella sua classe.

● La **ELF** non patrocinerà più il Tour Auto come aveva fatto nel '69 e nel '70. Per fortuna sarà sostituita dalla Esso.

WESTBURY in F. A (merica)

● Quest'anno **PETER WESTBURY** si concentrerà sulla Formula A americana con una Lotus 70 appoggiata dalla Casa. Potrà anche fare qualche corsa di F. 2 in Europa e continuerà l'operazione motore Felday, che ha stretti legami con la BRM per i motori da corsa di piccola cilindrata.

● Il team **FORD** di Colonia sarà presente nel campionato europeo turismo, che inizierà con la 4 Ore di Monza. Della squadra faranno parte Stommelen, Glemser, Mass, Marko, Soler-Roig e Mazet.

MARCH-ALFA anche in F. 3

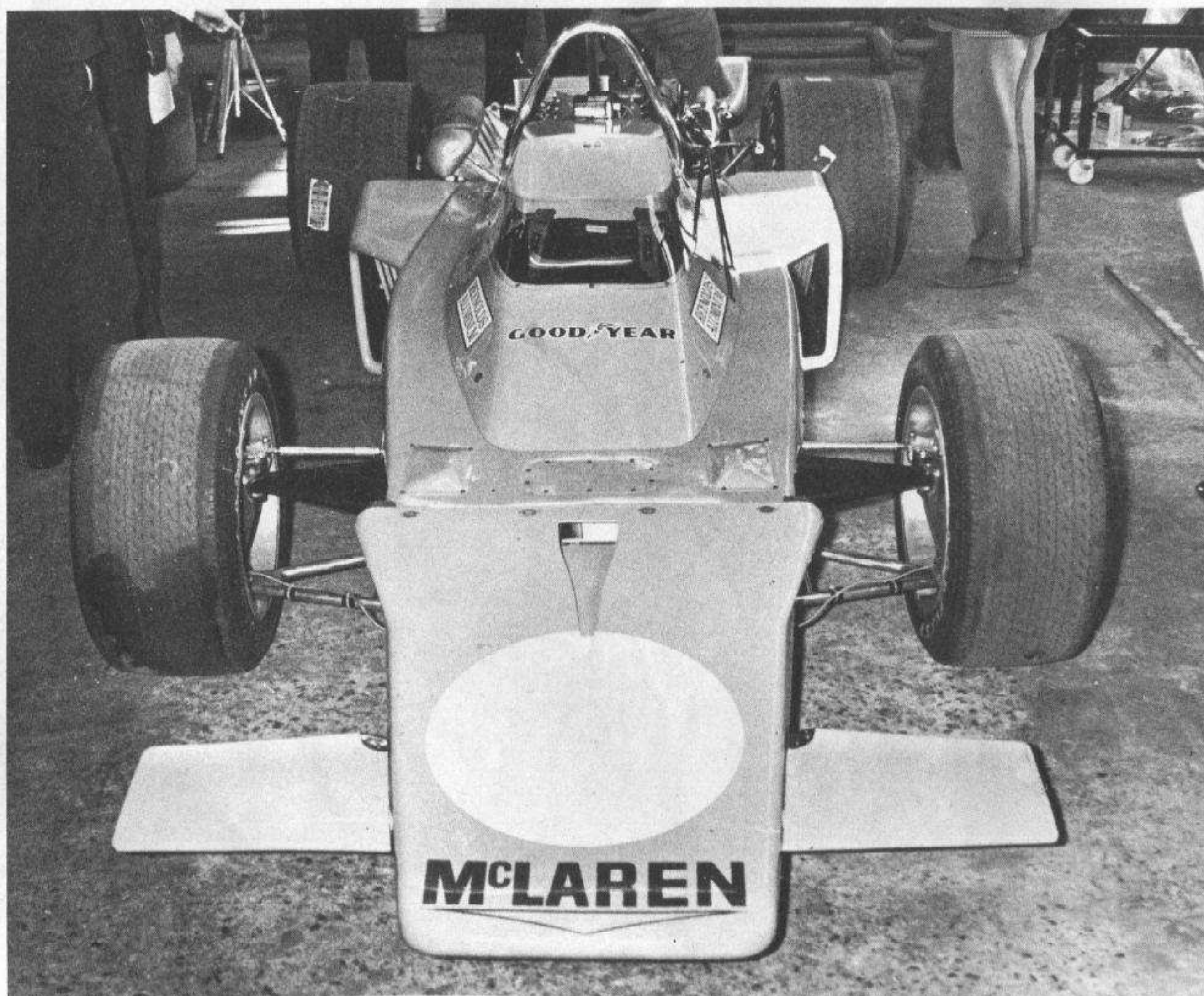
● La prima notizia definitiva circa una vettura inglese con motore **ALFA** per la nuova F. 3 riguarda una March, che sarà pilotata da Cliff Haworth.

● Il « libro delle ordinazioni » della **MARCH** è quasi completo per quest'anno e la Casa prevede di migliorare il volume d'affari dello scorso anno (quando furono vendute oltre 50 vetture e il fatturato fu di oltre mezzo milione di sterline, non male per una società nuova). Tra l'altro la Eifelland Caravans ha ordinato sette 713 di F. 3.



Un « grillo » per gli USA

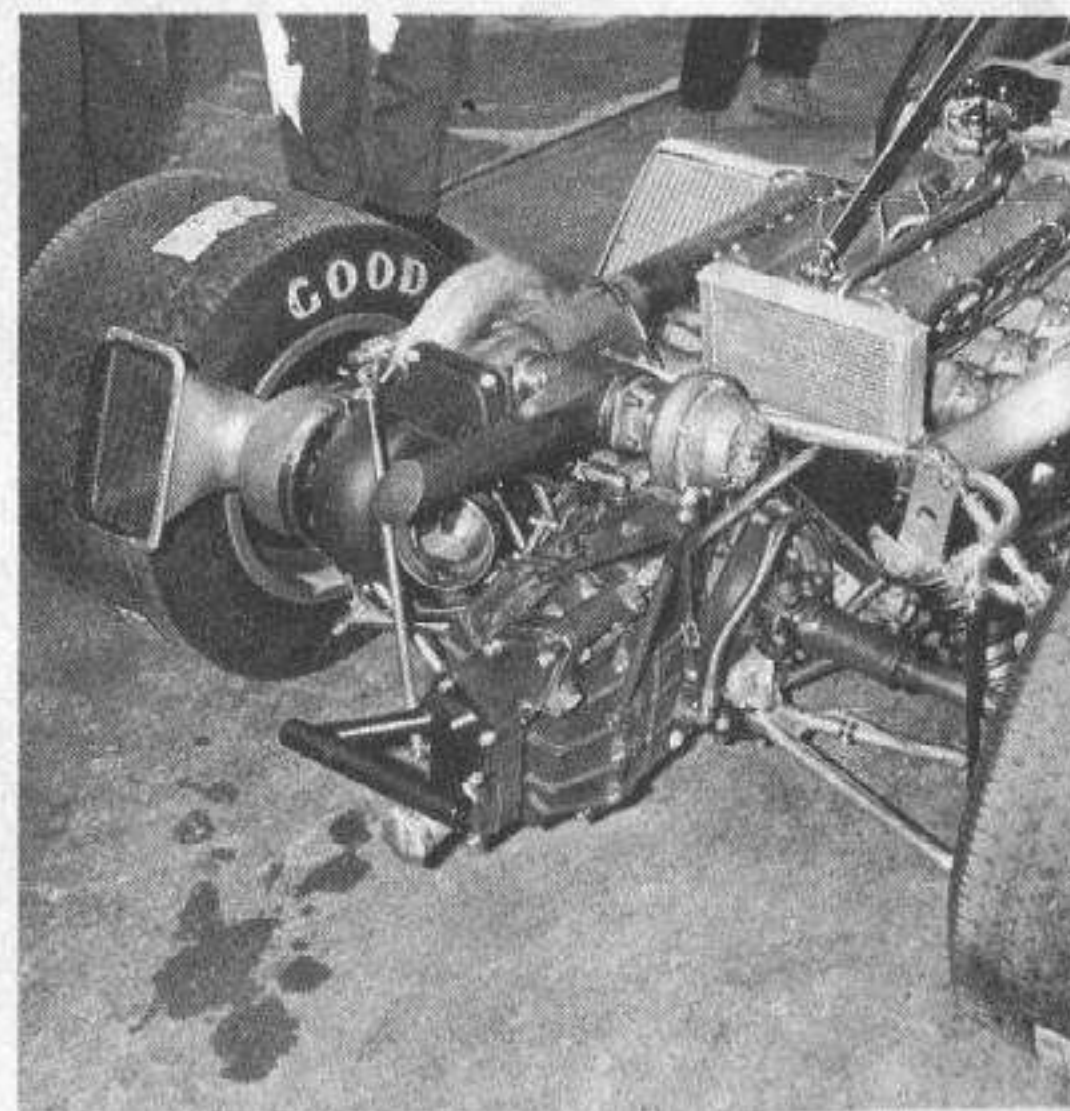
Forma nota, nome nuovo. La **HILLMAN AVENGER**, vettura « base » della Chrysler del Regno Unito, viene lanciata in America col nome **Plymouth Cricket**, che vorrebbe dire « grillo ». L'Avenger Hillman esiste nelle versioni di Luxe, Super e Grand Luxe, oltre alla versione GT



Sulla McLAREN M-1 una paratia anti

LONDRA - La prima delle tre McLaren M16 Indianapolis è stata completata e attualmente è sottoposta a prove sull'Ontario Speedway. Le nuove vetture introdurranno a Indy la forma corrente da grand prix e probabilmente saranno le più compatte e più leggere (kg 626) che siano mai apparse nella 500 Miglia.

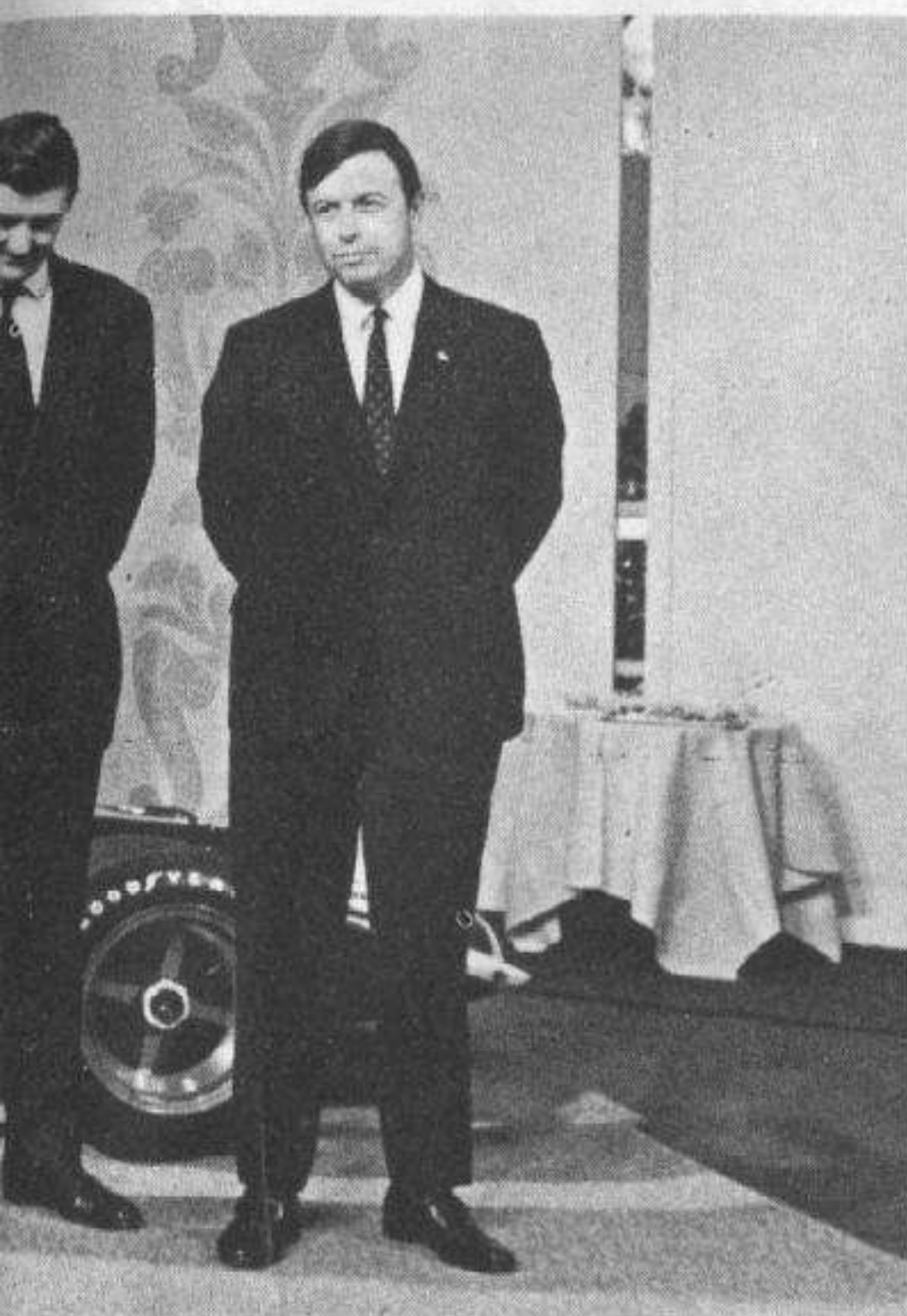
La M16 è stata progettata da Gordon Coppuck. Ha una monoscocca intera che si conclude in una robustissima paratia di acciaio dietro il pilota, dato che le esperienze del 1970 hanno dimostrato che le vibrazioni del motore Offenhauser di 2600 cc con compressore sono molto dannose. Il motore è montato rigidamente in una struttura a triangolo, assicurata alla paratia; il motore non è parte del telaio anche se ha scopi marginali di supporto. Uno dei



radiatori laterali è soltanto per l'acqua, mentre sull'altro lato ci sono quelli per olio e acqua. Il cambio è un Hewland LG 500 a tre velocità. Sono stati eliminati i dispositivi della sospensione tentati lo scorso anno sulla M15, però si è provveduto a fare in mo-

● Si è tenuta a ROMA una conferenza organizzata dal SIV dal tema: « La coscienza al servizio della sicurezza stradale con particolare riguardo agli incidenti provocati dal parabrezza ». Gli studi in merito appunto al parabrezza hanno confermato l'urgenza di emanare in tutta Europa precise norme che rendano obbligatorio il parabrezza stratificato.

● Nel 1970 la FIAT ha prodotto 1.550.000 veicoli, cioè 65.522 in più rispetto al 1969 che era però l'anno della crisi.



La BT col «Baffo»

GRAHAM HILL, con Ron Tauranac e i rappresentanti della Esso e della Goodyear, dopo la presentazione ufficiale del nuovo Team Brabham. E' strana la reticenza che avvolge il nome del secondo pilota della squadra, ma di tanto in tanto torna a galla quello di Dave Charlton, strano a dirsi però, di più sulla stampa estera che su quella britannica



MASERATI GT a motore posteriore

● MODENA - Si può ormai confermare che la «Maserati» farà la grande sorpresa al prossimo Salone di Ginevra, dove verrà presentata una berlina di 300 all'ora, cioè con caratteristiche prettamente sportive, che sarà azionata dal classico motore otto cilindri posto in posizione centrale. Ovviamente non si parla di programmi di corse da parte della «Maserati», ma è certo che l'avvento di una vettura di questo genere può, indubbiamente, stuzzicare i clienti, che ne hanno le doti e le possibilità, per tentare qualche sortita.

Più imprudenti gli Svizzeri

● In SVIZZERA nel 1970 la cifra dei morti per incidenti stradali è aumentata del 7,4% cioè di una percentuale più alta di quella dell'aumento del parco automobilistico elvetico.

● Da gennaio a settembre 1970 si sono registrati in ITALIA 219.144 incidenti stradali che hanno causato la morte di 7.062 persone e il ferimento di altre 159.406. Nel corrispondente periodo dell'anno precedente gli incidenti furono in totale 237.473 con 7.170 morti e 175.345 feriti.

Pesce d'aprile con cintura

● A partire dal primo di aprile in BELGIO saranno obbligatorie, come era stato annunciato, le cinture di sicurezza. L'amministrazione dello Stato darà il buon esempio equipaggiando il più presto possibile tutti i veicoli ministeriali e ufficiali.

● HENRY CHEMIN, direttore del servizio corse della Chrysler France, ha distribuito i premi per il Challenge Simca 1970. Presenti molte personalità tra le quali il direttore generale della Shell, è stato premiato il vincitore del challenge, Jean Claude Giral.

Blocco affitto anche per MONZA

● A proposito di un ventilato sfratto dell'AUTODROMO DI MONZA da parte del Comune, l'assessore di detto Comune ha detto che il contratto relativo all'autodromo scade nel 1979, ferma restando però la possibilità di riscatto o di disdetta da parte dell'amministrazione comunale per il 1975.

● Nel 1970 l'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA ITALIANA ha costruito 1.854.252 automezzi, con un aumento del 16,18% sull'anno precedente. In particolare, il settore vetture ha segnato un incremento del 16,4%.



Meno credito, meno vetture

● In SPAGNA le vendite di automobili sono andate diminuendo, fra l'altro per via dei provvedimenti anticongiunturali presi dal governo, cioè le restrizioni creditizie per le vendite a rate e altri gravami fiscali.

● Ferry PORSCHE ha consegnato la «Coppa Porsche» all'olandese van Lennep che con le sue prestazioni al volante di una Porsche del team finlandese AAW ha vinto il primo premio di 50.000 marchi davanti allo svizzero Haldi e all'austriaco Marko.

Cuba; paradiso per autotreni

● CUBA è uno dei mercati più promettenti per l'industria automobilistica. I cubani hanno soprattutto bisogno di autobus e di autocarri. Molte case straniere sono in lizza per le forniture, tra le quali Fiat e Alfa Romeo.

● L'ALPINE RENAULT, dopo essersi dedicata per tanto tempo ai rallyes e alle gare sport, riprenderà a costruire monoposto iniziando dalla formula 3, che quest'anno ammette motori di 1600 cc. Se l'impresa andrà bene, la Casa potrebbe in seguito passare alla F. 1.

Ottimi affari in Baviera

● La BMW ha avuto, nell'anno 1970, una produzione di 161.166 vetture e di 12.287 motociclette, pari ad un aumento dell'11% per le auto e del 16% delle moto rispetto all'anno precedente. Per le esportazioni, quelle delle auto sono leggermente diminuite, aumentate quelle delle moto. Il fatturato complessivo della marca bavarese nel 1970 è stato di oltre 240 milioni di marchi.

● Il premio annuale Charles FAROUX, il famoso giornalista francese, è stato assegnato a Roger Brioult, redattore capo della rivista Technique Automobile.

David Brown «punta» la RR

● La Jensen Motors ha annunciato che sono in corso consultazioni per formare un consorzio che possa presentare una offerta di acquisto della ROLLS ROYCE, divisione automobili. Il governo inglese infatti ha deciso di nazionalizzare soltanto le attività della Rolls Royce nel settore aeronautico, navale e delle turbine a gas. Pare che per la parte automobilistica oltre alla Jensen si sarebbero fatte avanti anche la Toyota e la Fiat, ma la miglior candidata pare la Aston Martin che completerebbe anche il progetto del motore rotante. Per gli stranieri ci sono poche «chances».

6 per INDY vibrazioni

do che il mutamento di camber sia ridotto sulle ruote interne durante le curve.

Il muso a cuneo è in fibra di vetro, come pure i condotti del radiatore e il cofano, in cui sarà incorporato un alettone che a Indianapolis deve essere parte integrante della carrozzeria, quindi la forma vera e propria non sarà decisa finché non saranno state svolte prove in pista con alettoni temporanei, regolabili.

Tutta la vettura è di magnifica progettazione e viene fatto di pensare che Bruce ne sarebbe stato orgoglioso. I piloti per Indianapolis saranno Hulme e Revson. La M16 correrà probabilmente in altre due gare su piste americane, con Revson e un altro pilota per sostituire Hulme.

d. h



VIENNA - Con l'anno 1971 è finita un'era per gli appassionati di corse in Austria: le piccole Steyr-Puch, versioni 500, 650 e 650 tr con porte incernierate posteriormente, non sono più ammesse a nessuna gara. La vettura è stata in costruzione fino al luglio 1966 e secondo i regolamenti FIA la sua omologazione doveva terminare quattro anni dopo la fine della produzione. E così molti piloti di Puch in tutta Europa perdono il loro «strumento» sportivo, che si era dimostrato molto valido. La vetturessa aveva infatti molti amatori grazie alle sue prestazioni basilarmente pregevoli, alle ottime possibilità di messa a punto e di modifiche e al costo relativamente basso. Le migliori, nel vecchio regolamento gruppo due, erogavano 60 HP circa ed erano omologate a 420 kg nella versione più leggera. Un complesso di cose che forniva un ottimo rapporto peso/potenza.

Dall'inizio del 1971 sono omologate soltanto le vetture costruite fra il 1966 e il 1968, con carrozzeria diversa e sportelli incernierati anteriormente e quelle consegnate dopo il settembre 1968, con motore Steyr-Puch e carrozzeria originale italiana. Per i possessori delle vecchie Puch è soprattutto triste il fatto di non poter usare le vetture neppure nella categoria prototipi perché i regolamenti FIA vietano qualsiasi vettura con portiere incernierate posteriormente. In buona parte gli antichi successi delle Puch sono già dimenticati, ma bisogna ricordare un campionato europeo rallyes con Zasada, due campionati tedeschi della montagna vinti da Gunther Liedl e le vittorie di classe di Roser e di Poltinger nel Rallye di Montecarlo (furono poi squalificati per discrepanze nell'omologazione). A questo si aggiungano anche molte vittorie assolute e in campionati austriaci e, del resto, Ortner vinse la sua prima corsa proprio con una Puch. C'è comunque una piccola consolazione: fino alla fine dell'anno le «vecchie» vetture avranno il permesso di partecipare a rallyes e a corse nazionali.

Hannes Steinmann

Le STEYR-PUCH dell'addio

Durissimo Rallye a Barcellona e l'Abarth 2000 manca il bis

La «bravata» di LENCINA

SPECIALE PER AUTOSPRINT

BARCELONA - Lo spagnolo Lencina su Porsche 911 S della Scuderia Repsol ha scritto il proprio nome nell'albo d'oro del Rallye della Costa Brava, organizzato dalla Scuderia automobilistica Diez giunto alla sua diciannovesima edizione. Lencina ha preceduto dopo lotta accanita il vincitore della passata edizione, il barcellonese Juncosa al volante anche quest'anno della Abarth 2000. Terzo un altro nome nord in Spagna, Reverter, su Porsche 911 R, che ha preceduto Plà (Alpine 1600) che aveva partecipato al recente Rallye di Montecarlo poi Zanini su una Simca GT e Palomo (campione spagnolo dei rallyes 1969), che era al volante di una Seat 124 (la Fiat spagnola) prototipo.

Lotta interessante fra le vetture del gruppo 1 numerose e varie, sulle quali ha primeggiato una Seat 1430 classificate in oltre all'ottavo posto assoluto. Degli otto equipaggi italiani iscritti, tre alla partenza, uno solo si è classificato, quello di Berruto-Bernardi su Porsche 911 S piazzatosi 18. assoluto; secondo del gruppo 3. Bonacina-Bottanelli, che già conoscevano il rallye, sono usciti di strada con la loro Porsche 911 3 alla terza prova speciale, mentre Merlone-Morara con la Volvo hanno accusato prima l'incrinatura, poi la rottura di tutti i cerchioni in lega leggera (non certamente di una marca nota) acquistati poco prima di partire dall'Italia e montati — un poco ingenuamente, ci sia concesso dirlo — in una corsa!

Pianta era iscritto ma non si è presentato alla verifica, come Licheni, il cui aereo non è decollato per la nebbia. Più amara la disavventura occorsa ai nostri Pischetta-Bendini su Fiat 850 coupé, i quali dopo avere verificato e messo la macchina in parco chiuso (questo avveniva alle 14 circa di sabato) solamente verso le 18, un'ora prima della partenza, apprendevano che la vettura non era regolamentare perché sprovvista di paraurti e non veniva fatta partire. Ci sia consentito osservare che se i motivi erano giusti, si doveva però notificare la cosa immediatamente all'atto delle verifiche quando ancora i piloti potevano avere a disposizione cinque ore per reperire due paraurti e mettersi in regola, e non all'ultimo momento.

Non è stato fatto partire nemmeno lo spagnolo Babler su BMW 2002, ritenuta irregolare per gli stessi motivi.

Ma ci è sembrato che la severità (giusta anche) applicata nei confronti di questi due concorrenti non abbia incontrato pari riscontro nei confronti di alcuni altri per manchevolezze quasi analoghe. Ci è stato riferito inoltre che un concorrente che ha spinto la propria vettura sul traguardo è stato ugualmente classificato.

La manifestazione, alla quale hanno preso il via cinquantuno equipaggi, è stata molto selettiva: 700 i chilometri di corsa, quasi tutti asfaltati, con 14 prove speciali per complessivi 200 chilometri circa su strade di montagna. Solamente ventidue concorrenti si sono infatti classificati e fra i ritiri sono da segnalare quelli di Ruiz-Jimenez su Porsche 911 S, uno dei favoriti, per rottura della sospensione, e di Fernandez su Porsche 914, che dopo prove speciali eccellenti incappava in un pericoloso testa-

codà con uscita di strada che gli faceva perdere, nella sesta prova speciale, circa tre minuti: ripartiva, ma si ritirava definitivamente nell'ottava.

Gli organizzatori, che lo scorso anno presentarono domanda tardiva, hanno quest'anno rinnovato la richiesta alla FIA nei termini regolamentari, di validità per il Campionato europeo conduttori 1972.

Carlo Massagrande

RALLYE DELLA COSTA BRAVA - Barcellona, 13-14 febbraio 1971 - Rallye internazionale km 700 circa - partiti 51, classificati 22.

CASSIFICA GENERALE

1. Lencina-Gutierrez (Porsche 911 S) pen. 8198,8; 2. Juncosa-Salsas (Abarth 2000) 8346,5; 3. Reverter-Rodriguez (Porsche 911 R) 8387,8; 4. Plà-Terradas (Alpine 1600) 8592,2; 5. Zannini-Ferrer (Simca GT) 8918,3; 6. Palomo-Buchanito (Seat 1430) 8962,8; 7. Klanke-Breil (Alpine) 9242,3; 8. Bohigas-Tomas (Seat 1430) 9289,0; 9. Cortes-Bea (R 8 Gordini) 9689,9; 10. «Berber»-Campo (BMW 2002) 9722,5; 11. Talavera-Surinach (Seat 850 GT) 9820,9; 12. Costas-Mira (Seat 1430) 9947,7; 13. Bussó-Martí (Renault 8) 9960,0; 14. Benito-Jimenez (Seat 1430) 10191,3; 15. Plana-Claret (Mini Morris) 10193,8; 16. Sanchez-Perez (Seat CS) 10411,6; 17. Camós-Castillo (Seat 1430) 10422,9; 18. Berruto-Bernardi (Porsche 911S) 10447,7; 19. Bruin-Grandes (Mercedes 250 ST) 10728,1; 20. Elies-Alberti (Seat 850 E) 10738,5; 21. Olivella-Franck (Seat 5) 10854,8; 22. Sa'a-Galcerán (R 8 TS) 11659,1.

SIMCA batte ALPINE sulle Strade Nord

LILLA - Schieramento poco nutrito e per di più i migliori sono spariti piuttosto rapidamente di scena. Fiorentino è però rimasto con Gelin e si è aggiudicato la vittoria con la Simca. Il duello con l'Alpine, in cui si sperava tanto, è durato un po', favorevole per un poco a Darniche che poco dopo, a causa del fango, incappava in un testa-coda per fortuna senza danni alle persone ma deleterio per la vettura che finiva in un fosso. Ritiro di Piot per guasti all'acceleratore e Fiorentino non aveva ormai più avversari troppo temibili. Ottima la gara di Chasseuil su Alfa, che pilotava per la prima volta, almeno finché è rimasto in corsa.

ROUTES DU NORD - Rallye internazionale, valevole quale prima prova del campionato europeo rallyes piloti - 5-7 febbraio.

LA CLASSIFICA

1. Fiorentino-Gelin (Simca); 2. Lepoutte-Dufosse (Alpine); 3. Haxhe-Delferrier (Daf); 4. Zaganelli-Bellot (Alpine); 5. Barbara-Verva (Ford Capri); 6. Rouget-Delaunay (Alpine); 7. Mordacq-Groux (BMW); 8. Barbara-Lemire (Alpine); 9. Dekyspotter-Delannoy (Porsche); 10. Butler-De Jong (Ford Capri).

Ancora Petty nella 500 Miglia Stock-car a Daytona

Un tris da 30 milioni

DAYTONA - Tornato alle corse dopo una lunga parentesi negativa l'americano Richard Petty su Plymouth si è aggiudicato per la terza volta la 500 Miglia di Daytona, alla sua tredicesima edizione, coprendo il percorso in 3 ore e 45 minuti alla media sbalorditiva di 232,19 kmh. A 7 secondi dal vincitore e con una vettura dello stesso tipo si è classificato il connazionale Buddy Baker, che ha portato a casa ben 28.000 dollari (più di 17 milioni di lire italiane), 20.000 in meno di Petty che ha quindi vinto 30 milioni abbondanti.

A. J. Foyt, che con la Mercury dei fratelli Woods aveva girato in prova a 289,4 kmh, si è dovuto accontentare della terza posizione dopo un testa coda che lo ha costretto per lungo tempo al box.

Undici sono stati i piloti alternatisi al comando, salutati da una folla di 60 mila spettatori accorsi per applaudire noti campioni, come Foyt, Vic Elford e Pedro Rodriguez. Gli ultimi due erano nuovi a gare di stock cars e sono stati favorevolmente impressionati per le misure di sicurezza prese per questo tipo di gare.

Lino Manocchia

500 MIGLIA DI DAYTONA - Gara internazionale per vetture stock valida per il campionato USAC - Autodromo di Daytona, 14 febbraio 1971.

LA CLASSIFICA

1. Richard Petty (Plymouth) in 3.45' alla media di 232,19 kmh; 2. Buddy Baker (Plymouth) a 7"; 3. A. J. Foyt (Mercury); 4. David Pearson (Ford); 5. Peter Hamilton (Plymouth).



Jo Siffert: non è stato molto fortunato nella seconda prova. Dopo averla dominata, come la prima (a sinistra, mentre riceve il premio per quella vittoria), è stato ritardato da noie al motore. Sotto, ecco la F. 2 dopo il caotico via nella 2. manche



GRAN PREMIO CITTA' DI BOGOTA' - Gara internazionale in circuito per vetture F. 2, valida quale seconda prova della Temporada Colombiana di F. 2 - Bogotà, 14 febbraio 1971.

LE CLASSIFICHE

1. prova: 1. Jo Siffert, 30 giri in 43'21"6, media 152.938 kmh; 2. Stommelen a 10"5; 3. Rollinson a 33"4; 4. Bell a 42"8; 5. Walker a 1'04"9; 6. Dubler a 1'08"1; 7. Westbury a 1'08"7; 8. Corti a 1'19"04; 9. Perrot a 1'25"4; 10. Williams a 1 giro; 11. Dini a 1 giro; 12. Blades a 1 giro; 13. Werner a 1 giro; 14. Cullen a 2 giri; 15. Ikuzawa a 2 giri.

Giro più veloce: Siffert in 1'25"4, media 165,456 kmh.

2. prova: 1. Alan Rollinson, 30 giri in 44'10"2, media 159,950 kmh; 2. Bell a 7"3; 3. Westbury a 29"4; 4. Stommelen a 30"9; 5. Hill a 1'10"2; 6. Corti a 1 giro; 7. Dini a 1 giro; 8. Cullen a 1 giro; 9. Moser a 1 giro; 10. Blades a 1 giro; 11. Siffert a 2 giri; 12. Walker a 6 giri; 13. Ikuzawa a 6 giri; 14. Williams a 7 giri; 15. Perrot a 9 giri; 16. Dubler a 10 giri; 17. Pescarolo a 11 giri; 18. Werner a 22 giri.

Giro più veloce: Siffert in 1'25"6, media 165,070 kmh.

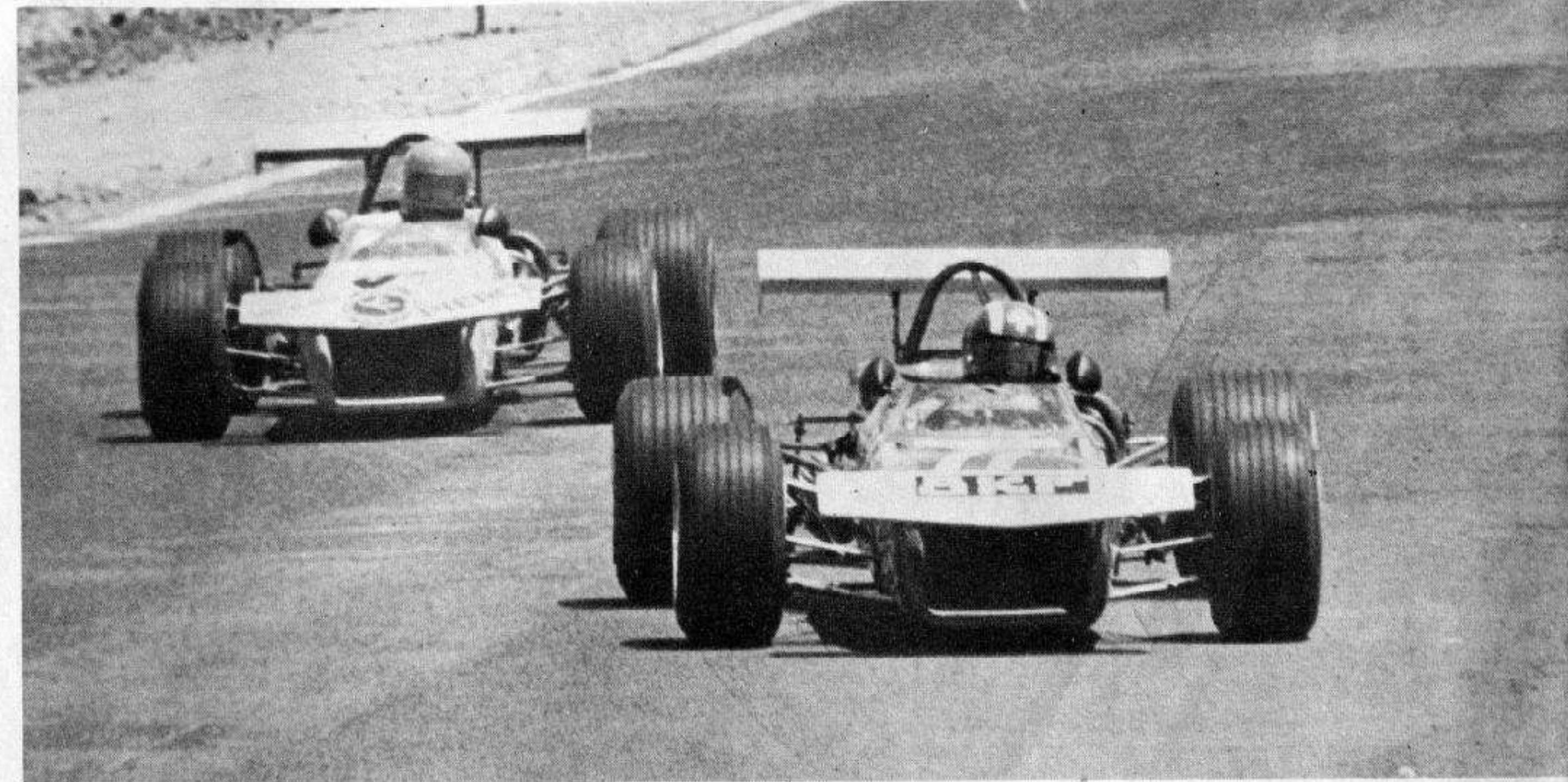
CLASSIFICA FINALE PER SOMMA DI TEMPI

1. Alan Rollinson (Brabham BT 30) 60 giri in 1.28'05"2, media 150,410 kmh; 2. Stommelen (Brabham) 1.28'13"2; 3. Bell (March) 1.28'21"9; 4. Westbury (Brabham) 1.29'09"1; 5. Corti (Lotus) a 1 giro; 6. Siffert (Chevron) a 2 giri; 7. Dini (De Tomaso) a 2 giri; 8. Blades (Lotus) a 3 giri; 9. Cullen (Brabham) a 3 giri; 10. Walker (Brabham) a 6 giri; 11. Ikuzawa (Crossle) a 7 giri; 12. Moser (Brabham) a 7 giri; 13. Williams (Brabham) a 8 giri; 14. Perrot (Chevron) a 9 giri; 15. Dubler (Brabham) a 10 giri; 16. Pescarolo (March) a 11 giri; 17. Werner (March) a 22 giri.

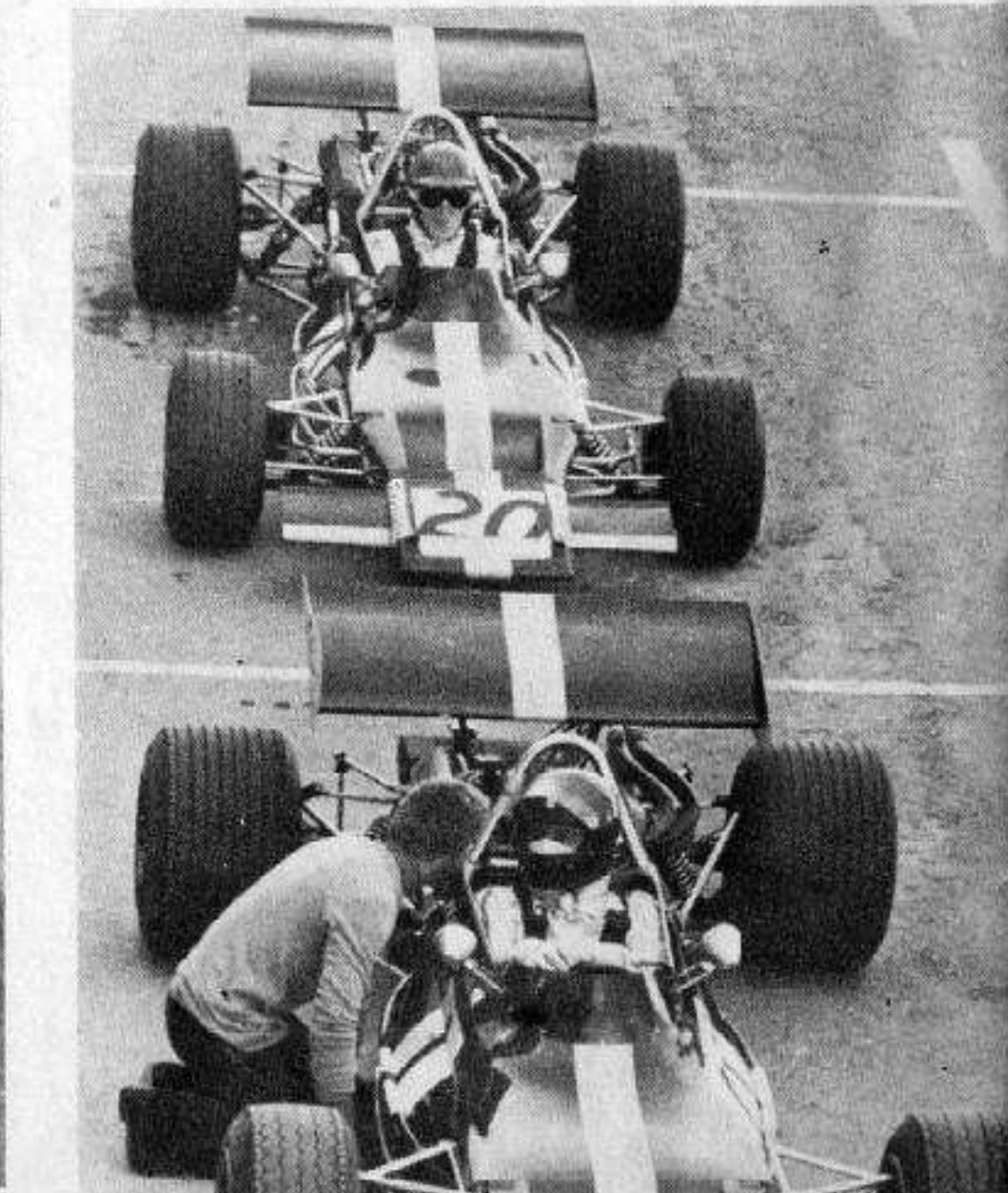
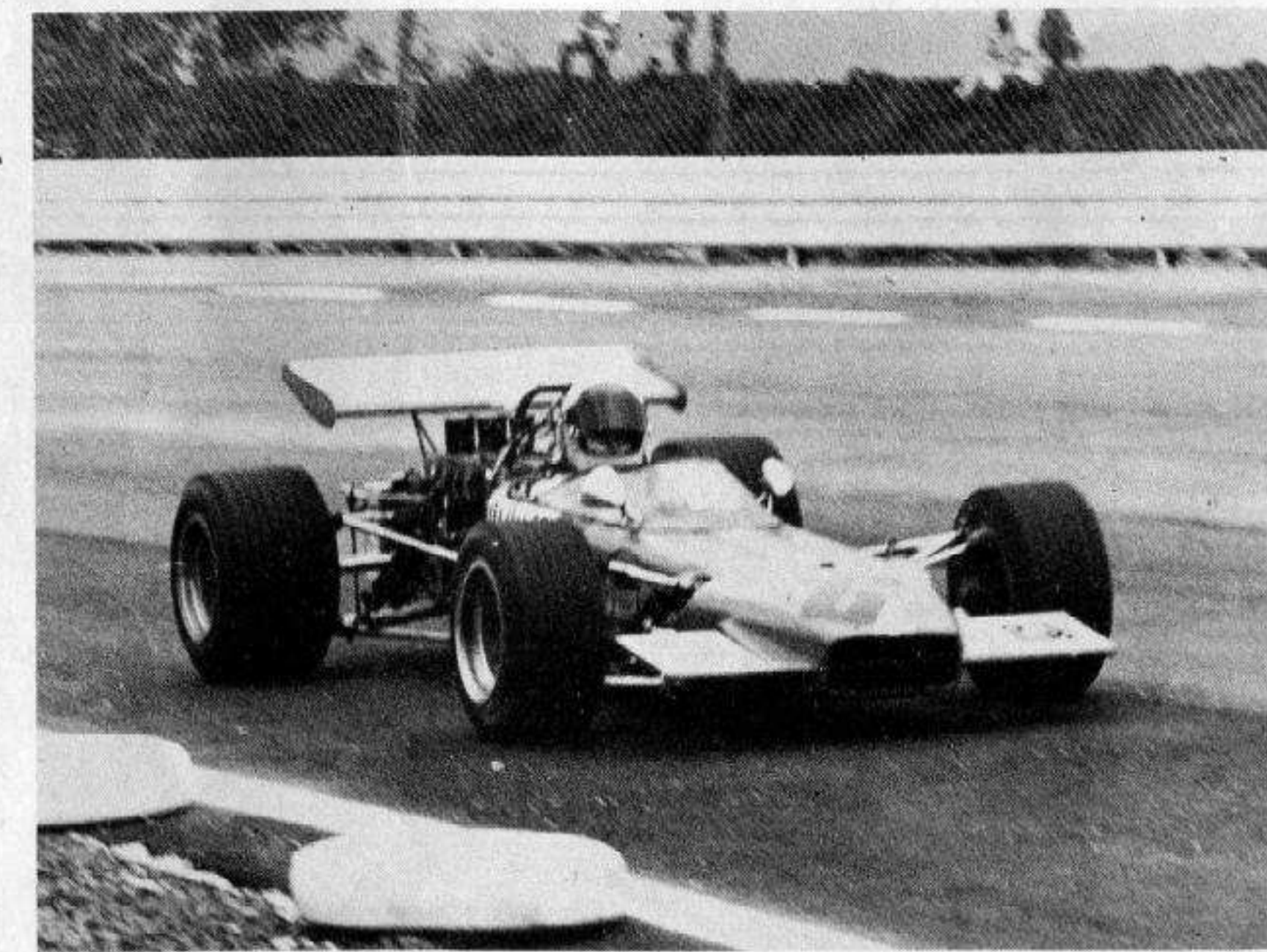
CLASSIFICA FINALE DELLA TEMPORADA

1. Stommelen (Brabham) 119 giri in 3.05'39"6; 2. Westbury (Brabham) 119 giri in 3.05'44"9; 3. Siffert (Chevron) 118 giri; 4. Bell (March) 117 giri; 5. Walker (Brabham) 113 giri.

Stommelen camp



Sopra, le Chevron B18 di Siffert e Perrot, le uniche vere F. 2 nuove viste in Colombia, e che infatti erano le migliori. Sotto a sinistra, Spartaco Dini sulla vecchia De Tomaso ha fatto quello che ha potuto. A destra, le due Lotus 69 di Graham Hill ed Enzo Corti, che si è comportato bene



Anche un affare economico la TEMPORADA F. 2 di BOGOTÀ

CORRIERE CORSE



ione di Colombia

SPECIALE PER AUTOSPRINT

BOGOTÀ - Alan Rollinson, con la Brabham BT30, è il vincitore della seconda prova della Temporada colombiana di F. 2, il G.P. Città di Bogotà.

La prima manche non ha storia, con una partenza regolare che vede subito in testa lo svizzero Jo Siffert che con la sua Chevron aveva ottenuto il miglior tempo in prova. Alle sue spalle si porta Pescarolo (March) che sembra l'unico in grado di impensierirlo. Leggermente staccati Stommelen, Dubler e Rollinson. Enzo Corti, con la Lotus 69, è ottavo e non abbandonerà più questa posizione fino alla fine della prima manche.

Pescarolo non passa al 5. giro, è fermato lungo il percorso con un condensatore dello spinterogeno bruciato. Eliminato l'avversario più pericoloso Siffert passeggia, mentre alle sue spalle si insedia Stommelen, a circa 9 secondi. Dubler è terzo davanti a Rollinson, Bell e Walker, ma al 20. giro si fa passare da parecchi concorrenti facendo degli strani segni verso i box. Si verrà poi a sapere che era stato colto da un malessere passeggero, che non gli ha permesso però di classificarsi al sesto posto della prima manche. Graham Hill si è ritirato al 4. giro per la rottura del diatramma della frizione, ma i meccanici riusciranno a riparare la vettura, e a far prendere il via nella seconda manche al popolare «bafte» due volte campione del mondo.

Moser che era stato autore di una autentica prodezza in prova, si ritira subito al 1. giro per la rottura della cinghia dell'iniezione. Alla fine dei 30 giri della prima manche, è primo Siffert in 43'21"6, alla media di 162,938 kmh; lo seguono: Stommelen, Rollinson, Bell, Walker, Dubler, Westbury, Corti e Perrot, gli unici a pieni giri.

Tre quarti d'ora di riposo, poi viene dato il via alla seconda manche. I concorrenti ci sono tutti, le macchine di Hill, Pescarolo, e Moser sono state riparate.

Caos al via a causa del direttore di gara Jaime Quintero Calvo, che si impapina al momento di abbassare la bandiera con i colori nazionali, non capisce il suo assistente Fizzigalli che gli scandisce gli ultimi 5 secondi, abbassa la bandiera, la rialza, poi la abbassa ancora. I piloti non sanno cosa fare, in pista è il caos, chi parte, chi si ferma e riparte, non si capisce nulla. Poi — forse con l'alto patrocinio della Vergin de Guadalupe, che dall'alto dei suoi 3400 metri veglia su Bogotà e sul suo circuito internazionale — i piloti partono. Gli ultimi sono in prima fila e viceversa, c'è un'ammucchiata paurosa alla prima curva, siamo tutti con il cuore in gola, tutto va liscio ed è tutto bene quel che finisce bene.

I TEMPI DELLE PROVE

1. Siffert 1'24"02, media 166,589 kmh; 2. Pescarolo 1'24"94; 3. Stommelen 1'24"96; 4. Dubler 1'25"50; 5. Moser 1'25"96; 6. Rollinson 1'25"97; 7. Westbury 1'26"18; 8. Walker 1'26"18; 9. Bell 1'26"46; 10. Hill 1'27"22; 11. Corti 1'27"31; 12. Perrot 1'27"82; 13. Cullen 1'28"65; 14. Ikuzawa 1'29"37; 15. Werner 1'29"60; 17. Dini 1'31"01; 18. Williams (senza tempo).

Poi passano i piloti che hanno terminato il primo giro. E' in testa Walker, seguito da Bell, Siffert, Rollinson e Westbury. Siffert è oggi in forma smagliante, e attacca perché vuole vincere.

A Pescarolo la partenza convulsa è costata un baffo anteriore piegato; si dovrà fermare per sostituirlo al 7. giro, riparte con un giro di distacco, ma si ritirerà definitiva-

mente con il motore rotto al ventesimo passaggio.

Al nono giro iniziano i colpi di scena, Siffert ha il motore che borbotta e fa segno che c'è qualcosa che non va, perde terreno tutti i giri, e verrà passato da Walker al 12. giro. Alistair Walker guida la gara con un buon margine di vantaggio su Rollinson, Bell e Westbury, Siffert è relegato al nono posto mentre Corti è ottimo ottavo.

Altro colpo di scena a sei giri dalla fine: Walker che guida la corsa con 10" di vantaggio su Rollinson e 15" su Bell, si arresta al box con il motore rotto. Si sono ritirati nel frattempo anche Dubler e Perrot, e sono solo 10 macchine a giri pieni. G. Hill ha fatto una corsa regolare e ha rimontato diverse posizioni, e terminerà quinto in questa seconda manche. Alan Rollinson (Brabham) è così il vincitore del G.P. Città di Bogotà, ma il vincitore morale è Siffert, che si è dimostrato l'uomo più in forma del lotto. Stommelen è il vincitore complessivo in accoppiata, delle due gare.

Resta da dire del grande successo spettacolare di questa Temporada colombiana. Infatti, si pensi che l'organizzazione delle due gare è costata circa 300.000 dollari (180 milioni di lire), mentre nelle due manifestazioni si sono incassati in media 250.000 dollari, pari a 150 milioni di lire. Il successo di queste gare con piloti europei sembra anzi che abbia influenzato la decisione di altri paesi sudamericani ad intraprendere iniziative del genere. Si parla anche di una Temporada su quattro prove, da tenersi in uno stesso mese in quattro nazioni diverse, e cioè Colombia, Venezuela, Bolivia e Perù. Insomma, in Sud America non c'è ormai solo l'Argentina ad interessarsi delle competizioni all'europea.

Giancarlo Cevenini

Nella TASMAN CUP di turno a vincere è FRANK GARDNER

Non è proprio la F. Amon

SPECIALE PER AUTOSPRINT

SYDNEY - Sulle strade di casa, anche se ormai l'Australia non è più il suo Paese, Frank Gardner ha conquistato il suo primo successo nella Coppa Tasmania 1971, imponendosi di forza, con una gara d'attacco dal principio alla fine, nella Cento Miglia di Warwick Farm, quinta prova della serie.

Il pilota australiano della Lola, che si è ormai trasferito in pianta stabile in Gran Bretagna, ha vinto forse la meno travagliata delle corse valide per la Coppa Tasmania, tagliando il traguardo con undici secondi di vantaggio su Chris Amon, che guidava anch'egli una F.A., dopo aver iniziato la Coppa in maniera deludente con una March-Ford 2500, che ha preceduto con la sua Lotus-Ford la Chevrolet-Mildren dell'australiano Kevin Bartlett.

Nonostante dovesse guardarsi nella parte finale della corsa soltanto da Amon, sul quale aveva peraltro un margine di vantaggio piuttosto consistente, Gardner ha anche migliorato il record ufficiale sul giro, con il tempo di 1'25"1, alla media di 152,950 chilometri orari.

Preso subito al via la posizione di testa, l'australiano ha duellato a distanza con Matich che ha dovuto cedere al trentesimo giro perché abbandonato dal motore. A questo punto è subentrato, nel ruolo di segugio, Chris Amon.

Sei giri più tardi, alla trentaseiesima tornata, spariva di scena il detentore della Coppa Tasmania, Graham Lawrence, tradito da una guarnizione della coppa dell'olio che aveva conseguenze disastrose per il motore della sua Ferrari.

Sul traguardo Gardner piombava con un vantaggio ancora sensibile su Amon mentre altri trenta secondi dietro il neozelandese arrivavano Bartlett ed Allen, che grazie al quarto posto in questa prova conta ora cinque punti di vantaggio sul neozelandese Graham McRae nella classifica generale della serie. Anche se mancano ancora due corse soltanto alla conclusione della serie, tutto è ancora da decidere e la classifica potrebbe subire ancora un vero e proprio terremoto. Pur preso atto dell'ottima posizione di Allen, il nome del vincitore della Coppa Tasmania 1971 è ancora tutt'altro che chiaro.

Quinto era Teddy Pilette con la McLaren M10B Chevrolet, con cui precedeva di un paio di macchine l'altro australiano Robert Muir su Mildren Waggott. Questi era l'ultimo del gruppetto dei sei che hanno portato a termine la corsa a giri pieni, tutti con quarantacinque giri all'attivo.

Don Anderson

100 MIGLIA DI WARWICK FARM, gara internazionale di velocità in circuito valida quale quinta prova della Tasman Cup, Sydney, 13 febbraio 1971.

LA CLASSIFICA

1. Frank Gardner (Lola-Chevrolet T192), che compie i 45 giri del percorso in 1.05'18"1; 2. Amon (Lotus T70) in 1'05'29"2; 3. Bartlett (Mildren-Chevy) 1.05'59"0; 4. Allen (McLaren-Chevy) 1.06'00"4; 5. Pilette (McLaren-Chevy) 1.06'51"5; 6. Muir (Mildren-Waggott) 1.06'52"5; 7. Cannon (McLaren-Chevy) a 1 giro; 8. McRae (McLaren-Chevy) a 1 giro.

Giro più veloce: Gardner, in 1'25"1, media 152,950 kmh.

La Classifica della Coppa dopo 5 prove: 1. Allen punti 27; 2. McRae 22; 3. Matich 18; 4. Amon e Gardner 12; 6. Pilette e Bartlett 7; 8. Lawrence 5; 9. Cannon 4; 10. Everly e Oxton 3; 12. Guthrie e Muir 1.

ALPINE sprint con ALTOÈ

SAN MARTINO DI CASTROZZA - Giuliano Altoè ha superato brillantemente l'«esame» che lo vedeva per la prima volta alla guida di una Alpine Renault (ricevuta da due giorni) cogliendo una rimarchevole affermazione nella «Coppa Mario Dalla Favera», la classica competizione automobilistica padovana di regolarità sprint, giunta quest'anno alla sua diciassettesima edizione.

Alle spalle del vincitore si è inserito Fulvio Bacchelli del Jolly Club Milano, su Porsche 911 che in pratica è stato il più pericoloso avversario di Altoè. La battaglia tra i due si è subito delineata alla prima prova speciale sul tratto Valstagna-Osteria Pian Grande di chilometri 6 che ha costituito un autentico banco di prova per tutti gli equipaggi. Era risaputo che questa era la prova speciale più impegnativa e Altoè ha saputo fare meglio di tutti, seguito da Bacchelli, dal padovano Sergio Pippa su Fulvia HF, ed il giovane Cesare Cabanca della Bassano Corse, figlio del compianto Giulio Cabanca. Ma la battaglia non è finita qui in quanto il tracciato approntato con la consueta precisione dall'Automobil Club comprendeva ben cinque passi dolomitici, il Brocco, il Gobbera, il Cereda, il Valle e il Rolle.

Non sono mancati i tratti gelati o innevati, questi in particolare nei tornanti in prossimità dei passi, ma tutti gli equipaggi hanno saputo superare agevolmente l'ostacolo e l'alto numero di classificati (86) sta a confermare le favorevoli condizioni del tracciato che hanno agevolato il compito dei piloti.

Il numero dei ritirati è stato molto ristretto, 9, tutti per guasti meccanici. Grande assente la Scuderia Piave che a quanto pare non ha ancora a punto le vetture. La Conegliano Corse ha avuto così via libera per porre una valida ipoteca sulla sua conquista dell'alloro triveneto della regolarità sprint: merito di tutto questo spetta oltre ad Altoè, a «Effeci» e a Luigi Saccon rispettivamente su Renault Gordini e Fulvia HF. Seguono nell'ordine relativamente alla scuderia triveneta la Bassano Corse, la Patavium e la Palladio tutte comprese in un ristretto scarto di penalità.

Attilio Trivellato

17. COPPA MARIO DALLA FAVERA - Gara di regolarità sprint - Padova, 13 febbraio 1971.

LA CLASSIFICA

1. Giuliano Altoè (Alpine R.) pen. 3; 2. Bacchelli (Porsche 911) 3,5; 3. Tauer (Porsche 911) 6; 4. Cabanca (Fulvia HF 1,6) 8,4/5; 5. Pittoni (Porsche 911) 8; 6. Pippa (Fulvia HF 1,6) 9; 7. Merluzzi (Fulvia HF 1,6) 11,5; 8. «Effeci» (Renault G.) 12; 9. «Kris» (Porsche 911) 16,5; 10. Pavanello (Fulvia HF) 20,5; 11. Saccon (Fulvia HF) 22; 12. Benvenuti (Porsche 911) 24,5; 13. Brunetta (Fulvia HF) 25; 14. Orsega (Fulvia HF) 25,5; 15. Agnesina (Fulvia HF) 27,5/14,5; 17. Fasan (Fulvia HF) 28; 18. Donatella Tominz (Porsche 911) 29; 19. Grskovich (Fulvia HF) 30; 20. Marchi (Fulvia HF) 30,5.

Spetta alla

C.S.I.

ora decidersi

per la

COMMISSIONE

d'INCHIESTA

Il « caso Beltoise » è tornato alla ribalta con la sortita della Feder-auto francese, della cui presa di posizione diamo accanto il testo finora frainteso) del comunicato ufficiale. Abbiamo chiesto a Franco Lini una analisi di quella decisione e leggerete perciò cosa si nasconde dietro l'iniziativa.

Sostanzialmente siamo d'accordo sulla analisi di Lini. Dobbiamo però aggiungere alcuni elementi che ci sembrano abbastanza illuminanti. Anzitutto va ricordato come la ipotesi che prendeva corpo in Francia dei 6 mesi di squalifica, poi scesi a tre, fosse già stata anticipata da Autosprint. Quindi il comunicato FFSA non porta che una conferma e mette le mani avanti, magari anche per bloccare gli « estremisti » assolutori (i quali sono stati i promotori dell'incontro in casa Matra dei piloti aderenti alla GPDA per trovare una « assoluzione » per Beltoise anzitutto tra i colleghi). In sostanza, pur se la sospensione viene fatta figurare « non punitiva », essa è praticamente operante e Beltoise fino al 18 aprile (la data di « scatto » parte dal G.P. Argentina F.1) non potrà guidare nelle gare. In questo modo la FFSA ha anche evitato di ammettere, per il momento, la responsabilità accertata del suo campione di Francia.

Ma tutto ciò non dimostra assolutamente che non sia in atto una manovra di salvataggio che proprio il Presidente Consten della FFSA iniziò, quando telefonò al presidente della CSAI ing. Rogano, per sondare gli orientamenti italiani e cercare di far rientrare il nostro orientamento verso una squalifica a lunga scaden-



Jean-Pierre Beltoise ha dimostrato, nell'intervista trasmessa dalla TV per la rubrica AZ, i limiti del suo senso sportivo. Anche se il telecolloquio col pubblico può avergli creato un po' di comprensione

za. Sappiamo che da parte italiana non si ritiene nemmeno sufficiente il limite di « un anno ». Proprio l'ing. Rogano, appresa la notizia della decisione FFSA, ha definito « assurdo pensare che possa essere questa la conclusione della triste vicenda. Piuttosto attendiamo che la CSI si decida a dare una risposta valida alla nostra richiesta di una commissione d'inchiesta. Finora non ci è stato garantito nulla. Ci si trincerava dietro la mancanza dei documenti di "chiusura" della gara, che debbono giungere dall'AC argentino ».

Ecco, la chiave di volta della situazione è proprio la CSI, che sembra voler fare il pesce in barile, forse anche per salvare gli organizzatori i qua-

li, adesso, sono chiaramente chiamati in causa dalla Federazione francese.

L'importante è che non si giochi più a perdere tempo. E soprattutto che si rinunci ai progetti di compromesso. Nell'interesse soltanto dello sport automobilistico e del suo futuro. Tra l'altro, se rimanesse bloccata a 3 mesi la punibilità di Beltoise la sua prima corsa, G.P. Montecarlo F.1 a parte, potrebbe anche diventare la 1000 Km italiana di Monza, cioè la nostra prima corsa importante del '71. Anche se la Matra mostrasse il buon gusto di non partecipare, già la semplice coincidenza di data per la « scadenza della pena » sarebbe più che una beffa!

m. s.

PARIGI - La Federation Francaise du Sport Automobile (FFSA) ha emesso il 12 febbraio il seguente comunicato stampa:

« A causa della emozione generale e spesso passionale sollevata dall'incidente della Mille Chilometri di Buenos Aires, il fascicolo che la FFSA deve istruire in questa circostanza è il più delicato che essa abbia conosciuto dalla sua creazione. Desiderando agire con imparzialità, la FFSA si è data un periodo di riflessione indispensabile per deliberare obbiettivamente e raccogliere gli elementi di questa vicenda.

Il Direttivo della Federazione si è riunito a quattro riprese, e particolarmente il 10 febbraio 1971, in presenza del signor Pierre Louis-Dreyfus, delegato del Segretariato di Stato del primo ministro incaricato della gioventù e dello sport.

Dopo aver considerate le misure preventive già adottate nei confronti di Jean-Pierre Beltoise:

- dall'Automobile Club argentino che lo ha escluso dal G. P. di Argentina F.1, al quale era iscritto;
- dalla Società Matra che ha deciso, in accordo con la FFSA,

Che cosa c'è

Questo sopra è il testo del comunicato stampa della FFSA, riprodotto integralmente e tradotto fedelmente, senza alcuna omissione e senza alcuna deformazione. E' un testo che occorre leggere attentamente e per il quale riteniamo sia bene precisare alcune circostanze.

I dirigenti della FFSA sono stati orientati verso la squalifica del pilota Beltoise fin dai primi giorni dopo la disgraziata vicenda di Buenos Aires; almeno la maggioranza dei dirigenti nelle riunioni del direttivo tenutesi nelle prime settimane, tuttavia, si è manifestata in seno alla FFSA qualche opposizione, da parte di qualche membro che per questioni personali (legami col pilota o con la Matra) o per malinteso spirito nazionalistico, voleva fosse adottata una posizione di difesa a ogni costo del pilota. Il testo dell'editoriale della rivista « Sport Auto », che commentiamo a parte, né è un esempio. Ciò ha provocato in seno alla FFSA dei dibattiti molto accesi con decise prese di posizione dei membri più obbiettivi, la cui posizione ha finito per prevalere.

Il direttivo della FFSA è stato sottoposto a molte pressioni da parte di una corrente della stampa, da parte di personaggi autorevoli perché rappresentanti di organi di governo, e da parte dei dirigenti della Matra. Quanto ha detto il signor Lagardere durante la conferenza stampa che abbiamo riportato la settimana scorsa è stato abbastanza chiaro.

Tutte queste cose sono abbastanza comprensibili, e probabilmente sarebbero accadute anche da noi. Purtroppo gli uomini sono

uguali in tutto il mondo, ed a taluni fa difetto il senso della giustizia e della linearità.



Davanti a questa situazione difficile il direttivo della FFSA ha dato prova di fermezza ed ha continuato ad essere convinto della necessità di posizioni decise, agendo con coerenza coi propri principi. D'altra parte ha dato prova anche di riflessione ed equilibrio non adottando posizioni che avrebbero potuto metterlo in condizioni critiche davanti a tutti. Tuttavia non ha voluto cedere alle pressioni esterne ed ha detto chiaramente (come traspare dal testo del comunicato) che ora non può giudicare ma che non appena potrà farlo con tutti gli elementi necessari lo farà senza tentennamenti. Essendo la FFSA un organo eletto dalla base, che vive in un Paese democratico, questa sua posizione di indipendenza gli è stata facilitata. Il termine di tre mesi dalla data del comunicato (cioè fino al 10 maggio 1971) è stato adottato perché le informazioni assunte permettono di far credere che entro quel termine si conosceranno i risultati dell'inchiesta giudiziaria e del procedimento processuale in Argentina, così come tutti gli altri elementi necessari per un giudizio. Il che, implicitamente, significa che vi sarà un giudizio, come d'altra parte il comunicato stesso indica molto chiaramente.

La decisione presa dalla Federazione Francese Sport Automobile è stata accolta in modo diverso. Come c'era da aspettarsi e come è normale. I partigiani della clemenza e della comprensione attendevano dalla massima autorità francese una presa di posizione che

m. g. crepaldi
automobili
s.a.s.

da 20 anni
concessionario
Ferrari

Concessionaria Lombardia:
automobili Ferrari Modena s.p.a. - Sefac

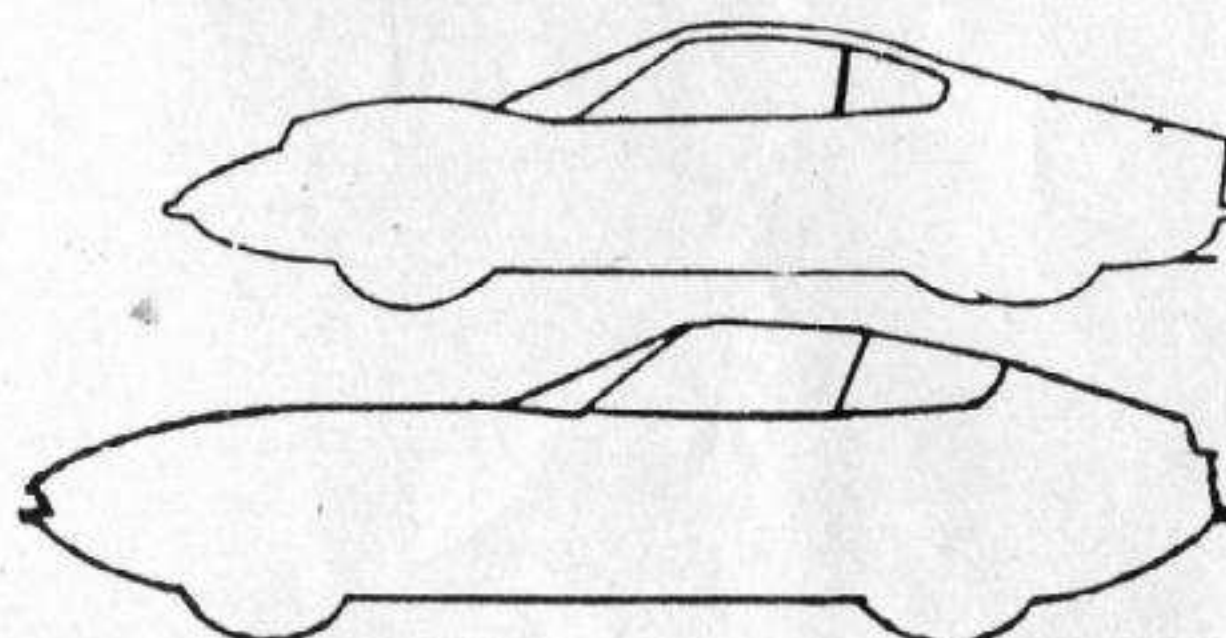
 **Dino** agenzia *piemontese* 

Centro di vendita:
via S. Marco 26 - 20121 Milano - Telefono 632.275 - 632.736
Centro assistenza e vendita:
via Fioravanti 17 - 20154 Milano - Telefono 335.513 - 314.354
Ufficio vendite e servizio ric.:
via Niccolini 33 - 20154 Milano - Telefono 345.058 - 347.007



al servizio
del cliente
anche
nei giorni festivi

Vendita Assistenza, ricambi ed accessori originali, elettrauto, carrozzeria grandi riparazioni
 Personale altamente qualificato « BEM » bilanciatura
 Negozio ricambi al servizio delle officine e carrozzerie.



Dino 246 GT

365 GTB 4 Daytona

Ecco il TESTO
INTEGRALE del
comunicato
della F.F.S.A.
sul « caso »
BELTOISE

dietro i 3 mesi di quarantena

avallasse totalmente la tesi della « innocenza » di Beltoise, non fosse altro che per amor di patria; i sostenitori più accesi della totale colpevolezza di Beltoise attendevano la radicale soluzione della squalifica a vita. Cosicché oggi possiamo dire che nessuno è soddisfatto, se si può parlare di soddisfazione in frangenti come questi.

La realtà è che la FFSA ha dato prova di un senso dell'equilibrio che le fa onore... non prendendo alcuna decisione, ma avvertendo tuttavia la necessità di porre Jean-Pierre Beltoise in « aspettativa », in attesa del momento di decidere.

Il momento di decidere, secondo la risoluzione presa sabato scorso dalla FFSA, verrà quando la magistratura argentina avrà esaurito il procedimento che è in corso nei confronti di Beltoise e della vicenda della Mille Chilometri e ciò significa che la FFSA non con-

dal 22 gennaio 1971, di non iscrivere Jean-Pierre Beltoise in nessuna corsa fino a che non sia conosciuta la posizione dei poteri sportivi;

Dopo aver preso atto:

● della istruttoria aperta dagli organi giudiziari della Repubblica argentina;

● dell'impegno preso pubblicamente da Jean-Pierre Beltoise di sottoporsi a tutte le disposizioni giudicate necessarie dalla FFSA per la completa istruzione del fascicolo;

● della lettera della Commissione Sportiva Internazionale ricevuta l'8 febbraio, che chiedeva alla FFSA di far conoscere le sue intenzioni sul piano disciplinare;

il Direttivo della FFSA ha deciso alla unanimità di tutti i suoi membri:

1) di chiedere a Jean-Pierre Beltoise di rimettere immediatamente alla FFSA la sua licenza di pilota, essendo ben precisato che non si tratta in alcun caso di una sanzione, perché non vi è stata nella circostanza, né audizione delle parti in causa né giudizio, ma che si tratta unicamente del manteni-

mento sul piano federale delle misure preventive o conservative già prese;

2) di convocare Jean-Pierre Beltoise per essere ascoltato davanti alla commissione di disciplina della FFSA, che si riunirà entro tre mesi. Questo periodo dovrebbe permettere di conoscere le conclusioni dell'inchiesta giudiziaria condotta in Argentina, così come la posizione di ogni altro organismo interessato.

Resta inteso che se questa commissione fosse portata a soprassedere a decidere, per mancanza di informazioni sufficientemente complete, le misure sopracitate saranno tolte;

3) di convocare presso la stessa commissione di disciplina il pilota Daniel Rouveyran il quale, secondo le informazioni pervenute alla FFSA, avrebbe commesso una infrazione dello stesso ordine nel corso della stessa prova;

4) di chiedere alla CSI l'apertura di una inchiesta tendente a determinare gli errori e le infrazioni che potessero essere state commesse dagli ufficiali della gara, e particolarmente dai commissari di percorso, in occasione di questo incidente».

mentale di avere elementi concreti di valutazione; elementi che verranno dai risultati del giudizio civile.

Questo atteggiamento, comunque, può essere interpretato in modo abbastanza trasparente come un orientamento preciso dei dirigenti della FFSA, i quali crediamo che siano convinti, come noi, della necessità di una sanzione. La misura della punizione, quando sarà decisa, potrà essere uguale o maggiore alla sospensione cautelativa ora adottata, ma in fondo ciò non ha tanta importanza.

Quel che è importante è che finalmente ci si muova in questa direzione, che è l'unica che possa far tornare sulle piste la disciplina, la cavalleria, il senso della dignità e del rispetto reciproco che negli ultimi anni era andato via via affievolendosi ed era pressoché scomparso.

Quando, appena dopo la tragedia di Buenos Aires, abbiamo cercato di capire il perché dei fatti, non limitandoci alla meccanica degli avvenimenti, ma scavando in profondità e risalendo alle ragioni lontane, abbiamo individuato appunto in certe colpevoli condiscendenze, in certi atteggiamenti di complice passività, in certe mancanze di coraggio le cause del formarsi di una forma mentale particolare dei piloti che si son pian piano abituati a fare quel che volevano, quasi sicuri della impunità. Con le esagerazioni cui abbiamo assistito negli ultimi anni.

Ora si sta verificando proprio quello che noi avevamo auspicato, cioè una reazione decisa alle trasgressioni. E ci auguriamo che questa che colpisce Beltoise sia la prima di una nuova strada sulla quale indirizzare le attività sportive, che purtroppo negli ultimi tempi erano diventate sempre meno sportive.

Ora la vicenda non è conclusa, ma quello che abbiamo potuto udire o avvertire dei sentimenti dei reggitori dello sport ci permette di essere più sereni per l'avvenire. Ora sappiamo che ci si è finalmente decisi a non permettere il ripetersi di fatti o circostanze come quelle che troppo spesso abbiamo dovuto constatare nel passato recente. E ciò significa che per il futuro possiamo prospettare almeno una maggior correttezza, pur nel rimpianto che sia occorso questo lutto e che siano occorse delle sanzioni per ottenerla da parte di chi essendo al vertice dei valori sportivi avrebbe avuto il dovere di imporselo spontaneamente. Parliamo dei piloti, almeno di certi piloti! La morte di Ignazio Giunti è servita almeno a questo.

Resta la rabbia di aver visto per troppo tempo il ripetersi delle scorrettezze, delle infrazioni, senza reazione da parte di chi doveva averne. Dappertutto, anche da noi Ricordiamoci di Caserta, Monza, Imola; gli interessati sanno benissimo di cosa intendiamo parlare. I pietismi, i « ma come si fa a squalificare il tale », lo struzzismo, rischiarano di portare all'anarchia. La lezione sarà servita?

Per quanto riguarda direttamente il pilota Beltoise, comunque, tutto quanto è stato detto e scritto in questi tempi, ed il martellante assedio cui è stato sottoposto da infinite parti, oltre alla decisione presa dalla FFSA (e quelle eventuali da prendere), tutto ciò ha certo avuto effetti psicologici grandissimi, molto più grandi del fatto che per tre mesi, o sei, o altro, egli non potrà correre. Psicologicamente, intendiamo dire, Beltoise

uscirà da questa vicenda con un marchio che non sarà cancellabile, e moralmente egli ne risentirà ben oltre i limiti di tempo della sanzione materiale.

Al punto che c'è da domandarsi se egli sarà capace di tornare in pista, quando sarà giunto il momento in cui potrà eventualmente farlo. Al di là delle decisioni finali, quindi, resta la condanna psicologica che Beltoise ha avvertito e che certo lo pone in condizioni psicologiche particolari.

Quel che ci auguriamo è che i suoi amici, quelli che volevano difenderlo ad ogni costo e che non hanno fatto altro che acuire contro di lui le altre opinioni, questi suoi amici gli si dimostrino amici sul serio e riescano a convincerlo a smettere di correre.

Franco Lini

Un calunnioso editoriale di Sport Auto

Da quale pulpito...

Il fatto di essere stato presente a Buenos Aires, alla 1000 chilometri che è costata la vita a Ignazio Giunti, non mi autorizza certo a credermi depositario assoluto della verità, che ho dovuto cercare e tentare di ricostruire sulla base di testimonianze, poiché nel momento in cui la drammatica vicenda si svolgeva io era distante qualche centinaio di metri.

Tuttavia chi era a Buenos Aires ha avuto modo di raccogliere una somma di informazioni valide, e noi abbiamo anche avuto la fortuna di scoprire dei documenti fotografici, oltre quelli che tutti hanno visto, che ci hanno permesso di tentare una ricostruzione che crediamo fedele di quel che è accaduto. Nonostante ciò abbiamo potuto constatare come anche da parte di chi era a Buenos Aires e praticamente era nelle nostre stesse condizioni, vi siano state interpretazioni differenti degli avvenimenti. E non sto a ricercare gli eventuali motivi di certe posizioni. Infatti non è questo che interessa adesso.

Adesso quello che interessa è che qualcuno che non era a Buenos Aires e che le cose le ha ovviamente sapute soltanto di riflesso, si sia eretto non soltanto a difensore d'ufficio di Jean Pierre Beltoise, ma a giudice della obiettività della stampa italiana e della sportività degli appassionati italiani delle corse.

Questo qualcuno è il signor Gerard Crombac, caporedattore del mensile « Sport Auto » che si vorrebbe il « vangelo » dello sport almeno francese, e che nell'editoriale del numero di febbraio, dopo aver raccontato cronisticamente anche se non obiettivamente come si sono svolti i fatti, afferma:

« L'indomani la stampa italiana si scatenava; una stampa spesso obbiettiva come sono sportivi i tifosi di Monza... », detto con il maligno sarcasmo che all'autore è riconosciuto da tutti.

Bene, che il signor Crombac abbia anche lui il diritto di dire la sua su questo avvenimento che è stato purtroppo campo di esercitazione per tanta gente talvolta proprio fuori della realtà e dal buon senso, passi. E non saremo proprio noi di AUTOSPRINT a negare la libertà di espressione, che noi rispettiamo fino al punto di dimostrarci di parere diverso sulle nostre stesse pagine.

Però che alla stampa italiana venga attribuita così allegramente la patente di non obiettività, e da quel pulpito, non possiamo accettarlo. Così come non possiamo accettare che sia attribuita una patente di antisportività al pubblico italiano, che semmai qualche volta pecca proprio del contrario, e cioè di eccessivo criticismo verso le squadre di casa.

Questo in linea generale.

Nel caso specifico del signor Crombac, poi, c'è da chiedersi se egli si renda conto di quel che dice, poiché poche righe dopo aver offeso stampa e pubblico italiani dice:

« La maggior parte dei commentatori non ha potuto apprezzare l'aspetto psicologico di questo dramma, senza dubbio perché la maggioranza di essi si interessa soltanto episodicamente al nostro sport, e solo nelle circostanze penose. »

« Quello che occorre innanzi tutto sapere è che il dovere di un corridore automobilista nei confronti del pubblico e del

suo datore di lavoro è di andare fino in fondo, di fare l'impossibile per terminare la corsa. Un pilota che non sia assolutamente impegnato di questa religione non sarebbe un vero pilota da corsa. Certo, noi sappiamo che il regolamento non permette di spingere la propria macchina che verso i lati della pista, per liberare la pista. Ma non bisogna dimenticare il luogo dove si svolgeva la corsa — Buenos Aires — e si sa che l'America del Sud non passa precisamente per la contrada la meglio organizzata sul piano delle competizioni automobilistiche. Era perfettamente logico che Jean-Pierre tentasse di spingere la sua macchina: se i commissari non lo consentivano dovevano farglielo sapere ».

Abbiamo letto e riletto queste frasi, non credendo ai nostri occhi. C'è proprio scritto così, non ci sono dubbi.

Non ci sembra assolutamente possibile che un giornale sportivo, che tra l'altro accusa gli altri di scarsa competenza (oltre che accusare specificamente gli italiani di parzialità), un giornale sportivo automobilistico possa sostenere tesi del genere.

E' un vero e proprio incitamento al reato, quello che « Sport Auto » compie, una istigazione a delinquere. Facendola passare come un preciso dovere dei piloti. Sarebbe come considerare del tutto lecita una rapina a mano armata, o una bomba in una banca solo perché nessuno interviene a impedirli!

Se questa è la morale che la rivista francese diffonde tra i suoi lettori non c'è da stupirsi se poi i piloti francesi facciano cose stranissime.

Per fortuna in Francia come dappertutto ci sono anche quelli che hanno ben radicato il senso della giustizia e della lealtà, e quello della serenità nell'esame delle cose. Abbiamo letto su « L'Argus », che appartiene a Jacques Loste che è stato per anni il direttore di corsa a Le Mans, pressappoco quello che noi abbiamo scritto qualche settimana fa a proposito della necessità di reinstaurare la disciplina, il rispetto delle regole. E il giornalista Alain Bertaut (« Moteurs ») ha anche scritto: « In corsa la disciplina deve essere totale nei confronti dei segnali e delle istruzioni date dai commissari di pista o dal direttore di gara. Purtroppo, in parecchie circostanze, ho potuto constatare che fra i più grandi campioni alcuni non rispettano i segnali di rallentamento e non sono oggetto di alcuna sanzione ».

Quindi noi non diremo che la stampa francese è sciocchina e non obbiettiva, ma diremo soltanto che proibiamo a Sport-Auto di offendere quella italiana ed il pubblico italiano. Tra l'altro ricordando all'autore dell'editoriale, che qualche giorno fa proprio il signor Lagardère della Matra ha voluto pubblicamente mettere l'accento sul fatto che soltanto la stampa italiana aveva esaltato un successo parziale della Matra nei confronti di una marca italiana. E il signor Lagardère deve averlo detto con un certo accoramento, pensando che la Matra non aveva mai invitato in giro per il mondo i giornalisti italiani, come invece ha fatto coi francesi. Cose che il signor Crombac, che è un dipendente della Matra, dovrebbe sapere bene.

f. l.

Un busto per GIUNTI a NEW YORK

NEW YORK - Per onorare la memoria del compianto Ignazio Giunti, la colonia italo-americana, per iniziativa del romano Paolo Piccirillo sta programmando una serie di manifestazioni di carattere vario. Intanto il comm. Armando Amanini, l'ex pugile anconetano, oggi ricco industriale di mobilia di New York, ha deciso di donare una grossa coppa che verrà assegnata da AUTOSPRINT al pilota che avrà realizzato il giro più veloce oppure al vincitore della « 500 Miglia di Pocomo » che si correrà il 3 luglio prossimo.

La simpatica iniziativa ha trovato solidali e lieti i dirigenti del nuovo autodromo i quali al nostro corrispondente hanno detto: « Onorare la memoria di Giunti in questo modo è il minimo che si possa fare. Comunque in quella occasione osserveremo un minuto di silenzio e raccoglimento ».

Il comm. Amanini, sempre primo in queste iniziative, ha detto: « Inizieremo una campagna per raccogliere fondi ed alzare in un autodromo nelle adiacenze di New York, un busto commemorativo in memoria del caro pilota romano ».

Dell'iniziativa e dei suoi sviluppi, AUTOSPRINT si occuperà ancora. Un altro busto-ricordo di IGNAZIO è in preparazione a ROMA per iniziativa di un gruppo di amici. Intanto mercoledì 10 febbraio scorso, nella Chiesa Romana di S. Bellarmino si è tenuta una funzione religiosa ad un mese di distanza dalla tragica scomparsa del pilota romano. Alla funzione hanno partecipato familiari, moltissimi amici. Per la CSAI era presente il segretario Saliti e per l'AC Roma il presidente della C.S. Mario de Cesare.

Alla tomba di Ignazio in queste settimane è sempre stato un pellegrinaggio di persone. I familiari, quando si recano nella cappella la trovano piena di fiori, sempre rinnovati. Testimonianza muta di un affetto che ha fatto esclamare alla madre: « Non credevo mio figlio così amato, apprezzato, conosciuto, tanto importante. Ringrazio tutti, specie quelli che non conosco. »



...dal senatore...

Abbiamo
TELEVISTO
per voi



Programmi dal 16 al 22 febbraio 1971

CAPIRE dall'A alla Z

Caro Marcellino, ho visto sabato sera la trasmissione televisiva imperniata sull'incidente che il 10 gennaio scorso ha determinato la morte di Ignazio Giunti sulla pista di Buenos Aires. Ti confesso che non l'ho capita. Ma forse non c'era nulla da capire. Jean-Pierre Beltoise è un personaggio del quale purtroppo molto si è parlato in questi ultimi tempi. E' un uomo additato all'opinione pubblica come colpevole. Nulla da eccepire quindi sul fatto che un organo di informazione come la televisione abbia preso l'iniziativa di andare ad intervistarlo. Devo dire però che Beltoise non ha detto nulla di nuovo, ha riconosciuto il suo errore (e vorrei vedere che non lo avesse fatto), ha cercato di spiegare lo stato d'animo di un pilota durante la corsa, o almeno il «suo» stato d'animo durante quella corsa in particolare.

In mancanza di rivelazioni sensazionali, di dichiarazioni impor-

Bisogna proprio dire che per «televedere» qualcosa di automobilistico, oltre che giornalisti (per di più dediti alla critica e all'informazione di ciò che la RAI propina giornalmente) bisognerebbe essere anche maghi. Questo per prevedere con un certo anticipo ciò che i signori funzionari della televisione hanno in mente di mandare in onda, di sopprimere o di spostare all'ultimo momento.

Il «Novantesimo minuto», ad esempio, tanto per citare una rubrica domenicale che usualmente viene trasmessa sul nazionale dedicata esclusivamente al calcio (il suo titolo esatto è, infatti, «90.º minuto, risultati e notizie sul Campionato di calcio, a cura di Maurizio Barendson e Paolo Valenti») può capitare che venga improvvisamente, non solo spostata sul secondo canale, ma cambi totalmente faccia con ciclismo e automobilismo! Ma torniamo ai programmi prevedibili: come «A-Z, un fatto come e perché» che sabato ha detto la sua sul caso Giunti. I tempi di lavorazione della rivista ci impediscono di approfondire l'argomento come vorremmo. Però vale la pena sottolineare che, dei 4 giornalisti della televisione che seguono l'automobilismo, guarda caso è stato lasciato fuori solo quel Ceccarelli che era l'unico di loro ad essere presente a Buenos Aires. Inoltre questo servizio, forse per la non buona conoscenza della materia da parte dei realizzatori, è stato il più scadente presentato finora nella rubrica del sabato. Non si è ben capito dove si volesse arrivare: ognuno degli intervistati ha detto la sua in fatto di regolamenti, responsabilità e scorrettezze, ma senza un filo, ma sempre lasciando ben poco alla improvvisazione dei partecipanti al dibattito, tranne che per lo psicologo per il quale chi corre è un «anormale» dal quale ci si può attendere di tutto. Molto curata naturalmente la lista (macabra) dei piloti scomparsi, come pure abbondante la serie di filmati riguardanti i vari incidenti, serie di spezzoni che ormai conosciamo a memoria data la frequenza con cui la nostra TV ci allietta con simili spettacoli.

Passiamo alla radio e, ovviamente, allo Speciale GR che anche la scorsa settimana ha voluto lanciare la sua consueta «frecciatina» contro l'automobile. Mercoledì mattina, infatti, prendendo lo spunto da un invito della Polizia Stradale agli automobilisti della Lombardia e del Piemonte a lasciare la macchina a casa e a usare invece il treno, causa la fitta nebbia, Speciale GR si è interessato dei trasporti ferroviari che stanno subendo un vero e proprio rilancio, almeno su certe linee (quelle di lusso), delle quali l'ing. Fienga del Ministero dei Trasporti ha sottolineato la sicurezza, la velocità, il comfort: sicurezza, soprattutto, al contrario dell'automobile. Per altre linee, minori, hanno parlato gli utenti che in perfetta cadenza romanesca hanno precisato che «si è rimasti al tempo di Checco e Nina» dato che per fare 26 chilometri il treno impiega anche 55 minuti! E si tratta, naturalmente, di treni che servono ai famosi «pendolari» quelli che debbono, per lavoro, spostarsi ogni giorno sottoponendosi a un vero e proprio logorio. Preferirebbero usare l'auto, ma anche le strade, certe strade, comporterebbero uno spreco di tempo e di energie.

Perciò, forse, il ministro Viglianesi ha assicurato che anche queste linee verranno migliorate e potenziate «così non si andrà più in macchina» e, ha aggiunto il ministro, «credo che non sarà un male dato che, sia le strade che le autostrade sono talmente congestionate da costituire un vero e proprio pericolo quasi mortale». (E queste parole sappiamo sono state esattamente il contrario di quelle che lo stesso Ministro ha pronunciato alla premiazione ACI). L'argomento ha, ovviamente, suggerito a Nanni Loy, nuovo presentatore della trasmissione «Voi ed io», un divertente ritratto dell'automobilista cittadino occupato con tutto il suo «essere» a tener d'occhio la macchina.

QUELLO CHE VEDREMO

Un altro dibattito

Per la prossima settimana non ci sono programmi automobilistici in vista: salvo «errori ed omissioni» ma non certo da parte nostra. Possiamo invece anticipare qualcosa sulla settimana prossima, quella cioè che va dal 23 febbraio al 2 marzo. Proprio martedì 23 dovrebbe andare in onda, sul primo canale, nella rubrica del pomeriggio per i ragazzi «Spazio» un ampio servizio sullo sport dell'automobilismo, sempre con spunto dal «caso Beltoise». Al dibattito, girato nella redazione di AUTOSPRINT, prenderanno parte anche il direttore di AUTOSPRINT, Marcello Sabbatini, il rag. Tavoni della CSAI, l'ing. Chiti dell'Autodelta, il pilota Mike Parkes e lo scrittore-giornalista Giovanni Arpino. Il servizio è «condito» con interviste di Nanni Galli, che tratterà un toccante ritratto del pilota tragicamente scomparso sulla pista di Buenos Aires; del fisico Federico Polmonari dell'università di Bologna che cercherà di soddisfare ogni più eccentrica curiosità scientifica dei ragazzi presenti alla trasmissione, dello psicologo G. Casadio, del magistrato avv. Liguori, giudice presso il Tribunale di Bologna e Presidente del locale AC, dell'ing. Rogano Presidente CSAI e infine dei familiari di Ignazio GIUNTI.

tanti, l'intervista ha assunto presto l'aspetto di un profilo umano del francese. Penso che più d'uno di coloro che hanno assistito alla trasmissione «AZ» abbiano riportato alla fine proprio l'impressione che Beltoise voleva suscitare: ho sbagliato, ma non sono un mascalzone; ho sbagliato ma cercate di capirmi; ho sbagliato, ma dovete aiutarmi a non sentire tutta la vita questo rimorso che ancora non mi fa dormire.

Non sono riuscito a capire quale fosse la finalità della trasmissione, ma certo il contraddittorio non ha avuto molte possibilità di esprimersi. Ho sentito parlare genericamente dei pericoli delle corse, delle misure di sicurezza che tardano a venire adottate, ma c'è stato uno strano silenzio, per esempio sulle responsabilità che certo gli organizzatori argentini condividono con Beltoise. Penso che la trasmissione sia stata molto «tagliata» come si dice in gergo, e credo che sia stata «tagliata» male. Certi interventi erano chiaramente monchi o addirittura mal collegati con i precedenti.

Gli unici due personaggi del

dibattito, se così si può chiamare, che abbiano detto qualche cosa di chiaro e di deciso sono stati Vaccarella e Nanni Galli, i quali hanno sdegnosamente respinto l'ipotesi provocatoria dello psicologo che qualunque altro pilota al posto di Beltoise si sarebbe comportato nello stesso modo.

Tutto sommato, io credo che questa trasmissione non sia stata tanto gradita a coloro che amavano Ignazio Giunti, che non sia stato utile alla causa dell'automobilismo con quella retorica serie di filmati sui più gravi spettacolari incidenti degli ultimi anni, con quell'elenco di piloti caduti; io credo che sia servito soprattutto alla causa di Beltoise al quale, da sabato sera, molti italiani vorranno meno male. E adesso — ma forse era difficile prevedere come si sarebbero svolte le cose — mi chiedo anche perché i familiari di Ignazio Giunti abbiano partecipato alla trasmissione. No, caro Marcellino, non ho capito proprio niente. Oppure, perdona la presunzione, ho capito tutto.

il senatore



per le

SPECIALE PER AUTOSPRINT

TORINO - Un sorridente elegantissimo Merzario ci riceve sulla porta dell'Abarth, breve corsa fino all'Aereo Club, così bello e così deserto. In attesa delle macchine naturalmente si parla di circuiti, di questo così inutilizzato e di quello futuro e tanto atteso di Lombardore. Ecco la bisarca con le macchine: sono tre spider completamente rinnovati rispetto al 1970, un 3000 prototipo per il mondiale Marche, un 3000 sport monotipo per il campionato della montagna e un 2000 prototipo per l'Europeo 2 litri. Sono basse e aggressive, elaborate nei colori, quasi pop. L'impostazione costruttiva è ispirata alla Porsche 908 Targa Florio con motore centrale, posto di guida avanzato sino oltre l'asse anteriore, e linea che si discosta poco dal mezzo fuso per conciliare al massimo penetrazione e depor-

tanza. La parte superiore nei due prototipi è particolarmente pulita senza troppe variazioni di sezione, cosa che permette alle varie prese d'aria tipo Naca un'efficacia maggiore. Solo nella 3000 sport monotipo a causa del disturbo alle vene fluide provocato dal parabrezza si è ricorsi per sicurezza al radiatore frontale.

Le differenze tra i due 3000 sono dovute ai regolamenti sportivi e si risolvono sostanzialmente in particolari di carrozzeria che portano a pesi diversi: 575 kg il prototipo, 650 kg la sport. Nel monotipo vi sono, oltre la ruota di scorta, i due assurdi vani per i bagagli ricavati nei brancardi reticolari laterali dove nel prototipo sono alloggiati i serbatoi per circa 120 litri di carburante, contro i 15 o 20 del monotipo, sufficienti per le brevi gare in salita.

«La strana zebratura bianco rossa sui fianchi del monotipo si-

Nel nome di Giunti
la premiazione A.C.I.

Un MINISTRO non disprezza le CORSE!

ROMA - Ad un mese dal giorno della tragedia di Buenos Aires, c'è stata all'Hotel Excelsior di Roma l'annuale cerimonia di premiazione dei campioni del volante 1970. Il programma è stato, per la luttuosa circostanza, opportunamente modificato, concedendo tutta la parte oratoria pre-premiazione alla commemorazione di Ignazio Giunti, il primo della classe, il campione d'Italia assoluto. Non si è quindi fatto cenno ai bilanci ed alle previsioni dell'automobilismo sportivo di casa nostra. Ce ne saranno di occasioni, e di spazio, specie sul bollettino CSAI che adesso è quindicinale.

Il primo a prendere la parola è stato l'avvocato Gustavo Marinucci, presidente dell'ACI, che ha centrato subito l'argomento Giunti, un argomento scottante non soltanto per il riferimento di recente data. «La scomparsa di Ignazio Giunti, un giovane, il campione del nostro sport — ha detto l'avv. Marinucci, in piedi, tra il ministro Viglianesi ed il presidente della CSAI Rogano — apre un incolmabile vuoto in tutti noi. Giunti doveva essere stasera il festeggiato numero uno: ricordarlo non è facile, facile è additarlo alle generazioni di oggi e di domani. co-

me esempio di coraggio, bravura, civismo. E' questo il nostro doveroso proponimento!».

L'intervento dell'ing. Rogano ha preso l'avvio dal convegno delle Commissioni Sportive di Bologna:

«In quella occasione Ignazio Giunti ha voluto essere vicino a noi, in un momento delicato per lo sport italiano. Lui che onorava così degnamente la nostra migliore tradizione su tutti i campi di gara, ci sarebbe stato davvero prezioso collaboratore in una CSAI che chiede soprattutto il conforto dei piloti, della loro esperienza, della loro preparazione, della loro sensibilità. E Giunti avrebbe fatto assai proprio al nostro scopo».

Dopo aver ricordato la carriera decennale del pilota romano, l'ing. Rogano ha così concluso:

«Mai avremmo immaginato di perderlo. Ci rifiutiamo ancora di credere in una così tragica realtà dopo il successo alla 5 Ore di Kyalami, il riconoscimento di campione d'Italia assoluto, la promessa di Ferrari di farlo correre in Formula Uno, la gara di testa alla 1000 Km argentina. E' proprio incredibile che un pilota così giovane e capace come lui ci abbia lasciato. E' ancora più incredibile però il modo con cui ci è stato portato via».

Dopo il doppio intervento-ACI, il ministro dei trasporti Viglianesi ha consegnato la medaglia d'oro, il distintivo di campione e il diploma alla baronessa Gabriella Giunti, madre del pilota della Ferrari, presente alla cerimonia con tutti i familiari.

Esaurito l'argomento di apertura, archiviato (per il momento) il titolo assoluto conquistato da Giunti, al tavolo della presidenza si sono via via succeduti i vincitori dei vari campionati, trofei e coppe.

A turno, secondo una formalità precedentemente concertata, hanno consegnato il... «dovuto» le autorità che sedevano di qua e di là dell'avv. Marinucci.

Assenti giustificati, tra i premiati, Alcide Paganelli e Domenico Russo, i rallyisti della Fiat (il segretario della CSAI è incorso in un... lapsus alla chiamata, facendoli passare per un equipaggio della Lancia...), impegnati nel Rallye di Svezia; Vittorio Venturi, Mauro Nesti, Pino Ceccato e Helmut Eisendle, anch'essi in Svezia.

I CAMPIONI TRICOLORI '71

CAMPIONATI ITALIANI Vincitore	Vettura	Preparazione	Scuderia
Assoluto	Ferrari		Ferrari SEFAC
Formula 3	Tecno	Novamotor	Concordia
Sport Prototipi	Dino	Sportauto	Pegaso
Sport	Fiat-Abarth	Crivellari	S. Marco
Gran Turismo	Fulvia HF	Lancia	HF Sp. Corse
Juniors	Tecno F.850	Tecno	Jolly Club
Rallyes	Fiat 124 spider	Fiat	Tre Gazzelle
TROFEI NAZIONALI TURISMO			
3000	Alfredo Santulli	Alfa R. 2600	Cormio Nettuno
2000	Paolo De Leonibus	Alfa R. GTAM	Autodelta Jolly Club
1600	Carlo Belli	Ford Escort	Carlini Firenze Corse
1300	Luigi Colzani	Alfa R. GTAJ	Conrero Jolly Club
1150	Gianni Ghedini	NSU TT	Ghedini Nettuno
1000	M. Campanini	Fiat-Abarth	Baistrocchi Parma-Corse
850	Mario Barone	Fiat-Abarth	Baistrocchi Parma-Corse
700	Santo Famoso	Fiat-Abarth	Garavello Etna
600	Renato Mazzeschi	Fiat-Abarth	Garavello Chimera
500	Enzo Santucci	Fiat-Giannini	Vaccari Umbria-Corse
Turismo CSAI	Sergio Bacci	Fiat 500	Bacci Valdelsa
TROFEI NAZIONALI DELLA MONTAGNA			
Corsa	Vittorio Venturi	Tecno	Tecno Nettuno
Sport Prototipi	«Riccardone»	Fiat-Abarth	Cortini Nettuno
Sport	Luigi Moreschi	Fiat-Abarth	Poggi Brescia-Corse
Gran Turismo S.	Paolo Arlini	Lancia Fulvia	Facetti Jolly Club
Turismo Speciale	C. Bonaccorso	Fiat-Abarth	Aiosa Aretusa
TROFEI NAZIONALI RALLYES europei Costieri			
Rallyes Eur. Cond.	Mario Mannucci	Lancia Fulvia	Lancia Jolly Club
Regolarità Sprint	Ezio Felcher	Lancia Fulvia	Baggioli Jolly Club
Regolarità	Giuliano Cane	Lancia Fulvia	Tommasini Jolly Club
COPPE CSAI			
Formula 850	Lella Lombardi	Biraghi	Biraghi Madunina
Formula Monza	F. Spreafico	Repetto	Repetto Cremona
SP 1000	Mauro Nesti	Fiat-Abarth	Nettuno Nettuno
GTS 2000	Florenzo Genta	Porsche	Bonomelli Jolly-Club
GTS 1600	Luigi Cabella	Alfa Romeo	Conrero Jolly-Club
GTS 1300	«Ro»	Alpine	Conrero Torino-Corse
GTS 1000	G. Galmozzi	Fiat-Abarth	Galmozzi Cremona
Velocità Femm.	Lella Lombardi	—	—
Juniors F. Monza	F. Spreafico	—	—
Turismo CSAI III	«D'Artagnan»	Fiat 128	Fontana Umbria-Corse
Turismo CSAI IV	P.L. Bruschettoni	Innocenti	Cortini Piloti Senesi
Rallyes CT 3	Luciano Trombotto	Fiat 124	—
Rallyes TI	Pino Ceccato	Fiat 125	—
Rallyes Juniors	Helmut Eisendle	Fiat 125	Bassano-Corse Dolomiti
Regol. Sprint GT3	Gianni Besozzi	Lancia Fulvia	Baggioli Tre Gazzelle
Regol. Sprint T1	A. Brusati	Lancia Fulvia	Baggioli Tre Gazzelle
Regol. Femminile	A. Gianmarini	Lancia	Grifone
	«Giulio»	Renault	—
	Maria C. Poggiali	Lancia	Bottazzo Jolly Club

Tra i presenti, nel salone, il vice-segretario generale del Coni dott. Garroni (che non ha preso posto al tavolo d'onore, forse perché giunto in ritardo) l'indomito rag. Raniero Pesci il vice-segretario della CSAI Tavoni, vicino ai dirigenti dell'autodromo di Monza; il direttore dell'autodromo di Vallelunga De Luca, più sorridente del solito; l'ex-costruttore Gino De Sanctis; il presidente dell'ANCAI, ing. Ceard; il direttore tecnico della Ferrari ing. Mauro Forghieri; il dott. Avidano dell'Abarth.

Per finire, ecco più o meno quello che ha detto il ministro Viglianesi a conclusione della cerimonia. E' stato un intervento storico e impegnato, che non può non avere riflessi positivi sull'automobilismo e sullo sport automobilistico.

«Debo ringraziare chi mi ha invitato a questa riunione — così ha esordito l'uomo di governo — e voglio esprimere la mia gratitudine ai piloti, a quelli che non ci sono più, a voi giovani che svolgete un'attività che non può essere considerata soltanto un'espressione di coraggio, ma un apporto fattivo ed attivo al progresso della civiltà. L'automobilismo è, forse, l'espressione massima della civiltà moderna: non è solo un fenomeno particolare della motorizzazione, la causa degli intasamenti, è soprattutto la «chiave» di aggiornamento del progresso tecnologico e civile della società di oggi. Quando si dice motore, si dice automobile, si dice giovani, si dice piloti ed è a loro che va la gratitudine di chi rappresenta il governo in un dicastero che più degli altri è interessato agli sviluppi della nostra industria automobilistica, all'avanguardia nel mondo dal '900 ad oggi. Con voi piloti, voglio accomunare i tecnici, i costruttori e tutti coloro che vivono in questa e per questa industria, per noi italiani un vanto presente e futuro nel nome della libertà e della democrazia del nostro Paese».

Lino Ceccarelli

Nel prossimo numero
LE CRONACHE delle
altre PREMIAZIONI

A sinistra, Carlo Abarth ed Arturo Merzario con le tre nuove vetture dello scorpione. Da sinistra la 3000 SP, la 3000 monotipo, la 2000 SP.

Si cerca un pilota (Salvati?)

BARTH '71

mula un segnale di stop per gli avversari» dice ammiccando il dr. Avidano. Le 3 litri completamente riprogettate rispetto ai modelli 70 sono propulse da un 8 cilindri a V di 90 gradi in alluminio, di 2968 centimetri cubi, erogante 365 CV DIN a 8400 giri al minuto, due valvole per cilindro, quattro assi a camme in testa. L'alimentazione è ad iniezione indiretta Lucas ad impulsi Dinoplex. I telai sono d'aspirazione a monte delle saracinesche, l'accensione è elettronica ad impulsi Dinoplex. I telai tradizionali a tubi rotondi di vario diametro, triangolati fittamente (tecnica non recente ma riconfermata proprio dai successi della Porsche 908).

Lo schema delle sospensioni è tradizionale a ruote indipendenti a quadrilateri deformabili, con triangoli e puntoni. I freni sono a disco e autoventilanti, il cambio è il 139 Abarth 5 marce. (For-

se in seguito sarà adottato lo Hewland). Ortnet correrà con la versione monotipo il Campionato europeo della montagna riservato per il 1971 a queste vetture. Saranno costruiti due esemplari, il secondo (di scorta) potrebbe essere affidato in qualche gara ad un privato, ma sicuramente non vi sarà un secondo pilota ufficiale. La prima uscita sarà in Francia, per una messa a punto discreta, poi a Villach (Austria) il 25 aprile per la prima prova dell'europeo.

La versione prototipo 3000 sarà invece posta in vendita al prezzo di diciannove milioni, e il primo probabile cliente è Piloni che correrà per i colori della Brescia Corse assistito tecnicamente da O-sella. Il prototipo 3 litri sarà in pista ufficialmente nelle gare dove non ostacolerà troppo i clienti e nei circuiti in cui la potenza non giochi un ruolo determinante

(Mugello, 1000 KM del Nurburgring, Targa Florio).

Anche la 2000 prototipo e completamente rinnovata, pesa in ordine di marcia solo 500 kg con acqua, olio e estintore, ed in essa sono state ridotte le carreggiate rispetto al modello 70. La disposizione degli organi meccanici rispetta le sorelle maggiori da cui esternamente si differenzia poco. I radiatori dell'acqua sono passati dal muso ai lati dell'abitacolo, al posto di quelli dell'olio che sono emigrati alle estremità dei parafranghi posteriori, questo è stato possibile per la grande efficacia delle prese d'aria Naca. Le tubazioni risultano più corte, le masse concentrate sulle ruote motrici, e sono diminuiti i momenti di inerzia polare.

Tutto denota una ricerca esasperata per «fare il peso» senza follie tecnologiche, perfino i dadi che fissano gli elementi del roll-

L'identi-kit dei nuovi «scorpioni»

	SP 3000	SP 2000
n. cilindri	8 a V 90 gradi	4
alesaggio e corsa mm	88 x 61	88 x 80
cilindrata totale cc	2968,06	1946,272
rapporto di compressione	12,0	11,5
potenza massima-giri CV-DIN	365/8400	260/8200
disposizione valvole	2 a V in testa	n. 16 V in testa
distribuzione	n. 4 alberi a cammes	n. 2 alberi a cammes
alimentazione	iniezione Lucas	2 Weber 58 DCOE
numero marce	5 + RM	5xRM
freni	a disco autoventilanti	a disco
telaio	a traliccio di tubi	a traliccio
sospensioni anteriori	indipendenti a	indipendenti
sospensioni posteriori	indipendenti a	indipendenti
passo mm	2100	2100
carreggiata anteriore mm	1405	1285
carreggiata posteriore mm	1470	1350
lunghezza massima mm	3500	3500
larghezza massima mm	1880	1760
ruote anteriori	9.00 x 13	9.00x13
ruote posteriori	14.00 x 13	14.00x13
pneumatici anteriori	4.50/11.60 x 13	4.50/11.60x13
pneumatici posteriori	5.50/13.60 x 13 o 5.50/15.00 x 13	5.50/13.60x13
peso a vuoto kg	575	520
velocità kmh	300	280
PREZZO	19.000.000	12.000.000

N.B. La versione 3000 Sport «monotipo» pesa 650 kg. Altri dati identici.

bat sono forati per alleggerirli. Il telaio è ridotto all'indispensabile, perciò tutta la costruzione, in particolare le saldature, devono essere eseguite e controllate alla perfezione. Nel '72 il peso minimo sarà di 575 kg quindi si potrà realizzare la stessa robustezza e anche più con costi sicuramente minori.

Il motore è un 4 cilindri di 1946 centimetri cubi, corsa corta, accensione a spinterogeno, ed eroga 260 CV DIN a 8200 giri al minuto, 10 più della versione '70, 4 valvole per cilindro. Per ora è alimentato a carburatori, in seguito sarà impiegata l'iniezione. Confrontando i dati del motore 3000 e del 2000 si osservano per il primo una P.M.E. di 13 kg al centimetro quadro e una velocità media del pistone di 17,1 m. al secondo, per il secondo una P.M.E. di 14,2 kg, al centimetro quadro e una velocità media del pistone di 21,8 m. al secondo, da cui risulta che

il 4 cilindri è il più «spinto» anche a causa della cilindrata unitaria maggiore. Al volante di questa vettura nell'Europeo Marche si cimenterà Merzario (Maranello permettendo) e X, nel senso di anonimo e non mister Ickx. Pare che possa esserci anche un Giovanni Salvati nel carnet di Abarth.

La macchina avrà vita difficile, dovrà infatti affrontare le temibili Lola e Chevron dominatrici nel '70 e scenderà in pista per la prima gara il 18 aprile a Le Castellet. Anche questa vettura sarà posta in vendita al prezzo di dodici milioni.

Particolarmente in vena, l'ing. Abarth ha promesso scherzosamente di inviare a Ferrari una foto di Merzario sul 3000 Abarth e ha ironizzato con Merzario stesso dicendogli che — al contrario di Stewart — più gli crescono i capelli meno fa i tempi.

Giorgio Rossato



PARIGI - Reduce da un viaggio-lampo a Roma, dove si è incontrata con il cantante Nino Ferrer, la sempre in... gamba (specie in minishorts) Brigitte Bardot è stata fotografata all'inaugurazione dello Show di vetture sportive che François Mazet ha organizzato a Parigi. Ecco la diva, in compagnia di François Cevert, bel tenebroso dell'automobilismo transalpino davanti alla Brabham di Graham Hill. Cévert non sarà il pilota della TECNO F.1 in preparazione.

● Lo spagnolo **SOLER-ROIG** correrà anche quest'anno (e con maggiore continuità) in F.1. La sua prima corsa sarà il G.P. Sudafrica il 5 marzo. La macchina è ancora « misteriosa »: non sarà più la LOTUS, comunque. L'ipotesi più valida è che si tratti di una MARCH. A proposito della nuova «711» di Robin Herd, sembra che le prove finora effettuate a Kyalami non siano state troppo positive.

● **DE BRAGATION**, il principe-pilota di Spagna, ha acquistato un'ALFA GTAm 2000 per partecipare al campionato di Spagna e allo Challenge Europeo Turismo.

● Tony **TRIMMER**, rivelazione della F. Ford e F.3, debutterà in F.1 quest'anno. Frank Williams gli farà disputare 5 corse con la March versione '70 con la quale Pescarolo ha corso in Argentina.

PARKES
soddisfatto
delle «128»

Si sono tenuti all'autodromo nazionale di Monza — specialmente affittato — i primi collaudi delle 128 Fiat preparate dal vicentino Trivellato per la Scuderia Filipinetti. Alla guida delle vetture era Walter Donà, mentre erano ai box sia Parkes che Pino Trivellato. Le prove sono durate tre giorni, e Parkes ha detto che non sarà soddisfatto fino a che le 128 non gireranno sullo « stradale » in almeno 2'06", tempo da lui ritenuto raggiungibile. I tempi cronometrati finora, dopo non pochi tentativi ed anche un motore esploso, sono arrivati al notevole traguardo di 2'08"5. Ricordiamo, a questo proposito, che il record ufficiale della classe 1150 sulla pista di Monza ap-

Nasce in EMILIA la Scuderia IRIS
per il lancio dei giovani piloti italiani

Due TECNO «tricolori» per 4 piloti in F.2

GALLI, MERZARIO, SALVATI e FRANCISCI i prescelti

L'argomento del giorno, nel campo delle monoposto, è la Tecno F.1. *AUTOSPRINT* ha già anticipato la notizia, ma sembra che la realizzazione di questa nuova vettura sia addirittura in anticipo sui tempi presumibili. Inoltre, è certo che i Pederzani stanno pensando seriamente anche ad un motore Tecno. La prossima settimana vi daremo più particolari. Intanto, non è ancora chiaro chi la potrà guidare, in quanto il pilota n. 1 della squadra bolognese, François Cevert, è impegnato in F.1 con Tyrrell.

Potrebbe darsi che un nome saltasse fuori dal nuovo interessante programma in Formula 2 concretizzato in questi giorni, che utilizza le due monoposto '71 che la Tecno ha costruito per la Christchurch Farm e poi non ritirate per mancanza di finanziamenti di questa scuderia.

Infatti, il Gruppo Ceramiche IRIS, un'industria di Fiorano Modenese, ha creato una scuderia con il proprio nome per la quale correranno le due F.2 in questione, che avranno come piloti Merzario, Galli, Salvati, Francischi e forse Picchi.

Il programma di corse per la nuova compagine è piuttosto intenso, e soprattutto sarà messo « in chiaro » immediatamente. Cioè, a seconda del calendario e dei propri impegni precedenti, i piloti sapranno in anticipo quali gare disputare. Come minimo, la nuova scuderia dovrebbe partecipare a circa 20 gare nel nutritissimo calendario '71 che fa della F.2 la vera formula dell'anno. Sembra che le prove dell'Europeo F.2 verrebbero comunque riservate a Merzario e Galli.

Questo programma viene a completare, specialmente per Nanni Galli, una stagione veramente interessante. Il toscano correrà infatti con la March-Alfa 711 in alternativa a de Adamich (e forse qualche volta con una March 701), poi in F.2 con la Tecno-Iris, e naturalmente nelle gare prototipi con l'Alfa 333. A proposito del pratese possiamo aggiungere che Galli proverà a Sebring il 4 e 5 marzo, rientrerà poi in Italia per prendere parte ai lavori della sottocommissione CSAI della velocità (nella quale ha preso il posto di Giunti), per poi tornare in Florida per la terza prova del Mondiale Marche '71.



Mentre si cambiano le gomme (sono state provate sia Dunlop che Firestone) vediamo Walter Donà ascoltare le impressioni di Parkes e Trivellato. Dopo qualche peripezia, i tempi sono stati buoni

partiene alla Fiat 128 di Marco De Tomasi, preparata da Romeo Ferraris, che nel corso della Coppa Carri dell'ottobre scorso girò in 2'10"0. Nella stessa occasione, nel corso delle prove ufficiali, una 128 di Trivellato (pilotata da «Girasole») si era qualificata con il tempo di 2'10"8.

Alle prove, pur con una vettura «muletto», ha partecipato anche il romano Aldo «Baronio» Cerruti, che sembra possa far parte del team svizzero. Mike Parkes, in seguito, ha avuto un incontro anche con De Sanctis, per cui non si esclude che il preparatore romano possa fornire qualche motore alla Filipinetti, tornando così in attività.

PIANTA
finalmente
nella squadra
ALFA

● Giorgio **PIANTA** ha provato a Monza una Porsche 911S 2400 preparata da Bonomelli, presente anche lo stesso preparatore-pilota bresciano. La vettura è l'ultimo tipo di preparazione di Bonomelli sulla Gran Turismo Porsche, che parteciperà alle principali gare nazionali ed internazionali riservate al gruppo 4. Il miglior tempo sul giro del circuito stradale dell'autodromo di Monza è stato di 1'48" e 4. Pianta, inoltre parteciperà come pilota dell'Autodelta a molte gare con l'Alfa GTAm, fra cui gare di Challenge Turismo e grandi corse su strada, come il Tour de France e altri rallies.

● **ANDREA VIANINI**, lo sfortunato pilota argentino rimasto paralizzato in seguito ad un incidente in gara in Argentina nello scorso anno, è stato trasferito da Milano (dove si trovava per un intervento all'esofago, poi non eseguito) a Ginevra. Nella città svizzera, Vianini sarà sottoposto alle cure del prof. Rossier, specialista in malattie paraplegiche.