

● Ignazio GIUNTI si stava adoperando presso i dirigenti Ferrari, lo scorso dicembre, perché a Sandro Munari si offrisse l'opportunità di correre su un prototipo di Maranello in qualche gara di durata. Il suggerimento dello sfortunato Ignazio (che dimostrava così la sua amicizia per i colleghi) è ancora valido. Munari sarebbe una carta da tener presente per la Ferrari 312 Prototipo alla Targa Florio, per la quale è disponibile al momento il solo Merzario.

● Assenti alla presentazione del (modenese) team IRIS F.2 il Presidente Orlandi e il direttore Gambardella dell'Auto Club modenese. Un telegramma ha risolto il problema (sportivo). Non c'è da stupirsi: non si trattava mica di un safari... [notoriamente tra le attività «statutarie» dell'Automobile Club di Modena]!

● Era stato invitato, ma non c'era, anche Enzo Ferrari. Il quale ha mandato una lettera per ricordare che MERZARIO è sempre un « suo » pilota. ABARTH docet.

● Tra i più decisi oppositori all'operazione CSAI-IRIS-TRICOLORE sembra ci sia stata la Scuderia milanese Jolly. F (guarda caso) il Presidente della ANCAI ing. Ceard ha evitato di farsi vedere a Fiorano, dopo essere stato il sostenitore di iniziative da abbinamento pubblicitario del genere.

● C'è un pilota che non sa togliersi la voglia di tornare in monoposto. Ma glielo proibiscono. Qualcuno gli dice: ma perché non ti fai sentire e affronti il problema col boss? - Ma io nun lo capisco a chillo...



Le Dino per Munari e Paganelli?

● La « guerra delle DINO » tra il direttore generale della LANCIA ing. GOBBATO (che vuole equipaggiare la squadra HF per ridarle competitività nei rallies) e l'ing. SGUAZZINI, responsabile Fiat dei rallies e dirigente del Gruppo Marche Associate (alla Fiat), sembra trovi uno sbocco « no contest ». Con « Pilato » Dondo, nei cui atelier della produzione Ferrari sarebbero pronte già quattro unità « preparate » (secondo il rapporto Munari) delle GT 2400 versione Ferrari, sarebbe stata trovata una soluzione accomodante. Una macchina ciascuno sarebbe presto affidata ai due « galli » delle squadre-rallies delle due Case cugine torinesi: Paganelli e Munari. L'operazione si concreterebbe molto presto, per affrontare la nuova svolta nei rallies con il debutto delle Ford 3000 GT.

● Sembra che l'affare Chapman di Monza, volgesse verso l'archiviazione, quando improvvisamente si è fatto vivo il legale milanese della signora RINDT per visionare tutta la documentazione istruttoria.

● La squadra della F.3 Shell-France, composta dai due vincitori del Volante Shell 1970, da Dohlen (Volante '69), Migault e Compain, avrà almeno tre motori Alfa 1600 strozzati. Però non sono ancora pronti.

● Nella Ford tedesca si continua a sostenere, da parte di noti e qualificati esponenti, che « la Lamborghini auto è già della Ford », mentre da altra parte risulta che l'ing. Lamborghini non sarebbe contrario a una « collaborazione ». « Niente vendita » avrebbe detto « ma collaborazione probabilmente sì ». E allora la Fiat perderebbe il treno? Non è possibile crederlo. Intanto Lamborghini presenterà a Ginevra la nuova due posti LP 500.

● Confermato che la Maserati presenterà a Ginevra la nuova berlina con motore 4200 centrale. E' qualcosa di più dell'anti-DINO, anti-Porsche, anti-Urraco.

● Divorzio fra la organizzazione americana che costruisce macchine gran turismo con motori Chevrolet presso la officina Stanguellini e la Frua che sarebbe in ritardo con la consegna. La organizzazione ha cambiato strada e ha scelto un carrozziere di Torino che ha promesso le cinque macchine per fine marzo, in tempo utile per la esposizione al Salone di Nuova York.

● Il Presidente della CSAI ing. Rogano, dopo le « manipolazioni » del teledibattito di AZ, è deciso a inviare una circolare a tutti i tesserati perché non accettino più di partecipare a dibattiti e interviste TV senza garanzie precise sui servizi, sulle domande previste e sul modo come verranno utilizzate.

● Luciano Pederzani si è portato una brandina nell'officina (segreta) dove sta preparando la sua F.1. Per adesso tutti gli sforzi sono per il motore (12 cilindri boxer, guarda guarda!).



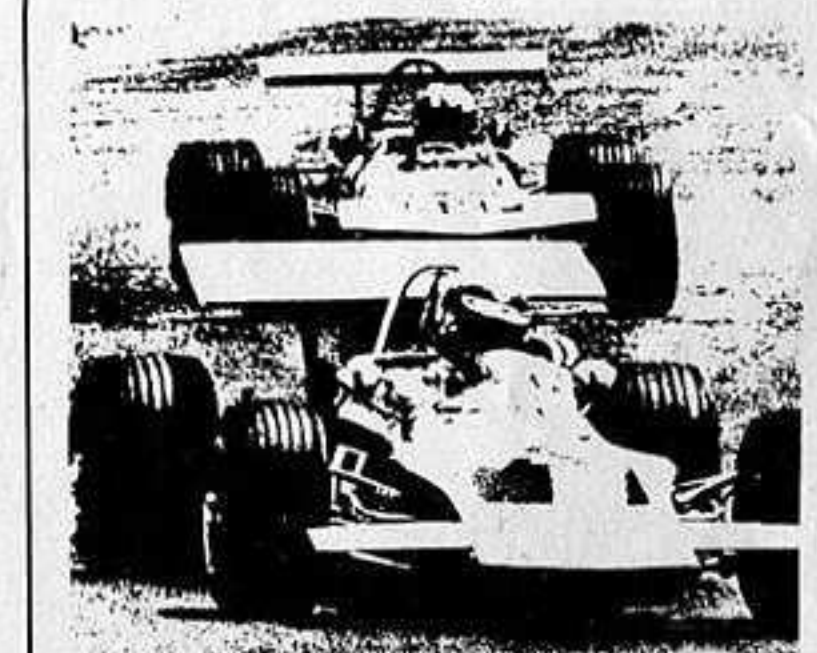
Leggete subito

nelle pagine seguenti

Il rally ammazza macchine



Le nuove varianti di MONZA



Il boom della F.2

CORRIERE CORSE?

Le rubriche settimanali

- a pagina
- 2 Dove corriamo domenica?
 - 3 ZANZARA
 - 34 Il giornale delle SCUDERIE
 - 35 KARTING
 - 36 TUTTESPRINT
 - 38 SCRIVETECI rimarremo amici
 - 40 MOTORAMA Radio TV Taccuino romano
 - 41 Giornale del Club BIBLIOTECA
 - 46 COMPRAVENDITA Informatutto

COSWORTH passa alla G.M.

Qualche accenno si fece l'anno scorso. Ma la coincidenza con certi « tagli » nei bilanci sportivi Ford fece pensare ad una operazione di pungolo. Si disse che la « voce » sull'interesse di Duckworth e Costin per i motori General Motors fosse un campanello d'allarme per l'altra grande di Detroit. Poi l'accordo con la Ford venne siglato di nuovo e non si disse più nulla. Ma adesso, proprio mentre la stagione 1971 è appena allo sbocco, si torna a sussurrare della « svolta Cosworth ». E stavolta non si tratta di semplici voci. Si parla di programmi precisi. Legati ai nuovi precisi interessi della General Motors in tema di programmi sportivi europei, che ha cominciato a sentire il significato di incrementi notevoli nelle vendite della Ford in Europa e specialmente in Italia.

L'operazione G.M.-Cosworth, tramite la « filiale » europea Opel, andrebbe in attuazione dal 1972. Intanto i tecnici inglesi starebbero già facendo il loro lavoro di elaborazione. Si è cominciato con il motore della Commodore che nella versione due litri è destinato alla nuova formula 2 dell'anno prossimo che sarà appunto di questa cilindrata. Ma naturalmente si assicura anche di una operazione F.1 con un nuovo tre litri per rilanciare la battaglia che la Ferrari ha girato a suo favore con il notissimo boxer 12.

Sempre ché naturalmente la Ford non blocchi tutto con nuovi consistenti interventi presso i suoi « motoristi » di fiducia fino a oggi.

che investe 100 milioni in Italia

Si diceva sopra dell'interesse General Motors per il mercato europeo e in particolare per quello italiano. Interesse concretizzato con diverse iniziative, una delle quali — la più importante subito quest'anno — è a carattere sportivo. L'obiettivo è la conquista del massimo campionato italiano turismo, guarda caso con la fresca attuazione del riconoscimento tricolore alle tre litri. Per questo programma GM lo stanziamento sembra tocchi i CENTO MILIONI. « Deus ex machina » di que-

sta svolta G.M. in Italia è Conrero, il « mago » torinese, certo avvantaggiato nei nuovi orizzonti aperti in casa Opel dalla assunzione dell'ing. Steinmetz, l'ex abarthista passato alla BMW negli anni scorsi, dove ha portato avanti il programma F.2. Ora Steinmetz è alla Opel e sue creature sono le Commodore che vengono lanciate nella mischia dello Challenge Europeo Turismo, con precisi obiettivi di alternativa alla BMW, Ford e Alfa Romeo GTAm. Leggerete nelle pagine seguenti delle prove

a Monza dell'equipe Opel in vista della 4 Ore, gara d'apertura dello Challenge. Ma leggerete anche del rovescio italiano della medaglia di questo programma, con la « leva » di piloti organizzata da Conrero, il quale per il momento ha presentato la sua elaborazione della Opel GT (già anticipata sulle colonne di AUTOSPRINT) in attesa della sua Commodore. Da direttore sportivo dell'operazione Conrero-Opel figura Paolo De Leonibus e questo probabilmente indica anche l'interesse della

Scuderia Jolly nella faccenda. Tutto sommato, nuovi interessanti dardi incoccati all'arco del nostro sport automobilistico.

Marcellino

● NINA RINDT a Natale ha conosciuto un ex hobbista inglese, Philip Martyn di 33 anni. Glielo hanno presentato i coniugi Stewart. Mentre erano tutti insieme in montagna l'altra settimana a St. Moritz Philip è stato colto da gravi dolori addominali. Lo ha salvato Stewart che ha chiamato un chirurgo presente il quale lo ha operato d'urgenza. Un'ora di ritardo sarebbe stata fatale. Ora Martyn è all'ospedale di Losanna. Nina Rindt abita vicino ed ora è più tranquilla.

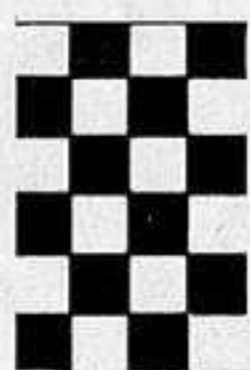


Finalmente!

Cessati gli scioperi siamo in grado di inserire nel PROSSIMO NUMERO il **MANIFESTO - REGALO** di Rindt con la Lotus 72

PRENOTATE il n. 11 di AUTOSPRINT nella vostra edicola

Sulle strade più
impossibili di
Piemonte e Liguria
domenica al via
il rally tricolore



20 SANREMO SESTRIERE RALLY D'ITALIA

CAMPIONATO INTERNAZIONALE DEI
RALLIES PER MARCHE 14/17 MARZO 1971

VADEMECUM
per la sfida
FIAT - LANCIA
contro
le ALPINE

C'era una volta il Rally dei Fiori, e c'era una volta il Rally del Sestriere... Quale dei due più famoso? Difficile dirlo, dato che entrambe le manifestazioni avevano una loro caratteristica, e parimenti entrambe hanno dato qualcosa al Rally d'Italia, nato dalla loro fusione.

Il Rally del Sestriere, più anziano, era impostato in maniera più vecchia, con parti molto distinte di regolarità e velocità. Il Rally dei Fiori, dal canto suo, ebbe il merito di essere il primo rally italiano della «nuova generazione», impostato molto sulla velocità e sulle difficoltà del terreno. Anzi, l'estrema durezza del tracciato che caratterizzò subito il «Fiori» al suo apparire, nel 1961, diede praticamente il via a quel tipo di Rally «all'italiana» che si è generalizzato nel nostro paese. Intendiamoci, il rally, «all'italiana» non è nato per sadismo degli organizzatori, ma da precise esigenze, diciamo così, politiche.

Per fare in modo che la manifestazione fosse degna del nome di Rally, e non fosse semplicemente una gara di regolarità più lunga del solito, era necessario creare un percorso selettivo. Per far questo, ci sono solo due modi: o imporre tempi molto bassi fra controllo e controllo, oppure cercare la neve, il ghiaccio, il fango, le buche: condizioni tali, cioè, che anche una media relativamente bassa sarebbe stata difficile da mantenere.

Poiché in Italia è impossibile fare



su asfalto e con medie di 70 kmh, o al Rally di Montecarlo, anch'esso tutto asfaltato e con medie di 60 kmh, e con le prove speciali dislocate sui colli innevati e ghiacciati.

Purtroppo, per fare questo sarebbe necessario modificare radicalmente una mentalità che vede nella «corsa» un pericolo costante, sarebbe meglio dire una grana da evitare. Visto che abbiamo parlato della Francia, continuiamo a fare paragoni. Pensate che al Montecarlo, le prove speciali sono chiuse al traffico, ed anche i tratti di percorso fra controllo e controllo sono virtualmente chiusi (a parte i rari tronconi sulle nazionali), limitati al solo traffico nello stesso senso di corsa, d'altra parte estremamente raro, poiché la gente sa che c'è la corsa e non si infila sul percorso. In Corsica, dove il Tour è addirittura un fatto «nazionale», il percorso è accuratamente «filtrato» di ogni inserimento esterno, e ad ogni incrocio c'è un poliziotto. E si tratta pur sempre di 1700 km di gara.

Ovviamente, questo non è una critica agli organizzatori italiani, ai quali va anzi riconosciuto il grosso merito di aver creato, specie in questi ultimi anni, una formula via via perfezionata che è oggettivamente quanto di meglio si può fare nel nostro paese, almeno fino a che non cambi quella tal mentalità. Ed ai quali, inoltre, va riconosciuto anche il coraggio di impostare una serie di Rallies ormai inseriti con

L'ammazzamacchine

una corsa su strada aperta ad una media superiore ai 50 kmh (e poiché è altrettanto impossibile attrezzare il percorso di un rally come una gara in salita), è stata scelta questa seconda soluzione, che ha portato alla nascita di un genere di gara, il rally «all'italiana» appunto, che ha nella estrema durezza del tracciato la sua caratteristica fondamentale. Questo da un lato ha un suo fascino, specie come banco prova delle vetture, ma certamente condiziona ferocemente gli sforzi di tanti dilettanti che devono pensarci due volte prima di affrontare un rally (o una regolarità-sprint, dato che il discorso è identico) dal quale non si sa come uscirà la vettura.

Può anche darsi che non sia così, ma certamente è un fatto che un rally di tipo francese (cioè tempi limitati ma strade in condizioni buone) vedrebbe alla partenza molta più gente, e sarebbe una gara di velocità su strada estremamente valida sul piano agonistico, con o senza ghiaccio e neve. Basti pensare al Tour de Corse, tutto

il programma

giorno	ore	località	
Domenica 14	8-12	SANREMO, lungomare Vitt. Emanuele	verifiche tecnico-sportive, parco chiuso
	14-17	SANREMO, lungomare Vitt. Emanuele	partenza prima tappa
Martedì 16	21,01	SANREMO, lungomare Vitt. Emanuele	partenza prima tappa
	5	SANREMO, lungomare Vitt. Emanuele	arrivo della prima tappa, Parco chiuso
	13	SANREMO	Classifica provvisoria prima tappa
	14	SANREMO, lungomare Vitt. Emanuele	partenza seconda tappa
Mercoledì 17	10.	SESTRIERE, via Torino	arrivo seconda tappa
	13	SESTRIERE	verifiche tecniche
	17	SESTRIERE	classifica provvisoria
	18	SESTRIERE	classifica finale
	23	SESTRIERE, Grand Hotel Duché d'Aosta	premiazione

una parte di rilievo nel calendario rallyistico internazionale.

Si potrebbe infatti perfezionare qualcosa. Innanzi tutto, trasformare i secondi di anticipo o di ritardo in penalità, ci sembra un artificio inutile, e che complica solo le cose, mentre sarebbe molto più immediato stilare le classifiche unicamente accumulando il tempo in ritardo. Fare questo, però, implicherebbe altre modifiche: bisognerebbe abolire la penalizzazione per anticipo, che è anacronistica, e parimenti abolire il tempo imposto nelle prove speciali e lasciare che siano i tempi effettivamente impiegati a «fare» la classifica.

Entrambe le cose, però, sono sempre in funzione di quella tale «imposizione» che prevede di non superare i 50 orari di media, ed è per questo che gli organizzatori sono costretti ad «imbrigliare» il rally fra i due binari del «né troppo forte né troppo piano».

Marco Magri

CONTINUAZ. DA PAGINA 5

che serve per lo meno a salvare la forma.

Con tutto ciò, il Rally d'Italia resta una corsa affascinante, sia per la sua validità internazionale, sia perché è la prima prova del Campionato Italiano, un campionato che si annuncia molto polemico, per la rivalità dichiarata fra Lancia e Fiat, che si batteranno per l'assoluto contro le Alpine, ma terranno d'occhio la classifica nazionale.

m. m.

I PROTAGONISTI

80
privati
contro
tre
squadre
ufficiali

N. DI GARA	VETTURA	GRUPPO	CLASSE
1	Therier-Roure Alpine Renault	GT4	1600
2	Munari-Mannucci Lancia Fulvia HF	GT4	2000
3	Lindberg-Reinicke Fiat 124 Sport Spider	GT4	2000
4	Andersson-Nystrom Alpine Renault	GT4	1600
5	Ballestrieri-Bernacchini Lancia Fulvia HF	GT4	1600
6	Paganelli-Russo Fiat 124 Sport Spider	GT4	2000
8	Nicolas-Vial Alpine Renault	GT4	1600
9	Lampinen-Davenport Lancia Fulvia HF	GT4	1600
10	Darniche-Robertet Alpine Renault A 110	GT4	1600
11	Ceccato-Eisendle Fiat 124 Sport Spider	GT4	2000
12	Barbasio-"Kilroy" Lancia Fulvia HF	GT4	1600
14	Smania-Zambelli Fiat 125 S	T2	2000
15	Montezemolo-Audetto Lancia Fulvia HF	GT4	1600
16	Trombotto-Enrico Fiat 124 Sport Spider	GT4	2000
18	Cavallari-Simoni Lancia HF	GT3	1600
19	Sonda-Be.tollo Fiat 125 S	T2	2000
20	"Fantomas"-Alemani Porsche 911 S	GT3	2000
21	Bisulli-Zanucoli Fiat 125 S	T1	2000
22	Tecilla-Lipizer Fiat 125 S	T1	2000
23	Bosetti-Mischianti Lancia Fulvia HF	GT4	1600
25	Pittoni-X Lancia Fulvia HF	GT4	1600
26	Polli-Gualdi Alfa Romeo GT Junior	T2	1300
27	Corio-Corio Fiat 124 T	T2	1600
28	"Mici"-Mercadante BMW 2002	T2	2000
29	Innocente-Zandonà Lancia Fulvia HF	GT4	1600
30	Rublieri-"Alessio" Autobianchi A 112	T1	1150
32	Sutton-Hibbert Ford Escort	T2	1600
33	Dall'Ava-Maiga Fiat 125 S	T1	2000
34	Hibbert-Sutton Ford Escort	T2	1600
35	Macaluso-Occhetti Autobianchi 111	T2	1600
36	Vidic-Novak Saab 96	T1	1600
37	Bonacina-Baldini Porsche 911 S	GT4	2000
39	Tacchini-Graziosi Fiat 124 Spider	GT3	2000
40	Verini-Felisi Fiat 124 Spider	GT3	2000
41	Bologna-Bologna Lancia Fulvia HF	GT3	1600
42	Pregliasco-Agnello Lancia Fulvia HF	GT3	1600
43	Tacchini-Bobbio Lancia Fulvia HF	GT3	1600
44	Trucco-Boretto Fiat 125 S	T1	2000
45	Druetto-Ferro Volvo 122 S	T2	2000
46	Tominz-"Squaw" Porsche 911 S	GT4	2000
48	Bernocchi-Tavazza Lancia Fulvia HF	GT4	1600
49	"Balù"-Avenoso Fiat 124 Special	T1	1600
50	Zaniratti-Fargion Morris Cooper S	T2	1300
51	De Bonis-Vitalini Fiat 128	T2	1150
52	Raviola-Rosina Fiat 128	T2	1150
53	Ferri-Faletto Simca Rally	T2	1150
55	Ferrari-Scagliola Autobianchi A 112	T2	1150

56	Girardo-Grandini Renault Gordini R 8	T2	1300
57	Merlone-Mortara Volvo 142 S	T2	2000
58	Bossetti-Maggia Lancia Fulvia HF	GT3	1600
59	Svizzero-Bonamigo Lancia Fulvia HF	GT3	1600
61	Bascianelli-Sciascia Lancia Fulvia HF	GT3	1600
62	Mucelli-Nanni Lancia Fulvia HF	GT3	1600
63	Perazio-Rossi Lancia Fulvia	GT3	1600
64	Bersano-Macario BMW 2002 T1	T1	2000
65	Fagnola-Cordone Fiat 125 S	T1	2000
66	Regis-Torasso Opel Kadett	T1	2000
68	Giraud-Geymonat Fiat 125 Special	T1	2000
69	Pizzo-Bauce Fiat 125 Special	T1	2000
70	Baj-Macario Fiat 125 S	T1	2000
71	Betti-Betti Fiat 125 S	T1	2000
72	Bonomi-Trivero Fiat 125 S	T1	2000
73	Guatelli-Damonte Fiat 128	T1	1150
75	D'Amore-Chiesa Fiat 128	T1	1150
76	Gamenara-Fava Renault R 12	T1	1300
77	Vallini-Bartolini Fiat 128	T1	1150
78	Mirolli-Viggiano Fiat 124 spider	GT4	1600
79	Ferrari-Gastaldi Lancia Fulvia c.	GT4	1600
80	Ferrero-Chiarva Lancia Fulvia HF	GT4	1600
82	Cavero-Corradini Lancia Fulvia HFR	GT4	1600
83	Falletti-Bicchi Fiat 124 spider	GT4	1600
84	Papinutto-Corno Alfa Romeo Giulia S	T2	1600
85	Lorenzelli-Mantelli Renault Gordini	T2	1300
86	Castellina-Pistoi Ford Escort	T1	1300
87	Geninatti-Piacenza Autobianchi A 112	T1	1150
89	Bendetto-Morocutti Fiat 128	T1	1150
90	Gerbino-Dasacco Fiat 128	T1	1150
91	Franco-Vich-X Alpine Renault	GT3	1600
92	Corino-Lusso Lancia Fulvia	GT3	1600
93	Navne-Ivaldi Volvo 144 B	T2	2000
94	Penso-Prospiero Fiat 124 Sport	GT4	1600
96	Bertassi-Marchesi Fiat 128	T2	1150
97	De Paoli-Ferrero Autobianchi A 112	T2	1150
98	Ruo Redda - Mantelli Fiat 128	T2	1150
99	Zuccarello-Quara Innocenti Mini-Cooper	T2	1150
102	Belardi-Bertone Fiat 128	T2	1150
103	Castelli-Ricossa Fiat 124 special	T1	1600
104	De Stefano-Del Pozzo Fiat 124 special	T1	1500
105	Vistarini-Racca Lancia Fulvia HF	GT4	1600
106	Quarti-Cacace Fiat 125 S	T1	2000
108	D'Attanasio-Staltari Fiat 125	T1	2000
109	Bona-Asteggiano Fiat 124	T1	1300
110	Scardua-Brusasca Ford Escort	T1	1300
111	Ferrero-Angelucci Fiat 128	T1	1150
112	Bonato-Bonato Fiat 128	T1	1150
114	Zangeimi-Occhetti Fiat 850 Sport	T1	1150
115	Feltrin-Leotta Fiat 850 S coupé	T1	1150
116	Spalla-Rajna NSU Prinz	T1	1150

Accanto ad ogni equipaggio, oltre alla vettura, è indicata la CATEGORIA in cui sono iscritti. La CILINDRATA sta ad indicare la classe in cui le vetture sono inserite, e non la cilindrata effettiva delle vetture. Infatti, poiché il gruppo 3 ed il gruppo 4 prevedono solo due classi, la 1600 e la oltre 1600, vi sono vetture di cilindrata inferiore ai

limiti della classe stessa. E' il caso, ad esempio, delle Fulvia 1300, che sono inserite nella classe 1600, o quello della Autobianchi A 112, che è una 903, ma è nella classe 1150, o quello Fiat 124 spider e 125, che sono 1608 e pertanto superando il limite di 1600 sono iscritte alla classe 2000. Notiamo per inciso che non vi è nessuna vettura 850.

Alla seconda edizione del Rally Sanremo-Sestriere sono iscritte 97 vetture, in gran parte di equipaggi italiani. Il fatto però che esso sia valido quale prova (la terza, dopo Montecarlo e la Svezia) del campionato Internazionale Rallies per Marche ha attirato in Italia la squadra Alpine, mentre non si può non notare la mancanza della Porsche, che d'altra parte non ha mai mostrato eccessivo interesse per la prova italiana, a parte nel 1968, quando l'unica Porsche presente, quella di Toivonen, riportò la vittoria assoluta.

Per un rally di questa durezza, 97 iscritti sono veramente tanti, (anche se l'anno scorso erano di più) soprattutto se consideriamo che sono relativamente pochi gli equipaggi ufficiali. Infatti, accanto alle dodici o poco più (con la squadra Fiat non si sa mai esattamente) vetture ufficiali, fra Alpine, Fiat e Lancia, la ottantina di macchine private, la maggior parte delle quali sono Fiat mentre anche le Fulvia sono in numero notevole. Vediamo ora le vetture protagoniste.

Ancora 6 prove

Dopo Montecarlo, Svezia ed Italia, questo il calendario delle prove del Campionato Internazionale Rally per Marche:

- 8-12/4 Safari
- 28/4 - 1/5 Marocco*
- 13-16/5 Austria
- 27-30/5 Grecia
- 21-26/5 Coppa Alpi
- 20-25/5 Gran Bretagna

FIAT le macchine Fiat sono le più numerose al Rally. Infatti, fra vetture ufficiali o private, saranno al via 39 Fiat. Per quanto riguarda la partecipazione ufficiale, la Fiat punta sulle 124 Sport Spider 1508 gruppo 4 di Lindberg-Reinicke e Paganelli-Russo, quest'ultimo impegnato anche sul «fronte interno» del campionato italiano, di cui è titolare. Oltre a questi vi sono i «clienti speciali» come Ceccato-Eisendle, che hanno abbandonato la 125 per la 124 spider, Smania-Zambelli, Trombotto-Enrico, Sonda-Bertollo, Bisulli-Zanucoli. Oltre alle già citate 124 SS gruppo 4 e 125 S (che saranno iscritte sia in gruppo 1 che 2), saranno al via anche le 124 spider gruppo 3, le 124 Special e un numero notevole di 128, la cui prestazione sarà tenuta in considerazione al fine di un lancio rallistico della imminente 128 Rally 1300.

LANCIA La Lancia, fra Fulvia 1600 e 1300, vede al via del Rally d'Italia ventidue equipaggi, dei quali 5 ufficiali, tutti su HF 1600 gruppo 4. Essi sono Munari-Mannucci, Ballestrieri-Bernacchini, Lampinen-Davenport, Barbasio-"Kilroy", Montezemolo-Audetto. La HF 1600 Gran Turismo Speciale, indubbia-

mente, parte con i favori del pronostico, sia pure considerando nella giusta misura la presenza delle Alpine, e questo per due ragioni: innanzi tutto, riteniamo che le cause di rottura dei motori e delle trasmissioni che hanno fermato le HF a Montecarlo saranno state risolte, magari a scapito di un po' di potenza. In secondo luogo, Munari e Lampinen non crediamo siano secondi agli equipaggi delle vetture francesi, e saranno certamente animati da un fiero proposito di rivincita, dopo aver dimostrato al «Monte» di poterli battere. Barbasio, Ballestrieri e Montezemolo (quest'ultimo al suo esordio nella squadra), dal canto loro cureranno certamente di più il campionato italiano, ma saranno di valido ricalzo ai due equipaggi di punta.

ALPINE Attualmente la berlinetta Alpine A 110 è la vettura da battere; agile e potente, si avvale anche di specialisti di prim'ordine, e la sua posizione di leader (assieme alla SAAB) del campionato Marche la sprona evidentemente a ben figurare. Per di più, è stata l'Alpine di Therier a vincere lo scorso anno la prima edizione del Rally d'Italia. La squadra francese non è così numerosa come a Montecarlo, ma si avvale comunque di quattro vetture ufficiali: Therier-Roure, Andersson-Nystrom, Nicolas-Vial e Darniche-Robertet. Le vetture sono le solite che hanno dominato il Rally di Montecarlo. In più, vi sarà qualche Alpine privata, che iscritta nel gruppo 3 dovrebbe avere buone possibilità.

Fra le altre vetture, da seguire con molto interesse la gara delle Autobianchi, presenti sia nel modello 111 che 112. Vi sono poi alcune Porsche, fra cui quella dell'unico equipaggio femminile, composto dalla Tominz e "Squaw", alcune Ford Escort, Volvo, Alfa Romeo e da una SAAB.

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

ANSA
marmitte s.r.l.
41034 FINALE EMILIA



per la vostra PORSCHE

IL TEATRO e il COPIONE delle 2 tappe

Come tutti i rallies moderni, il Rally d'Italia è imperniato su due tipi di classifiche: una stabilita ai **controlli orari**, ed una mediante le **prove speciali**.

Il Rally è diviso in due tappe, con in mezzo un intervallo di nove ore, durante le quali le vetture resteranno in parco chiuso. Le vetture saranno messe a disposizione degli equipaggi 20' prima dell'orario individuale di partenza, sia all'inizio della prima che della seconda tappa.

La **prima tappa**, da **Sanremo a Sanremo**, per complessivi 1568 km, è composta da 33 Controlli Orari (C.O.), cioè tratti di percorso che devono essere compiuti in un tempo determinato, corrispondente alla velocità media di 50 kmh. Il più lungo è di 110 km, il più corto di 8 km.

La **seconda tappa**, da **Sanremo al colle del Sestriere**, ha una lunghezza di 996 km, e comprende 26 C.O., il più lungo di 110 ed il più corto di 8 km.

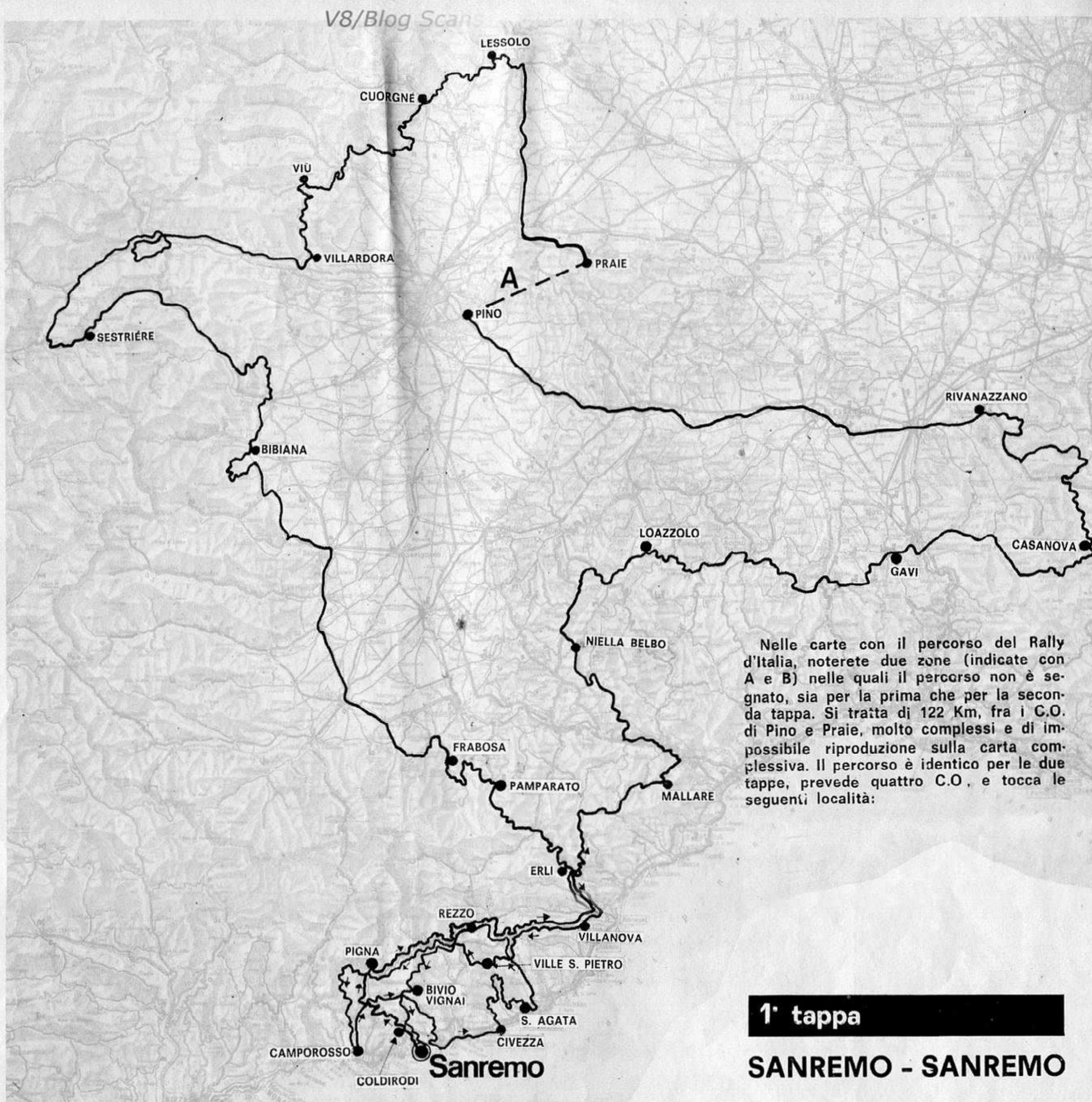
Nel corso della manifestazione, sono inserite complessivamente 27 **prove speciali** (PS), **sedici** nella prima tappa e **undici** nella seconda tappa. Le PS sono tratti di percorso a tempo imposto, con la stessa media di 50 kmh dei Controlli Orari, ma generalmente più brevi dei CO stessi. Infatti la PS più lunga è di 20 km, la più corta di 2,000.

Queste prove speciali, svolgendosi su strade difficili, con curve strette, neve e fango, sono generalmente quelle che danno il volto alla classifica. Infatti, per le condizioni delle strade, quasi mai è possibile compiere la prova nei termini di tempo imposti.

I concorrenti, quindi devono compiere il percorso fra un CO e l'altro in un tempo stabilito. Questo tempo è espresso in minuti primi interi, con tolleranze al minuto secondo. Cioè, l'orario teorico di transito di ciascuna vettura non terrà conto dei secondi o delle frazioni di secondo altro che per penalizzare gli anticipi od i ritardi rispetto all'orario imposto.

Facciamo un esempio: un concorrente deve transitare ad un CO alle ore 9,25. Per passare in orario, egli avrà a disposizione dalle ore 9,25'00", alle ore 9,25'59"4/5. Egli sarà considerato in anticipo, se transita prima delle 9,25', fossero anche le 9,24'59"4/5. Sarà invece considerato in ritardo se transiterà dopo le ore 9,25'59"4/5, fossero anche le 9,26'00".

Nelle Prove Speciali, invece, verranno considerati anche i minuti secondi, trascurando le frazioni di secondo. Al con-



Nelle carte con il percorso del Rally d'Italia, noterete due zone (indicate con A e B) nelle quali il percorso non è segnato, sia per la prima che per la seconda tappa. Si tratta di 122 Km, fra i C.O. di Pino e Praie, molto complessi e di impossibile riproduzione sulla carta complessiva. Il percorso è identico per le due tappe, prevede quattro C.O., e tocca le seguenti località:

1° tappa

SANREMO - SANREMO

12 anni di ALBO d'ORO

Iniziamo l'albo d'oro del Rally d'Italia dal 1961, anno in cui debuttò il Rally dei Fiori, che diede poi vita ai moderni Rally degli anni '70 in Italia. Nel 1968, riprese vita con la medesima formula il Rally del Sestriere, che nei primi anni del dopoguerra era stato abbandonato. Dopo due edizioni del Sestriere, esso si fuse con il Rally dei Fiori, che nel frattempo era diventato Rally di Sanremo, dando così vita al Rally d'Italia Sanremo-Sestriere, con partenza nella riviera ligure ed arrivo sulle Alpi piemontesi.

Rally dei Fiori - Sanremo

- 1961 De Villa - De Villa (Alfa Romeo Giulietta TI)
- 1962 Frescobaldi - Malinconi (Lancia Flavia berlina)
- 1963 Patria - Orengo (Lancia Flavia coupé)
- 1964 Carlsson - Palm (SAAB)
- 1965 Cella - Gamenara (Lancia Fulvia 2C)
- 1966 Cella - Lombardini (Lancia Fulvia HF)
- 1967 Piot - Roure (Renault Gordini)
- 1968 Toivonen - Tiukkanen (Porsche 911 T)
- 1969 Kallstrom - Haggbom (Lancia Fulvia HFR)

Rally del Sestriere

- 1968 (11. ediz.) Pat Moss - Liz Nystrom (Lancia Fulvia HFR)
- 1969 Munari - Davenport (Lancia Fulvia HF)

Rally d'Italia

- 1970 Therier - Callewaert (Alpine Renault)

trario di quanto avviene per i CO, nelle PS è penalizzato soltanto il ritardo rispetto al tempo imposto, e non l'anticipo. Cioè, se per esempio una PS deve essere effettuata in 7'12", nel caso che un concorrente compia la PS in un tempo inferiore, sarà considerato «in orario» e quindi non subirà penalità, così come nel caso che transiti in orario perfetto. Trascorsi i 7'12" (anche se fossero solo 7'12"1/5) egli verrà penalizzato di 1".

Questi ritardi ed anticipi so-

no poi trasformati in penalità, secondo il seguente criterio:

- 1 per ogni secondo di anticipo ai controlli orari: punti 0,2;
- 2 per ogni secondo di ritardo ai controlli orari: punti 1;
- 3 per ogni secondo di ritardo alle prove speciali: punti 0,5.

Come si vede, l'anticipo ai CO è penalizzato molto meno del ritardo, mentre l'anticipo alle prove speciali non è considerato, cioè non dà né vantaggio né svantaggio.

In base alla somma dei punti di penalizzazione (che tengono conto anche di altre «voci», fra cui infrazioni alle norme di circolazione, perdita della placca distintiva del Rally, manomissione dei sigilli apposti alla vettura, ecc.) verrà stilata la classifica generale assoluta e le varie classifiche di classe. In teoria, quindi, nel caso che un equipaggio giunga in orario a tutti i CO e compia le PS nel tempo prescritto, esso potrebbe arrivare al Sestriere a zero penalità.

OFFICINA ELABORAZIONE VETTURE PORSCHE

cerca CAPO OFFICINA e
MAGAZZINIERE veramente
capaci.

Rivolgersi a:

BONOMELLI TUNING
Via Foro Boario, 16
BRESCIA Tel. 030/25.917

Nelle piantine che vedete in queste pagine, sono riprodotti i tracciati che i concorrenti al II. Rally d'Italia dovranno seguire nei tre giorni di gara. I nomi che vedete sono quelli delle località sede di Controllo Orario. Bisogna tener presente che il tracciato è qui riprodotto su una pianta con scala troppo bassa per poter seguire tutte le stradine dell'entroterra ligure e piemontese (con una puntata in Emilia) che gli organizzatori hanno scovato. Saranno comunque molto utili per avere un'idea globale dei due percorsi.



bivio per Superga - Trattoria Brich Paluch - Tetti Marchisio - Baldissero - Rivodora - strada pr. Torino-Chivasso - Frazione S. Martino - Castiglione Torinese - bivio per Colle Fiorito - strada Rubattera - Frazione S. Rocco - bivio per Chieri - bivio Rebaude - Gassino - bivio per Bardassano - La Rezza - bivio per Sciolze - bivio per Montalto - bivio Roccati - Martignano - Vernone - RIVALBA (C.O.) - scuola Bergalli - bivio Cappella S. Antonio - bivio per Casalborgone - bivio per Casigneto - S. Sebastiano Po - Frazione Faibera - CASALBORGONE (C.O.) - cippo per Cinzano - Frazione Aprà - Tenuta La Cappelletta - Moncuoco - bivio per Castelnuovo - Berzano - cippo per Casalborgone - Statale 458 - CASALBORGONE (C.O.) - Frazione S. Giuseppe - bivio per Tonengo - Frazione Ozzano - Aramengo - Cocconato - bivio per Tuffo - Frazione Bonvino - Cocconato - Tonengo - Frazione Scallaro - bivio per Cavagnolo - bivio per S. Fede - Abazia S. Fede - Gerbole - Moransengo - FRAIE (C.O.).

**2° tappa
SANREMO - SESTRIERE**

Carnet spicciolo

- La seconda edizione del RALLY D'ITALIA, Sanremo-Sestriere, è valida quale terza prova del Campionato Internazionale Rallies per Marche e per il Campionato Italiano Rallies.
- Al Rally saranno AMMESSI TUTTI I SOCI degli Automobile Club Nazionali aderenti alla Federazione Internazionale Automobilistica (FIA). Ogni vettura dovrà obbligatoriamente avere a bordo due conduttori provvisti di licenza internazionale. Non sono ammessi passeggeri.
- Alla manifestazione sono AMMESSE VETTURE dei seguenti gruppi e classi:
 Gruppo 1 (Turismo di Serie), cl. 850, 1150, 1300, 1600, 2000, oltre 2000;
 Gruppo 2 (Turismo Speciale), cl. 850, 1150, 1300, 1600, 2000, oltre 2000
 Gruppo 3 (Gran Turismo di Serie) classe 1600 e oltre 1600;
 Gruppo 4 (Gran Turismo Speciale) classe 1600 e oltre 1600;
 Le classi saranno costituite solo se vi saranno almeno quattro vetture verificate. In caso di non costituzione della classe, le relative vetture concorreranno solo ai fini della classifica assoluta.
- Il Rally si svolgerà IN DUE TAPPE, da Sanremo a Sanremo (km 1568), e da Sanremo al colle del Sestriere (km 996), per un totale quindi di 2564 km. Verranno stilate una classifica generale assoluta, con un monte-premi di 4.850.000 lire, sedici classifiche di classe (monte-premi 8.000.000), una classifica per conduttrici (monte-premi 150.000) ed una classifica per conduttori italiani juniores (1 milione).

Dove, come e quando le PROVE SPECIALI

PRIMA TAPPA					
prova speciale	fra i controlli di	lunghezza	tempo imp.	orario	
Andagna - Rezzo	Pigna e Rezzo	16,500	19'48"	domenica	21.57'
Cesio - Vellego	Rezzo ed Erli	6,000	7'12"		22.49'
Colle Melogno - Mallare	Erli e Mallare	10,000	12'00"		23.49'
Niella Belbo - Bossolasco	Niella Belbo e Loazzolo	5,000	6'00"	lunedì	1.45'
S. Donato - Loazzolo	Niella Belbo e Loazzolo	17,000	20'24"		5.15'
Varzi - Oramala	Casanova e Rivanazzano	4,000	4'48"		1.47'
Godiasco - Cst. di Nazzano	Casanova e Rivanazzano	6,000	7'12"		5.17'
Rivalba - Casalborgone	Rivalba e Casalborgone	18,000	21'36"		9.24'
Chiomonte - Frai	Villardora e Sestriere	6,000	7'12"		14.13'
Villar Perosa - Talucco	Sestriere e Bibiana	15,000	18'00"		16.13'
Bibiana - fraz. Olmetto	Bibiana e Frabosa Sot.	16,000	19'12"		17.49'
Vellego - passo Ginestro	Villanova - Ville S. Pietro	4,300	5'10"		21.37'
Ville S. Pietro - pas. Maro	Ville S. Pietro e Pigna	5,000	6'00"		22.17'
S. Bernardo - passo Teglia	Ville S. Pietro e Pigna	4,100	4'55"		22.17'
Civezza - Bellissimi	Civezza e S. Agata	5,000	6'00"	martedì	1.27'
Rezzo - passo Teglia	Rezzo e bivio Vignai	13,500	16'12"		3.00'
SECONDA TAPPA					
Ciaixe - Gouta	Bivio S. Giacomo e Gouta	20,000	24'00"	martedì	15.00'
Colle Langan - bivio Vignai	Pigna e bivio Vignai	10,000	12'00"		15.55'
Cesio - Vellego	Rezzo e Erli	6,000	7'12"		17.27'
Roviasca - Altare	Roviasca e Niella Belbo	7,000	8'24"		20.17'
Niella Belbo - Bossolasco	Niella Belbo e Loazzolo	5,000	6'00"		21.23'
S. Donato - Loazzolo	Niella Belbo e Loazzolo	17,000	20'24"		21.23'
Varzi - Oramala	Casanova e Rivanazzano	4,000	4'48"	mercoledì	0.55'
Godiasco - Cst. Nazzano	Casanova e Rivanazzano	6,000	7'12"		0.55'
Rivalba - Casalborgone	Rivalba e Casalborgone	18,000	21'36"		5.02'
S.P. Val Lemina - Villar Perosa	Cumiana e Sestriere	7,500	9'00"		8.39'
Sestriere - Sestriere	Cumiana e Sestriere	2,000	2'24"		8.39'

NOTA BENE - Gli orari riportati in colonna all'orario teorico di passaggio della prima vettura al Controllo Orario precedente la prova speciale considerata.

La prima svolta alla classifica dell'Internazionale MARCHE

La situazione dell'INTERNAZIONALE MARCHE prima del Rally d'Italia, cioè dopo due prove, è ancora molto incerta, e comunque suscettibile di sviluppi in ogni senso. Montecarlo e la Svezia sono stati vinti uno dall'Alpine e l'altro dalla SAAB, con le Lancia e le Porsche e le BMW piazzate immediatamente a ridosso. Né l'Alpine né SAAB hanno preso punti nel rally che non hanno vinto, pertanto il loro vantaggio non è determinante. Il Rally d'Italia sarà determinante per stabilire quale marca si porrà decisamente in testa alla classifica, che come si ricorderà nel 1970 ha visto al primo posto la Porsche, seguita a brevissima distanza dall'Alpine, e terza la Lancia.

Classifica del Campionato Internazionale Rallies

	MONTECARLO	SVEZIA	TOTALE
Alpine-Renault	9	—	9
SAAB	—	9	9
Porsche	4	3	7
BMW	—	6	6
Lancia	1	4	5
Nissan-Datsun	2	—	2
Opel	—	2	2

TRA LE QUINTE La grande assente
DEI RALLIES anche in ITALIA

LA FORD aspetta il SAFARI

La Ford è sempre stata selettiva, nel dirigere il proprio programma di corse, questo dai suoi primi « assaggi » nei rallies internazionali e nello sviluppo della GT40 per le corse di durata, nel 1964. Quest'anno il programma della Ford di Dagenham ha scelto come prime mete il rally svedese, l'East African Safari, il Mille laghi finlandese e il Rally del RAC. La preparazione per queste gare è roba da specialisti e la Ford si è creata appunto un'officina specializzata all'aeroporto di Boreham nell'Essex. Boreham era una base per bombardieri USAF durante la guerra e i suoi primi legami con lo sport motoristico risalgono agli anni 1951-52, quando sul tracciato di tre miglia si svolsero delle gare internazionali. La seconda vide una battaglia classica, sotto la pioggia, fra la Cooper-Bristol di Mike Hawthorn e la Ferrari ufficiale di Villoresi, ma ora la piatta estensione dell'aeroporto echeggia di rumori diversi. La Ford si serve di quell'area come terreno di prova per veicoli commerciali e l'edificio competizioni è nascosto fra i frutteti.



SPECIALE PER AUTOSPRINT

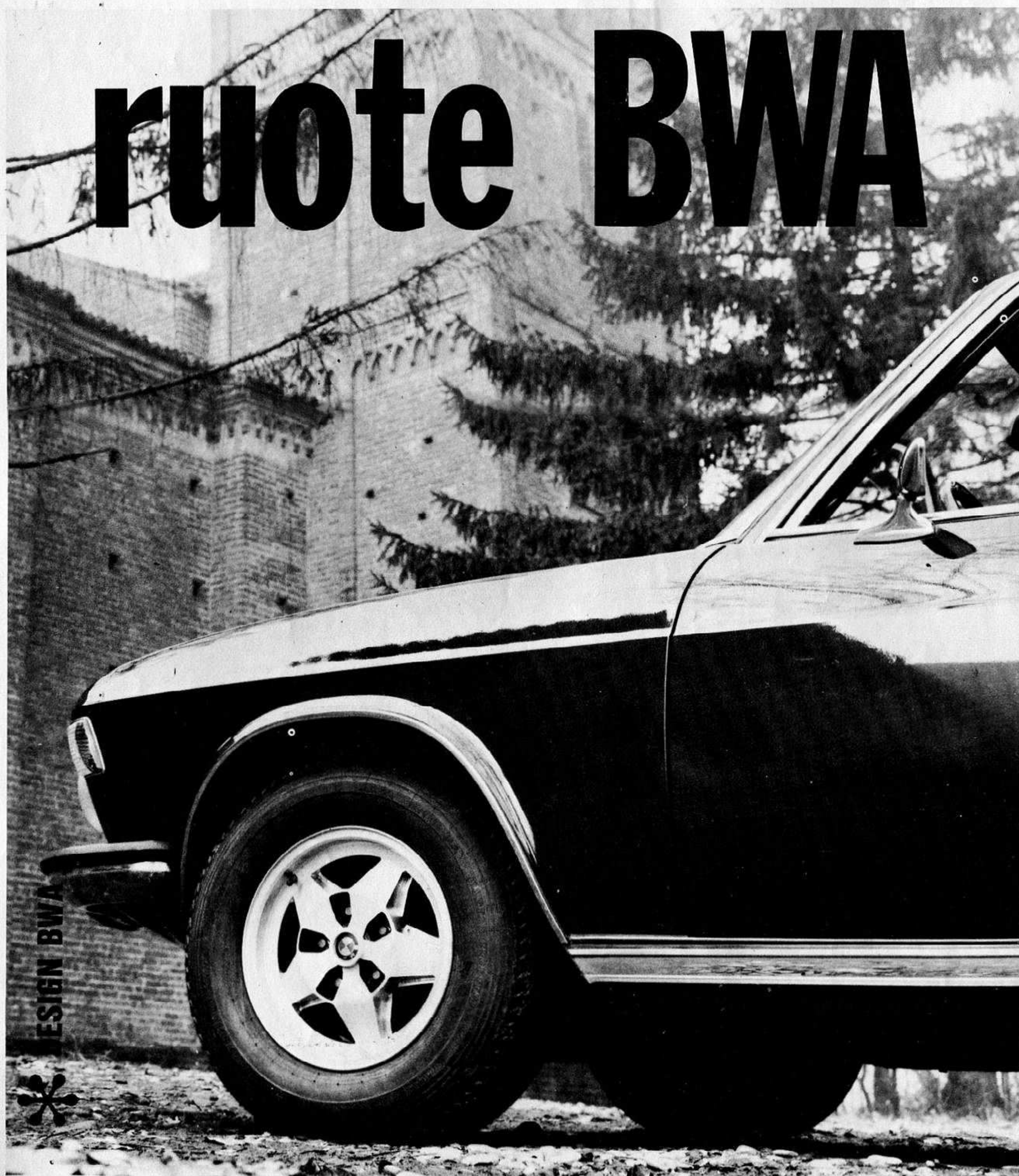
LONDRA - Nel mese di febbraio il lavoro maggiore è consistito nella preparazione delle vetture destinate al Safari e l'attacco della Ford in questa competizione è un'impresa massiccia. Quattro Escort Mexico sono state modificate per servire da vetture da ricognizione, e anche una Twin Cam è andata in volo a fare il percorso, mentre per la gara stessa sono in allestimento cinque TC nuovissime. Le Escort « nude e crude » vengono portate a Boreham dalle normali officine e lì Bill Barnett, con la sua squadra di meccanici, procede alle modifiche. Giunture vengono saldate alla scocca, ove lo permettano i regolamenti del gruppo 2, e la carrozzeria sopra le ruote posteriori viene asportata per essere sostituita con pezzi a torretta che ospitano ammortizzatori Bilstein pieni di gas, uniti a un assale standard su molle da competizione.

Posteriormente sono montati freni a disco Ford di nove pollici in luogo dei soliti a tamburo con pinze della Lotus Elan. La vera e propria posizione del retrotreno non è mutata, ma una robusta piastra è saldata sotto l'alloggiamento del differenziale per proteggerlo. Le modifiche alla sospensione anteriore non sono tanto drastiche, a parte i Bilstein a gas e molle da competizione, più un tirante trasversale imbullonato attraverso l'alloggiamento del motore, dopo che questo è stato montato. L'altezza da terra è praticamente immutata dalle caratteristiche standard e, a seconda delle condizioni del tempo, saranno montate ruote Minilite di 6 o di 7 pollici.

Intanto è stata modificata la paratia posteriore standard che ora forma una protezione anti-incendio fra il serbatoio e l'abitacolo. Il serbatoio sotto il sedile è stato abolito, sostituito da uno Marston-Excelsior pieno di schiuma, protetto da lamiera in acciaio dolce. Due pompe del carburante Bendix, montate accanto al serbatoio, riforniscono il motore, mentre il lato destro è modificato per alloggiare il serbatoio dell'olio di circa dieci litri, per il sistema a carter secco.

La carrozzeria ha altri mutamenti, quali l'abolizione del normale tunnel di trasmissione, per fare spazio al cambio ZF a cinque velocità. Pannelli in fibra di vetro sostituiscono cofano e portabagagli normali, ma gli sportelli in acciaio sono quelli standard, abbastanza robusti da resistere a urti laterali. Uno dei problemi tipici del Safari è rappresentato dall'abitudine dei « locali » di lanciare sassi alle vetture che passano e come contromisura la Ford ha mon-

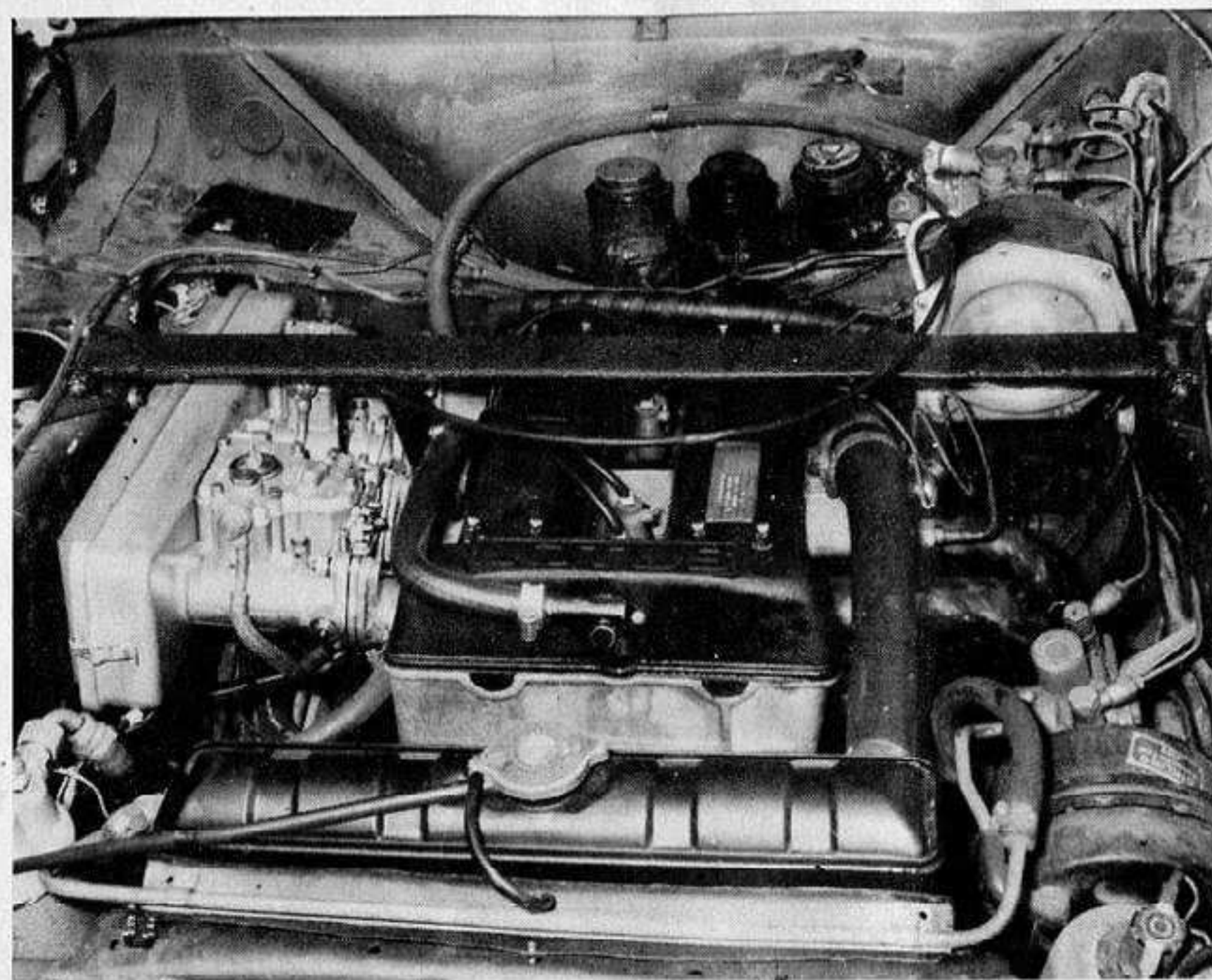
ruote BWA



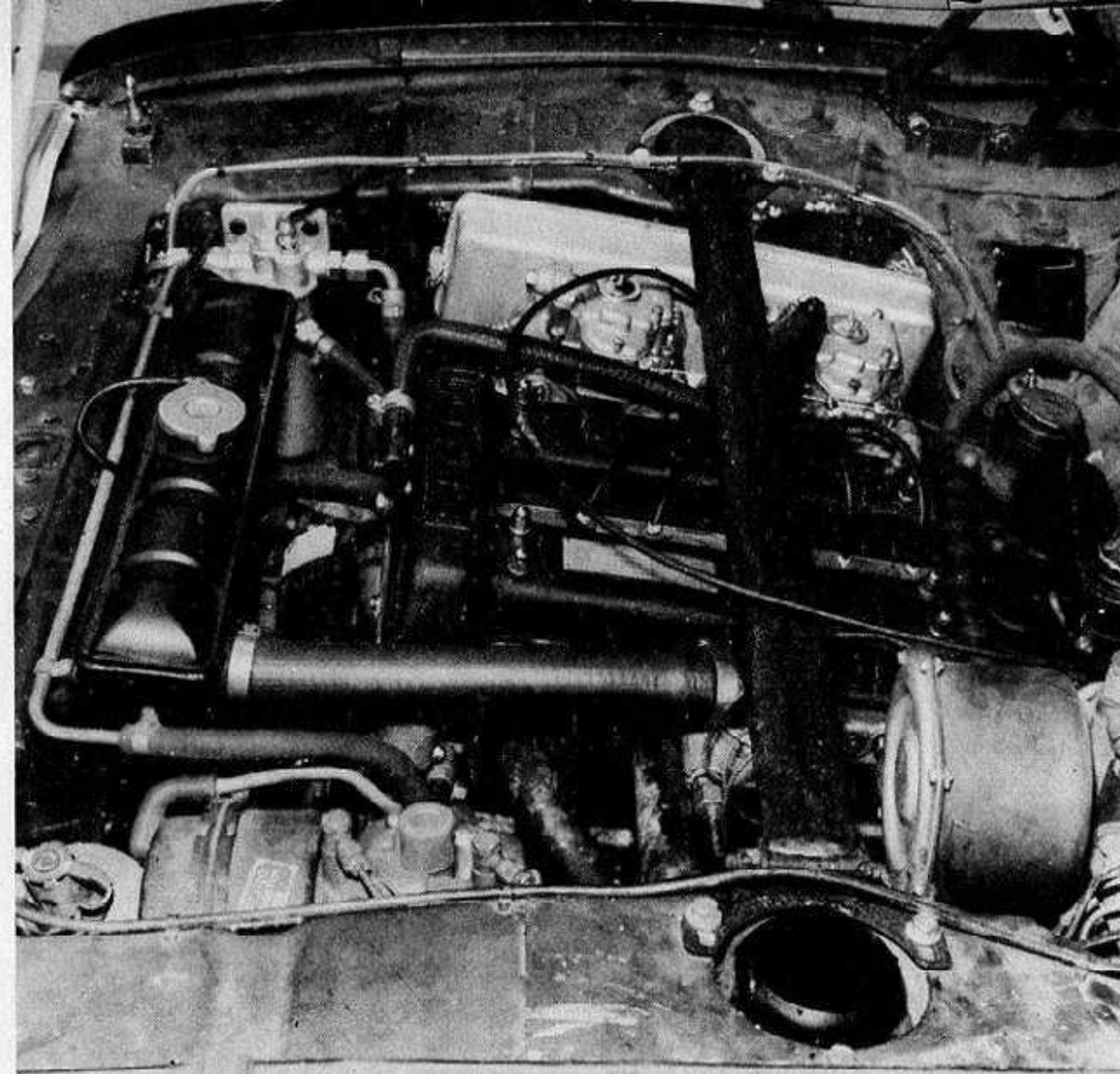
A. BENZONI & C. - 20090 OPERA (MI) - VIA MANARA 4/6 TELEFONO 5240741



Le Escort Mexico in preparazione a Boreham per il Safari



Il motore utilizzato al Safari sarà il solito Twin Cam a due valvole per cilindro. Si noti il trasversale che irrigidisce il vano motore



Ancora il vano motore con il Twin Cam. Dopo il Safari, le Escort da rally saranno equipaggiate con il noto BDA quattro valvole

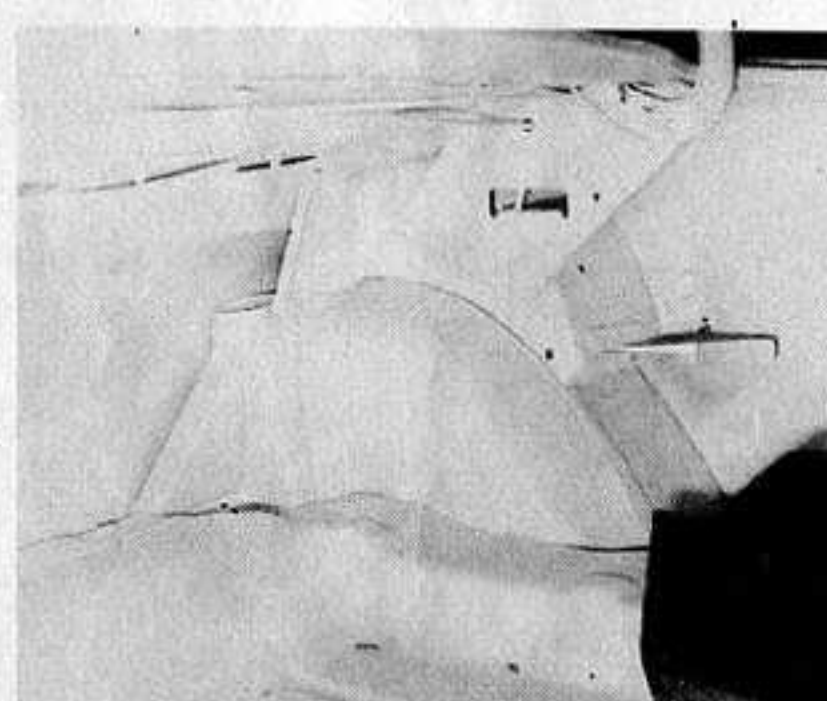
tato parabrezza a prova di proiettili (!) nella segreta speranza, forse, che i sassi rimbalzino e colpiscano chi li ha lanciati! Si è dimostrata la robustezza del vetro martellandolo con un tubo di ferro, che è riuscito a praticare soltanto una lieve incrinatura.

Concluse le modifiche esterne e meccaniche si procede poi ad aggiungere sedili e finiture. I particolari variano da vettura a vettura, perché ognuna è «fatta su misura» a seconda delle esigenze personali dell'equipaggio. Mikkola, per esempio, vuole a tutti i costi farsi montare un sedile personale, di un tipo che a quanto pare ha scoperto in un negozio di accessori tedesco, cioè straordinariamente avvolgente. In generale però vengono usati i sedili inglesi Con-

tour. Viene poi aggiunta la normale strumentazione di rally e alcuni fra gli extra previsti per il Safari comprendono vari litri di acqua potabile. Le vetture montano fari Lucas, con un massimo di sei consentito anteriormente. C'è poi un punto centrale in più, saldato a muso e coda, per le operazioni col cricco, dato che il Safari è noto per le sue piste accidentate; in questo modo se una Escort si pianta, l'equipaggio può usare il cricco sia anteriormente che posteriormente, spingere la vettura da un lato per staccarla dal cricco e riportare le ruote sul terreno. Alla coda sono applicati dispositivi «poggia-piedi», con i quali si può spingere facilmente la vettura, inserendo il gas a mano. Il pilota può così scegliere una bassa velocità,

scendere con un balzo e dare una mano per spingere, risalendo poi pieno di speranza prima che la Escort sparisca in distanza.

Per equipaggiare le vetture del



Gli irrigidimenti alla scocca, con gli attacchi per gli ammortizzatori del tipo Bilstein

Safari si sono scelti normali motori Twin Cam a otto valvole, ma dopo la gara il BDA a sedici valvole diventerà il gruppo propulsore standard della vettura da rally del gruppo 2. Il TC è stato scelto per il Safari perché la manutenzione è facile, in paragone con il BDA, e i motori di 1598 cc modificati erogano circa 160 HP a 6500 giri-min. Sono costruiti dal team di Terry Hoyle a Boreham.

Gli ultimi tocchi vengono dati con la pistola a spruzzo e schiuma di polistirene che viene usata per riempire gli spazi nei parafranghi anteriori e così via. La vettura pronta pesa circa una tonnellata.

Mentre le cinque vetture del

rally cominciavano i loro preparativi, la TC e le quattro Mexico partivano per fare la ricognizione. Le Mexico montavano normali motori 1600 GT, però con sospensioni modificate, ruote Minilite, fari extra, roll-bar stile 1970, sedili più comodi, cinture e protezioni per carter da competizione. Alla fine della ricognizione probabilmente saranno fuori uso.

Le cinque vetture della squadra saranno affidate a Clark-Stapelaere, Mikkola-Palm, Mäkinen-Liddon, Jorinder-Jaswant Singh e Preston-Smith. Il Safari sarà la prima grossa gara dell'anno per la Ford, che pare prevedere un'opposizione accanita. Staremo a vedere come se la caverà.

Doug Nye

CONRERO & C. AUTOTECNICA

S.A.S.

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



CONRERO KIT

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

Studi - Esperienze - Costruzioni
Elaborazioni
Turismo - Sport - Corsa

L'esperienza delle 1000 e più vittorie
a disposizione degli automobilisti
+ C.V.
+ Kg./m
+ Km./h
con maggior sicurezza

1109 VITTORIE
218 Primi assoluti
8 Records mondiali scafi

Nel 1970 la CONRERO SQUADRA CORSE
ha conseguito:

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

1 Campionato assoluto Svizzero
Gr. 4 - 1300 cc. (s. o.)



Cassette di trasformazione «KIT» per motori:

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

FIAT 124 Spyder - Coupè e 128

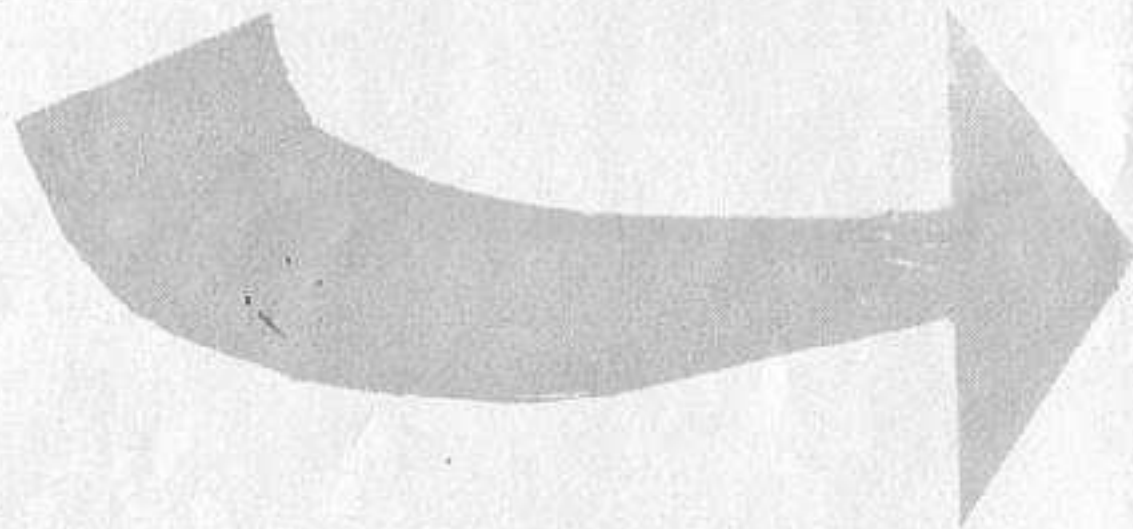
RENAULT R/8 Gordini - Alpine 1300

OPEL 1900/GT - 1900/Kadett
Rallye - Manta 1700/1900
Commodore



cambierà MONZA

COSI'



MONZA - Giorni or sono, nel corso di una passeggiata igienica fra gnomi e conigli selvatici, l'attenzione del ficcanaso che vi sottopone queste righe era attratta da rossi cunei di legno inflitti nel suolo muscoso della «Zona Vialone». Si parla di Monza, naturalmente, e chi conosce il posto sa che si tratta delle adiacenze della curva Ascari. Dicevamo dunque che abbiamo notato queste particolari escrescenze e che la cosa non ci avrebbe turbato se un cane vagabondo occupato ad innaffiare tali cippi in rapida sequenza non ci avesse suggerito vaghe idee di traiettoria. A differenza di colui che, a man conserte, stava dell'ore intere a far delle scoperte, ci siamo improvvisamente resi conto che quelli erano pic-

chetti e che la loro disposizione individuava misteriosi andazzi di un ipotetica variante.

Non senza prima aver scattato le foto di prammatica, abbiamo voluto svolgere qualche indagine presso la Direzione Autodromo per chiarirci le idee su quella che dovrà essere l'apparenza della pista a cose fatte.

Come al solito, non abbiamo saputo niente ma ci rimane comunque la sensazione di non esserci sporcati invano le scarpe. La ricognizione diretta ci ha portati infatti a determinare che le varianti considerate sono due e che la deviazione dell'attuale percorso stradale inizierebbe in entrambi i casi in corrispon-

denza del posto «8 bis», con una prima curva a destra ricordata poi per mezzo di una seconda curva a sinistra (ci pare a raggio variabile) col rettilineo opposto alle tribune.

Salterebbe così la curva Ascari, teatro ultimamente di spettacolari carambole da parte dei grossi prototipi ed evidentemente giudicata troppo veloce per costituire una preparazione alla staccata per la «parabolica». L'innovazione, che molto probabilmente avrà il suo vernissage in occasione della Mille Chilometri, introdurrebbe vari motivi di interesse spettacolare e, soprattutto, darebbe un taglio alla interminabile accelerata che, dalla seconda di Lesmo, porta le macchine alla frenatona di cui sopra (parabolica) in condizioni forse fin troppo impegnative.

Poiché la prima giravolta avverrebbe a circa metà della salita che emerge dal sottopassaggio A. V. anche il profilo altimetrico della pista risulterebbe interessato da una piccola rampa costituita dal fianco del poggio che in quel punto adiace alla pista.

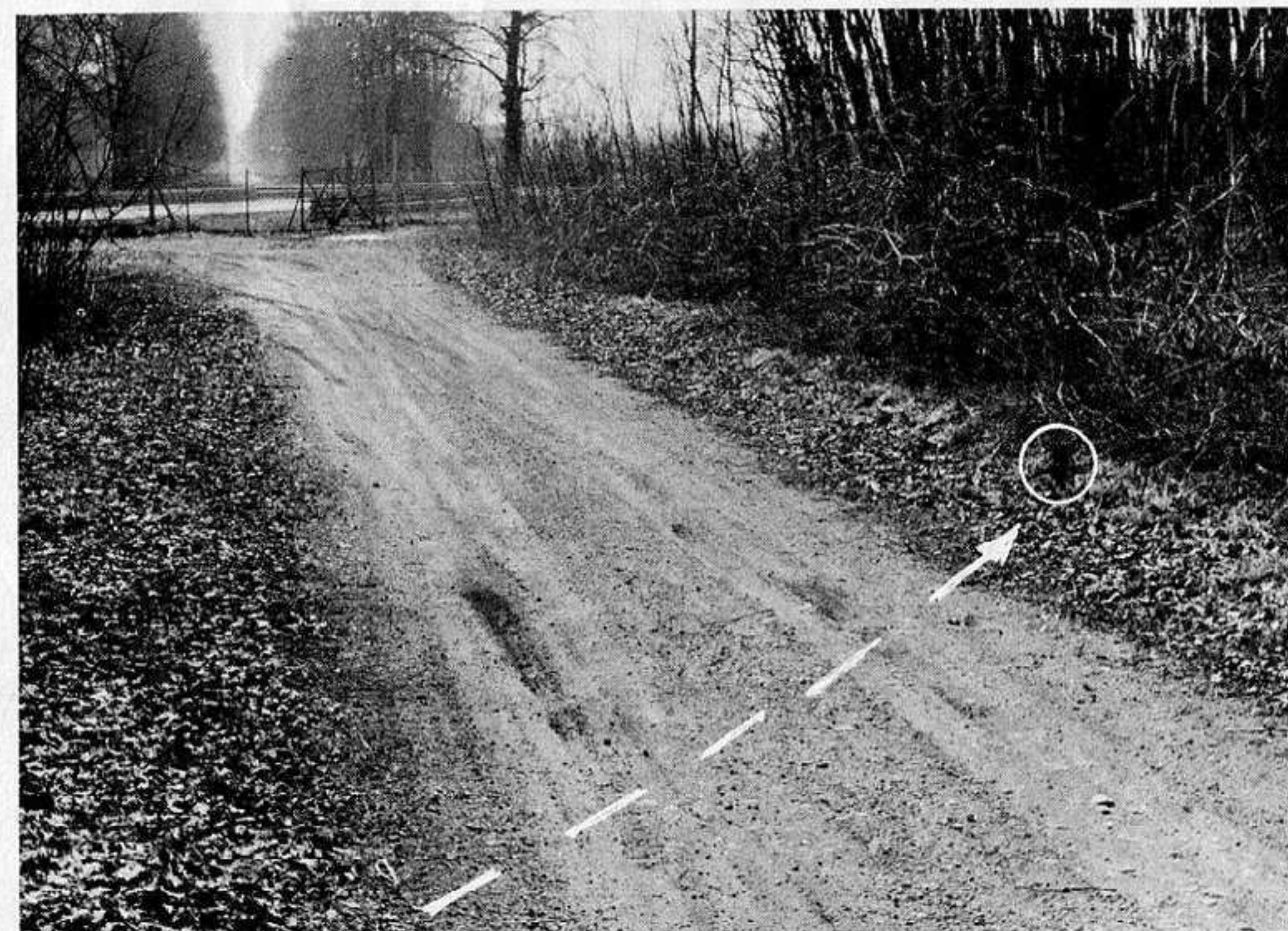
Cose nuove, insomma, che vi presentiamo in anteprima, con gli omaggi di AUTO-SPRINT.

Giuliano Orzali



Il primo picchetto, adiacente alla rete, indica il punto in cui la pista devierà dalla sua attuale sede visibile a destra in basso, per arrampicarsi sul dosso che la fiancheggia (gli alberi saranno tagliati)

Addio, curva



In alto a sinistra è visibile l'attacco della curva Ascari e la nostra foto illustra dove invece avverrà il passaggio con la nuova configurazione del circuito stradale

Altri aspetti del tracciato «corretto»

Lo «stradale» per le turismo

È probabile che questa variante descritta venga posta in opera quale mezzo di rallentamento per gare di vetture particolarmente veloci allo scopo di evitare le condizioni da «incidente» sempre possibili con l'attuale configurazione. La «Junior» non risulta minimamente interessata dalla variante in oggetto e si può fare l'ipotesi che per gare di vetture turismo da disputare sul circuito stradale possa anche in futuro essere utilizzato il percorso attuale.

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

da 20 anni
concessionario
Ferrari

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

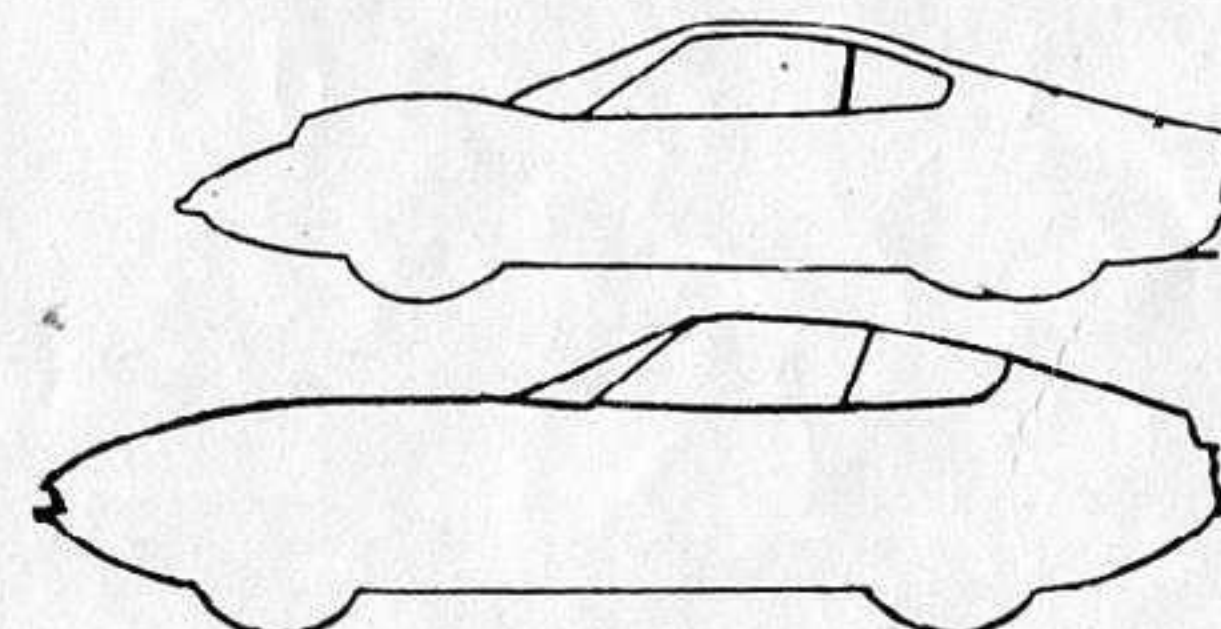
Dino agenzia *pininfarina*

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



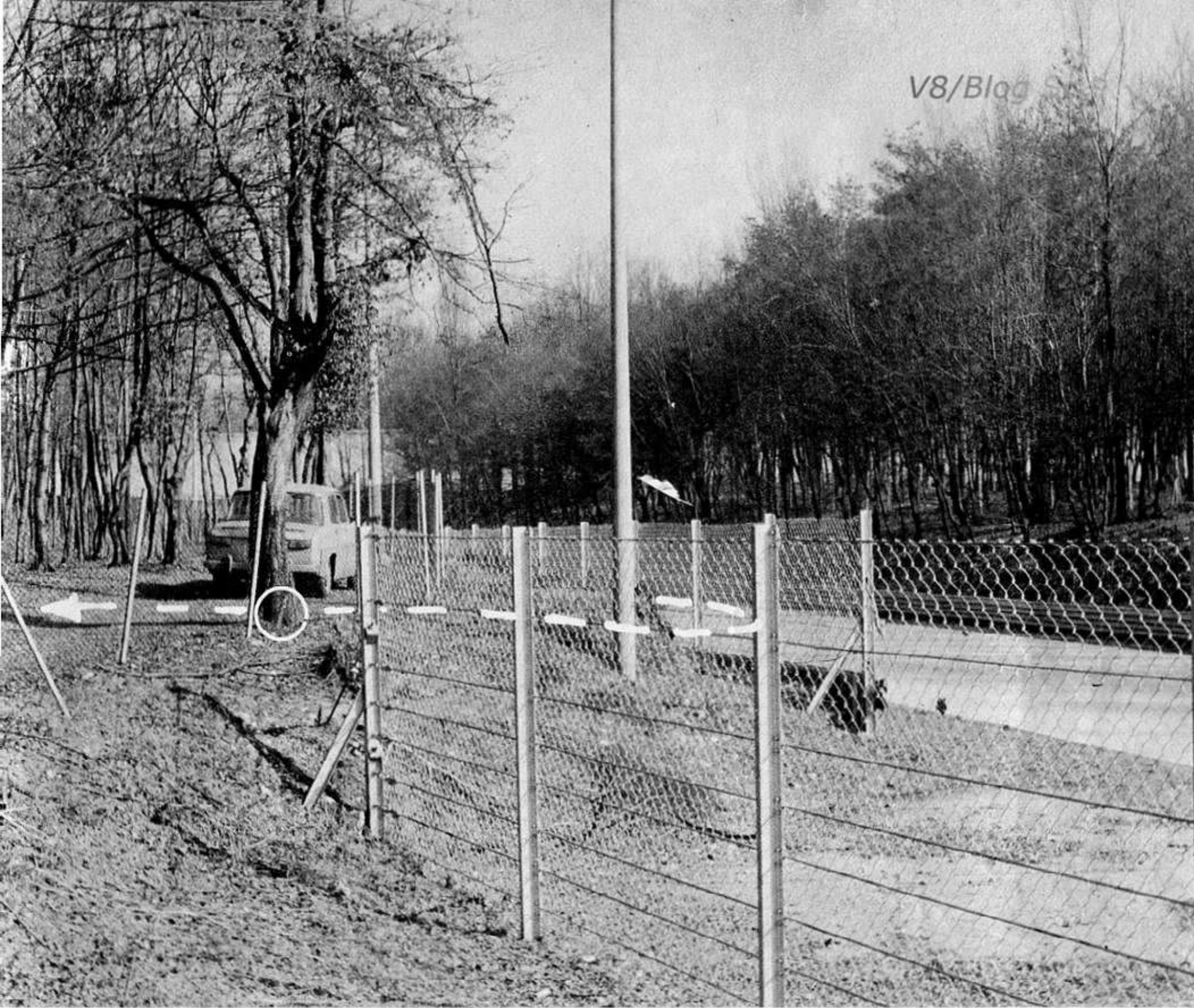
al servizio
del cliente
anche
nei giorni festivi

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



Dino 246 GT

365 GTB 4 Daytona



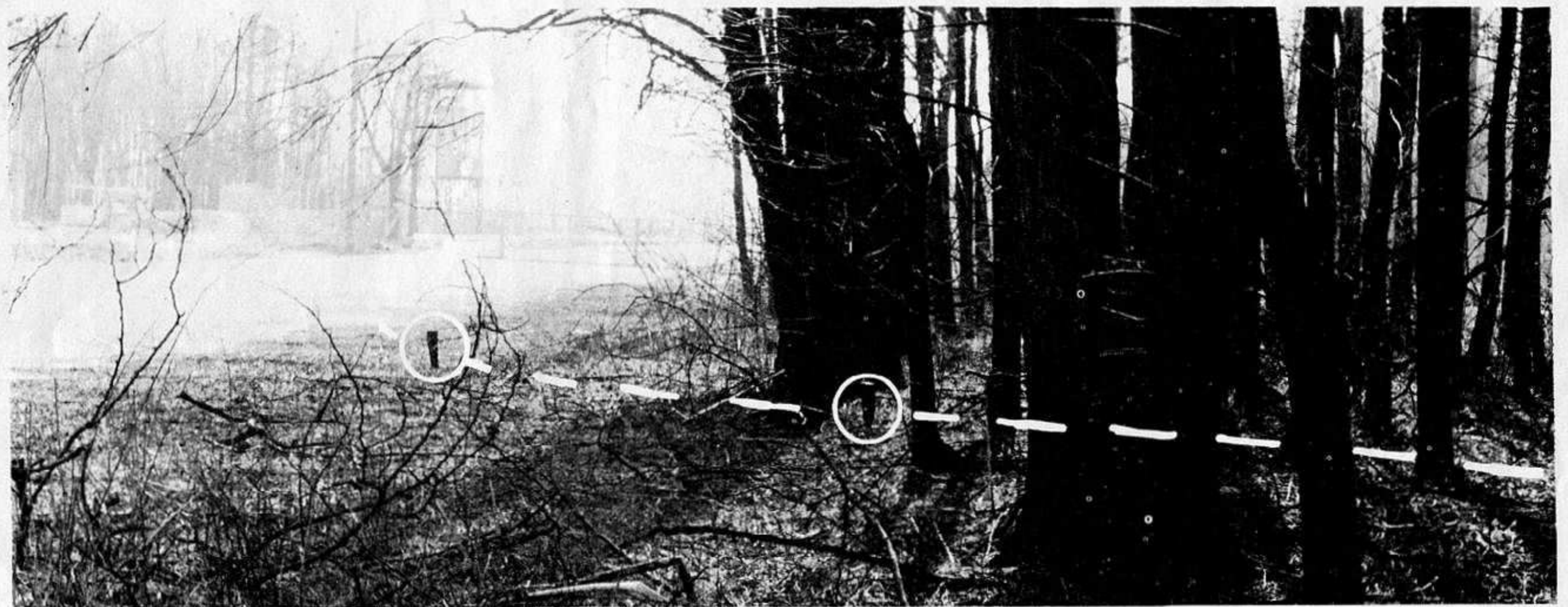
Altra vista del punto di attacco della nuova variante. Si può notare che dal raggio di curvatura scelto per questa deviazione a destra dipenderà il grado di frenatura che si desidera introdurre



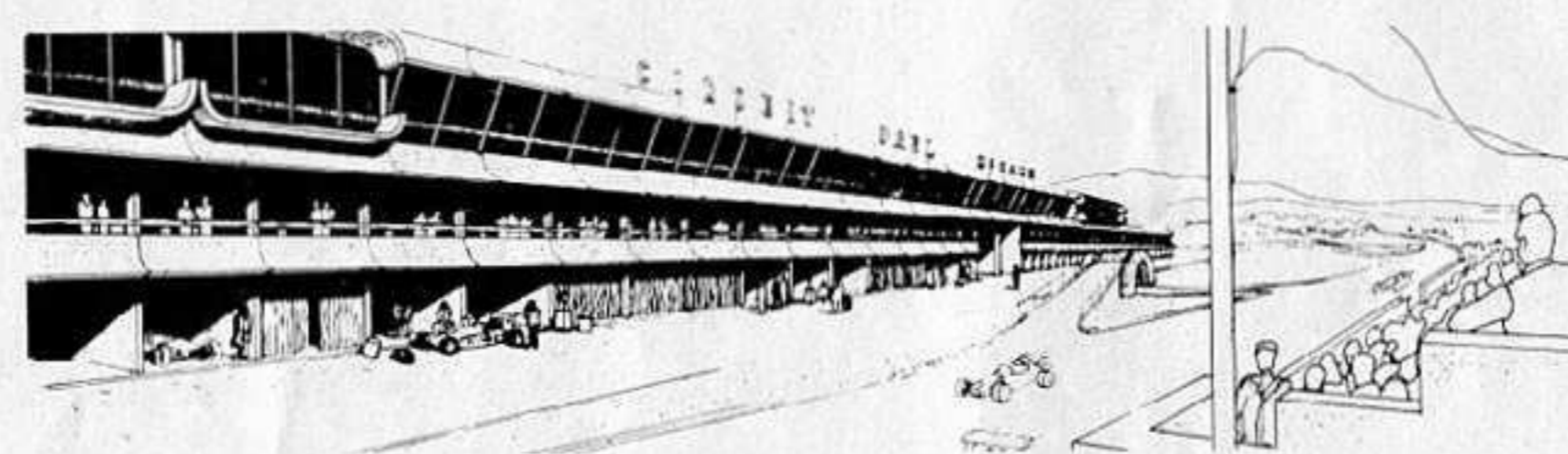
Entriamo nel bosco e voltiamo a sinistra.. Questa è la prima delle due varianti allo studio per lo « stradale » di Monza, che vedremo probabilmente in opera alla « Mille Chilometri ». Sotto: lievi scoscendimenti del terreno danno l'impressione che la curva individuata dai picchetti sia irregolare, ma è solo una apparenza. L'auto visibile nello sfondo indica l'inizio della variante (sempre quella)



a « Ascari »!...



E finalmente il termine della variante — in questo caso la seconda — che utilizzando anche un pezzetto del vecchio tracciato si riacorda sul rettilineo opposto alle tribune, innestandosi a valle della velocissima « Ascari ». Le « correzioni » sono per ridurre le « scie »



LE CASTELLET - Proprio contemporaneamente alle prove della Tecno e della Abarth di cui abbiamo scritto la settimana scorsa, sul circuito « Paul Ricard » a Le Castellet sono cominciati i lavori per la costruzione dei boxes, cioè dell'intero complesso che oltre ai boxes veri e propri comprende anche molte altre installazioni e servizi. Il fatto che i lavori siano cominciati soltanto adesso potrebbe far supporre che alla data del Gran Premio di Francia, il 4 luglio, la costruzione non sia terminata, visto che il tempo a disposizione in fondo è poco. Però la rapidità con la quale il circuito è stato costruito, nelle condizioni particolari del terreno, fa pensare che alla scadenza del Gran Premio la costruzione sia almeno funzionante nelle sue parti essenziali, cosicché il circuito Ricard sia praticamente perfetto.

Il bozzetto che vedete qui pubblicato da una idea di come sarà la costruzione del complesso. Al piano terreno vi sono i boxes, che sono in tutto 50, vale a dire un numero veramente imponente. Ogni box è abbastanza largo e lungo da contenere due macchine oppure una macchina e le attrezzature, e sarà dotato di porte a chiusura fissa per cui può servire anche da rimessa. Luce e prese di corrente permetteranno di lavorare giorno e notte. Osservando il bozzetto si noterà come la zona dei boxes sia servita da due piste di accesso dalla pista di corsa. Ciò è stato fatto per rendere più svelta e meno pericolosa l'entrata e l'uscita delle macchine nel caso di corse di durata per le quali siano necessari i rifornimenti. Le macchine della prima metà entreranno dalla prima apertura ed usciranno dalla zona dei boxes per immettersi sulla

Doppia pista per i boxes del «RICARD»

pista passando sopra una passerella a ponte. Sotto questo ponte passa la seconda entrata, che serve la seconda zona boxes, la cui uscita è più avanti. Data la lunghezza del complesso ci eviterà delle perdite di tempo alle macchine e meno pericoli.

Sopra i boxes sono previste delle terrazze per gli spettatori che normalmente (anche se non dovrebbe accadere) affollano i boxes delle corse perché amici di piloti o di dirigenti delle case. Così sarà evitata la presenza nei boxes veri e propri di gente che non abbia veri e concreti motivi di esserci. Il signor Paoli che è direttore del circuito ci ha detto che su questo punto sarà inflessibile, e lo crediamo.

La parte superiore infine sarà riservata ai servizi di cronometraggio nella prima parte, alla grande e modernissima sala stampa nella parte centrale e ad un ristorante capace di 600 coperti nella parte terminale.

Per quanto riguarda il cronometraggio, oltre ai normali sistemi in uso sono allo studio mezzi modernissimi che permetteranno rilevamenti molto precisi anche parziali. Una serie di rilevatori elettropneumatici, semiannegati nella pista e opportunamente distanziati, permetteranno di effettuare cronometraggi anche soltanto su determinate porzioni del tracciato. Nel punto più veloce del circuito un doppio rilevamento distanziato di poco permetterà anche la misura della velocità effettiva raggiunta in quel punto.

L'appalto dei lavori per il complesso è stato affidato alla stessa impresa marsigliese che ha costruito le altre opere d'arte del circuito Paul Ricard, e comporta la spesa di 5 milioni di franchi, cioè oltre 550 milioni di lire.

Mai così ricco come quest'anno il campo della seconda formula monoposto, arricchitasi anche per l'«impasse» della F. 3

il boom della F2



La Temporada brasiliana ha dato il via alla «grande stagione» internazionale della F. 2, che si annuncia intensissima. Vediamo la March 712 di Pescarolo e la Chevron B 18 di Jo Siffert

La Temporada Colombiana ha dato inizio a quella che si preannuncia come la più difficile stagione di F. 2 degli ultimi anni. Nel 71, infatti, si prevedono — e in questa occasione cercheremo proprio di fare il punto su queste previsioni — almeno cinquanta piloti impegnati nel Trofeo d'Europa e nelle altre gare delle monoposto di F. 2.

Il perché di tanta partecipazione deve essere ricercato sia nelle incertezze data dalla nuova F. 3, che hanno spinto molti a decidersi per il passaggio alla formula superiore, sia nell'importanza che la F. 2 ha avuto nel 70 per piloti come Cevert, Fittipaldi, Regazzoni e Peterson, che sono giunti alla F. 1 grazie all'esperienza ed ai risultati fatti proprio nella seconda formula.

Questi motivi, certamente validi per un pilota che vuole fare strada in fretta, co-

me usa oggi, hanno messo in secondo piano un ragionamento che si prospetta ora come molto allarmante: quello della possibilità di correre effettivamente. Praticamente ci saranno molte occasioni in cui i piloti saranno più del doppio rispetto ai posti di partenza, e le possibilità di qualificarsi diventeranno molto difficoltose. Altre volte poi, come a Pau ad esempio, il criterio ad inviti costringerà a casa la maggioranza dei piloti, e si può immaginare con quale soddisfazione per chi ha investito parecchi milioni per la stagione.

Questi ragionamenti, comunque, riguardano essenzialmente i piloti che dovranno imparare a fare questo tipo di previsioni in futuro (c'è da credere che chi resta in F. 3 ha buone possibilità di vincere e far soldi nel 71!); per lo sport e lo spettacolo, al contrario, l'annata si prospetta eccezionale.

Alla presentazione del team italianissimo della Tecno-Iris, vediamo da sinistra il direttore sportivo della Scuderia Nettuno (che iscriverà le vetture) Paolo Moruzzi, l'ing. Rogano presidente della CSAI, Nanni Galli, il dott. Mirrozzi delle Ceramiche Iris e Arturo Merzario. Davanti a loro, una delle Tecno F2-71: la vettura è bianca, il muso e l'alettone saranno alternativamente verde e rosso



vi apre la strada nella foresta del traffico

La tromba Fiamm vi dà sicurezza in sorpasso in curva nella nebbia in qualsiasi situazione di traffico

perché sovrasta ogni rumore interno ed esterno. Le trombe Fiamm ormai diffuse in tutto il mondo sono prodotte in una vasta gamma di tipi per tutte le vetture



FIAMM • Montecchio Maggiore (Vicenza): la stessa Casa che fabbrica le note Batterie.

Con le prospettive di una buona domanda, dovuta anche alla possibilità di offrire uno stesso telaio per le formule 2 e B americana e, a volte, per le stesse F. 3, ed Atlantic, tutti i costruttori hanno pianificato i loro programmi 71 dando un ruolo importante alla formula 2.

Il compito è risultato favorito dal fatto che il motore che spingerà le auto sarà sempre lo stesso e cioè il FORD FVA 16 valvole, accoppiato al cambio Hewland FT200 a cinque marce.

Per la stagione 71, infatti, le iniziative General Motors non sembra prenderanno corpo e tutto è rimandato al 72, quando la cilindrata verrà portata a 2 litri.

Le voci raccolte a metà della scorsa stagione, circa la preparazione di un motore GM in Germania, presso Steinmetz hanno sicuramente una base di verità ed anche alla Cosworth c'è una unità GM in fase di elaborazione, in vista del 72.

Unica eccezione al FORD, quest'anno, sarà il BMW di cui Queter potrà avvalersi dopo il ritiro della casa tedesca. Si tratterà comunque solo del motore che il pilota austriaco alloggerà su di un telaio di altra costruzione. I

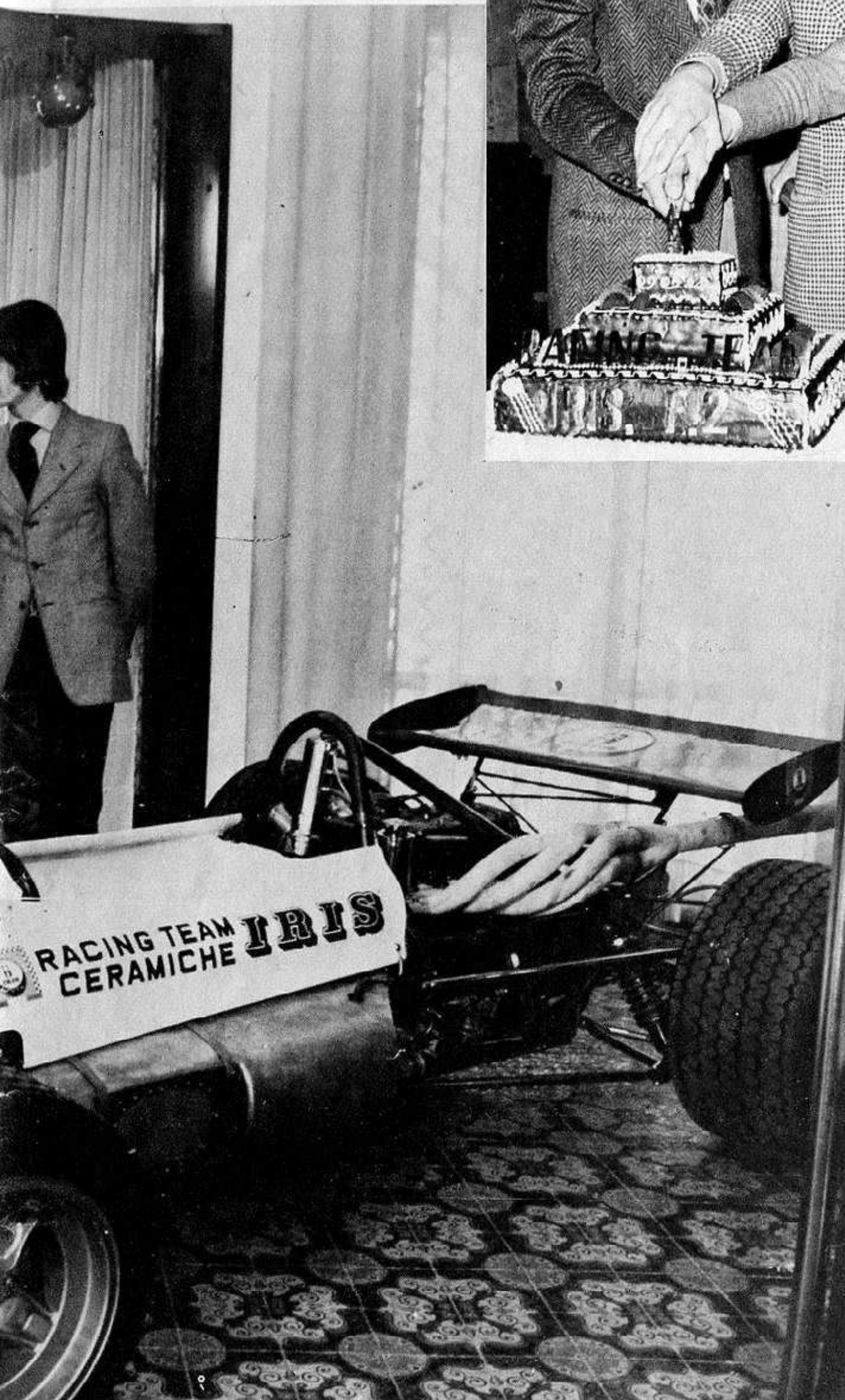
costruttori principali hanno seguito strade diverse in vista della stagione imminente: Brabham, March, Chevron, Lola ed i minori Crosslé e Palliser, hanno impostato la produzione in vista della commercializzazione delle vetture, senza prevedere differenze tra le vetture poste in vendita e quelle eventualmente gestite direttamente.

La Lotus ha intensificato la produzione e, di fianco al modello 69 dello scorso anno, posto regolarmente in vendita, sta allestendo quattro esemplari della nuovissima 73 che verranno affidati a due Team semi-ufficiali.

La Tecno, infine, ha modificato per intero la sua struttura, trasformandosi da azienda per la produzione e la vendita di vetture da corsa, oltre che concorrente, ad organizzazione più ristretta, dedita unicamente allo sport ed alla gestione diretta delle vetture.

Per questo i piloti clienti Tecno praticamente non ci saranno ed i telai di F. 2, costruiti prima dello scioglimento della Tecno automobili e della costituzione della Tecno Racim Team, serviranno alla squadra ufficiale Tecno ELF ed alla squadra semi-ufficiale delle ceramiche IRIS, per «l'allenamento» dei piloti italiani. La mac-

Al simbolico taglio della torta vediamo tre dei quattro piloti del team Iris: Francisci, Galli e Merzario. il quarto potrebbe essere Salvati o Picchi



UOMINI & MACCHINE

CHE COSA è cambiato (tecnicamente) nelle monoposto protagoniste

china usata per la stagione sarà la stessa della seconda parte dello scorso anno — la 71 per intenderci — mentre il motore — sempre FORD FVA — a subito numerosissime modifiche da parte della casa bolognese, che corrispondono praticamente alla costruzione di un nuovo motore partendo dal FORD.

Per quanto riguarda le altre marche il campo si presenta il seguente:

BRABHAM - ha presentato la preannunciata BT36, con struttura in tubi e molto simile alla precedente BT30. La nuova macchina, che resta una delle favorite delle squadre private per semplicità costruttiva, presenta come novità principale i freni posteriori interni, diversi attacchi delle sospensioni e ritocchi aerodinamici.

LOTUS - la Lotus offrirà in vendita la 69 aggiornata nella aerodinamicità e modificata nelle sospensioni, per consentire l'uso dei Firestone a profilo basso. La 69 è una semi-monoscocca con telaio posteriore per ospitare il motore. La 73 — che segue come numerazione la 72 di F. 1 — si ispira interamente al modello maggiore. Adotta le stesse soluzioni per quanto riguarda la distribuzio-

ne dei pesi — tra cui i due radiatori arretrati a fianco del posto di guida — e la medesima soluzione per le sospensioni anteriori. Anche il profilo sarà a cuneo, tanto che uno dei responsabili della gestione sportiva, quando ce ne parlava in Brasile, la chiamava Baby 72. Di questa macchina sono in costruzione quattro esemplari (più uno di riserva), ma nessuno verrà ceduto a privati.

MARCH - la 712 sostituisce la 702, di cui erano stati costruiti cinque esemplari nel 70. Si tratta di una vettura molto simile alla Lotus 69 nella linea. Come la Lotus è monoscocca fino alle spalle del pilota ma adotta la soluzione del motore come parte della struttura portante. Alla prima uscita, col team Motul di F. Williams in Columbia, la macchina ha denunciato inconvenienti seri nella resistenza di alcune parti portanti, che non si erano manifestate nelle prove preliminari condotte da Peterson a Silverstone.

CREVRON B18cs - è pure una semi-monoscocca: è balzata alla attenzione di tutti per la prima vittoria della stagione a Bogotà, ma non si tratta di una novità. E' stata infatti portata in gara da Wissel un paio di volte nella seconda parte della stagione 70.

Caratteristica principale della macchina è la grande pinna unica sopra il musetto, a cui sembra essersi ispirato Robin Herd per la March 711 di F. 1. La Chevron ha le sospensioni anteriori entro-bordo.

LOLA T 240 - E' l'ultima creazione del noto progettista Eric Broadley e rappresenta una interessante novità nel campo della F. 2, dopo tre anni da cui la Lola non produceva monoposto per questa formula. Anche questa è monoscocca, e la sua linea ricorda quella della T90 di Formula 5000, soprattutto per la posizione molto arretrata dell'allettone.

A questi costruttori possono essere aggiunti **PALLISER**, che ha ottenuto risultati lusinghieri in F. 3 nella stagione 70 inglese; **CROSSLE**, che continua ad offrire la sua C18Fs, usata prevalentemente per la FB americana, ed **HURON**, caratteristica per il motore portante — tipo March — e sospensioni anteriori interne.

Probabilmente non si avrà la **PYGMEE** e pare che **DAL BO** prenda parte alla stagione su di una Tecno, grazie all'interessamento indiretto della ELF, che lo appoggiava nella costruzione della macchina dello scorso anno, con cui correva anche Beltoise.

La più numerosa è la squadra MARCH

TECNO La Tecno, che è diventata di una tonalità azzurra per dovere nei confronti del finanziatore Elf, ha una squadra ufficiale composta di tre francesi: **CEVERT** — che corre la terza stagione di F. 2 con la macchina bolognese e che parte come il grande favorito del Trofeo d'Europa — **JABOUILLE** e **DE-PAILLER**. Questi due piloti hanno seguito una carriera straordinariamente unita che li ha portati dai successi in F. 3 con le Alpine Renault, alla stagione sfortunata con la Pygmée, fino alla Tecno. Il Team ceramiche IRIS disporrà di due vetture 71 nuove praticamente uguali a quelle ufficiali. La squadra affiderà le due macchine a **NANNI GALLI** e **MERZARIO** per le prove del Trofeo d'Europa ed a **SALVATI** e **FRANCISCI** (o Picchi) per le rimanenti. Al piacere di ritrovare Nanni in formula 2 e di vedere finalmente Merzario in monoposto, si oppone il disappunto per Salvati e Francischi lasciati alle gare complementari. Per Salvati, in particolare, il veto Abarth sembra negativo dal punto di vista psicologico. Sulla Tecno 71 ci saranno anche **JEAN BLANC** e probabilmente **DAL BO**. Sempre con la Tecno — ma di modello 69 — correranno **BRUNO Frey** e **ROLAND BINDER**.

LOTUS Le quattro 73 saranno a disposizione di due Team: il primo — con colori giallo e verde brasiliani — finanziato da Bardhal, Varga e Banco do Industria e Commercio di Sao Paulo, metterà a disposizione due macchine ad **EMERSON** e **WILSON FITTIPALDI**. Quella di Emerson sarà ufficiale Lotus mentre quella di Wilson sarà solo assistita. Le altre due, sotto i colori del Team Inglese LIRA (London International Racing Association) saranno per **REINE WISSEL** e **RICHARD SCOTT**. Con le 69 saranno certamente **ALAN ROLLINSON** — che lascerà la Brabham BT30 della Irish Racing Car — per passare ai colori della Lotus Racing, e **POTOCKI**. Probabili con la Lotus 69 sono anche Ikuzawa — che abbandonerà l'esperimento colombiano della Crosslé — **JERRY BIRREL**, **BLADES** (anche se ha dichiarato che sarebbe contento di vendere la sua 69 per poter comprare una macchina che abbisogni di meno cure), ed **ENZO CORTI** che spera di proseguire con una delle due macchine del Team di Rindt.

MARCH Al secondo anno di attività la March promette un buon successo commerciale ai suoi fondatori: si può stimare una quindicina di piloti impegnati nella stagione di F. 2 sulle nuovissime 712. Primo tra questi **PETERSON**, su una delle due macchine del team semi-ufficiale — che probabilmente porterà i colori della STP Oil Treatment — e che sarà diretto da John Coombs. Per la seconda guida non sono ancora state prese decisioni precise: si è parlato di **DE ADAMICH** e di **JAUSSAUD**. Jaussaud, in ogni caso, sarà su di una March, perché ha trovato in Francia un patrocinatore che si affianca alla Schell che lo appoggia ormai da diverso tempo.

Altro team di belle speranze per la March è quello gestito da **FRANK WILLIAMS** sotto i colori della Motul, per **PESCAROLO** e **BELL**. Questo team ha già esordito in Columbia col noto risultato negativo, ma a acquisito il vantaggio di un collaudo sul campo prima dell'inizio della stagione Europea. Col colori Motul, quando sarà possibile, correrà anche **JEAN MAX** che è notoriamente appoggiato da questa casa di lubrificanti. Un altro francese sulla March dovrebbe essere **JARIER**, grazie al contributo della Veglia e della Shell. Essendo quasi naufragata la possibilità del team Lotus Continental, per la difficoltà incontrata da Salvati a trovare un patrocinatore in Italia, il pilota francese sembra orientato verso la March per non partire con l'handicap della Lotus 69 già superata dalla 73. Dall'Inghilterra arrivano notizie che indicano sulla 712 anche **TOM WALKINSHAW** (per la Ecurrie Ecosse), **JAMES HUNT** (che è una delle più concrete promesse inglesi); **PHIL READ** (il noto campione motociclistico) e **GANLEY** di cui si è anche parlato per la squadra BRM di Formula 1.

Tra i piloti non inglesi che correranno per la March, il maggior interesse è suscitato da **QUESTER** che, oltre ad aver chiuso la stagione 70 con due vittorie, parte col vantaggio di disporre — con l'aiuto diretto della casa — di unità motrici BMW. I risultati dati dal motore BMW nella seconda metà della stagione 70 fanno prevedere un ruolo importante per Quester, questo anno. Altro grosso nome — almeno in termini di prospettive — per la March, sarà **CARLOS PACE**. Il pilota brasiliano, che ha avuto problemi familiari negli ultimi tempi tali da far temere un suo abbandono, sembra ora deciso a proseguire la carriera in Europa con la F. 2.

Due matricole della F. 2 saranno gli austriaci **NIKI KAUDA** e **GEROLD PANKL**, compagni nella stagione 70 sulle Mc Namara di F. 3, ed ora promossi alla F. 2 March.

Anche **PERROT** correrà con la March 712: la Temporada colombiana sulla Chevron ha rappresentato una esperienza occasionale per lo svizzero che è, tra le altre cose, anche rappresentante della March per alcuni paesi del continente. Sulla vecchia 702 si vedrà solo la tedesca **WERNER** che avrà certo molti problemi di qualificazione tra tante macchine nuove.

BRABHAM Tra BT30 e BT36 ci saranno una ventina di queste macchine sulla scena. Di queste le più rappresentative saranno certamente quelle di **REGAZZONI** e **SCHENKEN** che, anche sotto i colori di un team « privato » (il cui patrocinatore dovrebbe essere la Casa discografica inglese dei Rolling Stones) saranno praticamente ufficiali. Questa squadra sarà comunque diretta da Ron Davis (che era alla Brabham) e Neil Truntle (della Alan Mann). Sulla nuova 36 saranno anche **STOMMELEN** (sempre per i colori della Eiffeland), l'argentino **REUTEMANN** che ha avuto la conferma di una nuova stagione Europea dopo il bel ri-

CONTINUA A PAGINA 16

Gabriela Noris



Tutta la squadra Corse IRIS (sotto), da sinistra: il direttore sportivo Paolo Moruzzi, Nanni Galli, il Presidente dr. Minozzi, Arturo Merzario, Claudio Francisci, e il geom. Anzio Zucchi che è stato l'artefice dell'iniziativa

Riuscirà la TECNO a convincersi che quelle F.2 «tricolori» non le ha solo vendute?

I PILOTI

CONTINUAZ. DA PAGINA 15

RACING TEAM

CERAMICHE

IRIS



L'IRIS dei piloti italiani

70 piloti
per 20
posti al via

FICRANO MODENESE - Baffi verdi scocca bianca, alettone rosso (o viceversa per distinguere i due piloti che le guideranno) così sono state presentate a un pubblico di giornalisti, da due fiorenti bellezze emiliane (una era la biondissima Rosanna Barbieri, la miss Emilia lanciata come fidanzata di turno di Gianni Rivera), le Tecno F. 2 del nuovo Racing Team del Gruppo Ceramiche IRIS, che ha i suoi modernissimi stabilimenti a pochi chilometri da Maranello, anzi nel Comune nel cui comprensorio sorgerà l'autodromo della Ferrari, che proprio in questi giorni ha avuto il «via» dall'Amministrazione comunale di Fiorano.

Una « vernice » coreograficamente eccezionale questa della neonata Scuderia tricolore « che si propone — come ha sottolineato il Presidente del Gruppo Ceramiche Iris — di dar modo ai più giovani e affermati piloti italiani di avere una monoposto il più possibile vicina alla F. 1 ». È il Presidente della CSAI ing. Rogano a rincarare: « Noi ci teniamo a sottolineare il valore di questa iniziativa di rottura che è la risposta all'ing. Ceard presidente dello ANCAI, il quale a Bologna fece udire il suo grido di dolore a nome dei piloti italiani i quali, egli disse, a un certo punto del loro entusiasmo agonistico si trovano la strada sbarrata. Perciò la CSAI si è convinta a sollecitare una operazione che ricalchi quelle ormai abituali all'estero, ma non in Italia, fino ad ora. La Iris ha aderito e, anziché limitare i suoi impegni sportivi a finanziamenti

pubblicitari-sportivi di squadre di basket e pallavolo, ha trovato la strada dello sport automobilistico. E la CSAI è stata lieta di aver contribuito a deciderla garantendo uno stanziamento per parte sua di 15 milioni ».

Volutamente il Presidente della CSAI ha sottolineato l'intervento della CSAI perché c'erano da bloccare subito certe mormorazioni che, naturalmente, sono partite da

sua Società il non dimenticato campione di ciclismo Ercole Baldini, appassionato di corse d'auto come pochi, si fece poco a poco convincere. L'intervento dell'ing. Rogano e le sue argomentazioni fecero il resto. E il dr. Minozzi, che tutti i suoi collaboratori avevano descritto come un timido al di fuori del lavoro e nei contatti con persone estranee, invece nel battesimo del suo team ha mo-

Hockenheim il 4 aprile — Nanni Galli e Merzario, mentre Claudio Francisci si alternerà con Salvati (Abarth permettendo) nelle altre tredici gare del calendario internazionale. (Per la cronaca sono tre Caschi d'Oro e uno d'Argento di AUTOSPRINT). Qualcuno ha obiettato che non c'è molto da scialare per gli altri piloti oltre Galli e Merzario, perché le macchine sono due (con un telaio di ricambio) più cinque motori Cosworth 1600. Ma non bisogna neppure pretendere la luna. Fino a una settimana fa, trovare iniziative così articolate, al di fuori di certi mecenatismi velleitari e particolari, sembrava un sogno. Adesso abbiamo una grossa industria, per di più non automobilistica, che è disposta a gettarsi nella mischia, impiegando una cinquantina di milioni (oltre quelli CSAI) con i quali ha messo su una equipe composta — oltre di piloti e macchine — di tre giovani meccanici (uno è il nipote di Facioli e altri sono ex Tecno), un carro-trasporto, una officina con tutte le materie necessarie, un direttore sportivo (il Paolo Moruzzi della Nettuno) un collaboratore « abbinato » Tecno (l'immacabile Sauro Mingarelli), con tutto questo c'è da trovare qualcosa da ridire? Ma ringraziamo piuttosto questa particolare «IRI(S)» dei piloti italiani. Ci fossero altre Case, specie quelle più legate all'automobilismo come produzione, con questa iniziativa, coraggio e larghezza di vedute! Sarebbe la fortuna del nostro sport.



Racing Team « Ceramiche IRIS » di Formula 2
Sede: via Parmeggiani, 2 - 40131 Bologna
- Tel. (051) 27 49 53 - 23 51 91

Presidente: dott. Romano Minozzi ● Direttore sportivo: Paolo Moruzzi ● Piloti a disposizione: Claudio Francisci, Nanni Galli, Arturo Merzario, Giovanni Salvati ● Auto: TECNO Formula 2

certi interessati (milanesi) i quali hanno visto subito il... rosso bolognese in questa iniziativa. Ma tant'è. Da diversi anni si son fatte chiacchiere in questo argomento. Anche la soluzione dei premi contributivi ai piloti o costruttori e a volte ad altre organizzazioni, non è che abbiano dato un risultato efficace.

Così, proprio in occasione del Convegno CSAI di Bologna, Anzio Zucchi — che svolge la sua attività professionale nell'ambito IRIS — propose al Presidente del Gruppo un abbinamento pubblicitario in campo automobilistico, con la premessa di adoperare solo i giovani piloti italiani che non riuscivano a darsi una monoposto almeno per la F. 2. Il dr. Minozzi, che ha tra i consiglieri della

strato una vivacità, un entusiasmo e una convinzione ammirevoli. Tanto che, dopo essersi compiaciuto di presentare i suoi gioielli (i piloti Nanni Galli, Arturo Merzario e Claudio Francisci) ha marcato stretto Gianfranco Pederzani, il quale praticamente crede di sentirsi esonerato nella operazione, anche a nome del fratello con la semplice vendita delle due macchine. Invece il dr. Minozzi ci tiene che le due Tecno non siano inferiori a quelle « ufficiali » Elf e si preoccupa in particolare dei motori e della loro efficienza.

È naturale che, al dunque, i Pederzani non potranno sottrarsi alla responsabilità indiretta di queste macchine « tricolori ». Sopra ci saranno per l'Europeo F. 2 — sin dal battesimo stagionale di

sultato ottenuto in F. 1 al G. P. d'Argentina e PETER WESTBURY. Per l'inglese con la barba da capretta si parla ora di F. A. in America con la Lotus, ma è certo che i suoi interessi con la Felday non gli permettono di abbandonare completamente le corse della F. 2. Non è da escludere che lo stesso ICKX disponga di una 36 patrocinata da un team belga. Unico italiano con la BT 36 sarà GAGLIARDI, sotto i colori della Jolly Club. Con le BT30 resteranno i fratelli BRAMBILLA, sempre per la Scuderia Ala d'Oro, cui si affiancherà SANDRO ANGELESI che, dopo la vecchia BT23, ha ben poche speranze di farsi onore.

Con le BT30 dello scorso anno saranno gli inglesi ALISTAIR WALKER, JOHN WATSON (finalmente rimessosi dell'incidente di Rouen), GRAHAM BIRREL, CYD WILLIAMS e JEREMY RICHARDSON che ha acquistato la macchina usata da Bell la scorsa stagione. Per i francesi, MAZET sarà su di una Brabham — certamente una 36 — grazie anche all'aiuto della Shell, NOGHES disporrà della ex BT30 della Sports Motors usata con poca fortuna da MAZET nel 70 e VALEC pare abbia optato per la Brabham dopo molte esitazioni per la March. Con le BT30 sarà anche il tedesco TERBEK — quello che va sempre molto forte al Nurburgring — e forse UNOLD che ha esordito ad Hockenheim in ottobre.

DUBLER e LINK — che ha ceduto la sua macchina a Moser in Columbia — saranno i due nuovi svizzeri sulla scena della F. 2, mentre BOB GERALD tornerà sui campi di corsa per affidare la sua BT30 al danese TOM BELSO. Un'altra BT30 è dell'americano GOTH.

CHEVRON Dopo il brillante esordio colombiano, la Chevron si accinge ad iniziare la stagione con maggiore convinzione dello scorso anno. SIFFERT rappresenta una grossa opportunità ma non si conosce l'altro pilota per la seconda macchina del team Siffert Chevron Cars Europe.

LOLA Sulla T240 non si sa bene chi correrà: era certo PETER HANSON, ma l'incidente occorsogli facendo un tuffo nel lago brasiliano vicino al circuito, gli lascerà postumi per qualche mese, per cui la sua candidatura è rimandata. Si parla di MIKE HAILWOOD, che corre già in F. 5000 Lola e (molto) di TRIMMER che è ancora incerto tra due diverse proposte per la F. 2.

PALLISER Sulla nuova F. 2 inglese correrà BRIAN CULLEN che finalmente si libererà della vecchia Brabham BT23 con cui ha corso fino a Bogotà; sulla Crosslee resterà il pilota costruttore NELSON, che si è visto anche a Imola in settembre. A completare il campo (fuori d'Italia) ci sarà con licenza spagnola SPARTACO DINI, con la vecchia De TOMASO.

g. n.

Questo, a grandi linee, è il conto della F. 2 71; un conto da cui restano esclusi alcuni piloti che saranno sicuramente della partita: uno è David Walker — vincitore della prova Brasiliana di Porto Alegre con la Lotus 59 di F. 3 — che è deciso a passare alla formula superiore ora che il suo contratto con la Lotus è scaduto; altro sicuro è Helmut Marko — da molti indicato come l'erede di Rindt — per cui si parla di March 712 tra le varie possibilità. Anche Beltoise, se la squalifica non porterà mutamenti nei suoi programmi, avrà una guida in F. 2, così come altri piloti di categoria A come Hill, per esempio. Circa Stewart non si conosce ancora se manterrà la promessa di rivolgere i suoi interessi agli Stati Uniti, abbandonando definitivamente le gare della F. 2.

In definitiva, anche volendo essere pessimisti di fronte alle previsioni invernali, almeno una cinquantina di piloti (in realtà se li contate sono circa 70) si preparano ad affrontare la stagione e, spesso, a contendersi una ventina di posti di partenza. Sarà un anno duro per molti!

m. s.

Gabriela