

Fallimento 3 Soltanto 8 partenti nel mini - G.P. VIGORELLI (e un'Alfa meglio dei Ford)

A sinistra, vediamo entrare in variante i protagonisti (pochi) della finale della prima gara delle F. 3 1600. In testa è Vittorio Brambilla, con la Birel-Alfa provvista di « polmoni », seguito da Gallo, da Compain all'esterno, da Lo Voi e da Noè (Attualfoto)

Col polmone artificiale BRAMBILLA

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MONZA - Fiato ai polmoni e fu subito Alfa. Così con la sua « trovata » Vittorio Brambilla si è aggiudicato la prima gara stagionale della nuova F. 3, battendo in volata un brillantissimo Marcello Gallo al volante dell'intramontabile Brabham di Salvatore Genovese.

Tutto sommato, a parte la poco felice idea di far disputare due batterie che hanno visto rispettivamente al via 5 e 6 piloti, la finale non ha mancato di rendersi quanto mai interessante.

La corona d'alloro ha cinto la testa del monzese Brambilla, il quale non ha avuto difficoltà a relegare dietro di sé piloti con una esperienza minore. Con Brambilla si è coronato finalmente un sogno, quello che molti italiani da tempo aspettavano: la prima vittoria di un motore italiano nelle gare di F. 3, l'unità motrice porta il blasone dell'Alfa Romeo, e così anche per la Casa milanese si è conclusa positivamente la « corsa » dietro ad una affermazione con vetture monoposto. Che l'Alfa ci tenesse ad affermarsi in questa categoria non è certo una novità, la conferma è poi venuta dal comunicato stampa emesso in questi giorni nel quale vengono annunciati i premi in denaro per i piloti che adotteranno motori della Casa milanese. Brambilla è il primo pilota ad aggiudicarsi il premio Alfa e se lo è meritato per più ragioni, per la sua combattività in gara, per la serietà professionale dimostrata, e infine, diciamo, per la « trovata » che potrebbe avergli agevolato questa prima vittoria stagionale.

Ci riferiamo ai suoi « polmoni » d'aria di riserva. Ecco in cosa consiste la cosa: la Birel del monzese, così come da De Sanctis di Franchi, entrambe equipaggiate con motore Alfa, proposto da Wainer, erano munite di due vistose sacche laterali che ricordavano la vecchia Ferrari-Lancia, ma a differenza di quest'ultima, nei serbatoi laterali delle due F. 3, non c'era benzina ma aria, che veniva aspirata a monte dalla nota strozzatura.

E' difficile stabilire al momen-

to se l'affermazione del pilota di casa sia stata ottenuta proprio in virtù delle diaboliche sacche, certo è che la Birel condotta da Vittorio Brambilla ha praticamente dominato il campo. Diciamo questo non perché esiste un risultato positivo in suo favore, ma per il modo con cui ha raggiunto lo scopo.

In finale, Brambilla, partito bene, ha sempre fatto parte del gruppo di testa comprendente tutti i migliori dal francese Patrice Compain, rivelazione della formula France, a Giovanni Fossati. Fuori causa è sempre stato invece Mohr, il tedesco, che ha preferito rodare il motore anziché buttarsi nella battaglia.

I più attivi apparivano subito

Fossati, Gallo, Noè, Compain e Brambilla. Quest'ultimo incappava in un testa-coda dal quale si riprendeva abbastanza bene, troppo bene hanno malignato in molti. In pochi giri Brambilla riconquistava il terreno perduto e si riprendeva a ridosso dei primi, controllandone con saggezza ogni mossa. Questa fulminea rimonta ha fatto sorgere dei dubbi sulla regolarità della sua vettura, ma al termine della gara i commissari tecnici sancivano che tutto era regolare. Nulla da aggiungere, quindi.

C'è da mettere in risalto alcune note. Una riguarda Fossati, il pilota della Brabham ha ad un certo punto dato l'impressione di volersene andare, poi ha registrato un

temporaneo calo del motore (difficile passaggio di carburante), cosa che gli ha fatto perdere la posizione di leader. Probabilmente, con Fossati tra i piedi, la volata avrebbe anche potuto assumere un'altra fisionomia; questo lo diciamo senza nulla togliere a Gallo trovatosi costretto a tirare suo malgrado la volata. E' mancato alla volata finale anche Compain, che aveva ben impressionato in prova. Il transalpino arrivato « lungo » alla variante, si è trovato costretto a proseguire fuori pista. Nulla di grave, ma il contatto con il gruppo di testa era ormai perduto.

Ma forse chi ha veramente perduto un'occasione favorevole è sta-

to Giovanni Lo Voi, vincitore della 2. batteria e realizzatore del giro più veloce nella finale. Il torinese, che disponeva di una Brabham BT 28 con motore Novamotor 1000, avrebbe certamente potuto vincere la corsa.

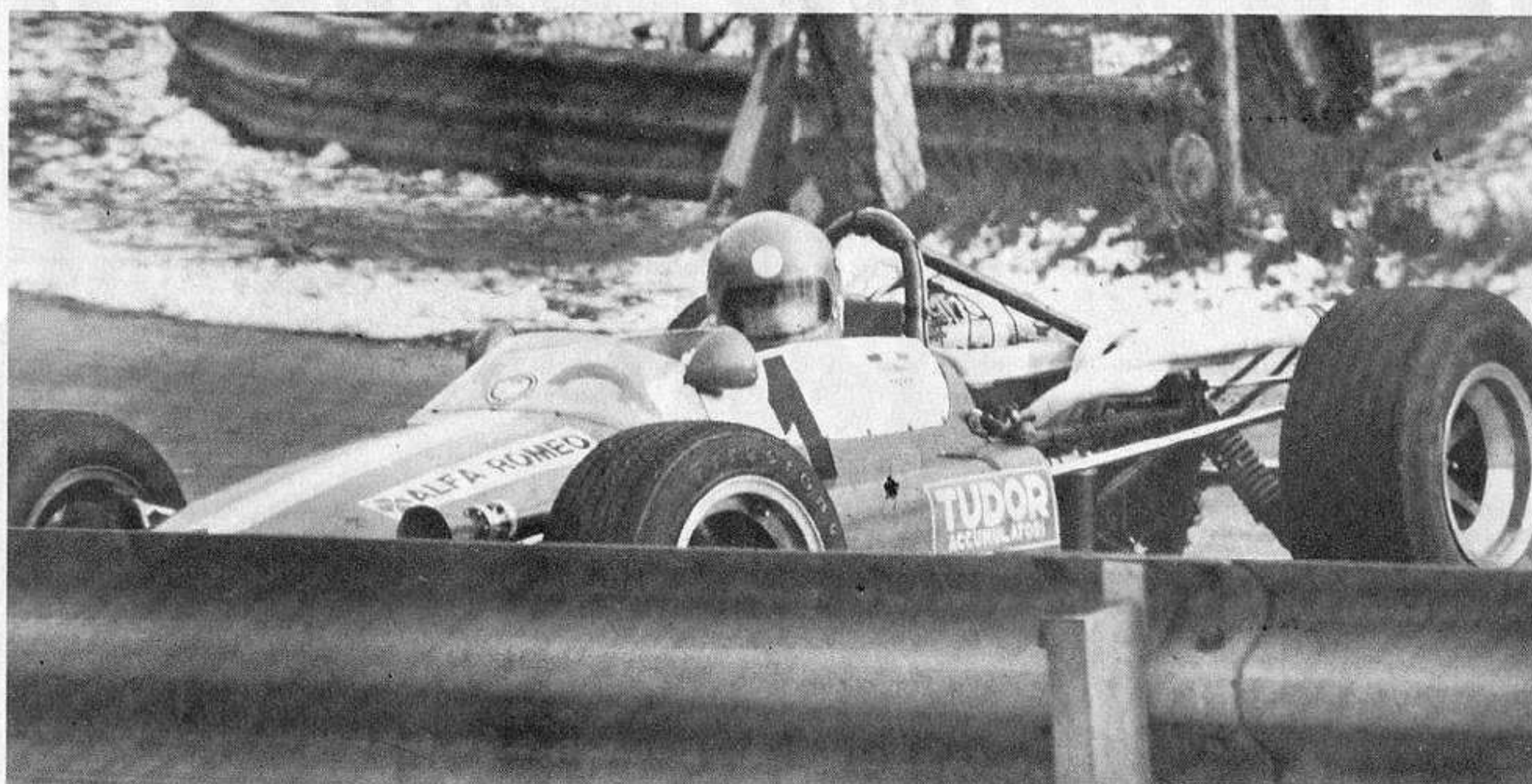
Quanto andiamo asserendo è facilmente confermabile: i mille dello scorso anno avevano 120 cv, calcolando che le monoposto che usufruiscono di queste unità devono essere zavorrate di 20 kg, equivalenti ad una perdita di 4/5 cv, non è difficile stabilire che almeno per il momento, le vecchie 1000 sono sulla carta ancora superiori; anche perché a differenza di quanto si va dicendo i motori 1600 così strozzati non superano nella realtà i 110 cv.

Ai box di Monza si parlava molto di un certo test fatto alla Cosworth, su di un motore preparato in Inghilterra che veniva accreditato di 118 cv, e che alla prova della verità non ha superato i 107. Un dato giusto, se si confrontano i tempi delle attuali F. 3 con i tempi delle Formula Ford; queste ultime ufficialmente sfiorano i 100 cv, sono più leggere e non godono della tenuta data dalle gomme larghe. Se si fa un simile confronto, si chiariscono tutti i dubbi su quanto si spara a proposito di potenze.

Il Vigorelli ha detto la sua: il primo match di F. 3 71 è stato appannaggio dei motori italiani Alta, e il merito andrebbe equamente diviso tra il preparatore Wainer che è tornato così brillantemente alla ribalta e il pilota che ne ha curato insieme la messa a punto.

Al termine della gara verifiche d'ufficio per scoprire eventuali « succhi » d'aria fuori legge. Come abbiamo accennato, i commissari hanno decretato tutto regolare, anche se i fratelli Pedrazzani della Novamotor, non sembravano (e forse a ragione), troppo convinti dei sistemi usati per scoprire eventuali più o meno vistose prese d'aria. C'era da aspettarsi questi strascichi, li avevamo previsti. Sull'argomento torneremo comunque quanto prima.

C. C. M.



Il testa-coda in variante di Brambilla che, mettendo le ali ai piedi al monzese impegnato nel recupero, ha innescato le polemiche sfociate nel reclamo — poi risultato vano — di Gallo contro il vincitore

21. GRAN PREMIO VIGORELLI - Gara internazionale per vetture della Formula 3, circuito Junior di Monza, 7 marzo '71.

LE CLASSIFICHE

1. batteria (giri 20, km 47,700)
1. Vittorio Brambilla (Birel Alfa Romeo Wainer) in 20'09"4, media kmh 141,987;
2. Franco Roberto Noè (Lotus 69 Novamotor) 20'09"5; 3. Luigi Fontanesi (Tecno Novamotor) 20'13"1; 4. Carlo Franchi (De Sanctis Alfa Romeo Wainer)

20'23"4; 5. Santino Pancotti (De Sanctis 1000) giri 7.
Giro più veloce: il 15. di Noè in 58" alla media di kmh 148,034.

2. batteria (giri 20, km 47,700)
1. Giovanni Lo Voi (Brabham 1000) in 15'05" alla media di kmh 142,309; 2. Adelmo Fossati (Brabham) 15'05"3; 3. Patrice Compain (Martini) 15'21"4; 4. Manfred Mohr (Lotus) 15'34"5; 5. Marcello Gallo (Brabham) 14'22"3, giri 14; 6. Giuseppe Bianchi (Lotus) 1'12"2, giri 1.

Giro più veloce: il 12. di Patrice Com-

pain in 58"5, alla media di kmh 146,769. Finale (giri 31, km 73,735)

1. Vittorio Brambilla (Birel Alfa Romeo) in 30'44"30, media kmh 144,318; 2. Marcello Gallo (Brabham) 30'44"34; 3. Franco Roberto Noè (Lotus) 30'45"1; 4. Adelmo Fossati (Brabham) 30'55"4; 5. Patrice Compain (Martini) 31'08"3; 6. Carlo Franchi (De Sanctis Alfa Romeo) 31'11"5; 7. Manfred Mohr (Lotus) 31'59"6; 8. Giovanni Lo Voi (Brabham) giri 28.

Giro più veloce: l'8. di Lo Voi (Brabham 1000) alla media di kmh 149,842.



Qui sopra, ecco la volata finale che vede la vittoria di Brambilla per un soffio su Gallo



A destra, Vittorio Brambilla, di spalle, porge la mano a Gallo: poi ci sarà il reclamo...

LA junior «strozza» anche i reclami

Senza emozioni le batterie

Nel primo pomeriggio, con un pallido sole che finalmente ha fatto la sua (comunque piacevole) apparizione, si disputa la 21. edizione del Gran Premio Vigorelli.

La tribuna centrale è ormai piena di spettatori la cui passione ha avuto ragione nonostante la giornata sempre piuttosto fredda. La competizione è articolata in due batterie (ciascuna sulla distanza di 20 giri della pista Junior pari a 47,700 chilometri) e finale sulla distanza di 31 giri pari a 73,735 chilometri. Tra l'altro la competizione è valida quale prima prova del campionato italiano di Formula 3 il cui campione in carica è il napoletano Giovanni Salvati.

il comando Vittorio Brambilla e Fabrizio Noè, che dopo appena qualche tornata accumulano ben presto un notevole vantaggio. Ha inizio a questo punto una bella schermaglia tra la Birel di Brambilla e la Lotus di Noè. La Birel passerà per prima sul traguardo soltanto sei volte, mentre le altre 14 volte è il giovane Noè a mettere la ruota davanti a quella dell'avversario.

La batteria volge così al termine, e si concluderà con una bella volata che il monzese fa sua grazie alla superiore esperienza. Infatti all'uscita dalla parabola è Noè a precedere l'avversario ma a una cinquantina di metri dal traguardo Brambilla, sfrut-

MONZA - L'ultima trovata di Giambertone, il dinamico artefice della «Madunina», contrariamente alle previsioni non ha certo riscosso il successo sperato: è a tutti noto che «Giamba» ha una certa predilezione a fare le cose in grande e per primo; questa volta però il suo «Vigorelli» non ha confermato la regola.

Al ridottissimo tempo organizzativo, tanto per complicare le cose, si è aggiunta la neve: venerdì mattina, vigilia delle prove ufficiali un candido manto di neve ricopriva l'autodromo nazionale. «Mano agli spalanee» era l'ordine che veniva subito impartito dagli organizzatori. Alla neve seguiva un'ondata di gelo, non poche monoposto hanno subito danni a causa del freddo. Le condutture dell'acqua non hanno retto la rigida temperatura e sono scoppiate. Giambertone voleva essere il primo in Europa ad organizzare una gara riservata alle nuove F.3, c'è riuscito sì, ma certo non con grande successo: non aveva previsto il freddo, e che freddo!

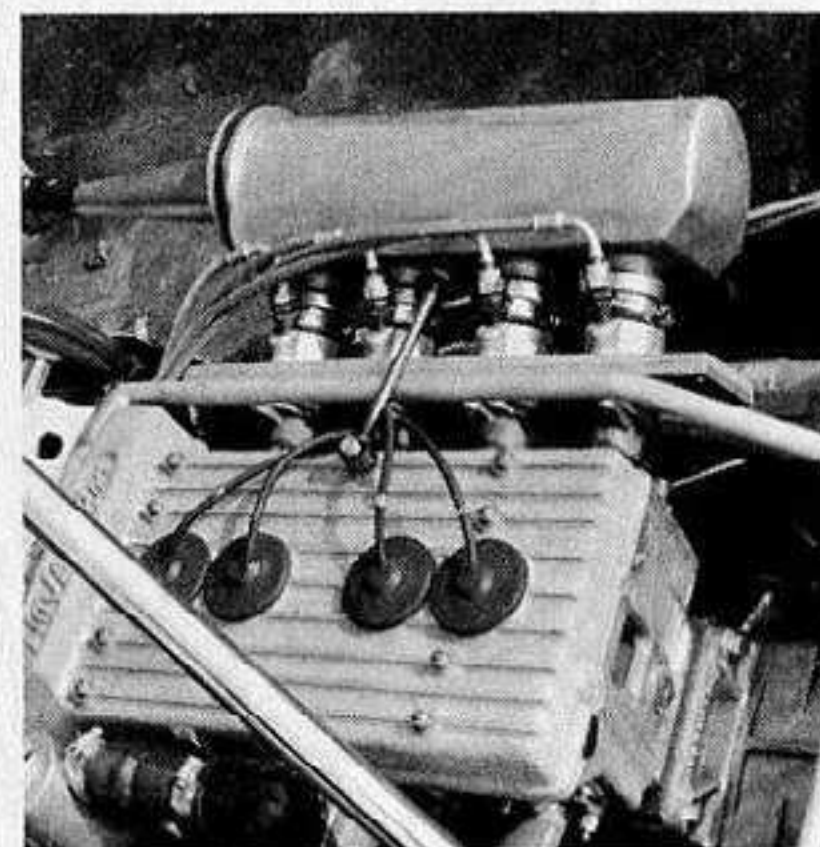
Al ritardato arrivo della primavera ha fatto riscontro una analoga situazione nella preparazione dei nuovi motori di F.3. Due fattori probabilmente legati l'uno all'altro che hanno fatto sì che le presenze in questo primo «rendez-vous» internazionale della rinnovata categoria registrassero un imprevisto sensibile calo. I primi a mancare all'appuntamento sono stati i piloti francesi che confidavano molto sulle tanto decantate doti dei loro motori Alpine. Si era parlato di oltre 125 CV, potenza quanto mai rilevante, che però non è sembrata sufficiente ad affrontare le unità motrici Ford e Alfa, i quali sembra non riescano a superare il limite dei 118 CV, almeno stando a quanto ottimisticamente dichiarato dai rispettivi preparatori, e non confermato poi dai tempi in prova. Questi ultimi a dire il vero probabilmente non rispondono alla realtà dell'attuale situazione: il freddo (come vedremo più avanti) ha notevolmente influito sulle generali prestazioni.

Poche le presenze in pista, ma ai box i «volontari appiedati» curiosavano con fare attento: piloti e costruttori attendevano con ansia questa prima comparsa delle monoposto 1600 strozzate. Il «diabolico» quanto farsesco regolamento ha un po' offuscato le idee, troviamo quindi logico che i piloti in particolar modo, prima di spendere i loro soldi, per altro non pochi, circa 8 milioni di lire per una monoposto di F.3, si siano concessi un attimo di pausa tanto per rendersi conto di quanto andava accadendo. Quello che invece ci appare strano è il fatto che, pur essendo noto da due anni, il nuovo regolamento di F.3 non sia stato contestato in tempo, questo ci fa supporre due cose; la prima, non è altro che la conferma della scarsa preparazione degli uomini «tavolino», cioè dei burocrati che si divertono a stilare regolamenti (e poi pretendono di farli rispettare ricorrendo a verifiche empiriche a mezzo di «tappi»); la seconda, l'eccessiva fiducia dei costruttori e dei piloti, i quali speravano in un più che giusto ripensamento dei medesimi.

Uomini e tappi



Sopra, l'ing. Galmanini con il «sonar» impegnato a cercare eventuali aspirazioni «sospette». Sotto, il Ford Novamotor, con l'otturatore della ghigliottina costruito in vetroresina epossidica



Ma veniamo alle prove: mancando le Alpine, il confronto Alfa-Ford ha tenuto banco. Insufficiente preparazione e lacuna di presenze hanno fatto sì che il fattore umano passasse ovviamente in second'ordine. Diciamo che quest'argomento non ci richiederà molto spazio. Positivo come è ormai abitudine qui a Monza è stato Vittorio Brambilla, il monzese ha ceduto, solamente al transalpino Compain, debuttante in F.3, risultato più veloce di 4 decimi nel corso delle prove. L'esame uomo, ci conferma una nostra valutazione su Luigi Fontanesi, il modenese indimenticato protagonista del campionato '69 di F.850 dopo un anno di assenza dal mondo delle corse, debuttando in F.3, non sembra

aver perso la grinta che lo aveva già in precedenza contraddistinto.

Brambilla, sia per esperienza che per allenamento, è apparso al di sopra di tutti. Un vero peccato che una serie di disavventure non abbiano consentito al rientrante Mohr di prendere fattivamente parte ai tests della vigilia. La sua Lotus, motore Novamotor Ford Twin Cam, ha accusato prima ancora di scendere in pista noie alla lubrificazione e poi alla frizione, contrattamenti che hanno costretto il pilota tedesco ad effettuare i cinque giri d'obbligo previsti dal regolamento con la vettura gentilmente messagli a disposizione da Noè.

Per ciò che concerne i motori, visto che Brambilla è stato superato da Compain e che lo stesso monzese non ha poi surclassato i suoi diretti inseguitori, si potrebbe dedurre che pur essendo abbastanza positiva, la prima uscita dei motori Alfa preparati da Wainer non può considerarsi una affermazione. Senza prendere in considerazione la gara che in molti casi può non rispecchiare la reale valutazione dei propulsori, sia pure leggera, si registra una prevalenza dei motori Ford.

Dopo le prove la classifica registra tre differenti combinazioni, sarà forse questa l'unica nota positiva, per ciò che concerne la tecnica registrata dalla debuttante F.3. Abbiamo detto tre differenti combinazioni, eccole: Compain (Martini-Ford Twin Cam) elaborato dall'inglese Rowland, il quale dichiara una potenza di 116 CV a 6500 giri. Peso della vettura 445 kg. Il propulsore si avvale di un impianto d'alimentazione ad iniezione indiretta Lucas, il prezzo di questa unità motrice è stato fissato in L. 2.500.000: bel progresso economico, un dato che i famosi «burocrati» dei regolamenti dovrebbero tenere ben presente.

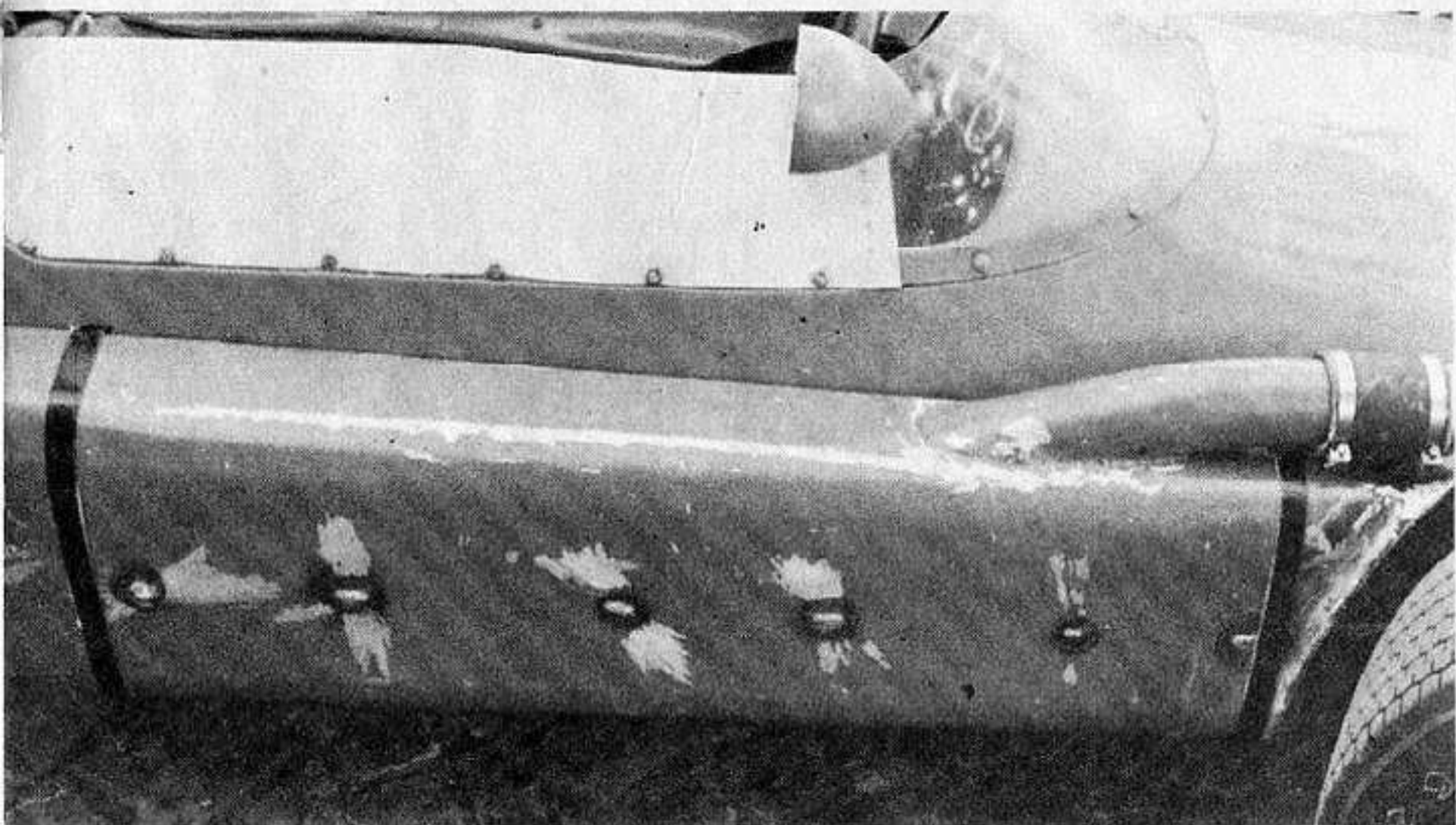
Al secondo posto troviamo Brambilla con la Birel-Alfa Wainer potenza dichiarata 115 CV, iniezione Lucas L. 1.600.000.

C'è poi la novità dei fratelli Pedrazzani, che con Fossati hanno ipotizzato la terza posizione: anch'essi si sono sbizzarriti sul tema Ford: 118 CV a 5400 giri prezzo 1.900.000 iniezione Kugelfischer. Stando ai dati dichiarati non c'è da rallegrarsi ma da stupirsi.

C'è da aggiungere un particolare, la rigida temperatura non ha consentito di sfruttare in pieno, anzi tutt'altro, l'aderenza delle gomme. Ciò non è un elemento da sottovalutare, in accelerazione, e di accelerazione i nuovi motori 1600 non difettano. Il fattore gomme non ha potuto dare il proprio contributo, il tempo perso in sbandate e i ritardi nello sfruttamento della potenza si assommano, risultato: realtà falsata.

Il risultato di queste prove e quello della gara non può e non deve essere preso come prova termometro: un più reale bilancio lo si potrà trarre al prossimo incontro, anche se sin d'ora possiamo affermare che la nuova F.3 così come è non potrà riservarci delle grandi sorprese.

c. m.



Uno dei due «polmoni» che permettono la respirazione dell'Alfa di Vittorio Brambilla e di Carlo Franchi. Ovviamente, in rilascio le camere si riempiono d'aria non utilizzata, che viene poi sfruttata in pieno dal motore nella successiva fase di accelerazione

In gara ci sono le speranze dell'automobilismo sportivo italiano alla ricerca del risultato di prestigio, quali il monzese Adelmo Fossati, il novarese Fabrizio Noè, il modenese Luigi Fontanesi, il romano Marcello Gallo, oltre al già affermato monzese Vittorio Brambilla.

Prima batteria

Alla prima batteria si schierano per la partenza soltanto cinque delle sei vetture qualificate. Manca il francese Jacques Coulon, la cui Martini ha avuto noie all'alimentazione. In prima fila sono Luigi Fontanesi su Tecno e Vittorio Brambilla su Birel; in seconda Fabrizio Noè su Lotus e Carlo Franchi su De Sanctis; in terza il solitario Santino Pancotti al volante di una De Sanctis ancora della vecchia formula tre, ovvero da 1000 cc.

Subito dopo la partenza prendono

tando sapientemente la scia della Lotus di Noè, taglia vittoriosamente il traguardo.

Seconda batteria

Senza troppe emozioni anche la seconda batteria con sei vetture alla partenza. In prima fila è il francese Patrice Compain, che nelle prove ufficiali è stato il più veloce con 58"3 alla media di kmh 147,272. Ma il suo vantaggio di partenza non gli servirà a nulla in quanto già al primo giro passerà notevolmente staccato a causa di noie meccaniche. Il duello si restringerà al monzese Adelmo Fossati su Brabham e al torinese Giovanni Lo Voi su una Brabham da 1000 cc. I due si alternano al comando per tutta la durata della gara che si conclude con uno spunto vincente di Lo Voi davanti a Fossati e al francese Compain che ha potuto recuperare.

Congelati a MONZA dal mattino
spettatori e piloti nella «junior»

Più spettacolo con le miniposto

CRUGNOLA (850)
BODINI (F.FORD)
battesimi
da vincitori



Mario Crugnola, fortunato ma meritevole vincitore delle Formule 850



Alceste Bodini, con la Tecno, si è imposto nella combattutissima F. Ford

MONZA - Alle 10,30 parte la prima corsa, quella delle 850. L'autodromo è sotto una cappa grigia e in un'ondata di freddo che mantiene la neve ai margini delle piste, con alcuni gradi sotto zero. Il ghiaccio è stato eliminato con l'aiuto delle scope, delle vanghe e del filler su tutto il percorso Junior che sarà teatro delle sette corse in programma, incentrate nel «Vigorelli» con la F. 3.

Nella giornata di prove il miglior tempo era stato fatto segnare dal bresciano Franco Tironi con la Tony la cui novità più notevole è costituita dai giunti cardanici nelle sospensioni; aveva segnato 1'03"5 davanti alla alessandrina Lella Lombardi su Biraghi fermatasi a 2/10 sopra, assieme ad Alberto Colombo su BWA e davanti ad Angelo Ancherani su Selene che aveva segnato 1'03"8.

I motori sono tutti vecchi, meno quello della BWA di Guanziroli: nuovo di zecca, preparato da Alloni, che cura anche quello della BWA di Colombo che aspetta di avere anch'egli quello nuovo. Già alla partenza della corsa si verifica un episodio, sfuggito perfino a quanti erano sulla linea di partenza, ma che per i pochi che avevano potuto osservarlo aveva fatto temere il peggio. Sono in prima fila la Lombardi e Ancherani, seguiti da «Jerry» e Zanetta, in terza fila «Pibo» e Manzoni, in quarta Daccò e Zorzi, in quinta Rasia Del Polo e Bertaccini.

Quest'ultimo ha difficoltà di partenza: non gli entra la marcia quando già tutti sono in movimento. Il commissario di percorso Gianfranco Brascia intuisce il pericolo per i sopravvanti e agita la bandiera gialla immediatamente. La tempestività consente a due vetture — quella di Fiocco e quella di Cavagni — di evitare con una brusca sterzata la macchina ferma. La corsa è dominata dalla Lombardi che stacca nettamente Ancherani e gli altri. Di rilievo la gara di Manzoni, esordiente.

Nella seconda batteria il duello vive della superiorità dei mezzi di Tironi e Colombo che si alternano a condurre dal principio alla fine, con vittoria per il milanese davanti agli ottimi Guanziroli, Crugnola, Vinella, «Lucas».

Diciotto sono gli ammessi alla finale, del «4. Premio Novolan» alle ore 12,05. Ma la Bignami di Manzoni non si presenta per un ritardo ai boxes del recinto. Quando l'esordiente milanese si presenta al cancello di pista, è già cominciato il giro di ricognizione. Niente da fare. La più veloce è la Biraghi della Lombardi che precede per alcuni giri Colombo, Tironi, Crugnola, Guanziroli e gli altri. All'inizio del quinto giro, in variante, la Lombardi va in testa-coda al centro della pista. Colombo non può evitare di toccarla sia pure di poco e si arresta, obbligando Tironi a fermarsi pure lui.

Ancherani fa suoi un paio di giri, mentre Colombo e Tironi risalgono le posizioni fino a portargli a ridosso. La Lombardi, pure si porta all'inseguimento, ma incappa in un altro testa-coda in variante. Riparte, ma dopo poco viene urtata in una piccola bagarre e finisce contro il guard-rail, rompendo il tubo di scarico e lesionando il motore, si ritira.

Intanto Colombo e Tironi vanno via facilmente e staccano Crugnola, Guanziroli, «Lucas», «Jerry». Ancherani rompe la sospensione posteriore ed è costretto a ritirarsi. Mancano due giri al termine e Colombo e Tironi hanno un vantaggio di almeno mezzo chilometro sul più diretto avversario, Crugnola. Ma quasi all'uscita delle «varianti» si spacca l'albero motore della BWA di Colombo. Tironi che gli è a ruota non può evitare di toccarlo, andando sull'erba.

«E pensare — dirà poi il bresciano — che già da un paio di giri mi ero accorto che la macchina di Colombo non andava a pieno volume: era scesa di un migliaio di giri. Avrei potuto andarmene».

Conclusione favorevole per Crugnola, alla sua prima vittoria, per distacco davanti a «Lucas» e agli altri come indica la classifica.

Il dottor Gasco dell'Ufficio sportivo dell'Alfa Romeo è stato, naturalmente molto contento della vittoria di Brambilla e ha detto: «Questo darà più fiducia a Wainer Mantovani e proporrà alla direzione dell'Alfa Romeo di considerare ancora più favorevolmente la questione dei motori per la Formula 3».

Le verifiche tecniche alle «F. 3» hanno impegnato i commissari tecnici per le novità riguardanti soprattutto la strozzatura di 20 millimetri del cono di aspirazione dell'aria. Hanno adottato una specie di sonda, curioso strumento, che misura la quantità d'aria dopo la strozzatura. «Ma sono controlli ancora difficili» hanno detto gli ingegneri Galmanini e Guerciotti, sotto il vigilante occhio di M. R. Henry Treu segretario generale della CSI venuto appositamente da Parigi per seguire i controlli della nuova formula.

Il pubblico che, contrariamente ad altre gare più importanti, era abbastanza numeroso (anche forse attratto da un sole primaverile, benché soffiato un freddo vento di montagna), ha seguito con interesse la corsa, fatto che ci ripropone l'interesse che destano queste gare per vetture da turismo.

to da un sole primaverile, benché soffiato un freddo vento di montagna), ha seguito con interesse la corsa, fatto che ci ripropone l'interesse che destano queste gare per vetture da turismo.

to da un sole primaverile, benché soffiato un freddo vento di montagna), ha seguito con interesse la corsa, fatto che ci ripropone l'interesse che destano queste gare per vetture da turismo.

to da un sole primaverile, benché soffiato un freddo vento di montagna), ha seguito con interesse la corsa, fatto che ci ripropone l'interesse che destano queste gare per vetture da turismo.

to da un sole primaverile, benché soffiato un freddo vento di montagna), ha seguito con interesse la corsa, fatto che ci ripropone l'interesse che destano queste gare per vetture da turismo.

to da un sole primaverile, benché soffiato un freddo vento di montagna), ha seguito con interesse la corsa, fatto che ci ripropone l'interesse che destano queste gare per vetture da turismo.

to da un sole primaverile, benché soffiato un freddo vento di montagna), ha seguito con interesse la corsa, fatto che ci ripropone l'interesse che destano queste gare per vetture da turismo.

to da un sole primaverile, benché soffiato un freddo vento di montagna), ha seguito con interesse la corsa, fatto che ci ripropone l'interesse che destano queste gare per vetture da turismo.

to da un sole primaverile, benché soffiato un freddo vento di montagna), ha seguito con interesse la corsa, fatto che ci ripropone l'interesse che destano queste gare per vetture da turismo.

to da un sole primaverile, benché soffiato un freddo vento di montagna), ha seguito con interesse la corsa, fatto che ci ripropone l'interesse che destano queste gare per vetture da turismo.

to da un sole primaverile, benché soffiato un freddo vento di montagna), ha seguito con interesse la corsa, fatto che ci ripropone l'interesse che destano queste gare per vetture da turismo.

to da un sole primaverile, benché soffiato un freddo vento di montagna), ha seguito con interesse la corsa, fatto che ci ripropone l'interesse che destano queste gare per vetture da turismo.

to da un sole primaverile, benché soffiato un freddo vento di montagna), ha seguito con interesse la corsa, fatto che ci ripropone l'interesse che destano queste gare per vetture da turismo.



Massimo Ranieri a Monza prima della disavventura (a piedi)

Il Massimo del brivido

MONZA - Il freddo ha giocato un brutto tiro anche a Massimo Ranieri, lo scugnizzo della canzone italiana, la voce che ha dominato l'ultima edizione di Canzonissima non avrà un bel ricordo del suo primo contatto del mondo delle corse d'auto: il Massimo nazionale, a Monza per le riprese di un fumetto ambientato sulle corse, è caduto malamente sull'asfalto della pista rischiando veramente grosso. Ma gli è successo a piedi. Per una banale sfida alla Berruti col sottoscritto e col fotografo monzese Ferranti, che sino allora aveva fatto «balia» a Massimo Ranieri, cercando di farlo entrare nel giro delle quattro ruote. Ferranti ha accennato lo scatto, Ranieri è partito con la velocità d'un fulmine, e, dopo una cinquantina di metri, con la stessa velocità è precipitato a terra battendo il capo. Sono stati attimi lunghissimi, Massimo non accennava a riprendere conoscenza. E' intervenuto il medico di Monza che lo ha fatto ricoverare immediatamente in ospedale: sospetto trauma cranico. Una diagnosi poco rassicurante. Per fortuna tutto si è risolto abbastanza bene, ora Massimo Ranieri è convalescente. Presto tornerà a Monza per concludere il fotoromanzo che lo vede pilota di fama.

Dalla fantasia alla realtà; nel fotoromanzo Ranieri è un grande pilota, nella realtà, il noto cantante non possiede neppure la patente!

A Massimo Ranieri avevamo chiesto se da piccolo aveva mai pensato al mondo delle corse. Ha

ammesso di non aver mai pensato alle automobili:

«Perché il mio sogno è sempre stato di divenire un grande giocatore di calcio. Francamente, non sono mai stato attratto dalle corse, ultimamente invece, forse a causa proprio dell'incidente di Giunti, si è svegliato in me un particolare interesse per le automobili da corsa. Sarò probabilmente poco coraggioso, ma io solo a vederle ferme ho un po' di fifa! Oh, hai sentito l'incidente di Regazzoni? Mannaggia, sai che paura! Però non nascondo che qualche giretto, anche se un po' scomode, su una di queste monoposto lo farei». Indicando la Brabham di Brambilla, Ranieri accenna con le labbra il rombo della potente F. 2. Per un attimo anche Massimo, «er più» della canzone italiana, ha sognato di volare a duecento all'ora nonostante sia privo di patente.

La cosa che più ha colpito Ranieri sono state le gomme: «Am-mappete come sono grandi!» ha più volte esclamato il cantante «Se queste sono così, quelle di F. 1 devono essere mostruose!».

Poi presa una certa confidenza, Ranieri ha cercato sempre più avidamente notizie e spiegazioni sul mondo delle corse. Ad un certo punto ha chiesto: «Ma chiste, Brambilla è veramente forte?»

Ad un nostro cenno di conferma, ha replicato: «Ma allora perché non corre con la Ferrari invece che con sta Brabhamme?».

c. c. m.

Show BMW a Jarama

MADRID - Questa prima corsa, che inaugurava la stagione del Circuito del Jarama, è stata una mini-gara poiché gli organizzatori, annullando quanto previsto in calendario, hanno cancellato le prove delle vetture sport e sport-prototipi e fatto disputare solo quello del turismo gruppi 1 e 2 nazionale. Da quanto è stato comunicato, la stessa cosa avverrà per tutte le gare in calendario tranne che per la Sei Ore.

Nel gruppo 1 su diciassette partenti, dodici vetture erano Seat e su ventinove del gruppo 2, dodici erano Mini, ma nei due gruppi hanno avuto la meglio le BMW 2002 T1. Del gruppo 2 l'Alfa Romeo GTA di Barrios ha tallonato per tutta la gara la BMW di Mesia, senza però riuscire a sorpassarlo anche a motivo di qualche sbandata che gli ha fatto perdere secondi preziosi. Nel gruppo 1 Zapico con la Renault Gordini riusciva a piazzarsi terzo a un minuto e cinque secondi dal vincitore, dopo una gara tirata e cercando di guadagnare sulla frenata quello che i suoi avversari ottenevano con la maggior potenza delle vetture.

Il pubblico che, contrariamente ad altre gare più importanti, era abbastanza numeroso (anche forse attratto da un sole primaverile, benché soffiato un freddo vento di montagna), ha seguito con interesse la corsa, fatto che ci ripropone l'interesse che destano queste gare per vetture da turismo.

to da un sole primaverile, benché soffiato un freddo vento di montagna), ha seguito con interesse la corsa, fatto che ci ripropone l'interesse che destano queste gare per vetture da turismo.

to da un sole primaverile, benché soffiato un freddo vento di montagna), ha seguito con interesse la corsa, fatto che ci ripropone l'interesse che destano queste gare per vetture da turismo.

to da un sole primaverile, benché soffiato un freddo vento di montagna), ha seguito con interesse la corsa, fatto che ci ripropone l'interesse che destano queste gare per vetture da turismo.

to da un sole primaverile, benché soffiato un freddo vento di montagna), ha seguito con interesse la corsa, fatto che ci ripropone l'interesse che destano queste gare per vetture da turismo.

to da un sole primaverile, benché soffiato un freddo vento di montagna), ha seguito con interesse la corsa, fatto che ci ripropone l'interesse che destano queste gare per vetture da turismo.

to da un sole primaverile, benché soffiato un freddo vento di montagna), ha seguito con interesse la corsa, fatto che ci ripropone l'interesse che destano queste gare per vetture da turismo.

to da un sole primaverile, benché soffiato un freddo vento di montagna), ha seguito con interesse la corsa, fatto che ci ripropone l'interesse che destano queste gare per vetture da turismo.

to da un sole primaverile, benché soffiato un freddo vento di montagna), ha seguito con interesse la corsa, fatto che ci ripropone l'interesse che destano queste gare per vetture da turismo.

to da un sole primaverile, benché soffiato un freddo vento di montagna), ha seguito con interesse la corsa, fatto che ci ripropone l'interesse che destano queste gare per vetture da turismo.

to da un sole primaverile, benché soffiato un freddo vento di montagna), ha seguito con interesse la corsa, fatto che ci ripropone l'interesse che destano queste gare per vetture da turismo.

to da un sole primaverile, benché soffiato un freddo vento di montagna), ha seguito con interesse la corsa, fatto che ci ripropone l'interesse che destano queste gare per vetture da turismo.

Mezzo rally-neve di MIKKOLA poi due SAAB

HELSINKI - Il Rally delle Nevi in Finlandia ha preso il via sotto nevicata intensissima che hanno fatto sembrare le difficoltà della settimana precedente, nel Rally di Svezia, quasi insignificanti. Il rally finlandese, lungo 1500 km, come difficoltà di percorso non ha assolutamente niente da invidiare alle altre competizioni similari che si svolgono in Scandinavia; semmai presenta un maggior numero di difficoltà, dato lo stato pessimo delle strade che si dipanano fra le migliaia di laghetti da cui è costellata la Finlandia meridionale.

Al via, dato la sera del 26 febbraio, si sono presentati oltre cento concorrenti, dei quali una buona parte reduci dal Rally di Svezia. Gran favorito della competizione il campione di Helsinki, Hannu Mikkola, vincitore della edizione precedente e senza dubbio uno dei nomi migliori in campo mondiale nella specialità. Il motore dell'auto di Mikkola, una Ford, arrivò dall'Inghilterra circa un'ora e mezzo prima del via e venne montato a tempo di record, dimodoché Mikkola potesse regolarmente presentarsi alla partenza.

Subito dopo il via, al termine delle prime prove speciali — dopo 12 — la classifica parziale vedeva in testa Timo Makinen su una Ford Escort (205 cavalli!) con 4017 punti, secondo Hannu Mikkola (Ford) con 4017 p., terzo Carl Orrenius (Saab) con 4075 p., quarto Stig Blomqvist (Saab) con 4087 p. e via via tutti gli altri fra cui già una decina si erano ritirati per noie soprattutto alla trasmissione, messa a durissima prova dalle condizioni delle strade.

Nella giornata successiva le condizioni atmosferiche peggiorarono ulteriormente e, a metà percorso i concorrenti ritirati erano già 53. Gli organizzatori furono persino costretti ad annullare parecchie prove speciali, data la assoluta impraticabilità di alcune strade e la « scomparsa totale » di altre, che sembravano cancellate sotto un metro e mezzo di neve. Fra i ritirati del secondo giorno vittime illustri furono Anders Gullberg e Runar Nyström (2. nel Kak Rally) entrambi per danni al cambio.

Fratanto Hannu Mikkola continuava a mantenere saldamente la posizione di leader sino alla 30. prova speciale (dopo circa 850 km di 1500 km di rally) allorché, in una curva, perse il controllo dell'auto finendo fuori strada e la cosa gli costò parecchie penalità, facendolo cedere dalla prima alla quarta posizione. Dopo pochi chilometri il finlandese — gran favorito — era costretto al ritiro. Rimaneva così in testa Makinen (che aveva condotto sino alle prime dodici prove speciali) e la situazione, a circa 500 km dal termine, era la seguente: 1. Makinen (Ford) con 14.561 punti; 2. Blomqvist (Saab) con 14.639 p.; 3. Orrenius (Saab) con 14.977 p., quindi gli altri fra cui in sesta posizione il finlandese Esa Nuttila (Opel) con 11.463 p., alla sua prima partecipazione al rally finlandese!

Negli ultimi 300 km Timo Makinen era costretto al ritiro per un danno alla trasmissione e passava così in testa Stig Blomqvist, su Saab che terminava da trionfatore dinanzi al connazionale Orrenius pure su Saab. Su 105 partiti soltanto 36 riuscivano a completare il percorso e ciò dà una chiara idea della durezza di questo rally di Finlandia.

Sergio Marchetti

RALLY DELLE NEVI - Helsinki - 26-28 febbraio 1971 - Rally internazionale

CLASSIFICA FINALE

1. Stig Blomqvist-Arne Hertz (Saab) pen. 27652; 2. Orrenius Persson (Saab) 27775; 3. Majander-Krogell (Opel) 28557; 4. Nuutila-Kivimaa (Opel) 28968; 5. Nuutila-Rautanen (Opel) 29893; 6. Lehtonen-Lehtonen (Opel) 29949; 7. Harkonen-Panttu (Opel) 30028; 8. Norrgard-Mankonen (Opel) 30120; 9. Vilkas-Soini (Saab) 30218; 10. Hiltunen-Kimilainen (Volvo) 30498.

Ladri « sportivi » per Vaccarella

PALERMO - Come ricorderete, ignoti ladri avevano asportato dalla vettura del « preside volante », Ninni Vaccarella, una radio e transistori ed una borsa conte-

nente tutti i documenti del pilota palermitano, ivi compresi quelli relativi alla possibilità di gareggiare, cioè patente e licenza internazionale. I ladri, evidentemente sportivi, hanno però immediatamente reso a Vaccarella i documenti stessi, imbucandoli in una cassetta postale, questo a soli due giorni dal furto.

NICOLAS e l'ALPINE sul ghiaccio delle CHARBONNIERES

LIONE - Ancora i due forti francesi dell'Alpine-Renault, Jean Pierre Nicolas e Claude Roure sono stati i vincitori del Rally automobilistico Stoccarda-Lione-Charbonnières che si è svolto in due giornate, venerdì e sabato, fra mille difficoltà a causa delle strade coperte di neve.

Il concorrente tedesco favorito dal pronostico, Janger, ha dovuto interrompere la corsa dopo essere stato in testa alla classifica con la sua Porsche 911 al termine della prima giornata di gara.

Il rally, seconda prova per il campionato internazionale piloti, era alla sua 24. edizione. Nicolas l'ha vinto grazie alla sua regolarità. La prima tappa di 875 chilometri aveva visto ridursi considerevolmente il numero dei concorrenti per le difficili condizioni del percorso, con neve e ghiaccio. Solo 87 equipaggi erano riusciti a prendere il via per la seconda tappa di 1064 chilometri.

Dopo i primi abbandoni importanti (di Fiorentino per fusione delle bronzine e di Andruet per accensione difettosa), già si delineava la possibilità di una vittoria di Nicolas con l'Alpine. Ma non si poteva escludere una sorpresa da parte di altri forti concorrenti; come Janger, Piot, Glemser, Ragnotti (Opel Kadett) o Larrousse (Simca CG).

Ma per la Simca Proto la serie « nera » degli infortuni non si arrestava al ritiro di Fiorentino. Infatti al passaggio per Saint Pierre de Chartreuse Larrousse perdeva per la seconda volta nel rally una ruota posteriore. Ma a differenza dell'incidente di Le Schauins-Land, Larrousse non poteva ripartire il grave guasto ed era costretto a ritirarsi.

Uscite di gara le Simca CG, era chiaro che il vincitore doveva uscire dall'elenco dei capolista di quel momento: Nicolas, Piot, Glemser, Ragnotti, Janger, Chausseuil e Henry.

Nicolas, terzo alla fine della prima tappa dietro ad Andruet e a Glemser a l'14", di dimostrava il più regolare nelle quattro prime prove speciali della seconda tappa. Infatti riusciva a piazzarsi secondo a Venier, primo a Chambery e a St. Jean en Royans e terzo a Saint Nazaire.

Il rally si è concluso sabato sera con una prova a cronometro sul circuito Moulinon-Antraigues, al termine del quale la coppia francese è risultata vittoriosa col tempo di ore 3.31'53".

Secondi in classifica sono risultati due piloti della Ford Escort, Jean-François Piot e J. Porter, al terzo posto si sono piazzati Glemser e Kaiser, pure della Ford Escort.

Successivamente la classifica pubblicata alla fine della corsa, sabato notte, è stata revisionata in alcune posizioni e nei relativi tempi. L'equipaggio Henry-Grobot è salito alla quinta posizione, al posto di Ragnotti-Thimonier e quello Haimbach-Diebinge è salito di due posti alla settima, per cui Pignard e Giganot scalano in nona posizione.

LA CLASSIFICA

1. Nicolas-Vial (Alpine-Renault) 3.32'53"; 2. Piot-Porter (Ford-Escort) 3.37'20"; 3. Glemser-Kaiser (Ford Escort) 3.41'43"; 4. Chausseuil-Baron (Alfa Romeo); 3.42'56"; 5. Henry-Grobot (Alpine-Renault) 3.49'19"; 6. Ragnotti-Thimonier (Opel Kadett) 3.51'53"; 7. Haimbach-Diebinge (Opel Kadett) 3.51'57"; 8. Warmbold-Mehmel (BMW Alpine 2002) 3.52'48"; 9. Pignard-Giganot (Alpine-Renault) 3.54'52"; 10. Maublanc-Dreyfus (BMW 2002) 3.57'56".

V8/Blog Scan

Costerà un miliardo e sarà pronto tra 2 anni

IL MUGELLO del '73

SPECIALE PER AUTOSPRINT

FIRENZE - Nella primavera del 1973 il nuovo autodromo internazionale del Mugello potrà ospitare la sua prima gara. Ci vorranno altri due anni e finalmente gli appassionati vedranno realizzarsi un progetto nato nel 1968.

L'annuncio ufficiale è stato dato dal presidente dell'Automobile Club Firenze, ingegnere Pasquale Borraici, nel corso della annuale festa sociale. Inutile sottolineare l'importanza della notizia che porta una nota concreta nel deludente panorama della situazione degli autodromi in Italia.

Qualcuno ha definito ottimistiche le previsioni fatte a Firenze, ma i promotori possono rispondere con i fatti. Il terreno è stato già acquisito e solo per un piccola parte dei 175 ettari (cinquemila metri quadri) non si è ancora fatto il contratto, ma la porzione è eliminabile. Per il resto tutto è già acquisito per una spesa di circa centoventi milioni.

Il progetto esecutivo è in via di ultimazione e si prevede che entro l'estate di quest'anno si potranno iniziare i lavori in modo da rendere agevole l'impianto per la primavera del 1973 almeno nelle sue componenti essenziali e cioè anello stradale, boxes.

Anche il problema più grosso, quello cioè del finanziamento, è stato superato mediante un mutuo concesso da una banca locale e grazie all'appoggio dell'ACI che si è impegnato a pagare i relativi interessi.

A questo punto il rispetto dei tempi preannunciati dal presidente è nelle mani dei progettisti e poi delle varie imprese che saranno chiamate a costruire l'impianto il cui nome ufficiale è stato già fissato in « Autodromo internazionale del Mugello ».

Un'altra riprova che si sta facendo

sul serio, anche se questo può dispiacere all'altra riva dell'Arno o dell'Arbia, è costituita dai sopralluoghi effettuati nella zona, come ci ha detto il sindaco di Scarperia Pieri, dagli uffici competenti di enti locali ed ANAS per studiare le varianti all'attuale viabilità ordinaria che dovrà essere, ovviamente, aggiornata in previsione dell'afflusso di auto nei giorni delle gare. Un primo piano di interventi a questo proposito è già in fase di preparazione e si tende in modo particolare a rendere facilmente accessibile l'impianto attraverso quattro direttrici. Come già anticipato l'autodromo, del costo complessivo di oltre un miliardo, sorgerà a nord di Scarperia, a pochi chilometri dal punto dove oggi è situata la partenza e l'arrivo del circuito del Mugello.

Il progetto prevede la realizzazione di un autodromo dalle caratteristiche stradali in quanto il tracciato alternerà rettilinei, salite, discese, curve e sarà tutto visibile agli spettatori che saranno sistemati in zone rialzate, come in un grandissimo stadio. Tre le possibilità per la pista: una lunga 3.870 metri, una seconda 5.350 e questa sarà realizzata per prima in modo da poterla adoperare appunto fra due anni, e la terza per uno sviluppo complessivo di 7.440 metri. Con questa « malleabilità » l'impianto potrà ospitare qualsiasi manifestazione sportiva e non solo automobilistica, ma anche di altri sport. Come abbiamo detto la prima gara sulla pista dell'autodromo internazionale del Mugello è stata annunciata fra due primavere: ancora un po' di pazienza, quindi, e poi tutti gli appassionati potranno sfogarsi su almeno cinque chilometri e rotte di circuito e non sulle ex piste di go-kart come succede adesso.

Marco Grandini

Nell'acquittrino a sorpresa la « 500 » di CALANDRO

TRAPANI - Promesse mantenute per una gara molto tirata nella quarta prova delle « Esercitazioni invernali di regolarità e sprint » organizzate all'aeroporto trapanese (in disuso) di Milo dalla sezione siciliana della Scuderia del Grifone. A prescindere infatti dalla inversione del senso di marcia, che già aveva rallentato il ritmo, ad allungare i tempi di percorrenza ci aveva pensato l'abbondante pioggia caduta in nottata e durante tutta la prova, che aveva trasformato in acquitrino il terreno di gara.

Così la vittoria assoluta è andata alla Fiat 500 del bravo Vito Calandro, migliore risultato della regolarità pura e molto redditizio anche nella prova di sprint. Alle sue spalle troviamo le macchine con più cv, dal coupé Fulvia di Bosco alla HF 1.6 di Pernice.

La quinta e ultima prova, determinante la selezione del Trofeo Autoscuola Canzoneri, si svolgerà nella stessa sede domenica prossima 14 marzo.

ESERCITAZIONI INVERNALI DI REGOLARITÀ E SPRINT - Trapani, Aeroporto di Milo - 7 marzo 1971 - 4. prova

CLASSIFICA

1. Vito Calandro (Fiat 1500) pen. 35,6; 2. Bosco (Fulvia CRS) 45; 3. Pernice (Fulvia HF 1.6) 62; 4. Rausi (Fulvia CRS) 80,2; 5. Natale (A. 112) 102,1; 6. Barbara (NSU TT) 103; 7. Di Stefano (NSU TT) 112; 8. Saporito (Fulvia CRS) 126,8; 9. Fazio (Fiat 500) 149,4; 10. Canzoneri (Fulvia HF 1.6) 152,8.

sportivi!

Spettabile Ricamificio Automatico Bonfatti desidero ricevere le seguenti magliette

Ho provveduto a versare sul vostro c/c postale n. 8/4624 la somma complessiva di L.



n. 092

n. 091

IL RICAMIFICIO AUTOMATICO BONFATTI - Via Abetone Inf., 14 - 41053 MARANELLO pone a Vostra disposizione una serie di bellissime magliette con stampa policroma in occasione delle più importanti e prestigiose corse automobilistiche mondiali oltre alla ormai famosissima « Maglietta FERRARI ». Il gruppo delle magliette con le stampe raffigurate sopra, o anche solamente una di esse, può essere richiesta a mezzo della cedola che troverete qui sotto, incollata su cartolina postale.

n. 092	G.P. Sud Africa F. 1	taglia	pezzi
n. 091	Maglietta « FERRARI »	taglia	pezzi

Desidero ricevere il tutto **contrassegno** con un aumento di L. 250 (spese postali) cadauna

cognome	nome
età	via
CAP	città

Richiedeteci il catalogo della nostra produzione di magliette, vi sarà inviato gratuitamente!!

La 4 ORE DI MONZA, «Trofeo Mario Angiolini», ha quest'anno il doppio compito di inaugurare la stagione Turismo in Italia e di «collaudare» la nuova veste del Campionato Europeo Turismo, uno degli appuntamenti internazionali divenuti più importanti per le case costruttrici, anche se il titolo è poi individuale. Infatti, nel 1971 sono cambiati i limiti di cilindrata che identificano le tre divisioni in cui si articola l'Europeo Turismo. Ora la prima divisione arriva a 1300, la seconda a 2000, e la terza oltre 2000. Questo, fra le altre cose, significa evidentemente aver tagliato fuori le vetture Abarth da un litro, che fino allo scorso anno avevano sempre detto la loro anche per la vittoria assoluta, grazie alla particolare struttura del regolamento. Inoltre, è evidente che l'innalzamento europeo delle cilindrata, in atto nelle vetture di gran serie, ha trovato

un immediato riscontro in questa suddivisione. E le grosse cilindrata, mai come il 14 marzo, si daranno battaglia per la vittoria assoluta.

La battaglia al vertice fra BMW, Ford e Opel da una parte, ed Alfa Romeo dall'altra, sarà rovente fin dalle qualificazioni. Infatti, le quaranta vetture ammesse alla 4 Ore sono state suddivise per cilindrata (come vedete a parte) in modo tale che si dovrà stare molto attenti a riuscire a qualificarsi. Infatti, nella classe 3000 ad esempio sono ammesse 5 vetture sole, e vi sono tre marche in lizza, mentre in questo senso l'Alfa è favorita, dato che in due litri (otto vetture al via) non dovrebbe avere rivali. In più, dato che sembra che siano già state superate le quaranta iscrizioni, non resta molto da sperare nei «posti vuoti».

La «4 ORE» di Monza accende la miccia

La nuova faccia dell'EURO - Turismo

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MONZA - Attirati dalla prevista prosecuzione delle prove Abarth (che non c'è stata), abbiamo invece «colto sul fatto» la massiccia comitiva Conrero-Steinmetz che, nella giornata di mercoledì 3 marzo effettuava una calata a Monza sulla quale si era riusciti a mantenere il più stretto riserbo.

Cosa che ha valso al vostro informatore l'estemporaneo soprannome di Radio-spia, coniato da De Leonibus nella sua nuovissima veste di Direttore Sportivo della CONRE-SQUADRA CORSE.

Naturalmente la simultanea presenza del Rennabteilung (Reparto Corse) di Russelsheim capitanato da Klaus Steinmetz ci sembrava tutt'altro che incidentale. Ed abbiamo infatti ricevuto la conferma che si trattava di una coincidenza voluta da un programma sportivo comune, con la benedizione di mamma OPEL che sta di casa — vedi le combinazioni — proprio a Russelsheim. Da parte italiana, il programma comprendeva la convocazione di sette piloti, sei italiani e uno spagnolo, che si sarebbero alternati alla guida del GT 1900.

In particolare, si tratta precisamente della vettura che ricorderete vincitrice di classe al Mugello con Be-



A sinistra, Schuler al lavoro con la Commodore, alla staccata della parabola. Sopra, Steinmetz e Conrero, gli uomini da corsa della Opel AG Russelsheim, Deutschland

che significa, se tanto ci dà tanto, che la Grosse Wagen rinvigorita in cotale guisa dovrebbe trovarsi in corpo 300 cavalli e passa.

Fosse tutto, sarebbe già tanto. Ma Steinmetz continua implacabile e ci fa notare che, sempre dal primo aprile, il cambio a quattro marce potrà essere sostituito da quello a cinque rapporti di nuova omologazione e, d'incanto in fondo, che è già pronto per la gara un motore simile a quello che abbiamo sotto gli occhi, equipaggiato con apparato di iniezione Teccalemit Jackson da cui si ricavano una ventina di cavalli in più. E siamo a quota 260-270 coi motori dell'anno scorso.

Il peso di omologazione per questa vettura è di 1070 Kg e pertanto occorre provvedere ad un adeguato sistema frenante. Il problema è stato risolto ricorrendo a gruppi modificati provenienti addirittura dal Porsche 908.

Per la precisione, la sola pinza è identica a quella che equipaggiava lo squalo bianco di Zuffenhausen, mentre il disco — di cui Steinmetz «non ricorda» il diametro — è diverso ma sempre a canali radiali di ventilazione.

Delle pinze (ATE) di cui sopra è attualmente assai difficile l'approvvigionamento e le due necessarie per questa macchina sono state acquistate al modico prezzo di L. 110.000 cadauna.

Tanto per non far languire lo spettacolo... era presente anche la Scuderia Filipinetti con Parkes, Trivellato e la 128 viste l'altra volta. Tempi sul giro intorno ai 2'08", sempre con Walter Donà alla guida, che vi presentiamo irruento all'assalto della Parabola e, da dietro, con ruota posteriore in cielo.

Ultimo nell'ordine, ma non per qualità, citeremo Antonio Zadra che abbiamo visto felice proprietario di un vero gioiello: la nuova LOLA T212 di freschissima consegna. Su questa vettura abbiamo raccolto materiale descrittivo che giustifica una chiacchierata a parte. Peccato che verso il termine della giornata il rodaggio sia stato interrotto da inconvenienti meccanici che hanno costretto Zadra alla «spintarella». Non abbiamo conferito con l'interessato, ma abbiamo raccolto voci a proposito di avaria al cambio.

Mentre tutto questo avveniva, la GT di Conrero procedeva indefessamente a inanellare giri, scrupolosamente registrati da De Leonibus che insisteva nel far presente che i parametri base della prova non consistevano affatto nello stabilire dei records. Ciò nonostante, i giovani leoni approfittavano del fatto di avere in mano le redini di un cavallo di razza (come li capiamo...) e si fiondavano per le curve come vedete dalle foto. In serata, una improvvisa defaillance del generoso quattro cilindri poneva termine alla cavalcata. Erano stati percorsi 38 giri, più quelli di apertura effettuati da padron Virgilio. Miglior tempo del coupé: 1'53"4 di Colzani, assai poco differente da quelli realizzati dai conduttori tedeschi del Commodore 3000.

Giuliano Orzali



2'08 con la 128 sullo stradale non è un brutto tempo. Per farlo, ecco Donà infilarsi con decisione in parabola, con la immancabile ruota posteriore interna alzata. La 128 è di Trivellato

BRAMBILLA con la GTAm?

Il quadro dei partenti alla 4 ore di Monza è dei più qualificati. Le iscrizioni si sono accettate fino a lunedì, pertanto non possiamo darvi tutti i nomi. Basterebbe ora dire che già sono state superate le 40 macchine ammesse al via, e che quindi le qualificazioni saranno determinanti. Sono iscritte pare cinque CHEVROLET CAMARO, un pilota sarà Links; poi le FORD CAPRI, con Glemser e Marko; con le ESCORT saranno al via Soler-Roig e Fitzpatrick; le BMW 2800 dovrebbero essere tre, e fra i piloti vi è Kellensers; le OPEL COMMODORE avranno Schuler e Frolich; l'ALFA ROMEO iscriverà cinque GTAm, ma i piloti non sono ancora decisi: dovrebbero esserci Hezemans, Zeccoli, Pianta, Vittorio Brambilla. Anche l'Alfa Deutschland è iscritta, con una GTAm per Krenner e delle 1300. E' iscritta anche l'ABARTH, con quattro 1000 radiali per Salvati, Merzario, Ortner ed un altro pilota da designare. Naturalmente, saranno moltissime le Alfa GTA Junior private e semi-ufficiali, con le nuove testate di cui si dicono mirabilia.

nedini, che oggi si ripresenta potenziata e alleggerita. Purtroppo, la limitata capienza del cofano non ha permesso di equipaggiare il motore con la nuova testa radiale ad alta turbolenza; tuttavia la «betta» si presenta coi suoi bravi 190 cavalli e, cosa alla quale non credeva nemmeno Conrero, con 20,4 kgm di coppia a 5200 giri-minuto.

I piloti convocati erano, in ordine alfabetico, Benedini, Cabella, Colzani, Doncell, Gagliardi, Monti e Pica. Lo spagnolo Ilario Doncell approfittava dell'occasione per familiarizzarsi con la pista che lo vedrà certamente correre la «Quattro Ore» con la sua personale «Commodore» recentemente acquistata.

Gli altri conduttori verranno nuovamente invitati a provare la Commodore di Conrero, che sarà disponibile nella seconda settimana di marzo.

La squadra di Moncalieri prevede la partecipazione a numerosissime gare italiane, mentre per quest'anno non si punta molto sull'estero. La grossa Commodore verrà impegnata nella lotta per il campionato italiano.

Inoltre, si punta ad ottenere il massimo dal coupé 1900 GT, obiettivo nel quale non è difficile intuire ragioni di prestigio e public appeal.

Nelle intenzioni della ditta c'è inoltre l'acquisizione di clienti sportivi, da seguire con assistenza e facilitazioni di vario genere attraverso gli aspetti più temuti dal privato che, pur desiderando correre, non dispone di una sua organizzazione logistica.

La Steinmetz Autobiltechnik aveva portato a Monza una sua Commodore cui si stanno facendo fare i primi passi, al duplice scopo di provare la macchina e determinare tante cose che sarà opportuno sapere prima del 14 marzo, data in cui ci sarà da vedersela con la Ford Capri di Colonia e magari con qualche BMW 2800 CS di Schnitzer o di Bovensiepen. A quanto pare, la classe 3000 sta acquistando un respiro diverso da qualche anno a questa parte e le vetture che la compongono assumono sempre di più l'aspetto di «stock cars». Due mostri del genere ingarrellati, e la zona di Lesmo diventa stretta...

A provare per Steinmetz erano i due piloti Schuler e Frolich che disputeranno la Quattro Ore. Inoltre, erano della partita Bob Wollek, lo strasburghese della Pygmée F.3 ed Helmut Mander, nome nuovo di cui probabilmente sentiremo parlare quanto prima poiché si è imposto all'attenzione dei talent scouts tedeschi con un terzo posto nel loro campionato nazionale, dopo lusinghieri

successi acquisiti nel tennis e negli sport invernali.

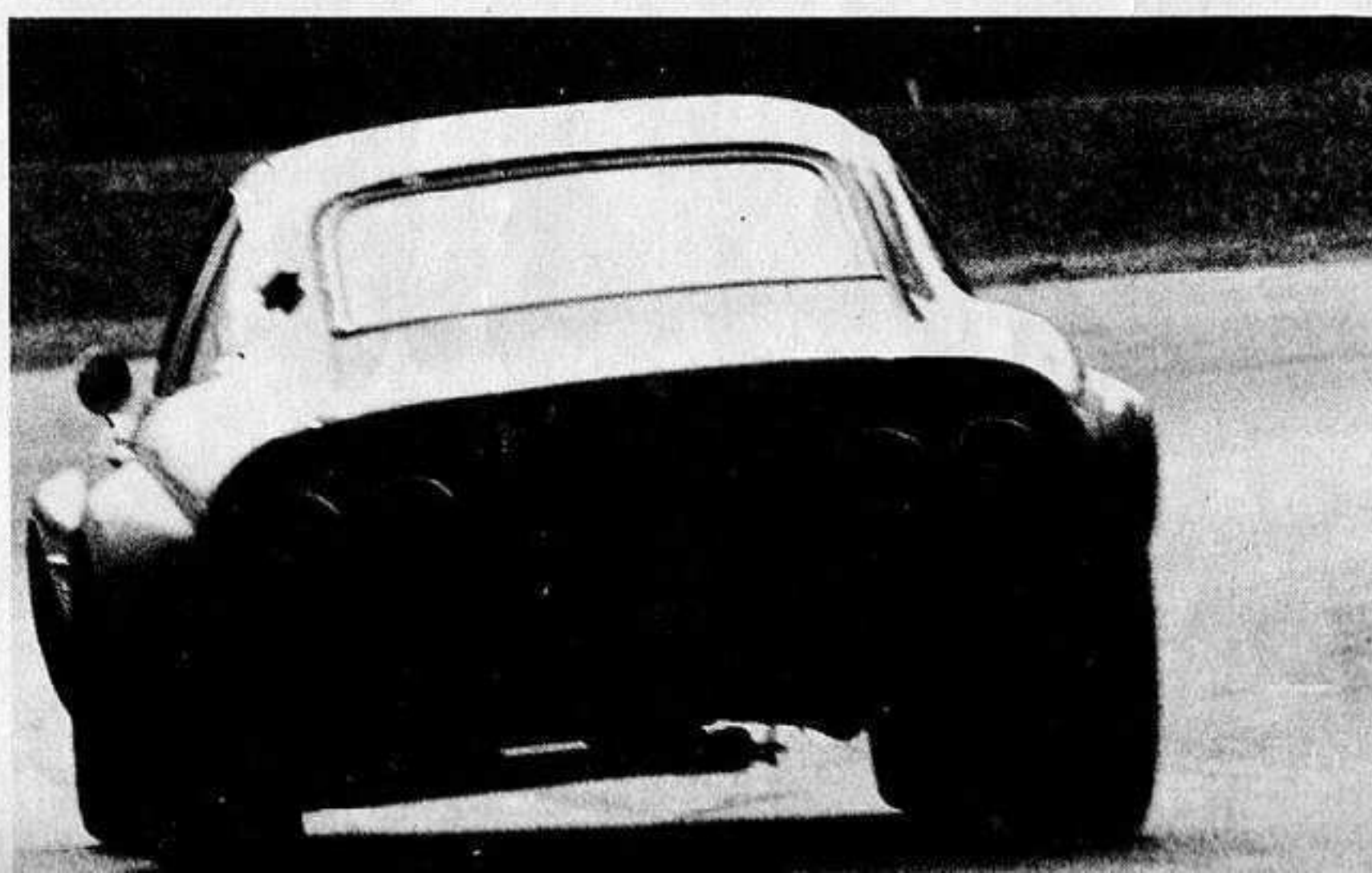
Il massiccio veicolo, in fantasiosa livrea giallo-nera, ha convinto gli osservatori, girando sotto il tempo di 1'53" con entrambi i piloti titolari. Successivamente, notavamo al volante Vittorio Brambilla, la cui presenza ci era stata preannunciata, ed il tempo scendeva ancora (1'50"8) mentre il Vittorio, al termine della serie indicava a Steinmetz la possibilità di scendere ancora previa auto-

rizzazione a forzare e con qualche lieve ritocco all'assetto.

Per il momento, la macchina era equipaggiata dal motore vecchio, erogante una potenza dell'ordine di 240 cavalli con 3 carburatori Weber doppio corpo mod. 45 DCOE9. L'omologazione della nuova testa radiale è comunque ormai prossima (1 aprile, e non dovrebbe essere un «pesce») e questo significa molto, essendo il 4 cilindri 2000 in grado di far vedere al banco la bellezza di 202 accapi. Il



Sopra, la Opel Commodore 3 litri acquattata sui grossi ruotoni da 11,5 pollici. Sotto, nella stessa posizione, cioè in parabola, la Opel GT con alla guida Giampaolo Benedini, uno dei sette «provati»



IL PROGRAMMA

VERIFICHE

VENERDI' 12 ore 9 - 12 vetture fino a 1150 ● ore 14 - 17,30 vetture oltre 1150
SABATO 13 ore 8 - 11,30 vetture fino a 1150 ● ore 14 - 17 vetture oltre 1150

PROVE DI QUALIFICAZIONE

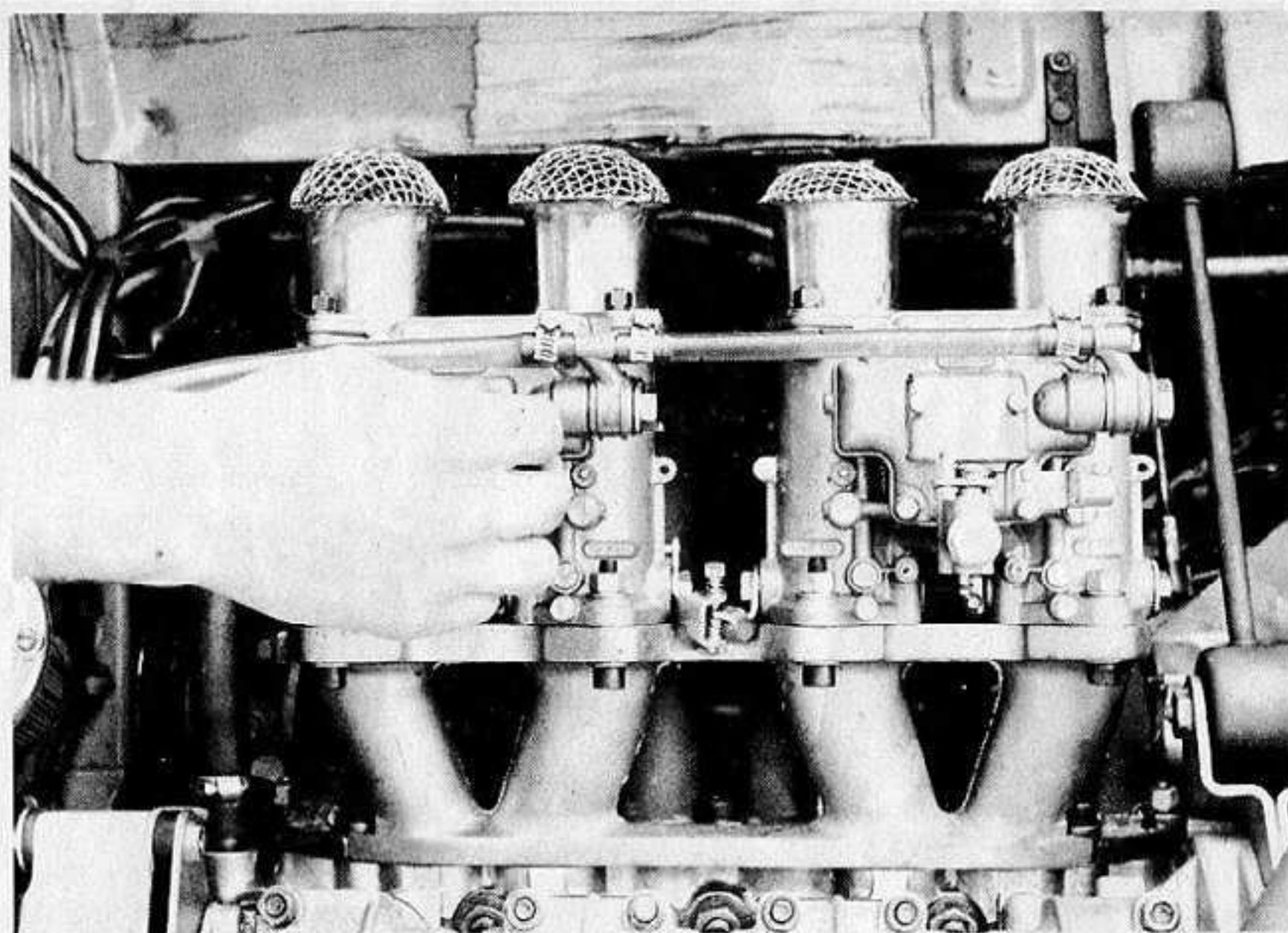
SABATO 13 ore 9 - 10,30 ● e 14,15 - 15,30 vetture fino a 1150
 ore 10,45 - 12,45 ● e 15,45 - 18 vetture della 4 Ore

CORSE

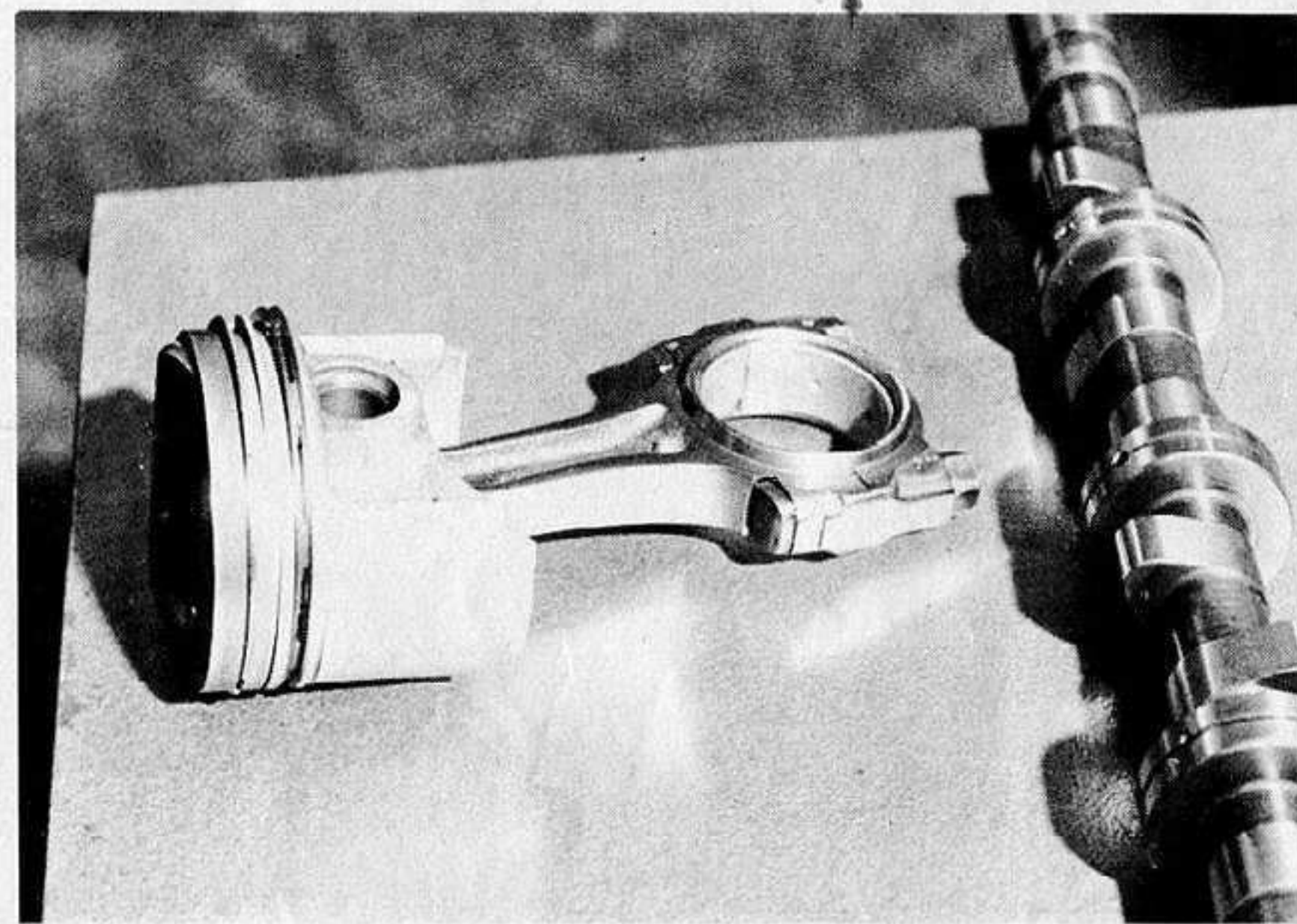
DOMENICA 14 ore 10 partenza classi 500, 600, 700 ● ore 11 partenza classi 850, 1000, 1150 ● ore 13,30 partenza 4 ORE.



Siamo di nuovo alla 4 Ore di Monza, e quest'anno dovremmo vedere sciami di Fiat 128, nella gara per il campionato italiano ed anche, forse, nella 4 Ore vera e propria, sempre a patto che Filipinetti mantenga le promesse. Quella che ora vi presentiamo, è dovuta all'inventiva dei fratelli Galmozzi di Crema, venditori di camicie e tessuti e preparatori a tempo perso. Non tanto perso, però, considerando i risultati ottenuti con la loro ultima preparazione della 1150 torinese, sulla quale non sono certo alle prime armi. L'ultimo motore, che correrà appunto a Monza, domenica prossima, è stato frenato a 121 CV a 9400 giri, ed il tempo ottenuto in prova da Romeo Galmozzi (2'09"5) dimostra che dovrebbero esserci tutti quanti. Nella foto sopra: Romeo Galmozzi in parabolica, un attimo prima che la ruota anteriore interna gli si stacchi dal suolo. Monterà poi i Dunlop larghi davanti.



Ecco i nuovi carburatori Dell'Orto, montati orizzontalmente in speciali collettori fusi in lega leggera. Sono dei 45 mm, siglati DHLA. Sotto: il pistone ASSO con una biella, e l'albero della distribuzione della 128 preparata dai Galmozzi (foto Orzali)



La FIREBIRD ancora col «radiale»

NEW YORK - Dopo la positiva esperienza compiuta alla 24 Ore di Daytona, la B.F. Goodrich ha deciso di iscrivere anche alla 12 Ore di Sebring la vettura Firebird equipaggiata con pneumatici radiali uguali a quelli di normale produzione. Infatti a Daytona la vettura guidata da John Cordts e Don Pike non ha potuto permettere un test approfondito poiché si è ritirata per la rottura del motore, ma fino a che è stata in gara i pneumatici hanno resistito benissimo alle sollecitazioni eccezionali richieste dalla pista con curve sopraelevate. E ciò ha convinto la Goodrich a continuare l'esperienza anche a Sebring, che ha caratteristiche stradali effettive.

E' la prima volta che delle gomme normali sono messe a confronto con le gomme speciali da corsa utilizzate anche sulle macchine da Turismo, e questo rende particolarmente interessante la presenza della Goodrich. Dopo la gara di Sebring è prevista la partecipazione della Firebird con gomme Goodrich «Radial T/A» anche a una decina di gare del campionato Trans-Am.

Nuove modifiche alla 512M - SUNOCO che punta al trionfo di SEBRING PENSKE come WYER per la FERRARI anche a LE MANS?

PHILADELPHIA - Roger Penske e Mark Donohue hanno lavorato duramente, insieme coi loro operai, subito dopo la 24 ore di Daytona, per rimettere la Ferrari 512 M in condizioni perfette. La riparazione effettuata a Daytona sulla pista aveva permesso alla macchina di terminare la gara, e relativamente bene se si considerano le conseguenze dell'incidente avvenuto durante la notte. Tuttavia i danni erano stati veramente grandi e si è resa necessaria una completa revisione di tutta la vettura, che nelle ultime settimane è stata praticamente smontata pezzo per pezzo e ricostruita. Adesso la macchina è di nuovo rimontata e praticamente pronta ad essere di nuovo in pista.

«Abbiamo dovuto lavorare molto, per giungere al risultato attuale — dice Donohue — ma ne siamo soddisfatti. Ci auguriamo soltanto che a Sebring non accadano altre cose strane e che si possa fare la nostra corsa regolarmente».

Il che per lui significa che se non accade qualcosa di imprevisto la Ferrari blu e gialla di Penske dovrebbe vincere.

Infatti sulla base dei risultati di Daytona la squadra americana è convinta di ottenere a Sebring un successo totale ed abbastanza agevole, poiché la macchina ha dimostrato di essere più veloce di tutte le altre ed i piloti... pure. Il che in realtà è inconfutabile, ma non tiene conto di altre macchine che a Daytona non c'erano, vale a dire della Ferrari 312 PB.

«Non so quanto valga la Ferrari tre litri, che non ho ancora visto in pista — dice Roger Penske — ed effettivamente se stiamo ai risultati di Buenos Aires dobbiamo ammettere che è una macchina eccezionale. Tanto più che con Andretti e Ickx ha un equipaggio che ha già qualche secondo per giro di vantaggio. Sarà anche avvantaggiata dai rifornimenti, poiché credo che ne debba fare almeno un paio in meno delle cinque litri; poi il circuito dovrebbe ancora avvantaggiarla, nel senso che potrebbe fare gli stessi tempi delle cinque litri. Comunque se proprio questa Ferrari tre litri è il mostro che dicono saremo ben contenti di finire secondi. Anche se non faremo niente che possa sembrare un gioco di squadra, dato che con la Ferrari ufficiale non abbiamo niente a che fare».

Tutte le operazioni sono state portate avanti a Newton Square in Pennsylvania. E' qui che Penske ha la sua officina. E' qui che ha smontato e ricostruito per la 12 Ore che si correrà sul vecchio circuito di Sebring il 20 febbraio prossimo la 512 M Ferrari. «C'erano rimasti soltanto i tubi dell'intelaiatura» ci ha detto Penske al telefono, prima di partire per la Florida, per le prove preliminari della 12 Ore. «Le parti metalliche minori sono state sottoposte a prove da noi poi inviate alla Magnaflux che li ha sottoposti a raggi "X" onde accertarsi se vi fossero incrinature. L'intero sistema elettrico, fili ecc., sono stati cambiati. Cinque specialisti hanno lavorato alle sospensioni e nel sistema d'alimentazione. Prima di volare alla volta di Sebring, abbiamo fatto una prima prova. La macchina sembrava volasse».

Penske ha inviato il motore e la trasmissione alla Traco Engineering in California che l'ha smontato e ricostruito sostituendo varie parti importanti.

Dunque una Ferrari — 512 M — Penske nuova?

«Esatto, se a Daytona non riusciamo a compiere il colpo, a Sebring siamo certi faremo segnare il passo a molti campioni. Sempre che qualche scapestrato non ci sfasci la macchina prima del tempo». Penske è preoccupato però per qualcosa: «A Sebring avremo difficoltà nei freni. Intendo parlare in generale. Il circuito è veramente massacrante per i freni. Debbo ammettere che a Daytona la mia Ferrari (e credo sia accaduto così anche alle vetture ufficiali nel passato), ha accusato il consumo dei freni molto di più che la Porsche. In compenso la Ferrari ha una accelerazione superiore».

La nuova 512 M è stata iscritta alla 12 Ore come «Sunoco Ferrari», sempre dipinta in blu. Questa volta avrà come «sponsors» (cioè ditta sostenitrice) due importanti compagnie: la Goodyear e la Sears. Il proprietario della macchina è Kirk White, una compagnia che ricostruisce a nuovo macchine antiche e classiche in Pennsylvania.

White ha 33 anni e prima di lanciarsi in questa avventura automobilistica faceva l'assicuratore.

Lo scorso agosto acquistò la Ferrari 512 M consegnandola a Penske che aveva un'idea di come «convertire» il bolide di Maranello. Dopo la sua visita in Italia alla Ferrari, Penske tornava in America e cominciava a trasformare la vettura.

Ora sembra che Maranello abbia promesso appoggio tecnico «official», alla maniera di Wyer che aprirebbe indubbiamente la via ad una più ampia partecipazione, ad una preparazione superiore e ad un ingradimento dei quadri delle vetture Ferrari, sia pure «non ufficiali», in terra d'America (e magari anche per le più importanti gare europee, Le Mans compresa).

Perciò, chiunque ci sia in pista, Roger Penske è convinto che per la 12 ore di Sebring ci sia soltanto un equipaggio favoritissimo, il suo.

f. i.

La giornata monzese si articolerà su tre corse, due al mattino valide per il Campionato Italiano, ed una al pomeriggio, valida per il Campionato Europeo Turismo. Tutte e tre sul circuito stradale di 5750 metri.

Le due gare italiane avranno una durata molto più breve, pari ai minimi richiesti dagli attuali regolamenti. La prima corsa, per le classi 500, 600 e 700 si articolerà su 12 giri del circuito stradale, la seconda, per le classi 850, 1000 e 1150, su 14 giri. La gara europea, naturalmente, avrà una durata di quattro ore. Alle gare italiane, in base ai tempi di qualificazione, verranno ammesse le seguenti vetture:

classe 500	8 vetture
classe 600	8 vetture
classe 700	8 vetture
classe 850	8 vetture
classe 1000	8 vetture
classe 1150	8 vetture

Alla 4 ORE, verranno ammesse vetture di 7 classi, fra cui anche della classe 1150. Naturalmente, coloro che vorranno partecipare alla gara europea con una vettura della classe 1150 (che è ammessa anche alle gare italiane) dovrà qualificarsi nelle prove riservate alla gara di 4 Ore. Questa corsa, sarà valida anche per il campionato italiano Turismo della III divisione, cioè per le classi 1300, 1600, 2000, oltre 2000.

Ecco le vetture ammesse alla 4 Ore:

classe 1150	4 vetture	3
classe 1300	6 vetture	6
classe 1600	7 vetture	7
classe 2000	8 vetture	14
classe 2500	5 vetture	8
classe 3000	5 vetture	5
oltre 3000	5 vetture	4



AMSTERDAM - Eddie SWART, che per tanti anni è stato un fedelissimo pilota della Abarth, ha deciso di correre nel 1971 con una Chevron B 19, non avendo potuto avere l'assicurazione che potrà disporre della Abarth due litri per il campionato europeo. La Chevron che Swart utilizzerà nel 1971 era esposta al Salone di Amsterdam ed era dotata di una vistosa pubblicità della... Canon, la marca giapponese di macchine fotografiche, come già AUTOSPRINT ha pubblicato. Oltre alle gare del campionato europeo due litri Swart ha in programma anche molte gare della categoria Turismo, per le quali avrà a disposizione una Fiat 128 preparata da Trivellato.

TUTTE

le notizie prime al tra

Battesimo a LE MANS

● Insieme con le attività della scuola di pilotaggio che hanno ripreso il 29 gennaio, sul circuito Bugatti di Le Mans sarà possibile d'ora in avanti di effettuare il «battesimo della pista» per coloro che vogliono avere almeno una prima impressione della guida sportiva in circuito. I «battesimi» consistono in quattro giri del circuito Bugatti, cioè pressapoco una ventina di chilometri, percorsi a bordo di macchine di alte prestazioni guidate dagli istruttori della scuola di pilotaggio. Il prezzo del «battesimo» è di 20 franchi, cioè di circa 2300 lire.

Si lavora al Nürburgring

● Sono cominciati al NURBURGRING i lavori di riattamento della pista. Il programma complessivo comporta una spesa di circa 800 milioni di lire, per le ben 102 modifiche da apportare alla pista.

● La BP e l'AC di Sassari fanno sosta da alcuni giorni alla periferia ovest della città il centro esame tecnico mobile BP, fornito da un grosso furgone dotato di apparecchiature elettroniche in grado di eseguire il controllo dei gas di scarico con rilevamento del tasso di ossido di carbonio.

DE CADENET non più venditore

● Il pilota ALAIN DE CADENET, che si occupava della vendita di vetture, ha dovuto chiudere la sua ditta. La sua ultima disavventura riguarda una signora che gli aveva lasciato la sua Alfa, e alla quale De Cadenet aveva detto che era in grado di vendergliela per mille sterline. Dopo un anno non si era visto un soldo e neppure la vettura. Interrogato ripetutamente dalla signora, De Cadenet ha dovuto dirle che la vettura era stata data in prova ad un eventuale acquirente, che non l'aveva restituita.

Noie alle «mille»

● Breve apparizione a MONZA, dopo le Castellet, dell'Abarth Sport 1000 pilotata da Salvati e da Ortner. Dopo qualche giro le due vetture hanno lamentato noie al motore e hanno dovuto essere ritirate per le riparazioni.

● Nel 1970 la PEUGEOT ha aumentato fino al 52,81 per cento le sue esportazioni in Italia, e questo significa che questo paese occupa il terzo posto nelle esportazioni della Casa francese. La Peugeot ha venduto in Italia 9522 vetture, in Germania 42.659, in Olanda 20.852, in Belgio 20.813.



Non parlare di ERIKA

● Il marito della «fidanzata» di AMON, Erika Raffaele, ha un sacco di noie finanziarie e ha detto: «Erika è in giro con Chris, ma è stata molto gentile, perché in fondo quando ci sposammo ero ricco. Siamo mezzi separati, ma non è stata affatto sgradevole con me. Chris è un mio buon amico e ci vediamo spesso, ma non parliamo naturalmente di mia moglie».

● Nel mese di gennaio 1971 la CHRYSLER ha prodotto negli Stati Uniti 101.915 vetture. Nel gennaio 1970 la produzione era stata di 78.019 unità.

L'AVUS riapre nel 1974

● Il circuito dell'AVUS verrà aperto a partire dal 1974 alle gare di F.2, dopo una serie di lavori di assestamento.

● Nel 1970 a BERLINO OVEST si ebbero 5.775 incidenti stradali. Furono ferite 4.460 persone, ne morirono 134. In paragone con il 1969 la cifra degli incidenti è calata di 478, di 563 per le vittime. Ufficialmente le cause degli incidenti sono addebitate a eccessiva velocità, attraversamento incauto di bambini, mancato rispetto delle precedenza e ubriachezza.

MERZARIO a Sebring

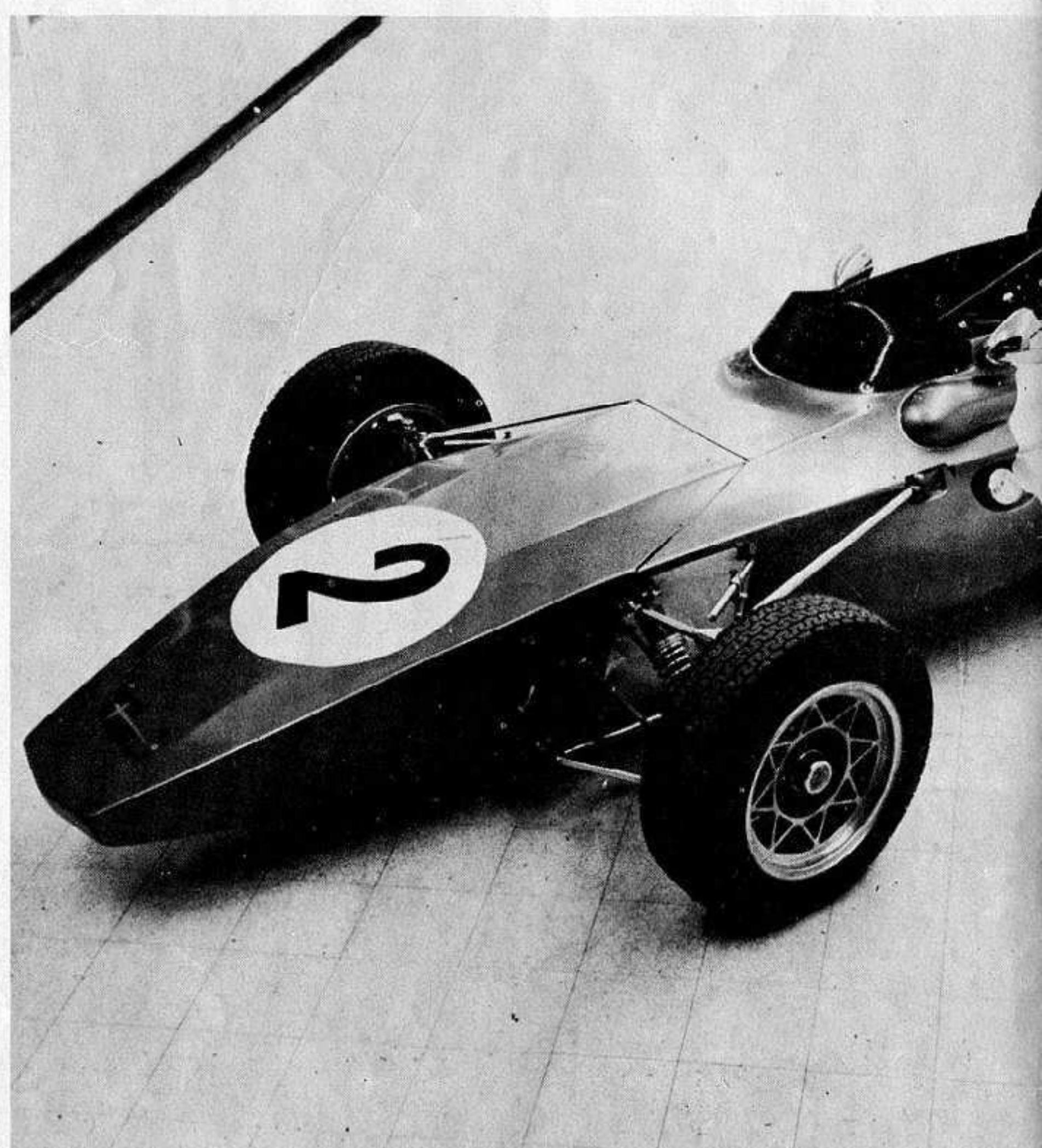
● MERZARIO ha accettato la richiesta dello spagnolo Juncadella di essergli compagno nelle gare di durata e sarà perciò anche alla 12 Ore di Sebring. E' iscritta alla corsa USA pure la Filipinetti con due Ferrari 512S e una Lola, come si era già detto.

● La TURK-PIRELLI è stata autorizzata dall'ufficio centrale della programmazione turco a incrementare la sua capacità produttiva annua fino a 800.000 pneumatici, contro i 450 mila attuali. La Pirelli detiene il 51 per cento del capitale.

Il pensierino del «cascadeur»

● Il noto «cascadeur» francese, JIM STARC è tornato all'attività dopo l'incidente capitogli nelle prove di una tuta ignifuga. E' infatti stato a Imola mantenendo la promessa fatta quando era ancora in ospedale. Da un po' di tempo però frequenta molto l'ambiente automobilistico. Visto mai...?

● Attualmente la più costosa ROLLS-ROYCE del mondo è in mostra a Londra. E' una Silver Ghost del 1911 tutta rimessa a nuovo e verniciata di giallo. E' stata comprata da un proprietario di stazioni televisive americane.



BRUXELLES - La Volkswagen Celi AC5. E' dal 1966 che Aldo Celi costruisce monoposto di F.V. e questa AC5, del peso di kg. 485, ha telaio multitubolare in acciaio a sezioni circolari. La carrozzeria è in poliestere, la sospensione di tipo molto moderno; ammortizzatori a gas Bilstein, freni di origine VW, a dischi anteriormente, a tamburo posteriormente. Cambio originale VW. Il motore risponde alla Formula ed una versione 1600 cc del quattro cilindri piatto raffreddato ad aria che equipaggia il modello 411. Carburatori verticali doppio corpo.

Iscrizioni di... corsa alla 24 ORE-SPA

BRUXELLES - Il Royal Automobile Club del Belgio ha pubblicato e diffuso in questi giorni il regolamento della 24 Ore di Franchorchamps, che è prevista per il 24 e 25 luglio e che sarà valida per il Campionato europeo Turismo conduttori e lo Challenge Europeo Turismo Marche. A questa gara saranno ammesse le macchine Turismo dei gruppi 1 e 2, nelle tre divisioni previste dallo Challenge europeo, cioè 1300, 2000 e oltre 2000 cc. Saranno ammesse alla partenza 60 macchine; ma saranno accettate eventuali iscrizioni in soprannumero fino alla cifra di 85 macchine; ai fini della partecipazione alla gara saranno considerate iscritte definitivamente le macchine la cui domanda di partecipazione sia giunta per prima, mentre le altre eventuali sono considerate riserve e parteciperanno alla corsa soltanto in caso di rinuncia di altre.

Per questo è evidente che chi abbia intenzione di partecipare a questa gara prestigiosa farà bene ad affrettarsi ad iscriversi. Le iscrizioni sono già aperte e saranno chiuse il 6 giugno. L'elenco delle macchine ammesse e di quelle di riserva sarà reso pubblico il 24 giugno. Insieme con le classifiche di gruppo di cilindrata e quella generale, la 24 Ore di Franchorchamps prevede l'attribuzione della Coppa del Re del Belgio, per la marca che abbia ottenuto il miglior risultato complessivo. La Coppa del Re è stata vinta nel 1970 dalla squadra dell'Alfa Romeo.

● Quando negli INCIDENTI stradali è coinvolto un bambino è impossibile per la liquidazione, prevedere i suoi futuri guadagni quindi la liquidazione viene stabilita a seconda della professione paterna.



Elaborato dall'ex motocrossista

Un VOLVO 20

STOCOLMA - Già da molto tempo la Volvo è assente dalle corse e dai rallies. Uno dei motivi si trova nella carrozzeria, relativamente grande e pesante dei modelli correnti e i motori, pur essendo robusti e di piena fiducia, hanno i loro limiti con le testate e i blocchi cilindri in ghisa. In poche parole, la politica della Volvo, nel non appoggiare attività sportive in questo momento, è probabilmente giustificata. Gli appassionati scandinavi hanno però i ricordi di un grande passato e sarebbero felici che la situazione mutasse. Uno, ex pilota di motocross, Axel Gunnar Axelsson, non ha pazienza sufficiente per aspettare che la Volvo si muova e sta producendo un suo motore da corsa, derivato dal Volvo.

Come si può vedere in una delle foto il motore Axelsson-Volvo è Volvo nel blocco cilindri e nella parte inferiore, con testata speciale e quattro valvole per cilindro. Equipaggerà una sport prototipo di due litri che correrà nelle gare del Nurburgring, di Spa e della Scandinavia. La vettura non è ancora pronta, anzi il motore dovrà essere modificato, ma probabilmente rappresenterà una iscrizione molto interessante. Nel 1972 un gruppo di motori verrà venduto per le corse dei prototipi, per la F. 2 e per la motonautica. Per le Volvo turismo no, a meno che non si riesca a dimostrare al signor Axelsson che la vettura sarà competitiva.

La parte inferiore è praticamente standard e così resterà. Le prove a giri molto elevati non hanno messo in luce problemi e Axelsson si è convinto che anche nelle gare di durata il motore sarà soddisfacente. Al momento si sta preparando una conversione a carter secco e dopo il primo periodo di prove il distributore sarà

SPRINT

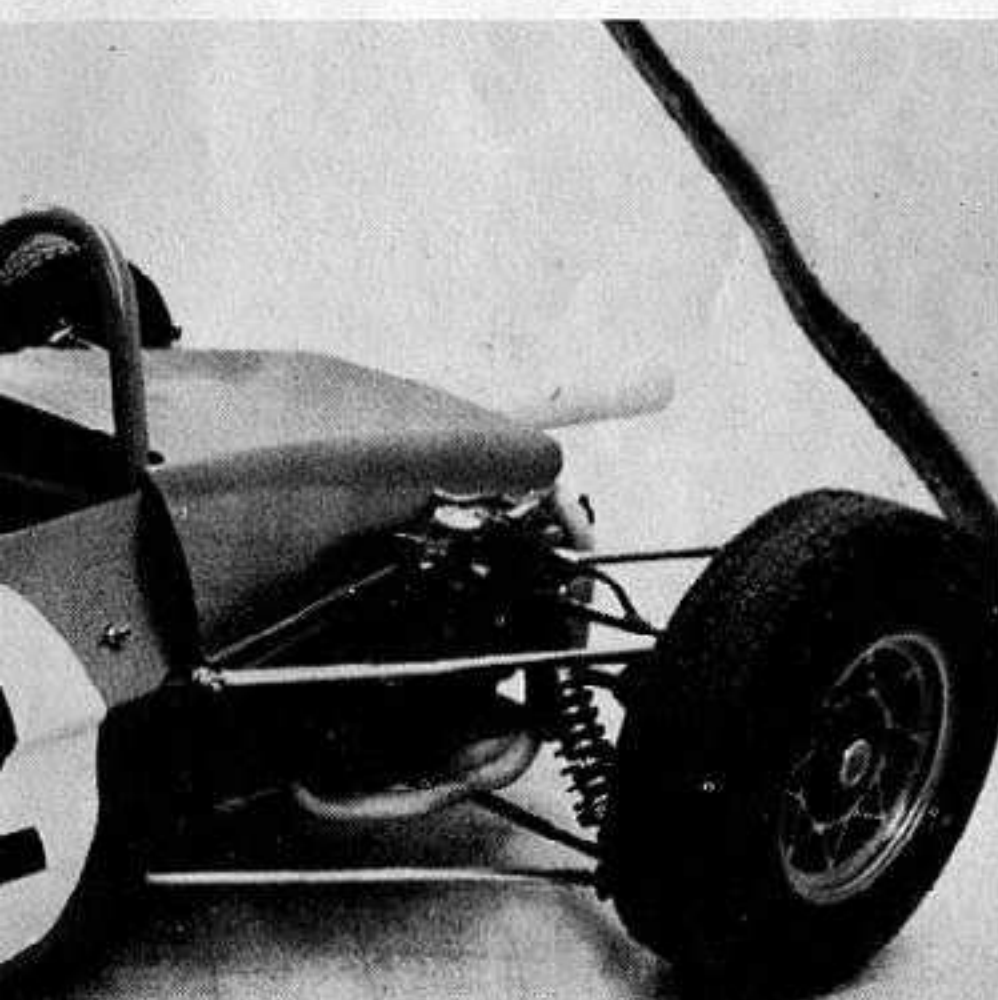
guardo dell'informazione

V8/Blog Scans

● Negli STATI UNITI chi vuole vendere vetture deve presentare all'ufficio di sicurezza dati numerosi, tra i quali il più importante quello riguardante lo spazio di frenata. Dopo avere svolto molte analisi, l'ufficio è giunto alla conclusione che le marche le cui vetture partecipano a gare danno le migliori prestazioni e nella classifica figura al 1. posto la De Tomaso, seguita dall'Alfa 1750 berlina, dall'Alfa 1750 GTV e spider veloce della BMW 2800 CS.



CIROMONDO



Paraurti da 16 all'ora

● L'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA americana dovrà rivedere i suoi paraurti. Infatti due senatori democratici hanno fatto un progetto di legge secondo il quale a partire dal 1974 i modelli di vetture dovranno avere paraurti capaci di affrontare senza danni urti a velocità di 16 orari. Pare che così le società di assicurazione risparmierebbero molti miliardi.

● E' fallita una delle più grasse SOCIETA' D'ASSICURAZIONI inglesi, lasciando scoperto da assicurazione oltre mezzo milione di automobilisti.

900 miliardi gli utili FORD

● Nell'ultimo trimestre del 1970 gli utili della FORD sono stati di 151 milioni di dollari (circa 900 miliardi di lire) con un leggero aumento in rapporto allo stesso periodo del 1969.

● Il ministro tedesco del traffico ha lanciato una CAMPAGNA pubblicitaria in cui si appella agli automobilisti perché rinuncino di propria iniziativa al consumo di bevande alcoliche prima di mettersi alla guida. L'azione viene sostenuta da personaggi celebri (cantanti, calciatori e così via).

Pericolosi i divorzisti

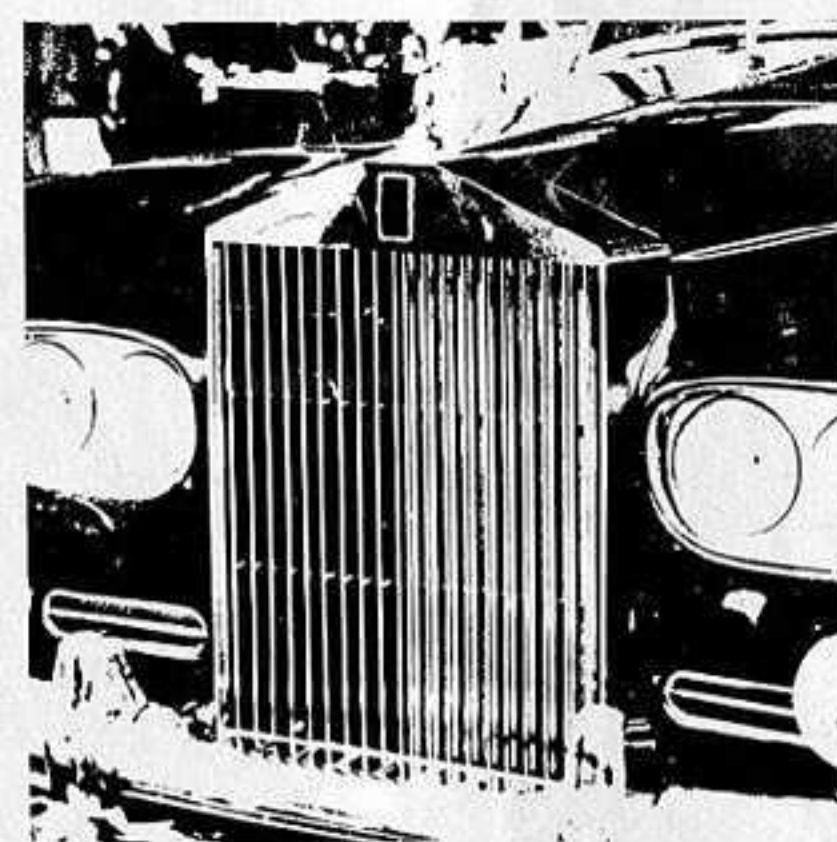
● Da uno studio svolto negli STATI UNITI gli automobilisti più pericolosi sono gli uomini divorziati. Negli anni dal 1950 al 1967 i loro incidenti ammontarono a 737.395, cioè il 25 per cento su centomila persone. I morti, in incidenti capitati a divorziati, furono cinque volte la media.

● In GERMANIA ci si prepara nel campo dell'industria automobilistica a un periodo difficile, per via dei continui aumenti dei costi. Ciò non toglie che la Volkswagen ha istituito turni straordinari di lavoro.

Pirata in autobus

● Il conducente di un AUTOBUS è stato costretto da un passeggero, con pistola puntata, a «dirottare». L'uomo, che era mascherato, gli ha detto, prima di scendere e fuggire: «Ho paura di volare, ma non degli autobus».

● La nuova ROLLS-ROYCE, la Corniche, ha già un grande successo e più di trenta persone l'hanno ordinata. Si chiama Corniche (la famosa strada della Costa Azzurra) perché la Casa ritiene che la maggior parte della clientela delle Rolls-Royce frequenti assiduamente la costa francese.



L'automobile a gettoni

● In FRANCIA sarà applicata, come soluzione al problema del traffico, l'automobile a gettoni, a partire dall'estate. Una cooperativa di Montpellier metterà a disposizione un certo numero di automobili da usare in città e dintorni con un tassametro a gettone, ma senza autista. Ogni gettone avrà un'autonomia di dieci chilometri e sono previsti parcheggi speciali, come per i taxi, ove si lasceranno le vetture a corsa ultimata.

Il naso antinfarto

● In un congresso medico svoltosi a PARIGI si è detto che si possono diminuire le possibilità d'infarto grattandosi il naso, mentre si aspetta che il semaforo diventi verde. Grattarsi il naso rilassa, pare, e i medici hanno detto che ai semafori molti automobilisti si lasciano prendere da un nervosismo che può scatenare attacchi di cuore.

● La NISSAN e la TOYOTA aumenteranno i prezzi dei nuovi modelli, la prima del 4,9 per cento, la seconda del 3 per cento.

La POLIZIA è per Ford

● Nel 1970 la polizia inglese ha comprato dalla FORD, 1761 veicoli tra vetture e Transit, cioè oltre il 41 per cento in più dell'anno precedente e più che da tutte le altre Case messe insieme. La preferita è la Escort con 733 unità.

● Gli INGLESI diventano più bravi in fatto di sicurezza. Nell'annuale «settimana della sicurezza», ultimamente, circa 50.000 automobilisti sono andati dai concessionari Ford, per farsi controllare gratuitamente la vettura. L'anno scorso furono soltanto ventimila.



Orgoglio poco utile

● ENOCH POWELL ha detto che il fallimento della Rolls-Royce è dovuto «a orgoglio che non procura utili», aggiungendo che molte altre industrie britanniche sono nella stessa situazione, per identico motivo.

● Gli autoveicoli nuovi iscritti al PRA nel mese di gennaio sono stati 120.059 suddivisi in: 109.074 vetture, 192 autobus, 5441 veicoli industriali, 5352 motoveicoli. L'aumento contro lo stesso periodo del 1969, è dunque del 20,92%.

Silenzio nel bosco

● L'ufficio nazionale delle FORESTE francese istituirà quest'anno in ogni foresta demaniale una zona del silenzio, ove saranno vietati ciclomotori, radio e vetture. Soltanto pedoni e cavalieri potranno circolare.

● Nel 1970, con circa 25.000 unità vendute in Svizzera, la FIAT si è mantenuta ai primissimi posti fra le marche di tutto il mondo. All'affermazione hanno contribuito particolarmente la 128 e le versioni special della 124 e della 125.

4000 ESCORT sotto le armi

● La FORD fornirà all'esercito inglese 4000 Escort Estate. L'ordine, del valore di due milioni e mezzo di sterline, copre l'intero fabbisogno di vetture per i servizi dell'esercito inglese nei prossimi cinque anni.

● Il consiglio d'amministrazione della TORINO ESPOSIZIONI ha eletto il nuovo presidente della società nella persona del vice presidente della Fiat, Giovanni Nesi, che nel 1955 era succeduto a Giancarlo Camerana alla presidenza del Salone della Tecnica.

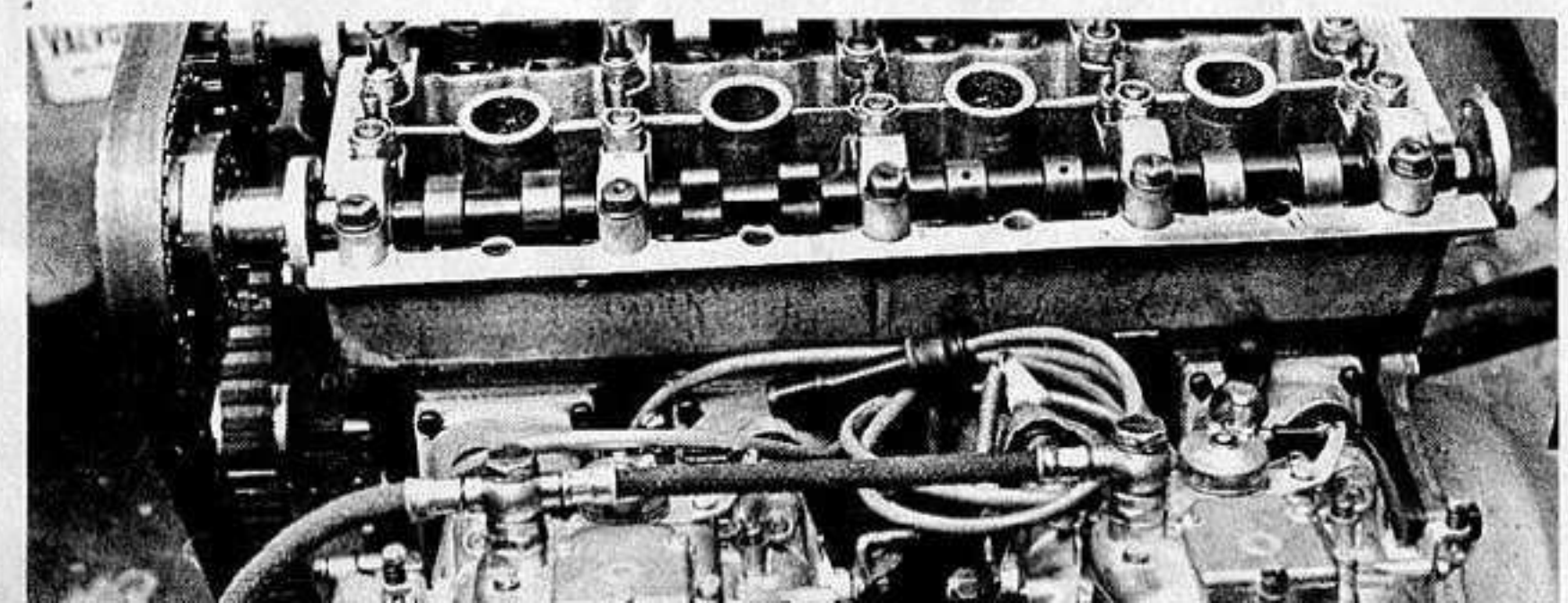
L'ultima
Formula «V»

AXELSSON: per ora sarà montato su un prototipo 2 litri modificato per la F. 2

spostato alla camma di scarico posteriore. Il vecchio albero a camme verrà segato via e fornirà il comando per la pompa a iniezione, attualmente c'è un carburatore Solex 45 DDH, anche se poi verrà sostituito con l'iniezione, quando tutto il resto sarà a posto.

Le valvole Volvo modificate occupano quasi tutta la camera di combustione (ce ne sono quattro, dopo tutto) e la candela di accensione è una Marchal di 10 mm al centro della testata, quindi un poco difficile da raggiungere con normali attrezzi. Le camme sono opera di un tecnico locale, Nils Hedlung, un vecchio amico dai tempi in cui Gunnar correva in motocross, che oggi produce soprattutto alberi a camme per i piloti e i rallyisti svedesi. Del resto Gunnar è un ottimo meccanico lui stesso.

Le bielle sono della Volvo, i pistoni Mahle. I fori vicino ai centri dei pignoni delle cinghie dentate servono per il regolaggio. Ce ne sono 19 e 20 sulla flangia dell'albero a camme, e questo consente un facile regolaggio della base delle valvole, un grado per foro per adeguarsi ai vari circuiti.



Tempo fa Axelsson sperimentava la trasmissione a catena per le camme, ma all'atto pratico trovò più leggera la cinghia dentata. Tra l'altro è facilmente sostituibile, cosa che avverrà spesso per maggior sicurezza, e il costo è basso.

Grazie alla testata in lega leggera, il motore da corsa finito peserà grosso modo come il B 20 Volvo standard. Naturalmente Axelsson userebbe con piacere blocchi di alluminio, ma la sua possibilità di ottenerli dalla Volvo è scarsa. Forse in seguito li produrrà lui stesso.

Le prove al dinamometro stanno cominciando mentre scriviamo e dopo la messa a punto si prevedono 200 HP. Più tardi, con l'iniezione, probabilmente si raggiungeranno i 240-250 HP.

Dopo la stagione 1971 Axelsson ha in progetto circa venti motori. A causa della progettazione piuttosto complessa, non venderà kits per modifiche «fallo da solo». I motori saranno consegnati pronti all'uso, già provati e, volendo, si potrà forse fornire una flangia per i vari cambi. Ne è già progettata una per il Hewland e in fonderia tutto è pronto per la fusione.

Con molto tempo e denaro investiti nel progetto, che ha richiesto due anni per arrivare al punto attuale, naturalmente i motori costeranno un poco di più di un Volvo B 20 bene a punto, ma il prezzo dipenderà naturalmente dal numero e Axelsson aspetta le richieste per programmare la serie. Il suo limite, data l'officina di cui dispone, è di venti, ma se l'interesse dall'estero sarà vivo cercherà di trovare un'altra officina pratica di vetture da corsa per ampliare il suo lavoro.

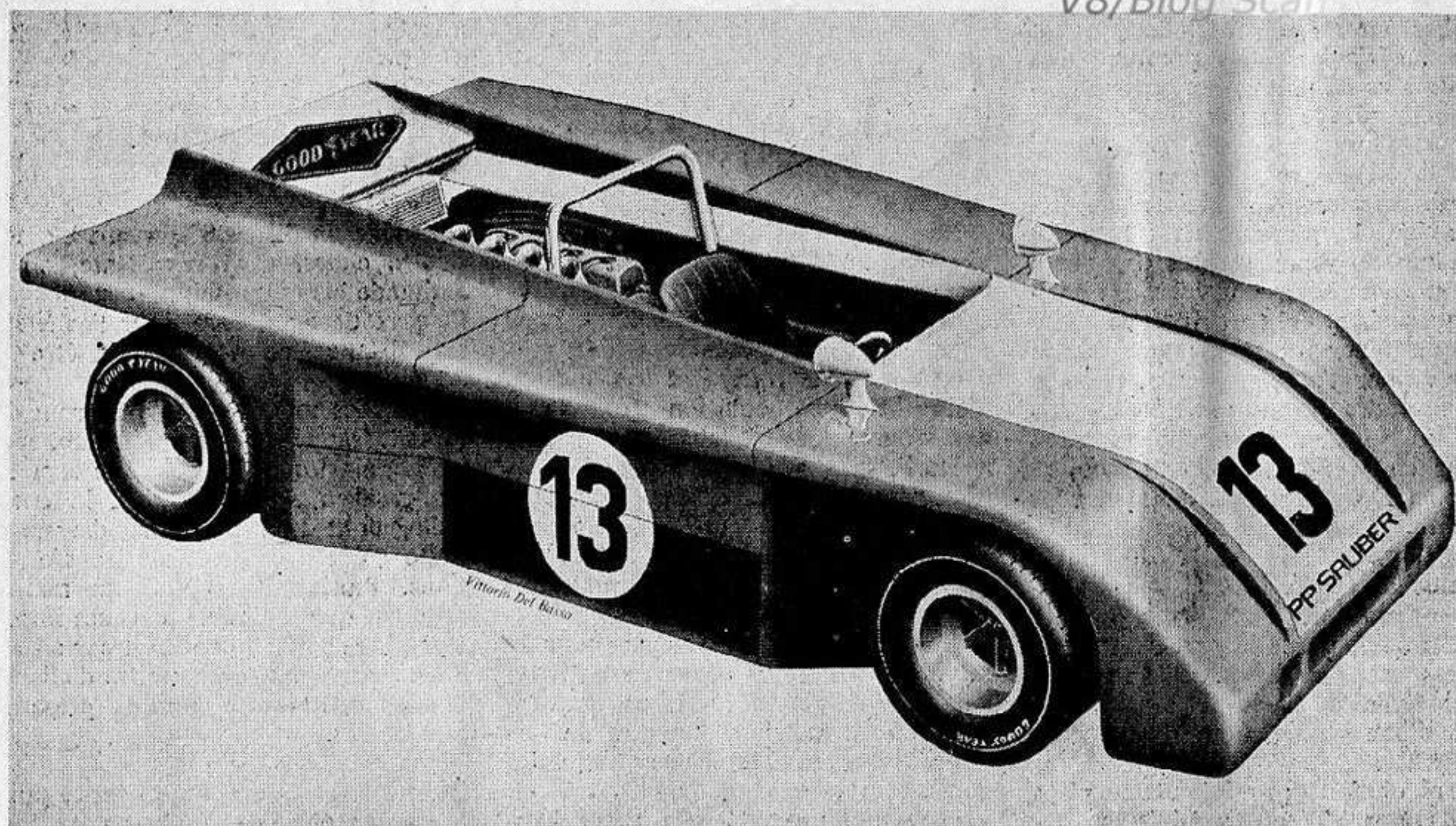
Lars Erik Johansson

Le Ferrovie finanziano l'Euro - F. Ford

LONDRA. Dopo il successo ottenuto l'anno scorso, il Trofeo europeo della Formula Ford sarà assegnato anche nel 1971, sulla base dei risultati ottenuti in sette gare previste dal calendario internazionale. Tuttavia mentre nel 1970 il Trofeo europeo era patrocinato da una sola marca, la Johnson Wax (la stessa che patrocina la Can-Am), quest'anno i patrocinatori sono diventati cinque, con la aggiunta della STP, delle Ferrovie Britanniche (1), dell'Associazione dei circuiti e della Ford. Il che ha permesso di aumentare la disponibilità di premi da assegnare gara per gara e alla fine della serie.

IL CALENDARIO DELLE SETTE PROVE E' IL SEGUENTE: Zandvoort (12 aprile), Magny-Cours (1 maggio), Brands Hatch (30 maggio), Paul Ricard (3 luglio), Salzbur (29 agosto), Zolder (5 settembre) e ancora Brands Hatch (24 ottobre). Per ogni gara saranno assegnati punteggi come per il campionato mondiale, cioè punti 9, 6, 4, 3, 2, 1 dal primo al sesto posto, e per ogni punto conquistato ogni pilota riceverà 10 sterline. Per la classifica finale della serie è prevista una dotazione di 1000 sterline. Il vincitore riceverà 500 sterline, più una Ford Cortina e soprattutto avrà diritto ad una prova di guida con una macchina fornita da Ken Tyrrell, il quale giudicherà se il vincitore è dotato delle qualità per eventualmente fare il balzo verso categorie superiori, fino alla F. 1.

● E stata presentata a MODENA una nuova berlina prototipo, la Golden Car, con telaio e motore Ferrari modello 330 1967 di proprietà privata e carrozzata dalla Sports Car.



GINEVRA

11-21

marzo '71


**TEMPO
DI SALONI**

Nello show sportivo un prototipo svizzero

Per la FORMULA nazionale 20 milioni della FIAT Spagna

MADRID - Anche la SEAT (Società Spagnola di Automobili da Turismo) si dedica alle corse perché ha capito che queste costituiscono un forte lancio pubblicitario. A metà marzo infatti presenterà, dopo un anno di preparazione, le sessanta vetture di formula realizzate per incrementare lo sport automobilistico e per cercare nuove leve. Queste vetture saranno dotate di motore Seat 1430 identico a quello Fiat della 124 S, lasciato completamente normale. Le macchine verranno poste in vendita al prezzo di 200 mila pesetas, circa 1.800.000 lire e verranno organizzate numerose manifestazioni alle quali saranno ammessi, dietro selezioni, i 25 piloti che avranno ottenuto i migliori tempi.

Che cos'è la SEAT

La Seat nata nel 1950 con la collaborazione della Fiat che attualmente ha un interesse del 36 per cento circa, cominciò con il montaggio su licenza del modello 1400. In tre anni tutto il complesso industriale fu montato ed il primo veicolo uscì dalla catena di montaggio con una percentuale elevata di materiale importato. L'anno seguente quasi la totalità della vettura era di fabbrica spagnola. La Seat che attualmente si dedica anche all'esportazione, può considerarsi in Spagna una fabbrica modello ed ha lavorato per la Fiat nei periodi italiani densi di scioperi. 1200 i metri quadrati, circa 23.000 fra operai e impiegati (25.000 compreso Madrid dove si trova solamente la direzione ed una grossa filiale di assistenza), produzione di 1200 veicoli al giorno: questi i dati essenziali della Seat spagnola relativamente alla fabbrica di Barcellona, chiamata Factoria. Comunque con la messa in opera di nuove presse, la produzione dovrebbe presto passare alle 1500 unità giornaliere.

La Seat ha messo a disposizione per queste manifestazioni 2.000.000 di pesetas pari a 18-19 milioni di lire: i piloti dovranno curare direttamente l'assistenza alla vettura.

La Seat si occupa anche di rallies e per questi ha stanziato un milione di pesetas da distribuire fra i piloti partecipanti su vetture Seat ai rallies valevoli per il campionato spagnolo. Tali premi saranno assegnati al migliore su vettura Seat e ai migliori di classe dei gruppi 1, 2, 6: il gruppo 6 è particolarmente seguito in Spagna per il fatto che in questo gruppo si presentano ex vetture di serie particolarmente elaborate e non vetture nate in origine per le corse, vetture che non esistono in Spagna.

Siamo all'immediata vigilia del Salone di Ginevra (da giovedì 11 al 21 marzo 1971) e l'elenco delle vetture esposte si annuncia nutrito: 71 marche di dodici paesi diversi: 18 per la Gran Bretagna (che nel 1970 ne espose 20), 14 per gli Stati Uniti (nel 1970 erano 14) 11 per l'Italia (come lo scorso anno), 10 per la Germania Federale (9 nel 1970) 5 per la Francia (una di meno che nel 1970) 4 per il Giappone (nessun cambiamento sul 1970) 4 per la Svizzera (erano tre) due per la Svezia (come lo scorso anno), 1 per l'Olanda (come lo scorso anno), 1 per la Cecoslovacchia (come lo scorso anno) e le novità di una marca per il Belgio, che si troverà nel settore delle sportive trattandosi di una Méan, nonché di una brasiliana, la Puma.

Per quanto riguarda le carrozzerie speciali l'Italia sarà presente con sette Case e mancherà Fissore in rapporto allo scorso anno, mentre la Svizzera parteciperà con la Rejna come lo scorso anno.

Per chi s'interessa al settore sportivo il Salone ospiterà anche un prototipo svizzero, la Sauber 2-C, costruita a Hinwill, presso Zurigo. Si tratta di una vettura da corsa biposto destinata al pilota svizzero Hans Kuhn. Nata per una iniziativa «familiare» la vettura, che in seguito potrebbe essere costruita in piccola serie, monta un motore Cosworth di 1790 cc che sviluppa 240 HP a 8500 giri/min. Il rapporto peso/potenza è di 2,2 Kg/HP, velocità di punta 280 orari, telaio multitubolare, carrozzeria in materia plastica, lunghezza cm 330, larghezza cm 200.

L'elenco completo delle vetture che saranno esposte è il seguente: **Gran Bretagna:** Aston Martin, Austin, Bentley, Daimler, Ford, Jaguar, Jensen, Land-Rover, Lola, Lotus, Marcos, MG, Morris, Rolls-Royce, Rover, Sunbeam, Triumph, Vauxhall. **USA:** nuova è l'Autodynamics Europa (buggies). Parte dell'AMC: Ambassador, Gremlin, Hornet, Javelin, Matador. Parte della Chrysler: Valiant, Barracuda, Imperial. Parte della Ford: Cougar, Mustang, Thunderbird (non saranno esposte Excalibur e Rambler), Buick, Cadillac, Chevrolet, Chrysler, Dodge, Ford, Jeep, Lincoln, Mercury, Oldsmobile, Plymouth, Pontiac. **Italia:** nuova l'Intermeccanica De Tomaso. Non ci saranno Abarth e LMX. Alfa Romeo, Autobianchi, Dino, Ferrari, Fiat, Iso, Intermeccanica, Lancia, Maserati, De Tomaso. **Repubblica Federale Tedesca:** Alpina (nuova), Audi, BMW, Ford, Mercedes, NSU, Porsche, VW, VW-Porsche. **Francia:** Alpine,

Mercoledì
10 marzo
a GINEVRA
il CASCO
IRIDATO
a Nina RINDT


Come fu annunciato in occasione della nostra premiazione del 13 febbraio scorso a Pontecchio Marconi, il nostro direttore Marcello Sabbatini consegnerà mercoledì 10 marzo al Salone di Ginevra il Casco IRIDATO 1970 alla signora NINA RINDT, che come è noto per improvvisi impegni familiari non poté presenziare la nostra manifestazione.

125 Special rinnovata

1608 cm³, 100 CV (DIN)
doppio albero
a camme in testa
170 km/h

**FIAT
125
SPECIAL**

A richiesta: cambio automatico,
contagiri elettronico, condizionatore d'aria

Citroen, Peugeot, Renault, Simca; mancheranno Matra e la Chrysler France che va sotto la Simca. **Giappone:** Datsun, Honda, Toyota, Mazda. **Svizzera:** Monteverdi, Ranger, Swiss Buggy, Wicki Buggy. **Svezia:** Saab, Volvo. **Olanda:** DAF. **Cecoslovacchia:** Skoda. **Belgio:** Méan. **Brasile:** Puma.

Per i carrozzieri ci saranno gli italiani Bertone, Frua, Ghia, Michelotti, Moretti, Pininfarina e Zagato. Per la svizzera Rejna.

● Nel 1970 l'industria automobilistica italiana ha prodotto 1.854.252 autoveicoli, il 16,2 per cento in più dello scorso anno. L'incremento ha però valore relativo perché nell'ultimo quadrimestre del 1969 si era verificata la crisi produttiva per le note vicende sindacali.