



La signora Nina Rindt con la piccola NATASCIA e il Casco iridato 1970 consegnato a Ginevra da AUTOSPRINT. Nel corso della stessa occasione la FIRESTONE ha offerto alla moglie dell'indimenticabile suo campione del mondo una targa d'oro ricordo che (foto sotto) vediamo consegnare da Bob Martin

La consegna a GINEVRA del Trofeo AUTOSPRINT a NINA RINDT

NATASCIA ha voluto il «CASCO» del papà

Un momento toccante a GINEVRA, mercoledì mattina 10 marzo quando, nella sezione del Racing Show del Salone dell'auto presso lo stand della consorella «REVUE AUTOMOBILE», messo cortesemente a disposizione di AUTOSPRINT, il nostro direttore Marcello Sabbatini ha consegnato alla commossa Nina RINDT il Casco Iridato '70 in memoria del marito. La signora Rindt aveva portato con sé la figlia, un batuffolo biondo di due anni. NATASCIA, che era in braccio alla madre mentre lampeggiavano i flashes dei fotografi e della TV, ha voluto essa stessa in mano la statuetta del pilota col caschetto iridato d'oro. E ha esclamato tendendo le braccine: «Papà, papà...»



Leggete subito

nelle pagine seguenti

I nuovi «mostri»



Formula 3 a bagnomaria



Il Salone congelato

CORRIERE CORSE?

Le rubriche settimanali

a pagina

- 2 Dove corriamo domenica?
- 3 ZANZARA
- 35 Il giornale delle SCUDERIE
- 36 KARTING
- 38 TUTTESPRINT
- 40 SCRIVETECI rimarremo amici
- 42 MOTORAMA Radio TV Taccuino romano
- 44 Mini HOBBY
- 46 COMPRAVENDITA Informatutto

La Maserati ritorna?

● Visto un Manfredini eccitato e loquace al rendez-vous Filipinetti nel sontuoso castello di Neuchâtel, dove il patron della omonima Scuderia (e ministro ONU della Repubblica di S. Marino) ha ricevuto giornalisti, piloti ed amici alla vigilia del Salone ginevrino. Manfredini è uno dei prescelti per la squadra 128 Fiat France destinazione Europeo Turismo. Questa «scelta» ha caricato il costruttore (edile)-pilota milanese. E dire che dalle F. 3 al 512 Ferrari strada ne ha pur fatta! Ma la 128 Filipinetti non l'ha comprata!

● STEWART invece quest'anno il suo «party» serale non l'ha organizzato. «Vennero con 200 macchine l'anno scorso tutti gli amici. E fu un disastro il parcheggio. Hanno protestato tutti i vicini». Lo scozzese, per la cronaca, ha una bella villa in un paesino residenziale presso Losanna. Le stradine sono strette e c'è poco posto specie con la neve. Però forse non erano solo troppe le macchine per lo spazio...

● Mike PARKES ha percorso una 24 ORE Modena-Ginevra-Modena per essere al ricevimento del suo patron Filipinetti. Appariva anche un po' seccato perché le prove di collaudo delle sue 128 a Monza per la 4 ORE erano durate... un'ora sola! Tutta colpa di certi pistoni. (Non di Trivellato, per carità).

● Gino DE SANCTIS avrebbe avuto, sempre da Parkes quattro motori delle «128» da preparare alla sua maniera. Un atto anche di generosità. Dovrebbe far meditare molti di coloro che hanno spesso parlato delle necessità di dare una mano a «sor Gino», il costruttore romano di F. 3 che in fondo si è giocato la serietà della vecchiaia per la passione delle corse (come costruttore)!

Nel depliant che la Maserati ha consegnato ai giornalisti per il Salone di Ginevra, con i dati tecnici della sua nuova GT Bora, figurava anche una nota documentativa sulle «origini» e qualificazione d'esperienza sportiva del nuovo elegante coupé che, per la prima volta in una vettura commerciale del Tridente vede la soluzione del motore posteriore centrale. Come leggerete nel servizio da Ginevra, si è fatto preciso riferimento alle Maserati da corsa che affrontarono questa soluzione verso la fine della attività sportiva. Si è persino ricordato il Cooper-Maserati F. 1. Questo «richiamo» può essere stato fatto per garantire la clientela della esperienza valida Maserati anche sulla nuova strada tecnica. Ma potrebbe anche significare l'anticipazione indiretta di un programma agonistico, per un clamoroso ritorno che sappiamo essere nei piani di rilancio del sig. Malleret. E non ci riferiamo a prospettive rallyistiche o della concessione di motori Citroen-Maserati a LIGIER per le sue berlinette a LE MANS.

Il ritorno sarà diretto. Ma non di F. 1 si parla, quanto di gare di durata per il «Mondiale» Marche. Cioè qui parliamo di motori 3 litri, che potrebbero anche equipaggiare — in una versione più tranquilla — mini-Maserati, cioè una berlinetta 3000 già allo studio. Un desiderio che sappiamo coltiva anche De Tomaso nella sua nuova orbita Ford.

● Sempre in tema di Parkes e Filipinetti. Pare che nel team svizzero siano molto seccati per la mediocre, anzi nulla, assistenza che la Ferrari riserverebbe ai «clienti 512». Qualcuno dice: «Ora che hanno venduto tutte le cinque litri e non pensano più al mondiale...» O è la «gelosia» per Penske che pizzica?

● Però il programma mondiale Filipinetti-512 continuerà al completo, come previsto. Con Parkes, escluso, Bonnier ora tutto Lola, sono confermati due pi-

loti (giovani) francesi d'appoggio: Jabouille e Mazet.

● Joakim BONNIER, sempre Presidente dei piloti, difende il comitato e l'atteggiamento della GPDA nel caso Beltoise. Domanda (giusta): vi sareste regolati allo stesso modo se al posto di GIUNTI ci fosse stato qualche grosso pilota straniero? Risposta (pronta): «Non c'è dubbio». (Per lui...)

● Joseph Siffert, uno dei pochi che c'erano a Buenos Aires — al contrario di quanto si è detto nella riunione GPDA per arrivare al giudizio di «correttezza» di GIUNTI nella tragedia per non aver rallentato nei tre giri fatali — afferma che dal cronologico Porsche non risulta proprio che il pilota romano abbia realizzato i suoi giri più veloci nelle tornate in cui c'era Beltoise in pista a spingere.

Marcellino

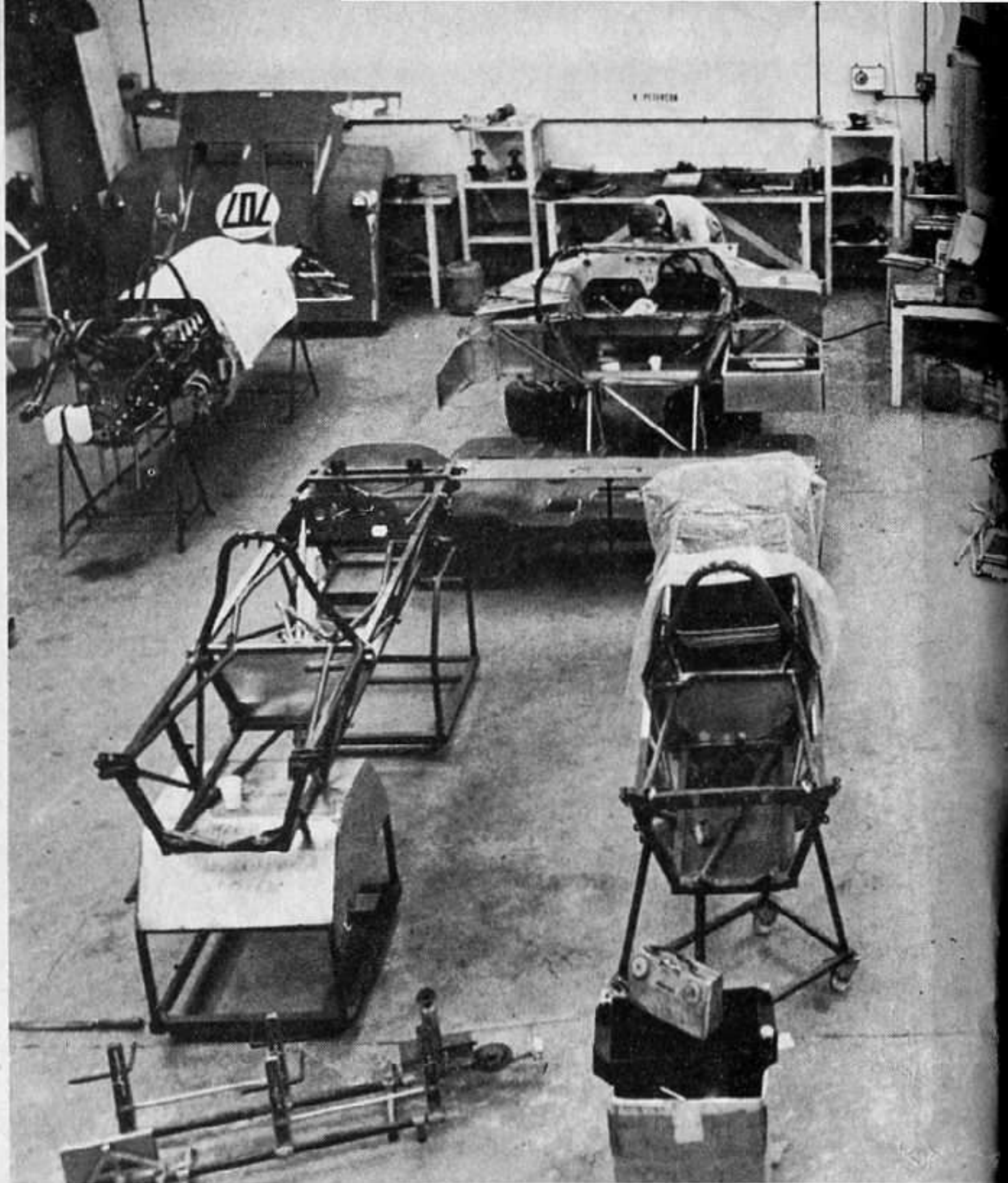
● Con 110 e lode a 23 anni, si è laureato in legge nei giorni scorsi all'Università di Roma, Luca Montezemolo. Il giovane rallyman, già coequipier di Cristiano Rattazzi e ora pilota della squadra Lancia HF nel Rally d'Italia, ha interrotto la sua preparazione alla gara sanremese per discutere la tesi «I limiti dell'impresa» relatore il prof. Santoro Passarelli. Come vuole la tradizione universitaria i professori hanno applaudito il neo-dottore. Pare che il risultato abbia lasciato interdetto uno degli assistenti-segretario il quale, pronunciando il nome del candidato avrebbe commentato (con un pizzico di scetticismo sul risultato): «Montezemolo? Ah, quello delle corse...» Complimenti (e un grazie particolare) da AUTOSPRINT all'amico Luca...



V8/Blq Scan
 Con accurata organizzazione commerciale la «factory» di Bicester (nonostante le perplessità per la sua nuova F. 1 specie col motore ALFA) sta soppiantando la BRABHAM nella fornitura di monoposto ai «privati»

La Formula MARCH

Il reparto «vetture in vendita» di Bicester. Si vedono March di ogni modello, dalla 707 Can-Am, alla 701, alle varie formula 2 e 3. Qui si fa anche la manutenzione per i clienti



SPECIALE PER AUTOSPRINT

LONDRA - « In complesso i risultati della nostra prima stagione in F. 1 sono stati fonte di soddisfazione. Le cose sono andate meglio di quanto avremmo potuto ragionevolmente aspettarci, tenendo conto di quanto avevano fatto altre Case nei loro primi anni di grandi premi. E' vero che avevamo molti ottimi piloti — Siffert, Stewart, Amon, Andretti — ma nella storia delle gare di grand prix ci sono stati

molti casi di ottimi piloti che in analoghe circostanze sono andati maluccio; basta guardare Lancia, Brabham, McLaren e Eagle alla loro prima stagione. La March 701 è stata la più veloce finché, a metà stagione, presero il ritmo le Lotus 72 e le Ferrari 312 B ».

Ecco il riassunto fatto da Max Mosley, direttore della March, parlando delle attività in F. 1 della Casa, nel suo primo intenso anno di gare. Ha però aggiunto prudentemente:

« Dal punto di vista della produzione, le cose sono andate peggio di quanto avessimo previsto. Le vetture di F. 2 e di F. 3 non sono andate veramente bene fino al termine della stagione, e questo è stato deludente dato che il settore produzione rappresenta il nostro pane. Quest'anno abbiamo proceduto in maniera inversa. Ci siamo garantiti che fossero in buona situazione le altre, prima di imbarcarci nel programma della F. 1. Quale risultato potenziali

clienti hanno potuto vedere in prova i prototipi e molti devono essere rimasti bene impressionati, dato che gli ordini sono arrivati con un ritmo doppio di quello del 1970. L'anno scorso costruimmo 46 vetture (comprese dieci F. 1 e altre tre vetture), quest'anno prevediamo di costruirne da 60 a 70 ».

Trascorso un anno da quando comincio a offrire vetture da corsa in vendita, la March è diventata indubbiamente più saggia. L'officina ove si producono

tutte le vetture, non è più lucente e quasi deserta. Mette chiaramente in luce che si è fatto molto nel primo anno ed è tappezzata di posters, ritagli di giornali e ripiani. Il settore delle parti è pieno da scoppiare e dalle pareti pendono carrozzerie, pronte a essere montate sulle vetture per la clientela.

Nella direzione c'è stato un leggero mutamento, infatti Graham Coaker, uno dei primi direttori che si occupava della produzione, è uscito dalla socie-

NUOVA!



NUOVA la gamma delle motociclette Triumph

NUOVE le soluzioni tecniche d'avanguardia

NUOVI i telai
i freni
le sospensioni

NUOVO il modello BANDIT 350 c.c.

NUOVA l'organizzazione di vendita e assistenza

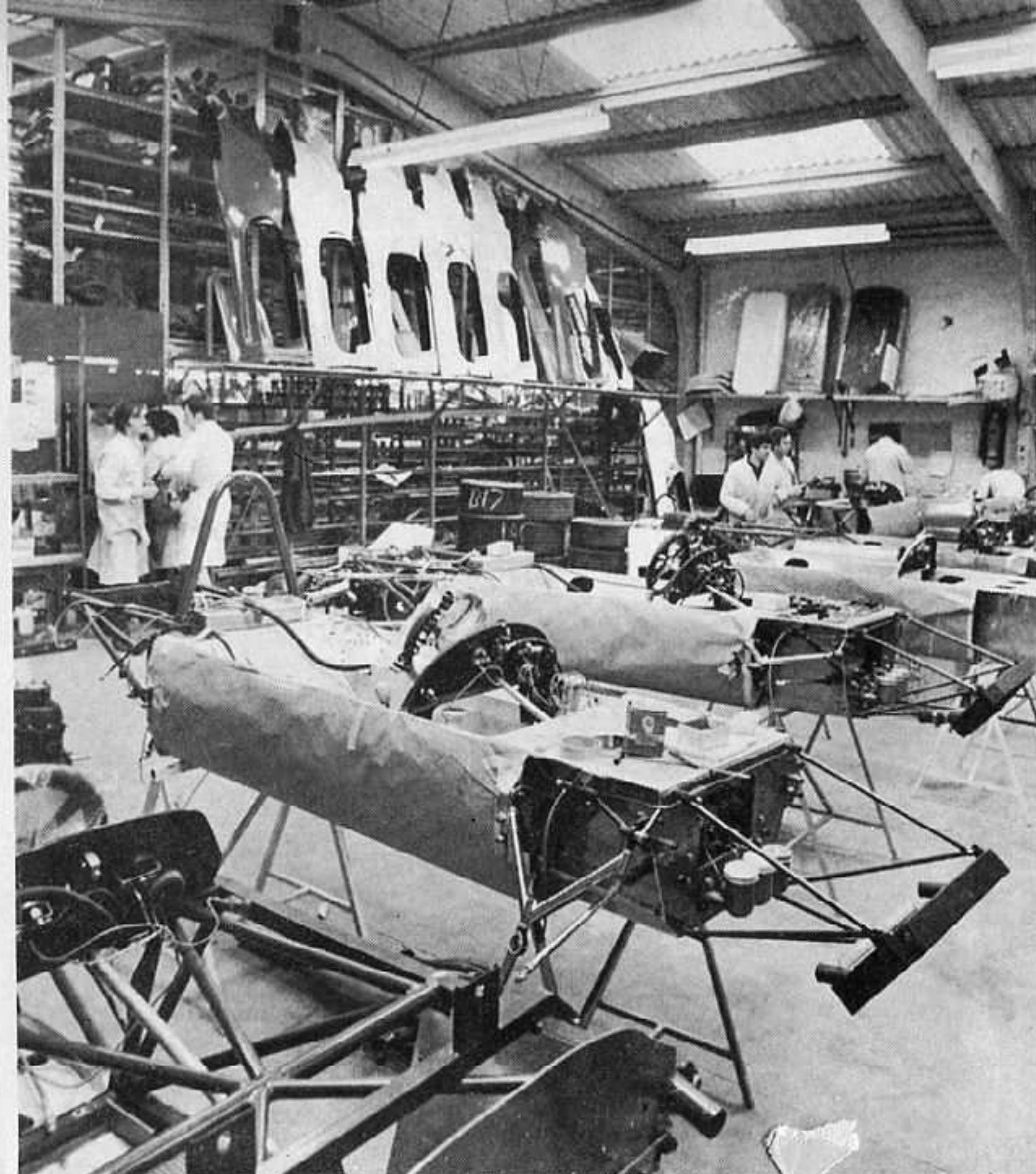
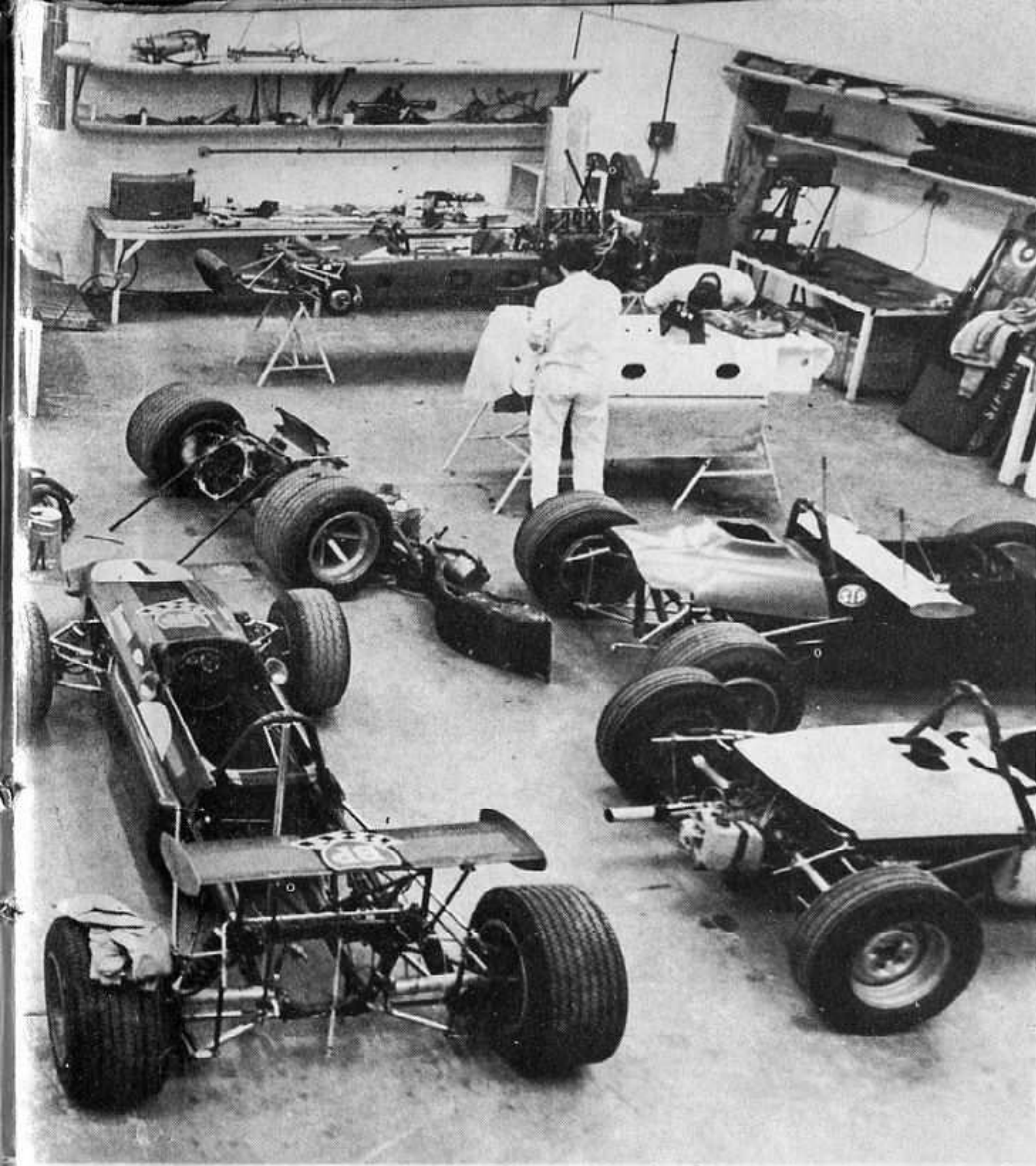
NUOVO l'importatore e distributore esclusivo per tutta l'Italia

BEPI KOELLIKER

C.so di P.ta Vittoria, 36 - Milano
Tel. 799.244 - 795.560

Concessionari in tutta Italia





La March è organizzata con criteri industriali; vediamo nella foto la «linea di montaggio» delle monoposto 718 M di formula 2. Ne saranno costruite molte. Nelle due foto a sinistra: in alto, Max Mosley, sotto Robin Herd (foto Kettlewell)

ta a metà stagione. E' invece entrato Jonathan Guinness, come direttore, e dato che è un banchiere dirige il settore economia, pur non stando a Bicester. Alan Rees dirige le operazioni corsa, mentre Robin Herd è direttore tecnico, per la costruzione e le prove dei prototipi. Max Mosley si occupa delle finanze e degli affari. Altri uomini chiave sono Bill Stone, direttore della produzione, Ray Wardell che si occupa del team di F. 1, Pete Briggs che provvede alla F. 2, il primo meccanico della F. 1 Pete Kerr e Dewar Thomas che fa le veci di Herd quando occorre. Quest'anno in febbraio il personale della March ammontava a 45 persone, contro le 29 di un anno fa.

Il fatto che la March abbia costruito e fatto correre cinque vetture di F. 1, le 701, nello spazio di pochi mesi è davvero un onore per la ditta di Bicester. Robin Herd progettò la vettura nell'estate del 1969, prima ancora che la March disponesse di un'officina e di personale. Nell'ottobre venne trovata l'attuale sede e il lavoro iniziò in novembre. Alla fine di gennaio tre vetture erano già completate per le prove, prima della gara sudafricana. E' ormai diventata storia, che le March di Stewart e di Amon segnarono i tempi più veloci in prova per la prima gara di campionato in Sud Africa, ove Stewart condusse e alla fine si piazzò terzo, e che Stewart condusse dal principio alla fine nel GP di Spagna. Lo scozzese vinse anche la Corsa dei Campioni, non di campionato, e Amon l'analoga gara a Silverstone. Stewart si piazzò secondo in Belgio e in Francia, mentre dopo essere stata in testa nella classifica all'inizio della stagione, la March-Ford occupò il terzo posto nella classifica della coppa dei costruttori.

In tutto furono costruite dieci vetture di F. 1. La 1, la 5 e la 6 erano vetture ufficiali, la 2, la 4 e la 7 appartenevano a Tyrrell, la 3 veniva fatta gareggiare dalla STP per Andretti, la 8 era una semi-ufficiale dell'Antique Automobiles, affidata a Peterson, la 9 fu venduta a Hahne e la decima a John Love per la serie sud africana di F. 1. (In effetti un'udicissimo telaio 701 viene costruito con pezzi di scorta per il pilota di F. 3 Beuttler,

che l'userà quest'anno).

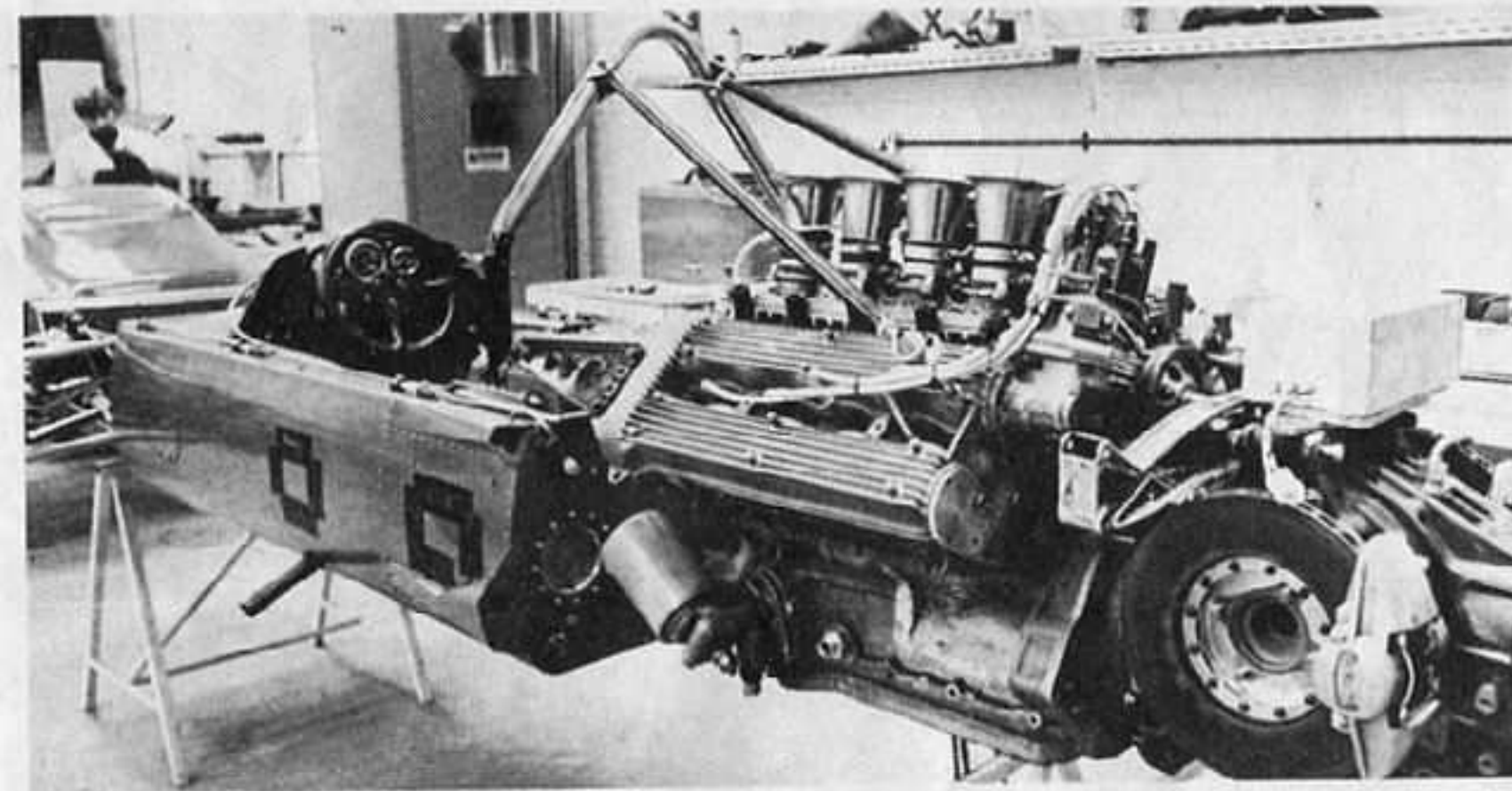
La March ebbe una vittoria fortunata in F. 2, quando il privato svizzero Xavier Perrot si aggiudicò la corsa al Nürburgring in agosto, davanti a un'altra 702, di Hannelore Werner. Malcolm Guthrie dirigeva un team di 702 assistite dalla Casa, ma il suo pilota numero uno, Peterson, riuscì soltanto a piazzarsi terzo a Hockenheim, di fronte a concorrenti tecnicamente superiori.

In F. 3 il Team Petonyer, assistito dalla Casa, dovette destreggiarsi fino alla fine dell'anno con vetture non messe a punto a dovere, le 703 non ottennero neanche una grossa vittoria: La March ebbe altrettanti insuccessi nel campionato di Formula B americano con la 704, però la Formula Ford 708 ottenne qual-

prima dell'ultima prova a Riverside, scoprimmo che i guasti erano dovuti a una intera partita di olio per freni contaminata.»

Il tedesco Kelleners gareggiò con una 707 nell'Interserie e, forse perché l'opposizione era meno dura, il risultato fu migliore. Kelleners vinse due delle sei prove, a Croft e a Hockenheim, piazzandosi terzo nel campionato. Strano a dirsi, pur avendo almeno 100 HP in più, la March di Kelleners era più lenta dei coupé Porsche 917 sui rettili, quindi ovviamente c'è ancora molto da imparare sulla aerodinamica. In frenaggio e accelerazione la vettura era in vantaggio, essendo più leggera di quelle tedesche.

Mentre la vettura da grand prix 1970 era del tutto conven-



La ex Formula 1 March 701 della Antique Automobiles, che nel 1970 fu pilotata da Ronnie Peterson, è ora utilizzata dall'Autodelta come «laboratorio mobile». La vediamo infatti con l'8V Alfa

che successo in gare indette da clubs, con la vettura assistita dalla Casa e pilotata da Ian Taylor che vinse la prova di Hockenheim nella serie del Johnson Wax Euro-Trophy.

Ci si aspettava molto dalla vettura Can-Am, la 707, soprattutto perché Robin Herd era l'artefice delle sempre vincenti McLaren. Probabilmente la 707 pesava troppo e soffriva di «disturbi di crescita», quindi Amon non poté fare meglio di due quarti e un quinto posto verso la fine dell'anno. Mosley dice:

«La 707 ci ha delusi. A Donnybrooke fu veramente veloce in prova, segnando lo stesso tempo della McLaren di Hulme. Sia a Donnybrooke che a Laguna Seca ebbe però noie ai freni e dopo avere sostituito tutto,

zionale, Robin Herd ha trovato il tempo per presentarne una dall'aspetto decisamente diverso, per il campionato 1971. La 711 imita la Lotus 72, con i doppi serbatoi laterali e freni anteriori entrobordo, ma l'intera vettura è racchiusa in un'affilata carrozzeria aerodinamica. Strano di questi tempi, il motore è coperto, mentre perfino il casco del pilota svolge un ruolo nell'aerodinamica. Herd si consultò con Costin, l'esperto di aerodinamica che si occupava della Vanwall e delle Lotus grand prix negli anni '50, oltre alla Protos F. 2 del 1967, e nella forma della March 711 si avverte evidente la presenza di queste vetture.

Quest'anno come si sa la March fa correre una squadra

ufficiale di tre vetture. Due con motore Ford, che si chiameranno semplicemente «STP Oil Treatment», saranno iscritte per Peterson e per Soler-Roig, mentre la terza usa un motore Alfa V8, affidata a de Adamich e Galli. L'unica notevole differenza tra le due vetture è un aumento nel passo e un lieve incremento nel peso, dato che il motore Alfa è più grosso e più pesante del Ford DFV. Frank Williams fa correre una 711 privata per Pescarolo, mentre tutte le vetture ufficiali dello scorso anno sono state vendute: quella di Amon a Tom Wheatcroft per il suo museo, quella di Siffert allo stesso Siffert che pensa di esporla a mostre e quella di riserva a Frank Williams che la affiderà a Trimmer per le gare non di campionato. La vecchia vettura di Peterson è stata comprata dall'Autodelta, che se ne vale come banco di prova mobile per il suo motore da gran premio.

La presenza della March in F. 2 quest'anno sarà nutrita con nuova monoscocca 712. Molte di queste vetture usufruiranno di un limitato appoggio della Casa, dato che la manutenzione avviene all'officina di Bicester. E confermato che John Coombs farà correre un team di due vetture per Peterson e Wollek (a volte ci sarà forse anche Stewart) mentre le due vetture di Williams, patrocinate dalla Motul, hanno già corso a Bogotà. Altri concorrenti con la 712 comprendono Beuttler, Tom Walkinshaw dell'Ecurie Escuse, Hannelore Werner, Niki Lauda, James Hunt, Perrot e Quester. Quella di Quester monterà un motore BMW ufficiale e sarà l'unica vettura di F. 2 del 1971 che non abbia un motore Ford FVA.

La March F. 3 è disponibile in due versioni, 713S e 713M. Una 713S ufficiale, patrocinata dalla Rose Bearings, correrà con Hunt, mentre molte altre sono state ordinate da privati. Per esempio la Eifelland Wohnwagenbau ha ordinato una flotta di otto vetture, di cui una 713M. Nella Formula Atlantic una 71AM assistita dalla Casa correrà con Dave Morgan (deriva dalla monoscocca F. 2).

Due delle tre 707 gruppo 7 del 1970 sono state vendute, ma la terza (quella di Kelleners) è stata smontata e sarà completa-

mente riveduta per adeguarsi alle caratteristiche della 717 del 1971.

«Non la si riconosce — dice Mosley. — La piloterà Kelleners nelle gare Interserie, mentre un'altra 717 gareggerà nella Can-Am.» Non si sa ancora niente di sicuro per quanto riguarda il pilota, ma leggendo fra le righe non sarebbe sorprendente se la STP patrocinasse una vettura per Andretti.

Per il 1972 Mosley ha rivelato che c'è il progetto per una F. 5000 da aggiungere alle altre vetture.

«Il progetto su carta c'è — ha detto. — Esiste un ottimo mercato mondiale per queste vetture, quindi se sarà una buona macchina dovremmo venderne alcune. Comunque sarà senz'altro diversa.» Mosley ha detto che non valeva la pena adattare un esistente progetto di F. 1 per la 5000.

«Esiste sempre la possibilità che costruiamo una vettura Indy — ha poi detto Mosley sorridendo. — Arriverà, prima o poi. — Ha quindi aggiunto: Sì, la STP è legata con McNamara... in questo momento.»

Alla domanda se prima o poi pensano di costruire motori e cambi Mosley ha risposto: «No, abbiamo già abbastanza da fare costruendo telai e col tempo speriamo di fabbricarne di ogni tipo immaginabile. A parte il fatto che sarebbe molto difficile fare meglio degli specialisti, Cosworth e Hewland, i costi sarebbero proibitivi.»

Il cammino percorso dalla March in poco più di un anno è veramente notevole. La Casa non ha fatto la sua strada con la progressione naturale dalle piccole vetture per gare di clubs alle corse da gran premio, è apparsa in scena nel campo più importante e, anche se non tutto è andato secondo i suoi desideri, si può dire che è rimasta bene a galla.

Michael Kettlewell

I nuovi «mostri»

IL SERVIZIO CONTINUERA'

DOPO IL DESERTO DI MONZA

La F.3 a bagnomaria

Dire che la prima gara per le nuove Formula 3 di 1600 sia stata «interlocutoria», sarebbe in verità dire poco. Perché il Vigorelli, che ha avuto l'ingrato compito di inaugurare in sede internazionale la stagione riservata alla terza formula, ha risentito anche troppo delle incertezze che il tanto discusso regolamento tecnico ha fatto sorgere in tanti piloti. Molti dei quali son rimasti alla finestra.

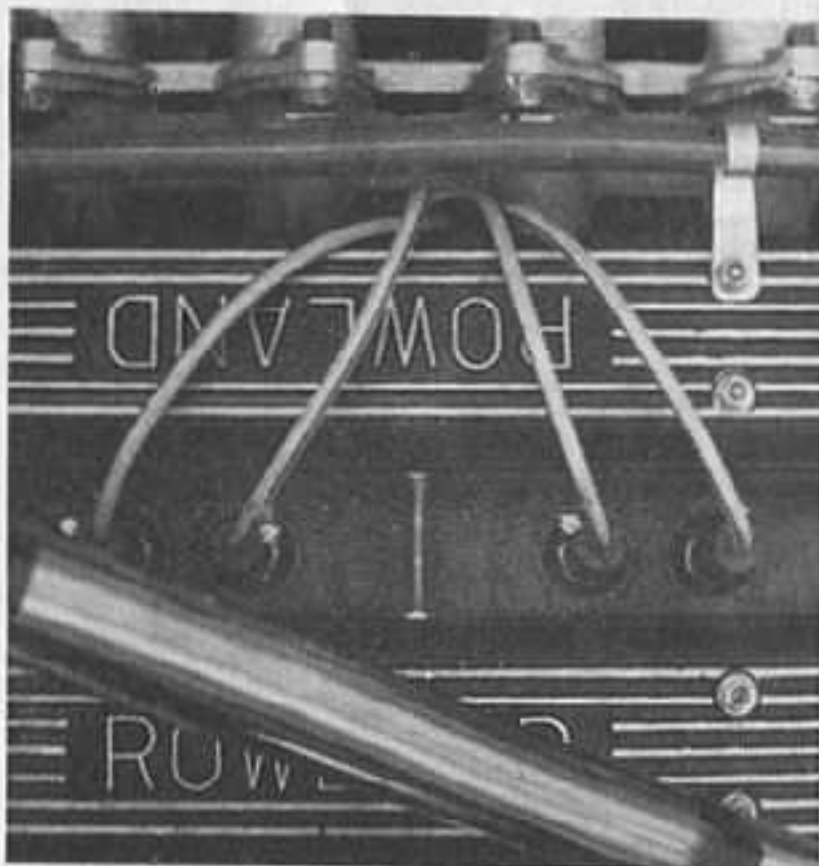


Spettacolo che ha assunto talvolta toni da recita a soggetto, con gli interpreti costretti a improvvisare sistemi attendibili per la caccia al buco (col cercaspifferi ultrasonico).

Era nell'aria sin dalle prove del mese scorso: in tema di rispondenza alle vigenti norme, i preparatori si sarebbero vicendevolmente presi a fischio e sugo di boschi allorché i motori con le adenoidi (leggi 1600 strozzati di F. 3) si fossero trovati per la prima volta a confronto. D'altronde, era anche abbastanza facile pronosticare che nell'interesse dei convinti che il G.P. Vigorelli s'avesse da fare, era compreso il rimandare a DOPO ogni qualsiasi tentativo di defenestrare il prossimo con stentorei reclami. Viste le striminzite battute che ci siamo ritrovati sotto occhio, non era certo il caso di tirare a sfolire il numero dei partenti. L'avvio della stagione 1971, comunque, non è stato avaro di spunti per l'osservatore interessato alle prospettive future di questa formula tuttora in via di definizione. A parte le ovvie conclusioni riguardanti il peso che l'esperienza di Vittorio Brambilla ha avuto su entrambi gli arrivi in volata (batteria finale) che lo hanno visto primo, il recinto verifiche è stato teatro di spettacolo quanto e forse più della stessa pista.

Un forellino da 6 cv

Genovese ci raccontava che con un forellino da un millimetro e mezzo praticato su ciascun condotto è stato constatato un incremento di potenza di ben sei cavalli. Cosa che rende comprensibili le ragioni per cui il povero Compain ci ha guadagnato una ammonizione, che non ha assunto la forma di una squalifica solo perché la sua posizione in classifica non dava luogo a punteggio.



La ghigliottina ermetica

La ghigliottina ermetica, non è un sogno d'alchimista cheché ne pensasse Coulon nell'animata discussione avvenuta in sede di verifica quando è mancato poco che il match Noè-Coulon facesse da anteprima al confronto Frazier-Clay. Esiste ed ha l'elemento mobile in vetroresina eposidica, scorrevole su sfere a scanso di bloccaggi indesiderati mentre tutt'intorno ai semicorpi accoppiati corre un efficace elemento di tenuta. E' prodotta dalla Novamotor e viene installata sui motori elaborati dai Pedrazzani. Prezzo indicativo, ma solo come ricambio per clienti, 200.000.

In effetti, le ghigliottine montate da Rowland sul twin-cam di sua elaborazione che equipaggiava le Martini MK7 di Patrice Compain e Jacques Coulon, non partecipano attivamente alla prevenzione dei rientri d'aria attraverso passaggi diversi dal foro da 20 millimetri appositamente predisposto. L'unità motrice, costretta a lavorare in condizioni asfittiche, succhia da dove può e con una notevole energia: ne fanno fede i « polmoni » accumulatori della Birel (Barbera) di Brambilla, tendenti in prova ad assumere aspetti pizziformi, proprio per effetto della depressione interna. Pertanto, dicevamo, un complesso ghigliottine non modificato e simile a quelli impiegati col vecchio regolamento si trasforma in una fonte di spifferi tale da far suonare la marcia trionfale dell'Aida al cercafughe dell'ing. Galmanini.

Forse questo spiega (ma non giustifica) certe cifre orecchiate al Racing Car Show per cui le potenze medie dei nuovi motori F. 3 ballavano intorno ai 120-125 MP/7500 giri/1'. Rowland poi, (proprio lui), sparava 123 HP a 6800 giri/minuto. Gli inglesi che fanno testo in materia, per il momento sono



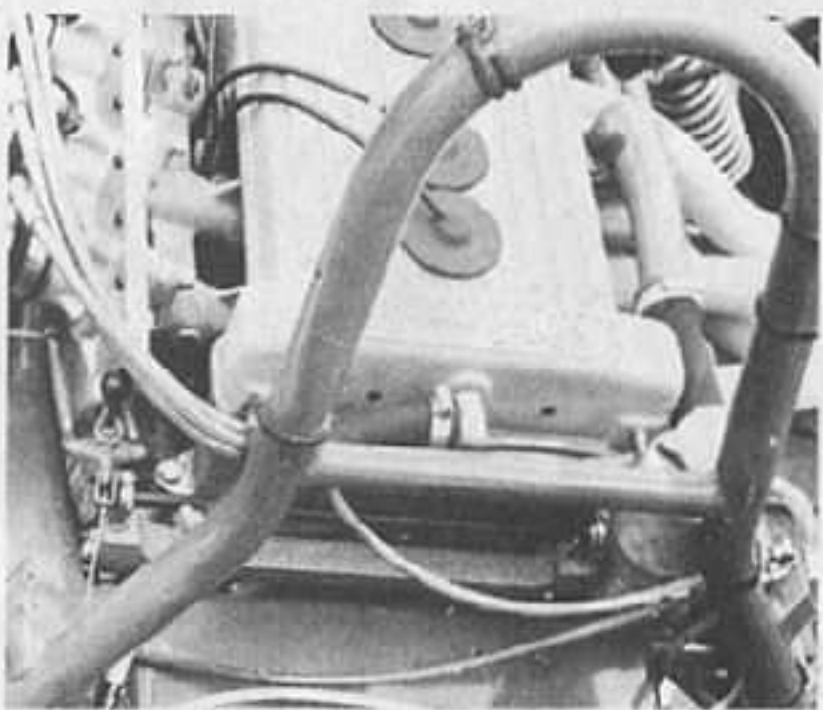
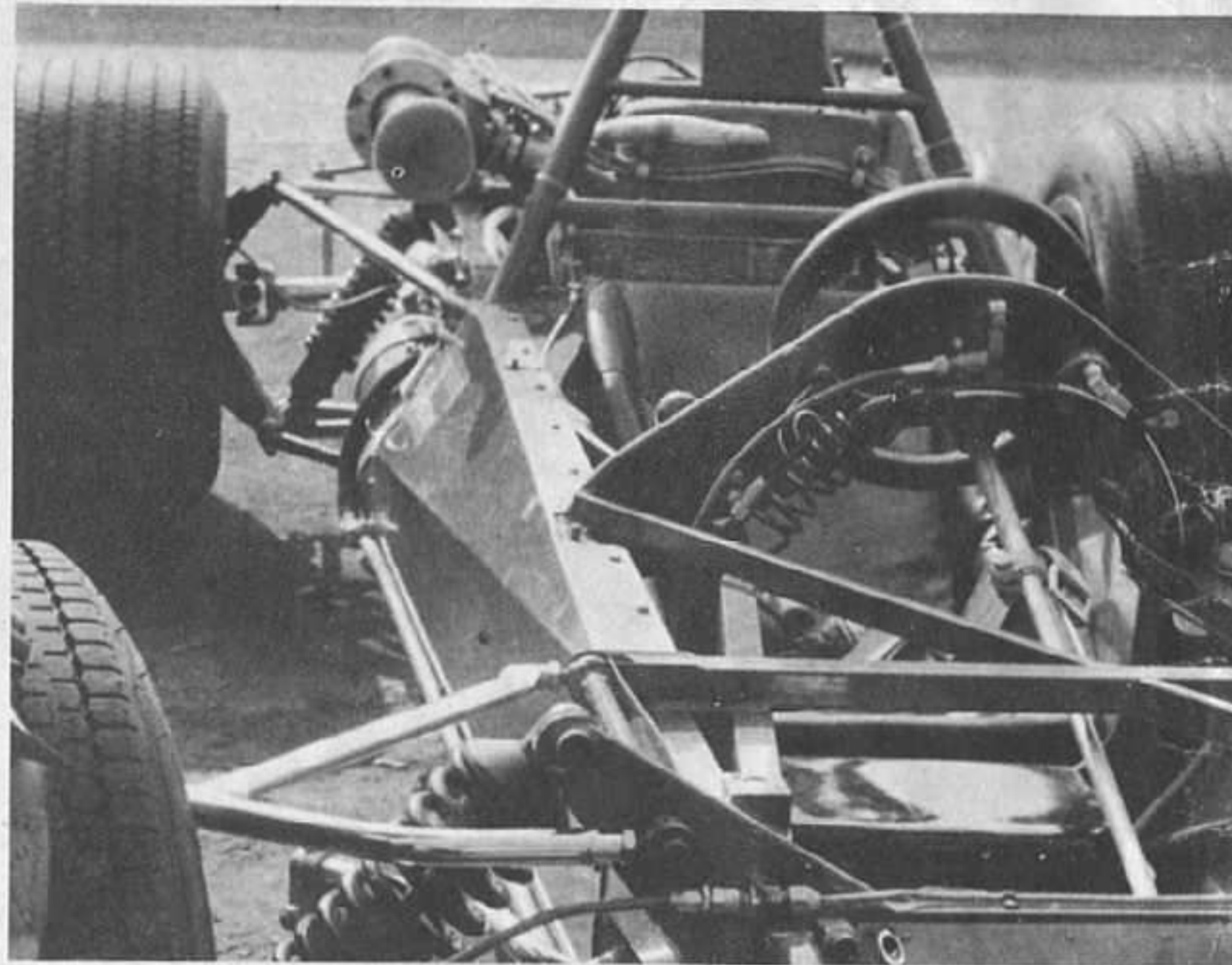
I due sacchi fuoribordo

Tre Lotus 69/71M in gara nella prima corsa della stagione. Solo quella di Noè ha battagliato nelle prime posizioni, ma bisogna osservare che le altre due hanno sentito i postumi di una gelata dovuta alla permanenza in garage la notte precedente la gara. La macchina si presenta molto bene ed è dovuta all'ispirazione di Dave Baldwin che l'ha prevista avendo in testa la « Formula Atlantic », nuova categoria di monoposto appoggiata finanziariamente dalla Atlantic Richfield Petroleum e dalla editrice delle Pagine Gialle degli elenchi telefonici di Sua Maestà Britannica. Come già detto un paio di settimane fa, la linea si richiama alla « 69F2 », ma è solo una questione di forma in quanto esiste la « bagnarola » centrale monoscocca che distingue la sorella maggiore. I sacchi del carburante sono alloggiati fuoribordo sui fianchi e dispongono di una protezione in alluminio 1. 72. I complessi molla/ammortizzatore colpiscono per la loro lunghezza e vanno a sporgere, complici opportune appendici, una bel po' al disopra della linea superiore del musetto.

appunto Rowland, autore di cose egregie sul Formula Ford di Colin Vendervell, che per 1.730.000 lire vende il twin-cam da lui potenziato. Poi c'è BRM che, noblesse oblige, per 2.006.000 lire fornisce anche una trombetta di aspirazione cromata e con parafiamma, e finalmente Holbay che « si butta via » al modico prezzo di L. 1.590.000. N.B.: si sa anche di un « R16 » Gordini su cui si è lavorato da parte della Mike Spence Racing.

L'ex seminarista

Fabrizio Noè, l'ex seminarista con gli occhi di Surtees si autodefinisce mercenario mentre ci illustra l'attuale sua situazione dovuta a una scelta forzata fra impiego e corse, voluta da una persona probabilmente convinta di agire per il meglio. Siamo certi comunque che il... bisogno di vincere per motivi economici non costituirà per Fabrizio un motivo per superare i propri limiti.



Adelmo Fossati, altro primattore del G.P. Vigorelli ha avuto esattamente quattro giorni per « rifarsi » la macchina. Per spiegarci meglio, osserviamo dalla foto che l'alloggiamento del motore ha richiesto lo studio e l'esecuzione di una apposita incastellatura ricavata per modifica di quella preesistente. Inoltre, la BT.28 del « Galinetta » è stata sottoposta a cure intensive per quanto riguarda l'assetto, con sostituzione di barre, ammortizzatori ed altri componenti-chiave. E' inoltre atteso il « kit » di conversione che trasforma praticamente il modello « 28 » in una BT35, ultimo strillo della Motor Racing Developments.

Occhio alla bolla!

Ah, già... dimenticavamo di parlarvi del mezzo proposto da Pedrazzani (Novamotor) per il controllo rapido della tenuta stagna dei sistemi di alimentazione. In sostanza, una vasca d'acqua nella quale i pezzi in esame, pressurizzati ad aria compressa, vengono osservati e guai a chi fa bolle. Però, con la soluzione Wainer (condotto-serpente e cassoncini-polmone), vogliamo vedere la faccia dell'interessato quando lo inviteranno a immergere la vettura nel semicupio. Sai le ghignate...!

g. o.

Non si batte PETTY nei stock-cars

CORRIERE CORSE

MALLORY PARK
battesimo
MARCH F.2

Prova mondiale nel '72 il G. P. Argentina F. 1

Il Campionato Mondiale Marche 1972 sarà bloccato sulle stesse prove già in calendario quest'anno. Invece per la F. 1 è stata accettata la richiesta argentina. Così nel '72 l'Argentina avrà le prime prove sia del mondiale Marche (la 1000 KM di Buenos Aires) che del Mondiale Piloti F. 1, questa a Balcarce.

ROCKINGHAM (Carolina) - Richar Petty, il Denis Hulme delle Stock Cars, a bordo della sua Supercharged Plymouth ha vinto la 500 Miglia di Rockingham battendo Bobby Isaac su Dodge e Bobby Baker su Plymouth, dopo una corsa emozionante e fatta di colpi sensazionali.

Petty aveva guidato il plotone scatenato per 57 giri, per poi cedere il comando al compagno Baker fino al 335 giro quando la bandiera gialla rallentava il gruppo, per un ennesimo incidente tra quattro vetture.

Bill Davies e James Iddle si toccavano facendo incappare altri due piloti in un testa-coda. Poco dopo, nel medesimo posto, a causa di un residuo di olio, Dennis Parson slittava, piroettando, ma ne usciva incolume, provocando tuttavia un rallentamento della media finale.

La corsa si concludeva con la bandiera che indicava «prudenza» e le vetture sfrecciavano quindi sul traguardo a una velocità di appena 96 chilometri orari.

Questa battuta d'arresto finale era stata causata da un testa-coda di cinque vetture che, a quanto risulta mentre dette queste note, non hanno causato alcun danno ai piloti.

Una folla calcolata in 75 mila persone ha assistito al cruento duello, sotto un sole caldissimo che ha messo a dura prova i pneumatici.

LA CLASSIFICA

1. Richard Petty (Plymouth) media kmh 201,125; 2. Bobby Isaac (Dodge) a 15"; 3. Bobby Baker (Plymouth).



Che volo PETERSON!

e PESCAROLO quasi doppia SIFFERT

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MALLORY PARK - Henri Pescarolo e Gerry Birrell, rispettivamente su March Williams e Lotus Stanton, nettamente primo e secondo alla gara di Mallory Park per vetture di F. 2, dopo che Ronnie Peterson, che conduceva, si è allontanato a piedi dalla sua macchina, a seguito di un incidente pauroso. Gli altri principali piazzamenti sono dipesi da guida regolare e da fortuna, a mano a mano che i piloti più veloci sparivano per guasti meccanici.

I partenti non rispondevano a quelli sulla carta. Molti assenti (fra i principali Graham Hill), perché la nave su cui viaggiavano le macchine era partita dalla Colombia con due settimane di ritardo, oltre poi ai ritardi alla dogana. I concorrenti più saggi avevano spedito le vetture in volo da Bogotà, ma del resto si aveva anche a che fare con altri ritardi, quelli nei programmi della maggioranza dei costruttori, soprattutto Brabham (nessuna F. 2 1971 è ancora completata) e Lotus. Questo ha significato anche una decimazione fra gli iscritti alla gara di contorno di F. 3.

Il giorno delle prove il tempo era asciutto e il mattino della gara brillava perfino un sole caldo. Il primo giorno il più veloce è stato Peterson con la March 712M, col tempo di 43", alla media di 182,850 orari (un decimo di secondo entro il record assoluto del giro) che ha segnato girando con assoluta sicurezza (o nonchalance). Pescarolo su March e Birrell su Lotus 49 hanno segnato entrambi il secondo miglior tempo in 43"8, poi veniva Westbury su Brabham in 44"2, quindi Bell e Reutemann su Brabham in 44"4.

Nelle prove del mattino della gara i tempi non hanno subito mutamenti.

Alle tre e un quarto ha preso il via la stagione internazionale europea con un bel sole per la

prima parte della gara, che prevedeva quaranta giri. Alla partenza Pescarolo e Birrell sono passati davanti a Peterson e alla prima curva è andato al comando il francese. Siffert ha superato due file, prima che gli altri fossero arrivati alla vera e propria linea di partenza, ma la sua gara non è poi durata a lungo. Tutto, compreso il motore, era stato sostituito, ma Derek Bell ha detto: «*Appena si risolveva un problema, ne saltava fuori un altro*». Siffert ha comunque proseguito.

Al terzo giro Peterson ha superato Birrell e a questo momento Pescarolo e Peterson hanno cominciato a staccarsi dallo scozzese, la cui Lotus era stata completata soltanto tre giorni prima, per cui Birrell doveva cominciare a prenderci la mano, dopo una stagione passata quasi tutta alla guida di Brabham. Al nono giro i leaders doppiavano già i ritardatari, Siffert e Hannelore Werner.

La gara di Siffert è finita quando lo svizzero ha dennaggiato una ruota e forato, dopo quindici giri.

Al quattordicesimo giro Peterson ha superato Pescarolo e appena gli si è presentata l'occasione, mentre i due doppiavano altre vetture, si è staccato. La lotta per la quarta posizione si svolgeva fra Beuttler e Reutemann, mentre Bell aveva noie meccaniche e Westbury rallentava un poco l'andatura.

E' stato al trentaquattresimo giro che si è avuto l'inizio dello spaventoso incidente di Peterson. Stava per doppiare Reutemann, alla forcella, quando il motore della vettura dell'argentino si è spento, per rottura di una cinghia della pompa del carburante. Peterson ha urtato la coda della Brabham, non violentemente, soltanto abbastanza forte perché si piegasse un alettone sul muso (e forse qualcos'altro?). Lo svedese ha rallentato, per rilevare se la maneggevolezza era peggiorata ma vedendo che nulla era mutato ha di nuovo accelerato. Alla curva veloce, al trentacinquesimo giro, cercava di doppiare Beuttler e alcuni spettatori hanno giudicato che andasse troppo forte, mentre

dopo Ronnie ha detto che ha avuto l'impressione che l'ammortizzatore anteriore di sinistra si fosse staccato (doveva essere vero perché secondo lui la ruota si è sollevata e sulla pista c'erano tracce di frenata su sole tre ruote). Comunque la March ha tirato dritto, è volata in aria, ha urtato il terrapieno ed è ricaduta rovesciata a meno di un metro dal pubblico assiepatto dietro una fragile barriera. L'incidente è parso più spaventoso di quanto fosse in realtà, perché benché la vettura fosse distrutta, con la monoscocca contorta, Peterson se l'è cavata con leggero choc e qualche graffio.

L'accaduto ha però deciso le sorti della manche e Pescarolo ha vinto facilmente davanti a Birrell e a Beuttler. Lo schieramento per la seconda parte della gara è stato fatto secondo l'ordine d'arrivo della prima, con questi tre piloti in prima fila.

Questa manche è sembrata fatta su misura per Pescarolo, appena ha preso il ritmo. Per un giro ha condotto Beuttler, ma Birrell e Pescarolo l'hanno superato quando ha girato largo, nel punto ove si era verificato l'incidente di Peterson. Dopo sei giri Pescarolo è passato al comando, alla forcella. Anche questa volta, in coda cera Hannelore Werner con il motore che suonava malissimo, mentre Reutemann e Siffert «caricavano» dal fondo dello schieramento. All'undicesimo giro Bell è entrato nella forcella in quarta posizione e ne è uscito ultimo, con il muso della March tutto ammaccato. Si è fermato per una sommara riparazione, poi è ripartito.

A metà gara Reutemann ha strappato il quinto posto a Hart e Siffert lottava con Ikuzawa per l'ottavo. Birrell riusciva a tenere in vista Pescarolo, incapace però di contrastarlo. Al venticinquesimo giro Westbury è stato tradito da olio in pista alla forcella, ma l'inglese ha proseguito con la vettura priva del muso, mentre Reutemann ne approfittava per sa-

SPEED INTERNATIONAL - Gara internazionale di velocità in circuito per vetture di F. 2 - Mallory Park, 14 marzo.

1. BATTERIA (40 giri, 86,88 kmh)
1. Pescarolo (March 712M) 29'32", media kmh 176,56; 2. Birrell (Lotus 69), 29'56"4; 3. Beuttler (March 712M) 39 giri; 4. Westbury (Brabham BT 30) 39 giri; 5. Watson (Brabham BT30) 39 giri; 6. Hart (Brabham BT30) 39 giri; 7. Ikuzawa (Lotus 69) 39 giri; 8. Richardson (Brabham BT30) 39 giri; 9. Reid (Brabham BT30) 38 giri; 10. Perrot (Chevron B18) 38 giri; 11. Pickering (Brabham BT23C) 38 giri; 12. Bell (March 712M) 36 giri.

Giro più veloce: Peterson e Pescarolo 43"2; media kmh 181,05 (record di classe).

II BATTERIA

1. Pescarolo, 30'25"2, media kmh 171,41; 2. Birrell 30'39"6; 3. Reutemann (Brabham BT30) 30'46"4; 4. Hart 31'08"2; 5. Siffert (Chevron B18) 31'12"; Westbury 39 giri; 7. Ikuzawa 39 giri; 8. Perrot 39 giri; 9. Richardson 39 giri; 10. Pickering 39 giri; 11. Reid 38 giri; 12. Bell 36 giri.

Giro più veloce: Pescarolo 43"8, media kmh 178,56.

FINALE PER SOMMA DEI TEMPI:

1. Pescarolo 59'57"2, media kmh 173,94; 2. Birrell 1.00'36"; 3. Hart 79 giri; 4. Westbury 78 giri; 5. Ikuzawa 78 giri; 6. Richardson 78 giri; 7. Perrot 77 giri; 8. Pickering 77 giri; 9. Reid 76 giri; 10. Beuttler 75 giri; 11. Reutemann 74 giri; 12. Bell 72 giri.

lire al quarto posto, che è poi diventato il terzo quando Beuttler si è fermato per cambiare una gomma forata. Siffert ha sostituito in quinta posizione Westbury, che al trentaquattresimo giro è stato doppiato dal leader. Questo è stato l'ultimo cambiamento importante, con Pescarolo che soltanto per poco non ha doppiato Siffert. Lauda si è ritirato con guasto al motore, Nelson è incappato in un testa-coda e Watson e Hannelore Werner non hanno coperto giri sufficienti per essere classificati.

La gara di contorno di F. 3, la prima dell'anno in Inghilterra, vinta da Hunt, è stata una vera farsa. C'erano soltanto quattro vetture al via e una è stata ritirata prima di partire per guasto alla pompa del carburante, sicché lo schieramento ha dovuto essere completato da vetture di Formula Ford.

David Hodges

Assente la LOTUS turbina contro la 312-B2 a B. HATCH

LONDRA - L'elenco degli iscritti alla Corsa dei Campioni fa pensare che la gara potrebbe anche cambiare denominazione e intitolarsi Corsa dei Campioni e dei debuttanti, o anche Corsa delle due Generazioni. Infatti, pur essendo passati campioni, nella lista, si vedono anche molti nuovi arrivati:

BRABHAM: Hill (BT34), Schenken (BT33)

BRM: Ganley, Miles

FERRARI: Regazzoni

LOTUS: Fittipaldi, Wisell (entrambi su 72)

MCLAREN: Hulme (M19), Gethin (M14A), Bonnier (I) (M7D)

MARCH: X (Williams 711), Trimmer (Williams 701), Beuttler (701)

SURTEES: Surtees (TS9)

TYRRELL: Stewart

Il debutto della Lotus turbina, che pareva ormai sicuro per la Corsa dei Campioni, è stato di nuovo rimandato. Anche la costruzione della Lotus 73 di F. 2 subirà ritardi. Può darsi che Emerson Fittipaldi non piloti F. 2 e altri conduttori, quali Wilson Fittipaldi e Wisell, potrebbero usare le nuove Lotus 69. E' possibile che la GLTL faccia correre una sola F. 3, per Walker.

Inoltre si parla di Ray Allen, come probabile sostituto di Trimmer sulla 701 di Frank Williams.

L'iscrizione di Regazzoni è confermata, con la nuova 312-B2 ricostruita dopo l'impatto nelle prove a Kyalami (è stato sostituito l'intero telaio), mentre la presenza di Schenken sulla Brabham per il momento è a sé stante e non rappresenta assolutamente un impegno per la stagione.

Una beffa per la FORD
L'EURO-4 ORE di MONZA

Per l'ALFA il MASSIMO della fortuna



Toine Hezemans, con la GTAM 2000, ha vinto per la seconda volta consecutiva la 4 Ore di Monza. Se l'anno scorso lo pronosticammo vincitore del Campionato, non altrettanto possiamo fare ora

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MONZA - Ha vinto nuovamente l'Alfa, e di nuovo con Toine Hezemans: ma che fatica! E non si può certo dire che non sia stata una sorpresa, poiché da come si erano messe le cose per i colori di casa nostra — fin dalle prove non ufficiali —, era apparso chiaro che, salvo imprevisti, non sarebbe stata una GTAM a compiere per prima le quattro ore. Ed invece, gli imprevisti si sono puntualmente verificati, per quello strano fato che rende belle ed avvincenti le corse in automobile.

Dopo la fuga iniziale delle due velocissime Capri di Glemser e di Marko, seguite dalla non meno veloce Escort di Fitzpatrick, era rimasta atardata la Capri n. 8, quella che Marko divideva con Mazet, ma le due Alfa di punta (Facetti e Hezemans) avevano costantemente perso terreno, pur difendendosi bravamente dall'offensiva delle BMW 2800 di Quester ed Huber. All'Alfa, visti i risultati delle prove, si dava per scontata una condotta di gara di attesa, una attesa che però era parsa a tutti senza speranza, vista anche la sicurezza con cui le Ford di testa menavano la danza. Anzi, si giungeva a sperare che non accadesse nulla alla Capri n. 7 di Glemser e Soler-Roig, poiché essere battuti da una 2800 è un conto, ma da una 1700... Ed invece, in seguito ad una serie di inconvenienti abbastanza banali, che avevano già attardato la marcia dell'altra Capri, anche la Ford di testa doveva infine ritirarsi, lasciando da sola la piccola Escort a tenere a bada l'Alfa di Hezemans, dato che l'altra GTAM di Facetti e Zeccoli era stata fermata da inconvenienti alla frizione.

Jochen Mass, il giovane tedesco che aveva dato il cam-

bio a Fitzpatrick, non mostrava però — pur nella delicata posizione di leader — la minima voglia di attuare una tattica rinunciataria, e si permetteva anzi il lusso di andare a prendere Hezemans e di doppiarlo, a meno di mezz'ora dal termine delle quattro ore di gara. Ormai, quando nessuno più si aspettava noie da questa strabiliante vettura che marciava come un orologio, a dispetto di coloro

4 ORE DI MONZA - Trofeo Mario Angiolini - Gara di velocità in pista valevole quale prima prova del Campionato europeo turismo - Monza, 14 marzo '71. CLASSIFICA GENERALE

1. Toine Hezemans (Alfa Romeo GTAM) 4.00'27"3, giri 128, media 183,655 kmh;
2. Quester-Basche (BMW Alpina 2800 CS) 4.00'54"6, g. 127; 3. Ertl-Betzler (Alfa Romeo GTAM) 4.01'08"1, g. 127;
4. Fitzpatrick-Mass (Ford Escort) 4.02'01"3, g. 127; 5. Strok-Pam (BMW Alpina 2002) 4.00'48"1, g. 125; 6. v. Hohenzollern-Pankl (BMW Alpina 2002) 4.00'27"3, g. 124; 7. Mathay-Xhenceval (BMW Alpina 2800 CS) 4.00'40"5, g. 124;
8. Achermann-Aebersold (BMW Alpina 2002) 4.00'58"6, g. 122; 9. Gianluigi Picchi (Alfa Romeo GTAJ) 4.02'01"3, g. 122; 10. Mazet-Marko (Ford Capri) 4.01'26"8, g. 121; 11. Zanetti-Poretto (Alfa Romeo GTAM) 4.02'51"3, g. 119; 12. Federico Cipriani (BMW 2002 TI) 4.02'10"7, g. 118; 13. Locatelli-Stefanelli (BMW 1600) 4.00'43"7, g. 117; 14. Grauls-Hoffmann (Chevrolet Camaro) 4.02'23"9, g. 117; 15. "Gap-Zadra" (Alfa Romeo GTAM) 4.01'56"6, g. 116; 16. Chiapparini-Christine (Alfa Romeo GTV) 4.02'19"7, g. 115; 17. Pozzo-Ruspa (Alfa Romeo GTAJ) 4.02'32"2, g. 114; 18. Elvio Zanini (Alfa Romeo GTV) 4.00'58"3, g. 111.

Vincitori di classe:
Classe oltre 3000: Grauls-Hoffmann.
Classe 3000: Quester-Basche.
Classe 2000: Hezemans.
Classe 1600: Locatelli-Stefanelli.
Classe 1300: Picchi.

che la volevano fragile a tutti i costi, avveniva l'ultimo colpo di scena. Coloro che avevano Mass sul cronometro (più che altro per la curiosità di vedere in quanto girava, che il distacco era ormai senza discussione), improvvisamente si accorgevano che la Escort non era transitata. In un attimo si spargeva la voce, fino a che lo speaker non annunciava la n. 49 ferma lungo la pista.

Era successo che il pneumatico posteriore destro della Escort si era improvvisamente afflosciato, e Mass aveva commesso l'ingenuità di fermarsi a controllare i danni, spaventato anche dal fumo che la gomma accartocciata sprigionava strisciando sulla carrozzeria. Per di più — per la stessa ragione — i commissari lungo la pista lo hanno tenuto fermo un bel po', e così, quando finalmente Mass ha raggiunto al piccolo trotto i box, era ormai passato un giro, ed Hezemans era andato in testa.

L'Escort ripartiva in fretta con la gomma nuova, ma non poteva non essere passata anche dalla BMW di Quester-Basche e dalla regolarissima GTAM dei tedeschi Ertl e Betzler.

Dire che è stato un vero peccato è semplicemente interpretare l'unanime opinione, dato che la corsa della 1700 anglo-tedesca aveva entusiasmato anche di più della prestazione delle Capri, che comunque avevano accusato dei piccoli inconvenienti, mentre la Escort è stata fermata da una foratura. Come leggerete nelle note tecniche, l'eccellenza di questa « turismo » si spiega nel suo rapporto peso-potenza, ma la si nota intuitivamente vedendola curvare ed accelerare. Il motore è il noto BDA quattro valvole, a carter secco, con distribuzione a cinghia esterna, rialzata a 1700 ed alimentato ad iniezione indiretta Lucas. In pratica, il motore della Formula 2 Cosworth. In più, la vettura (come dicevamo) ha palesato una stabilità tale che sembrava vedere curvare un prototipo, piatta sulle quattro ruote e senza sbandamenti di alcun genere, anche grazie alle ridotte dimensioni e al peso esiguo. Una vettura, insomma, in grado di impegnare le sorelle maggiori Capri a Monza, ed evidentemente in

Al giorno di battistrada con l'ESCORT scoppia una gomma a 12 giri dal traguardo

al vincitore HEZEMANS (che era doppiato) il pneumatico si affloscia solo dopo l'arrivo!...





John Fitzpatrick alla seconda curva di Lesmo con la Escort 1700 BDA. La vettura, potentissima e leggera, ha anche ottimo assetto

Si potrebbe dire che la BMW ha perso con l'onore delle armi. E' seconda assoluta con la 2800 di Quester e Basche, mentre le 2002 si sono difese strenuamente. Ecco in parabolica von Stuck jr.

grado di surclassarle in un percorso ad andamento più variato.

E le Alfa? Le Alfa GTAm sono delle gran belle vetture, sono molto migliorate, ed i tempi ne fanno fede, ma le migliori al motore (si parla di 230 CV) sono state rese in pratica vane dall'aumento di peso (980 kg) imposto dalla nuova omologazione, ed obiettivamente oltre due quintali in più si fanno sentire anche a Monza. Il più veloce della squadra Autodelta è stato, sia in prova che in gara, il Carluccio Facetti, che non è sembrato per nulla risentire del brutto incidente a Balocco. Peccato che la corsa del suo compagno Zeccoli sia stata fermata, dato che forse questa vettura avrebbe potuto anche vincere, visto che era davanti a quella di Hezemans. Ma, evidentemente, l'irlandese oggi aveva la fortuna dalla sua: pensate che, subito dopo aver tagliato il traguardo, si è accorto che un pneumatico gli si stava sgonfiando, ed ha terminato il giro d'onore con una gomma praticamente a terra. Il simpaticissimo Toine, non appena sceso di macchina, alludendo alla vittoria che si è trovato in mano grazie ai guai altrui, ha detto in italiano: «che figura!»

mag

● ENZO CORTI, il giovane e valente pilota di Formula 2, è stato vittima giovedì scorso di un gravissimo incidente stradale, sull'autostrada all'altezza di Bologna. Alcuni sterpi che bruciavano ai lati della carreggiata avevano provocato una cortina di fumo, per cui alcune vetture si sono tamponate, fra le quali era quella condotta da Corti. Il milanese, sottoposto ad un lunghissimo intervento chirurgico, è in gravissime condizioni, anche a causa di un blocco renale. Ci auguriamo tutti che la forte fibra di Corti abbia il sopravvento e che riesca a superare la crisi attuale.

● Dopo la buona campagna vendite della AMS, si cominciano a vendere anche le piccole Abarth SP da un litro. Fra gli altri, ne hanno comprate un paio la Parma Corse e la Nettuno. La scuderia parmense farà correre Campanini e Barone, la bolognese, Venturi.

Così (in 40) al via

GLEMSER-SOLER ROIG Ford Capri 2600 RS 1'43"8	FITZPATRICK-MASS Ford Escort 1800 RS 1'40"2
MAZEY-MARKO Ford Capri 2600 RS 1'46"3	QUESTER-BASCHE BMW Alpina 2800 CS 1'46"5
FACETTI C.-ZECCOLI Alfa Romeo GTAm 1'48"9	HURER-LARROUSSE BMW Alpina 2800 CS 1'49"1
GRAULS-HOFFMANN Chevrolet Camaro 1'49"4	HEZEMANS Alfa Romeo GTAm 1'49"8
KELLENNERS-HEYER BMW 2002 1'50"6	ERTL-BETZLER Alfa Romeo GTAm 1'51"1
SCHULER-MERZARIO Opel Commodore 1'51"5	KAUHSEN-OBERMOSE BMW 2002 1'51"5
PIANTA-KRAMMER Alfa Romeo GTAm 1'52"1	ZANETTI-PORETTI Alfa Romeo GTAm 1'53"7
von HOHENZOLLERN-PANKL BMW Alpina 2002 1'54"3	XHENCEVAL-MATHAY BMW Alpina 2800 CS 1'54"3
ACHERMANN-AEBERSOLD BMW Alpina 2002 1'54"4	STUCK-HERZOG BMW Alpina 2002 1'54"6
"PAM"-STROK BMW Alpina 2002 1'54"7	"GAP"-ZADRA Alfa Romeo GTAm 1'54"7
CIPRIANI BMW 2002 1'54"8	COLZANI-CECCHINI Alfa Romeo GTA jr 1'55"5
PICCHI Alfa Romeo GTA jr 1'55"8	POZZO-RUSPA Alfa Romeo GTA jr 1'56"3
RINALDI-"PACO" Alfa Romeo GTA jr 1'56"7	UBERTI-VENTURI Alfa Romeo GTA jr 1'56"8
WIEDERKEHR Alfa Romeo GTA jr 1'57"1	KIENEN-HEGELS Ford Mustang 1'59"3
EBERHARDT Chevrolet Camaro 1'59"4	LOCATELLI-STEFENELLI BMW 1600 1'59"6
CHIAPPARINI-"CHRISTINE" Alfa Romeo GTV 1'59"8	HURLER-MAYER BMW 1600 2'00"3
ROSSI-PEZZOTTA Alfa Romeo GTV 2'02"5	CASTELLI-SANTULLI Alfa Romeo GTV 2'02"8
RICCI BMW 1600 TI 2'04"1	ZANINI Alfa Romeo GTV 2'04"8
KOCHER-KOLB Chevrolet Camaro 2'05"6	"PAL JOE" Fiat Abarth 1000 2'06"9
MORETTI Fiat 128 2'09"2	TRIVELLATI-DANIELI Fiat 128 2'10"1

2 ore dopo la bandiera NERA ai due abusivi

MONZA - Le qualificazioni, se pur necessarie, sono sempre una fonte di noie. Ed infatti, i 40 posti al via della 4 Ore di Monza erano stati disputati a colpi di coltello, nelle prove ufficiali di sabato, facendo delle vittime illustri, fra cui la GTAm di «Riccardo»-De Bagration, le BMW 2002 di Keller-Furtmayr e di Cuenoud-Bolomey, le GTA Junior di «Gianfa», di Larini-Truci e di «Pooky»-Grano. Alcune di queste vetture di «riserva» erano state fatte allineare, ma in seguito erano state tolte dallo schieramento dopo che lo stesso era stato completato da tutti gli ammessi. Nessuna defezione quindi, ma in molti non era sopita la speranza di «entrare». E così, quando subito dopo il giro di lancio entravano direttamente ai box, per inconvenienti vari, la BMW 2800 di Quester e la BMW 2002 di Kelleners, ecco che subito schizzavano in pista la GTAm di De Bagration e la Junior di Larini, entrate dal cancello lasciato «stranamente» aperto.

Subito dopo ripartivano anche le due BMW, cosicché per un po' in pista ci sono state 42 vetture. Molto poco, dato che quattrocento metri dopo il via Uberti aveva già forato un pistone, mentre i primi ritiri si sono avuti prestissimo, comunque il fatto resta, con in più un'aggravante. Infatti le due vetture sono state lasciate in pista per ben due ore, prima che i commissari sportivi esponessero la bandiera nera, un gesto cioè da fare subito o da non fare più.

La corsa è subito molto lineare, con le tre Ford in testa che allungano il gruppo, seguite dalla BMW di Huber e dalle due Alfa di Facetti e di Hezemans. Nella 1600, la lotta si cirioscrive fra la BMW 1600 di Locatelli e Stefanelli (farà una bellissima corsa, sempre prima di classe e finirà 13. assoluta) e la GTV Alfa di Chiapparini e Christine Bechers. Nella 1300, battaglia fra Colzani e Picchi, che però si conclude subito a causa di un testa-coda di Colzani in parabolica, a causa della leggera patina che uno spruzzo di pioggia aveva formato.

L'unica Opel Commodore superstite delle qualificazioni, quella che Schuler porta in gara con Merzario, è vittima di un pauroso testa-coda al curvone, dopo il quale il tedesco si ferma al



Sopra, il vincitore Hezemans sembra quasi stupefatto che i complimenti vadano a lui. Sotto, l'attimo in cui Mass s'è fermato, a pochi giri dalla fine, con il pneumatico a terra fumante



CONTINUA A PAGINA 16

CONTINUAZ. DA PAGINA 15

box per qualche tempo, per controllare gli eventuali danni. La vettura poi si ritirerà dopo una sbandata in Parabolica, cosicché Merzario, dopo aver fatto il tempo in prova, non salirà neppure sulla vettura in gara. In testa, frattanto, la Ford perde una unità: inizia la serie delle sue fermate la n. 8 di Marko e Mazet, che ha problemi di raffreddamento conseguenti alla perdita della cinghia di comando della pompa acqua. La stessa cosa fermerà poi definitivamente anche la Ford n. 7, alla terza ora di corsa.

Allo scadere della prima ora, è pertanto questa la situazione: prima la Capri di Glemser, poi la Escort di Fitzpatrick, poi la BMW 2800 di Huber, ed infine la GTAm di Facetti, questi a giri pieni. Il primo dei doppiati è Hezemans, seguito ad una decina di secondi dalla GTAm di Ertl-Betzler e dalla BMW 2002 di Kausen-Obermoser. Gianluigi Picchi, con la



Il primo giro della 4 ore, in parabolica: entra largamente al primo posto la Ford Capri 2800 di Dieter Glemser, dietro al quale l'altra Capri di Marko, l'Escort di Fitzpatrick, la BMW di Quester e la Camaro di Grauls, sempre con i primi



Primo giro della corsa nazionale per le bicilindriche della prima divisione: entrano in parabolica la 595 di Mazzeschi, la 695 di Magri, la 695 di Garrone e la 595 di Audisio. La gara è stata molto interessante e si è risolta quasi nell'ultimissima fase

GTJunior 1300, è al 15. posto assoluto, ma alla fine sarà risalito fino al nono. Dietro a lui, nella 1300, fanno una bella corsa Pozzo e Ruspa, che purtroppo saranno attardati dalla rottura dello scarico.

In testa, la corsa prosegue tutto sommato con una certa monotonia, a parte la perdita progressiva di posizioni della BMW 2800 di Huber-Larrousse. Per di più, poco dopo che il pilota francese aveva iniziato il suo turno di guida, un sasso colpisce il parabrezza della BMW il quale (temperato e non stratificato) si sbriciola. Larrousse piomba ai box, gli cavano a martellate il parabrezza ed a calci il lunotto e lo rispediscono in pista. Ma dopo appena un giro egli è di nuovo fermo, la vettura è inguidabile in velocità. Allora Huber inforca il casco integrale del compagno e parte pieno di ardore, per poi fermarsi anche lui impressionato dalla instabilità del grosso coupé.

Al termine della seconda ora, è in testa sempre la Capri di Soler-Roig e Glemser, seguita dalla Escort di Fitzpatrick-Mass, dalla GTAm di Facetti-Zeccoli e dalla rumorosissima ma efficiente Chevrolet Camaro dei belgi Grauls-Hoffmann. L'Alfa di Hezemans è momentaneamente a due giri, dato che le Ford non si sono ancora fermate a rifornire. Nella 1600 situazione invariata, con la BMW di Locatelli-Stefenelli in chiaro vantaggio, così come nella classe 1300, dove Picchi è regolarmente primo e la Junior di Colzani-Cecchini è in ritardo. Da segnalare la bella battaglia in famiglia fra le BMW 2002 Alpina di Hohenzollern-Pankl, Achermann-Aeb-rsold e «Pam»-Strok. Anche la due litri di Stuck junior ed Herzog era della partita, ma si deve ritirare al 54. giro. Lo scombussolamento dei rifornimenti a metà gara fa sì che ad un certo momento, in testa vada anche la GTAm di Facetti e Zeccoli, ma contemporaneamente alla fermata definitiva della Capri di Soler-Roig ri-

conquista il comando un'altra Ford, la n. 49 Escort che ora ha alla guida Mass. All'86. giro, la bella corsa della GTAm n. 25 ha termine, quando Zeccoli si ferma senza frizione. La vettura verrà rimandata in pista, con dei giri di ritardo, ma per fermarsi subito dopo.

Allo scadere della terza ora, ecco la situazione: Mass in testa largamente, con tempi sul giro eccellenti (tra l'1'47" e l'1'48"), seguito ora da Hezemans, e dalla sempre presente GTAm dell'Alfa-Deutschland di Ertl-Betzler. A due giri sono la 2800 BMW di Quester-Basche (che dopo i guai iniziali hanno risalito molto bene), le due 2002 di Strok-«Pam» e Hohenzollern-Pankl (che si scambieranno la posizione fino alla fine), la 2800 BMW di Mathay-Xhenceval e l'altra 2800 di Mazet-Marko, che sta risalendo con fatica dopo una serie di fermate impreviste. Una bella corsa la stanno facendo Zanetti e Poretta, considerando che la loro GTAm è stata consegnata solo il giorno prima delle prove. Versi la fine avranno noie al cambio, ma termineranno comunque onorevolmente.

Gli unici cambiamenti in classifica, ora, saranno alla testa della corsa, con il finale al brivido del 115. passaggio, quando si attende invano Mass con la sua sibilante Escort. La Ford 1.7 perde in totale (fra fermata e sostituzione del pneumatico) due giri, per cui scala al quarto posto subito davanti alla 2002 BMW che «Pam» divide con Strok. Hezemans, così, si può permettere il lusso di una fermata supplementare, per imbarcare una decina di litri di benzina a scampo di sorprese.

m. m.

● Martinus Van Doorne, figlio del fondatore della DAF, è stato a Milano e ha presieduto all'annuale assemblea generale degli azionisti della DAF Italia.

LE CORSE NAZIONALI

In volata
GIUDICI (695)

MONZA - Ore 10: ha inizio la prima gara in programma con le classi di vetture 500, 600 e 700 valida per il campionato italiano turismo speciale, che si correrà sulla distanza di 12 giri per un totale di 69 km della pista stradale.

Allo schieramento di partenza 24 vetture, 8 per classe, qualificate con questi tempi:

Magri (Abarth 695) 2'30"1; Mazzeschi (Abarth 595) 2'30"4; Audisio (Abarth 595) 2'31"2; Garrone (Abarth 695) 2'31"9; Stregghetto (Abarth 595) 2'32"6; Scandale (Giannini 590) 2'32"9; Ruspoli (Abarth 595) 2'33"4; Gatta (Abarth 595) 2'33"7; Gattafoni (Abarth 595) 2'35"1; Buonapace (Abarth 595) 2'35"6; Meratti (Abarth 695) 2'36"1; Muratori (Abarth 695) 2'36"3; «Sugar» (Giannini 500) 2'36"3; Giudici (Abarth 695) 2'36"4; «York» (Giannini 500) 2'37"1; «Emme» (Fiat 500) 2'37"4; Minestrini (Abarth 695) 2'38"3; Zorzi (Abarth 695) 2'38"6; Dentamaro (Giannini 500) 2'38"6; Piccioni (Fiat 500) 2'39"6; Tamburini (Fiat 500) 2'39"8; Pizzi (Abarth 695) 2'40"1; «Elmer» (Giannini 500) 2'40"6; Sanfilippo (Giannini 500) 2'40"8.

Allo schieramento manca la vettura di Buonapace, in ritardo ai cancelli del circuito, sostituito dalla Giannini 590 di «Piero»: così la carovana prende il via snodandosi sullo stradale. Buona partenza di Magri (Cevenini), che si allontana in compagnia di Mazzeschi (Garavello) e delle due vetture del preparatore genovese Audisio, la 695 di Garrone e la 595 di Antonio Audisio. I quattro

Finisce con i motori arrosto la gu

Tra i due litiganti

Il regolamento della 4 Ore di Monza prevedeva quattro posti per le vetture «fino a 1150», chiaramente riservati alle 128 del team Filipinetti, se non altro per la pubblicità che la scuderia svizzera aveva dato alla sua iniziativa. Non appena conosciuti gli iscritti, qualcuno si sarà meravigliato di aver letto che c'erano quattro FIAT-ABARTH 1000 ufficiali, affidate a Merzario, Ortner, Salvati e «Pam». Cosa ci venissero a fare le Abarth-casa in una corsa di Challenge in cui la prima divisione arriva a 1300, è presto chiarito: evidentemente per non far partire le 128 che da tanto tempo si stanno preparando per questa corsa, fra l'altro presenti con piloti abituati ad altri impegni, come Haldi, Ramu-Caccia, Moretti, Manfredini, Vinatier. E' chiaro il movente polemico della «manovra», la quale però sfuma quando, dopo eccellenti tempi in prove libere (2'02"9 di Merzario), le Abarth non si presentano alle prove di qualificazione.

procedono d'accordo per quattro giri, fino a quando si rompe il supporto della dinamo del motore di Mazzeschi, che già se ne stava andando dal gruppetto. Intanto la schiera si va riducendo: 17 le vetture in gara guidate sempre dalla 695 Abarth di Magri che è anche primo della sua categoria.

Nelle altre classi saldamente al comando la Giannini 590 di Scandale (Giraldi), ora seconda assoluta e la Giannini 500 di «Sugar» (Audisio), che copre la nona posizione.

Al sesto passaggio manca la vettura di Garrone, che aveva realizzato poco prima il giro più veloce in 2'27"9 alla media di 138,276 kmh: la corsa continua con Magri in testa che conduce su Scandale e Audisio, mentre si fa avanti Giudici (Repetto) (tra l'altro alla sua prima corsa) che riesce a superare Magri al decimo passaggio e a conservare la posizione in testa, vincendo in volata di circa mezza macchina.

Nelle altre categorie nette affermazioni della Giannini 590 di Scandale sulle due vetture Abarth di Gattafoni e Gatta entrambe del preparatore Adolfo: nella 500 chiara vittoria di «Sugar» sempre saldamente al comando nella sua classe, autore fra l'altro di un eccezionale record sul giro.

RAVINALE
piano da 1000

La seconda delle due corse in programma nella mattinata prende il via alle 11: anche per questa corsa ventiquattro vetture allineate agli ordini del direttore Maffezzoli, secondo questi tempi:

Ravinale (Abarth 1000) 2'07"4; Stefanelli (Abarth 1000) 2'08"7; Cozzarolo (Fiat 128) 2'08"7; Campanini (Abarth 1000) 2'10"1; Galmozzi (Fiat 128) 2'10"2; Soria (Abarth 1000) 2'11"2; Amighini (Abarth 1000) 2'12"2; Cerulli (Fiat 128) 2'13"4; Vimercati (Fiat 128) 2'15"2; Pel-

legrino (Fiat 128) 2'15"3; Faraoni (Abarth 1000) 2'16"2; Caliceti (Fiat 128) 2'16"2; Cato (Fiat 128) 2'16"4; Gatti (Abarth 850) 2'16"8; Gunnella (Abarth 850) 2'17"6; Maresca (Abarth 850) 2'18"3; Scalabrini (Abarth 850) 2'21"9; Re (Fiat 128) 2'22"6; Biselli (Abarth 850) 2'23"1; Valentini (Fiat 128) 2'24"5; «Tito» (Abarth 850) 2'32"4; Felicioli (Abarth 850) 2'32"8; Zerbini (Autobianchi) 2'46"2; Bandini (Innocenti Mini) 2'53"4.

Si portano subito in testa al primo giro la Fiat Abarth di Campanini (Baistrocchi) seguita dalla 128 di Cozzarolo, (Trivellato), i quali precedono in fila sgranata gli autori dei migliori tempi in prova che erano in prima fila, Ravinale (Spica) e Stefanelli (Baistrocchi) entrambi su Abarth 1000.

Colpo di scena al secondo passaggio: l'Abarth di Stefanelli arriva lentamente ai box con una gomma afflosciata e deve rinunciare alla corsa, mentre piano piano si porta nelle prime posizioni il vecchio 1000 di Ravinale, al quale resistono solamente la 128 di Cozzarolo e quella di Galmozzi. Nella classe fino a 850 Gatti (Baistrocchi) è saldamente al comando e vi rimarrà fino al 4. giro quando per il bloccaggio della ruota anteriore sinistra alla frenata della parabolica uscirà di pista urtando il guard-rail e ribaltandosi. Prenderà allora il comando di questa sottoclasse il ternano Gunnella (Falorni) e lo terrà fino alla fine senza però stabilire giri record, magra consolazione questa per il nettunino Maresca che coprirà il 6., 7. e 8. giro in 2'15"9 alla media record di 152,317 kmh.

In testa Campanini e Ravinale fanno l'andatura, creando il vuoto dietro di loro. In un paio di passaggi scompaiono parecchie vetture, ma la falciante maggiore è per le 128: Cozzarolo picchia alla parabolica, Galmozzi distrugge il cambio lasciando via libera al giovane Cerulli (Adolfo), che si era comportato molto bene fino allora.

Anche la seconda macchina di Adolfo, quella di Caliceti è ancora in gara, ma

rra privata di ABARTH per le 128

la FIAT non gode

Due le ipotesi, la prima delle quali vuole che le Abarth si siano ritirate « ispirate » in questa decisione da mamma Fiat, mentre la seconda — più terra-terra — prende le mosse da tre motori radiali rotti durante le prove libere. Comunque, le Abarth hanno dichiarato forfait, facendo un po' respirare i piloti delle 128; i quali, però, non ne hanno approfittato, dato che le 1150 Fiat si sono rotte come bolle di sapone, una dietro l'altra, in gara ed in prova, di qualsiasi preparatore fossero. A prescindere dalla magra figura delle 128 (che fa pensare all'effettiva necessità di un'iniziativa del genere), resta una considerazione: lo sappiamo tutti che le Abarth 1000 sono più veloci delle Fiat 128, così come sono ora le « fiche » di omologazione. Se Abarth voleva dimostrare che qualcuno aveva fatto una scelta sbagliata (come preparazione e come organizzazione), meglio avrebbe fatto preparando lui una 128 e misurandosi ad armi pari! NELLA FOTO a sinistra: Moretti nei (pochi) giri in corsa con una delle 128 superstiti dopo le prove.



Una bella gara l'ha fatta Carlo Facetti, che qui vediamo impegnatissimo alla seconda curva di Lesmo. Purtroppo, la GTAm di Facetti-Zeccoli è stata fermata da noie alla frizione (Attualfoto)

concluderà la sua corsa all'undicesimo passaggio con un semiasse a pezzi.

Finale a due: Campanini resiste ancora e mantiene la seconda posizione fino alla fine relegando al terzo posto Cerulli della scuderia Nettuno (che conquista così la seconda vittoria) poi Gunnella primo delle 850. Ravinale farà così il suo pianto di gioia.

Leopoldo Canetoli

GARA NAZIONALE, prova di velocità in pista valida per il Campionato Italiano Turismo, gruppo 2 - Monza, 14 marzo 1971.

LE CLASSIFICHE

1. Divisione - Classe 500 cmc
1. «Sugar» (Fiat Giannini 500) 31'35"7, media kmh 131,033; 2. «York» (Fiat 500F) 31'45"1; 3. Tamburini (Fiat 500F) 31'58"1.

Giro più veloce: il 2. di «Sugar» in 2'33"1 media kmh 135,205.

Classe 600 cmc

1. Clemente Scandale (Fiat Giannini 590) 30'23"1, media kmh 136,258; 2. Gattafoni (Fiat Abarth 595) 30'32"1; 3. Gatta (Fiat Abarth 595) 31'17"1; 4. Strenghetto (Fiat Abarth 595) 31'26"2; 5. Audisio (Fiat Abarth 595) 31'26"4.

Giro più veloce: il 7. di Audisio in 2'27"4, media kmh 144,434.

Classe 700 cmc

1. Gianni Giudici (Fiat Abarth 695) 30'17"8, media kmh 136,648; 2. Magri (Fiat Abarth 695) 30'18"4; 3. Meratti (Fiat Abarth 695) 31'27"2.

Giro più veloce: il 3. di Garrone (Fiat Abarth 695) in 2'27"9, media kmh 138,276.

11. Divisione - Classe 850 cmc

1. Edoardo Gunnella (Fiat Abarth 850) 30'30"5, media kmh 147,008, giri 13;

2. Biselli (Fiat Abarth 850) 31'01"2, g. 13; 3. Felicioli (Abarth 850) 30'47"4, g. 12.

Giro più veloce: il 6., 7., 8. di Maresca (Fiat Abarth 850) in 2'15"9, media kmh 152,317.

Classe 1000 cmc

1. Gino Ravinale (Fiat Abarth 1000) 30'13"1, media kmh 159,836; 2. Campanini (Fiat Abarth 1000) 30'14"7; 3. Faraoni (Fiat Abarth 1000) 30'49"3, giri 13.

Giro più veloce: l'11. di Ravinale in 2'06"5, media kmh 163,636.

Classe 1150 cmc

1. Francesco Cerulli Irelli (Fiat 128) 31'48"1, media kmh 151,878; 2. Re (Fiat 128) 30'48"2, giri 13.

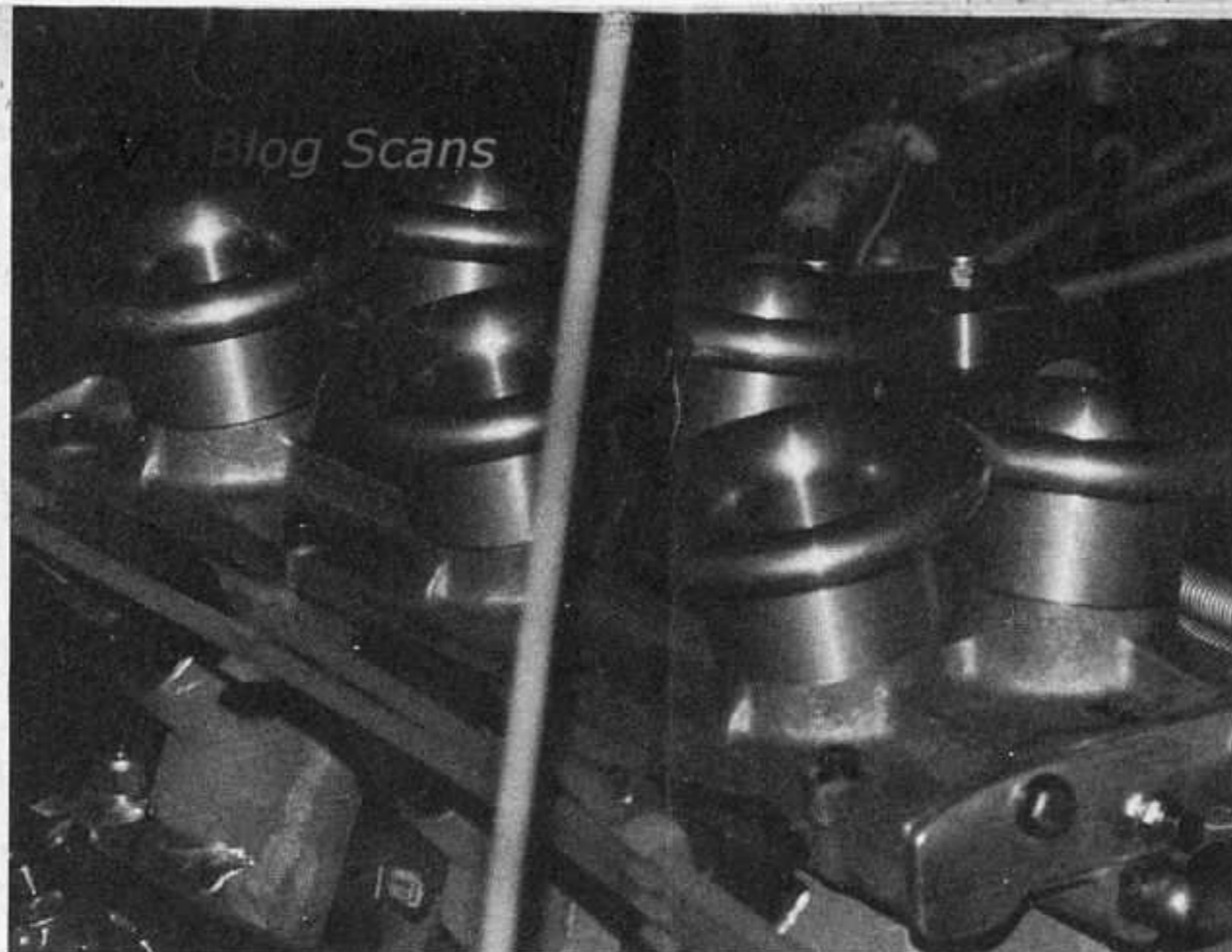
Giro più veloce: il 2. di Cozzarolo (Fiat 128) in 2'08"1, media kmh 161,592.

Polemiche alla CSI per la Porsche gr. 2

Nel corso della riunione ginevrina della CSI, dove sono state prese diverse decisioni (e nel corso della quale è stata confermata pure la agibilità del Nurburgring per il prossimo Gran Premio d'agosto) scottava la « patata » Porsche della richiesta di omologazione della 911 S con motore 2200 nel gruppo 2. I tedeschi hanno sostenuto trattarsi di macchina nuova, si è obiettato giustamente invece trattarsi di una variante. Bocciata in sottocommissione tecnica la richiesta è stata portata al Bureau.

E' confermato poi che quest'anno il G. P. del Belgio a Spa non si correrà per i mancati aggiornamenti di sicurezza ritenuti troppo costosi dagli organizzatori. Invece si disputerà regolarmente la 1000 KM.

● Corre sempre più voce che l'Italia esporterebbe fra poco automobili in GIAPPONE. Pare che alcuni modelli sportivi italiani facciano gola ai giapponesi e sono appunto per questi che verrebbero aperte le porte.



Curiosando dentro i boxes della FORD

Capri 2600 RS: particolare della ghigliottina e delle tozze trombette con labbro tiroidale. Risulta evidente il percorso angolare dell'aria fluente attraverso i condotti (Foto Orzali)

I segreti del castigAlfa

La scelta di un tema tecnico sulla Quattro Ore di Monza 1971 non sarebbe un problema nemmeno per il gatto. Tanto più che non è la prima volta nella storia di questa gara che il record sul giro viene... preso in giro e tartassato da un anno all'altro.

In questa occasione, il castigamatti si chiama Ford Deutschland e si dà alla pazza gioia vuoi nella classe 2500-3000 cc, vuoi (un accidente: chi è che vuole...?) nella classe 1600-2000 cc, dove nessuno induce in soggezione quel flagello che si chiama Escort 1800 né quel signore che ci sta seduto sopra.

In effetti Fitzpatrick dispone in questo momento di un mezzo che merita in pieno la qualifica di « eccezionale » e dimostra col mezzo stesso un affiatamento di tutto rispetto. L'ipoteca sul Challenge appare seria fin dalle prime battute: auguriamoci che le pur generose GTAm possano ritrovare quanto prima la strada per la supremazia, e senza la fortuna di questa volta.

Tanto per farci un'idea dei motivi del nostro pianto, diamo un'occhiata comparativa ai dati tecnici dei motori montati sia sulla Escort che sulla Capri 2600 RS.

	ESCORT	CAPRI
Corsa	77,6 mm	67 mm
Alesaggio	83,5 mm	94 mm
Cilindrata	1700 cc	2870 cc
Rapp. di compressione	12:1	11:1
Potenza	235 HP DIN/9000 giri/1'	280 HP DIN/7000 giri/1'
Giri massimi	9000	Frizione
E, tanto per completare il confronto e le... indiscrezioni, aggiungiamo i seguenti parametri, dovuti alla cortesia di Jochen Neerpasch:		
	ESCORT	CAPRI
Frizione	Borg & Beck	Borg & Beck
Cambio	ZF 5 marce	ZF 5 marce
Cerchi ruota	10" - 11"	9" - 10"
Gomme	4,50/11,60x13"	4'50/15,00x13"
Freni	Girling	ATE
Velocità di punta	235 Km/h	240 Km/h
Peso	800 Kg	915 g
Rapp. Peso/Potenza	3,4 Kg/HP	3,28 Kg/HP
Peso di omologazione	790 Kg	900 Kg

Questi dati non si conciliano perfettamente con quanto ci è stato dato di orecchiare in precedenza, da cronachieri entusiasti che sparavano 240 HP e 700 chili (si parla sempre dell'Escort). Tuttavia è sempre roba da far tremare le vene e i polsi e da farci passar la voglia di tratteggiare confronti con materiale nostrano fin tanto che quest'ultimo rimarrà sulle posizioni attuali.

Un « si dice » indicherebbe come tallone di Achille il complesso della trasmissione e più precisamente differenziale, costretto a recitare la parte dell'incassa: tore un po' alla maniera di Mohamed Ali di fronte al gancio sinistro del motore Frazier.

Un serbatoio supplementare d'olio da installare in posizione sovrapposta a tale organo dovrebbe eliminare queste preoccupazioni, che per il momento sussistono in quanto manca l'omologazione.

In dicembre è iniziata la produzione della 2600 RS tipo « Road version », mentre il modello « Lightweight », con portiere e cofano in plastica è omologato e in produzione dal marzo del 1970.

Il nuovo motore, che vi presentiamo anche in una foto « scattata dietro l'angolo » risulta dalla rialesatura del 2,6 ed è munito di nuove teste in alluminio con due valvole per cilindro. Ulteriori innovazioni sono rappresentate da un nuovo albero a gomiti su cinque supporti omologato in cento esemplari e da un basamento rinforzato.

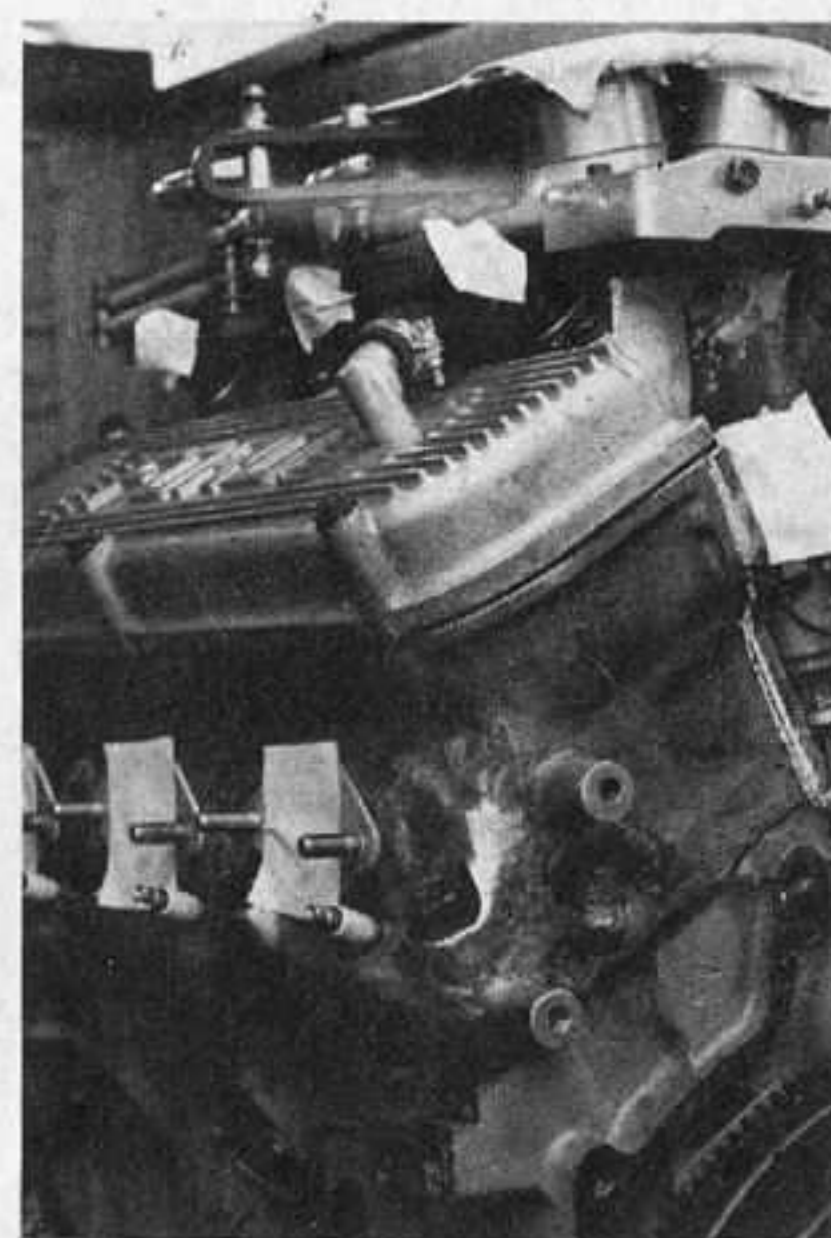
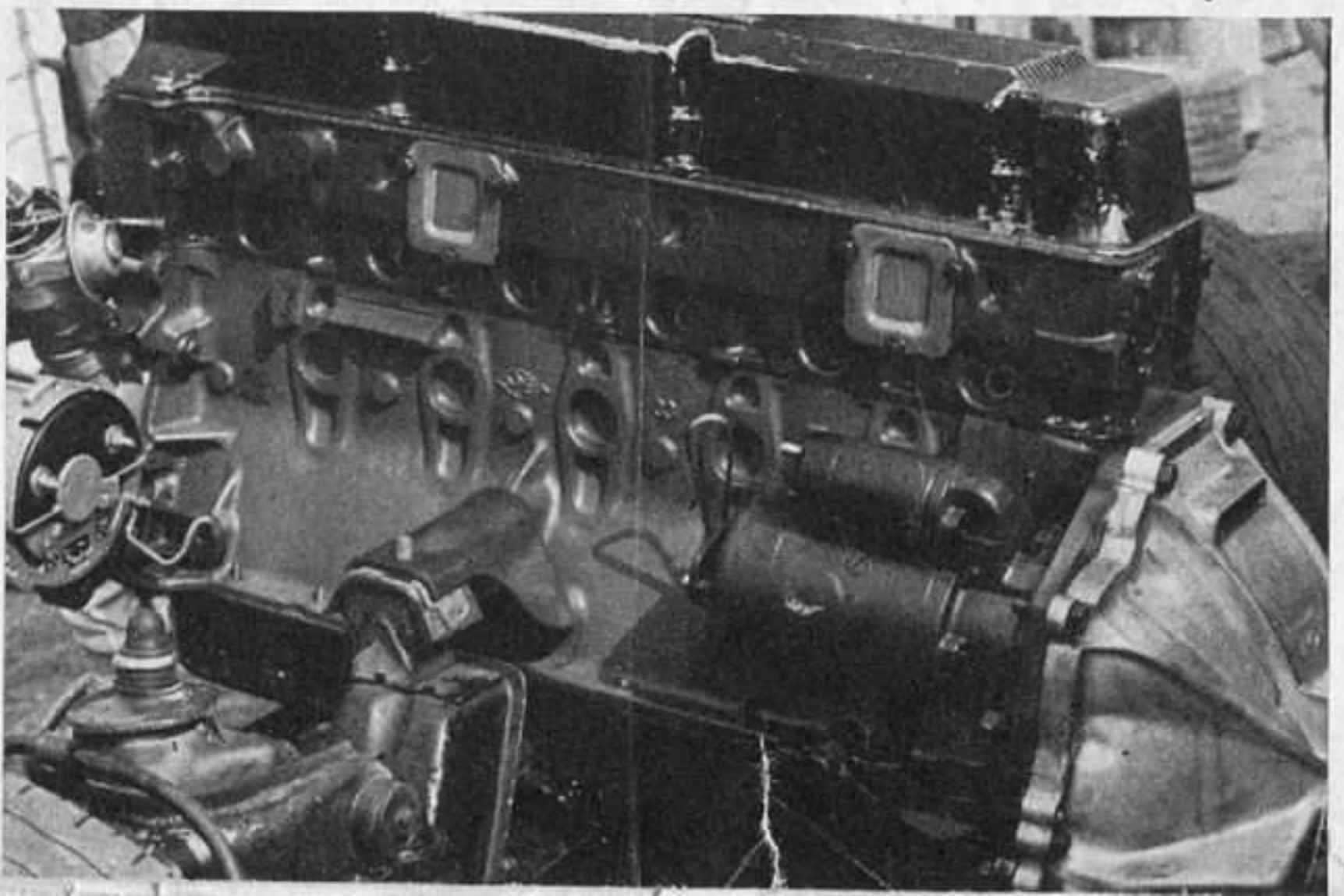
L'alimentazione avviene per iniezione e le relative apparecchiature sono ufficialmente della Kugelfischer, mentre Neerpasch ammette di avere delle prove in programma con iniezione Lucas la prossima settimana. E per la corsa? Noi diremmo Lucas, nonostante la cura posta dai tedeschi di Germania nell'evitare di far scattare foto ai loro motori.

Eliminata per contro l'accensione elettronica in memoria delle grane avute l'anno scorso per questo motivo. Si è arrivati addirittura al sacrificio di quegli 8-10 cavalli in più che risultavano dal sistema « contactless » della Bosch, pur di non aver più niente a che fare con detta creatura del demonio...

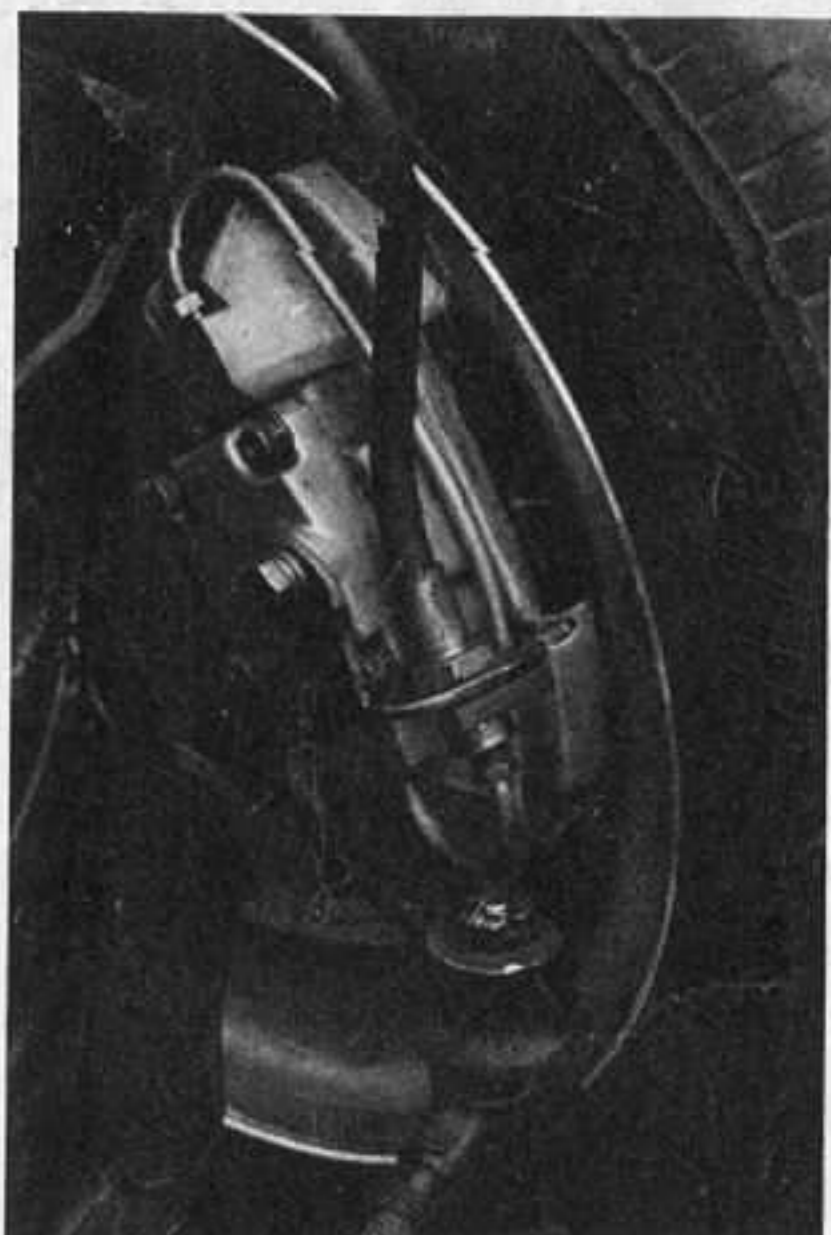
Invariata infine la sospensione anteriore di tipo Mc Phearson, mentre il ponte posteriore ha ricevuto l'aggiunta di due complessi molla-ammortizzatore sovrapposti al punto di attacco del puntone di reazione. Gli ammortizzatori sono i noti Bilstein oleopneumatici.

Giuliano Orzali

Il 6 cilindri in linea dell'Opel Commodore, sovrapposto all'assale anteriore e pronto per essere incappellato dalla carrozzeria. Questo praticissimo sistema costruttivo permette rapide sostituzioni di parti e dovrebbe rappresentare un vantaggio per il corridore privato



Il poderoso V6 delle Capri « pescato » nell'intimità. Da notare la dimensione verticale delle nuove teste in alluminio e il collettore sdoppiato portante gli iniettori Kugelfischer a valle della doppia ghigliottina



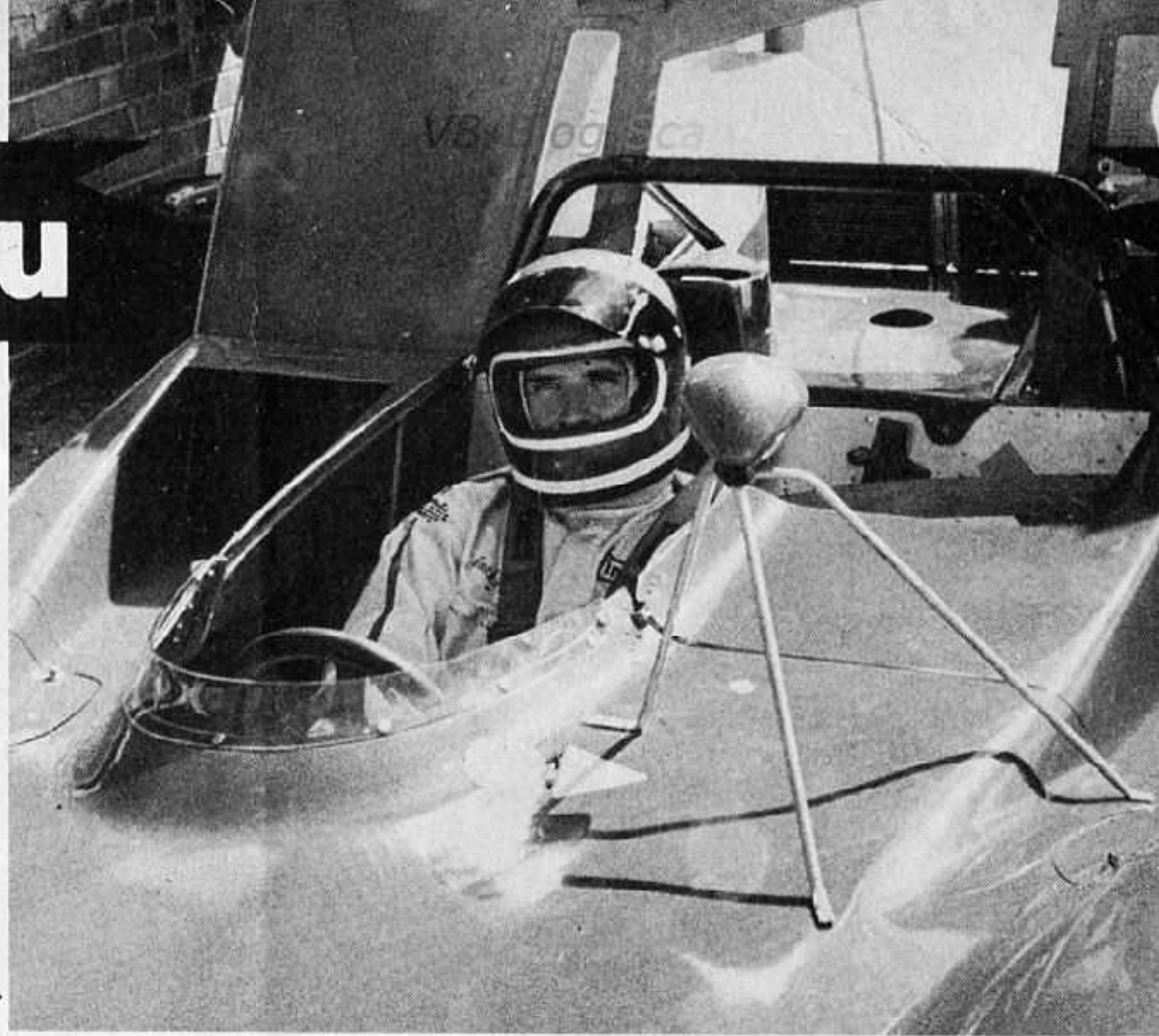
Ecco la famosa pinza di provenienza Porsche 908 che Steinmetz ha montato anteriormente sulle Commodore. Molto belle, ma anche molto care come vi abbiamo raccontato già prima



Altro particolare della sospensione anteriore sinistra della 2,6 RS Capri. Chiara la disposizione degli elementi secondo lo schema McPhearson, mentre è visibile la tiranteria dello sterzo e l'attacco al portamozzo

Obiettivo su

PENSKE tème solo la 312 P.



Jacky Ickx, dopo le prove a Kyalami in dicembre, torna nella 312 P.

SEBRING

FERRARI tème gli scioperi

SPECIALE PER AUTOSPRINT

NEW YORK - Leggermente abbronzato, dopo una breve sosta a Sebring, attorniato da una schiera di amici, tecnici e «publicity man», Roger Penske si è presentato nella essex house, alla stampa specializzata della metropoli americana. Cocktail, cena, discorsi. La sostanza, questa: «A Sebring la Ferrari blu vincerà la 12 Ore».

Penske però è stato previdente, anzi intelligente. Ha detto: «La Ferrari Sunoco, che a Daytona dovette accontentarsi del terzo posto per una serie infinita di contrattempi, immaginabili considerando l'età giovanile della vettura, a Sebring non si accontenterà della terza posizione, anche se la rossa Ferrari "ufficiale" 3000 interverrà, guidata dalla supercoppia "Andretti-Ickx"».

Dunque battaglia aperta, mister Penske, e proprio contro la «Casa» che le consente, sia pure indirettamente, di imporsi... sulla piazza americana?

«In pista è una cosa, fuori è un'altra cosa. Tuttavia spero presto di poter lavorare in coppia con i tecnici e meccanici ferraristi ed ottenere vittorie superlative.» (E la soluzione Penske-come-Wyer per Le Mans e le altre gare europee? n.d.r.). Agli americani l'accostamento non è piaciuto troppo. Qualcuno ha virato evitando maggiori elogi e riferimenti ed è andato a finire nel Sud Africa per ricordarci che un «pilota americano» (Andretti) aveva vinto il primo Grand Prix.

Ci è piaciuto far notare che Andretti è oriundo italiano, che la macchina da lui guidata era italiana e precisamente un'altra Ferrari.

Penske da ottimo «moderatore» ha detto: «Signori, son venuto per parlarvi della mia vettura, dei miei progetti. Non degeneriamo in un match verbale come quello tra Cassius Clay e Frazier».

Poi il costruttore di Media, nella Pennsylvania, ha ricordato che per Mark Donohue, le 12 Ore di Sebring rappresentavano molto: segnaronò l'inizio della sua carriera. Fu a Sebring nel 1965, sempre a bordo di una Ferrari non «offi-

cial», che si cimentò per la prima volta piazzandosi quinto insieme a Walt Hansgen. Sempre con Hansgen, l'anno successivo Donohue ottenne il secondo posto con una Ford Mark II.

«Come saprete — ha detto Penske — nel 1960 io presi parte alle 12 Ore di Sebring. In breve son divenuto costruttore ed ora posseggo una "team" di meccanici famosi per la loro rapidità di lavoro. Infatti sono riusciti a fare il pieno in 12 secondi e col cambio delle quattro ruote a Daytona hanno impiegato 54 secondi.»

Come prevede l'arrivo a Sebring? chiediamo.

«Considerando le caratteristiche delle macchine in gara, oserei dire che le prime arrivate saranno le Ferrari. Sarà una lotta affascinante considerando i tre superpilotti: Donohue, Andretti ed Ickx. La mia macchina ora è perfetta. Revisinata a fondo, pezzo per pezzo modificata nel più ampio significato della parola. La vittoria non potrà mancarci.»

Secondo i piani futuri, quest'anno la scuderia Penske dovrebbe arricchirsi di altre due vetture Ferrari che la Sunoco e la Firestone sovvenzioneranno per il mondiale Marche. Al momento non è dato conoscere chi piloterà i bolidi di Maranello.

Quanto a Sebring, Penske ha detto che negli ultimi giorni, ci sono state prove e controprove, alcune segrete da parte dei tedeschi della Porsche e molti costruttori hanno scoperto «lacune tecniche» fortunatamente subito riparate.

«A Sebring tuoneranno i grossi calibri» ha concluso il costruttore della Pennsylvania, al termine della conferenza stampa. Il quale però non ha detto su cosa fonda la sua sicurezza. Cioè che nelle prove preliminari dell'altra domenica la Ferrari blu 512 M ha girato in 2,31"8, polverizzando il record della pista americana, dove sabato prossimo si correrà l'ultima 12 ORE della sua storia (l'autodromo-aeroporto sarà ora demolito per altri impieghi militari). 2'31"8 significano circa due secondi sotto al record di Siffert che, con la Porsche 917, ha girato l'anno scorso in 2'33"11 media 196,724 kmh.

Lino Manocchia

A Maranello è stato conosciuto senza eccessiva sorpresa il tempo, notevolissimo, realizzato dalla 512 M di Roger Penske nelle prove preliminari della 12 Ore americana. Esso ha impressionato piuttosto Nanni Galli che è stato in Florida a provare con l'Alfa Romeo 333, sulla quale ha ottenuto la miglior prestazione in 2'35"0. Anche in questo caso si tratta di circa due secondi sotto alla migliore prestazione nel 1970 di un prototipo tre litri. Fu Gurney che con la Matra girò in 2'37"6. Tutti tempi, intendiamoci, ottenuti con i famosi birilli e non «tagliando» il percorso, come è avvenuto in altre occasioni nel corso delle prove preliminari.

Alla Ferrari, comunque, non si pensa di poter competere con le 512 blu del preparatore americano. Il prototipo tre litri 312 P. ufficiale, del quale è stato allestito in gran fretta il secondo esemplare dopo quello andato

distrutto a Buenos Aires nella tragedia di Giunti, risulta modificato secondo esperienze argentine. Presenta correzioni alla sospensione anteriore e al telaio posteriore, per rendere più accessibile il motore ai meccanici che debbono smontarlo. Però la macchina per la 12 Ore risulta anche appesantita. Ci sono organi più grossi nella parte elettrica, oltre i fari e le altre dotazioni per la corsa più lunga. Trenta chili in più che avranno il loro... peso, anche se il motore ha cavalli a sufficienza essendo il F. 1 a 4 supporti. Anche il cambio è della F. 1 perché quello esclusivo per il prototipo, cioè più resistente per le corse di durata, non è ancora completato.

Anzi alla Ferrari in questi giorni ci sono preoccupazioni per il lavoro. Si è appena concluso uno sciopero allo stabilimento Scaglietti, la carrozzeria modenese adesso praticamente assorbita anch'essa dalla Fiat con una operazione tipo

Ferrari, azienda della quale è ormai il reparto carrozzeria. Appena conclusa l'operazione di assorbimento nel grande complesso torinese, gli operai della Scaglietti — per i quali c'erano alcuni timori di lavoro prima di quel momento — sono scesi in sciopero per un adeguamento salariale.

Ora, appena conclusa questa agitazione, si riparla di possibili scioperi in seno alla Ferrari. Dovrebbe andare infatti in discussione il cosiddetto «premio di produzione». Negli anni passati, come si sa, Ferrari riuscì a stabilire con i sindacati un accordo secondo il quale nel reparto sportivo non sarebbero stati attuati scioperi. Ma nello scorso autunno la «tolleranza sportiva» venne ridimensionata. E questi nuovi pericoli di agitazioni nel quadro delle cosiddette contrattazioni continuate non lasciano certo tranquilli i responsabili ferraristi.

La stagione agonistica si presenta peraltro con prospettive di convulso lavoro nei reparti tecnici ferraristi. Perciò basterebbe una agitazione sindacale per mandare a carte quarantotto tutti i programmi accavallati. Si è visto in queste settimane quando, dopo Buenos Aires e prima di Kyalami, sono bastati due incidenti alle vetture per costringere a un tour de force di recupero, sia per preparare la nuova 3000 prototipo per Sebring, sia la 312 B2 che Regazzoni avrà domenica a Brands Hatch nella Corsa dei Campioni.

Auguriamoci che non capiti, ma certo che sarebbe una beffa per il nostro sport automobilistico se proprio quest'anno la Ferrari si vedesse scompigliare le carte buone che ha, almeno per vincere il mondiale F. 1, da conseguenze di agitazioni politiche!

La squadra modenese intanto è partita per gli USA lunedì mattina da Milano, insieme all'équipe Alfa Romeo. I piloti Ickx e Andretti li troveranno a TAMPA. L'ing. Forghieri rimarrà a Sebring però solo fino a venerdì per poi portarsi a Brands Hatch a seguire il debutto della sua nuova F. 1. Invece Schetty si porterà, dopo la 12 Ore, sul circuito di Ontario, dove il 28 marzo Andretti e Ickx saranno di scena come protagonisti da battere nella sfida Europa-Usa con monoposto F. 1 e F. A.

Marcello Sabbatini

● La STALLAVENA BOSCOCHIESANUOVA prevista per il 18 aprile, non si svolgerà. Il record di questa velocissima gara in salita, appartiene a Schetty con oltre 130 orari.

Con un Twin-Cam della BRM battesimo della F. ATLANTIC

LONDRA - La Formula Atlantic ha preso il via, un via piuttosto esitante, a Brands Hatch. Diciamo esitante non a causa della natura di questa formula, né per l'organizzazione, e neppure per il tempo (anche se il sole tentava debolmente di comportarsi come se si fosse in primavera: sull'erba attorno al circuito spiccavano tratti coperti di neve) ma per un motivo molto semplice: carenza di vetture, pecca che del resto influisce in modo drastico anche sulle altre categorie.

Il nocciolo del problema consiste in una scarsità di parti, soprattutto parti Ford, dato che la Ford inglese è stata immobilizzata da scioperi per varie settimane. I preparatori sono dunque bloccati e i costruttori non possono completare le vetture ordinate. Uno, con elenco di ordini per oltre 50 vetture di F.3 e di Formula Atlantic, per ora non è stato in grado di consegnarne neanche una.

Del resto non si può addebitare tutta la colpa alla Ford, perché indubbiamente certi costruttori avevano fatto promesse avventate, circa le consegne delle vetture ordinate. Ironico a dirsi, alcuni hanno invece vetture pronte e aspettano che piloti e/o concorrenti mettano a punto il programma del patrocinio e altri di carattere economico, anche se pure su questo argomento prima c'era un diffuso ottimismo.

Saremmo molto riluttanti a predire quante delle trenta vetture iscritte alla gara di F. 3 di contorno alla corsa dei Campioni si vedranno effettivamente al via. Quando la scarsità delle nuove monoposto della formula secondaria è stata ammessa, non molte settimane fa, gli organizzatori della prima corsa di Formula Atlantic hanno deciso di completare lo schieramento con vetture

di F.3 e a pochi giorni dalla gara sono stati addirittura costretti a riempirli con delle Formula Ford! D'altro canto può darsi che questa sia una parziale verità, in quanto è probabile che nessuna delle squadre quasi ufficiali di F.3 si sarebbe interessata a questa competizione.

Fra sei Formula Atlantic al via a Brands Hatch, c'era una maggioranza di motori Ford Twin Cam, dato che il Ford BDA, il motore ovvio per questa formula, ce ne sono pochi. In prima posizione al via era l'australiano Vern Schuppan, che iniziò la sua carriera europea in Formula Ford lo scorso anno; pilotava una Palisser con motore Twn Cam messo a punto dalla BRM. Ha vinto. Un altro australiano, John Gillmeister, che era accanto a Schuppan, si è visto scoppiare il motore BDA della sua Brabham ancora sullo schieramento di partenza. Dietro di loro c'era il promettente Ray Allen, con una Royale bene a punto che montava una BDA preparata dalla Steele. Allen aveva avuto istruzioni di non salire di giri, dopo il guasto avuto nel giro «di riscaldamento», ma non ci ha fatto caso e si è lanciato all'inseguimento di Schuppan, dando bello spettacolo, finché, prevedibilmente, il motore è andato a farsi benedire. Alle spalle di questi piloti c'era Mike Stow, che faceva correre per la prima volta la Brabham BT35, o meglio la «rodava» dato che era stata terminata nella notte precedente. Lo schieramento era completato da vetture modificate per la gara e da Formula Ford.

LA CLASSIFICA (20 giri - km 39,89)
1. Schuppan (Palisser) 17'25"6, media kmh 137,390; 2. Longhurst (Brabham); 3. Ellis (Chevron).
Giro più veloce: Schuppan e Allen 50"8, media kmh 141,380.

VENDITA ECCEZIONALE GOMME

«FIRESTONE RACING»

miscela YB 11 e 2 B 17.

Diverse misure per formula 2, formula 3, prototipi, sport e turismo.

Telefonare al 02/654 426, 654 408 (chiedere di Neuburg) ore ufficio.

F. FORD e Rallycross i nuovi calendari

Ecco il calendario del Campionato Chevron di Formula Ford 1971:
7 marzo MONZA - 17 aprile MONZA -
16 maggio MONZA - 30 maggio MONZA -
10 giugno IMOLA - 20 giugno VALLELUNGA -
11 luglio VALLELUNGA - 1 agosto ENNA -
12 settembre IMOLA - 19 settembre VALLELUNGA -
26 settembre VALLELUNGA - 4 novembre VALLELUGA.

Questo il calendario del Rallycross:
4 aprile PARMA - 18 aprile ALESSANDRIA -
2 maggio FIRENZE - 16 maggio VERONA -
30 maggio BRESCIA - 13 giugno BERGAMO -
27 giugno CUNEO - 18 luglio PESCARA -
26 settembre PALERMO - 10 ottobre CAGLIARI.

Per iscriversi basta inviare la domanda alla Ford Italiana entro dieci giorni dalla data della gara a cui si vuole partecipare. Dopo le prove di qualificazione i dodici migliori piloti (scelti sulla base del tempo impiegato) parteciperanno alla finale articolata in tante diverse batterie di tre concorrenti ciascuna. I punteggi di ogni gara vengono assegnati secondo lo schema adottato in Formula 1 (9-6-4-3-2-1). Al vincitore del Trofeo Ford 1971 andrà la nuova Ford Taunus XL 1300.



Al Rally d'Italia — che è in pieno svolgimento mentre AUTOSPRINT arriva in edicola — manca, quest'anno, una delle coppie più simpatiche e blasonate del mondo rallystico nazionale: Cavallari e Salvay. Dopo tanti anni di battaglie sportive sui percorsi dell'intera Europa, Salvay ha infatti appeso taccuino e cronometro al classico chiodo. Si era posto una meta: correre fino a 50 anni. L'ha raggiunta, ed ora ha deciso di ritirarsi in buon ordine.

Rimane Cavallari, che continua a correre con un giovanissimo coequipier, il ventiduenne patavino «Gianti» Simoni, studente in architettura. «Ma — come ci ha detto Arnaldo Cavallari — non sarà più la stessa cosa. Dante Salvay era più che un compagno d'avventura, era un amico nel senso più pieno della parola, e durante questi anni avevamo raggiunto un'amalgama rara. Sentirò moltissimo la sua mancanza».

Cavallari e Salvay avevano iniziato a correre insieme nel 1967, e subito si affermarono nella Mitropa Cup. L'anno successivo conquistavano il titolo di campioni italiani dei rallies. E poi gli assoluti, i piazzamenti, e le innumerevoli soddisfazioni che hanno costellato questi anni di attività agonistica.

Salvay, anche se non parteciperà più attivamente ai rallies, continuerà però la sua propaganda come consulente CSAI e delegato dell'ANCAI.

F. FORD col nuovo CORTINA

Con la prima prova effettuata a Monza il 7 marzo, è stato dato il via al Campionato Chevron di Formula Ford 1971. I risultati relativi al 1970, parlano chiaro: sono state costruite oltre 70 vetture nazionali; nel corso delle dodici competizioni della Coppa Chevron si sono registrate 500 iscrizioni e un centinaio di piloti sono stati i piloti cimentatisi nelle varie gare. Nessun altro paese europeo, se si esclude la Gran Bretagna, dove però la Formula Ford esiste già da vari anni, può vantare una compagine di piloti, costruttori, preparatori e vetture di Formula Ford tanto numerosa quanto quella che esiste oggi in Italia.

Sulla base del successo incontrato nel 1970 anche per la prossima stagione la Chevron Oil Italiana e la Ford Italiana hanno deciso di organizzare un vero

e proprio campionato italiano in dodici prove. Le gare si svolgeranno in un arco di nove mesi, da marzo a novembre, su quattro autodromi nazionali: Monza, Imola, Enna e Vallelunga.

Per permettere ai piloti italiani di poter competere sulle stesse basi con i loro concorrenti di tutta Europa, si è deciso di recepire nel regolamento nazionale relativo al Campionato Italiano 1971 le modifiche apportate al regolamento internazionale. Come è noto, infatti, a partire da quest'anno, può essere adottato anche il motore che equipaggia la nuova Cortina.

Al vincitore del Campionato Chevron, andrà oltre alla preziosa Coppa della Chevron Oil Italiana, una nuova Ford Taunus 1300 XL.

Anche il Trofeo di Rallycross, viene ripetuto. Le Escort 1300 GT e Capri

1700 GT, verranno gratuitamente messe a disposizione ancora dalla Casa. Unica spesa la tassa d'iscrizione (L. 7.000).

Il Trofeo Ford 1971 si articolerà in 10 prove, che si effettueranno lungo l'arco di otto mesi, con inizio a Parma il 4 aprile e l'ultima prova a Cagliari il 10 ottobre.

Il primo aprile entrerà in carica un nuovo consiglio d'amministrazione alla PORSCHE KG, cioè appena il capitale della società sarà portato da 3.250.000 a 20.000.000 marchi. Presidente del consiglio è stato nominato Ferry Porsche, e si avvarrà della collaborazione di Heinz Branitzki per il servizio finanziario, di Ferdinand Porsche per il servizio progettazione, di Ferdinand Piech per il servizio tecnico e di Michael Piech per il servizio amministrazione.



La giungla del brivido

Caro, Marcellino,

so benissimo che in Italia ci si stanca presto di leggere su certi argomenti, ma vorrei aggiungere ancora una considerazione sul « caso Giunti », o meglio sull'atteggiamento che hanno assunto i componenti l'associazione piloti da G. P. sulla tragedia di Buenos Aires. Essi, come ormai tutti sanno, si sono pronunciati per una responsabilità da dividere fra Beltoise, i commissari e Giunti. Prima di tutto mi chiedo chi abbia investito questi signori di un ruolo molto simile a quello di una giuria che ha avuto il buon gusto di pronunciarsi prima di ogni sentenza, sia del tribunale argentino sia della autorità sportiva. Il fatto poi che ben pochi dei componenti l'associazione piloti da Gran Premio fossero a Buenos Aires il 10 gennaio e che, comunque, nessuno di loro abbia assistito all'incidente, rende ancor più gratuito un giudizio che evidentemente tende ad influenzare chi deve pronunciarsi sul fatto e comminare pene.

Comunque, prendiamo in esame quanto hanno sostenuto questi piloti e in particolare l'accusa mossa a Giunti, del resto già anticipata e poi smentita da un com-

pagno di squadra del corridore caduto, il belga Ickx. Giunti, dunque, avrebbe sbagliato a non rallentare la propria marcia dopo la esposizione delle bandiere gialle.

Ammettiamo che le bandiere ci fossero (anche se contro le testimonianze che lo affermano ce ne sono altre di Rodriguez e di Pairetti assolutamente contrarie e comunque è accertato che le bandiere non erano usate come prescrive il regolamento, cioè là dove era la macchina) e domandiamoci allora quale concorrente le abbia rispettate. Assolutamente nessuno! Però, che io sappia, nessuno dei partecipanti alla Mille chilometri di Buenos Aires è stato in seguito punito per non avere obbedito a quelle segnalazioni. Soltanto uno ha pagato, e in che modo, l'eventuale errore.

E questa, caro Marcellino, sarebbe la legge dell'automobilismo? Questo sarebbe il modo con il quale in questo sport viene amministrata la giustizia? Parkes, ad esempio, avrebbe, secondo la tesi dell'associazione piloti da Gran Premio, le stesse responsabilità di Giunti, ma non mi risulta che nei suoi confronti sia stato preso alcun provvedimento. Perché? E tutte le altre macchine che sono sfilate ai lati della Matra di Beltoise, avevano forse rallentato?

Ho l'impressione, Marcellino, che qui valga la legge della giungla, mi chiedo in quale penitenziario sarebbe finito il povero Ignazio se nell'urto fosse sopravvissuto e avesse invece investito Beltoise, provocandone la morte. Già, perché nei confronti degli italiani non c'è pietà, non ci sono scusanti. Hai ben ricordato tu l'episodio di Bandini in Messico nel 1964.

Torna in pista, in occasione della Dodici ore di Sebring, la Ferrari prototipo 3000 che tanto era piaciuta in occasione del suo debutto in Argentina. La macchina allora non era ovviamente ancora a punto, eppure batteggiava con le Porsche 5000 campioni del mondo. In Florida la macchina di Maranello sarà guidata da Andretti e da Ickx. Molti si chiedono che fine abbia fatto Merzario, il pilota della Ferrari che correrà in formula due con la Tecno e in molte gare con l'Abarth. « Chiuso » per quanto riguarda la formula uno, la sua attività al volante delle macchine di Maranello dovrebbe limitarsi a qualche apparizione al volante dei prototipi, ma quando? A Sebring no, a Monza forse, alla Targa Florio probabilmente, a Le Mans chissà e via di questo passo. L'incidente di Giunti certo ha nuociono alla carriera di Merzario.

De Adamich è tornato come un cane bastonato dal Sud Africa. La March-Alfa Romeo di formula uno si è rivelata poco competitiva e anche difficile da guidare. E su una macchina del genere vogliamo far debuttare Nanni Galli? L'entusiasmo è una bella cosa ma nell'automobilismo è meglio andare con i piedi di piombo.

Il senatore

CORRIERE CORSE

MANIFESTAZIONE E CLASSIFICA

SINTESI DELLA CORSA

PRETORIUS da battere

SUD AFRICA - Rand Summer Trophy - Gara di F. 1
1. Charlton (Lotus) 55'33"1; 2. Love (March); 3. Pretorius (Brabham).

La seconda prova del campionato sud africano di F. 1 ha visto la vittoria di Charlton, che ha preceduto Love di soli 8/10, dopo un'epica battaglia durata per tutta la gara. Il terzo arrivato, Pretorius, aveva vinto la prova precedente a Cape Town e capeggiava ora la classifica.

Raggi di sole per STERNE

SUD AFRICA - Corsa a Wellkom - Gara di Formula Ford
1. Sterne (Titan); 2. Hull (Palliser); 3. Schekter (Lola).

Per la serie « Raggi di sole », vittoria di un locale a Wellkom. Sterne è un ex pilota di vetture di serie e aveva già vinto la prova di Kyalami, anche se dopo veniva squalificato. Hull, sempre a Kyalami, aveva avuto un grave incidente, ma la sua Palliser era stata frettolosamente ricostruita e si è piazzata seconda.

I bretoni vengono dal freddo

FRANCIA - Rally Armor - Rally
1. Bourdon-Bertrand (Alpine); 2. De Paix-De Paix (Opel); 3. Depnic-Belly (BMW).

Temperatura gelida (fino a -10), però afflusso di concorrenti, infatti i bretoni sono fedeli a questa gara. Vittorioso il grande favorito, Bourdon, anche se si era detto che fosse stanco, dopo il Rally di Maine.

L'ALPINE di un soffio

FRANCIA - Rally Basco Navarrese - Rally
1. Tramont-Atolin (Alpine); 2. Alberto-Ruiz (Porsche); 3. Etechebes-Rives (Porsche).

Nuovo duello Alpine-Porsche e di nuovo vittoria della berlinetta francese. Vittoria però di misura, dopo una lotta serrata.

ANNULLATE 4 prove su 7

JUGOSLAVIA - Rally Jahorina - Rally
1. Palikovic (Renault); 2. Tartalovic (Fiat 850); 3. Kadic (NSU).

Pessime condizioni atmosferiche, tali che quattro su sette prove speciali sono state annullate per la neve. Tutto il percorso era in zona montagnosa.

Al completo a Orléans

FRANCIA - Rally des Neiges - Rally
1. Benoist-Violas (Alpine); 2. Bruneau-Pommeret (Alpine); 3. Watrin-Dubois (Renault).

La gara era valevole per il campionato regionale centrale e si è corsa sulle strade della Yonne, del Nièvre e del Loiret, terminando a Orléans ove sono arrivati tutti.

Il più forte ha ragione

PORTOGALLO - Giro del Portogallo - Rally
1. Nunes (Porsche); 2. Ramaozinho (DS 21); 3. Nascumeno (BMW).

Ottimo avvio di Neves, che era in testa con la NSU dopo la prima tappa, ma alla conclusione ha vinto la vettura più potente.



ABARTH

VETTURE DA
CORSA USATE?
RICAMBI? ASSISTENZA
ALLE CORSE? PREPARAZIONI?



OSELLA

VIA GUASTALLA n. 14 - 10124 TORINO Telefono 87.66.42



SHOP CAR 33

EQUIPMENTS MILANO

Il primo centro acquisti di equipaggiamenti sportivi e da competizione per auto, caschi, guanti, tute, occhiali, scarpe, volanti, strumentazione, racing jackets, magliette, ecc.

Visitateci: decals in omaggio
Via Plinio, 33 - 20129 Milano tel. 26 56 86

di
MARCELLO SABBATINI
LINO CECCARELLI
e ATTUALFOTO

GINEVRA - L'inaugurazione del 41. salone dell'automobile, con lo intervento ufficiale dell'on. Nello Celio, oriundo italiano vice-presidente della confederazione (il capo dello stato è malato), s'è svolta in una giornata primaverile, luminosa e finalmente tiepida, da sopra zero gradi per intenderci. Solito ritardo, quest'anno di 35 minuti; solita coreografia con bandiere e costumi cantonali, specie sul ponte

V8/Blog Scan
del Monte Bianco, che unisce la Ginevra nuova con la vecchia, divise dal Lemano. E il solito « bailamme » nel salone, aperto fin dalle 11 al pubblico, con quattro ore d'anticipo sull'ingresso della delegazione confederale. Prima di accennare ai discorsi, diamo subito le due notizie che fanno titolo. Ginevra ospiterà anche nel 1972 la sua rassegna internazionale dell'automobile, tanto per

sgombrare tutti i dubbi circa la sua continuità per funzione e significato, al di sopra ed al di fuori di ogni pregiudizio di bandiera e di marca. Questo il periodo di apertura: dal '9 al 19 marzo, e sarà riservato alle automobili ed alle carrozzerie. In precedenza, dal 29 gennaio al 6 febbraio, è in programma una esposizione dei veicoli « utilitari ». Il bureau permanente internazio-

nale dei costruttori si è già pronunciato favorevolmente (nella sua ultima riunione di Parigi) sui due saloni 1972 di Ginevra. La seconda notizia riguarda soltanto i nostri amici svizzeri, ma è indice di un certo costume che noi purtroppo conosciamo bene. Il piano delle costruzioni stradali, se da una parte impegna il bilancio della confederazione, dall'altra impegnerà ulteriormente gli automobi-

41e Salon Auto
11-21 Mars 1971
Genève

Tourisme Sport et Compétition Nautique Accessoires

Lo sport come pretesto

La sintesi delle (poche) NOVITA' in questa SCHEDA

	cilindri	cilindrata	rapporto compressione	potenza cavalli	giri	peso	velocità	prezzo
BMW Coupé 3. OCS	6	2985	9,0	180	6000	1380	215	35.000 Fr. S.
DE TOMASO Zonda (Ford)	8	5763	11,0	350 SAE	6000	1550	250	
FERRARI 365 GTC 4	12	4390	8,8	340	6600	1450	260	
FIAT 128 Rally	4	1290	8,9	67	6200	820	150	1.220.000 Lit.
130 coupé	6	3238	9,0	185	5600	1530	190	
INTERMECCANICA Indra (Opel)	8	5354	10,5	230	4700		225	
KARMANN Cheetah (VW)	4	1584	7,5	50	4000	870	165	1.400.000 Lit.
LOTUS Elan Sprint	4	1558	9,5	126	6500	945	180	
MASERATI Bora	8	4719	8,7	330	5000	1425	280	9.800.000 Lit.
MONTEVERDI 375/4 (Chrysler)	8	7206	10,1	375	4600	1650	240	79.000 Fr. S.
375 C (Chrysler)	8	7206	10,1	375	4600	1520	260	75.750 Fr. S.
RENAULT Alpine A 310	4	1605	10,2	140 SAE	6250	825	215	
ROLLS ROYCE Corniche	8	6745	9,0	330		2200	220	125.000 Fr. S.
SKODA 1100 GT	4	1140	9,5	75	5750		173	
TRIUMPH Toledo 1500 TC	4	1493	9,1	66	5500	895	150	
ZAGATO Volvo 164	6	2978	9,2	145 SAE	5500	1200	200	4.500.000 Lit.

● il franco svizzero va calcolato circa 145 lire italiane.

GINEVRA - Ditelo con i franchi (svizzeri). Che cosa, il successo di un Salone come il 41. svizzero? Eppure non basta più. Non è Salone se non c'è sprint. E' il minimo comune denominatore che pretendono i giovani. E le Case si adeguano. Anche se cercando di convincersi che basta un nome, qualche striscia coreografica sportiveggiante, qualche cifra in più, qualche cromatura ardita o un codolino di parafango per rispettare le nuove attese. E' un po' quello che ha fatto la Fiat con la nuova 128 rally che i giovani sognavano aggressiva, con gomme larghe, bari-centro abbassato e invece appare come una colorita sorellina del modello normale. Solo qualche cavallo d'aumento dalla cilindrata 1300, una striscia alla maniera delle GT da competizione, quattro fari, un « buco » portathermos nell'abitacolo e il gioco è fatto.

Più sportive sono certo le vetture di lusso, quelle di prestigio vestite dai carrozzieri alla moda per una clientela d'élite o quelle sempre degli stylist che restano esercitazioni monotipo, da vendere a un museo o a uno sceicco. Sono proprio esse le vere protagoniste di Ginevra '71 le « vistose » da 8 milioni in su.

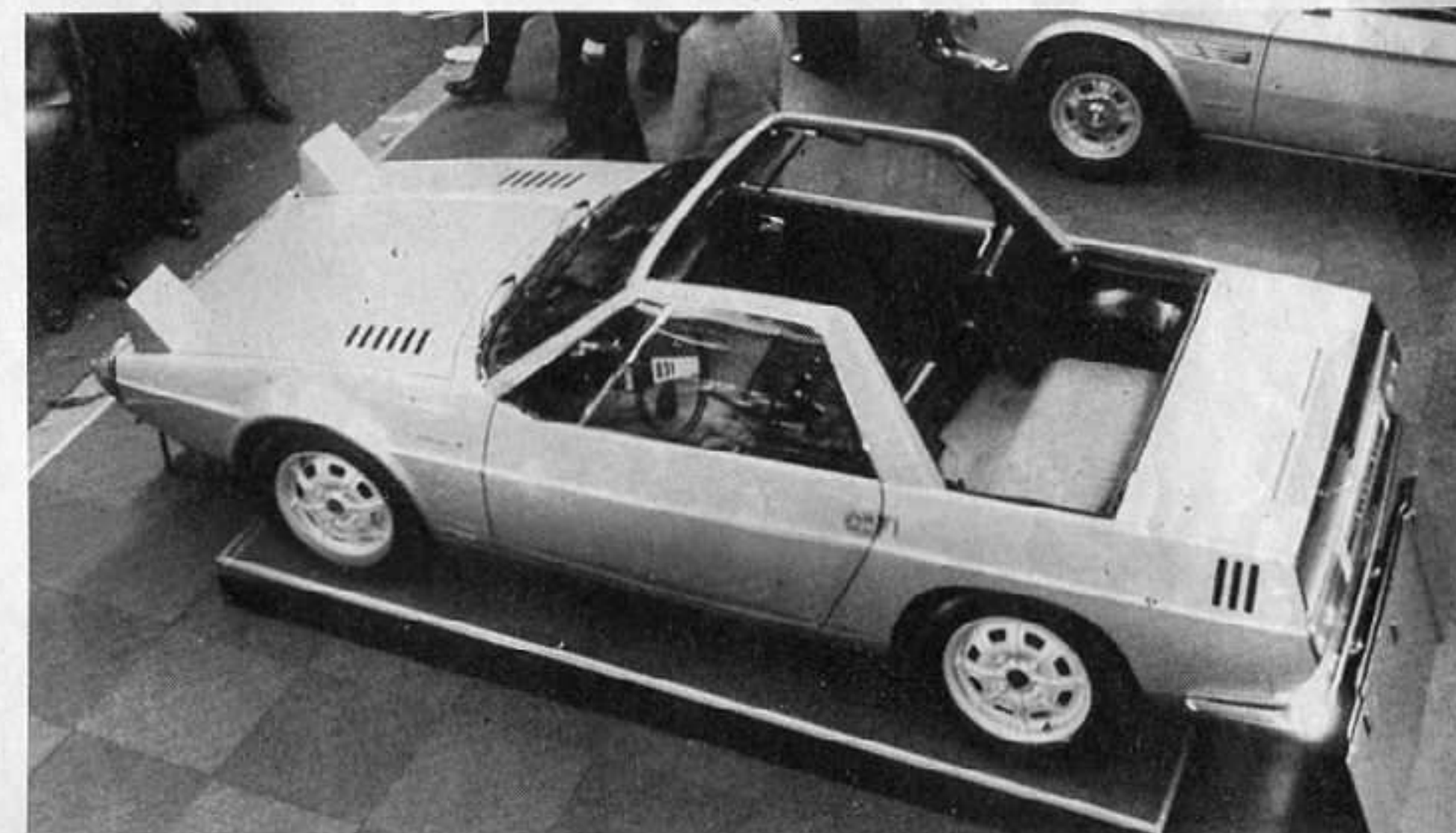
Il più significativo show è accreditabile alla Maserati Bora, la nuova due posti del tridente che si esibisce, dopo tre anni di progetti (e non prima di ottobre con le consegne), col motore sistemato in posizione cen-

tro-posteriore, naturalmente longitudinale. Una novità per la Maserati, la quale però ci tiene a far discendere questa sua svolta tecnica da esperienze sportive di un passato purtroppo sempre più lontano. Lo dice un comunicato preciso della seconda cugina Fiat (via Citroen) modenese, che si richiama ai « tipi » 63/61 4 cilindri 2890, 63/58 12 cil. 3000, 64/58 12 cil. 3000, 65/151 8 cilindri 5000 cc sfoderate a loro tempo da scuderie in gare sport e persino alla F. 1 Cooper Maserati.

E la spiegazione c'è. Perché oggi non c'è macchina, non c'è accessorio che, per vantare la propria validità tecnica, non senta la necessità di rifarsi a propri titoli di nobiltà agonistica. Tanto per smentire i facili negatori di ogni occasione, i profeti del laboratorio. E che si sia arresa la Svizzera, questa nazione che aveva negato ricettività allo sport del volante e che adesso è costretta a furor di giovani a riabilitare, anche in queste sagre della motorizzazione moderna che sono i Saloni, è un simbolo. Pressapoco come quello di una certa Casa produttrice di pneumatici che, forse perché in calo con le sue vendite, a Ginevra ha sfoderato gran pubblicità di questo genere: una gomma, una bandiera a scacchi, un casco da pilota e una scritta che dice « Non corriamo più perché eravamo stufi di vincere: 14 campioni del mondo! ».



GIUGIARO Di anno in anno accresce la sua fama. Le richieste di collaborazione gli vengono da tutto il mondo. Ha « firmato » il MASERATI BORA che taluni sostenevano fosse ispirato al suo Tapiro. Invece, Giorgetto Giugiaro aveva disegnato il Bora tre anni prima! Se uno ci fa caso il Maserati (con l'inedita soluzione del motore centrale-posteriore) non attribuisce ulteriori meriti allo stilista dell'Ital Design, nel senso che di irresistibilmente nuovo c'è ben poco. Poi, la compattezza della vettura dà l'idea di un... abito un po' strettino. Certo che se Giugiaro l'avesse disegnato, il Bora, qualche mese fa, sarebbe venuto fuori ben altro coupé! Alle ruote, le borchie non sono un suo capriccio: stonano, ma se stanno bene alla Maserati... (La BORA sopra a destra).



● Giugiaro ha preso il posto di Ghia, nel gemellaggio italo-tedesco con carrozzeria di Wilhelm Karmann, di Osnabruck. La Karmann « veste » tra le altre le 914 Volkswagen-Porsche, e ispirandosi proprio a questa due posti ha commissionato a Giugiaro la « CHEETAH » (ghepardo), che nel frontale rievoca — manco a farlo apposta — il Tapiro. Si tratta di un riuscito cabriolet, prossimo alla produzione ed alla immediata commercializzazione. Lo chassis è del Volkswagen 1600 (con passo ridotto a 2132 mm); monta il motore del maggiolino, a carburatori. La prova d'esame d'ammissione nel giro-Karmann è riuscita con reciproca soddisfazione, ma il più contento naturalmente è proprio lui, Giorgetto Giugiaro.



La nuova Lotus Elan Sprite sulla quale Chapman confida per ridare ossigeno alla sua azienda commerciale. Sotto: il coupé SKODA



m. s.

listi che vedranno aumentata la supertassa governativa sulla benzina. Ogni mondo è paese, ma non saranno certo i consumatori del carburante più a buon mercato del mondo a lamentarsi. Le spese previste per i trasporti e la circolazione sono al terzo posto tra le uscite del bilancio 1971, dopo quelle per la difesa nazionale e la sicurezza sociale.

« Ci sono delle priorità da ri-

spettare — ha detto Celio — ed io come ministro delle finanze lo so bene. Lo stanziamento, però, di due miliardi e mezzo di franchi (oltre 350 miliardi di lire) per il settore dei trasporti mi sembra "tranquillizzante", specie sapendo che il 90 per cento sarà assorbito dalla sola costruzione di strade. Con il milione e 600 mila autoveicoli di oggi, il nostro parco ha raggiunto il traguardo previsto

V8/Blog Scans
per il 1980, e l'incremento ci obbliga a trovare altro spazio veicolare. Per questo abbiamo messo già in cantiere le autostrade nazionali. La N. 1, che collegherà la Svizzera romanda a quella tedesca, costerà quanto una media rete stradale! Sollecito quindi la vostra comprensione ed il vostro contributo per far fronte alle nostre esigenze, al fine di assicurare la stabilità del franco svizzero ».

Raymond Deonna (presidente del salone) si è soffermato, nel suo intervento, sulla funzione promozionale del salone. « E' stato un altro passo avanti — ha affermato — sulla sicurezza esterna ed interna dei veicoli. Le autorità responsabili a livello internazionale e soprattutto il competente comitato delle Nazioni Unite debbono spingere alle norme uniche di circolazione ».

AUTO
SPRINT

riassume:

1

le VISTOSE



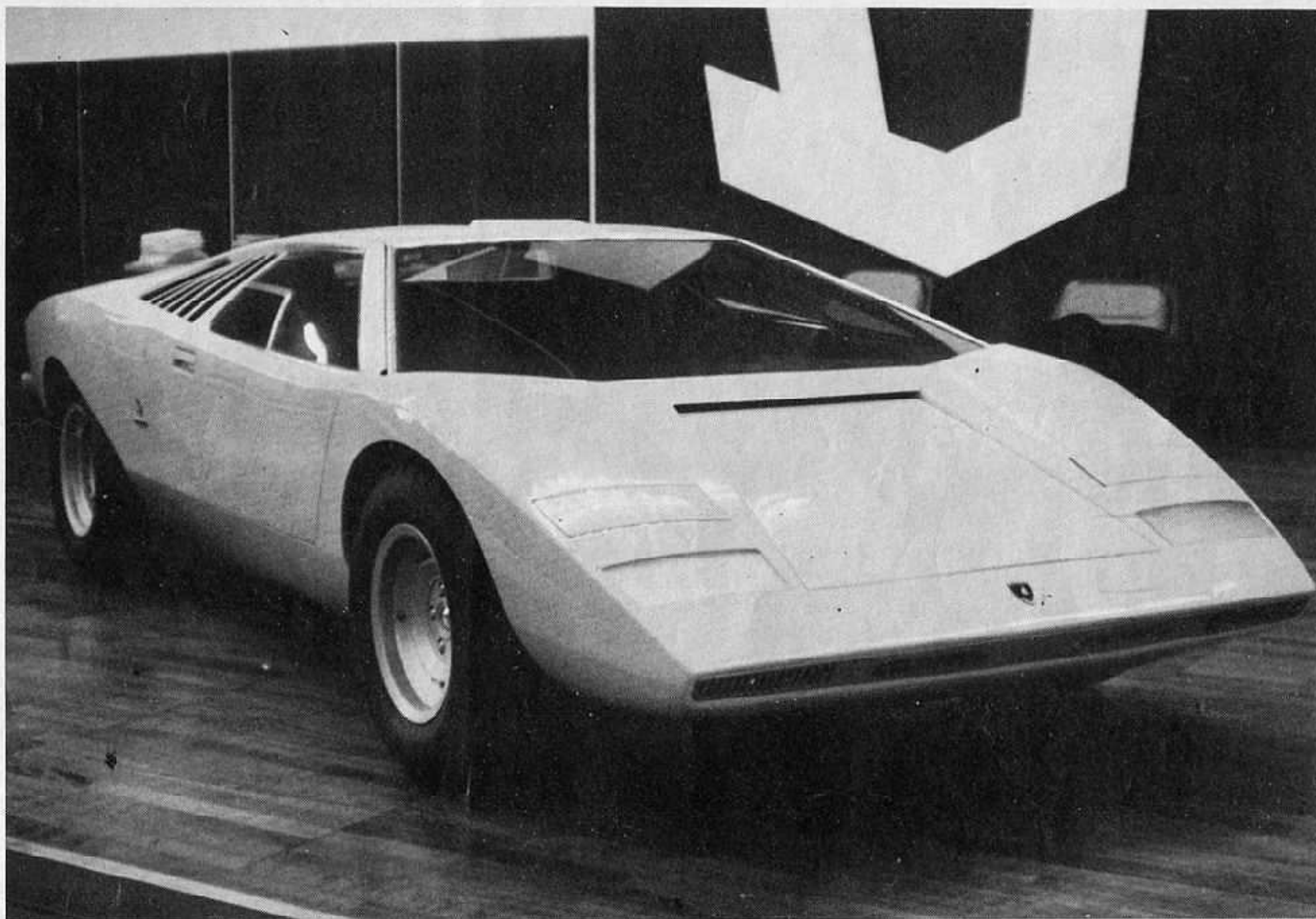
DE TOMASO Si è presentato a Ginevra in... punta di piedi con la « ZONDA » (nome di un vento andino) che non ha la pretesa di darsi delle arie. In effetti c'è stata da parte della carrozzeria Ghia la rinuncia deliberata all'invenzione del nuovo a tutti i costi. Ne è venuto fuori un coupé che va apprezzato più per la concezione tecnica (la meccanica è robusta ed essenziale) che per l'elegante armonia delle linee. De Tomaso giura che con questo modello ha fatto un altro passo in avanti verso la perfetta tenuta di strada (foto sotto).



BERTONE L'attuale non è certo il suo più favorevole momento creativo. La LP 500 (con meccanica Lamborghini), ovvero la « COUNTACH », dovrebbe — come riportato nell'informazione alla stampa — « esprimere i concetti più avanzati della sua ricerca ». In fondo, a guardarla bene, la « Countach » è il compendio delle principali soluzioni adottate in questi ultimi tempi, qua e là, da Nuccio Bertone. L'apertura degli sportelli, per esempio, avviene come sulla « Carabo » e gli elementi alettati abbondano. La « stratos-grafia » sembra condizionare la sua produzione, che rimane sempre di alto gradimento.

PININFARINA Una testimonianza delle abitudini stilistiche di Pininfarina si ha con la 365 GTC4. Non è che la sua ultima creazione sia estremamente originale, ormai il tema è quello e le linee, gira gira, tornano più o meno puntuali. Resta il fatto che per « vestire » un 12 cilindri di 4400 cc. non è un'impresa facile e Pininfarina c'è riuscito con pieno merito. Salvate le più tradizionali caratteristiche, il carrozziere di Grugliasco si è sbizzarrito sul frontale della 365 GTC4. Un anello in resina poliuretana protegge, a mo' di paraurti, la griglia, ai cui lati sono disposti due proiettori fissi che fanno da abbaglianti o da fendinebbia su comando del guidatore, a seconda che le strisce diffrangenti siano parallele o perpendicolari all'asse ottico.

MICHELOTTI E' indubbio che la « stratos-grafia » di Bertone ha condizionato certe interpretazioni stilistiche dei colleghi. E' il caso di Michelotti, che non è riuscito ad evitare l'influsso realizzando la « Laser », su meccanica MATRA SPORT 530 LX 1700. La linea è analoga a quella della « stratos », con la variante del frontale che fa angolo con il parabrezza. Con questa carrozzeria, le doti sportive della Matra di Bonnet risulterebbero notevolmente accentuate (specie ad alte velocità). Ma si ritiene che la « Laser » (sotto) resti esemplare unico.



SKODA La marca cecoslovacca esponendo il 110 GT sperimentale, un coupé sportivo piuttosto ambizioso (e non a torto) ha confermato la bontà del nuovo-corso, affidato a dirigenti e tecnici preparati, capaci e giovani. Dopo la rally 110 L, ecco quindi una sportiva, piccola ma brillante. La linea è di M. Strejcek. Il motore di 1140 cc (75 CV) consente alla 110 GT di raggiungere, da ferma, i 100 orari in 13"7 e di superare, una volta lanciata, i 175.

INTERMECCANICA La sua novità è rappresentata da uno spider denominato « INDRA ». Linee semplici, essenziali, certo né troppo originali né troppo conformiste. Tengono conto dell'ospitalità, a scelta, dei motori Opel Diplomat 6 cilindri 2,8 e 8 cilindri 5,3. Il modello più potente (232 CV Din) raggiunge i 225 kmh. Sulla mascherina del frontale, è raffigurato un toro rampante. L'analogia con il cavallino rampante della Ferrari è puramente casuale (non altrettanto si può dire della « Italia », una berlinetta che, a prima vista, sembra uscita dalle officine di Maranello).



La INDRA, altro Toro rampante della costellazione delle GT personalizzate italiane. Su meccanica Diplomat interpretazione Michelotti alla maniera delle Ferrari Anni 50. Sotto: la berlina limousine Monteverdi, macchina con autista per forza: c'è il vetro che divide i posti anteriori dai posteriori con bottiglie whisky

MONTEVERDI Interessante ambo sulla ruota di Ginevra per Peter Monteverdi. L'« atelier » di Binningen ha assemblato per l'occasione (carrozzeria del solito Fissore e meccanica Chrysler) una limousine ed un cabriolet. La prima, fatto inedito per la Svizzera, è una quattro porte cinque posti con possibilità di isolare il posto di guida, per l'autista, da quelli posteriori, per i signori. Il comfort, all'interno naturalmente, è lussuoso. La linea sembra un po' appesantita, risentendo della derivazione dai coupé. Stona un po' l'eccessiva angolazione del parabrezza con il montante posteriore piuttosto diritto. La natura sportiva di Monteverdi si riscatta con un cabriolet, il 375 C, che si rifà alle precedenti produzioni « high speed ».



41e Salon Auto
11-21 Mars 1971
Genève



2

le NORMALI

Le vetture normali di serie ci sono naturalmente tutte a Ginevra. Ma i discorsi sulle novità si possono restringere all'osso. Giusto agli aggiornamenti FIAT, OPEL e BMW per quanto si riferisce alle cosiddette « prime » mondiali. Stavolta, da questa angolazione, anche Ginevra ha fatto cilecca. Le novità-novità ce le porterà la primavera, extra Saloni. Dalla 127 FIAT, alla Lancia 2200, alla berlina Alfa 2000, alla Renault 17. Non resta che cominciare ad attendere le sorprese... nell'uovo di Pasqua.

BMW L'attesa per la novità della casa di Monaco è andata parzialmente delusa. Il coupé 3,0 CS altro non è che il 2800 CS equipaggiato del 6 cilindri 3000, essendo rimasti inalterati il telaio e la carrozzeria. Naturalmente le prestazioni sono accentuate. La resistenza del motore va però verificata considerando che il monoblocco è lo stesso del 2500, e chi l'acquista pretende straordinarie « performances » soprattutto autostradali (fotto sotto).



L'ALPINE quasi... DAYTONA

Sfruttando abilmente il tris-vincente al rally di Montecarlo, la Renault ha presentato a Ginevra il coupé 2+2 Alpine 310. L'ha realizzato Jean Redelé (lo ricordiamo vincitore di categoria in una mille miglia, con la 4 CV) che con quest'ultima creazione si è meritato altri qualificati consensi.

Si tratta di una gran turismo « sportiveggiante » che... cade proprio nel quindicesimo anniversario della nascita della prima Alpine. E' equipaggiata del 4 cilindri della Renault 16 TS (1605 cc per 127 cv), rialesato rispetto a quello dell'Alpine 1600 S ed opportunamente elaborato. La linea della vettura è aggressiva e moderna; si rifà però a due motivi che hanno incontrato molto: proiettori in serie incorporati nella calandra, come sulla Ferrari Daytona, e cofano motore tipo veneziana, ad elementi paralleli come sulla Lamborghini Miura. L'abitacolo è comodo solo nei posti anteriori, con strumentazione completa e raccolta e comandi davvero funzionali. La carrozzeria è in poliestere stratificato; lo chassis a tubo centrale è in acciaio. Posteriormente la sospensione è inedita, rispetto al modello A 110; è derivata dal prototipo M 65 messo a punto da Mauro Bianchi. Si avvale, in sostanza, di giunti omocinetiche e di triangoli sovrapposti che consentono la regolazione della geometria, limitandone altresì il « gioco ».



Il direttore commerciale dell'Alfa Romeo dott. SALA, si è anche « provato » al volante della 130 coupé, versione più funzionale della berlina e che si annuncia come macchina di rappresentanza di notevole qualità, specie se il prezzo sarà contenuto sui 4 milioni e mezzo. Il maxi-coupé Fiat con motore 3200 cc di ispirazione Ferrari è di linea seria ma piacente

Le OPEL tabù per l'ITALIA

In casa di Adam Opel A.G. ci sono pseudo-novità. C'è adesso la ASCONA 19, che grazie all'intercambiabilità delle parti, si avvale del 4 cilindri « S » di 1897 cc di 90 cv DIN con un diverso rapporto al ponte (3,44:1) la nuova Ascona è capace di prestazioni considerevoli, per una berlina « familiare »: 13" da 0 a 100 km e 160 orari di velocità massima. L'equipaggiamento, più sportivo, è quello adottato sulle SR della Manta.

Della Ascona c'è pure la versione « spinta », che utilizza il due litri Opel, elaborato da Steinmetz in Germania, da Greder in Francia e da Conero in Italia. La potenza si aggira sui 200 cv DIN. Il cambio, a quattro rapporti, è a corta



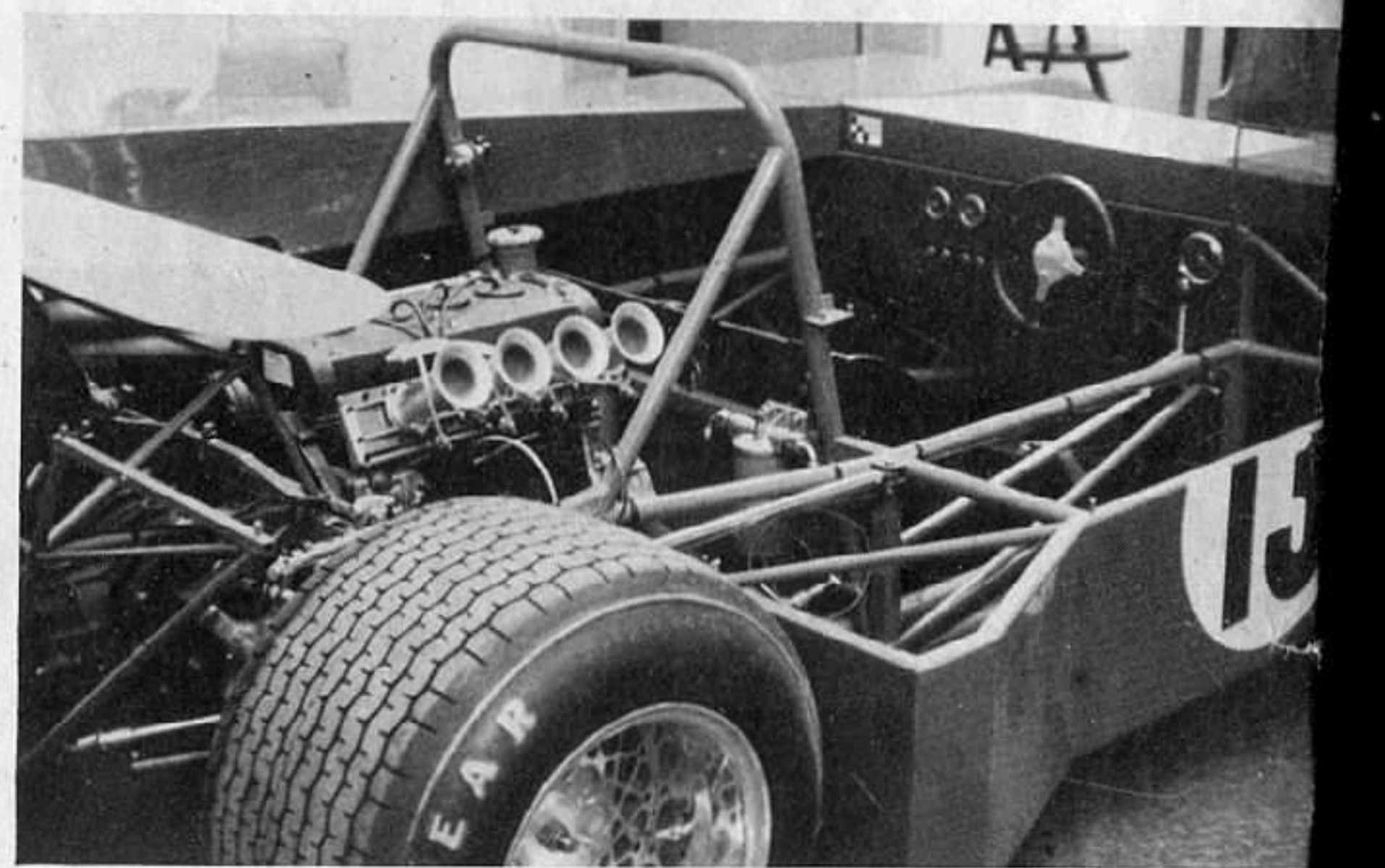
corsa ed innesto rapido. E' allo studio una trasmissione automatica (ZF) a cinque velocità.

La GT 1,9 ha una versione economica, (la GTJ) questa (come la Ascona 1,9) non sarà importata per ora in Italia. Esternamente ed internamente la GT Junior è più semplice. Sono scomparse molte cromature ed il colore decorativo è adesso il nero. Il tappetino del pavimento è stato soppresso; al suo posto ce n'è uno in gomma. La Opel due posti sarebbe così destinata a vedere aumentare le sue preferenze in una clientela di giovani, da sotto i due milioni di lire. Ma sarà facile?

FIAT Doppietta a sensazione della marca torinese. Al centro dell'interesse (per chi può acquistarlo) o della curiosità (per chi non può), il COUPE' 130 di Pininfarina. Come AUTOSPRINT aveva annunciato in occasione del Salone di Torino, il motore 130 è stato portato a 3238 cc.: per ora viene utilizzato sul coupé, prossimamente sarà montato sulla limousine, che fu presentata per la prima volta qui a Ginevra nel 1969. La potenza effettiva è ancora bassa: dispone di 165 CV Din, soltanto cinque in più della Mercedes 280 SE che è di 2778 cc. Comunque il nuovo modello di prestigio della Fiat non dovrebbe avere concorrenti sul piano della convenienza economica. Il prezzo, poi, comprende il non indifferente supplemento del cambio automatico (Warner Gear) che è offerto di serie. Non va tralasciato, infine, il particolare che il coupé 130, a differenza della limousine, possiede una più spiccata e qualificante personalità. Del prezzo, se ne parlerà a maggio.

● Successo tra i giovani dovrebbe riscuotere la 128 RALLY due porte. La denominazione « rally » ci sembra un po' troppo impegnativa, per non dire azzardata. In effetti, di rallistico la 1300 ha solo il vano porta-thermos e la maniglia al paraurti anteriore (e perché non pure al posteriore?). Se si fosse chiamata, per esempio « teen-ager » questa due porte che vuole a tutti i costi passare per sportiva sarebbe stata ugualmente gradita. Il motore, generoso e brillante, merita una valutazione piuttosto alta; le sospensioni, opportunamente irrigidite, fanno all'uopo. Al contrario i sedili non sono avvolgenti come richiederebbe un rally-men, il poggiatesta serve a ben poco, la pedaliera ha gli elementi a distanza troppo ravvicinata, la leva del cambio è decisamente alta e di lunga corsa. Tutto sommato, certi inconvenienti passerebbero pure inosservati, se non... stonasse l'etichetta (rally) che hanno voluto affibbiare alla 128-giovane da 1.220.000 lire, un prezzo per la verità assai conveniente.

● Il COUPE' 850 non fa novità, se non per il modificato frontale a quattro fari. Il miglioramento estetico, la Fiat, non lo fa pagare. Prezzo invariato, quindi.

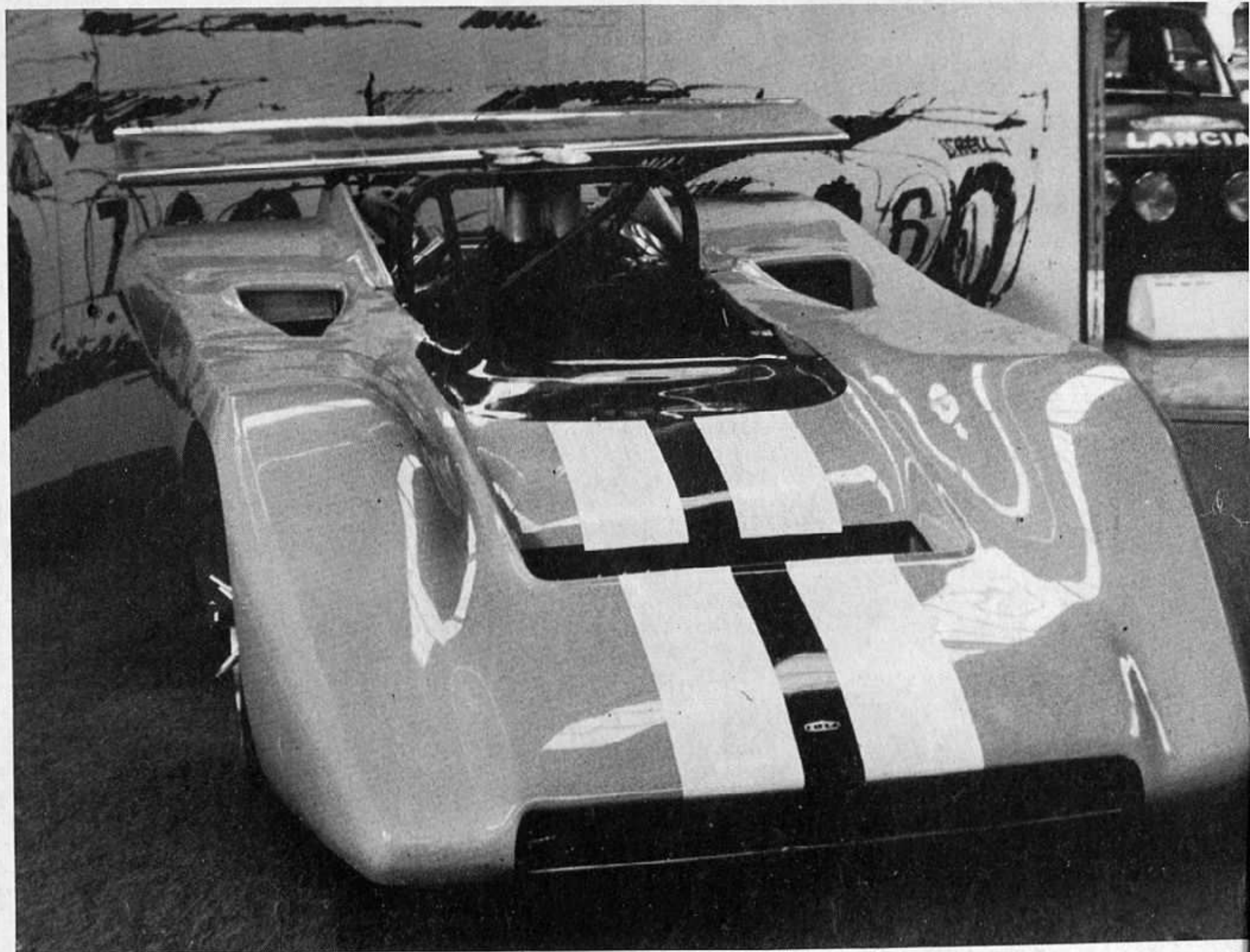
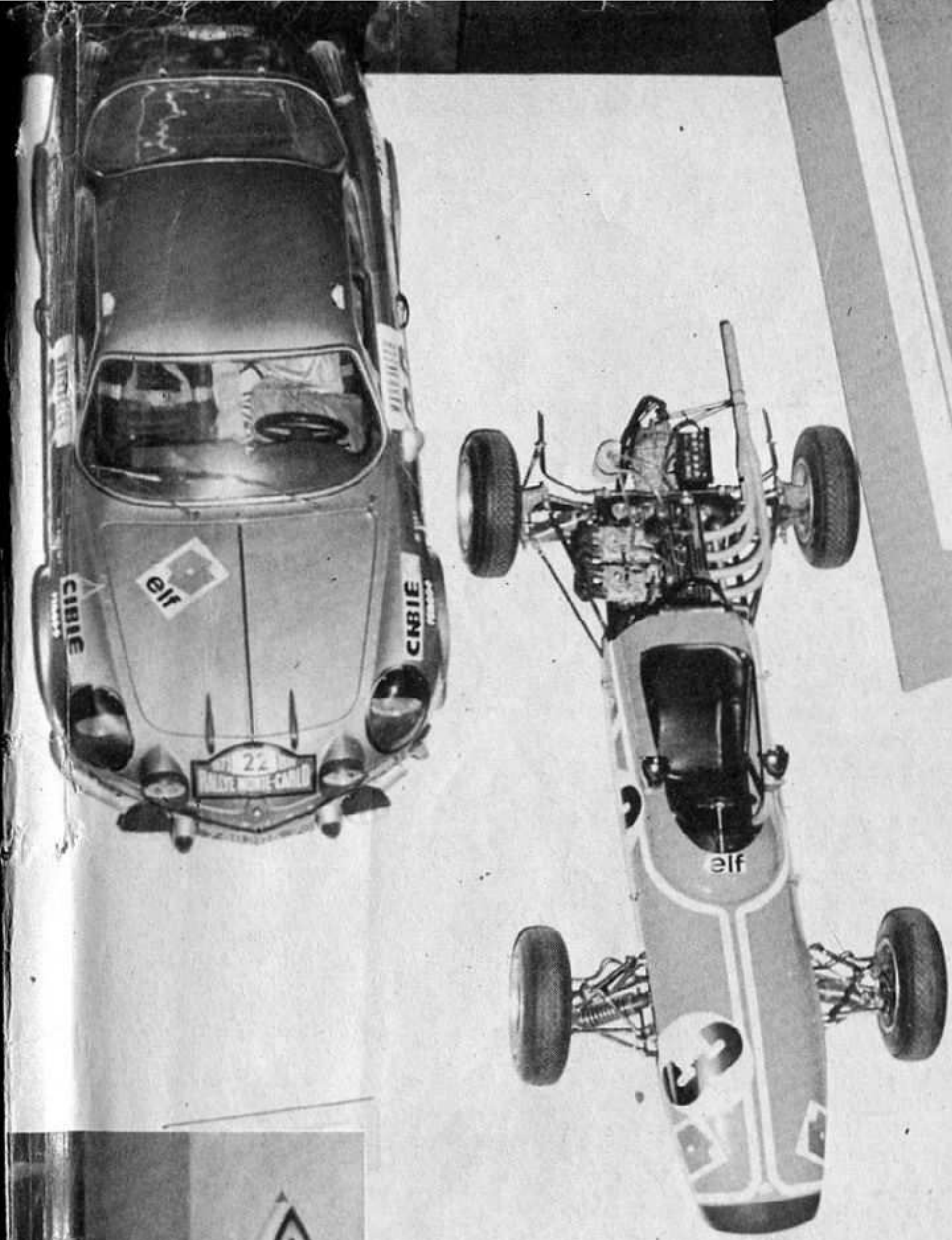


Nuovo prototipo (polivalente) la « SAUBER », (già presentato nel numero scorso), la cui struttura è di una F. 1. E' adatta sia per le corse in salita che in circuito. Le ambizioni di P. P. Sauber, il suo costruttore, sono per il Campionato Europeo Marche fino a due litri. Il telaio tubolare è senza saldature; il motore (Ford Cosworth 1790 cc, iniezione indiretta, potenza 240 CV) è sistemato in posizione centrale; la carrozzeria è in poliestere, rinforzata in fibra di vetro. La sua altezza è di 88 cm; il peso è di 480 kg. La velocità massima raggiunge i 280 orari. E' equipaggiata di roll-bar in tubo d'acciaio, di serbatoio di sicurezza e di impianto anticendio.

3 le SPRINT

Oltre il vero e proprio Racing Show, con alcune delle più note vetture da corsa protagoniste della stagione 1970 (dalla Porsche 917 vittoriosa a Le Mans, all'ABARTH europea della Montagna 2000 e alla LOLA euroMarche, dalla

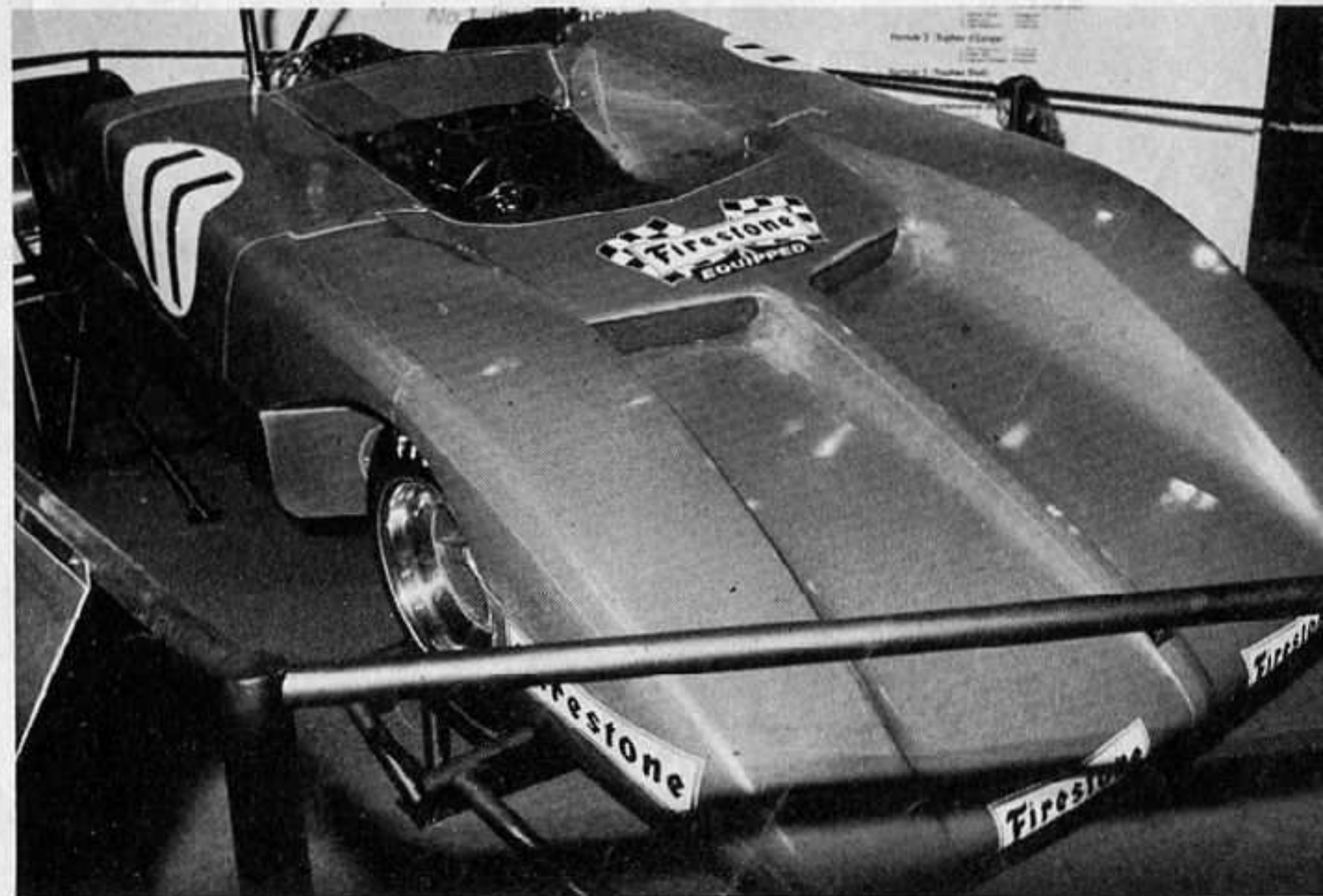
March F. 1 di Siffert, alla McNamara-INDY di ANDRETTI a due «veteran» di Le Mans ecc.) la rassegna ginevrina aveva anche alcune novità sportive vere e proprie, oltre quelle che si fregiano, più o meno giustamente, di distinzione sportiva. E in esse vanno comprese anche quelle macchine di esuberanti apparenze, ormai sempre più ispirate a soluzioni aerodinamiche suggerite dalle accanite esasperazioni tecniche.



Lo stand Renault-Alpine è tutta una esaltazione ovviamente del trionfo rallystico di Montecarlo. Anche un film a colori sulla corsa monegasca è ripetuto di continuo su un grande schermo, mentre tra le vetture a far da corona al debuttante coupé A.310 in plastica, c'è anche la blu 1600 di Montecarlo e vicina la nuova monoposto della Formula RENAULT.

25 milioni per la «LOLONA»

Da far invidia alle più raffinate macchine da Salone, la gigantesca nuova Lola Can-Am, la T. 222 gruppo 7 che Jokim Bonnier ha venduto anche al milanese Giampiero Moretti per la Coppa Inter-serie. Prezzo: 170 mila franchi svizzeri, cioè 25 milioni. Fa invidia per le finiture notevoli considerato trattarsi di una vettura da competizione. Il telaio della LOLA 7000 è monoscocca in alluminio, carrozzeria in quattro pezzi in poliestere rinforzato. Portamozzi in magnesio come è anche la scatola dello sterzo. Cambio Hewland a 4 velocità, freni a disco ventilati Girling, serbatoi in gomma capaci di 305 litri, ruote al magnesio 10,5x15 avanti e 17x5 posteriori. Il peso della Lola 222 è di 708 chili, il passo mm 2489.

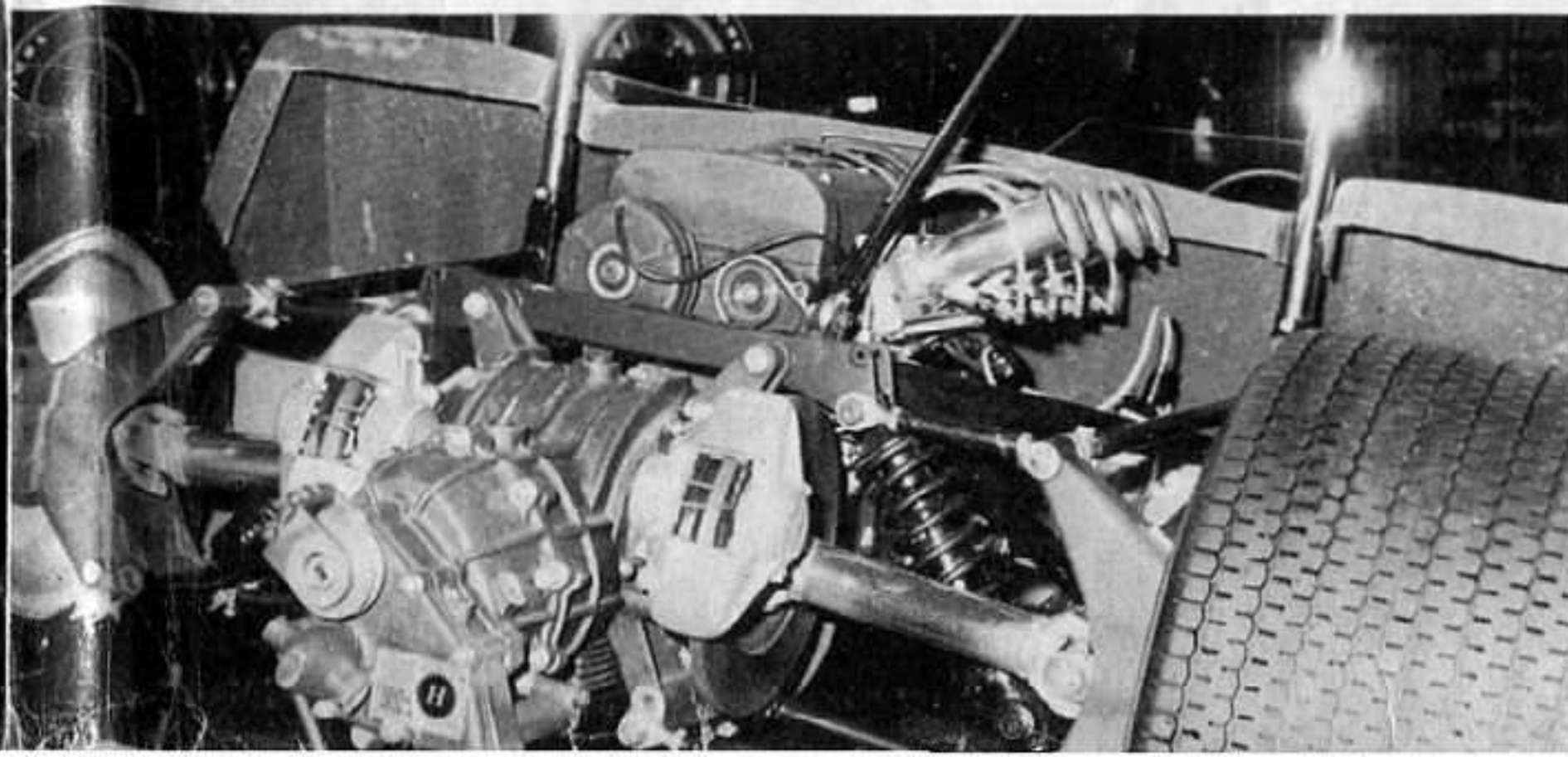
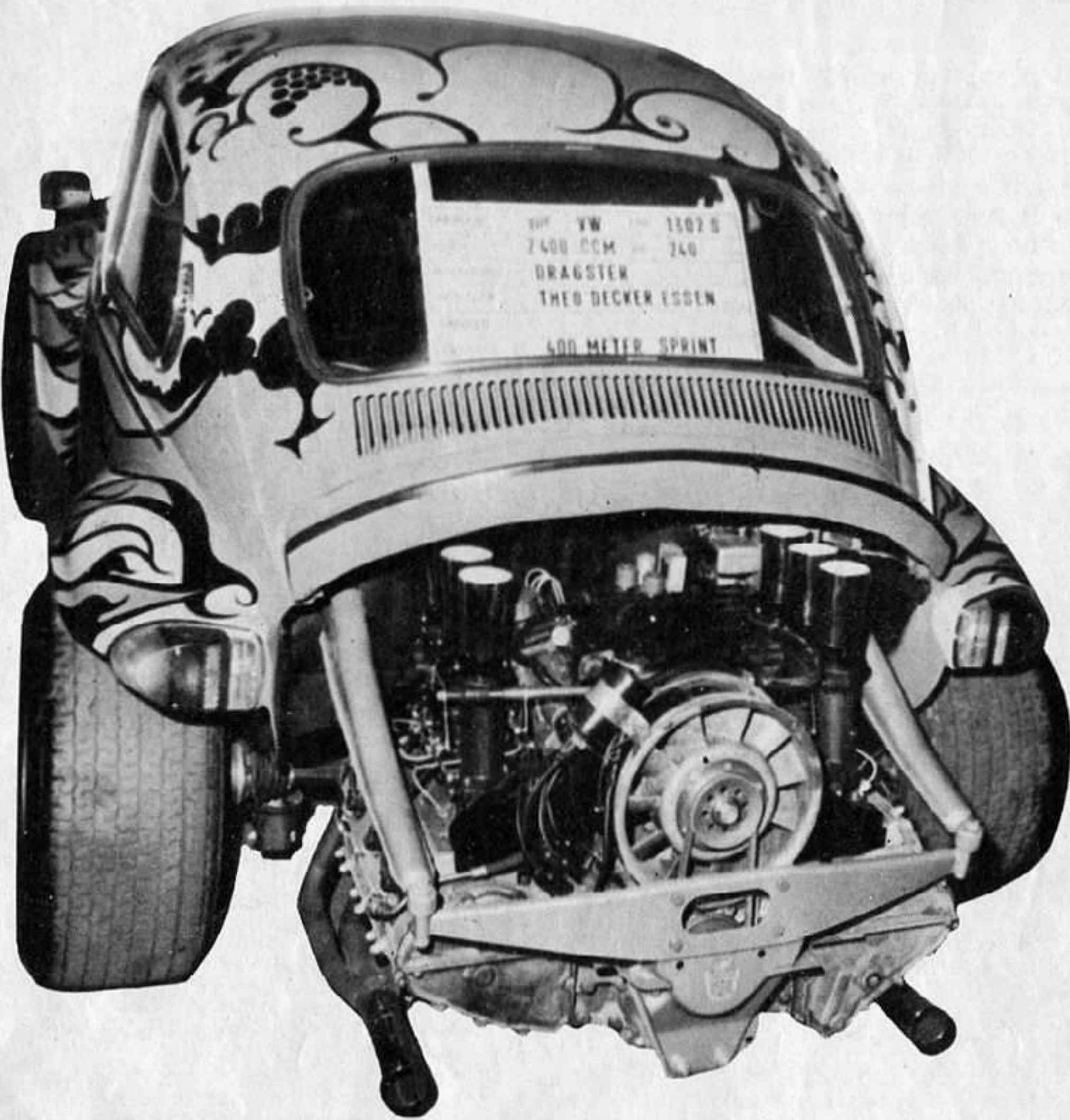


Nello stand Firestone, è esposta la «HURON» (dal nome dell'omonimo lago canadese), una Sport Gr. 6. Avrebbe dovuto vedere... la luce in Canada, il cui emblema nazionale fa da scudetto sul suo frontale. La «nasuta» vettura è stata costruita in Svizzera dall'ing Joseph Marquart, lo stesso che lavorò per tre anni in McLaren, partecipando in precedenza alla progettazione della Lotus 49. Telaio «corrente», senza cioè

soluzioni d'avanguardia, compatto e pulito, unica «concessione» (a sinistra) i freni posteriori interni per il noto alleggerimento delle masse sospese. Monta il Ford Cosworth 4 cilindri 1900 cc, 8 valvole, albero a cammes. Primo pilota, per l'europeo sport, sarà Herbert Muller, che dovrebbe alternarsi con la giovane rivelazione elvetica René Herzog, per i colori di una scuderia (di Muller) che dispone prove di 3 Ferrari 512 S.

Il DRAG VW

Anche la Volkswagen si adegua alla moda-sprint. Nel suo stand, una volta tradizionalissimo, spiccava questo Maggiolino-hippy versione dragster, portata da Essen. Promette accelerazioni fulminanti sui 400 metri



41e Salon Auto
11-21 Mars 1971
Genève



Un test - lampo AL VOLANTE dell'ultima nata torinese



Confidenze nel
castello
(di **FILIPINETTI**)

PARKES si lamenta dei pistoni (delle sue 128)

SPECIALE PER AUTOSPRINT

LA PAGELLA
della
FIAT 128
RALLY

MANCA di «rabbia»

Il motore 1300 è una versione adomesticata di quello giudicato con entusiasmo da FERRARI e Ignazio GIUNTI

GINEVRA - Usciamo subito dall'equivoco. La Fiat 128 Rally è un'ottima vettura ma non è una macchina pronta per i rallies, né con prestazioni da rally. Diamo atto alla marca torinese di aver indovinato il nome della versione, anziché utilizzare l'inflazionato «Special», ed avere anche, così confermato una volta di più, sia pure indirettamente, il suo interessamento per questo settore dello sport automobilistico o, come minimo, il riconoscimento della sua validità e, di riflesso, del suo interesse commerciale e pubblicitario.

D'altra parte, però, come sportivi non possiamo nascondere la nostra delusione. Infatti, dopo quanto si era detto dei modelli di preserie in prova, e con quel che si vede dei 128 preparati per le corse di velocità, ci aspettavamo molto di più. Ricordiamo le parole di Ignazio Giunti e, più recentemente, di Enzo Ferrari sulla «rabbia» dei motori delle 128 Rally da loro provate.

Forse la ragione dell'attuale versione «adomesticata» — una 128 normale più brillante, perfino più elastica, più veloce, ma non una macchina da corsa — sta, oltre che in una sapiente mossa commerciale, nel responsabile riconoscimento che la 128, con 80 o 100 cavalli, sarebbe stata abbastanza impegnativa di guida per non poter essere affidata, con assoluta tranquillità, a tutti.

Commercialmente poi, essendo nota la debolezza degli italiani per le versioni Special, Super e simili, ciò avrebbe consentito il prolungamento del lancio di un modello, tuttora richiestissimo (e sospirato), con un incremento di fatturato e di guadagno direttamente proporzionale al maggior prezzo.

Ma ecco le impressioni della breve prova su strada.

● All'AVVIAMENTO il motore risponde con tutta tranquillità del «turista», pronto ma non bruciante. Positiva la assenza di vibrazioni (la si riscontra anche su strada) e la rumorosità, modestissima e piacevole. Questa sensazione di comfort è completata dall'indovinato disegno e imbottitura dei sedili anatomici anteriori. Notevole lo spazio per i passeggeri posteriori: abbondante sia in larghezza che in lunghezza.

● POSIZIONE DI GUIDA soddisfacente, volante di diametro giusto, con rivestimenti di finta pelle sul cerchio di sezione conveniente. Buona anche la strumentazione con tachimetro-contachilometri e contagiri (e indicatore livello benzina) davanti al guidatore, termoacqua, e pressione olio al cen-

tro della plancia con lieve orientamento verso il guidatore.

● CORRETTA LA DISPOSIZIONE DEL COMANDO CAMBIO e della pedaliera, grazie alle possibilità di regolazione del sedile, che comprende un poggiatesta. La vettura in prova era dotata di una cintura di sicurezza a bandoliera, con sistema di fissaggio con aggancio rigido fissato al centro fra i sedili anteriori per consentire l'operazione con una sola mano. Una cosa molto utile ma con questa sistemazione l'operazione di agganciamiento non può essere effettuata contemporaneamente dai due occupanti dei sedili anteriori. Una volta di più, poi, mi sono convinto che la cintura a sola bandoliera e non, almeno, a tre punti di attacco, è fastidiosa, e insufficiente per trattenere il bacino. Inoltre non ha il pregio dell'addominale che, trattenendo nel sedile, serve durante la guida, specie su percorsi misti, per ridurre la fatica di tenersi ben saldi nel sedile.

● IL MOTORE di cilindrata maggiorata (a 1290 cc) è estremamente elastico: già a mille giri si può riprendere senza singhiozzi — nonostante il carburatore doppio corpo che presupporrebbe una regolazione più difficoltosa e meno stabile (la compressione è però sempre inferiore a 9). Il limite verso l'alto, indicato per la potenza massima di 67 cavalli Din a 6400 giri, può essere agevolmente superato e non di poco.

● Il COMANDO CAMBIO è efficiente: imbocco rapido e preciso, spaziatura delle marce soddisfacente, con prima, seconda e terza più vicine rispetto alla normale, ma senza che si avverta un buco tra terza e quarta. Il ritorno dello sterzo è rapido: tuttora ben controllabile anche per la facilità di afferrare il volante in ogni posizione, ma al limite dell'opportunità per un guidatore tranquillo (quel limite di sicurezza di cui si diceva).

● Le SOSPENSIONI sono perfettamente a punto: se rimangono così per molte migliaia di chilometri c'è da essere più che soddisfatti.

● Bene anche i FRENI servoassistiti: pronti e progressivi, senza essere violenti, richiedono tuttora una discreta pressione sul pedale, consentendo una buona dosatura e modulazione dello sforzo. La frenata anche prolungata è sempre equilibrata.

● VELOCITÀ SU STRADA, oltre 150 orari con punte massime di tachimetro a 160 km/h (a 6500 giri) con una vettura che aveva percorso solo 3.500 km.

Mario Poltronieri

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

● Tra i pochi piloti visti al Salone, c'era JO SIFFERT elvetico di Friburgo, impegnato a «posare» per manifesti e cartoline a pronta stampa, con tanto di autografo. Questo il suo commento sulla vittoria di Andretti-Ferrari in Sudafrica: «Un successo esaltante e significativo. Però non può far testo per il mondiale '71. Lo schieramento dei nuovi modelli non è ancora completo. Le officine, quest'inverno, hanno lavorato sodo e non sono quindi esclusi colpi (tecnici) di scena. Resta il fatto, però, che bisognerà fare i conti con le tre Ferrari senz'altro, e con la Tyrrell di Jackie Stewart. Un giudizio su Andretti? Non è certo un'affermazione, seppur la prima in un gran premio, che gli aumenti i meriti e la fama».

● In un night di Ginevra, che nel periodo del Salone anticipa quella che sarà la vita notturna dell'estate del Lemano, faceva attrazione una spogliarellista mica male. Si tratta della nota RITA CADILLAC che, stando alle male lingue, avrebbe preso non pochi franchi svizzeri perché si chiamasse Cadillac, la regina del lusso a quattro ruote. Il night in questione ha avuto ospiti, tra gli altri, gli uomini che contano di certe fabbriche europee. Visto il successo di Rita Cadillac, non è improbabile che nel 1972, nel periodo del Salone, siano in attività nei night ginevrini vedettes come Monica «Mantra», bella e selvaggia; Fulvia «High Fidelity»; Dudu, le «Cavallina rampante». Eh, questi cervelli delle pubbliche relazioni!!!

● La Svizzera, paese non costruttore, vanta un RECORD (relativo) di incremento della sinistrosità: più incidenti, più feriti, più morti. In cerca di curiosità para-automobilistiche, qua e là per il Salone, siamo venuti a sapere del progetto di legge presentato dal deputato liberale René Guidini e tendente a rendere obbligatorio nelle scuole primarie e secondarie l'insegnamento delle norme di educazione stradale.

GINEVRA - Nel suo medievale maniero di Grandson, sulla strada che da Losanna porta a Neuchâtel, Giorgio Filipinetti ha riunito giornalisti e amici per una cena di lavoro. L'annunciata conferenza-stampa sui programmi 1971 della più importante scuderia elvetica si è risolta in un cordiale «pour parler», tutt'altro che evasivo, con protagonisti lo stesso padrone di casa ed i suoi collaboratori, a cominciare dal d.s. Michele Parkes. Tra i convenuti, l'avv. Nino Sansone presidente dell'AC Palermo ed animatore della Targa Florio (a lui è stata indirizzata l'unica citazione di merito, ad alta voce, di monsieur Filipinetti); Joakim Bonnier, pilota ufficiale, più impacciato che mai sul caso Giunti, nella sua veste di presidente della G.P.D.A.; Bob Sicut, della Ford Europa, che ha anticipato ambiziosi progetti rallistici con la GT 70; Corrado Manfredini, pilota in cointeressenza (col suo 512) della Filipinetti, e con lui Vianier, Rosinski, Haldi; numerose le «hot-pants women», con una certa Christine in abbigliamento do choc!

Sentiamo Mike Parkes: «La Fiat 128 per l'europeo turismo gruppo 2? Non potevamo scegliere di meglio (anche perché senza concorrenti): molto robusta, cinque supporti, corsa corta, albero a camme in testa, 197 orari. Tutto o.k. tranne i pistoni, che ci fanno disperare: quelli fusi non resistono una sola ora a 10.000 giri, e Trivellato non c'entra. Bisognerà utilizzare i pistoni forgiati, ma chi ce li dà? Intanto, i motori, oltre che da Trivellato sono preparati anche da De Sanctis a Roma e da Ferraris a Milano. Compresi i 1300, anche se si è in attesa di omologazione. Nell'internazionale marce, invece, correrò con Bonnier, Manfredini, Peterson, con la 512 M e la T 212. Forse entreranno nel giro pure i Waldegaard, Jabouille, Mazet. Specie quando siamo impegnati con la Ferrari speriamo di non essere dimenticati dalla casa madre, quando magari gareggiamo alla ricerca di punti preziosi per la classifica mondiale. Ciò che è accaduto a Daytona è semplicemente disgustoso: non c'era un meccanico ufficiale ai boxes, eppure il risultato so che stava molto a cuore a qualcuno in Italia...».

L'avv. Sansone viene sorpreso in serrato e pubblico colloquio: «Sì, stavo proprio parlando della Targa: la lingua batte dove il dente duole! Il futuro della corsa palermitana (anche se assicurato fino al 1973) mi preoccupa. L'obbligo dei 9 metri della carreggiata impone tanti lavori che costano miliardi... In questi giorni mi devo incontrare con i ministri Restivo (Interno) e Lauricella (LL.PP.), non tanto per sensibilizzarli ulteriormente, quanto per mettere insieme gli ingenti capitali necessari per la definitiva sistemazione dei 72 km del circuito di Cerda. Speriamo bene...».

l. c.



Ecco la nuova pista karting di PARMA S. Pancrazio (lunga m. 700 larga 8) che sarà inaugurata con le gare del 21 marzo



LE PROSSIME GARE 19 marzo, PISTA AL LAGO, Varese, gara naz. classe 100 e 125 cc ● 19 marzo, CIRCUITO DI TOLENTINO, Tolentino, gara naz., classe 100 e 125 cc ● 19 marzo, CIRCUITO DI SANTA TERESA GALLURA, Sassari, gara naz. classe 100 e 125 cc ● 21 marzo, PISTA S. PANCRAZIO, Parma (nel disegno a sinistra la nuova pista), gara naz. classe 100 e 125 cc ● 28 marzo, PISTA LE SIRENE, Viverone, gara naz. classe 100 e 125 cc ● 28 marzo, PISTA LE ROCCE, Palermo, gara chiusa, classe 100 e 125 cc «6 Ore» ● 28 marzo, PISTA KETTY, Cagliari, gara chiusa, classe 100 cc ● 28 marzo, PISTA DEL MARE, Fano, gara naz., classe 100 e 125 cc ● 28 marzo, PISTA D'ORO, Roma, gara naz., classe 100 e 125 cc; 4. prova Torneo d'Inverno del Lazio. K 250: 28 marzo, PISTA DEL MARE, Fano, 1. categoria superiore e 1. categoria.

Le (nuove) regole da conoscere

I contrasti di Torino K.

TORINO - Mentre in tutta Italia fervono i preparativi per la nuova annata di corse, i kartisti torinesi sono in panne. Il Torino Karting Club, una Società che l'anno passato era esplosa imponendo un nutrito numero di piloti su tutte le piste del Nord Italia, presentando una buona squadra per i Campionati italiani (il 2. posto ottenuto da Rubin a Roma ne fa testo), totalizzando un 1. ed un 2. con gli equipaggi di 3. categoria (rispettivamente Adriano FRANCIOLI e Alberto PICATTI) nella 6 ORE di Milano, ora è in stallo.

Chiusa a causa di disguidi economici del proprietario la pista «Circuito del Moncenisio», dal settembre dello scorso anno questa Società si dibatte in lotte intestine. Una parte dei piloti si sta riunendo sotto nuovo nome (leggi a parte, della Birel-Parilla), ed i rimanenti continuano a dibattersi, senza trovare una via d'uscita da una situazione che rischia di divenire cronica. Questo stato di cose porta a pensare che il gruppo uscente dal Torino Karting fosse, in definitiva, il promotore di tutte le iniziative prese nella scorsa stagione e che, priva di questa molla, la Società non riesca più a prendere decisioni.

Non possiamo non stupirci di questo, se pensiamo che la Società torinese vanta un presidente come il comm. Orfeo PIANELLI ed ha per vice presidente il comm. Pietro ROSSI, Delegato regionale della Federazione Italiana Karting e che, quindi, più di ogni altro dovrebbe avere a cuore gli interessi di questo Club.

e la Squadra - recupero

TORINO - Si è formata ultimamente, in seno al Torino Racing Club la squadra Corse Birel-Parilla. Vede alla ribalta Alberto Picatti nelle vesti di generale-manager. La Birel e la lame hanno dato tutto il loro appoggio. La squadra corse Birel-Parilla ha programmi ambiziosi e prevede oltre a corse di addestramento, per i giovani, allenamenti collegiali, preparazione tecnica, morale e sportiva. Formare, in buona sostanza, il pilota con tutte le necessarie cognizioni. La sede è in corso Tassoni 59, Torino, mentre il campo d'azione è la pista «Aeroporto Cerrina».

I recenti scioperi dei tipografi hanno costretto la Feder-Karting a ritardare la pubblicazione dell'annuario karting 1971. E' quindi opportuno, per tecnici e piloti, riportare uno stralcio delle norme che regolano la classe 100 cc II categoria, cl. 100 cc III categoria e cl. 125 cc Competizione II categoria.

Classe 100 cc II categoria: Motori - Unità motrici costituite da motori da 100 cc omologati fino al biennio 1967-1968. Sono ammessi: BM 100 (J - B - G) Parilla (GP 15/L) Komet K77) Guazzoni (VR 7) Saetta (V 18).

Telai - Sono vietati i telai di fabbricazione estera ed i telai italiani prototipi.

Gomme - Solo delle seguenti marche: Ceat, Pirelli, Continental e Dunlop - Vietate le ricoperte.

Carburatore da 22.

Modifiche - E' consentita la sostituzione della valvola. **Divieti** - Non deve essere variato il diagramma della distribuzione del cilindro rispetto a quello indicato nella scheda di omologazione. Il pilota, a richiesta dei Commissari tecnici e sportivi, deve poter esibire la scheda di omologazione del proprio motore.

Classe 100 cc, III categoria: Motori - Sono ammessi: BM (S - C e C modificato), Parilla (BA 13 - TG 14 - TG 14/L), Guazzoni (VR 2 - VR 3 - VR 4 - VR 7), Komet (K 12 - K 22 - K 33 - K 96 GP), Saetta (V 12 - V 16 - V 17 GP). **Telai** - Il tipo Piuma della Tecno ed il tipo Kit della Birel. Sono ammesse le personalizzazioni come sedile e pedaliera. **Gomme** - Delle seguenti Marche: Ceat, Pirelli, Continental, Dunlop. Sono vietate le gomme ricoperte. **Modifiche** - Non sono ammesse. Le parti componenti il motore devono rimanere di origine e devono mantenersi nelle quote espresse sulla scheda di omologazione. Il pilota, a richiesta dei Commissari tecnici e sportivi, deve poter esibire la scheda di omologazione del proprio motore.

Classe 125 cc, Competizione II categoria: Solo limitazione nell'uso delle gomme che possono essere Ceat, Pirelli, Continental, Dunlop.

Pesi - classe 100 cc, III categoria: kg. 115 rispettato in ogni momento di gara; classe 100 cc, II categoria: kg. 120 rispettato in ogni momento di gara; classe 125 cc, Competizione I e II categoria: kg. 140 rispettato in ogni momento di gara. La regolamentazione della classe 100 cc I categoria è rimasta invariata.

Notizie spicciole

- Festa da «Fischietti d'oro» a Milano, giovedì sera 4 marzo. L'hanno ricevuto Biraghi (alias Lo Bello) Merighetti Truffo e Vaiani. Valeva più lo spumante che l'oro... di Bologna. Il fischietto però è originale «Made in Englan».
- Sempre a Milano, la vecchia guardia minaccia una nuova marcia su Roma! Vuol proprio vendere sempre sterline della Regina Vittoria!
- Vatti a fidare del senso letterale delle frasi! Arrivederci sui campi di gara, concludete Rogano e... Gallo parte per le corse auto. Finalmente la contestazione dei papà.
- Tutto può accadere, anche che Commissari sportivi, seduta stante ed in prova di Campionato modifichino un regolamento tecnico... ad usum delphini, dopo un periglioso arrivo di un telaio modello. Ma non dovrebbe accadere che in più alto loco tanto passi inosservato e... dicono perfino in Appello. Potenza del cumulo ancora oggi dimenticato.
- Ancora un nome per la pista di Catania «Azzurra» (...ma in quanto «Verde» speranza, mai si perde). Buona volontà Scionti e Marsalone... ma per il momento Commissari non facit! per la contraddizione che nol consente.
- La Magda di Finale è sulle furie! Al Torneo ligure ha premiato tutti e dopo tanto penare un grazie, così per dire, non è venuto da nessuno.
- Gabelle di sapore borbonico alla pista di Mondello in quel di Palermo — vuole — per il pedaggio il concessionario del Demanio... dimentico che un fitto, ripetere non giova. Vero dr. Andrea?
- Sinora un regolamento veramente perfetto: quello della «6 Ore» di Palermo. Veramente Vitale... che sa tanto di Restivo? Giotto Cimabue o Cimabue-Giotto?
- Colombo della Svizzera, neo super visore tecnico della C.I.K. imperversa e si dimena per le «cinque luci» ai motori. Gli Zandermann da Milano imprecano a questo nepotismo così disinvolto e quasi francescano.
- Dormono i pbon... e la sveglia sarà solo a Vevey con un verbale dei Commissari Internazionali. More solito. Sgranare il rosario non vale, è tempo perso in periodo di riforma liturgica.

Squadra karting a Pescara (colori Moto GUZZI)

● I concessionari della MOTO GUZZI di Pescara, gli sportivissimi Enzo e Arnaldo Vittorini, garantendo equipaggiamento, assistenza meccanica e organizzativa, hanno permesso la formazione della SQUADRA CORSE MOTO GUZZI PESCARA. Il consiglio direttivo è così composto: Presidente: Montani (dir. sportivo); V. presidente: Ferretti; Segretario: Remigio; Consiglieri: Antonelli e Speciale; Assistente: D'Amico; I piloti sono: I cat. (classe 100) Colangelo Adelchi, Di Santo Gaetano, Montani Sauro; Piloti II cat. (classe 100): Antonelli Roberto, Di Sipio Giuseppe, D'Arcangelo Antonio; Piloti 125 I cat.: Colangelo Adelchi - Bultaco, Vittorini Arnaldo - Yamaha; Piloti III cat. (classe 100): Di Sipio Tonino, D'Arcangelo Rocco, Vittorini Patrizia, Sagazio Bruno, Agostinone Tommaso, Mele Luigi, Florio Alfredo; Piloti 125 II cat.: Vittorini Enzo - P.C.R. super, Marcotullio Francesco P.C.R.

PADOVANI sconfitto da una porta

RECOARO - Nelle giornate di sabato e domenica scorsi si è svolta la 1. Autosciatoria organizzata dal CAI e dall'Automobile Club di Ferrara, con la collaborazione della Scuderia San Giorgio, per l'assegnazione del Trofeo V.A.R. Lancia. La prova di velocità regolata è stata vinta dalla coppia Padovani-Giberti che, per le ottime doti scistiche del Giberti, poneva così una grossa ipoteca per la conquista del Trofeo; purtroppo il salto di una porta nello slalom li ha tolti dalla classifica.

1. RADUNO AUTOSCIATORIA C.A.I. FERRARA - Gara di regolarità e sci - Recoaro - 27-28 febbraio 1971. CLASSIFICA COMBINATA

1. Achilli-Villani punti4; 2. Gandolfi-Guio 5; 3. Mascellani-Raimondi 6; 4. Tonini-Spiani 10; 5. Zamorani-Bernardi 17; 6. Borghi-Rossi 18; 7. Licheri-Berti 21; 8. Bottazzi-Bergami 24; 9. Ravenna-Ravenna 24; 10. Spanedda-Frik 26.

n. 092 L. 1.500

n. 091 L. 1.900

sportivi!

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 raffigurante sopra, o anche solamente una di esse, può essere richiesta a mezzo della cedola che troverete qui sotto, incollata su cartolina postale.

Spettabile Ricamificio Automatico Bonfatti desidero ricevere le seguenti magliette	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">n. 092</td> <td style="width: 40%;">G.P. Sud Africa F. 1</td> <td style="width: 15%;">taglia</td> <td style="width: 15%;">pezzi</td> </tr> <tr> <td>n. 091</td> <td>Maglietta «FERRARI»</td> <td>taglia</td> <td>pezzi</td> </tr> </table>	n. 092	G.P. Sud Africa F. 1	taglia	pezzi	n. 091	Maglietta «FERRARI»	taglia	pezzi	Ho provveduto a versare sul vostro c/c postale n. 8/4624 la somma complessiva di L.	Desidero ricevere il tutto contrassegno con un aumento di L. 250 (spese postali) cadauna
n. 092	G.P. Sud Africa F. 1	taglia	pezzi								
n. 091	Maglietta «FERRARI»	taglia	pezzi								
cognome _____		nome _____									
età _____		via _____									
CAP _____		città _____									

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



● Si chiede sottovoce: ci sarà una seconda BRABHAM F. 1 ufficiale per tutta la stagione? A parte il patrocinio piuttosto nebuloso, si sente dire che gli affari alla Brabham non vanno troppo bene, che le ordinazioni sono minori di quanto siano mai state e in un'epoca dell'anno in cui dovrebbero essere numerose. Alla March saranno preoccupati per i difetti rivelati dalle March 712 di Williams a Bogotà, nel timore che inducano i clienti a ripensarci. In affetti si è scoperto che i guasti erano dovuti a materiale difettoso e la situazione si fa un poco ironica perché l'operazione March è di carattere professionale, in quanto i vari lavori sono studiati come si deve e sono tanti i costruttori che costruiscono vetture sperando quasi soltanto che il lato economico vada bene. Per essere competitivi nel prezzo, alla March si sono però eliminate alcune operazioni, fra le quali le prove per rilevare difetti nei materiali.

TUTTE

le notizie prime al t

Il SUDAMERICA ci prende gusto

● L'organizzatore della TEMPORADA sudamericana di F. 2 ha annunciato di avere iscritto nel calendario internazionale 1971 due gare di km 500 per vetture sport prototipi, da disputare il 7 agosto a Bogotà e il 21 agosto sul circuito di San Carlo in Venezuela.

● Jackie OLIVER e sua moglie hanno avuto un bambino, che è stato chiamato Jason. Interrogata in proposito, la signora Oliver ha detto che probabilmente lo porterà ad assistere a qualche gara.

Addio a PINTACUDA

● È morto a Lesmo Carlo PINTACUDA, il celebre pilota degli anni trenta. Era rientrato da poco in Italia dall'Argentina e già sull'aereo aveva avuto un attacco del male che doveva portarlo alla morte. Nato a Firenze, Pintacuda vinse per due volte la Mille Miglia in coppia con Della Stufa. La sua ultima corsa fu il G.P. di Tripoli del 1940.

In URSS il Giro d'Europa

● Il GIRO D'EUROPA quest'anno raggiungerà per la prima volta l'Unione Sovietica. Dopo la partenza, il 9 ottobre, da Erbach il rally attraverserà Danimarca, Svezia, Finlandia e proseguirà quindi per Mosca, andando poi in Polonia, Cecoslovacchia, Ungheria, Romania, Bulgaria, Turchia, Grecia, Jugoslavia, Italia, Austria e Germania Ovest. L'arrivo a Travemunde è previsto per il 23 ottobre.

Arriva in F. 1 Stewart allo show

● Lo show di Jackie STEWART, che si terrà a Glasgow dal 27 marzo al 4 aprile, promette bene e Stewart percorrerà con una Tyrrell F. 1 parecchi chilometri nelle strade della principale città scozzese. Fra i modelli esposti ci sarà la più recente Lamborghini, arrivata direttamente da Ginevra, mentre il settore «Tributo a Clark» comprenderà una strana scelta, cioè la Lotus 21 coinvolta nell'incidente del 1961 a Monza, ricostruita da un collezionista inglese, Tom Wheatcroft. Oltre a personalità come Hill, Moss e Hailwood è prevista la presenza di Sally Courage e di Nina Rindt.



Debutta la 312-B2

● La FERRARI ha chiesto una iscrizione alla Corsa dei Campioni per Regazzoni. È vero che già altre volte gli organizzatori hanno annunciato iscrizioni Ferrari, ma ora si direbbe che ci sia un fondo di vero. Clay avrà la nuova 312-B2. Fra le iscrizioni già accettate quelle di Hill, Hulme, Stewart e Surtees. Ganley e Miles con la BRM, Fittipaldi e Wisell con la Lotus. Debuttanti in F. 1 saranno Beutler e Trimmer con le March 701, mentre può darsi che Schenken piloti la 711 di Williams, dato che Pescarolo sarà in Florida con l'Autodelta.

Anche nel 1971 i premi ALFA

● L'ALFA ha pubblicato la tabella dei premi previsti per la stagione 1971, da assegnare per le gare di F. 3, turismo, gran turismo, sport e SP.

● L'ARGENTINA ha chiesto alla FIA l'autorizzazione per organizzare nel gennaio e nel febbraio 1972 due gare internazionali, valevoli per il campionato marche e per il campionato piloti. Anche Brasile e Colombia hanno chiesto di potere organizzare una gara di campionato mondiale e così, se le richieste saranno accettate, le prove sarebbero sedici nell'anno.

Il migliore è il G.P. USA

● La Watkins Glen Grand Prix Corp. si è aggiudicata il premio annuo per la migliore organizzazione stampa di una corsa. La prova scelta era il G.P. DEGLI STATI UNITI, che ha avuto la meglio di misura sul G.P. del Canada, con punti 224 contro 222.

● Sir Erik Drake, presidente della BP, è stato in Italia. Durante il suo soggiorno ha parlato con Saragat e Colombo sui problemi riguardanti l'attuale situazione dei rifornimenti di prodotti petroliferi.



VINATIER a « spasso »

● Dopo il suo licenziamento da parte dell'Alpine, VINATIER non ha trovato una guida, fatto che lo affligge, ma almeno non rinuncerà al Rallye del Marocco ove farà parte della scuderia ufficiale della Citroën. Ci saranno cinque vetture, pilotate da Consten, Neyret, Vinatier, Deschazeaux e Ponnelle.

● SCHETTY ha svolto un'intensa seduta di prove a Modena al volante del secondo esemplare della 312-P Ferrari che andrà a Sebring. Ha provato anche la 512 M del tedesco Muller.

Rinascita DONINGTON

● È in corso un altro tentativo per fare tornare in scena il circuito di DONINGTON e ora pare che il successo sia quasi sicuro, dato che chi agisce è Tom Wheatcroft imprenditore edile e patron delle corse. Ha piani decisi per ricostruire la pista ed è fiducioso di ottenere il nulla osta. L'ultima corsa importante a Donington si svolse nel 1938 e fu vinta da Nuvolari su Auto Union. Il Museo di Wheatcroft sta prendendo forma e promette di essere il più bello del mondo; avrà sede a Donington.

CHAPMAN ancora nei guai

● Corre voce che la città di Londra attacchi di nuovo Colin CHAPMAN, facendo rinascere le congetture a proposito della Lotus. Il nocciolo della questione pare essere il fatto che Chapman vuole dirigere la società a modo suo, e i finanziari non approvano.

● Una squadra quasi ufficiale BRABHAM di F. 2, con due vetture, sarà forse fatta gareggiare da Ecclestone, che lo scorso anno era il direttore del Jochen Rindt Racing Team. Le vetture saranno affidate a Hill e a Rodriguez.

La FORD t un motore B

LONDRA - Corre voce che se ci sarà un altro motore Ford di F.1 potrebbe trattarsi di un'operazione Weslake-Ford tedesca, anziché del progetto Cosworth-Ford inglese. (E la premessa dello sganciamento Cosworth destinazione GM?). Duckworth ha lasciato intendere che non ci tiene a progettare un altro motore da Grand Prix, per fare subito seguito al DFV, anche se è indubbio che facendo simili allusioni — dicono gli ambienti Ford di qui — il signor Duckworth sta molto attento a informare il mondo solo di quello che vuole fare sapere o che vuole nascondere.

Inoltre si parla di un Ford-Weslake a dodici cilindri (Harry Weslake è noto soprattutto per il suo Eagle V12). Per ancora un anno o due si ha l'impressione che la Ford inglese s'interesserà soprattutto ai rallyes con la GT70, e alla maratona Londra Sydney del 1972, anziché alle altre gare. Non bisogna dimenticare che il budget Ford per le corse non è, e non mai stato, ingente. Semplicemente, è stato speso con grande oculatezza. I problemi creati dagli scioperi non incoraggeranno

● Il Daily Express riferisce che dopo il G.P. del Sud Africa, Stewart ha detto: « Per me è stata una gara poco soddisfacente; anche se sei punti possono essere considerati un buon inizio, sento che non meritavo di arrivare secondo. Ero stato più veloce in prova, ma durante la gara non sono riuscito a ottenere il massimo. La Ferrari vincente è stata molto fortunata perché è indubbio che il vincitore morale è stato Hulme; ha cominciato bene la stagione, ma non sono convinto che avrà sempre successi contrastati. Il motore Ford ha dimostrato a Kyalami che è competitivo.

911 T-E-S
2,0 2,2
912 e 356 C
VW 914-4

ANSA
marmitte s.r.l.
41034 FINALE EMILIA



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

da 20 anni
concessionario
Ferrari

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

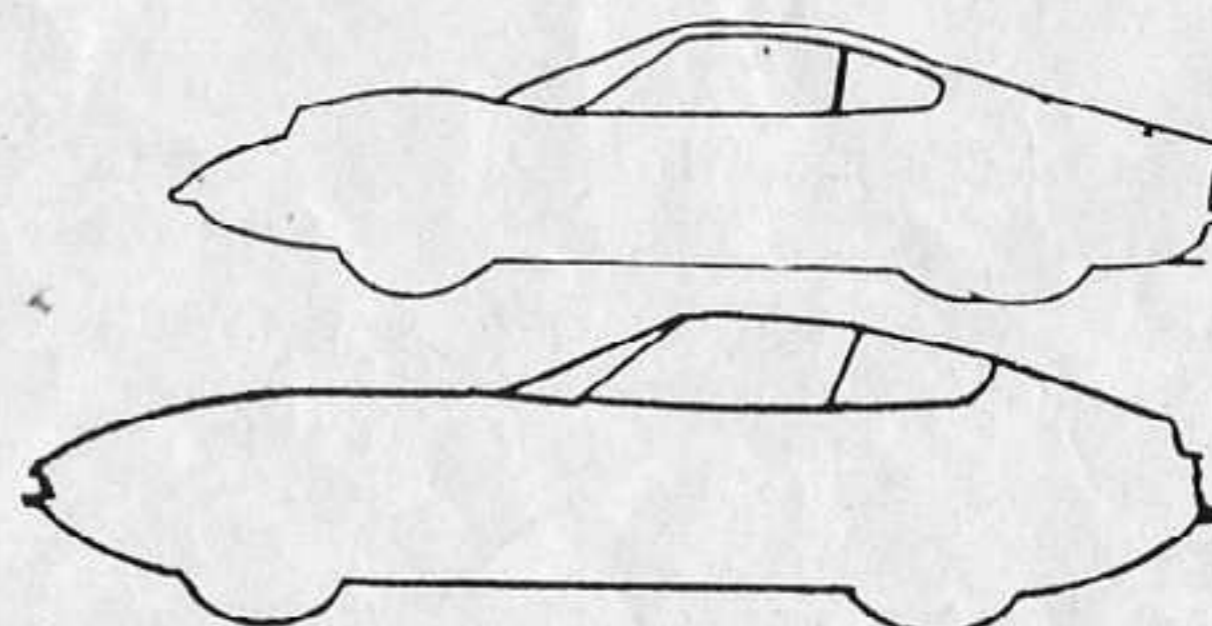
Dino agenzia *più in fantasia.*

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

● Il GOVERNO AMERICANO ha ordinato che dall'agosto 1973 tutte le nuove automobili siano dotate di congegni di sicurezza per gli urti frontali a una velocità massima di 48 orari. La norma, come si era già detto, sarà applicata anche alle vetture importate. Dall'agosto 1975 la stessa norma sarà applicata ai passeggeri che viaggiano sul sedile posteriore delle vetture.



desca chiede 1 a Weslake?

certamente la Casa ad ampliare la sua attività corsaio-la e la diffusa e annunciata scarsità di contanti in tutta l'industria automobilistica europea potrebbe significare che non ci sarà un «prossimo» motore Ford da grand prix, quindi conviene forse non dare troppo peso alle voci.

La Ford ritiene comunque che l'affermazione che il Cosworth DFV è superato è prematura. Vincerà ancora, anzi pare che un dirigente della Ford abbia detto che per ogni gara di F.1 vinta da Ferrari, quest'anno, vetture equipaggiate con motori Cosworth Ford ne vinceranno due. E' difficile essere d'accordo su questa dichiarazione, perché chi l'ha pronunciata ha trascurato uno o due altri motori a 12 cilindri presenti in pista.

● L'officina Cosworth a Northampton sarà ampliata per raddoppiare la sua estensione attuale. Entro certi limiti i legami con la Ford saranno allentati, quando il motore Cosworth di due litri derivato dal Chevrolet Vega entrerà in produzione per il prossimo anno.

Anche LUCAS nei guai RR

● Il curatore fallimentare della ROLLS-ROYCE ha annunciato che 4300 operai e tecnici della Casa saranno licenziati entro le prossime settimane. In seguito al fallimento della Rolls-Royce aviazione anche la Lucas sarà costretta a licenziare 3000 operai.

● Una signora di SAN FRANCISCO, stanca che il suo viale fosse ostruito da un'automobile, ha chiamato la polizia che ha messo un biglietto con la multa di quindici dollari sul parabrezza. Più tardi le ha telefonato il marito: « Buon compleanno, guarda nel viale e vedrai il mio regalo ».

La BIRMANIA a destra

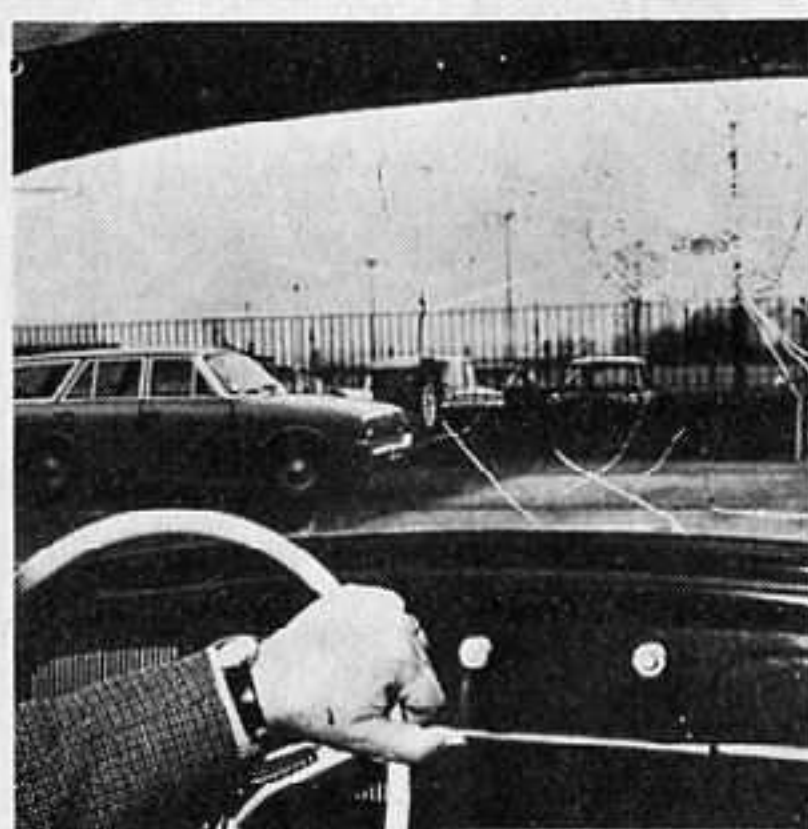
● L'adozione della circolazione a destra in BIRMANIA ha ridotto ancora il piccolo numero dei paesi con la guida a sinistra: Gran Bretagna, Irlanda, Cipro, Malta, Sudan e Giappone.

● Uno studio statistico in FRANCIA ha svelato che fra le coppie francesi il 56% possiede una vettura e l'8% due, ma la proporzione varia in ragione contraria all'età. Sale al 71% per le coppie il cui capofamiglia abbia fra i 40 e i 49 anni, per raggiungere il 78% quando i mariti o padri hanno da 25 a 29 anni.

Caos in Francia col limite

● Il parziale limite di velocità in FRANCIA ha creato un caos come non si era mai visto. Una signora, multata per eccesso di velocità, ha detto: « Cercavo soltanto di guidare nel modo più sicuro. Sono tall e tanti gli orribili incidenti sulle autostrade che lo vado il più forte possibile per superare il pericolo in fretta e rincasare prima di avere dei guai ».

● Negli ambienti petroliferi di TRIPOLI si aspetta la reazione del governo libico alle ultime offerte presentate dalle compagnie.



Aumentano i pneumatici

● La PIRELLI ha annunciato l'aumento dei prezzi dei pneumatici. Quelli convenzionali aumenteranno in misura uniforme del 7,5%, mentre quelli radiali subiranno aumenti differenziati, variabili dal 4 al 12%.

● La FIRESTONE Europa e la CEAT hanno aumentato i prezzi dei pneumatici nella misura media del 7,5 per cento, per via del forte aumento dei costi salariali.

Stratificato per tutte

● L'obbligatorietà dell'adozione del parabrezza stratificato verrà estesa anche alle vetture estere importate in ITALIA, quando la proposta di legge sarà approvata. Per ora questo parabrezza è obbligatorio in Italia solo per le vetture di produzione nazionale.

● E' confermato che la PATENTE EUROPEA sarà di tipo unico, ma comprenderà una differenziazione fra guida privata e guida pubblica. Progressi anche nell'unificazione delle targhe europee: saranno di tipo allungato nella parte anteriore del veicolo e di forma quadrata nella parte posteriore.

Retrovisore esterno nel MEC

● Tutte le vetture fabbricate nei paesi del MEC dovranno essere dotate di un secondo retrovisore esterno, sul lato sinistro. La decisione è stata presa dai « Sei » che non si sono però resi conto del problema che ciò potrebbe porre alla Gran Bretagna dopo il suo ingresso nella CEE, infatti dato che in Inghilterra si tiene la mano sinistra le automobili hanno tutte le guide a destra.

Ritorna la FORD T?

● La FORD ha il progetto di lanciare di nuovo sul mercato una Ford T modernizzata, che somiglierebbe a quella celebre di cui furono prodotti quindici milioni di esemplari fra il 1908 e il 1927. Questa « T », dice Ford, non sarebbe bella però durevole, utile, semplice ed economica, destinata soltanto al mercato asiatico.

● Nel mese di FEBBRAIO le vendite delle vetture americane sono aumentate del 9% nei confronti dello stesso periodo dello scorso anno.



Ancora scioperi alla FORD

● Lo sciopero della FORD britannica, dopo tante settimane, non accenna a finire. Circa 50.000 lavoratori dell'azienda sono in agitazione perché chiedono aumenti da 18.000 a 23.000 lire la settimana, mentre la Ford offre poco più di 6.500 lire.

● HENRY FORD ha criticato chi vorrebbe proteggere l'industria americana erigendo barriere tariffarie. Ha detto che il pericolo più grave per il commercio mondiale è il risorgere del protezionismo negli Stati Uniti.

La SVIZZERA vuole automobili

● In SVIZZERA le prospettive 1971 per la vendita delle Fiat sono di un notevole incremento, grazie anche ai nuovi modelli che potrebbero portare l'aumento anche al 10 per cento, contro il previsto 6 per cento delle immatricolazioni globali nel paese.

● Nel 1970 la SVIZZERA ha registrato un grosso progresso nelle importazioni di automobili. Nello scorso anno sono state infatti introdotte nel paese circa 212.000 vetture, con un aumento superiore al 21,10% nei confronti dell'anno precedente.

Ferme per ora le AUTOSTRADE

● Bloccate le concessioni per la costruzione di nuove AUTOSTRADE fino all'approvazione del nuovo piano economico. Per realizzare tutte le autostrade approvate e non ancora cominciate ci vorranno almeno tre anni di lavoro.

● Anche quest'anno nei giorni di festa non potranno circolare sulle strade ITALIANE gli autoveicoli pesanti, cioè quelli che a pieno carico superano il peso complessivo di 50 quintali.

Mentre si organizza l'edizione '71 dell'High Motor-Show

Un circuito a MALTA

LA VALLETTA - Anche quest'anno nell'isola dei Cavalieri il MACRA, l'organizzazione automobilistica maltese, si sta dando da fare per organizzare l'edizione '71 dell'High Performance Motor Show» la cui precedente edizione tanti consensi e approvazioni ottenne. La manifestazione dovrebbe avere come data: il 30 marzo o il 4 aprile, con una durata di apertura di 7 giorni... Siamo quindi subito dopo la «Coppa Belmonte»; ed infatti gli organizzatori maltesi hanno fatto i loro piani sulla corsa siciliana avendo in animo di inviare a Siracusa una loro rappresentanza (lo scorso anno alcuni piloti dell'isola gareggiarono con buoni risultati nella Catania-Etna) per correre nella gara d'apertura della stagione sportiva su strada (le loro licenze sportive sono valide per gare organizzate dagli ACI di Sicilia e di Calabria). Oltre però alla rappresentanza la corsa siracusana servirebbe agli organizzatori maltesi per cercare di portare a Valletta 3 differenti macchine, ed i rispettivi piloti, scelte però tra le prime dieci della classifica generale. Tra le macchine che porteranno in mostra degli sportivi locali è chiaro che vedrebbero di buon occhio una macchina fresca vincitrice di una competizione immediatamente precedente il Salone, e quindi Abarth 2000 o 3000, Ferrari Dino, Lancia FMS, Alfa Romeo 33, Porsche Carrera 6 o 906, A.R. GTA 1600 o GT Junior o GTZ, Abarth 1000 SP o Lancia HF o qualche altro tipo

di vettura avrebbe il loro pieno gradimento. Alle spese di trasporto della macchina penserebbero loro, come pure al resto.

Il vento che soffia a Siracusa sulla «Coppa Belmonte» rende però problematico allo stato attuale questo abbinamento che sarebbe senz'altro interessante e potrebbe portare ad uno sviluppo dell'iniziativa per gli anni a venire; la crisi così della corsa coinvolge anche il Motor Show maltese e quindi i suoi effetti diventano multipli; ma gli organizzatori maltesi hanno di già delle soluzioni di ripiego che stanno vagliando per fare andare in porto nei termini stabiliti la loro iniziativa. Il rilancio dello sport automobilistico maltese dovrebbe culminare con la trasformazione in circuito del vecchio aeroporto inglese di Ta' Kali che verrebbe ad avere una conformazione a «chitarra» una volta trasformato in permanente.

Cambierà l'«esterno» del Nurburgring

ADENAU - Dopo lo spostamento del Gran Premio di Germania dalla sua sede consueta (il Nurburgring) al più mo-

derno motodromo di Hockenheim, in molti si erano chiesti cosa ne sarebbe stato del prestigioso «Ring». Ebbene, come era naturale aspettarsi, all'Eifel non sono stati con le mani in mano, e dopo aver fatto una serie di consultazioni ci si è messi al lavoro per un piano di compimento graduale che dovrà in pratica cambiare faccia al circuito. Dal gennaio di quest'anno si è cominciato a lavorare con uno stanziamento di 4,65 milioni di marchi (circa 700 milioni di lire italiane) prevedendo di riempire fossi, sbancare collinette tagliare alberi e costruire misure di sicurezza per piloti e pubblico, comprese corsie di decelerazione in alcune curve.

Già per il prossimo mese di agosto saranno compiuti una quantità tale di lavori che si potrà parlare di un circuito totalmente nuovo, almeno all'esterno, dato che le caratteristiche fondamentali del tracciato rimarranno quelle che hanno reso famoso il Nurburgring.

Insomma, in Germania già parlano del Nurburgring come del «più bello e più sicuro autodromo del mondo». Resta da vedere se l'ostracismo dei piloti che fece spostare nel 1970 il Gran Premio ad Hockenheim cadrà di fronte alle misure di sicurezza adottate, e se il «Ring» tornerà ad ospitare le Formula 1.



vuol dire casco perché la sua sicurezza è nella calotta



Usati dai campioni di tutto il mondo perché gli unici omologati da:

BENOR (B), NF (F), BSI (G.B.), SIS (S), DK (NL), RAI TNO (NL), SNELL e USASI Z 90 (U.S.A.), CAMS (AUS), CSA (Canada)

A.G.V. Valenza (Italy) Via XII Settembre 29 Tel. 91.471

ristorante **cavallino**
ritrovo degli sportivi dell'auto

Direzione G. Ronchetti 20154 Milano via Messina 8 tel. 381 367 chiuso il lunedì

C'è qualcuno che taccia il nostro ContiTT, un radiale superbo perché snobba le corse. Ebbene, lo riconosciamo. È vero.

A partire dal 1898 la maggior parte delle corse automobilistiche internazionali hanno visto la vittoria Continental. Fino ad allineare in seguito nel tempo ben 14 titoli di Campione del Mondo!

Dal 1966 le vittorie Continental avvengono nel suo famoso Contidrom di Hannover, la pista speciale cui nessun autodromo o strada del mondo può competere per difficoltà e... bravura di piloti: al Contidrom la guida è elettronica! Con macchine fotografiche che registrano il comportamento del pneumatico a 10.000 fotogrammi al secondo!

Sì, per noi della Continental, per le nostre esigenze d'avanguardia, perfino i normali autodromi non bastano più. D'altra parte, l'aver vinto 14 volte il Campionato del Mondo ci soddisfa.

Continental

1871/1971 CENT'ANNI DI GOMMA - PRIMA IN GERMANIA PRODUCE IN TUTTA EUROPA CON OLTRE 35.000 DIPENDENTI OGNI TIPO DI PNEUMATICO E MIGLIAIA DI PRODOTTI DI GOMMA - È IN 130 PAESI DEL MONDO.

**non corriamo più
perché eravamo
stanchi di vincere
14 volte
campioni del mondo!**

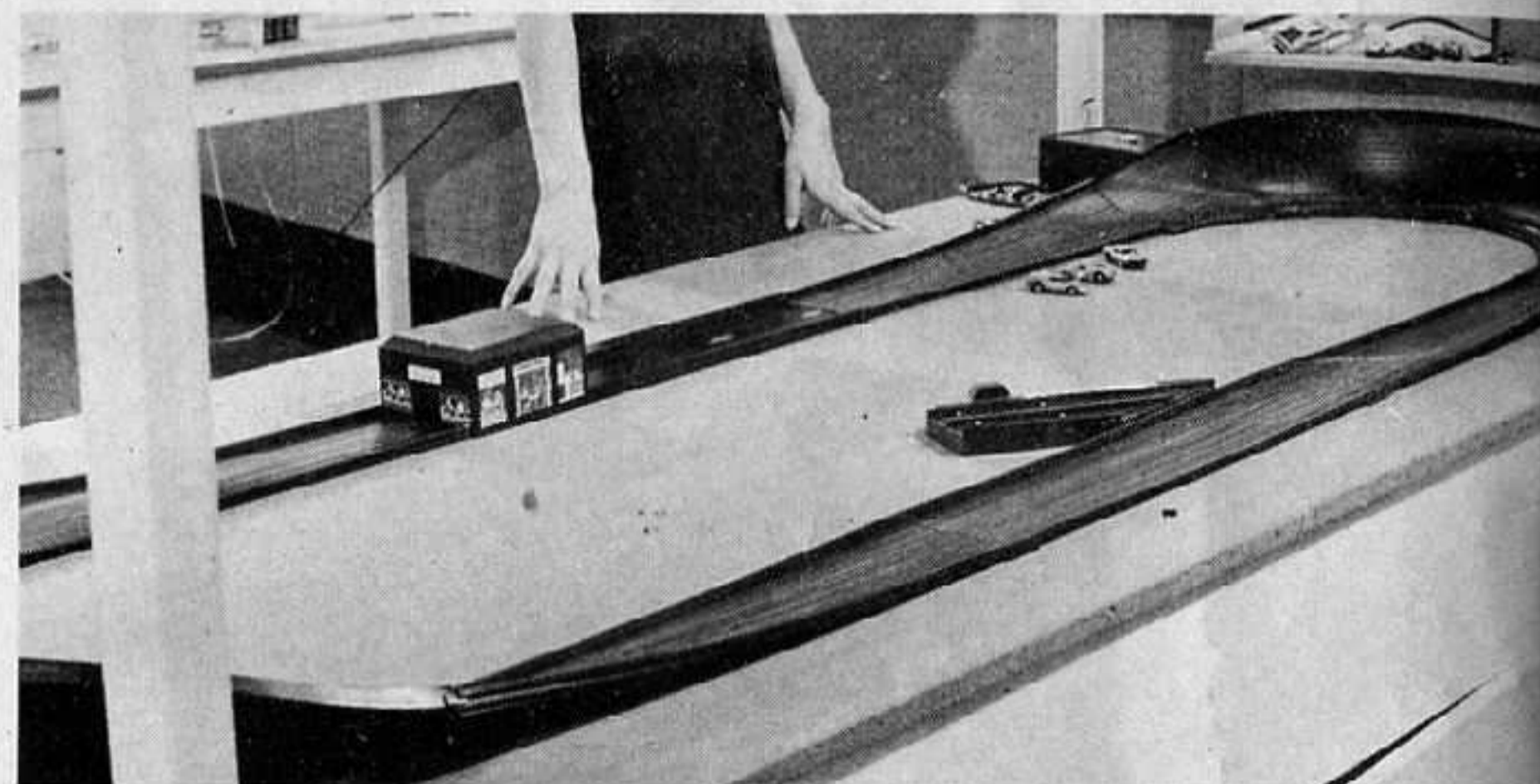
bpa

Tutte le novità
dal SALONE
del GIOCATTOLO

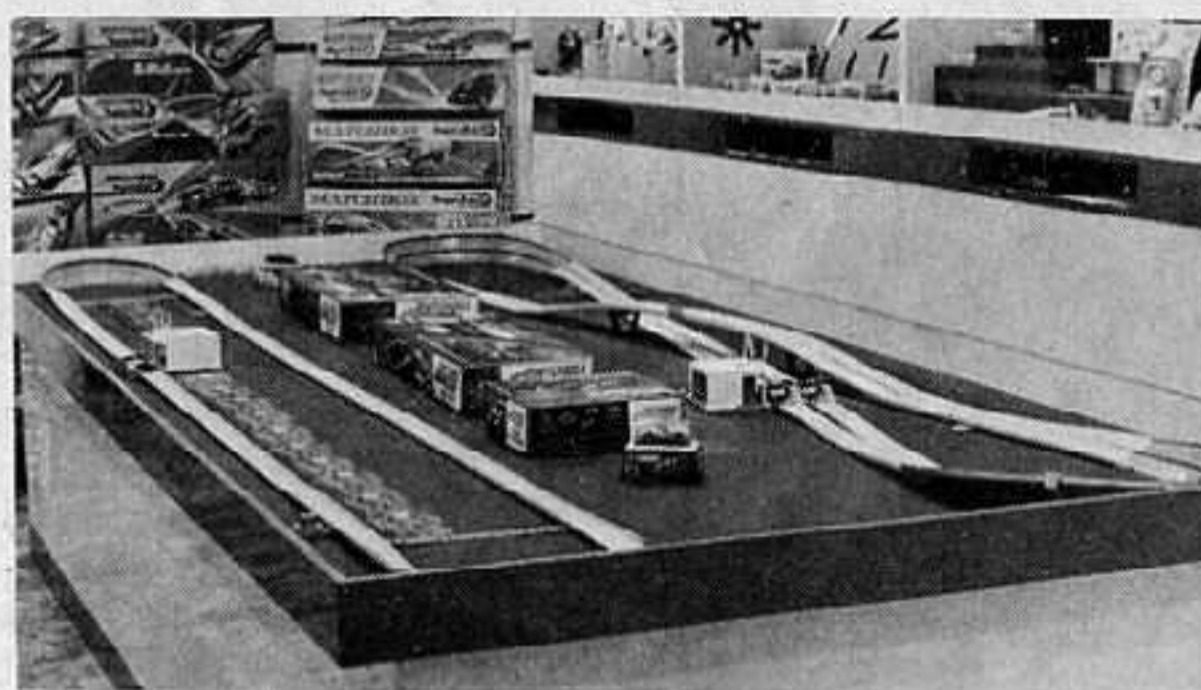
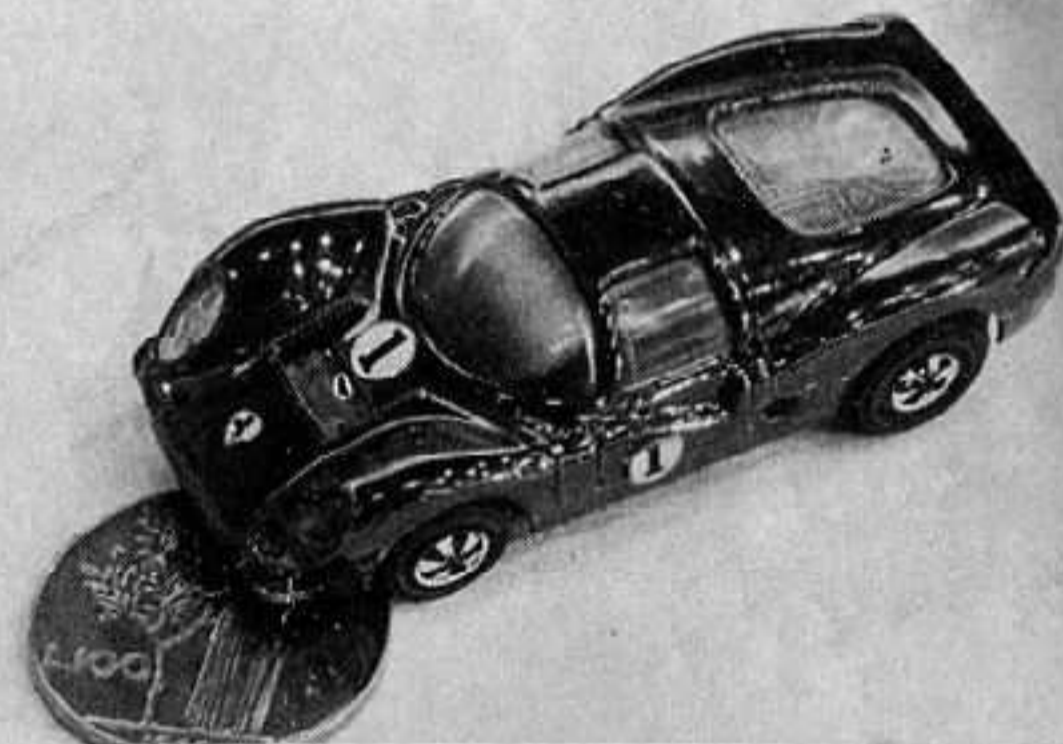
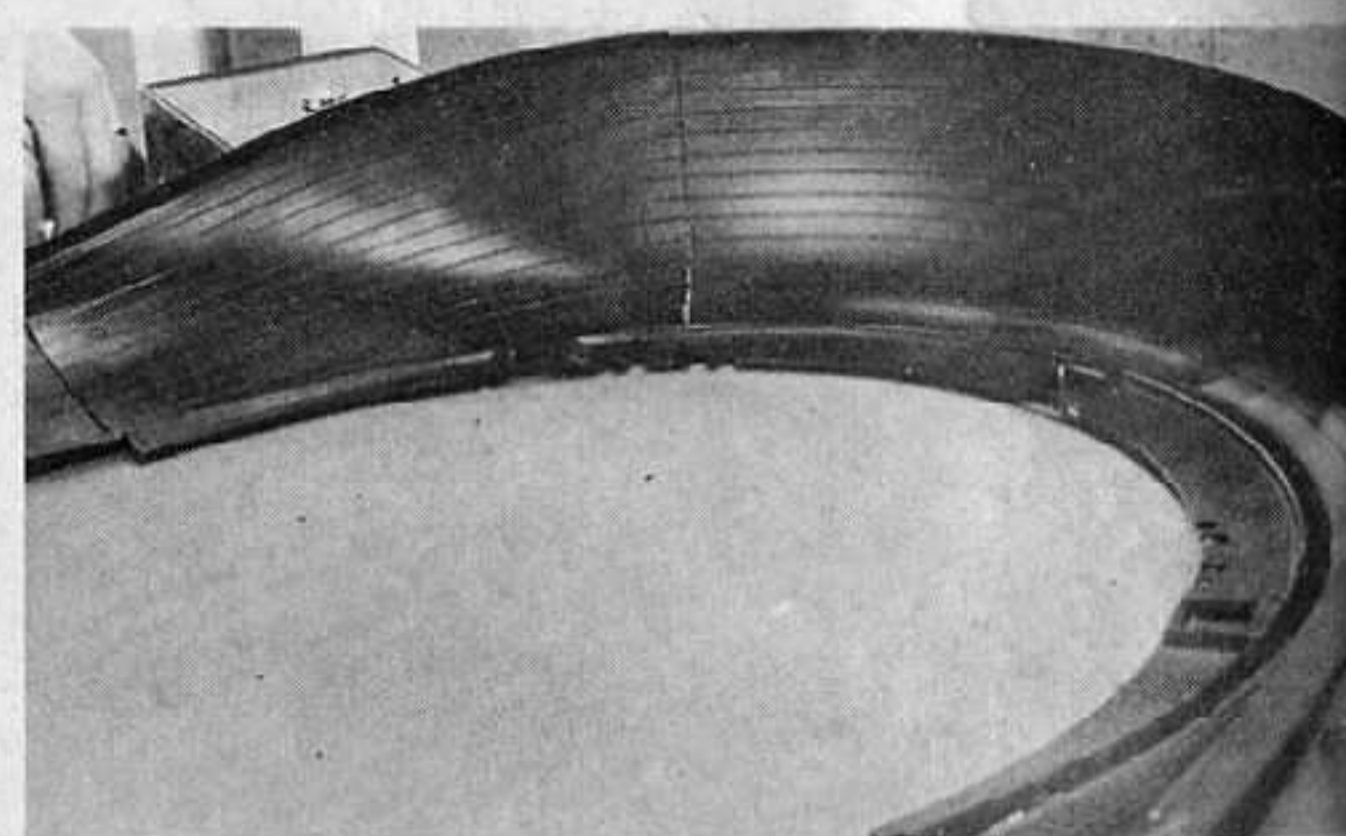
mini
AUTO
SPRINT



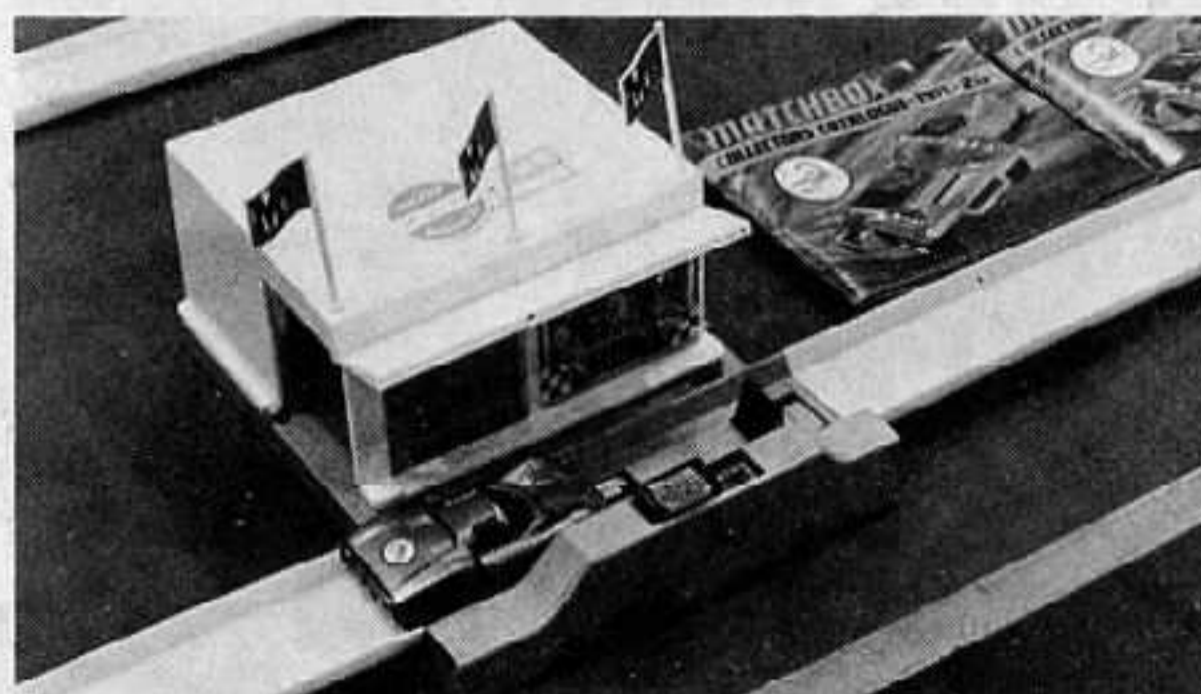
La sfida di Ontario



Questo circuito presentato dalla MATTEL è denominato «Ontario Speedway»: pista ovale lunga circa cm. 420, due curve 180° sopraelevate, due macchine tipo sizzlers, contagiri (nella cassetta) azionato da una camme speciale che individua quale macchina è passata e partenza automatica laterale tipo Le Mans. I modelli dotati di motore elettrico con batteria incorporata ricaricabile possono correre a quattro alla volta e la corsa è veramente imprevedibile perché i sorpassi sono in continuazione. Prezzo con due modelli L. 18.000, ma non è ancora sul mercato. Confezione più economica L. 12.500. Nella foto sotto a destra, un modello impiegato in questa pista raffrontato ad una moneta da cento lire.



Due nuove piste della MATCHBOX (Baravello) denominate scorpione a una o due piste a forma di otto. Il modello con motore e pila interni, si ricarica automaticamente per 90 secondi, quindi può percorrere anche mezzo chilometro. Tramite un comando a lato della pista si può rallentare la velocità del modello in curva e accelerare in rettilineo senza mai toccare il modello. La pista in vendita a L. 10.200, quella doppia (m. 9,75) a Lire 18.500. Sotto, particolare della «Power Star Grid» cioè della cassetta di caricamento



Gioco da tavolo automobilistico: AUTO-MARKET. Compravendita auto nuove e usate, guida prudente, polizze assicurative, fatture. Si gioca da due a sei persone. È l'abc per i futuri automobilisti in erba ma anche qualche «grande» potrebbe imparare. Della ELVART Italiana, in vendita al prezzo di L. 2.500.

