

● Staffetta nelle trasferte dei manager Ferrari alle corse: il d.s. Schetty è stato a Hockenheim (con l'ing. Bussi responsabile motori); l'ing. Forghieri è andato a Zandvoort (con l'assistente sportivo De Franchi, il giovane toscano che recentemente ha partecipato alla maratona podistica in Val d'Aosta, prendendosi poi un giorno di ferie extra per... fatica). Schetty andrà alla 1000 Km. austriaca con l'ing. Caliri. Ecc. ecc.

● Gli scioperi a Maranello continuano. Giorni or sono gli operai, usciti dalla fabbrica, hanno impiegato il tempo libero portandosi al di là della strada dove erano al lavoro i bulldozer per il nascente autodromo ferrarista.

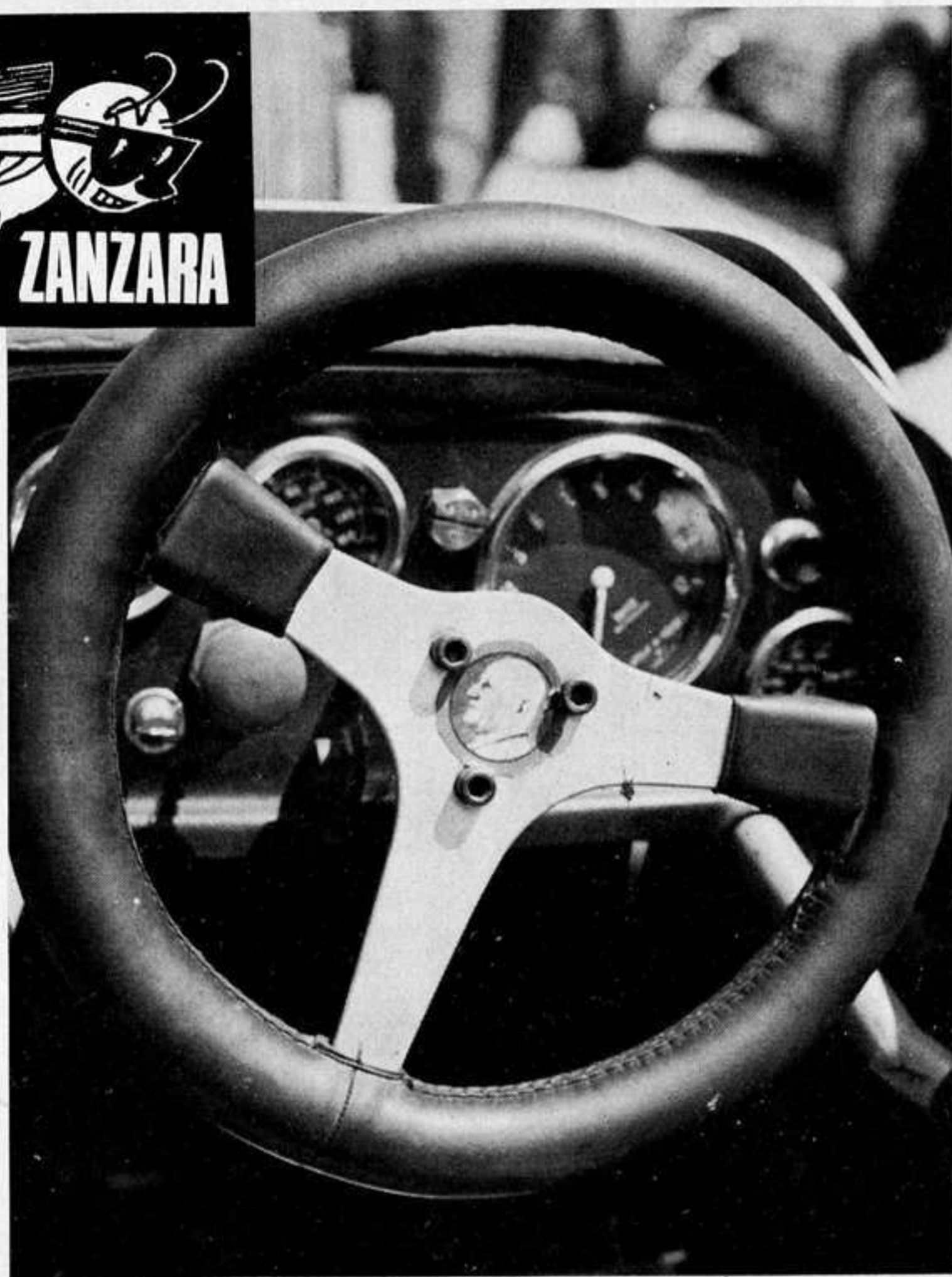
● All'Alfa Sud, mentre deve entrare ancora in funzione, c'è già stato uno sciopero: quello delle maestranze che hanno fabbricato i capannoni, i quali hanno occupato le fresche mura per ottenere di essere assunti (quando l'Alfa Sud aprirà i battenti) come operai meccanici specializzati (corsi di qualificazione a parte).

● Nessuno ha scritto, come un nostro lettore polacco ci segnala, che una delle promesse per calmare il popolo (da parte del nuovo massimo esponente di Varsavia, Gierek) è stata quella dell'automobile popolare!

● Le grandi manovre Alfa per la squadra '72 non riguardano solo Vic ELFORD, che ha già firmato (si dice per 25 milioni) e correrà con la 33-3 sino dalla prossima 6 ORE USA di WATKINS GLEN, ultima mondiale di durata '71. L'altro nome che si fa è quello di Ronnie PETERSON, forse nel quadro degli ulteriori programmi F.1 con la March. (C'è anche il 12 cilindri alle porte).

● Anche a Maranello pensano al '72. Però (a parte il caso Merzario) non è che siano tanto in rialzo le prospettive per i piloti italiani. C'è chi dà RODRIGUEZ a 2 e SIFFERT a 10 (come possibilità di ingaggio). Tutto sta a vedere se la Ferrari pensa di disputare il mondiale Marche con 2 o 3 prototipi.

● Credevamo che il dirigente dei Vigili del Fuoco bolognese avesse attinto al vertice delle prese di posizione in seno alle Commissioni di Vigilanza per gli



La giustizia di corridoio nella CSI

Squalifica invernale per i «fatti» di Baires?

● A quanto dicono i francesi, BELTOISE si è messo tranquillo perché gli è stato assicurato (come AUTOSPRINT aveva, amaramente, già prospettato) che non avrà nulla da temere dal Tribunale CSI (la cui riunione per la scottante questione era stata spostata a fine giugno). La tranquillante assicurazione sarebbe stata così formulata: l'anno di squalifica degli argentini sarà ratificato solo per un massimo di 6 mesi. Dei quali: 3 scontati a inizio 1971 e tre che lo coinvolgeranno da ottobre a dicembre. Così nel gennaio 1972 Jean Pierre potrà correre anche la Grande Temporada, tribunale argentino permettendo.

● E' vero che il Presidente della nostra CSAI ing. Rogano garantì all'A.C. Argentina a suo tempo di far ottenere una decisione favorevole della CSI per la attribuzione di due prove mondiali (F. 1 e 1000 KM) nel 1972, come poi è avvenuto?

● E perché nella delibera ufficiale delle «punizioni» argentine, fatta pervenire dalla CSAI a Maranello in merito alla vicenda Beltoise, non figurava la scandalosa motivazione «punitiva» di GIUNTI, che poi l'A.C.A. ha dovuto specificare a Enzo Ferrari, con la famosa lettera della quale pubblichiamo uno stralcio fotografico?

E venne un uomo di nome Giovanni, a farci compagnia nel controsterzo... Lì per lì, lo confessiamo, ci è sembrato un posto un po' strano per un pastore angelico. Poi ci siamo detti: «E perché no?».



autodromi (con la nota storia dei 220 all'ora - limite a Imola). Ma c'è chi lo batte nettamente: il suo collega romano che, per l'agibilità di Vallelunga, ha chiesto tra l'altro speciali impianti antincendio per le tribune dell'autodromo laziale. Forse, abituato a «vigilare» sui cinema, ha dimenticato di stare occupandosi di un manufatto in cemento! Viva la burocrazia tecnica (cui piacciono gli onori ma rifiuta la responsabilità. Comodo, eh?).

● Che cosa dice la CSAI della dichiarazione in Parlamento del sottosegretario Mariani: «... abbiamo ormai definito la legge che dovrà permettere manifestazioni motoristiche solo su impianti chiusi e espressamente realizzati allo scopo...»?

● E ancora. Quando si arriverà a questo, saremo perlomeno garantiti da un qualsiasi burocrate delle commissioni locali di vigilanza in vena di ostacolare le corse soprattutto per liberazione da personali responsabilità?

● Si conferma la voce che la Chevron sia molto avanti con il progetto dello spider B 19 con il motore DFV di tre litri. La vettura dovrebbe partecipare alle gare di campionato mondiale Marche il prossimo anno. La Chevron aveva già ricevuto un ordine per la vettura da parte di Eris Tondelli, che peraltro da qualche tempo ripete meno spesso di essere l'agente Chevron per l'Italia. Sembra per il fatto che Derek Bennett ed i suoi di Bolton, non conoscendo bene lo italiano, hanno trovato difficoltà nel far capire all'appassionato pilota-presidente torinese che non potevano fare torti all'agente europeo, Jo Siffert. Si dà il caso, però, che da quel momento Tondelli non ha venduto più le Chevron, mentre è saltato fuori un certo prototipo BT 10 con motore Alfa 1300 (made in Torino). O Tondelli non c'entra?

● Romeo Ferraris, il fervido preparatore milanese, sta preparando una brutta sorpresa ai «cinquecentisti» italiani. Sta per iniziare il montaggio di una Honda 360 bicilindrica (portata a 460 cc) preparata in gruppo 2 per Cedrati: pare sarà una bomba!

Marcellino

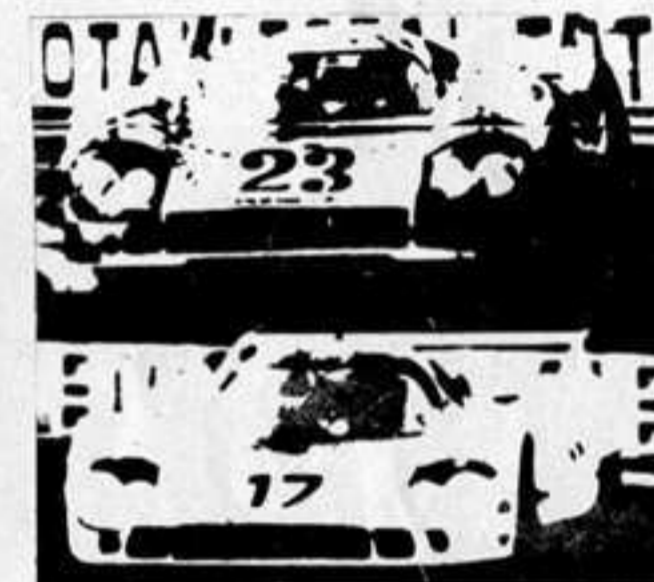


Leggete subito

nelle pagine seguenti

LE CORSE contro l'inquinamento

In tema di una analisi a posteriori della 24 ORE di LE MANS, affrontiamo nelle prossime pagine il difficile argomento della corrispondenza dei regolamenti alle esigenze di progresso tecnico moderne. Nella pagina 4 vi proponiamo, intanto, i fotocolor delle due Porsche versioni «codalunga» protagoniste non fortunate alla 24 Ore di Le Mans, vinta dalla 917 «normale» di Marko Van Lennep. Sopra vedrete il «maialino» rosa di Kaushen-Jost, con le parti del «taglio» della succosa carne esattamente descritte. Sotto, la 917-Gulf di Siffert-Bell colta all'imbrunire alla Tertre Rouge



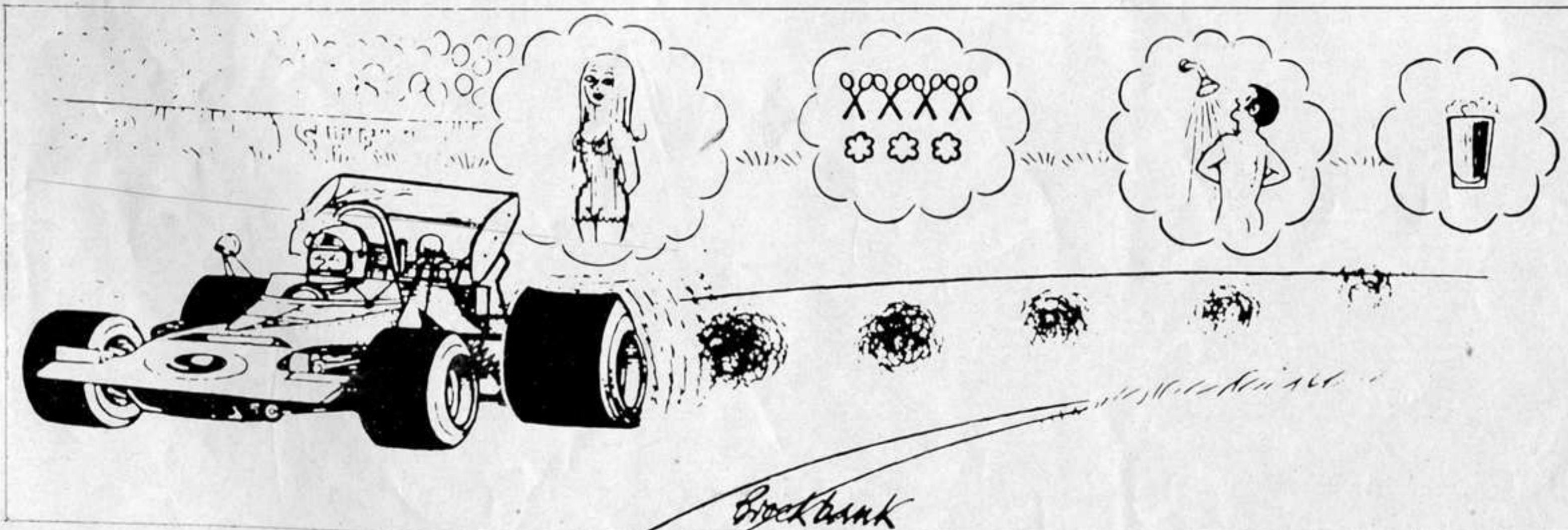
La CRISI economica contro le corse

CORRIERE CORSE

Le rubriche settimanali

a pagina

- 2 Dove corriamo domenica?
- 3 ZANZARA
- 36 TUTTESPRINT TUTTI I BOLIDI
- 39 AUTO PER TUTTI KARTING
- 40 MOTORAMA Radio TV
- 42 SCRIVETECI, rimarremo amici
- 44 ANCAI SPRINT
- 46 INFORMATUTTO COMPRAVENDITA



Un giovane ci ha scritto per chiederci un servizio sulla «psicologia» dei corridori automobilisti, su cosa pensano prima, durante e dopo le gare, ecc. Anche questa sintesi di BRICKBANK, il più noto disegnatore umoristico da corsa, può dare un'idea.

La 24 ORE di LE MANS ha sempre condizionato i REGOLAMENTI TECNICI della CSI: è tempo di capovolgere questa abitudine nell'interesse dello sport automobilistico, che può ancora garantire e indirizzare nel senso più realistico il PROGRESSO TECNICO secondo le crescenti esigenze della società moderna

DALL'INVIATO

PARIGI - Conferenza tra tecnici dell'automobile, a Parigi, come si fa ogni mese. Stavolta il personaggio di turno non è però soltanto un tecnico di gran fama, capo dei servizi di sperimentazione di una grande marca, la Porsche, ma anche un uomo delle corse. E quindi l'avvenimento passa i limiti ristretti della dissertazione su argomenti squisitamente tecnici, per spaziare verso orizzonti più ampi e che certo interessano tanta gente, anche al di fuori della cerchia dei tecnici puri.

Conferenziere è l'ing. Piech, che a differenza di altri capi responsabili è conosciutissimo da tutti per essere alla testa della Porsche.

I temi proposti erano tecnici, ma legati alle competizioni, ed all'avvenire delle competizioni, specialmente quelle cui la Porsche si dedica, cioè le gare di durata riservate ai prototipi, e cade a proposito, subito dopo la vittoria Porsche alla 24 ore di Le Mans.

Nel preambolo introduttivo Piech ha voluto ricordare, con una certa polemicità, come il bilancio più recente della sua marca, nelle corse, abbia registrato il 16 per cento degli incidenti per colpa dei pneumatici, il 9,1 per cento dovuto a cedimenti di materiali ed il 10 per cento dovuto a veicoli più lenti che hanno ostacolato gli altri. E sono dati da considerare.

Per quanto riguarda il pro-



la soluzione dalle corse

blema generale delle corse dei prototipi, Piech ha sottolineato come a suo avviso le attuali regolamentazioni siano fuori strada, perché la definizione delle vetture ammesse a parteciparvi è falsata da una visione troppo ristretta, che si limita al campo puramente sportivo. Mentre dovrebbe essere affiancata da indirizzi tecnici precisi, perché lo sport fine a se stesso non giustifica gli sforzi finanziari sostenuti per le competizioni. Sono argomenti che Piech aveva già esposti, e ricorderete l'intervista che abbiamo pubblicato in dicembre.

I due problemi attuali, grossi, che dovrebbero essere alla base di una regolamentazione seria, sono quelli che interessano l'inquinamento atmosferico e la sicurezza. E queste opinioni sono quasi identiche a quelle che, poco tempo fa, sono state fatte dal presidente della compagnia aerea TWA sugli stessi argomenti. Opinioni che si possono riassumere in « non ho mai udito e letto tante stupidaggini come da quando sono di moda i problemi della sicurezza e dell'inquinamento atmosferico ».

Secondo l'ing. Piech questi problemi sono troppo gravi e importanti e seri perché siano lasciati nelle mani dei dilettanti e degli inventori del... filo per tagliare il burro. E' tempo che questi problemi siano lasciati a tecnici competenti, che sappiano di cosa discutono. E in ultima analisi possono essere anche i tecnici delle macchine da corsa, poiché i motoristi che si preoccupano di ottenere il massimo rendimento da motori a otto o dodici cilindri lavorano praticamente sulla stessa strada di quelli che lavorano ad ottenere la combustione totale dei gas immessi nei cilindri, così come quelli che costruiscono telai da corsa lavorano nella stessa direzione di quelli che vogliono ottenere strutture di sicurezza.

Sempre restando in tema di problemi generali, l'ing. Piech ha augurato che le gare sportive abbiano una precisa funzione tecnica, profittando anche dei fondi che verranno stanziati appunto per risolvere i problemi della sicurezza e degli inquinamenti, ritenendo che attraverso le competizioni si possa giungere a ri-

sultati positivi molto prima che attraverso le semplici esperienze di laboratorio. Per questo egli suggerisce addirittura che si possa giungere a gare per macchine dagli scarichi «puliti», con controlli prima e dopo la corsa, attraverso apparecchiature che



L'ing. Ferdinand PIECH, direttore generale tecnico della PORSCHE, ha ribadito la decisiva validità dell'esperienza agonistica anche in questi settori in una conferenza a Parigi agli ingegneri dell'automobile

i servizi tecnici della Porsche hanno già studiato ed il cui costo sarebbe di circa un milione e mezzo; apparecchiature che potrebbero dare responsi precisi nello spazio di dieci minuti.

Trattando di questi argomenti, e con un preciso rife-

rimento di stretta attualità, Piech ha detto tra l'altro che la sua Casa si augura che i circuiti dove svolgere le corse abbiano anch'essi una funzione tecnica e non soltanto spettacolare, e che si dovrebbe limitare la possibilità di velocità massima a trecento chilometri orari, insieme con la eliminazione di certe storture che si notano oggi, come certe ammissioni in gara che ha definite «compiacenti» che danno come risultato un accresciuto pericolo per la presenza simultanea sulle piste di piloti e macchine di valore dubbio, insieme con piloti e macchine di qualità elevata. E' un chiaro riferimento alla 24 ore di Le Mans, ma anche ad altre prove, ed è un argomento che noi abbiamo trattato per tanto tempo.

In sostanza Piech ha confermato con autorevolezza quello che noi andiamo dicendo da tantissimo tempo, cioè che è ora di smetterla con le regolamentazioni dettate soltanto da ragioni di opportunismo e di cassetta, per passare a cose seriamente stabili nella concezione generale. Un argomento che tra l'altro aveva trovato un altro

paladino di eccezione in Enzo Ferrari, che da tempo denuncia il fatto che i regolamenti sono fatti sulla base delle indicazioni degli organizzatori, i quali hanno ovviamente una visione limitata e particolare delle corse.

Dopo questa interessantissima esposizione, l'ing. Piech ha accettato di rispondere alle domande degli altri tecnici presenti, alcuni dei quali direttamente interessati alle competizioni. Qualcuna un po' ingenua, come quella che riguarda la possibilità per un pilota di abbottonare i sei punti obbligatori delle cinture di sicurezza nuovo stile in 50"; ritenuta impossibile, mentre Piech ha affermato: «I nostri piloti si allacciano in 12"».

Argomenti interessanti invece sono stati sollevati dal signor de Carbon, che è stato impressionato dalla proiezione di un film durante il quale si sono visti dei dischi freno diventare rossi per arroventamento, e che ha chiesto se questo fenomeno si verifica in corsa e quali effetti ha. L'ing. Piech ha confermato che è un fatto normale, precisando che taluni inconvenienti si sono verificati non sulle vetture prototipo, leggere, ma sulle 911, più pesanti. La temperatura cui giungono i dischi in frenature brutali, come quella necessaria per passare dai 360-380 ai circa 70 chilometri orari nella curva di Mulsanne a Le Mans, può arrivare attorno ai 650

gradi, con un consumo di energia che è vicina al doppio di quella necessaria per giungere alla velocità massima. Il signor Marchal della società Bertin ha chiesto se erano stati compiuti studi approfonditi per stabilire quali sono le cilindrature unitarie ideali per ottenere motori adatti alle norme antinquinamento. Per il momento la cilindratura unitaria che ha dato i migliori risultati è compresa tra 600 e 800 cc, secondo l'ing. Piech. Il che significa che occorrerebbero motori a sei cilindri da almeno tre litri e mezzo, o motori a otto cilindri da cinque litri, per avere dei risultati apprezzabili. In America questo è normale, nelle macchine di grande produzione, ma come la metteranno i legislatori europei, date le enormi imposizioni fiscali che limitano le nostre macchine a... macchinini?

E' chiaro che anche nei fatti della produzione normale, oltre che in quelli delle corse, sarebbe bene che le cose fossero affidate a chi le sa; ma di queste speranze viviamo da troppo tempo.

f. l.

Un giudizio di FERRARI
sul futuro di LE MANS

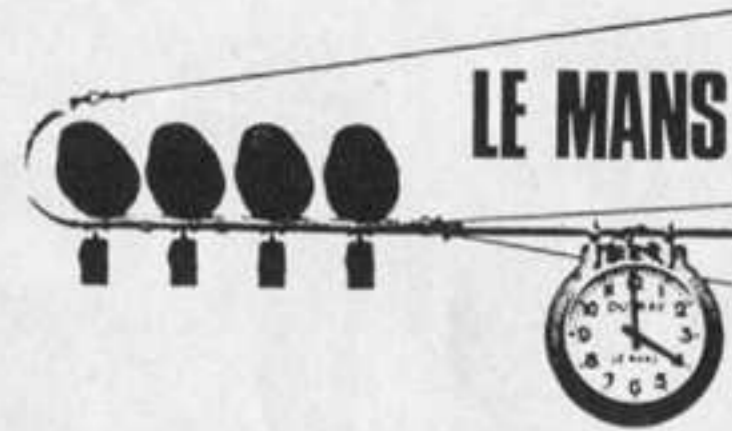
Bisogna tornare alle Gran Turismo

Il quotidiano sportivo francese L'EQUIPE, in una inchiesta post-24 ORE LE MANS, ha ospitato questo parere dell'ing. ENZO FERRARI sulla validità futura della corsa francese

« La 24 Ore di Le Mans ha snaturato, da tempo, la sua funzione istitutiva. L'Automobile Club de l'Ouest ha condizionato per molti anni la Commissione Sportiva Internazionale con le sue ricorrenti innovazioni che tenevano in preminente conto lo spettacolo, mentre i costruttori tendevano soprattutto alla tradizione tecnica. E' chiaro che ormai questi due interessi si sono dissociati. Le Mans dovrebbe ridiventare il banco di prova per le vere gran turismo, prefigurazione diretta delle autovetture di tutti. Questa la vera funzione della 24 Ore, piuttosto che la kermesse dei mostri, o quella programmata delle future Formula 1 matrimoniali.

Su questa via tecnica e agonistica potremmo ancora seguirli, auguriamoci che la CSI decida che il campionato marche venga dal 1972 disputato dalle vetture Gran Turismo piuttosto che dalle Formula 1 trasformate per l'occasione in biposto ».

Enzo Ferrari



A sinistra, il « boss » della Sunoco, Roger Penske, discute nei giorni di prove con Leo Mehl della Goodyear, che fornisce le gomme alla squadra americana

cronaca di una esperienza



Manfredini (a sinistra) e Gagliardi. La loro 512 M, dopo un ottimo avvio, è stata attardata da noie alla frizione che hanno provocato la rottura del cambio

la « ROLLS-ROYCE » di PENSKE

LE MANS - Blu e gialla, brillante e rifinita in modo superbo, tutti la guardano e la ammirano. Intorno, ha gente di poche parole ma estremamente efficace. Qualcuno l'ha definita la Rolls-Royce delle macchine da competizione. E' la macchina che ha fatto sudare freddo l'ing. Piech capo della Porsche a Daytona e a Sebring e che è venuta qui a Le Mans a turbare i sonni all'armata tedesca della Casa di Stoccarda. E' la Ferrari 512 M della Sunoco preparata da Roger Penske per Donohue e Hobbs. Negli USA il proprietario di questa vettura è l'americano Kirk F. White, commerciante di auto antiche di Filadelfia e membro del Club « Two Million Dollar », di coloro cioè che — come minimo — posseggono due milioni di dollari.

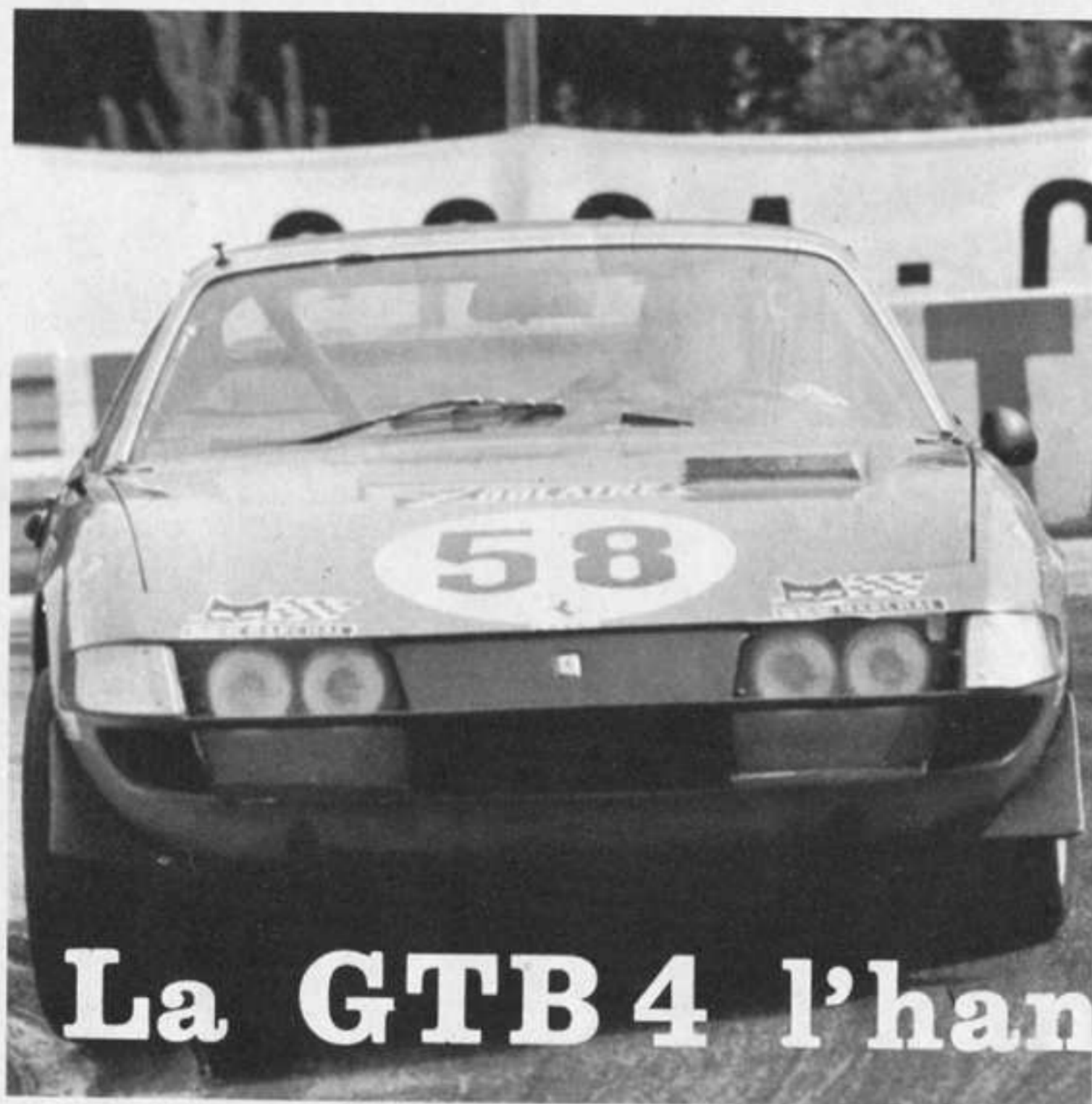
Il direttore di corsa della Ferrari-Sunoco è quanto di meglio vi sia negli Stati Uniti: Roger Penske. Ingegnere, 34 anni, pilota lui stesso e due volte campione USA per macchine Trans-Am, ha sempre preparato da sé le macchine con cui correre. Agli inizi del 1970, ormai già col casco attaccato al chiodo, decide di preparare una macchina per il campionato mondiale marche, conosce Kirk F.M. White e gli espone la sua idea: modificare una Ferrari 512. Bastano 10 minuti a Kirk per capire che è questo il suo momento, si è sempre interessato di corse, ora vi entra anche come mecenate. Kirk è il direttore della regione Nord-Est del « Ferrari Club of America », e vende vetture della Casa di Maranello nuove e usate, moderne ed antiche in quasi tutto il continente americano.

La Roger Penske-White Ferrari 512 M è fatta con l'impegno minimo di partecipare a quattro grandi corse mondiali: la 24 Ore di Daytona, la 12 Ore di Sebring, la 24 Ore di Le Mans e la 6 Ore di Watkins Glen.

Appena la Ferrari spedisce negli USA la 512 M, Penske intraprende subito una serie di aggiornamenti per rendere più competitiva la macchina. Incrementa la potenza del motore portandola a circa 630 CV (30 in più dell'originale), modifica anche il telaio, le sospensioni e la carenatura anteriore e posteriore. Per Le Mans la Ferrari gli ha fatto un nuovo cambio di velocità più leggero e in grado di sviluppare una velocità di 360 kmh nel rettilineo delle Hunaudières a 8000-8200 giri (lui dice 346).

I risultati di questa macchina sono stati subito eccellenti. Alla 24 Ore di Daytona la Sunoco ha dimostrato di essere più veloce delle migliori Porsche 917. Sempre a Daytona in un giro dimostrativo la macchina, sul tracciato ovale, ha girato a 320 kmh di media. Durante la 24 Ore americana è in testa ma non riesce ad evitare una macchina che gli fa un testa-coda davanti. Perde un'ora per riparazioni ai boxes, e termina ugualmente al 3. posto.

Alla 12 ore di Sebring stessa superiorità, ma viene buttata fuori dal comportamento scorretto di Rodriguez. L'équipe Sunoco è arrivata a Le Mans per cercare di scrivere il proprio nome nell'elenco dei vincitori. Ma l'ha tradita il motore di ricambio.



La GTB 4 l'hanno voluta « sport »



Sopra e sotto, la GTB 4 in allestimento a Modena alla Sport Cars. A destra, ecco la Daytona nel corso della sua magnifica gara



Alla 24 Ore di Le Mans, la vettura che ha ottenuto la prestazione proporzionalmente più interessante è stata la Ferrari 365 GTB4 quinta assoluta con Luigi Chinetti junior e Bob Grossman.

La vettura ha marciato con grandissima regolarità, tanto che alla fine è risultata prima nella speciale classifica all'indice di prestazione, che tiene conto della distanza percorsa e del peso della vettura. Una volta questa classifica (assieme a quella di rendimento energetico) era molto popolare a Le Mans, ma poi si è venuta snaturando con l'avvento delle grosse cilindrate,

che con le loro prestazioni strepitose spostavano l'« ago della bilancia » dalla parte loro. Infatti è successo più volte che la classifica all'indice di prestazione (studiata per premiare le vetture « intermedie ») vedesse al primo posto le stesse vetture prime nella classifica assoluta.

Anche lo scorso anno questa classifica all'indice di prestazione fu vinta da una vettura prototipo (la 908 Porsche di Marko-Lins), mentre quest'anno essa ha premiato finalmente una « vera » gran turismo, anche se alle verifiche essa è stata passata nella categoria sport, per via del

peso inferiore a quello della fiche di omologazione.

La strabiliante Daytona, che è stata attardata solo verso la fine dallo scoppio di un pneumatico, era stata preparata, su espresso volere della NART, dalla Sport Cars.

Le modifiche si sono limitate praticamente alla vettura, dato che la parte meccanica è stata lasciata quasi originale. La Ferrari è stata alleggerita di circa 150 kg, dotata di roll-bar e di serbatoi di maggiore capienza, con un bocchettone esterno. Tutto qui, a dimostrazione che le corse possono essere vinte anche da vetture prodotte in serie.



I francesi hanno visto finalmente una loro vettura alla fine, la Ligier JS3 di Ligier e Depailler. E' la prima volta che un Ford DFV termina una gara così lunga, dando ragione al bravo Guy Ligier

Il «via» d'assalto

Il film della partenza a Hockenheim. Ickx (a sinistra) è solo in prima linea, con Regazzoni (a destra) primo della seconda fila



il film
di
**HOCKE-
NHEIM**



Peterson, Nina Rindt, Ickx e Surtees sul podio, per la premiazione. Il «motodrom» non era pieno, ma c'erano sicuramente almeno 20.000 spettatori

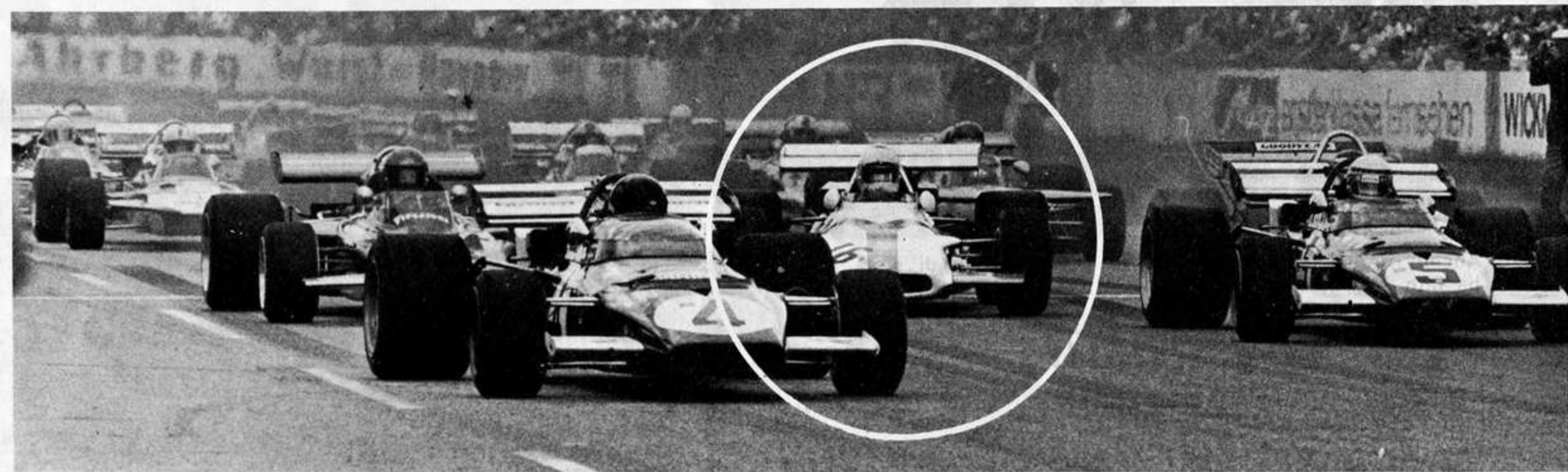
Il motore cambiato e i CV in più

HOCKENHEIM - Se voi affidate un testo in italiano ad un operatore tedesco, che lo deve ritrascrivere su un nastro telex, può accadere che si verifichi qualche confusione. E' un rischio che conosciamo bene, e non soltanto coi tedeschi, ma anche con gli americani o i sudafricani, che non comprendendo i testi compiono un lavoro meccanico. Così può accadere, come è accaduto da Hockenheim che il testo originale sia mutilato di un intero paragrafo, con la sfortuna che quello che arriva in redazione sia... comprensibile, e quindi non desti sospetti, come invece accade in altri casi.

Per cui nel servizio sulla corsa vinta da Ickx si è avuta la convinzione che Peterson abbia avuto in gara il motore Alfa Romeo, mentre in realtà egli aveva il Cosworth, perché il motore Alfa che ha usato nelle prove aveva denunciato una perdita d'olio ed egli ha dovuto utilizzare l'altro.

D'altra parte i lettori più attenti avranno potuto anche capire che tutto non filava perfettamente, nel discorso, perché subito dopo l'accenno alle prestazioni di Hockenheim abbiamo scritto: «**Con Ronnie Peterson nella gara di Zandvoort vedremo cosa sia capace di fare il motore Alfa Romeo rispetto a tutti...**» il che implicitamente diceva

CONTINUA A PAGINA 10



Le due Ferrari scattano bene, ma si vede come Ganley abbia «rubato» il via e si sia portato in avanti, tra Wisell e Gethin, mettendosi però un poco di traverso rispetto alle direttrici degli altri, col pericolo di creare incidenti. Anche Stommelen, più dietro, ha fatto lo stesso

**il film
di
HOCKE-
NHEIM**



Il direttore di corsa, Erwin Fuchs sanziona la vittoria-passeggiata di Ickx

CONTINUAZ. DA PAGINA 9

che a Hockenheim non l'avevamo visto.

Ci scusiamo comunque dell'errore.

Quello che in ogni caso è importante, nei risultati di Hockenheim, è che pur con un motore affaticato, che aveva compiuto le prove di Montecarlo, quelle private del circuito Paul Ricard, quelle del primo giorno di Hockenheim, Nanni Galli è riuscito a mantenersi costantemente a contatto con Ganley e Surtees, lasciandosi un poco staccare nel finale, quando ha visto salire un po' troppo la temperatura dell'olio. Ciò significa che il propulsore Alfa Romeo, anche se non in condizioni ideali, poteva tenere il passo di quello Cosworth (Surtees) e di quello BRM (Ganley). Immaginiamo quindi che un motore fresco avrebbe potuto far meglio; e non valutiamo il fatto che Galli era certamente (ed intelligentemente) contenuto nella sua azione, avendo come obiettivo il finire la gara al meglio ma senza strafare, appunto per non correre il rischio di non finire.

Questa constatazione positiva però è un poco meno interessante di quella principale, che riguarda il motore Ferrari. Le doti di potenza dei motori Ferrari sono state veramente e impressionantemente rilevabili nel modo in cui Ickx e Regazzoni hanno ottenuto i tempi favolosi di Hockenheim. Tre secondi di scarto, su un circuito da 205 di media, sono veramente molti, e lo sono soprattutto per il fatto che sono anche lo scarto tra i tempi di loro stessi l'anno scorso in agosto. Ciò significa che i progressi compiuti sono stati veramente grandi, e non soltanto per il motore.

Bisognerà attendere, adesso, il confronto diretto con i migliori dotati dei motori migliori. Innanzi tutto a Zandvoort (e leggerete nelle pagine appresso come è andata) poi sul circuito Paul Ricard ed a Silverstone.

f. l.



Al primo passaggio, dietro Regazzoni secondo, c'era già Peterson, che continua ad essere velocissimo

(foto LINI)



Anche i tedeschi hanno tendenze alle invasioni di pista. Però è bastato lo sguardo corrucciato di un poliziotto a calmare tutti!



Ganley, Surtees e più lontano Galli (sopra), hanno costituito il trio rimasto compatto per tutta la gara. Sotto: Nanni Galli al suo esordio con la March-Alfa. Il toscano è stato molto efficace e lucido



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

da 20 anni
concessionario
Ferrari

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

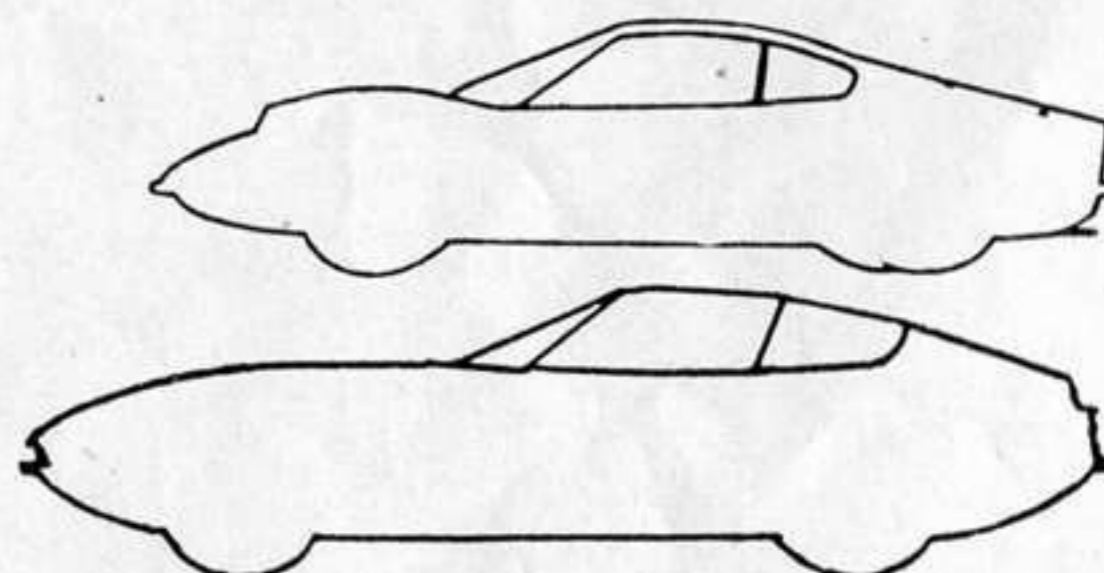
Dino agenzia *piatinfarina*

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

I demolitori

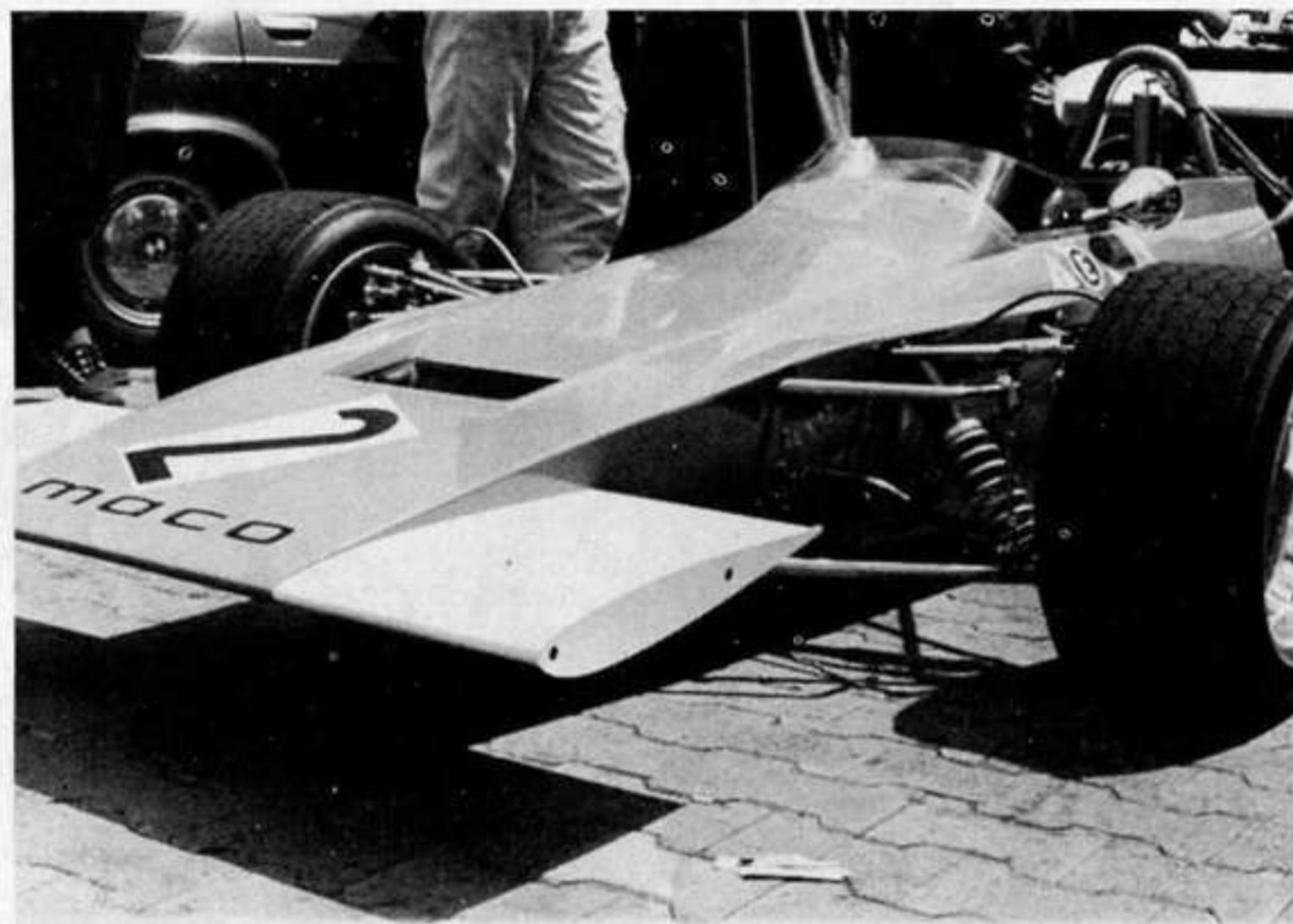


LA BRM che era stata portata in soprannumero, nella eventualità che Rodriguez o Siffert potessero venire da Le Mans, è stata provata da Miles (non in gara) con questa curiosa carenatura anteriore

La prima monoposto tedesca dopo 11 anni



Il costruttore della nuova MACO Formula 2 ne illustra le caratteristiche ad Hubert Hahne

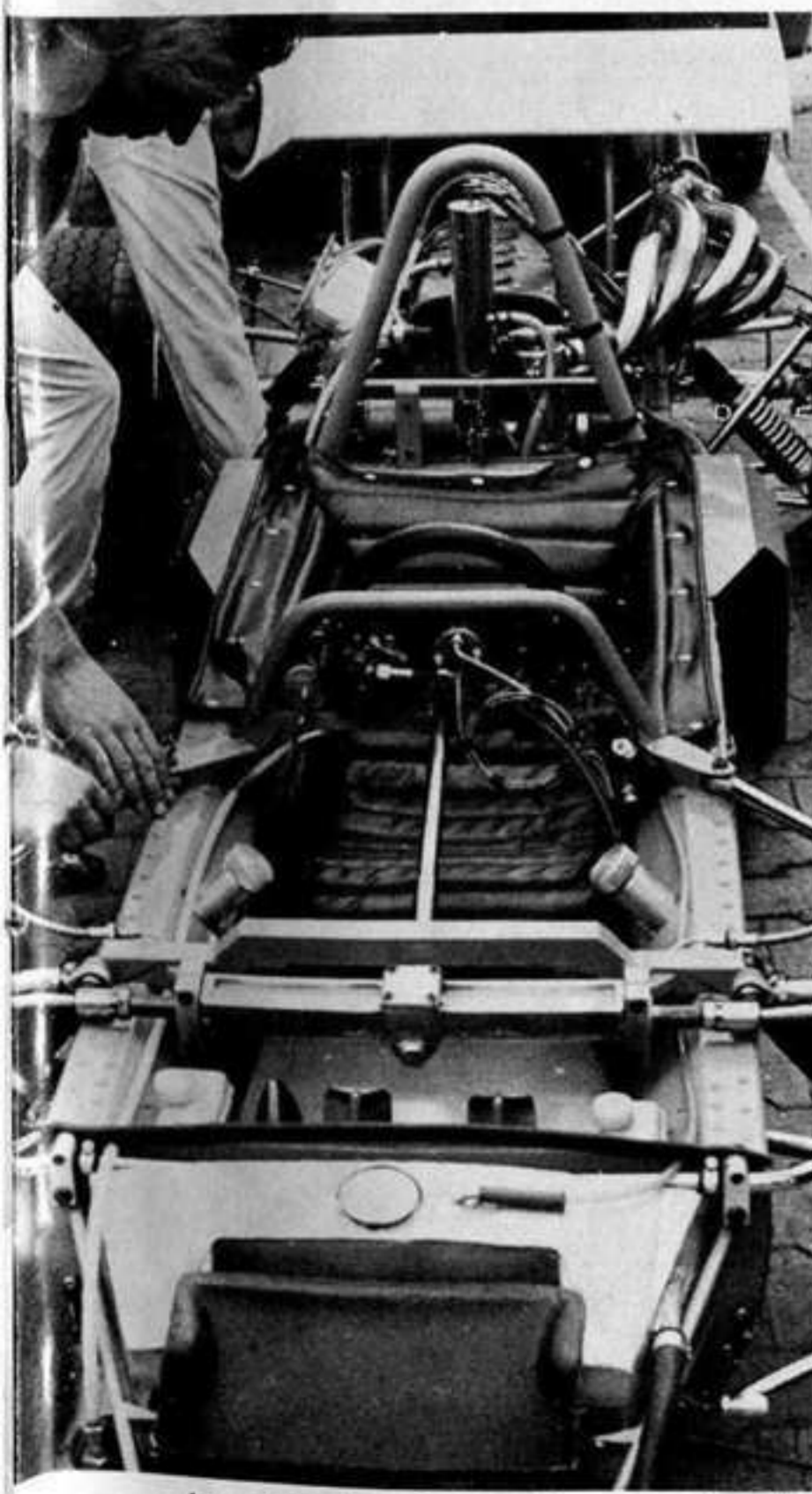


HOCKENHEIM - Si chiama MACO ed è la prima monoposto di formula due costruita in Germania, la prima monoposto da undici anni a questa parte, da quando cioè la Porsche ha smesso di correre in formula.

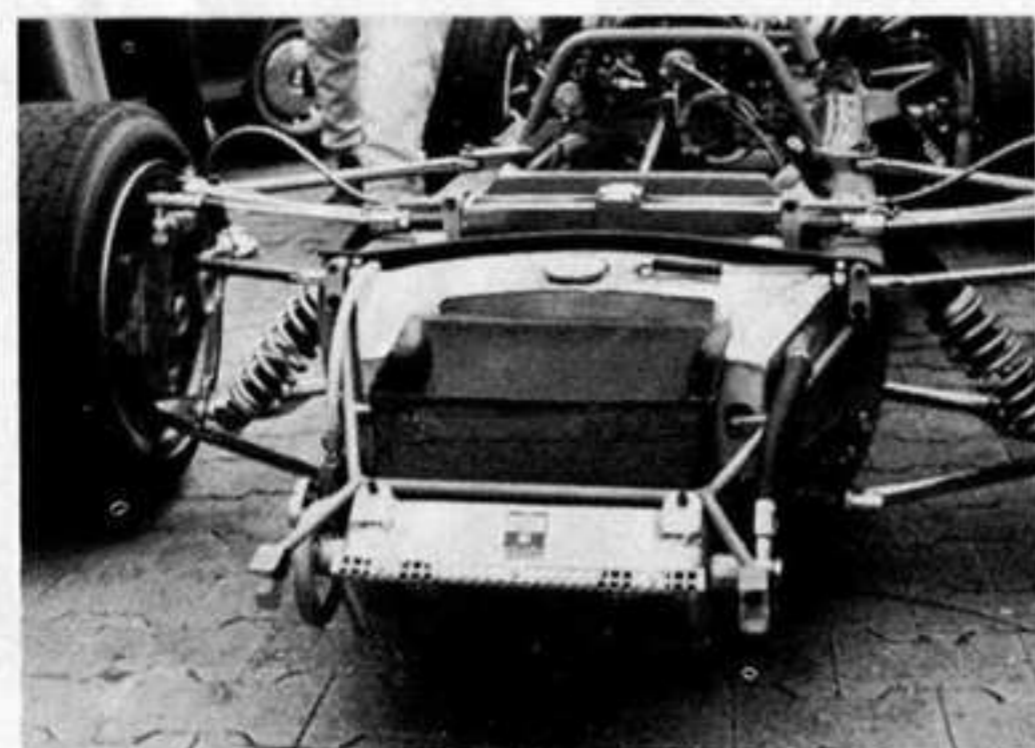
E' opera di un artigiano di Francoforte, che l'ha voluta presentare ai giovani piloti tedeschi durante la giornata del « Memorial Rindt », che oltre alle F. 1 ha visto gare delle formule minori (V, Ford).

E' una macchina tradizionale, senza alcuna originalità, ma ben costruita e caratterizzata da una notevole profilatura aerodinamica evidentemente ispirata dalla Lotus 72, con i radiatori laterali ed il musetto molto appuntito, dietro il quale è un radiatore per l'olio.

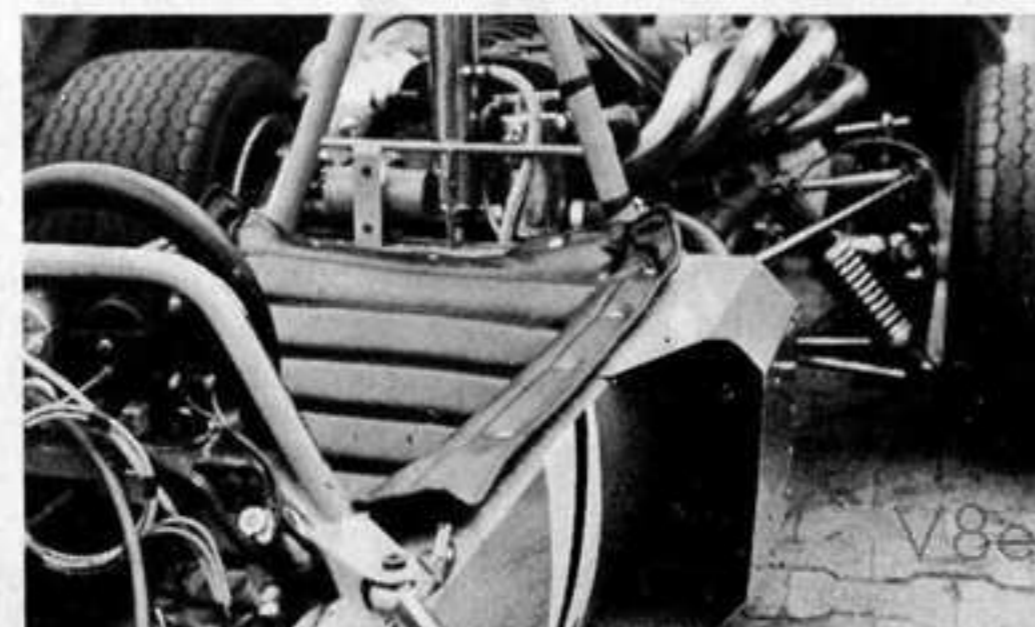
Usa il motore Cosworth ed il cambio Hewland, ma l'anno venturo potrebbe essere tutta tedesca. Per ora è solo una curiosità, non avendo ancora una precisa destinazione; ma forse ne risentiremo parlare.



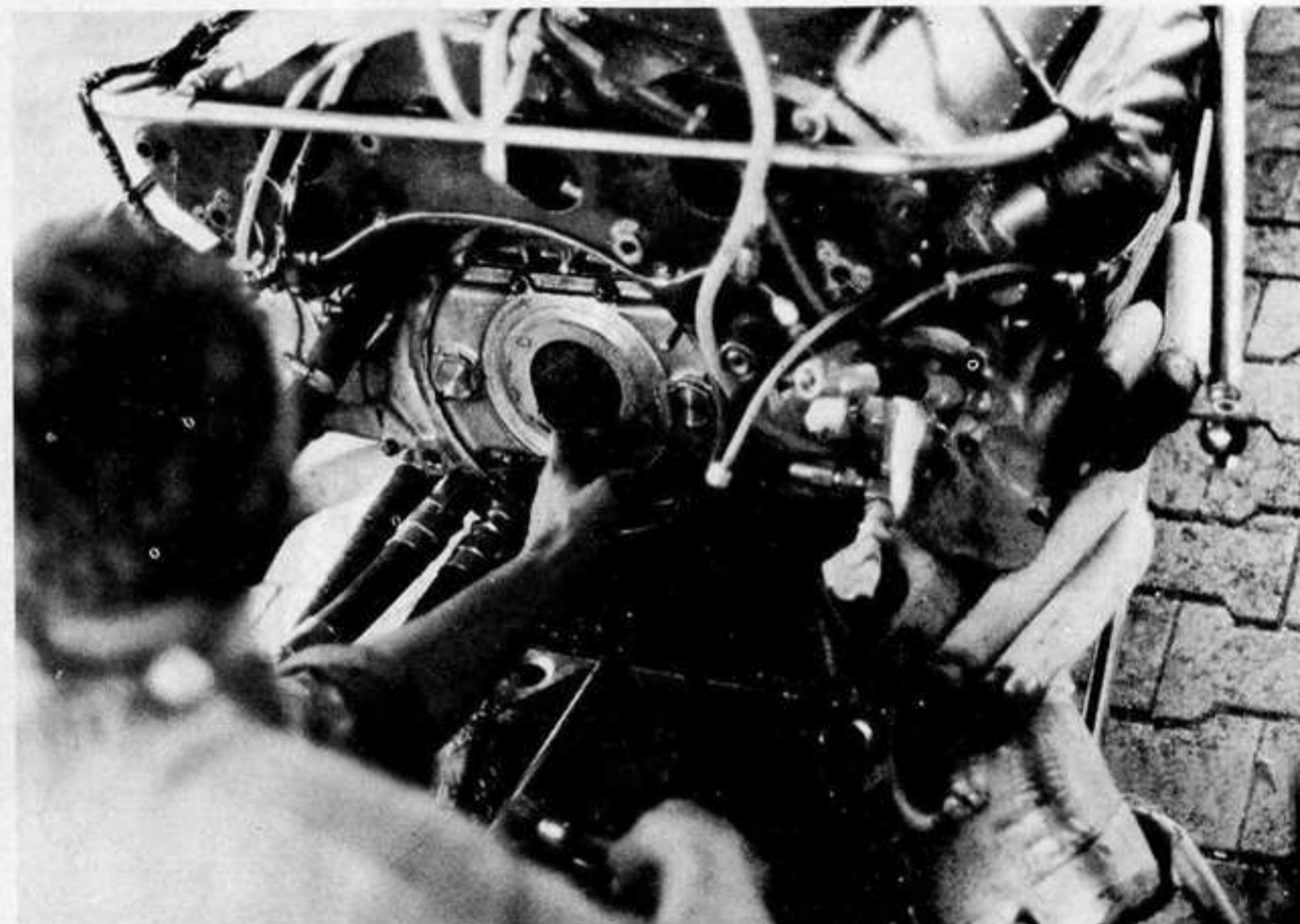
In questa foto si nota l'architettura monoscocca a due travi della MACO di Formula due



La parte anteriore è molto profilata, con un'unica piccola presa d'aria per il radiatore olio, dietro è il serbatoio del lubrificante



Il radiatore laterale sinistro. La soluzione della centina portastrumenti con l'attacco del braccio della sospensione ricorda la Tecno



Il motore della Ferrari di Regazzoni, privato del cambio. La mano del meccanico è posta dove il giunto elastico rotti ha lasciato qualche segno (foto LINI)



Il cambio e la trasmissione della macchina di Regazzoni. A destra: la March di Nanni Galli privata del propulsore che deve essere sostituito. Sotto: il gruppo trasmissione della vettura March di Nanni Galli, isolato dal resto



Box della Lotus. Stanno smontando il motore sulla macchina di David Walker, che era quella destinata a Fittipaldi e usata in prova anche da Trimmer. In primo piano le ruote posteriori col cambio

L'ITALIA degli autodromi fantasma

Tutta la VERITA' del COMUNE di MODENA su Cittanova:

Se qualcuno ha mutato parere lo dica...

Gentilissimo Direttore, nell'ultimo numero di Autosprint, viene chiesta al Comune « la verità » sull'« Autodromo di Cittanova », i lavori del quale purtroppo, non sono ancora iniziati.

Come Lei certamente ricorda questa iniziativa non è solo del Comune e della Provincia; sarebbe stato più giusto, perciò, rivolgere il quesito a tutti gli Enti interessati. Però, dato che è costume dell'Amministrazione Comunale di rispondere a tutte le richieste — e noi stessi, anzi, sollecitiamo opinioni e giudizi — penso che sia giusto e necessario intanto fornire all'interrogativo da voi posto la nostra risposta.

Credo di potere fin d'ora anticipare, anche a nome dell'Amministrazione provinciale, la sostanza della risposta che verrà data ai Consiglieri Bevini, Del Monte e Ternelli nella prossima seduta di Consiglio.

Il Comune e la Provincia, per parte loro, in occasione della presentazione del progetto ebbero a rendere noto, che le ragioni e le motivazioni della iniziativa erano (e rimangono) le seguenti:

1) la constatazione anzitutto che Modena ed un vasto intorno sono da tempo interessati dalla produzione di auto e moto sportive e da competizione, realtà questa di notevole peso economico e perciò da favorire e potenziare;

2) la presenza di queste aziende, piccole o grandi, richiede per i veicoli prodotti, prove che, per la sicurezza del traffico e per quella dei collaudatori, non può avvenire su strade aperte;

3) l'attuale vecchio Autodromo non può più essere ritenuto idoneo a tale scopo, né tanto meno a quello agonistico, sia per i motivi di ordine urbanistico (è posto praticamente in centro cittadino) che, a detta dei tecnici, per effettiva insufficienza di tracciato;

4) in base alle previsioni del Piano Regolatore Generale infine, l'area del vecchio impianto è destinata ad altre funzioni di tipo urbano.

Queste le ragioni e le motivazioni del Comune e della Provincia. Come si è detto poc'anzi, terzo protagonista dell'iniziativa è l'ACI e conseguentemente, sul piano locale, l'AC di Modena.

Orbene, le note vicende relative al cambio dirigenziale dell'ACI hanno contribuito notevolmente a rallentare attività e programmi dell'Ente medesimo. Inoltre non va dimenticato la difficoltà nel raggiungere intese fra Enti di natura diversa nella compilazione dei testi delle convenzioni.

Infine, mi pare di dovere includere fra le cause che hanno contribuito a frenare il naturale svolgimento della iniziativa, la improvvisa « febbre degli Autodromi » che ha contagiato molte zone, non sempre all'interno di una normale e corretta motivazione sportiva.

Nelle ultime settimane i rapporti con l'ACI sono stati più intensi e si ha motivo di ritenere ormai prossima la conclusione della vicenda.

Per quello che riguarda il Comune e la Provincia, si riconferma la piena disponibilità di 130 ettari di terreno per la realizzazione dell'impianto, mentre si ribadisce l'impegno a concorrere alle spese relative.

Aggiungo inoltre allo scopo di pervenire quanto prima alla disponibilità dell'area dell'attuale impianto, anche l'operazione di trasferimento del campo di volo è già a buon punto. Il nostro desiderio ed impegno è perciò quello che i lavori comincino, a vantaggio anche degli appassionati del motore, oltretutto di quello delle case costruttrici, alle quali si chiede di rinnovare l'adesione alla iniziativa, a meno che non abbiano mutato parere.

Rubes Triva - Sindaco di Modena

Ringraziamo il sindaco di Modena, per la cortese e tempestiva lettera. Gira e rigira, la « patata bollente » degli autodromi italiani finisce sempre nelle mani dell'Automobile Club d'Italia, l'altro « Ente interessato » cui si riferisce il sindaco Triva nella sua lettera. Da parte sua, l'ACI, dopo aver a suo tempo espresso un parere di massima favorevole al finanziamento di un terzo delle spese necessarie alla costruzione dell'autodromo di Modena, ha rimandato la discussione a questo proposito, in sede di Consiglio Generale al 25 giugno (forse per far coincidere la decisione con la soluzione del quiz IMOLA?). Per quella data quindi, l'ACI dovrebbe sciogliere la « riserva » che ancora blocca la pista modenese. E' significativo comunque che l'AC modenese si sia svegliato

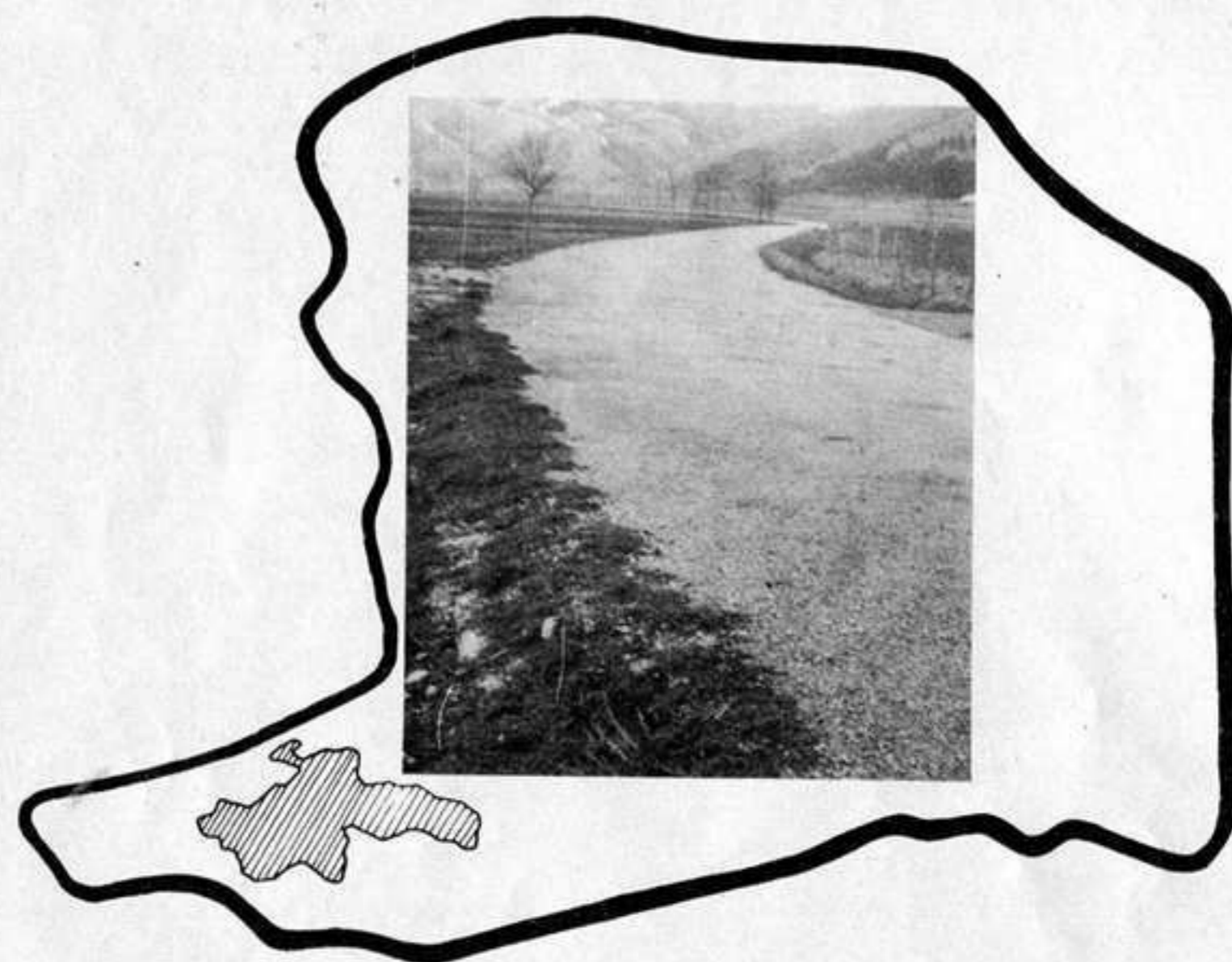
Pista di autocross a Serramazzoni

SERRAMAZZONI - Visto i successi continui del motocross internazionale, i responsabili di Serramazzoni (Sindaco Muzzarelli, presidente della Pro Loco Cuoghi ecc.) stanno pensando alla costruzione di una pista per autocross. E badate che siamo a 800 metri. Di questo progetto abbiamo sentito parlare giovedì scorso in occasione di una prova indicativa mondiale 125 e del criterium dei campionati classe 250. Abbiamo anche compiuto un sopralluogo a questo tracciato che indubbiamente dovrà essere modificato per le auto.

Comunque la sede stradale è già abbondantemente al di sopra dei 20 metri di larghezza con uno sviluppo complessivo di oltre due chilometri. C'è uno spiazzo del raggio di una cinquantina di metri per le partenze, c'è un parco macchine notevole. Ora si dovrebbe creare una pista per corse cross in auto. Qui a Serramazzoni intendono sempre procedere a imprese che abbiano la sigla dell'inedito e sino ad oggi vi sono riusciti. Pensate che sono artefici di manifestazioni di motocross con più di ventimila spettatori e i più forti campioni. E' stato il « mondiale » Joel Roberts a parlarne, un belga dalle ossa d'acciaio (dicono che fa dei voli paurosi senza accusare gravi conseguenze appunto per la sua musculatura che gli fa da cuscinetto).

Roberts, che intende dedicarsi all'automobilismo (e ha avuto qualche contatto a Modena) afferma che in Belgio si svolgono molte corse di cross in auto e che è stato in USA dove queste prove sono un po' il tema folkloristico e spettacolare di manifestazioni che richiamano turisti da ogni parte. Ora, ritornando al circuito, è chiaro che vi sarebbero da eliminare certe curve strette e che si impennano con dislivelli anche di 150-200 metri in breve tratto. C'è da rivedere molto, insomma, e c'è da esaminare anche la spesa che non sarà indifferente, perchè mentre si dovrebbe pensare al guard-rail ci sono altre misure di sicurezza.

solo in coincidenza dei problemi nati per l'AC Bologna. Che gli atteggiamenti in merito all'autodromo del Presidente Orlando e del suo direttore dell'AC Modena non siano dei più chiari è dimostrato dal meccanismo di convocazione assembleare per il rinnovo delle cariche sociali. Ancora una volta si è fatto ricorso al referendum. Se esso può essere giustificato in altre sedi dove c'è stato ripetutamente il test elettorale diretto non è concepibile in altre per le quali è diventata una abitudine. Perché i sondaggi diretti di convalida occorrono di tanto in tanto. Ma si sa che una assemblea non può far comodo a chi teme di aver di fronte la disidenza degli sportivi, i quali non si contentano di facili chiacchiere e cifre.



Questo è il progetto del circuito del Laceno, che dovrebbe essere portato a termine entro la fine del '71. Il tracciato copre una distanza di km 6,5. La larghezza sarà di m. 12 Guard-rail e terrapieno lungo tutto il margine della pista. In teoria questo tracciato potrebbe ospitare anche una gara di Formula 1. Il problema più grosso è rappresentato dall'altitudine (il Laceno è a mille metri sul livello del mare). Ma non sarebbe il primo a nascere tanto in alto. E' scontato comunque che in inverno sarà assolutamente inaccessibile per eventuali prove o collaudi. La neve in questa zona copre tutto di bianco, per buoni 4 mesi. Nel progetto, le linee tratteggiate indicano le varianti che si stanno apportando: un paio di curve « addolcite » e uno scostamento dal lago. Nella foto centrale: questo, infine, è un tratto di strada dove ancora non sono entrate in funzione ruspe e pale meccaniche. Ma ai bordi del tracciato, nascosti tra l'erba, ci sono già i picchetti, con le indicazioni per l'allargamento a 12 metri.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

AVELLINO - La Campania si inserisce nel discorso sugli autodromi. Non a parole, con fatti: in provincia di Avellino, in località Laceno, piccolo villaggio nei pressi del comune di Bagnoli Irpino, sta sorgendo un circuito automobilistico. E' un anello stradale di Km. 6,5, in una zona nuova, nel senso che è in piena fase di lancio.

Arrivare al Laceno, dopo un tratto di 40 chilometri, venendo da Avellino, provoca una strana sensazione: mille curve, e poi, come d'incanto, dietro l'ultima esse, l'appare un paesaggio immenso, una pianura vastissima. Al centro il lago Laceno, circondato interamente da fondi (di proprietà del comune di Bagnoli Irpino). All'estremità, sotto il pendio che genera la vallata, l'anello stradale, che entro la fine del '71 dovrebbe essere ultimato, per consacrarsi al suo ruolo di circuito turistico-sportivo. L'impianto infatti, al 90%, sarà semipermanente, dovendosi rispettare entrambi gli impegni di base: turismo e sport.

Ma chi ha pensato di costruire un circuito automobilistico? E perché proprio lì? E' una storia un po' lunga, ma semplice. Tutto è cominciato con uno stanziamento dell'ANAS, di 200 milioni (a cui se ne aggiungeranno presto altri 50), per la costruzione di una semplice strada, quella che costeggia il Laceno e che risponde pienamente ad esigenze di viabilità e di turismo. Questa strada sta trasformandosi in circuito. Al sindaco di Bagnoli Irpino, signor Aulisa, abbiamo chiesto: Signor sindaco, da chi è partita l'idea di sfruttare la strada dell'ANAS per un impianto sportivo?

« L'idea — ci ha risposto il sindaco — è partita dagli sportivi avellinesi, che si son fatti sentire tramite il signor Tulimiero (segretario della scuderia Irpinia corse n.d.r.). Visto che il tracciato dell'ANAS si presentava adatto ad una utilizzazione sportiva, con poche varianti, mi hanno proposto l'idea del circuito. Ed io l'ho accolta molto favorevolmente. Penso, in questo modo, di rendere un servizio utile alla mia zona, all'intera regione, ma anche e soprattutto — credo — allo sport automobilistico. La cosa è senz'altro realizzabile ».

In IRPINIA stanno già costruendo l'autodromo del LACENO

Come?
« Intanto — ci ha detto il sindaco — sono già iniziati i lavori necessari a rendere il tracciato aderente alle norme di sicurezza, per poterlo utilizzare a scopo sportivo. L'impresa Cavaliere, a cui sono stati appaltati i lavori, sta provvedendo ad allargare la sede stradale da 8 a 12 metri. (E infatti la strada è tutta picchettata). Inoltre — ha proseguito il sindaco — si stanno operando alcune varianti lì dove possono nascere problemi riguardanti la sicurezza. Ad esempio, in alcuni punti in cui il tracciato è troppo aderente alla roccia laterale, o in quel punto dove si passa troppo vicino al lago, o dove ci sono dei dossi, il tracciato subirà delle varianti. Il nostro deve essere un circuito fatto bene. Ci saranno curve da 200 orari (e forse anche più n.d.r.) e le macchine non dovranno rischiare fuori strada pericolosi ».

— Ci sarà guard-rail?
Ma certamente, lungo tutto il tracciato. Dove non dovesse esserci la protezione laterale, ci sarà terrapieno ».

A sentire il sindaco crolla ogni possibile scetticismo. Inoltre è un fatto, rilevante, che il presidente dell'Ente Provinciale per il turismo, avv. Amatucci e l'ing. D'Amore, capo del compartimento ANAS di Napoli, si sono dichiarati pienamente d'accordo col sindaco, nel corso di un recente incontro sul posto.

E' con loro naturalmente anche l'Automobile Club Avellino. Il Direttore, dott. Giuseppe Velotti, è molto interessato al progetto del Laceno, pur invitando ad una certa prudenza. Ci ha detto: « Il circuito del Laceno è una cosa senza dubbio alcuno concretizzabile ».



Questo tratto (sopra) di strada sterrata è quello alla sinistra del lago (l'acqua s'intravede tra il camion e l'albero). Si sta cercando spazio ricavandolo dalla roccia laterale, per allontanarsi dalla riva del lago. E' una delle tante misure di sicurezza prese dai responsabili dell'impianto. Sotto: nella foto è evidente l'allargamento della sede stradale. Non è stato difficile, qui, scantonare sulla sinistra. Oltretutto il grande vantaggio, per andare avanti celermente, consiste nel fatto che i fondi sono tutti di proprietà del Comune di Bagnoli Irpino, e il sindaco è il più entusiasta dell'iniziativa del circuito.



ma non ancora concreta. Bisogna andar piano e non sognare.

— In che senso?
«Non si può parlare tanto speditamente di realizzazione del progetto, quando ancora non sappiamo quale sia l'orientamento del Governo riguardo al problema degli impianti, fissi o semiaperti che siano. Inoltre manca l'assetto regionale, e le leggi quadro. Dunque bisognerà avere un po' di pazienza, anche se non è improbabile che per l'estate del '72, se tutto andrà bene, già potremo varare la prima corsa».

— Direttore, qual è, al momento, il suo impegno, riguardo al circuito?

«Ho intenzione di proporre la costituzione di un consorzio. Lo si dovrebbe costituire con gli altri AA.CC. regionali, e con tutti quegli enti locali che si dimostreranno interessati all'iniziativa. Non esclusa, in un futuro non troppo lontano, la stessa Alfa Sud. Ma son cose da vedersi con calma».

— Quando?

«Al più presto spero di fare una riunione preliminare con i miei colleghi degli AA.CC., tra cui dovrebbe esserci anche il delegato regionale ACI, avv. Palumbo (è il direttore dell'A.C. Salerno) e magari qualcuno della CSAI».

— A proposito di CSAI: Rogano sa niente del vostro circuito del Laceno?

Qui risponde il segretario della «Irpina corse», Tulumiero, dicendo: «Ho incontrato Rogano al recente convegno di Bari, sullo sport nel Meridione. Gli ho accennato qualcosa, e Rogano ha promesso una sua venuta ad Avellino. Comunque al più presto gli farò avere una relazione sui lavori. Il suo interesse è, naturalmente, necessario. Un mutuo della CSAI — argomento appena sfiorato a Bari — sarebbe utilissimo per il completamento della opera in senso sportivo».

Dunque le premesse ci sono, e pure le promesse, anche se contano meno...

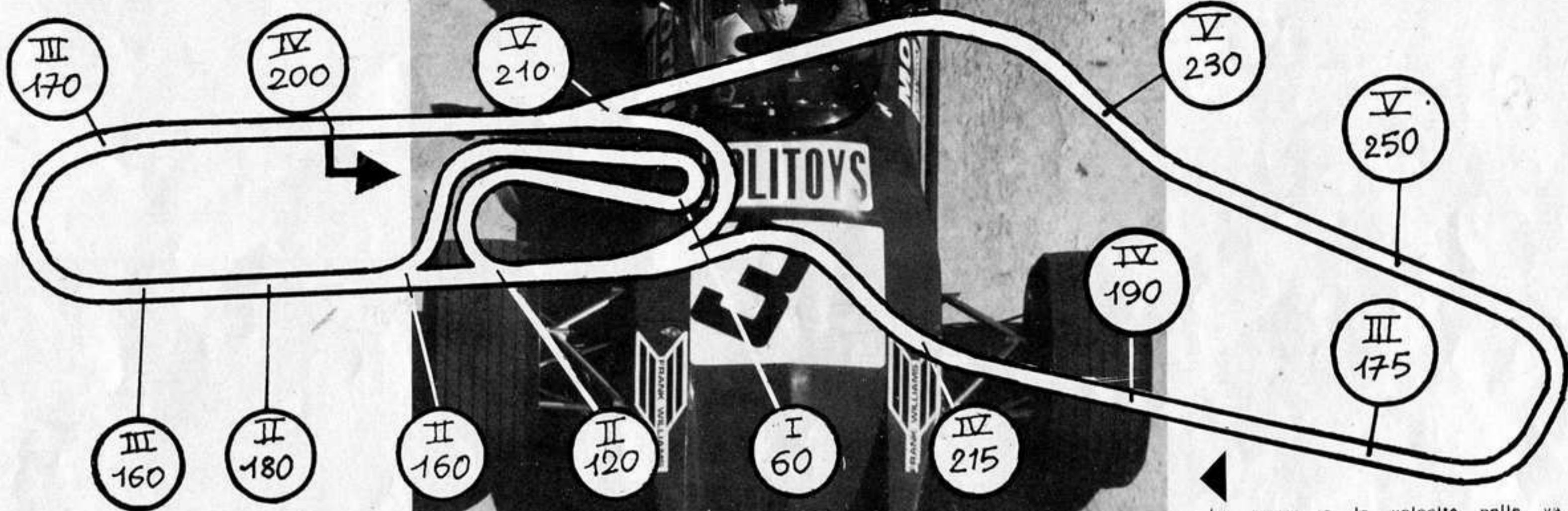
Se sono rose fioriranno. Considerata la validità dei programmi, la serietà e la passione dei personaggi interessati, e considerato oltre tutto il fatto che il circuito c'è, e che nessuno, almeno per il momento, ha avanzato opposizioni a questo programma-che-travolge, è il caso di pensare che saranno proprio rose. Speriamo senza spine!

Sergio Troise

CHE COSA È nella pista

Facciamo
un giro

VALLELUNGA - Finalmente, dopo tanta attesa, nell'arco di due settimane due gare nell'autodromo di Vallelunga, e tra l'altro due gare veramente belle per gli spettatori: il G.P. della Repubblica, con la minilotta che tutti hanno potuto seguire sui teleschermi tra Facetti ed Ortner, e poi il G.P. Madunina di F. 2 con un finale veramente avvincente. Vallelunga è rimasto l'au-

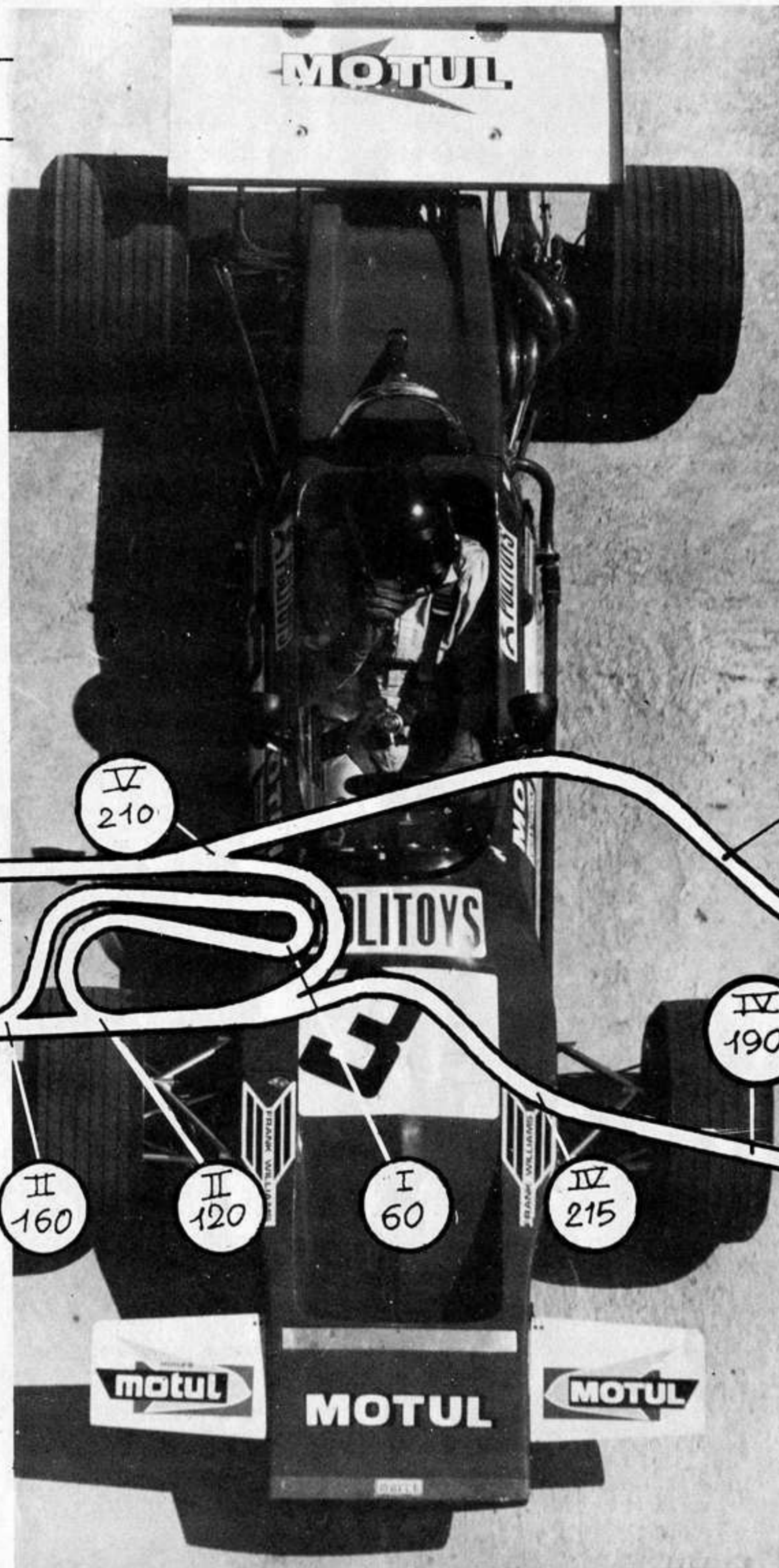


Le marce e le velocità nelle varie curve della «nuova» Vallelunga

todromo solito, quello cioè in cui il pubblico può seguire per tre quarti del giro-cio che fanno i piloti, assistere alle fasi determinanti di una gara attraverso quello che avviene in sei delle dieci curve di cui è composto il giro completo. La famosa inversione di marcia poi, tanto discussa e da alcuni tanto criticata, a mio avviso ha decisamente migliorato le caratteristiche del percorso rendendolo forse più adatto anche a vetture di grossa potenza; questo perché tutte le curve e le «S» si possono ora affrontare in fase di accelerazione e non come una volta in decelerazione. Solamente il cosiddetto «salto» è diventato più impegnativo, ma esso rappresenta una caratteristica del percorso, ed ogni autodromo generalmente ha qualche suo punto particolare ed impegnativo per i piloti.

Guardrails in abbondanza dappertutto, la sicurezza rispetto al passato ha fatto un balzo notevolissimo, e tutti i piloti stranieri con cui ho parlato sono rimasti particolarmente colpiti dall'accuratezza nella disposizione dei guardrails lungo tutto il tracciato.

Ma ecco ora che cosa succede seduti in una F.2 in un giro del nuovo Vallelunga: davanti ai box ancora in quarta con leggero curvone a sinistra senza problemi, con cambio a metà in quinta. La strada va in discesa, in breve rettilineo verso un curvone a destra che si fa in quinta in pieno senza problemi (mentre in senso inverso questo curvone era piuttosto impegnativo con la F.2, anche se si poteva fare in pieno). Esco a 9200 giri (230 kmh)



Le curve di VALLELUNGA ora anche in accelerazione

tutto a sinistra e rimango attaccato al bordo perché la strada va a sinistra diventando poi rettilineo, in discesa, verso la curva dei Cimini. E' il punto più veloce: 9.800 giri in quinta 248 kmh.

Ai 120 metri circa, grande frenata e scalata diretta quinta-terza per la doppia curva dei Cimini, da fare in un'unica traiettoria ma con la prima parte a metà acceleratore e poi nella seconda in pieno con un po' di derapage, uscendo in forte accelerazione in terza (9300 giri, 175 kmh) nel

rettilineo in salita verso il cosiddetto «salto». Terza-quarta in rettilineo; tiro quasi tutta la quarta (9500 giri, 216 kmh) ed entro nella leggera curva a destra in pieno che mi immette nella controcurva a sinistra dell'ex salto. Io alleggerivo leggermente entrando nella curva a sinistra, ma penso che Cevert e Fittipaldi riuscissero con le loro macchine a farla in pieno.

In ogni caso è questo il punto più impegnativo di tutto il percorso per la contropendenza che ci si ritrova al-

l'uscita della curva a sinistra. Leggera discesa e gran frenata in diagonale ai 100 metri per la curva del semaforo a destra, con scalata diretta quarta-seconda. Curva lunga con la parte finale molto scivolosa e con facilità di finire nella terra all'esterno con la ruota posteriore sinistra. Tiro tutta la seconda nel breve rettilineo e dai 60 metri frenata per il tornante a sinistra.

Seconda prima e derapage controllato in prima per non finire regolarmente nella terra a destra e far scendere troppo di giri il motore.

Tiro tutta la prima, seconda nel breve rettilineo, staccata ed S sinistra-destra. Si cerca di restare in mezzo alla strada nella prima curva a sinistra per poter fare in pieno in seconda la curva a destra, toccando regolarmente il cordolo interno della curva per sfruttare meglio tutta la strada. Esco della S a 10.000 giri in seconda (160 kmh) e subito in terza, breve rettilineo, ed a 50 metri dalla curva Roma a destra colpetto di freni ed entrata in terza nella nuova Roma, ora ad unico raggio.

La sopraelevazione della curva in uscita la rende in realtà più breve di quanto realmente è: cioè conviene lasciare andare l'esterno la macchina verso l'esterno a sinistra; sfruttando così di più l'aderenza dovuta alla sopraelevazione. Terza, quarta e si passa davanti ai box in piena accelerazione. A metà della curva-Roma vi è ora la zona decelerazione box.

Chi si deve arrestare, se anticipa la sua decisione segnalando agli altri, non crea in realtà alcun danno a chi continua a girare, ma sembra che vi sia l'intenzione di anticipare questa entrata nel breve rettilineo prima della curva stessa: penso che sia una decisione valida e probabilmente più efficace dell'attuale, anche se già ora le cose vanno bene.

Andrea de Adamich



L'ITALIA degli autodromi fantasma

Da una causa
civile per un
luttuoso
incidente

Ribadita la necessità di «chiudere» IMOLA

I fatti risalgono al 15 agosto 1969. Sull'anello del circuito di Imola Italo Buonaccorsi sul suo ciclomotore legittimamente per adempiere al proprio lavoro, la via di Ghianzolino quando veniva investito mortalmente dal motociclista Silvano Tondini il quale, assieme ad un folto gruppo di centauri, provava sul circuito stesso la sua fiammante motocicletta. In quella occasione a Imola c'era la «festa del fragolone». Gli sbarramenti fissi che precludevano la possibilità di percorrere il circuito erano stati rimossi per ordine del Comune di Imola, senza che lo stesso Comune avvertisse che il circuito in quel preciso punto era stato aperto in quell'occasione. Altre volte invece in occasioni identiche il Comune di Imola, senza che lo stesso Comune avvertisse che il circuito in quel preciso punto era stato aperto al traffico.

Avviata azione penale per omicidio colposo a carico di Silvano Tondini il Tribunale di Bologna, per conto del

L'incertezza gravante sull'autodromo di Imola non ha solo riflessi (negativi) in campo sportivo, derivanti dall'enorme dispendio di denaro ogni volta che si deve organizzare una corsa, e che direttamente influisce sulla «quantità» delle gare organizzate su questo che è — bene o male — l'unico alternativa a Monza, almeno fino che a Varelunga non si decidono a rendere gli impianti agibili.

L'assurda situazione imolese ha riflessi anche sulla vita stessa della cittadina. A parte i disagi di coloro che si debbono servire delle strade dell'autodromo per andare a casa loro, durante i giorni di corse, l'anello «magico» del Santerno costituisce anche un irresistibile richiamo per quelli che, in auto o in moto, vogliono provare l'«ebbrezza» di fare una delle sue famose curve. Da parecchio tempo, tre sbarramenti (alla Tosa, al Monteverde ed alla Rivazza) «spezzano» il tracciato, impedendo così estemporanee gare la cui pericolosità è fuori discussione. Eppoi, di cui leggerete qui sotto, successo proprio un giorno in cui gli sbarramenti erano stati tolti.

La morte di un ciclomotorista, ed il susseguente processo penale, hanno dato lo spunto all'avvocato Graziano Toschi, il penalista imolese che difende gli interessi della vedova Buonaccorsi, per una dichiarazione a proposito dell'avvenire della pista che per la autorevolezza di chi l'ha pronunciata, superiore fra l'altro ad ogni interesse di parte, andrebbe lungamente meditata.

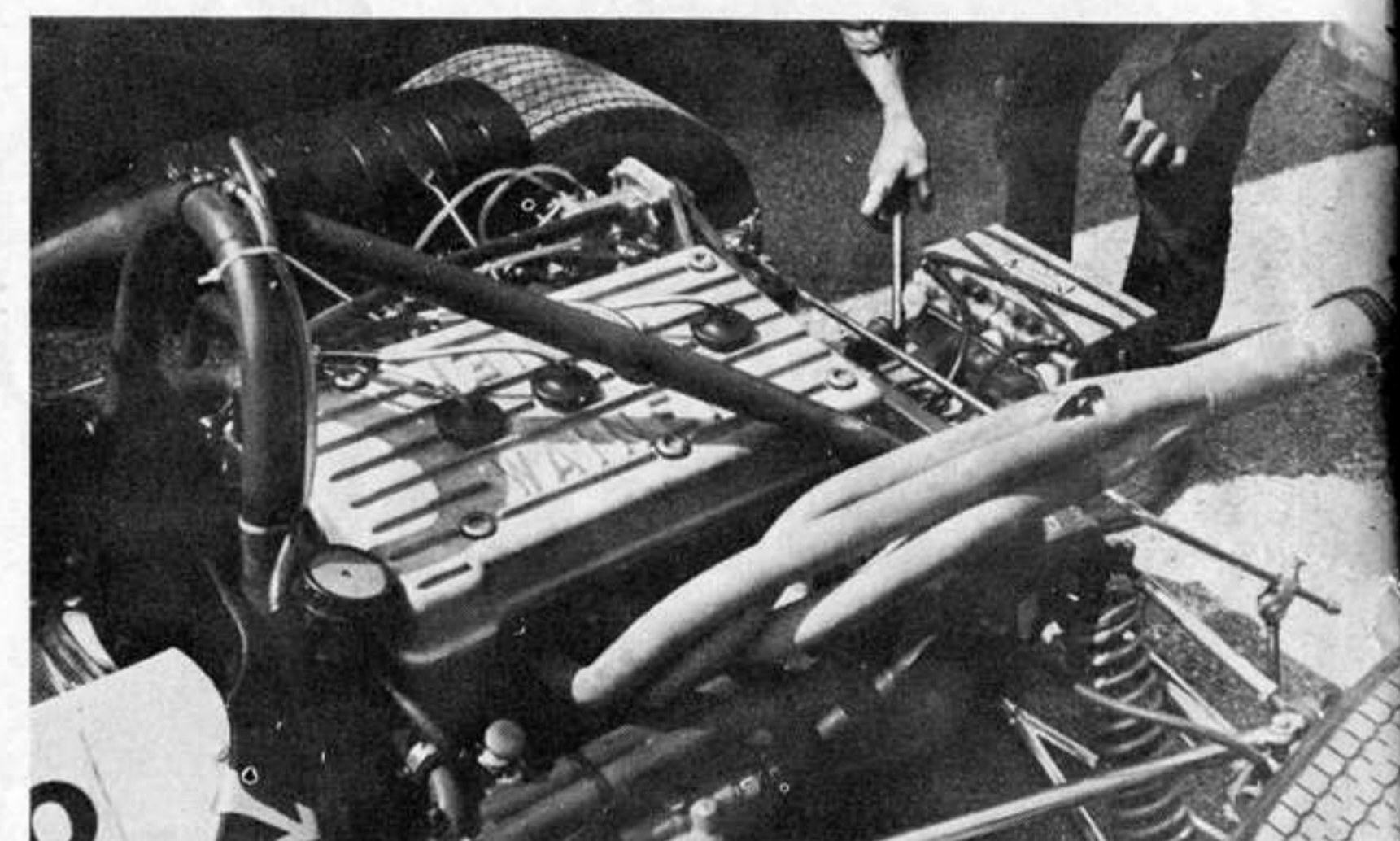
In settimana la decisione del Comune

Per la soluzione del problema di Imola siamo alla stretta finale. In questa settimana è attesa la risposta del Comune all'A.C. Bologna per la definizione del rapporto di co-gestione dell'autodromo. Intanto anche i «nemici» del potenziamento dell'impianto si sono attivizzati. «ITALIA NOSTRA» si è presentata anche con cartelli «contro il rumore, contro il traffico e contro l'inquinamento» denunciando come ERRORE URBANISTICO il completamento dell'autodromo. Qualcuno ha pensato anche a raccogliere firme «anti», per ora trovando proseliti tra i soci di un circolo tennis all'interno del parco sportivo.

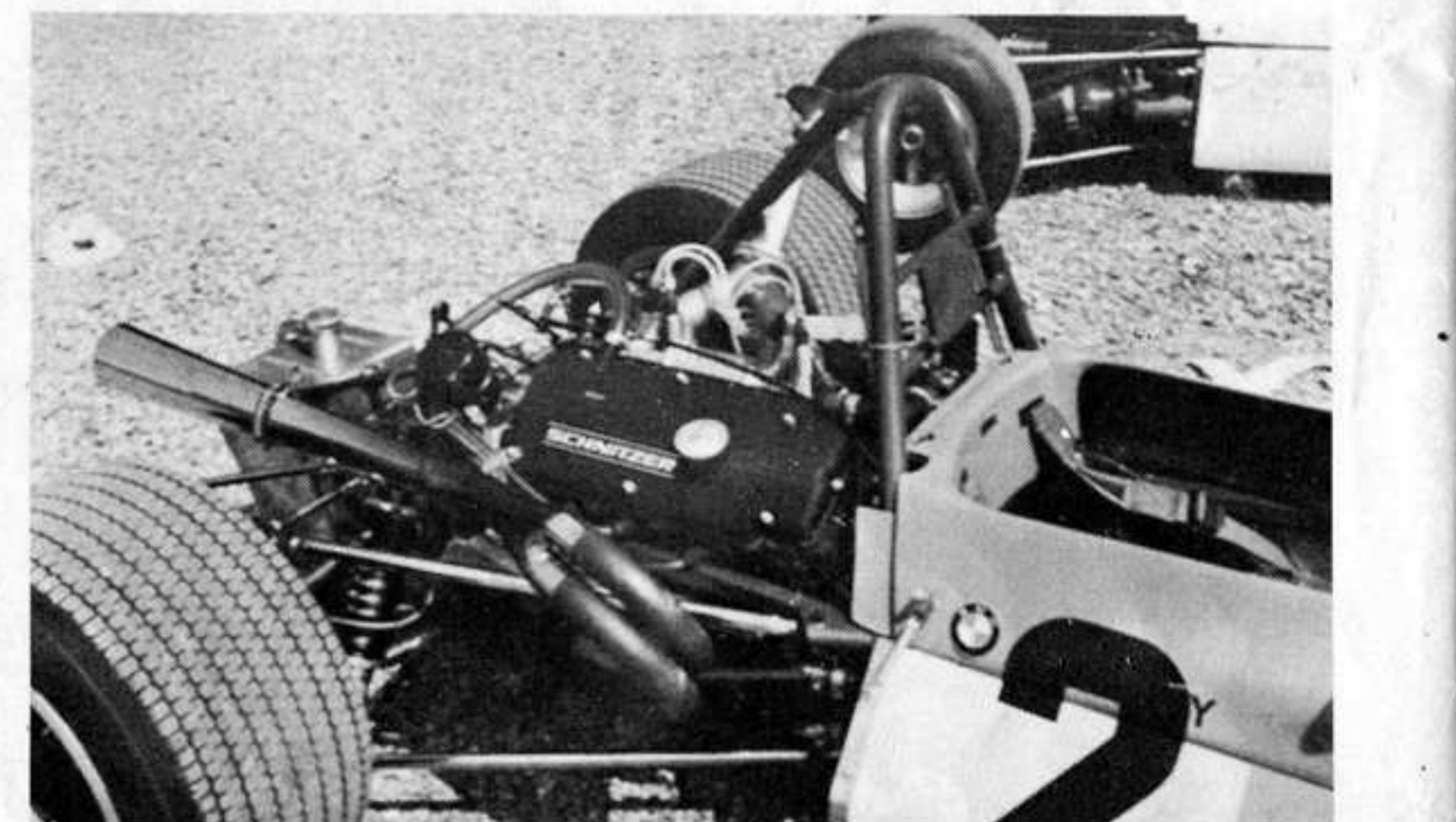
Pubblico Ministero dr. Passarelli e del Giudice Istruttore Mirone, ha rinviato a giudizio come responsabile dell'omicidio colposo non solo il Tondini ma anche Nerio Cavina e Primo Lanzoni rispettivamente assessori dello sport di Imola e cantoniere capo di Imola al momento del fatto luttuoso. Questa tragica vicenda non si esaurisce qui, infatti l'Assicurazione Milano (Tondini) dichiara per conto del proprio cliente a non dovere essere lei a rifondere i danni, bensì l'Assicurazione del Comune che, sempre secondo il Tondini, aveva consentientemente dato il permesso al gruppo di centauri di cimentarsi sull'anello della pista di Imola in prove di velocità.

Sulla scottante vicenda dell'autodromo di Imola l'avv. Graziano Toschi dichiara:

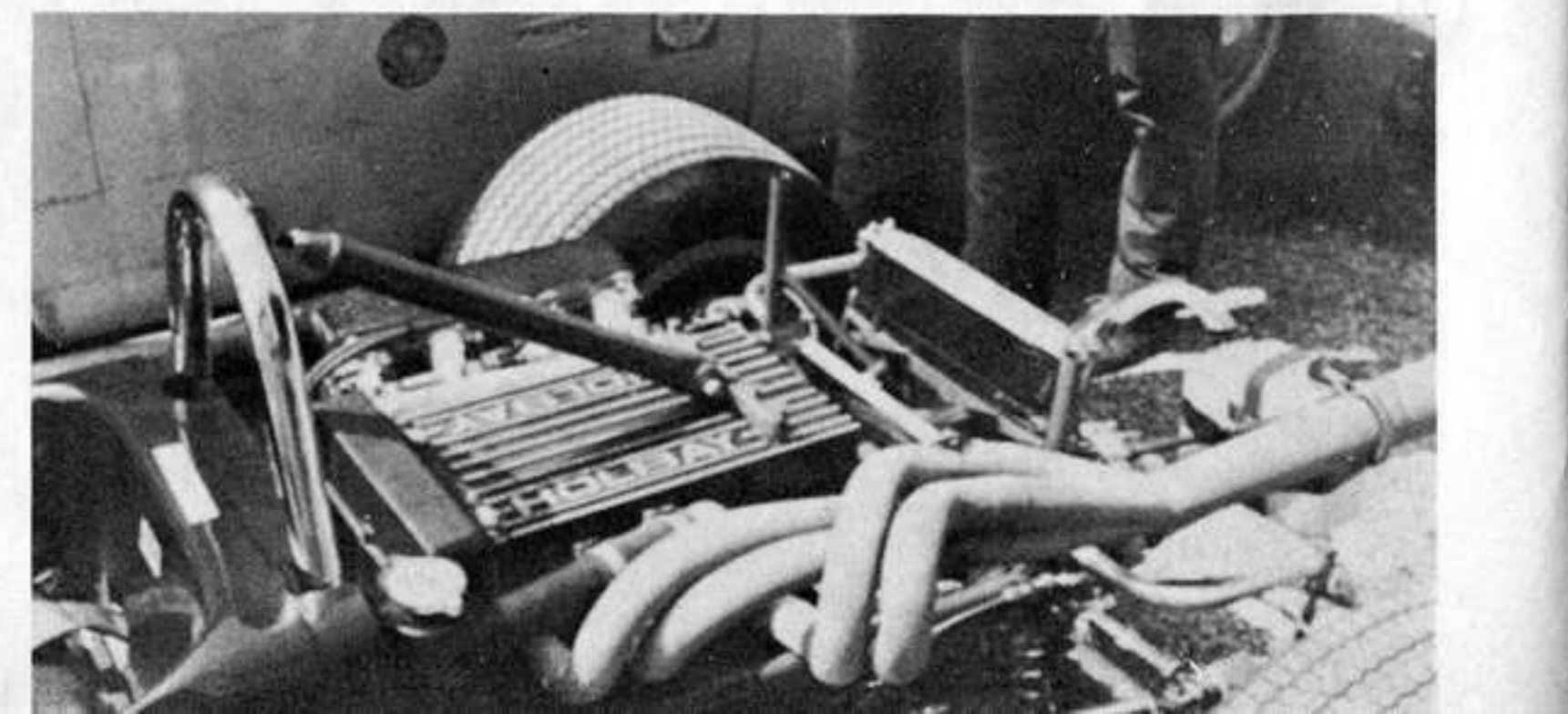
«Sono stati fatti grandi sforzi e grandi opere grandi che potrebbe diventare il più bello autodromo d'Europa, mi sembra a questo punto che il circuito di Imola debba diventare a tutti i costi permanente. Dopo questo luttuoso fatto il Comune di Imola dovrebbe riflettere molto e bene, e battersi perché al più presto l'intero anello venga chiuso al traffico. Io che sono di Imola non riesco a capire perché ancora ci siano degli ostacoli in questa vicenda. Se si continueranno a mantenere queste posizioni, sicuramente altri luttuosi come quello avvenuto il 15 agosto 1969 si ripeteranno. Andando avanti di questo passo poi, la meravigliosa opera compiuta fino ad ora da tutti quelli che l'hanno voluta realizzare, si sta lentamente e inscientemente sgretolando. A.C. Bologna, Comune di Imola, ESTI e tutti i diretti interessati, definivano quindi, d'accordo perché Imola abbia finalmente l'autodromo che si merita».



Il nuovo coperchio punterie che Wainer ha sperimentato a Imola sulla Birel di Vittorio Brambilla: la macchina con i nuovi accorgimenti ha marciato alla perfezione. Ma la vittoria è sub giudice



Per la prima volta in Italia (sopra) la Lotus BMW ha destato una impressione favorevole: superate le non piccole difficoltà per piazzare il propulsore nel telaio, i risultati ottenuti sono stati soddisfacenti. Sotto: sulle nuove Brabham BT35 della Brescia corse erano montati motori Ford nell'alaborazione Holbay; anche l'americano Bisignano e il francese Rousselot hanno usato tale propulsore



ristorante

cavallino

ritrovo degli sportivi dell'auto

Direzione
G. Ronchetti

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

MODELLISMO MONDIALE
per il modellista **più!**

AIRFIX+BANDAI

ESCLUSIVISTA PER L'ITALIA:
IL GIOCATTOLO-BOLOGNA C.P.115



Qualcosa di nuovo regolamento a parte

Cresciuta (a quattro) la scelta dei MOTORI



dopo IMOLA

UN VOLTO, UNA STORIA (di acceleratore)

La grinta di Colzani (nella foto sopra) lascia intendere che qualcosa di giallo è appena successo. Siamo a Imola e il fatto è accaduto il giorno del Corpus Domini, mentre si disputava il Trofeo AUTOSPRINT valido per il C.I.T. Colzani, secondo dietro Zeccoli dopo il ritiro di Pianta, si presenta a 200 kmh per affrontare la «Rivazza», vale a dire una delle curve spauracchio del circuito sul Santerno. Proprio in quel «dolce» istante, il comando dell'acceleratore decide per motivi imprecisati di bloccarsi in apertura piena, cosa che rende la situazione alquanto missilistica. Mentre l'angolo di deriva dei pneumatici si appropinqua rapidamente a valori da kristiania, lo sfortunato «Barbera» fa un rapido calcoletto e capisce che in quelle condizioni non si sta in strada. Mano dunque alla chiave e via l'accensione: da quel momento l'Alfa n. 383 inizia una decelerazione per la tangente che la porta dritta sparata fino al caratteristico sbadabang che si verifica ogniqualvolta un guard-rail rimane contuso. Una correzione dell'ultimo istante evita l'impatto frontale con la barriera, che viene

Dopo la clamorosa «rinuncia» dei commissari sportivi e tecnici a dare il proprio avallo alla classifica finale del Trofeo Shell di Formula 3, ad Imola, è molto difficile parlare delle novità «tecniche» viste in questa occasione. Infatti, l'enorme disparità di «tenuta» riscontrata in sede di verifiche post-gara nel dispositivo di alimentazione delle F. 3 strozzate toglie mordente a qualsiasi considerazione sulla qualità dei propulsori, anche perché (e questo è uno dei lati più spiacevoli della faccenda) non è detto che le eventuali «aspirazioni supplementari» siano sempre frutto di una frode, ma può capitare che i cassoncini abbiano dei traflaggi (per



Ecco la veste definitiva della Quaser di «Gero». Dopo l'uscita di strada nella precedente corsa a Imola, la monoposto si è ripresentata con una filante carrozzeria tipo BRM Formula 1

non parlare dello strumento misuratore) anche quando il preparatore od il pilota hanno fatto tutto quanto è in loro potere per essere in regola.

Comunque, trentatré monoposto in prova per le 24 piazze di partenza sono un record soddisfacente per la nuova F. 3, specie poi se tutte queste vetture montavano propulsori da 1600.

Sulle 24 vetture che hanno preso il via, sostituiti Venturi e Levi con Cinotti e il francese Bonnin, si sono visti 5 motori Alfa Romeo, un BMW e il resto i soliti Ford, suddivisi in 4 Holbay e 14 Novamotor.

Delle cinque F. 3 con propulsore Alfa Romeo, tutti elaborati da Wainer, la più a punto era naturalmente quella di Vittorio Brambilla: il motore completamente revisionato dalla gara precedente montava un nuovo coperchio punterie piatto, simile a quello usato dall'inglese Holbay sul Ford. Per il resto la vettura del monzese, la solita Birel, era pressoché identica alle edizioni precedenti. L'altra novità del preparatore Wainer era il motore di Piazzoli, che utilizzava un diverso impianto di iniezione (Spica al posto del consueto Lucas).

Ma la vera primizia per noi italiani è stata la monoposto di Freddy Kotulinsky, una Lotus 69 con un motore BMW elaborato dallo specialista Schnitzer. Il motore è il 1600 delle vetture turismo della casa bavarese, alimentato da un impianto a iniezione Schafer-Kugelfischer con uno strano trombino a fungo, che termina nella «famigerata» strozzatura. La macchina è andata molto bene e si è poi piazzata al terzo posto, perdendo la piazza d'onore solo in volata per la bravura di Naddeo. Gli altri stranieri, Bisignano e Rousset, hanno invece preferito il solito Ford, ma nell'elaborazione Holbay: motori analoghi erano montati sulle due BT 35 Brabham (nuove di zecca) degli italiani Zucchi e Ramanzini.

Ultima di questa serie, ma più recente di costruzione, la F. 3 del modenese Gozzoli, che ha compiuto solo nove giri in prova con al volante Paolo Minozzi. La vettura è completamente nuova: telaio tubolare di tipo tradizionale, motore Novamotor, cambio Colotti, il tutto per un peso di 442 chili. Particolare interessante, la monoposto è stata approntata in 20 giorni precisi.



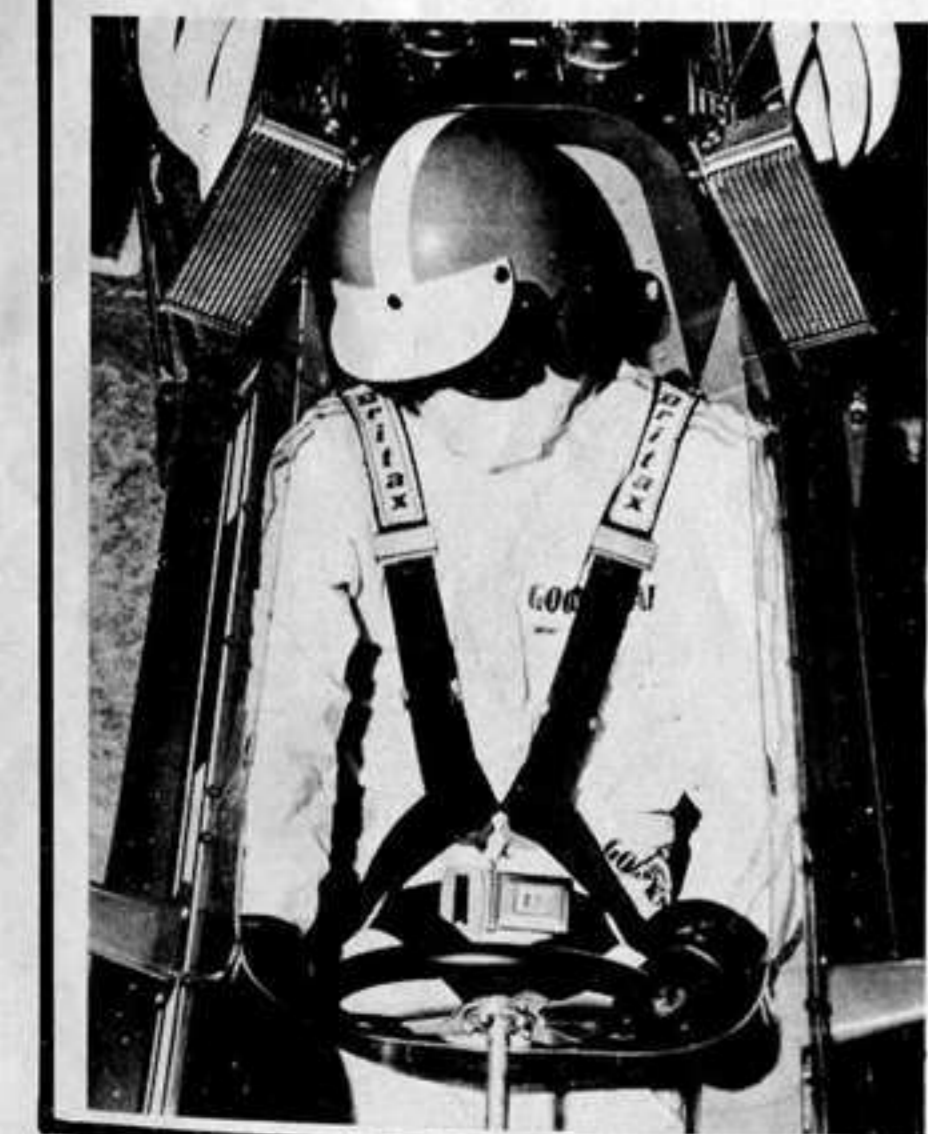
La pedaliera della macchina di Colzani, ancora col pedale dell'acceleratore rimasto bloccato a tavoletta

Fra le tante cose interessanti dell'ultima gara di F. 3 ad Imola, c'era anche la presenza del venticinquenne John Bisignano. L'italo-americano, con la sua March-Holbay F.3, dopo un paio di anni in F. Ford ed in F. A in America, si è deciso a venire a fare la «stagione» della terza formula in Europa. Prima di Imola era stato a Monza, ma con scarsa fortuna. Al «Dino Ferrari» è giunto sesto, facendosi notare per l'eccessiva irruenza della sua azione in una gara fin troppo gravida di «disinvolture» agonistiche. Il fatto interessante è che la sua March (come la Lola Can-Am di Stewart) è patrocinata dalla Casa di sigarette Liggett & Meyers. E' la prima volta che questa Casa patrocina corse in Europa, e se l'esperimento sarà positivo si creerà un team analogo al «Gold Leaf»



Primi passi della Gozzoli: si può notare la sospensione anteriore di tipo tradizionale, i serbatoi bassi e il motore Ford Novamotor. La carrozzeria è già in vetroresina, anche se ancora molto grezza

LA FERRARI VINCE CON SICUREZZA.....SICUREZZA BRITAX



ADOTTATE ANCHE VOI LE CINTURE DI SICUREZZA BRITAX. LE PIÙ GRANDI CASE AUTOMOBILISTICHE E I PIÙ GRANDI PILOTI DI FORMULA UNO CONTINUANO CON SUCCESSO AD ADOTTARE LE CINTURE BRITAX. ADATTABILI AD OGNI TIPO DI AUTOVETTURA.

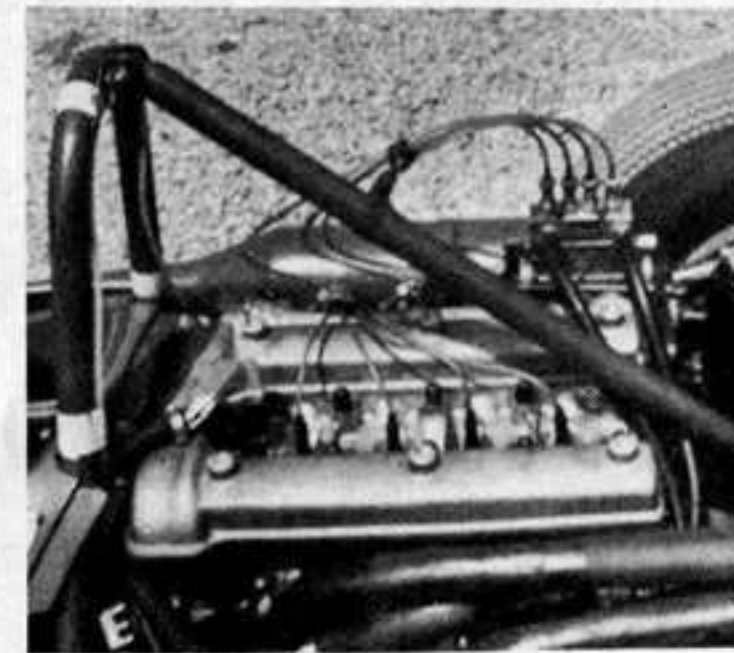
RICORDATE, BRITAX È UN'ASSICURAZIONE SULLA VITA

BLOSTER IL FAMOSO ANTIFURTO BLOCASTERZO, MONTATO IN SERIE DALLE CASE AUTOMOBILISTICHE VOLKSWAGEN - FORD - BMW - OPEL.

PER AVERE UNA DECALCOMANIA DELLA NOSTRA CASA INVIARE LIT. 100 IN BOLLI POSTALI.

ALIPRANDI S.A.S. SEDE: VIALE MONZA, 125 MILANO OFFICINA-UFFICI-DIREZIONE: CERNUSCO SUL NAVIGLIO (MILANO)

colpita di tre quarti, per cui il GTAM ci rimette una fianchetto. Peccato, ovviamente, per la macchina danneggiata e peccato oltretutto perché il pilota monzese, nelle due occasioni in cui ha potuto disporre di una sputajuoco dell'Auletta ha anche dimostrato di saperla utilizzare.



La seconda novità (visibile) del preparatore Wainer è stato il motore Alfa con iniezione Spica: la macchina è di Piazzoli



sosta al box

● Il futuro di molte corse minori che si svolgono sugli AEROPORTI TEDESCHI è in pericolo dopo l'incidente avvenuto a Ulm il 30 maggio, in cui morirono tre soldati investiti da una vettura. Su queste piste è difficile infatti proteggere bene il pubblico. La gara di F. 2 in programma per il 18 luglio a Diepholz è già stata annullata, sostituita da una internazionale di F. 3, anche se la concomitanza con due gare di F. 3 in Inghilterra ridurrà molto la partecipazione.

TUTTE

le notizie prime al tr

Anche MARKO in Formula 1

● È confermato che MARKO, il vincitore della 24 Ore di Le Mans, sarà al G.P. di Germania di F. 1 in agosto con una Surtees.
● Il 2 luglio si svolgerà presso il museo della scienza e della tecnica a Milano il CONVEGNO ESTIVO delle commissioni sportive degli automobile clubs. Oggetto del convegno sarà la regolamentazione sportiva e tecnica, nonché le altre proposte innovative, che s'intendono porre in vigore dal primo gennaio 1972.

Von Wendt mecenate

● KARL von WENDT ha annunciato il suo ritiro dalle competizioni per impegni di lavoro. Venderà tutte le sue vetture eccettuato le Lola T 212 e T 220 che affida a Marko. Se troverà un patrocinatore, può darsi che von Wendt continuerà anche a fare correre van Lennep.
● Corre voce che una importante CASA INGLESE, che ha annunciato da poco un modello nuovo, intenda patrocinare ufficialmente una squadra di due vetture turismo...

SAVAGE ritorna

● SWEDE SAVAGE, rimasto ferito all'Ontario in marzo, è ormai completamente rimesso. Dice che spera di partecipare, sempre con una vettura di Gurney, alla Pocono 500 il 3 luglio.
● Sono stati pagati circa 37 milioni di lire una BUGATTI del 1936, a una asta avvenuta nel Connecticut. La vettura è del tipo Atlantique.
● MIGAULT, pilota di Le Mans, ottimo in F. 3 con la Martini-Ford Novamotor, debutterà nella F. 2 a Rouen, con una Lotus 69, la seconda macchina di Wisell.

Un rally solo donne

● Il quotidiano londinese DAILY MAIL, indice un rally per scegliere la migliore conduttrice, al quale possono partecipare tutte le donne fra i diciassette e i settant'anni. Il premio sarà una Capri e analoghe vetture verranno fornite a tutte le concorrenti per la prova. La manifestazione avverrà in settembre nel sud dell'Inghilterra.
● La GENERAL MOTORS ha annunciato che una grande quantità dei suoi modelli 1974 sarà dotata di apparecchiature di controllo dei gas di scarico.

Contro il muro del suono

● Gary GABELICH e Craig BREEDLOVE hanno annunciato una sfida contro il muro del suono che li vedrà impegnati l'uno contro l'altro il 4 settembre sul lago salato di Bonneville. Si affronteranno su due piste parallele.
● A cura della MODENA CORSE, e per interessamento di don Sergio Mantovani, si è svolta al cinema teatro della parrocchia di Santa Caterina a Modena la proiezione di documentari e film sullo sport automobilistico.

L'autodromo accelerato

● Le imprese che hanno assunto lo appalto dei lavori per la costruzione della pista di prova della FERRARI a Fiorano, stanno accelerando i tempi perché entro settembre la pista, dotata di apparecchiature elettroniche per il cronometraggio, dovrà essere pronta. Non si vedrà più se non per qualche occasione, la troupe della Ferrari al vecchio autodromo della «Madonnina», che servirà per qualche altra Casa o per gli assemblatori.

LARROUSSE non si contenta

● Per quanto desideroso di partecipare al GP di Francia di F. 1 LARROUSSE ha rifiutato due guide: la March di Siffert, che ritiene poco competitiva, e la Lotus 72 ex Walker che potrebbe essere noleggiata, ma a un prezzo troppo alto. Ora Larrousse esamina la possibilità di noleggiare una March 711 per la gara.



FITTIPALDI al Castellet

● Dopo l'incidente automobilistico di cui è stato vittima EMERSON FITTIPALDI fa la convalescenza nella sua villa di Losanna. Ha detto che riprenderà l'attività al GP di Francia il 4 luglio.
● Si è svolta a MODENA la cerimonia di chiusura dell'anno accademico alla Università libera dell'automobile «Orazio Sorbello» che venne istituita cinque anni fa.

AL UNSER in coppa

● La scultura della testa del pilota AL UNSER è pronta per essere saldata sul Trofeo Borg-Warner (in secondo piano), la coppa d'argento alta 1,20 m. e del peso di oltre 35 chili, per il vincitore della prestigiosa Indianapolis «500 miglia». Unser, vincitore per il secondo anno consecutivo della classica gara del Memorial Day, si è unito ai precedenti 44 piloti vittoriosi della corsa — inclusi lo scomparso Jim Clark (1965) e Graham Hill (1966) — le immagini dei quali sono montate sul Trofeo.



FANGIO pensa alle CAN-AM

● FANGIO (dopo essere stato invitato a pranzo da Nanni Galli al ristorante Maito a Forte dei Marmi) è stato a Modena a prendere contatti in vista delle due prime prove mondiali di F. 1 e del campionato marche del 1972 che si svolgeranno in gennaio a Buenos Aires. L'ex campione si è anche espresso favorevolmente per l'effettuazione in Argentina di gare tipo Can-Am e tipo Tasmania.

TORINO - Durante l'assemblea generale dell'ANFIA, tenutasi recentemente presso il Museo dell'Automobile, il presidente Biscaretti ha svolto la relazione annuale, cominciando con una panoramica del settore e dando i consuntivi raggiunti nel 1970.

Nel primo quadrimestre 1971 sono stati costruiti 626.454 automezzi, contro 642.202 dello stesso

SIGNIFICATIVE CIFRE

Diminuita la produzione

so periodo dello scorso anno, con una flessione del 2,5 per cento. Le vetture sono calate del 2 per cento circa, mentre è di oltre l'11% la flessione per gli automezzi industriali.

Colpa della situazione sindacale, che fa prevedere un ulteriore peggioramento nel bimestre maggio-giugno le cui festività fanno diventare inoltre più difficili i recuperi. Per contro bisogna ricordare che nei primi quattro mesi dell'anno la produzione dei nostri concorrenti del MEC ha fatto invece notevoli progressi, col +9% in Francia e il +6% in Germania.

Il mercato interno continua a essere ricettivo per le vetture, ma la disponibilità insufficiente

PIU' scorrevole in rettilineo

Quello della Autotecnica VICO non è un nome nuovo nel vastissimo campo dei costruttori artigiani. L'ultima sua realizzazione è una monoposto per la Formula Ford, trasformabile anche in Formula 3, che nell'aspetto esteriore rivela l'originalità stilistica che ha sempre caratterizzato il costruttore ligure. Il telaio è convenzionale, a traliccio in tubi di acciaio al cromo-molibdeno a sezione tonda e quadra, con diametri da 20 a 28 mm. Le sospensioni anteriori a doppi triangoli sovrapposti, con bilanciere superiore e gruppo molla-ammortizzatore interno, con ammortizzatori Ariston regolabili. Posteriormente, la Vico ha studiato un nuovo sistema di cinematismo il quale, pur con i consueti schemi di sospensioni attuali, permette però di minimizzare le variazioni di assetto delle ruote posteriori nelle curve, ottenendo anche una maggiore scorrevolezza in rettilineo. I freni sono a disco, con doppio circuito, montati sulle ruote e con convogliatori fissi sui freni anteriori. Dimensioni: passo 2200, carreggiata anteriore 1340, posteriore 1330. Il motore è naturalmente quello di serie della Formula Ford, cioè il Cortina 1600, preparato dalla Vico con un carter secco di costruzione della stessa Vico. La carrozzeria è in vetroresina, in un solo pezzo, di linea originale.



PISA - Due nuovi prototipi sono stati realizzati dal pilota Pier Luigi Muccini e sono già stati visti in gara. Il primo, uno sport prototipo è stato realizzato su un telaio a traliccio particolarmente studiato per accrescere le doti di affidabilità (è stato usato del molibdeno da 20 a sezione tonda anteriormente e a sezione rettangolare posteriormente). Del peso di 483 kg, questo prototipo con carrozzeria in vetroresina ha una lunghezza di 3 mt., un passo di 2,25 con una carreggiata anteriore di 1,40 e posteriore di 1,45 mt., è dotato di un motore Ford T.C. 1600 preparato in Inghilterra. Il cambio a 5 marce è un Hewland, freni a disco sulle quattro ruote che montano cerchioni Campagnolo larghi 10" anteriormente e 12" posteriormente, gomme Firestone da 5,00 x 9,50 x 13 anteriormente e da 6,00 x 13 x 13 posteriormente.

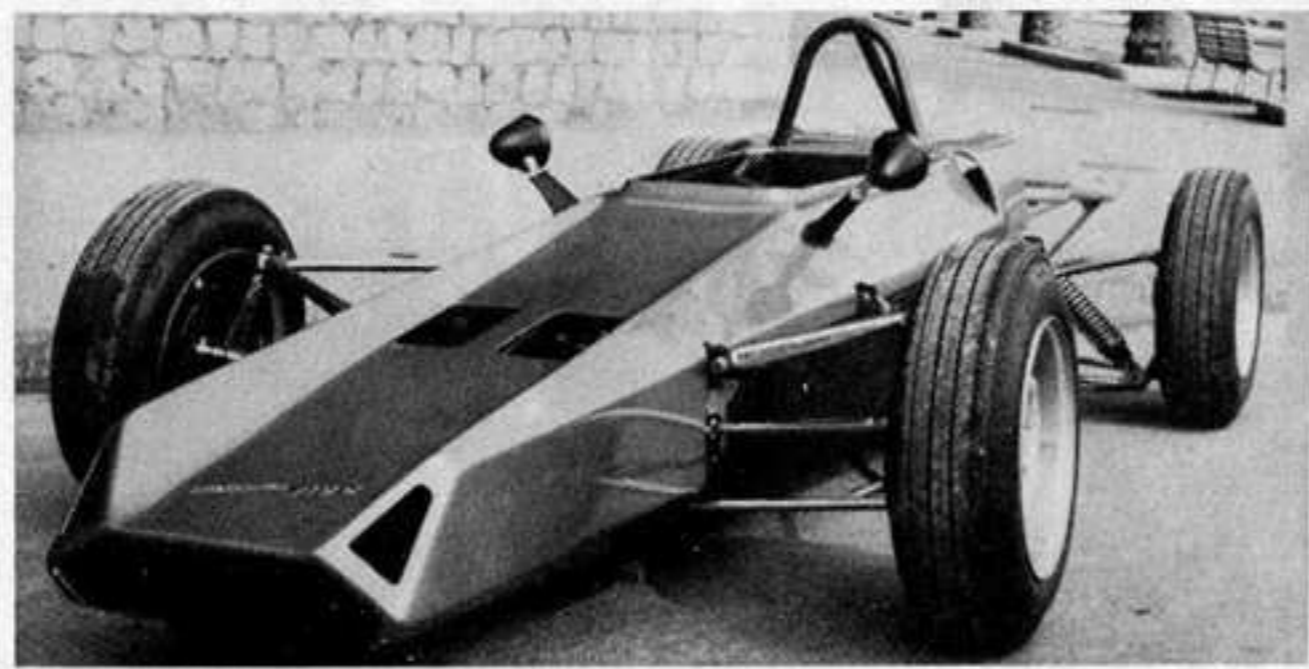
Per la sicurezza, oltre al serbatoio di gomma Pirelli con spugna ha nella canalizzazione del roll-bar il liquido fluorobene con tre uscite: una sulla pompa benzina, una sul carburatore

Quando la sicurezza è presa sul serio

ed una sul pilota, valvola di ritegno tra il serbatoio e la pompa e un filtro allo sfianto.

Il secondo prototipo è una F. 850 realizzata su un telaio a traliccio, scocca in vetroresina, passo 2,08 mt., careggiata anteriore 1,31 mt., careggiata posteriore 1,35 mt. Sarà adibito esclusivamente con giovani piloti del club «La Gherardesca» per le gare in salita.

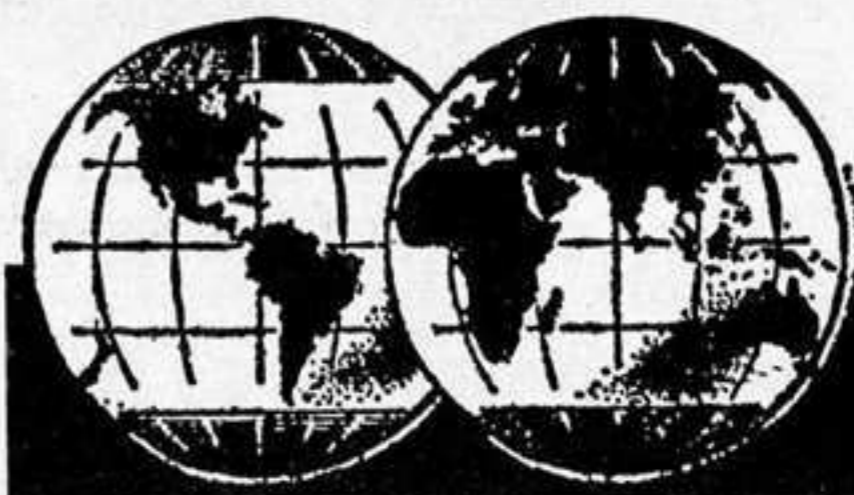
c. b.



SPRINT

guardo dell'informazione

• Nel 1970 ROMA ha avuto il triste primato degli incidenti fra le città italiane: vi si sono infatti verificati 36.636 incidenti cioè in media più di cento al giorno, che hanno causato la morte di 363 persone. Segue Milano con 36.244 incidenti con 152 morti quindi Napoli con 15.000 incidenti e 155 morti.



GIROMONDO

lo fa alimentare notevolmente dalle immatricolazioni estere pari al 25,5% del totale, anche se la percentuale è in lieve diminuzione in rapporto al 1970. A fine aprile si è avuto un aumento del 2% nell'esportazione ma le difficoltà di consegna hanno impedito di fare completamente fronte alla domanda.

Sono poi state illustrate le principali attività dell'associazione.

ORNITE DALL'ANFIA

stosamente delle auto

ne, facendo notare che gli aspetti tecnici assumono peso sempre più grande anche in relazione agli studi e alla sicurezza, nonché all'inquinamento, che comportano intense consultazioni in Italia e all'estero. Si sono già raggiunti buoni risultati, ma è indispensabile che la normativa internazionale, e specialmente le direttive della Comunità Economica europea, vengano automaticamente acquisite dalla nostra legislazione, come succede negli altri paesi. Si è quindi accennato ai pesi e alle dimensioni dei veicoli industriali e alle questioni fiscali e doganali. Sono poi stati ampiamente riassunti i rapporti con la CEE e l'azione nel Bureau Costruttori.

Il grande ingorgo

• Pochi giorni fa oltre un milione di veicoli è rimasto bloccato a NEW YORK e dintorni quando due dozzine di ponti levatoi e di passaggio di fiumi sono stati abbandonati dai custodi che protestavano per le pensioni.

• Dopo la gara di F. 3 di CHIMAY gli organizzatori parlano della possibilità di organizzarne una di F. 2 per il prossimo anno. A quanto pare il patrocinio c'è, ma sarà difficile inserire la gara nel calendario della F. 2.

120 all'ora « limite » tedesco?

• Le compagnie di assicurazioni tedesche hanno annunciato prossimi aumenti dei premi e le industrie ritoccheranno i prezzi delle automobili. Inoltre in Germania si parla di un LIMITE DI VELOCITA' per ridurre l'enorme numero d'incidenti stradali; la velocità massima consentita sarebbe di 80-90 orari sulle strade normali e di 120 sulle autostrade. La polemica è già violenta.

Premio sfortunato

• Una settimana prima di ricevere un premio per ventotto anni di GUIDA SENZA INCIDENTI un automobilista americano ha proprio avuto un incidente. A bordo con lui c'era il figlio del funzionario che doveva consegnargli il premio. Pare che gli verrà dato ugualmente.

• La FIAT CONGO potenzierà le proprie attività. E' stata avviata la costruzione della nuova sede della filiale a Kingabwa per un impegno di spesa che supera il miliardo e mezzo di lire.

NADER accusa le Case inglesi

• L'accusatore dell'industria automobilistica americana, RALPH NADER, rivolge ora le sue armi contro quella inglese, accusandola di produrre vetture con due tipi di misure di sicurezza: quella da esportare in America e quelle per la vendita in patria. Poiché in Inghilterra le misure di sicurezza non sono imposte come negli Stati Uniti, secondo Nader le varie industrie non si danno la pena di provvedere in merito sulle vetture per il mercato nazionale.



Dall'Inghilterra alla Pininfarina

• Un gruppo di clienti di autovetture FERRARI provenienti dall'Inghilterra ha visitato gli impianti Pininfarina e l'ing. Sergio Pininfarina ha illustrato agli ospiti le varie fasi della lavorazione.

• Il GIRO D'EUROPA, il più lungo rally esistente, in calendario nei giorni 9-23 ottobre si svolgerà in sei tappe con partenze ad Erbach Odenwald e arrivo a Travemunde. La tappa più lunga sarà la quinta, che porterà i concorrenti da Istanbul a Zagabria, su un percorso di 2200 chilometri.

Uno scultore sportivo

• Il reggiano REGGIANI, che fu stilista e che è ora in contatto con una società americana per vestire vetture di prestigio, non ha mai dimenticato la sua vocazione di scultore. Franco Reggiani lavorò per alcune ditte italiane elaborando carrozzerie d'avanguardia che oggi sono di moda. Ma allora trovò diffidenza e incomprensione, riprendendo i suoi studi all'Istituto d'arte, diplomandosi e facendo lo scultore. Presto allestirà una « personale » a Modena esponendo fra l'altro un grande bronzo dedicato all'automobilismo.

Una scuola De Graffenried?

• Incontrato l'ex pilota EMANUEL DE GRAFFENRIED. Il « barone » elvetico vorrebbe istituire una scuola di pilotaggio su macchine veloci a Modena. Ha chiesto notizie di Mimmo Dei e della Centro Sud e credeva che... funzionasse sempre la scuola di Modena. Meravigliato nel conoscere che da quasi dieci anni Mimmo, Taruffi e Chiron (che furono gli istruttori) hanno lasciato soltanto dei buoni ricordi a Modena, De Graffenried ha commentato: « Allora potrei tentare io, ma troverò meccanici adeguati? »



Il mestiere di TARASCHI jr.

• Incontrato il figlio di TARASCHI. Ricordate il famoso costruttore delle 750 (anche bialbero) e delle junior. « Che fa papà? » gli è stato chiesto. « Si dedica ad altro ». « E lei ha intenzione di costruire macchine seguendo l'esempio paterno? » « No, ho preferito una attività più tranquilla; faccio il commissario di corsa, meno preoccupazioni ». Ma è proprio sicuro il figlio di Taraschi di avere meno « grane? »

Un romanzo sulle « RUOTE »

• L'autore del famoso libro « Aeroporto » si accinge a scriverne uno intitolato « Ruote » che tratterà dell'industria automobilistica. Pare che HAILLEY abbia già chiesto quasi un miliardo per i diritti del film da trarre dal libro.

• E' stato stretto un accordo fra la NSU e la TOYOTA. Si tratta del ventiduesimo contratto di licenza per la fabbricazione del motore rotante e in particolare del quinto in Giappone.

MARANELLO - Nome magico quello di Maranello; le iniziative si moltiplicano e anche il « crescendo » della officina dei fratelli Gozzoli, specialisti in elaborazioni fa notizia.

I Gozzoli hanno anche una vastissima gamma di accessoriistica per dare alle vetture di serie maggiori prestazioni. Dopo il successo conseguito con la « cassetta » per la Fiat 500, ecco la « cassetta » per la Autobianchi A112 che comprende: 1 albero motore in acciaio speciale equilibrato dinamicamente con corsa di 74 mm; 1 albero a cammes in acciaio con profilo eseguito su disegno Gozzoli; 4 pistoni Mondial, stampati (per consentire una lunga durata del motore) completo di spinotto e segmenti; 16 molle valvole (interne ed esterne) a carico maggiorato che consentono di raggiungere alti regimi di rotazione in tutta tranquillità; 2 anelli di spallamento in acciaio per albero motore. La cilindrata totale con tale trasformazione passa a 982 cc mentre sarà fornita anche una versione « meno aggressiva ».

Ed ecco le prestazioni dichiarate da Gozzoli per la A112 così trasformata: Velocità massima: 165 orari; Km da fermo: 32"; Consumo: 8,4 litri per 100 km; Potenza massima: 65 CV Din a 7000 giri; Coppia massima: 8,4 kgm a 4500.

m. m.

La POPONI fatta a mano



Sopra, la sospensione posteriore della Poponi F. 850 e (sotto) quella anteriore



Fra le tante realizzazioni artigianali che ogni giorno sorgono in Italia, abbiamo ricevuto le foto e i dati tecnici di una nuova formula 850 realizzata da un appassionato di Todì, il signor Poponi. La Poponi (siglata 4 B) è una monoposto molto aerodinamica, con scocca in vetroresina in due pezzi, a forma di cuneo. Con un passo di 2120 mm., una carreggiata anteriore di 1320 mm. e posteriore di 1340, monta pneumatici da 155 su cerchi da 12".

Il telaio in tubi è unito da pannelli in alluminio rivettati secondo



La Poponi F. 850 ha una linea moderna e piacevole. La vettura è stata completamente costruita (telaio, carrozzeria, portamozzi) dal signor Poponi, nella sua officina

la tecnica più moderna: il tutto, con serbatoi benzina da 18 lt., arriva al peso di 350 kg. limite minimo della categoria.

La vettura risulta molto curata; da notare che il Poponi ha realizzato con infinita pazienza quasi tutto con le proprie mani, perfino i portamozzi saldati insieme a tanti altri particolari.

I programmi per la vetturessa sono molto ambiziosi: le prime uscite in alcune gare in salita della stagione 1970 hanno dato discreti risultati, peccato che la sua prima gara quest'anno, la S. Stefano - Passo dello Spino, si sia conclusa con il ritiro di Antonio Antonini, che la guidava, per rottura del radiatore dell'olio.

«Cassetta»

GOZZOLI

per l'A 112

(da 165 kmh.)



Non c'è solo
un CUORE
sportivo
nelle
nuove «2000»

DALL'INVIATO

GARDONE RIVIERA - In questi ultimi anni andavamo ripetendo: non chiedete all'Alfa Romeo una lampadina di cortesia nel bauletto o due bocchette di aerazione sul cruscotto, nemmeno su vetture di oltre due milioni; chiedete potenza, accelerazione, stabilità, frenata ecc., ed avrete il massimo. Oggi, però, alla presentazione delle 2000 berlina, Spider e GT, si scopre che questi particolari vengono aggiunti, assieme a molti altri perfezionamenti.

Potranno sembrare osservazioni banali, queste; invece acquistano un significato ed una importanza ben precisi, in un momento di evoluzione come questo. Infatti, indicano inequivocabilmente una svolta da parte della progettazione e della produzione Alfa Romeo verso maggiori attenzioni, per la parte automobilisticamente più esteriore che tuttavia gioca ruoli di crescente rilievo nella competitività dei nostri mercati.



Qui sopra, il frontale della nuova Alfa 2 litri. La vettura deriva strettamente dalla 1750. Si notano i quattro fari di uguale diametro e lo scudetto Alfa maggiorato. Accanto al titolo, l'interno della 2000 GT V

LE ALFA in frac



Ecco, allora, per la prima volta il condizionatore d'aria a richiesta su un'Alfa (berlina e GT) e tutta una serie di «optional», dal differenziale autobloccante (di dotazione sulle GT e spider) alle ruote in lega leggera, dai vetri atermici azzurrati agli alzacristalli elettrici, agli appoggiatesta, eccetera, oltre al lunotto termico in origine e la doppia batteria per il condizionatore. Tutto ciò sta a testimoniare un processo di ammodernamento e di adeguamento, su questo piano della dotazione, ai maggiori costruttori europei; e, quasi senza avvedercene, ci troviamo a seguire metodi e canoni americani, che fino a qualche anno fa sembravano inattuabili da noi.

to della precedente ed il valore massimo, di 21,1 chilogrammetri (norme SAE) lo si raggiunge a 3.500 anziché a 3.000 giri. Nondimeno, con il nuovo motore la coppia si conserva altissima assai più a lungo, con variazioni impercettibili fino a 4.500 giri e con caduta autentica soltanto dopo i 5.000 giri. Inoltre, la curva di potenza mostra un notevole appiattimento alla sommità, condizione importantissima per le utilizzazioni in accelerazione; infatti, i 150 cavalli SAE si conservano quasi invariabilmente fino a 6.000 giri, con caduta d'un paio di cavalli al limite indicato dei 6.300 giri. In questo modo, le distanze tra i due punti caratteristici di potenza e di coppia massima vanno rivedute e se per il motore 1750 si aveva un indice di 0,45, lo stesso valore lo si ritrova nel 2000 considerando per il rapporto i due regimi di 6.400 e 3.500 giri.

è il passaggio dal tipo SR a quello HR per l'alta velocità) e gli stessi rapporti al cambio, con differenze di pesi e soprattutto di sezione frontale delle carrozzerie. Certo, l'aumento di 18 cavalli viene meglio sfruttato dalla berlina (da 180 a 190 km orari) che non dalle GT e spider (da 190 a oltre 195 kmh), le cui carrozzerie non hanno evidentemente migliori coefficienti adimensionali di forma. Nondimeno, i 5.800 giri letti nel corso della nostra prova autostradale con la GTV parlano d'una velocità reale di 204 kmh.

Meno « sportive » le GT

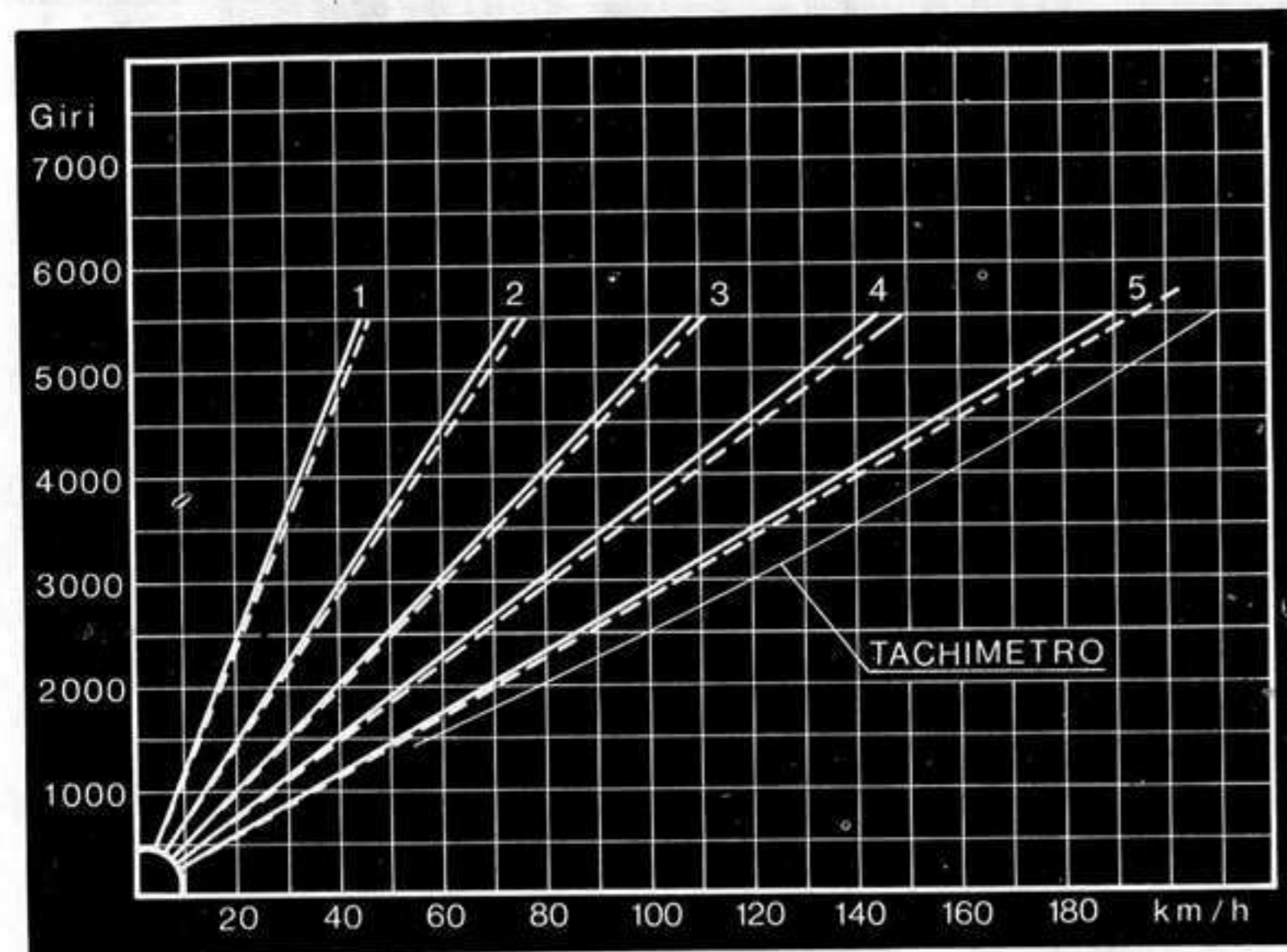
Dal punto di vista funzionale, le macchine fanno sfoggio di tutti i pregi che già ben conosciamo per stabilità, maneggevolezza, frenatura, eccetera, con elasticità ed accelerazione accresciute nella misura indicata dalle curve di potenza e di coppia, tanto da poter guadagnare quasi due secondi sul chilometro da fermo. Per il tipo coupé, che abbiamo guidato più a lungo, abbiamo avuto l'impressione d'un maggiore rollio, impressione che ci riserviamo di appurare meglio, fuori da strade ad alta intensità di traffico. Tuttavia, le esigenze d'un buon molleggio (oggi le GT hanno la confortevolezza delle berline) conducono ad un compromesso che non accontenta lo sportivo più acceso.

Quel che non ci soddisfa nel modo più assoluto, per contro, è la pedaliera: le distanze dal piano dei pedali al piano d'appoggio sul lato sinistro sono eccessive, dovute anche all'incernieramento superiore, mentre la stessa corsa dell'acceleratore ne accentua il disagio. Infatti, non si può guidare una vettura di queste prestazioni con distanze così marcate; e l'invidiabile scuola dei collaudatori Alfa Romeo dovrebbe essere ben precisa a questo riguardo.

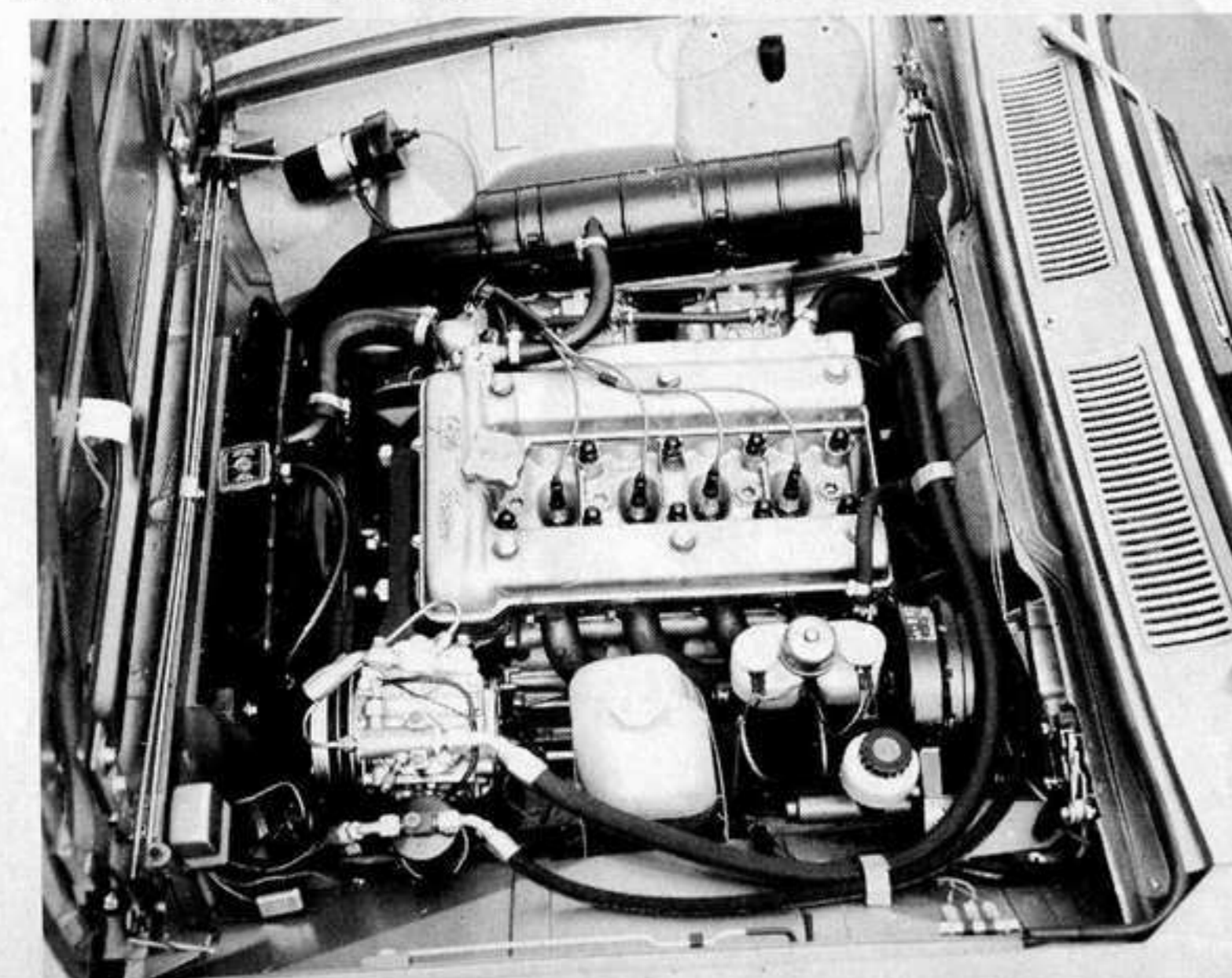
Enrico Benzing

● La seconda prova della Cam-Am, in programma a Mont Tremblant per il 27 giugno non si farà. Gli organizzatori non hanno raggiunto l'accordo con la federazione canadese, si dice per motivi finanziari.

● Se il francese JARIER esordirà in F.1 al G.P. di Francia con una March e se i risultati saranno soddisfacenti parteciperà anche ai grandi premi d'Italia, degli Stati Uniti e del Messico.



Sopra, il diagramma giri-velocità della nuova Alfa Romeo 2 litri berlina (tratto continuo) e GTV e Spider Veloce (tratto spezzato) con i valori riportati dal tachimetro. Sotto, il motore della berlina, portato a 1962 con un aumento di 4 mm dell'alesaggio. In primo piano è visibile il compressorino dell'impianto di condizionamento



Carrozzerie immutate

Comunque, non si creda che il passaggio dalle 1750 alle 2000 sia tutto qui, pur conservando le stesse carrozzerie, con pochi ritocchi esterni ed interni, e gli stessi caratteri d'insieme; il fatto importante risiede nel motore, che trova miglioramenti non soltanto in funzione dell'aumento della cilindrata, ma anche in termini specifici. Infatti, aumentando la cilindrata da 1779 a 1962 cmc., in seguito al solo ampliamento dell'alesaggio, da 80 a 84 mm., ferma la corsa a 88,5 mm., si ha un innalzamento della potenza da 132 a 150 cavalli SAE (ma quando l'Alfa Romeo tornerà alle norme DIN, tanto più significative?), sempre a 5.500 giri, sia per la berlina, che per le versioni ad intonazione sportiva.

Ciò indica un passaggio da 74,2 a 76,4 cavalli-litro, quanto a potenza specifica, quindi un incremento apprezzabile, al livello tecnologico a cui ci troviamo e considerando che solitamente i costruttori conservano gli stessi livelli specifici quando accrescono la cilindrata d'un motore strutturalmente identico. Se vogliamo una valutazione in base alle norme DIN, dobbiamo parlare di 130 cavalli circa, che rappresentano un valore di oltre 67 CV/litro, uno dei più elevati in assoluto, per questo tipo di produzione, e tra i più favorevoli nello stesso ambito dei motori Alfa Romeo, dove rese superiori s'incontrano soltanto in corrispondenza di cilindrata unitarie più ridotte.

Riveduta la « coppia »

La curva di potenza è migliorata sensibilmente dai medi ai più alti regimi, per cui la curva di coppia non ripete alla perfezione l'andamen-

Nella pratica, però, interessano le entità effettive di queste potenze e di queste coppie, lasciando alle teorie le valutazioni specifiche; tanto più che il motore di maggior cilindrata, più potente e più elastico, viene montato su vetture con invariate caratteristiche aerodinamiche e di peso, quindi con cospicui incrementi delle accelerazioni e delle velocità. Ancora di questo motore, bisogna sottolineare il fatto che la conservazione della stessa dimensione della corsa, con analoghi regimi di rotazione, mantiene le velocità medie dei pistoni agli stessi livelli, fra 16 e 19 metri al secondo.

18 cavalli in più

L'allargamento di quattro millimetri dell'alesaggio ha richiesto un disegno del basamento (lo stesso del 1750) un po' ai limiti, in funzione dell'aumento dell'interasse dei cilindri, tanto che le teste presentano camere di combustione leggermente diverse per i due cilindri interni.

E forse, dinanzi a questa necessità di rinnovamento, l'occasione sarebbe stata propizia ai tecnici della Casa milanese per compiere un disegno completo, anche se il problema della rigidità della bancata e della parte alta del basamento, con la soluzione delle canne in ghisa a diretto contatto con l'acqua poteva essere riveduta, non preoccupa i tecnici della Casa milanese, neppure ruotando a 6.000 giri ed oltre.

Quanto a prestazioni, le variazioni fra berlina e coupé (o spider) sono dovute alla sola diversità del rapporto al ponte, che è di 4,3 nel primo caso e di 4,1 nel secondo, avendosi lo stesso identico motore per i tre modelli, le stesse gomme (importante