



Super - carenata la F.1 LOTUS '71



Il «tortellino» CSAI

Nata come un «pasticciaccio» alla romana, la nuova CSAI è diventata un... tortellino alla bolognese. Il girotondo-ROGANO si è completato con l'offerta al Presidente della Commissione Sportiva dell'A.C. Bo., geom. Anzio Zucchi di uno dei sei posti di membri (tre dei quali sono componenti della Commissione precedente). Zucchi ha accettato e dovrebbe così presiedere la Sottocommissione Velocità in occasione del Convegno che si terrà a Bologna nel primo week-end di dicembre.

Questa dunque la CSAI rinnovata:

Presidente: ing. Alberto ROGANO.

Segretario: dott. Erasmo SALITI (l'ing. Baccigaluppi ha mantenuto le sue dimissioni da segretario, ma resta componente della Sottocommissione internazionale dei circuiti).

Vice segretario: rag. Romolo TAVONI (a Milano).

Membri confermati: ing. Carcano di Milano (Tecnica), ing. Poggio di Genova e dr. Marsaglia di Torino (rappresentante ANFIA).

Membri nuovi: geom. Anzio Zucchi di Bologna (Velocità), avv. Stochino di Venezia (Rallye e Regolarità), dr. GALLO di Roma (Karting).

● L'ing. Campanella resta delegato alla FIA col neo designato avv. Carpi de' Resmini.

Diciamocelo in un orecchio: non è una super-CSAI. Ma, per evitare accuse facili di impazienza, vediamo un po' cosa combinerà (sin dal Convegno). Quello che è già stato fatto di sbagliato l'abbiamo denunciato. Adesso speriamo (anzitutto) che non si creda di aver tacitato la «frangia contestatrice», che ha fatto capo a Bologna, con l'incarico a ZUCCHI (che tra l'altro vorrà dire anche la concessione dei 500 milioni del mutuo a IMOLA).

Colin Chapman e i suoi fidi collaboratori stanno già disegnando la nuova Lotus F. 1 '71. Sarà una macchina altrettanto rivoluzionaria che la «72». E ne rovescerà anche alcuni temi tecnici, continuando in quella evoluzione che la Casa campione del mondo F. 1 1970 ha sempre anticipato.

L'aerodinamica subirà una severa trasformazione, per adeguarsi ai nuovi dettami CSI. L'abitacolo sarà completamente avvolgente per il pilota: ne spunterà solo il casco. Ma la rivoluzione Lotus si dovrebbe avere nella parte posteriore. Il motore non sarà più portante ma intelaiato nella vettura.

● Niente 312-P (la nuova Ferrari prototipo 3000) a Kyalami. Alla 9 ORE sudafricana dei primi di novembre parteciperà però una Ferrari ufficiale: è la 512 S modificata che debuttò nella 1000 KM austriaca.

Un progetto-mistero in casa PORSCHE

La «chiusura» della Scuderia Porsche Salisburgo è stata motivata da ragioni economiche. Pare che, al controllo dei bilanci, sia stata constatata una spesa eccessiva, non paragonabile nemmeno alla più vantaggiosa (anche sportivamente) operazione con il team Gulf-Wyer. Cui vanno aggiunte le conseguenze (anche di distruzione di vetture) per l'eccessiva rivalità manifestatasi tra le due formazioni.

A fine '69 venne decisa la rinuncia alla squadra ufficiale, organizzando le Scuderie assistite, proprio per ragioni economiche. Ma la spesa è stata superata lo stesso. E a fine anno '70, successi a parte, si è constatato che si erano consumati tutti i soldi stanziati, più tanto ancora. Perciò la stretta dei freni. Passando ad assistere la Scuderia Martini di Dechent, oltre Wyer, perché c'è qualcuno che concorre alle spese.

Questa delle spese sportive crescenti è una delle ragioni che hanno bloccato il programma F. 1 anche

se, per quanto riguarda il caso Scuderia Salisburgo, c'è chi assicura esserci lo zampino delle Case di gomme. Firestone (team Wyer) aveva chiesto alla Porsche una scelta (con la Goodyear correva la Salisburgo).

La decisione della Ferrari di non affrontare il mondiale Marche '71 con le cinque litri, lasciando così via libera ancora per il titolo alle Porsche, svisciva certamente il contenuto delle gare di durata dell'anno prossimo, anche se accresce l'interesse per la sfida dei prototipi 3 litri che hanno così il loro rilancio in vista del '72. Obiettivo che interessa anche la Porsche.

Per questo nella Casa di Zuffenhausen, al momento, il programma «segreto» che condiziona tutta la fabbrica pare non sia sportivo. La maggioranza delle energie sono volte a questo progetto «misterioso» che potrebbe anche essere quello di una super Porsche commerciale. Una GT tre litri. La spinta è venuta dalla organizzazione Volkswagen. Sapremo, meglio, presto.

● ICKX-ANDRETTI sarà la coppia di punta anche nelle (poche) gare di durata che la Ferrari affronterà l'anno prossimo con la 3000 prototipo. La seconda macchina ufficiale vedrà in coppia, insieme, GIUNTI e MERZARIO. REGAZZONI è riservato alle monoposto.

● L'ing. Sguazzini, neo responsabile del Gruppo Marche Associate alla FIAT, non ha portato a fondo la sua battaglia contro la LANCIA-HF. La Squadra Corse degli elefantini continuerà. Con Cesare Fiorio direttore sportivo. I piloti restano tutti. Continuerà anche la squadra rallye FIAT (con gli stessi uomini: Paganelli «prima-donna»). Tutto all'insegna di quella «leale e irriducibile competitività» (come ha assicurato il direttore generale della Lancia ing. Gobbatto) che in qualche occasione (leggi Austria) ha stupito gli stessi componenti delle squadre non italiane.

● In parole povere: le «Marche Associate» restano «Dissociate» nel settore sportivo. Il famoso Club-del-piloti (tra Lancia, Fiat e persino Ferrari e Abarth) non si farà: ognuno per i fatti propri! Casomai l'Abarth sola potrà avere ancora «prestiti» dalla Ferrari.

● La «dissociazione» continuerà anche per la famosa Operazione DINO-Ferrari Rallye. La «HF» non le avrà alligierite come Munari e C. speravano. L'ing. Sguazzini (che è entrato anche nel Consiglio d'Amministrazione della Ferrari) ha tenuto duro.

Un solo G. P. '71 per GIUNTI

Mario ANDRETTI a New York l'altra settimana e Ignazio GIUNTI giovedì scorso a Maranello hanno firmato anch'essi (dopo ICKX e REGAZZONI) il contratto Ferrari '71. 8-10 corse F. 1 più qualche «MILLE» di durata il triestino d'America; più generico l'impegno di GIUNTI. Il romano di Cosenza sperava dopo il mancato ingaggio di STEWART, di avere la quarta Ferrari F. 1. Ma la quarta Ferrari non ci sarà. Al via dei G.P. '71 solo tre sempre: due qualificate d'ufficio e una da qualificare (per i piloti Andretti, Ickx, Regazzoni). Per Giunti tutto come un anno fa: un solo Gran Premio garantito, magari non mondiale. Tutto quello che avrà in più (come quest'anno) sarà... un regalo (al campione d'Italia).

● C'erano due carabinieri in alta uniforme ai lati della neonata Abarth prototipo 3000 1971 (con l'8 cilindri iniezione) nel giorno inaugurale del Salone. Ma era solo curiosità (molto coreografica) di molti appassionati di corse, senza alcun riferimento alla spiccata somiglianza della nuova compatta biposto dello «Scorpione» con la Porsche MK-3, la famosa «bicicletta» della Targa Florio!...

● Il ritiro della BMW dalle corse è stato deciso anche sull'onda della de-

cisione analoga recentemente presa dal suo pilota Hahne, che è un grosso personaggio della casa di Monaco. Tra l'altro la decisione ha anche bloccato i programmi di distribuire alcuni motori 1600 per lanciarsi nella mischia della nuova F. 3.

● Si parla di una Temporada Turismo in febbraio in Argentina. L'Alfa parteciperà con la GTAM, una delle quali affidata a Facetti. Le «2 litri» milanesi europee correrebbero anche presto in Giappone con de Adamich e Picchi.

● Roberto Bussinello non lascerà la direzione sportiva dell'Autodelta. Resta; anche se rimangono i problemi di trasferimento familiare da Modena.

● La Firestone doveva svolgere prove di gomme con le Ferrari F. 1 in Sudafrica. Ma le ha annullate, per ora. Crisi del dollaro?

● Lo sapete qual è il colmo degli scioperi? Proibire l'ingresso in fabbrica al Presidente della Società Per la cronaca pare sia accaduto al pazientissimo dr. Luraghi, Presidente dell'Alfa Romeo, l'industria automobilistica di Stato.

● Da Zuffenhausen si assicura: Sì, è vero che Brabham è stato spesso a Stoccarda. E non solo alla Mercedes, della quale è commissionario. Però ha detto che, se il tre litri Porsche non arriva almeno a 430 cavalli (pesanti) non è il caso di provarlo sul telaio F. 1.

● Quattro società di assicurazioni in Italia controllano, più o meno direttamente, altrettante pubblicazioni automobilistiche, più o meno autorevoli. E' anche questa una forma di Assicurazione Obbligatoria?

Marcellino

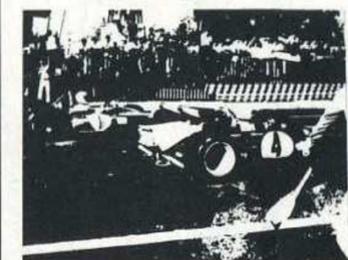
Leggete subito

nelle pagine seguenti

TUTTOSALONE AUMENTANO i prezzi



AGNELLI LAMBORGHINI le verità



Retrosena MESSICO

CORRIERE CORSE?

da pagina 27 a pagina 35

Le rubriche settimanali

a pagina

2 Dove corriamo domenica?

3 LA ZANZARA

38 TUTTESPRINT

40 MOTORAMA

42 SCRIVETECI, rimarremo amici

46 COMPRAVENDITA Informatutto



Sopra, Brabham sempre con la Cooper al Gran Premio di Modena 1962

A sinistra, Jack campione del mondo 1960 con la Cooper Climax 1500

A destra, secondo al Gran Premio del Messico '62 dietro Clark



Sotto, prima vittoria di Brabham su Brabham: G.P. di Levin del 1963



A destra, parodia del «nonno» prima del G.P. d'Olanda '66, che vince



A quarantaquattro anni anche il «nonno» F. 1 ha detto addio alle corse. Con questa «scheda» AUTOSPRINT gli dice addio, addio come pilota e arrivederci come businessman dell'automobilismo sportivo, quale vuol rimanere. Jack Brabham è nato nel 1926 in Australia, è sposato con tre figli. Cominciò a interessarsi allo sport automobilistico verso la fine della guerra e nel 1948 vinse il campionato d'Australia con una Midget preparata da lui. Nel 1953 partecipò a numerose competizioni in Australia con una Cooper e arrivò in Europa, soltanto nel 1955; quando debuttò con una Cooper-Alta a Goodwood. Fu lì che conobbe John Cooper e si accordarono per montare un motore Bristol due litri su una Cooper nuova che Jack avrebbe pilotato. Alla fine del 1956 Cooper offriva all'australiano di entrare in squadra oltre a diventare suo capo meccanico. Nel 1957 con la Cooper-Bristol era impossibile vincere, ma Brabham correva ormai in F. 2, ove ottenne ben sei vittorie e tre secondi posti, per poi apparire in F. 1 a Monaco. Fu notato dalla gente dell'Aston Martin nella cui squadra entrò nel 1958 insieme con Moss, Salvadori e altri noti conduttori. Continuò anche in Formula 2 con la Cooper e in F. 1, ove però non ebbe una stagione molto buona. Intanto si era aggiudicato il titolo nazionale



Sotto a sinistra, Jack soddisfatto dopo il miglior tempo in prova al G.P. USA 1966. Qui sopra, eccoci ai giorni nostri, con Jack seduto nella sua F. 1 ET 33. Sotto a destra, Jack uomo d'affari: rappresentante fra l'altro della Mercedes in Gran Bretagna

di F. 2 e Cooper, incoraggiato anche da due vittorie della sua Casa in F. 1, decise di partecipare al mondiale. Alla prima gara, a Monaco, Brabham vinse e quell'anno si aggiudicò il titolo come pure nel 1960 ottenendo cinque vittorie consecutive. Nel 1961 era ormai maturo per diventare costruttore. Con Ron Tauranac progettò infatti il telaio per una Formula Junior e l'anno seguente si cimentava già con la F. 1, oltre alle altre formule. Nel 1964 vinse quattro gare in F. 2, ma il suo anno d'oro fu il 1966, quando trionfò con le sue vetture con motore Honda, vincendo anche in F. 1 i GP di Francia, d'Inghilterra, d'Olanda e di Germania, laureandosi campione del mondo per la terza volta. Nel 1968 è terzo in Spagna, secondo a Monaco e quarto in Germania, nel 1969 sesto in Olanda, secondo in Canada, quarto negli Stati Uniti, terzo in Messico, ma non bisogna dimenticare soprattutto le vittorie e i piazzamenti di Ickx sulle Brabham. In questo ultimo anno di attività, il 1970, Brabham non ha avuto molta fortuna sempre non dimenticando la buona riuscita delle sue vetture affidate a privati, ma si può dire che ha chiuso in bellezza vincendo con la Matra prototipo 3000 la Mille Km di Parigi in coppia con Cévert.



Solo FANGIO mondiale più di lui

Questo l'albo d'oro dei vincitori del Mondiale Piloti dal 1950 ad oggi:
Cinque titoli: Juan MANUEL FANGIO 1951 (Alfa Romeo); 1954 (Maserati e Mercedes); 1955 (Mercedes); 1956 (Ferrari); 1957 (Maserati).
Tre titoli: Jack BRABHAM 1959 (Cooper Climax); 1960 (Cooper Climax); 1966 (Brabham Repco).
Due titoli: Alberto ASCARI 1952 (Ferrari); 1953 (Ferrari) - Graham HILL 1962 (BRM); 1968 (Lotus Ford) - Jim CLARK 1963 (Lotus Climax); 1965 (Lotus Climax).
Un titolo: Nino FARINA 1950 (Alfa Romeo) - Mike HAWTHORN 1958 (Ferrari) - Phil HILL 1961 (Ferrari) - John SURTEES 1964 (Ferrari) - Denis HULME 1967 (Brabham Repco) - Jackie STEWART 1969 (Matra Ford) - Jochen RINDT 1970 (Lotus Ford).

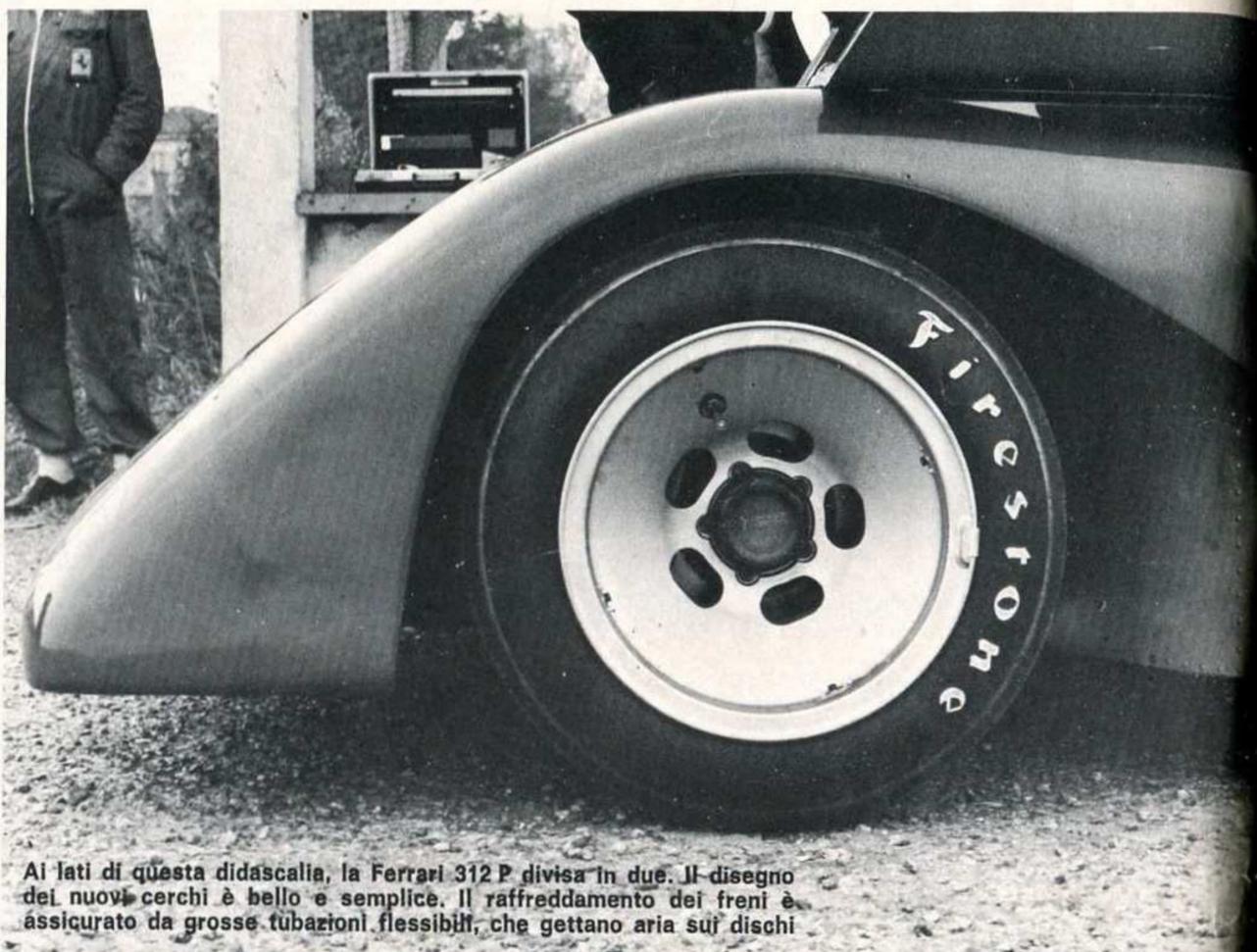




CONTINUAZIONE

Dei PROTOTIPI DESTINAZIONE

'72 solo il
torinese era
al SALONE



Al lati di questa didascalia, la Ferrari 312 P divisa in due. Il disegno dei nuovi cerchi è bello e semplice. Il raffreddamento dei freni è assicurato da grosse tubazioni flessibili, che gettano aria sui dischi

L'ABARTH carta - carbone

TORINO - Come le vetture « di punta » dei carrozzieri, anche le vetture da corsa finiscono per assomigliarsi tutte. L'Abarth 3 litri SP ultimo modello è infatti talmente simile alla Porsche 908 Mk III da giustificare la definizione di « Porsche rossa » che veniva alla mente di chi la vedeva per la prima volta. Non bisogna essere tratti in inganno, però, da questa somiglianza, che è se vogliamo solo apparente, giustificata proprio dal fatto che le ricerche aerodinamiche e le esperienze agonistiche non possono che convergere verso un « optimum » che è per tutti più o meno lo stesso. In

questo campo, cioè, non esistono due soluzioni anti-tetiche per lo stesso problema, e questo può ingenerare degli spiacevoli apprezzamenti nei riguardi di coloro che hanno il solo torto di essere « arrivati dopo » a presentare una vettura che magari avrebbero costruito in quel modo a prescindere dalle esperienze altrui, unicamente sviluppando le proprie idee.

Ed infatti, non si può certo disconoscere all'Abarth una priorità nella « politica » della riduzione del passo e della distribuzione dei pesi.

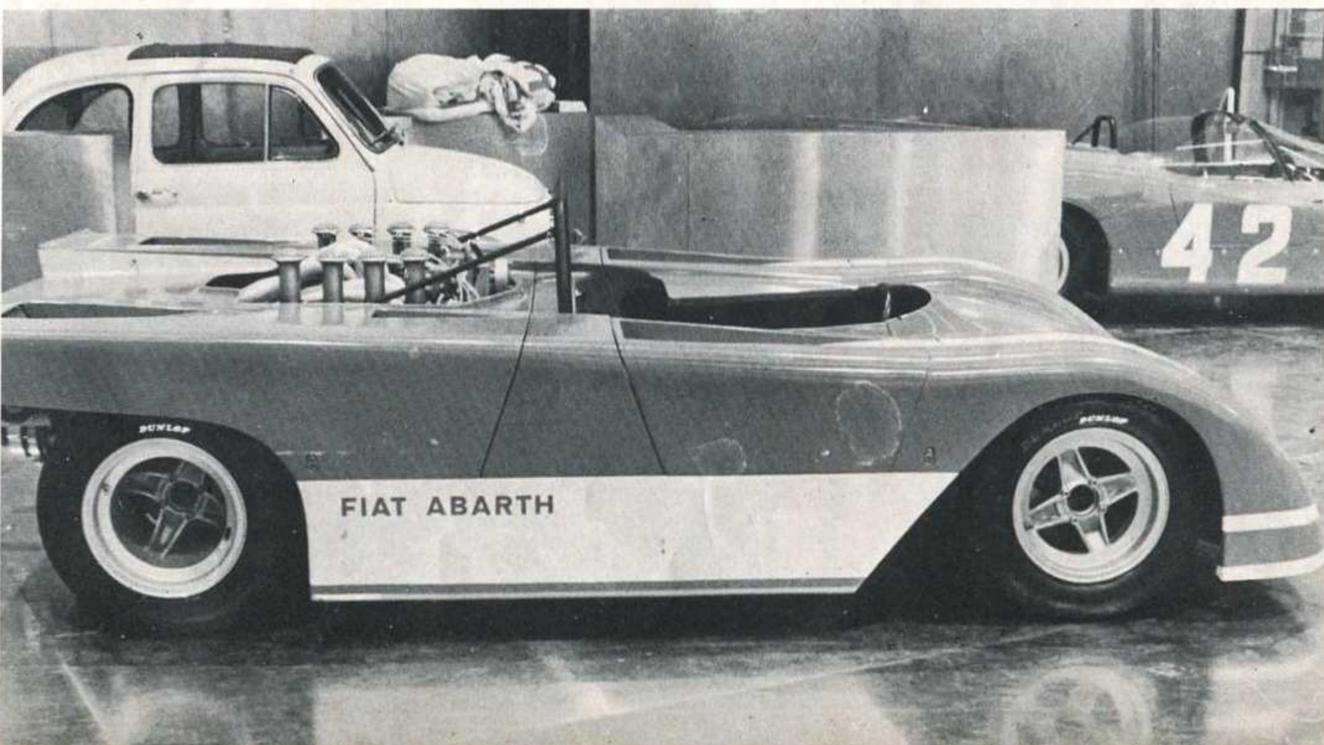
Questa nuova SP, che va a completare il terzetto delle 3 litri gruppo 6 apparse quasi contemporaneamente in questi giorni, in versione « primo esemplare » (Abarth e Ferrari) o in versione « rinnovata » (Alfa Romeo), resta quindi una vettura estremamente significativa, in ogni modo non nata per caso. E' anzi lo sviluppo logico di quelle esperienze e di quella politica di cui parlavamo prima: ha il motore 8 V della vecchia SP 3 litri, però con nuove testate ed alimentato ad iniezione, come avevamo anticipato; ha il passo molto corto ed il posto di guida piuttosto avanzato come si è fatto un anno fa per la SP « piccola », la 1000 che ora è quasi perfetta. Ha il motore centrale (ma Abarth non ha mai pensato di piazzare questo grosso 8 cilindri « fuoribordo »), ed il sufficiente « carico » al retrotreno è ottenuto con l'arretramento dei radiatori, sia del lubrificante che dell'acqua. I radiatori acqua sono sdoppiati ai lati dell'abitacolo, quelli dell'olio alle due estremità di coda, il tutto con abbondanza di prese d'aria NACA.

Per il motore, ora ad iniezione Lucas, si dichiara la stessa potenza massima della versione carburatori (365 CV a 8400 giri), ma grossi risultati si sono ottenuti ai regimi intermedi, tanto che sembra che esso eroghi 300 CV già a 6000 giri.

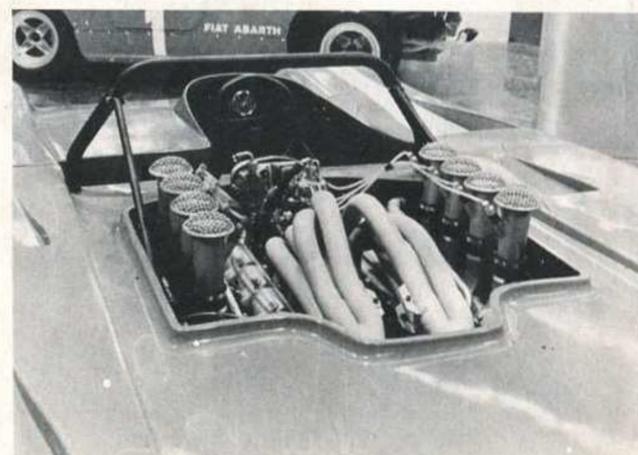
L'obiettivo di questa unità motrice sono i 400 CV, che non dovrebbero essere irraggiungibili dopo aver sviluppato appieno le possibilità dell'iniezione e del nuovo disegno delle camere di scoppio.

Un grosso interesse ha destato, come del resto al suo apparire, la 1000 biposto-corsa, ora perfezionata nelle sospensioni, che ha superato ormai, facendo anche qualche corsa, la fase di studio, ed è pronta per essere venduta. A che prezzo? Non è dato saperlo per ora, anche se le moltissime richieste dei piloti, giustificando una discreta serie, potrebbero abbassare il prezzo della macchina, che non dovrebbe comunque scendere, azzardiamo, sotto ai 7 milioni.

Era esposto anche il primo esemplare, (« ancora caldo di fusione » ci ha detto il dr. Avidano), della nuova testata « radiale » per le bicilindriche 595 e 695, progettata dall'ing. Jacoponi. Il disegno è completamente nuovo, rispetto alla testata conosciuta della 500 Fiat, e la disposizione delle valvole è molto simile a quella sperimentata con successo nella 1000 gruppo 2, cioè con valvola di aspirazione quasi verticale al centro della camera di scoppio e valvola di scarico molto inclinata. Dovrebbe essere presentata per l'omologazione entro quest'anno.

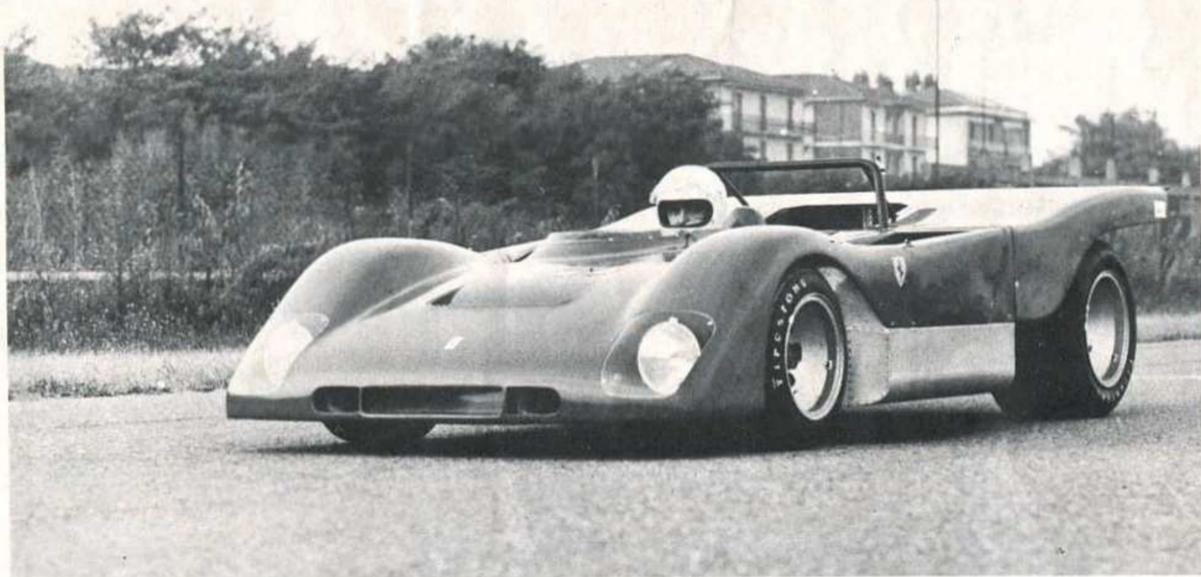
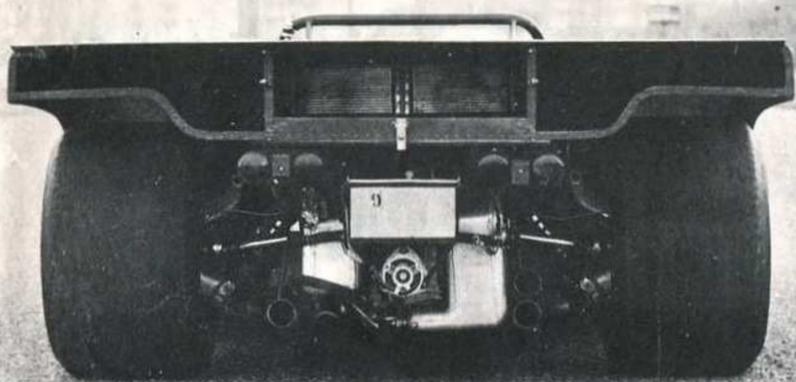


A sinistra, non è proprio uguale, ma poco ci manca. In alto la Porsche 908 mk III, sotto l'Abarth 3 litri. Qui sopra, si notano le due aperture anteriori per il raffreddamento dei freni. Sotto, il motore 8 V della nuova Abarth, con la pompa di iniezione Lucas davanti ai tubi di scarico, al centro delle bancate di cilindri



sempre più
PICCOLI
sempre più
UGUALI

mini 3000



Qui sopra, si nota perfettamente la disposizione degli organi posteriori. Ai lati del cambio il serbatoio del lubrificante, che costringe ad una asimmetria negli scarichi. Piazzata quasi a sbalzo la batteria. Sopra a destra, Schetty nella vettura. Lo svizzero ritiene si possa arrivare ben presto a girare in 50" a Modena. Il cofano posteriore verrà rifatto in plastica (ora è in alluminio) e modificato. Sotto, miss Italia '70 nello stand Firestone a Torino, davanti alla Ferrari 312 B, il cui motore è quello utilizzato per il nuovo prototipo. Era l'unica Ferrari da competizione del Salone

L'ultima vettura da competizione Ferrari, in ordine di tempo naturalmente, è scesa in pista a Modena nei primi giorni della scorsa settimana.

Si tratta dell'attesa nuova 3 litri prototipo, che si farà le ossa nel mondiale Marche della prossima stagione per puntare poi, ormai collaudata, al titolo che dal 1972 sarà riservato alle vetture 3 litri, che si chiameranno finalmente «sport», senza tanti altri aggettivi. Come è noto, nel corso di questa prossima stagione (una vera e propria stagione di «trappasso») coabiteranno queste vetture: innanzi tutto, le ex-Sport 25 esemplari, come ad esempio la Porsche e la Ferrari 512 S; poi vi saranno le Sport 5 litri «monotipo», dato che, in previsione della rivoluzione '72, la CSI ha fatto pressapoco questo ragionamento: «se volete, costruite pure una vettura da 5 litri. Non è necessario che ne facciate 25 per l'omologazione, tanto quest'altr'anno non le userete più»; poi vi saranno i prototipi da 3 litri, che seguono l'attuale regolamentazione.

E' presumibile che il campionato sarà ancora delle 5 litri, pro-

La FERRARI 312 con i parafanghi

tabilmente di una Sport 25 esemplari, magari «ritoccata», grazie alla liberalizzazione dei vincoli di omologa, e sarebbe potuta anche essere una Ferrari 512 M. I prototipi 3000 saranno in una strana situazione: correranno senza limiti di peso, com'è attualmente cioè, ma con un occhio alla stagione '72; nella quale questo importante vincolo (hanno un peso minimo le F.1, non si comprende perché non sia stato stabilito anche per le SP) verrà finalmente introdotto. Questo cosa significa? Significa che chi correrà con una SP 3000 si terrà abbondante con il peso, per poi non trovarsi a mal partito quando detto peso verrà imposto. E' il caso della nuova Ferrari, per la quale non ci si è troppo preoccupati del peso, che attualmente

(circa 600 kg) è con tutta probabilità già al di sotto di quello che sarà il limite.

La vettura è siglata 312 P, come la 3 litri SP 1969, ma non si confonderà con essa: sarà sufficiente chiamarla 312 S, tanto diventerà una Sport quando questa dizione starà a significare «vettura da corsa con ruote coperte», e cioè a partire dal 1972. Inoltre, essa si differenzia nettamente dalla precedente in quanto monta il motore 12 cilindri boxer della F.1.

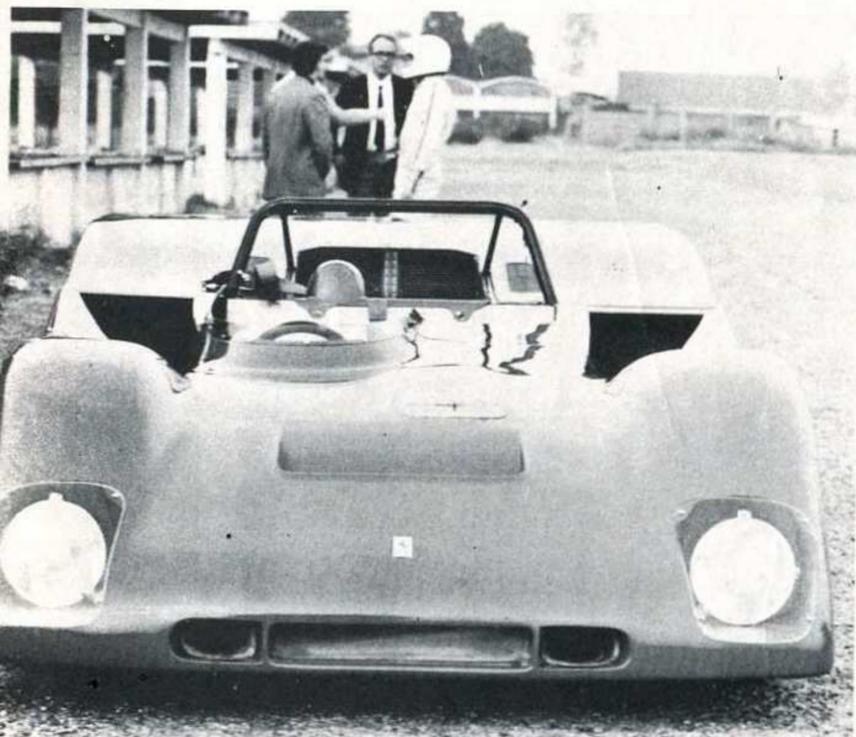
Questa nuova destinazione dell'ormai collaudato ed efficientissimo motore «piatto» era largamente prevista, per lo meno fin dalle magnifiche prove della 212 B, la 2 litri della montagna, che in un certo senso prefigura l'attuale vettura.

La 312 Prototipo è caratterizzata da un passo estremamente corto, inferiore ai 2 metri e 20 cm, e per quanto riguarda la struttura generale ricalca gli schemi della F.1. Il telaio, secondo la prassi in uso alla Ferrari, è un misto di monoscocca e tubi, o meglio è un telaio a traliccio con rivettati dei pannelli di lega leg-



La 312-P FERRARI

Sotto, una vista anteriore della nuova Ferrari 312 P. Si notano perfettamente le aperture per i radiatori, ai lati dell'abitacolo per l'acqua e dietro al pilota per l'olio. La presa d'aria anteriore, con uscita sul cofano, ha solamente funzione deportante



L'Alfa Romeo «nuova nuova», successiva cioè alla vettura vista in collaudo ad Imola. Le piccole portiere incavate integrano il profilo del parafrangente e convogliano l'aria ai radiatori acqua. Sul muso, davanti al treppiede del retrovisore, si nota un'astina: è un segnalatore visivo di rollo

CONTINUAZ. DA PAGINA 21

gera, in funzione di « pelle » e di irrigidimento. Naturalmente, gli ingombri esterni rispetto ad una monoposto sono diversi, quindi non abbiamo una specie di « carlinga » d'aereo come nella 312 B, ma due « cassoni » di forma quadrata, posti ai lati dell'abitacolo, e contenenti i serbatoi, dai quali si dipartono anteriormente e posteriormente, dei tralicci in funzione di sostegno degli organi meccanici. Posteriormente, il traliccio è sopra al motore, che quindi è « appeso » come nella F.1.

E come la F.1, la 3 litri « vestita » ha cerchi da 13" anteriormente e da 15" dietro, con canali da 10" e da 14" rispettivamente. Anche le gomme sono quelle della F.1, cioè le Firestone B 17. Unica differenza, il disegno dei cerchi, molto bello e pulito.

La macchina è stata collaudata

da Peter Schetty, che pur girando poco, e soprattutto in maniera frammentaria per le frequenti regolazioni necessarie, ha ottenuto un eccellente 1'50"9, che non è poco per una vettura alla sua prima uscita. Per curiosità, ripetiamo i tempi (sempre ufficiosi a Modena) di altre vetture: Regazzoni ha fatto 49" con la Ferrari F.1 e 51"9 con la Tecno F.2, mentre il miglior tempo della 3 litri SP « vecchia » è stato un 52"8 di Ammon. Inoltre, se si considera che Schetty era preoccupato per un certo squilibrio nell'assetto della vettura (che coricava molto con il treno posteriore, ed accusava un eccessivo sovrasterzo in potenza), e che il tempo è venuto fuori « tirando » solo 10.000 giri nelle marce basse, la soddisfazione dello svizzero per la nuova vettura è pienamente giustificata.

mag

L'ALFA '71

...e poi dicono che non è cambiata

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MONZA - Lo Stato Maggiore tace o minimizza comunque è un fatto che i progressi e i risultati conseguiti dall'Alfa 33-3 nel forcing finale di questo 1970, bene a sperar ci son cagione per quanto accadrà in futuro nel campionato Marche.

Volete un consiglio? Non perdetevi, l'anno prossimo le classiche di questa serie. In particolare quelle che si svolgeranno su percorsi guidati dove la concorrenza si annuncia spettacolare non solo tra « colleghi » di cilindrata ma addirittura, per la vittoria assoluta, fra le più maneggevoli piccolette da tre litri e i mostri Sport da seicento e passa cavalli. Comunque sia, abbiamo visto a Monza lunedì scorso l'ultimo strillo in fatto di Alfa 3000 cc e per quanto nessuno ci abbia illuminati sul peso attuale del prototipo milanese, ci sembra che in « Delta » si sia varato il « Decretone leggerezza ».

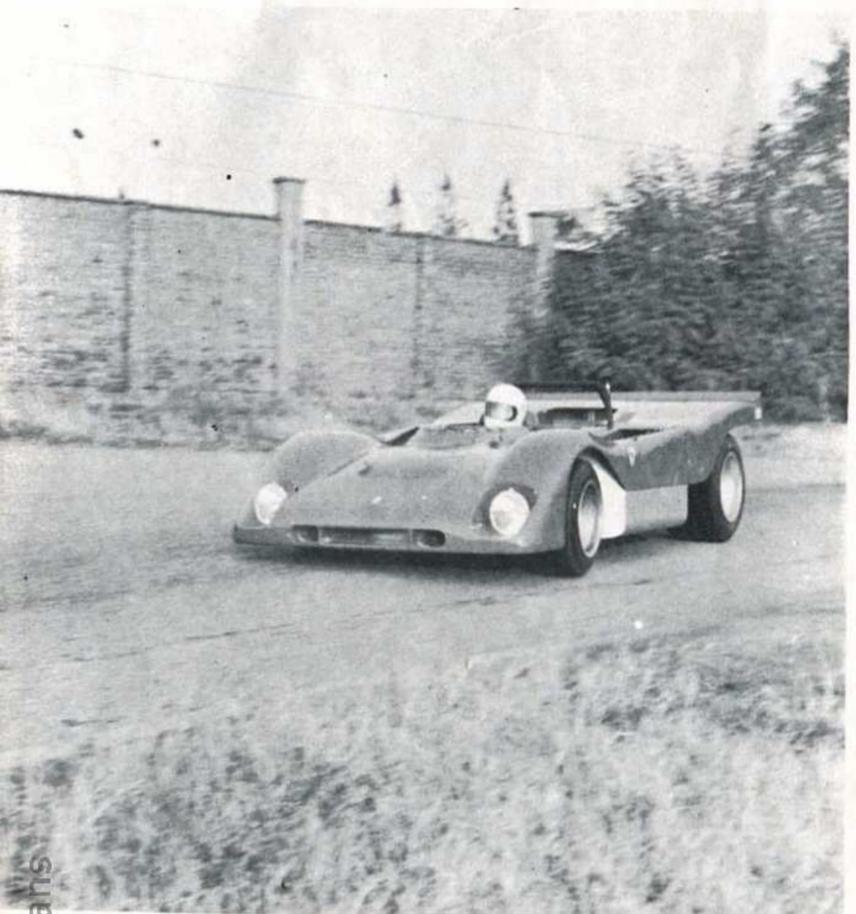
Davvero il mondo in giro, tirando mio ti vedo ma questo è solo un aspetto, sia pure interessante, della questione che ci interessa. Già a Imola, avevamo visto la vettura in preparazione per Zeltweg ed eravamo rimasti colpiti dalle vistose « pu-

lizie » effettuate. Oggi, l'impressione complessiva conferma ed oltrepassa quanto sopra, viste le dimensioni di certi elementi strutturali, per i quali si è andati chiaramente all'osso.

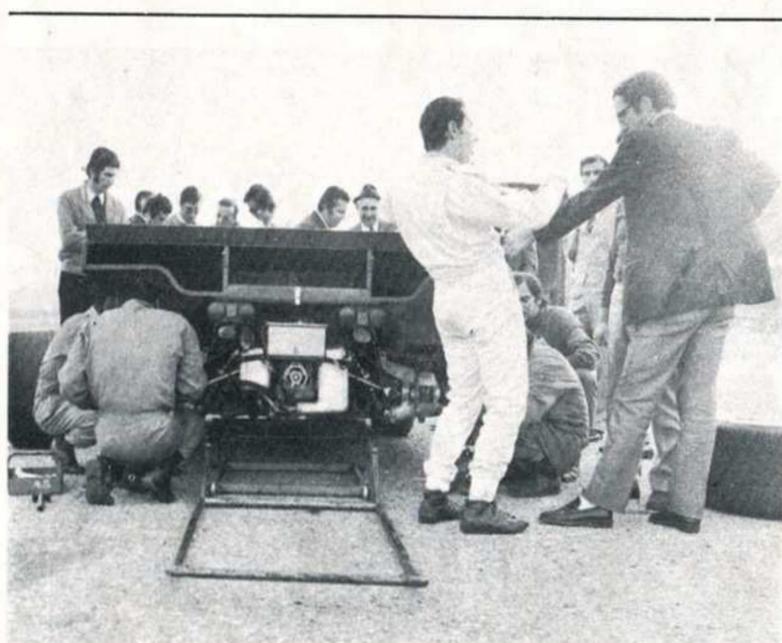
Le modifiche più evidenti, per quanto riguarda la profilatura, interessano il muso leggermente prolungato, ci sembra, verso l'avanti ma sempre a quanto prognato data la notevole altezza della fascia pianeggiante verticale in cui si spalanca la bocca di presa d'aria anteriore. La sporgenza dei parafrangenti rispetto al piano deportante del cofano è ora meno accentuata, cosa che potrebbe dipendere da un innalzamento di tutto il corpo vettura rispetto al suolo. La carenatura anteriore in vetroresina era comunque tanto nuova che lo sportello di accesso alle interiora era solamente tracciato, nell'evidente attesa di un colpo di seghetto e dell'applicazione degli opportuni attacchi.

In conseguenza delle modifiche di linea anteriore, anche gli sportelloni laterali hanno adesso una diversa profilatura, e sono scavati in modo da convogliare ai radiatori « in cintura » la vena fluida che lambisce i parafrangenti.

Mentre a Imola il prototipo aveva



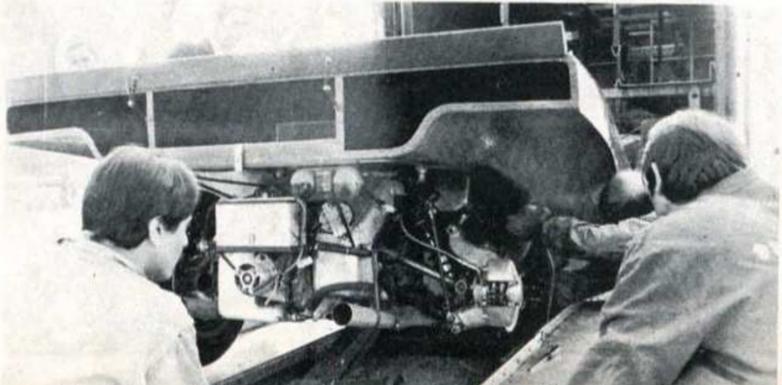
Peter Schetty nel corso dei primi giri di collaudo, affronta la curva che immette nel rettilineo principale della pista di Modena. Si nota l'eccessivo coricamento della vettura, cui si ovvierà con opportune correzioni degli ammortizzatori ed alle barre stabilizzatrici



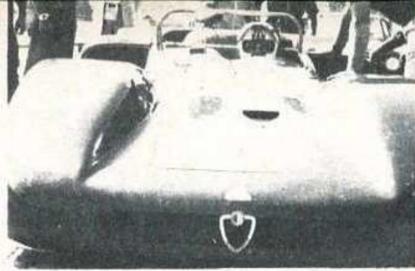
Sopra Schetty « spiega » mimicamente all'ing. Forghieri i problemi di assetto della vettura. Si notano le uscite d'aria posteriori. Sotto, un primo piano della parte posteriore. Notare il bel portamozzo



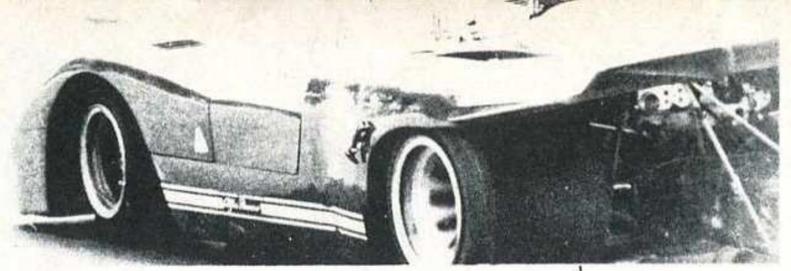
In alto, al centro della foto, una delle due travi a traliccio chiodato che portano « appeso » il 12 cilindri piatto. Sulla coda i radiatori olio. Sopra, una vista dell'abitacolo, con il pannello di servizio sulla sinistra del pilota



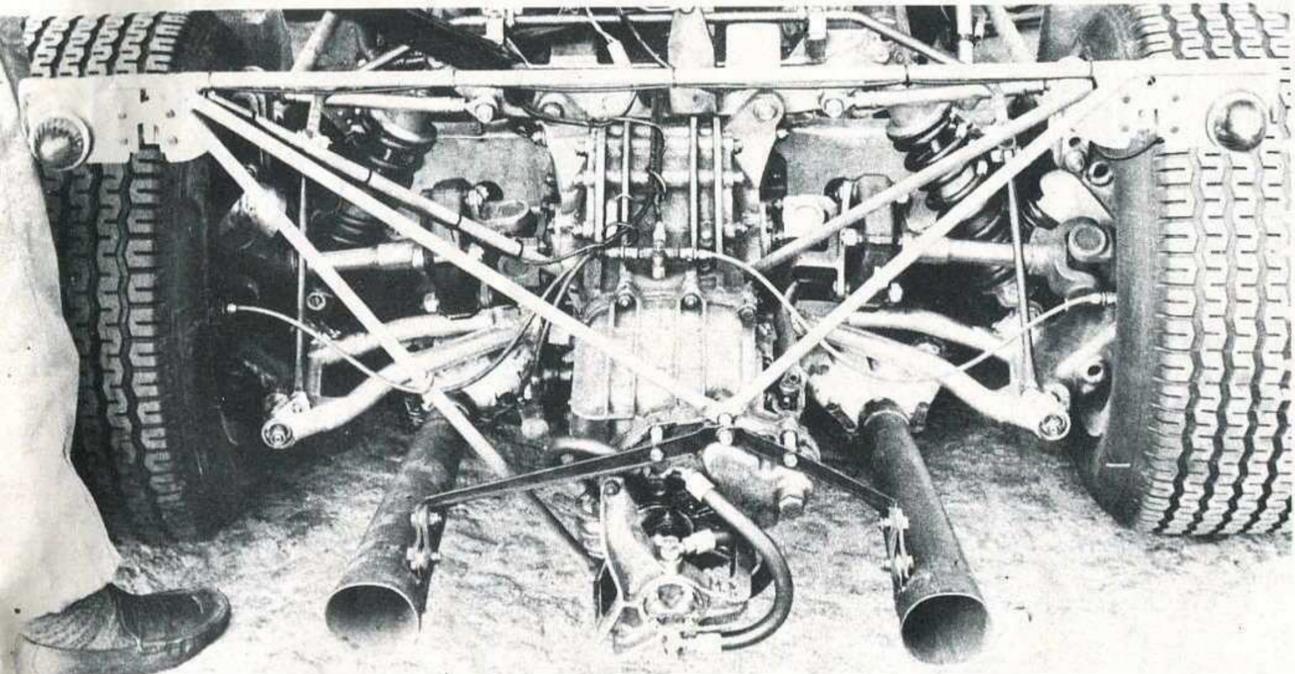
COM'È
la 33-3



e com'ERA
a IMOLA



Qui sopra, de Adamich a Imola con la prima versione della nuova Alfa



In alto il muso della 333 « imolese ». Qui sopra, nel dettaglio del retrotreno si nota lo strano andamento dei triangoli inferiori delle sospensioni, i massicci giunti cardanici ed il traliccio per le luci



Di profilo, la 333 si rivela più convenzionale delle nuovissime rivali, con un passo maggiore cioè e con il pilota meno avanzato. Su di una ruota posteriore, troneggia uno degli otto cornetti di aspirazione

l'abitacolo semicoperto da un tonneau sovrapposto al sedilo del passeggero, a Monza entrambi questi elementi brillavano per la loro assenza. Ragion per cui era visibile l'ordinata parafiamma bucherellata a mo' di groviera, scatola e composta da elementi prestampati. Batteria e Dinoplex giacciono sotto le parti meno nobili del passaniero, il che dignum et justum est.

Dicevamo dianzi che tutto il corpo vettura, mica no, potrebbe essere salito di qualche centimetro onde evitare indesiderati strofinii degli scarichi od altro sul manto stradale. Ciò che ci spinge a tanta ipotesi, oltre all'immane confronto fotografico, è la diversa conformazione della sospensione posteriore (quella anteriore non siamo riusciti a vederla scoperta, mannaia...) i cui bracci inferiori individuano adesso nel piano verticale una traccia curvilinea con la concavità rivolta in basso.

Cosa che, a raccontarsi, non richiede modifiche ma che in pratica ha reso necessaria una nuova traversa portante gli attacchi superiori degli ammortizzatori (Kon) e dei bracci superiori di sospensione.

Per le ruote, come già visto a Imola, i due treni si diversificano sia

per Ø di calettamento che per larghezza di canale. Più precisamente, la vettura di Monza montava ruote da 13x13 davanti e 17Lx15 al retrotreno.

Continuando con le scoperte, abbiamo adesso sulla destra, davanti al relativo pneumatico posteriore una cassa di prelievo (il « catch tank » degli inglesi) che tra le altre sue varie particolarità di circuito presenta anche tanto di coibentazione. Cosicché, il carburante che in essa viene pompato e che ivi sosta in attesa di essere aspirato e mandato al dosatore di iniezione, gode di un certo grado di termoregolazione data l'inerzia termica dovuta all'isolante e la ubicazione in piena arietta carezzevole, appena passata attraverso un radiatore.

Altra variazione di rilievo, nel senso che contribuisce a ripulire il vano motore, coinvolge le canalizzazioni in tubo corrugato che portano il fresco ai freni posteriori. Non più discendenti proboscidi con bocca di presa dorsale, ma prelievo dell'aria necessaria a monte delle ruote posteriori in basso, mediante apposite prese di tipo NACA. O meglio, qui si impone una precisazione in quanto una vera NACA esisteva nel nostro caso solo sul fianco destro,



Gli iniettori sbucano nelle trombette di plastica, mentre si vedono i settori dentati che comandano le ghigliottine dell'aria.

mentre il sinistro portava solo una feritoia apparentemente di uscita. Ricerca dell'optimum? Questo non si sa.

Il tappo di rifornimento benzina è ora unico e solo sul lato destro, mentre in posizione corrispondente a sinistra è installato un tappo speciale di sfogo.

Il circuito frenante sdoppiato si vale di pompe ubicate in prossimità del luogo delle loro gesta. Per i freni posteriori — ATE, per la cronaca — la pompa è infatti piazzata sull'appendice terminale posteriore sinistra del telaio e spinge il suo fluido, ad ogni pestar di pedale, attraverso sole 188 cm canalizzazioni corazzate di tipo aeronautico.

La corsa all'alleggerimento non trascurò le questioni marginali, come i Venturi di aspirazione aria comburente dell'unità motrice. Non più lucido metallo, ma traslucido polivinilico o qualcosa del genere. Plastica comunque, probabilmente iniettata sotto vuoto in un apposito stampo (mizzeca) che modella il pezzo già completo di pirolino sul quale si avviterà il porta-iniettore.

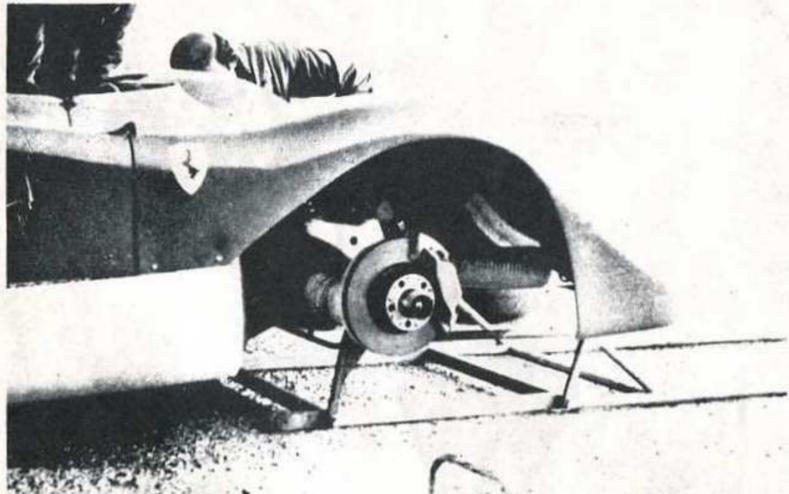
Per finire, un po' di notizie sul cerimoniale. Guidava le danze l'ing. Gianni Marelli, presenti i piloti de Adamich e Zeccoli. Nonostante la comitiva fosse presente fin dalle 8

a.m. non era possibile iniziare a girare fin verso le 10 per motivi di sgombero della pista da rami e foglie di autunno. Ne approfittava de Adamich per ripulire sommariamente la 1750 personale dalle vistose tracce di impantanatura del giorno prima, cose che capitano a chi vuol vedere da vicino il rallycross. Mentre Andrea manovrava materialmente la manichetta,

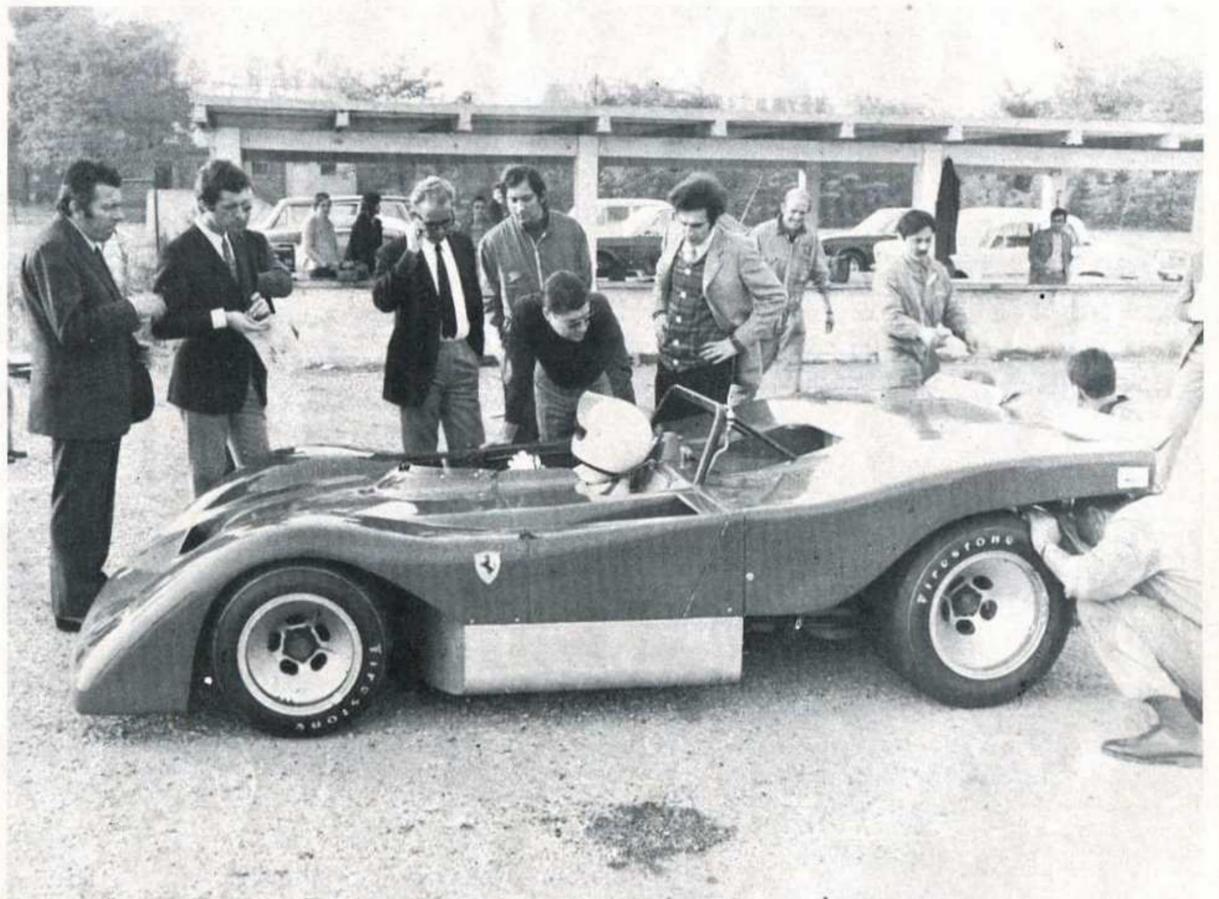
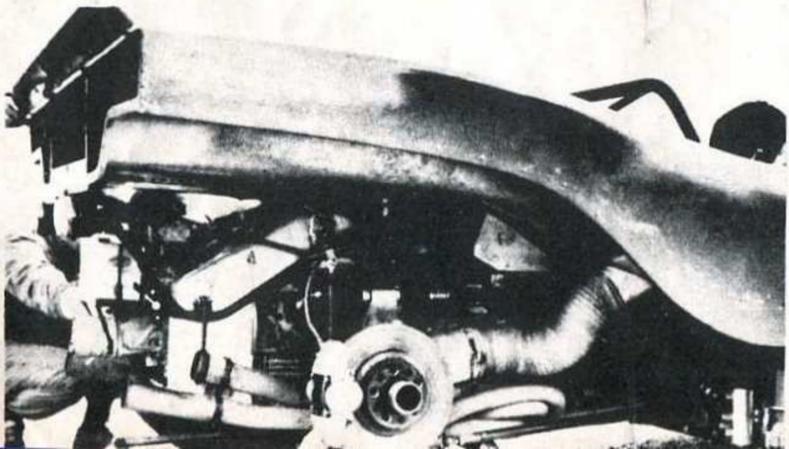
I primi giri di pista stradale, quando è stato possibile iniziare sono stati percorsi da Adamich sul piede di 1'33"-1'34" ed intervallati da soste alquanto frequenti per intervenire su questo e quel particolare di assetto nonché sulla regolazione della carburazione. Verso mezzogiorno, quando il vostro chiacchieratore ha dovuto spostarsi in altra zona del fronte (Torino pre-Salerno), i tempi di Andrea si andavano approssimando al record di classe, con 1'28" e anche meno.

Inutile cercare di arguire e di indovinare quel che sarà in futuro, ma sta di fatto che una 33-3 altrettanto pimpante ancora, ci pare, non si fosse vista. Musica per le orecchie degli alisti

Giuliano Orzali



Sopra, la sospensione anteriore. La barra antirollio è davanti, mentre il portamozzo si protende indietro dove si infulcra il braccio dello sterzo. Sotto, la sospensione posteriore, che è montata direttamente sul cambio. Si nota anche la testata destra del motore



Mentre Rocchi, all'estrema sinistra, sta a guardare, Caliri e Bussi interrogano Schetty. Fra non molto, anche Forghieri arriverà, completando lo staff tecnico presente alle prove. Si notino i nuovi cerchi e la parte inferiore centrale della struttura monoscocca, composta da due cassoni-serbatoio



CORRIERE CO



DOCUMENTO
FOTOGRAFICO

dell'incredibile svolgimento del-
l'ultimo GRAN PREMIO F.1 mon-
diale '70 (col pubblico in pista!!!)

Un Gran Evento y un Gran Desorden

275 mil Aficionados Invadieron la Pista en el Gran Premio de Mexico

Expectación por la Reparación de Clay Esta Noche

El belga terminó subcampeón mundial

ICKX CLARO VENCEDOR EN EL CAOS DEL GRAN PREMIO

Piedras y Botellas a lo Largo del Circuito

el Gran Premio no se Corra más; el Público Rompió Vallas e Invadió la Pista

DALL'INVIATO

CITTA' DEL MESSICO - La drammatica pur se felice conclusione del Gran Premio del Messico e quindi del campionato mondiale 1970 ripropone con urgenza il grosso problema della sicurezza di svolgimento nelle corse. Non quello della sicurezza delle macchine e delle installazioni, ma quello legato alle organizzazioni, che a nostro avviso è persino più importante degli altri. Poiché non nizzativa deficiente anche i mezzi vi è dubbio che in una sfera orga più moderni fallirebbero, in quanto non utilizzati razionalmente.

Che il circuito di Città del Messico fosse poco sicuro non lo abbiamo scoperto adesso, ma da sempre, e basterà ricordare quanto abbiamo scritto soltanto l'anno scorso a questo proposito, con le fotografie degli addetti al servizio d'ordine beatamente addormentati su terrapieni all'ombra.

Non nel circuito in sé che in ultima analisi è abbastanza buono, salvo qualche necessità di ritocco, ma appunto nella organizzazione.

Il Gran Premio del Messico, teoricamente organizzato da un Comitato che comprende un gran numero di persone e personaggi, è in realtà nelle mani di un solo uomo, il direttore ing. Javier Velasquez, che fa il dittatorello della situazione. Il presidente del comi-

tato, Romulo O'Farrill, è infatti soltanto un personaggio rappresentativo, che nel complesso giuoco politico-amministrativo messicano (ancora più complicato ed astruso del nostro) trova nel Gran Premio un mezzo di popolarità, che tra l'altro non guasta i suoi interessi, i quali sono rappresentati da un giornale quotidiano, da altre pubblicazioni e da una stazione televisiva.

Orbene da due anni abbiamo avuto l'impressione che il direttore Velasquez si preoccupi di tutto meno che della effettiva organizzazione della corsa; con particolare riferimento alle economie in danno, giustificate a suo dire dalla scarsità di pecunia, ma che noi abbiamo il diritto di credere dettate da altre ragioni, visto che di gente ne viene tanta a questa gara.

Il Velasquez, tanto per f.r.vi un esempio, è quel personaggio che lasciò un direttore sportivo della Ferrari (non ero io) ad attenderlo in ufficio per lungo tempo protestando cose urgentissime da fare... e che venne scoperto a caracollare davanti alle tribune a bordo della sua motocicletta per farsi ammirare dagli amici in ardite evoluzioni. E' lo stesso personaggio che quest'anno, a Watkins Glen, venne a dire ai concorrenti

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 26

La procace miss riserva per ICKX il bacio della vittoria. La signora Catherine Ickx, dov'era?

Il giorno

RSE 9

Secondo giro. E' in testa Ickx, seguito da Stewart, mentre Regazzoni (primo al primo giro) è terzo davanti a Beltoise. Osservate il muro di folla che incornicia la pista fin dove arriva (Foto LINI)



no della corrida

V8eBrg5ns

CONTINUAZ. DA PAGINA 24

che più di 18 macchine non poteva accettarne, perché non c'erano soldi per pagare i premi di partenza ed il trasporto e che comunque il trasporto poteva essere fatto solo per 18 vetture perché i mezzi non avevano spazio in più. E che davanti a certe richieste precise dei concorrenti, in una discussione piuttosto serrata, si scusò dicendo di doversi assentare un momento ma che sarebbe tornato subito per continuare... e si è diretto alle toilettes. Dalle quali non è più uscito, con gran meraviglia di tutti, che ad un certo punto credendo che stesse male sono andati a cercarlo, scoprendo che... era uscito dalla finestra e si era bellamente allontanato.

E' lo stesso personaggio che stranamente ha poi trovato il mezzo di far trasportare in Messico 19 vetture anziché 18, permettendo così a Rodriguez di avere a disposizione due vetture, mentre tutti gli altri ne avevano una soltanto.

Attentissimo ad economizzare soldi, ed attentissimo a farsi fotografare in compagnia di personaggi illustri o di floride miss qualcosa, il Velasquez per contro non è stato per niente attento a quello che accadeva sulla pista, e vi abbiamo già parlato ad esempio della assoluta inesistenza dei servizi di segnalazione o di soccorso, teoricamente presenti ma che nessuno si curava di controllare. Le fotografie di queste pagine lo dimostrano ampiamente.

E così dobbiamo ringraziare il fatto che durante prove e corsa non è accaduto niente di anormale, nemmeno un piccolissimo testacoda, per cui tutto è andato bene spontaneamente.

Forse il Velasquez, come molti di coloro che abitano dalle sue parti, è un completo fatalista, ed in più devotissimo a qualche santo speciale. Cosicché non si preoccupa, ché tanto sa benissimo che non accade nulla. Se è così...

Però se non è così, come è probabile, la definizione che gli spetta è un'altra. Perché quel che abbiamo visto a Messico nei giorni del Gran Premio supera qualsiasi immaginazione. E quel che abbiamo udito anche.

Sapete già a cosa ha portato la «organizzazione» locale. Migliaia e migliaia di persone, ragazzi, bambinelli, donne, tranquillamente accoccolati per terra al bordo della pista, o in piedi a muraglia nel rettilineo dopo le tribune, quasi stessero aspettando il passaggio delle coppie del Trofeo Baracchi ciclistico, non il passaggio in pochi secondi di bolidi a 250 orari. Per terra cartacce, barattoli vuoti di birra e bevande varie, pezzi di vetro residui delle bottiglie vuotate e gettate sull'asfalto. Cose da non credere. E i piloti che al momento della partenza dicono chiaramente che loro in quelle condizioni non si muovono.

Ebbene il Velasquez e gli altri della «organizzazione» dicono ai piloti che è molto meglio che cambino idea, ché tanto dal circuito è impossibile uscire, e che se giammai si azzardassero a fare questa specie di sciopero sarebbe una catastrofe, perché loro conoscono la gente del paese, capace di infuriarsi avendo pagato per vedere uno spettacolo che non ci sarebbe stato, epperò non più controllabile. Col rischio fondatissimo che se i piloti non partivano



L'invasione

Ecco alcuni momenti delle vicende che hanno portato al ritardo di un'ora e mezza alla partenza del Gran Premio del Messico. La gente scatenata ha letteralmente sradicato (a sinistra) i paletti di metallo che sostenevano la rete di protezione e sta aspettando che la Polizia si allontani per straripare sulla fascia erbosa dietro il guard-rail. Poco dopo l'invasione è compiuta ed arrivano i rinforzi per tentare di arginarla, senza però riuscirci assolutamente (sotto)



ci fosse una sollevazione generale, che avrebbe travolto tutto e tutti, e disfatto tutto e tutti.

Non è una nostra invenzione, è realtà, che persino i giornali messicani hanno scritto a tutte lettere, indignatissimi per quel che è accaduto. Salvo beninteso il giornale del presidente del comitato.

Orbene, adesso c'è un discorso chiaro e tondo da fare. Non ai messicani, ma ai responsabili della CSI appena nominata, molti dei quali erano qui in Messico invitati d'onore (a proposito, erano una diecina: tra spese di viaggio e alberghi, eccetera, calcoliamo che ci scappavano due premi di partenza, almeno, per altre due macchine?). Il neo presidente Metternich tutte queste cose le ha viste bene, e speriamo le abbia valutate.

Comunque, poiché sappiamo che in Germania quel che scrive «Autosprint» lo leggono, anche e soprattutto a livello dirigenziale dello sport, magari attraverso parentele milanesi, vogliamo ricordare a Metternich le scene messicane, perché le mediti. Sicuri che stavolta non parliamo ad orecchie sorde come è accaduto fino a poco tempo fa.

La conclusione che si deve trarre dagli avvenimenti messicani è una soltanto, come abbiamo già detto la settimana scorsa: lo sport non può e non deve correre rischi di questo genere. Senza l'aiuto degli dei atzechi o dei santi personali del Velasquez il 25 ottobre avrebbe potuto ripetere il 5 giugno del 1955 a Le Mans, se non peggio. Soltanto chi ha visto quel che avveniva a Messico può rendersi conto che non stiamo esagerando. Cosa sarebbe accaduto, se un avvenimento del genere si verificava? Provate ad immaginarlo.

Indipendentemente dalle reazioni che in taluni Paesi (compreso il nostro) ciò avrebbe potuto provocare da parte delle cosiddette autorità, c'è il fatto più importante rappresentato dal pensiero degli sportivi, dico di quelli che fanno lo sport e non soltanto che lo vanno a vedere, che non sono per niente dei suicidi in nome dello sport, come incautamente e piuttosto balordamente ha scritto Nando Martellini su un foglio che vorrebbe insegnare a tutti cos'è lo sport. Gli sportivi dell'automobile vogliono fare dello sport, e sono essi stessi a chiedere che tutto il possibile venga fatto per portare i livelli della sicurezza a limiti più alti. Proprio per queste chiediamo ancora, stavolta a Metternich uomo che dallo sport viene direttamente, che intervenga su bito e decisamente.

Gli è toccata subito questa brutta storia, e lo compiangiamo, ma è anche una fortuna per lui, poiché gli dà modo di dimostrare subito che alla CSI l'aria è cambiata. Ne approfitti: il Gran Premio del Messico venga messo in quarantena, poiché quel che è accaduto il 25 ottobre ha cancellato l'anzianità. Riprovino ad organizzare una gara come si deve, dimostrando cioè di poterlo e saperlo fare, e dopo si riparerà di ufficializzazione come prova del campionato del mondo.

E se proprio ci vuole una gara a fine ottobre, al caldo, c'è pronto il circuito di Ontario a entrare in calendario, come tra l'altro molti sperano, per tante ragioni non esclusa quella importante della maggiore tranquillità finanziaria.

Comunque, per tornare all'inizio di queste note, la vicenda messicana ha avuto il merito di riproporre in modo brutale il problema della sicurezza organizzativa, che non è soltanto un fatto messicano. Abbiamo avuto altri esempi, anche in Europa. Penso che sia bene che ci si occupi anche di questi

f. l. ➔

Il muro umano

Ecco due delle incredibili scene osservate nella zona delle tribune durante la gara ed all'arrivo. La folla (a sinistra) ha straripato ed è giunta fin sui bordi della pista, facendo muro sui rettilinei e nelle curve. Durante le prove nel punto in cui c'era la massa di folla a destra era finita la molla dell'ammortizzatore della macchina di Brabham. E l'anno scorso in quel punto era «atterrata» la macchina di Hulme dopo la rottura della sospensione posteriore.

Nella foto sotto vediamo come il «muro» sia diventato compatto attraverso la pista, per unione delle due ali di gente che si sono precipitate sulle Ferrari di Ickx e Regazzoni, mentre stanno arrivando Amon e Beltoise. La gente sullo sfondo, che è appena a una cinquantina di metri, volta le spalle alle macchine sopraggiungenti. A destra in primo piano è Guido Terzi, industriale italiano che abita in Messico, unico a non aver perduto completamente la trebisonda nel gran bailamme.



Insieme con la polizia della strada arrivano anche Rodriguez e Stewart per rendersi conto della situazione ed anche per tentare di convincere la gente ad andarsene. Stewart (sotto a destra) parla al microfono di un'auto della Televisione messicana esortando gli spettatori, almeno, a non lanciare più bottiglie di vetro sull'asfalto. Però il risultato è scarso, e i due se ne vanno convinti dell'impossibilità di cambiare le cose. Notare di Rodriguez (sopra) l'espressione disperata di vergogna per quanto fatto dai suoi connazionali.



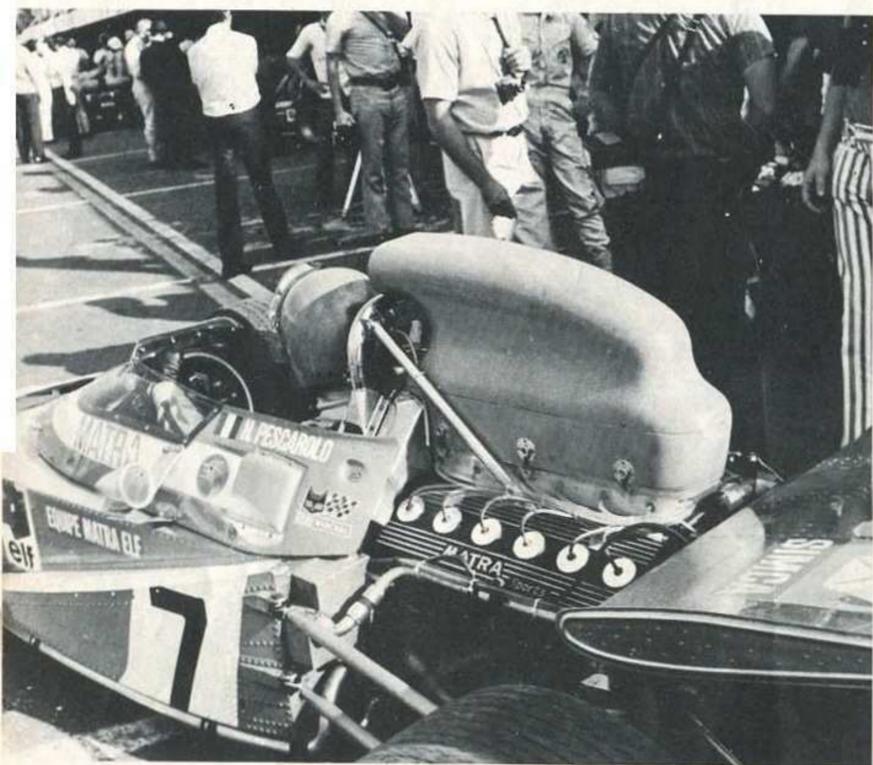


Con l'occhio
al 1971

La
sorpresa
dei
motori
MATRA
col tunnel

Un'altra fase della gara. Dietro la Matra con periscopio di Beltoise, Rodriguez e Amon è Jack Brabham, che dopo una partenza prudente risalirà fino al terzo posto dietro le Ferrari. Purtroppo egli non ha potuto concludere con un buon risultato la sua carriera (a destra). Sotto: qui si vede bene il tunnel d'aspirazione della Matra di Beltoise in azione. (FOTO LINI)

Il tunnel (sotto) adottato dalle Matra per tentare di aumentare dinamicamente l'afflusso di aria ai condotti di aspirazione. Il risultato è stato abbastanza buono, anche se non perfetto. La Matra ha provato in Messico anche la accensione elettronica Dinoplex della Magneti Marelli, già usata anche dalla BRM oltre che naturalmente dalla 312.



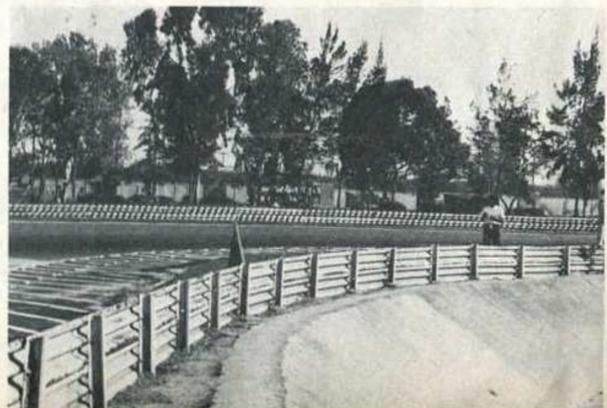
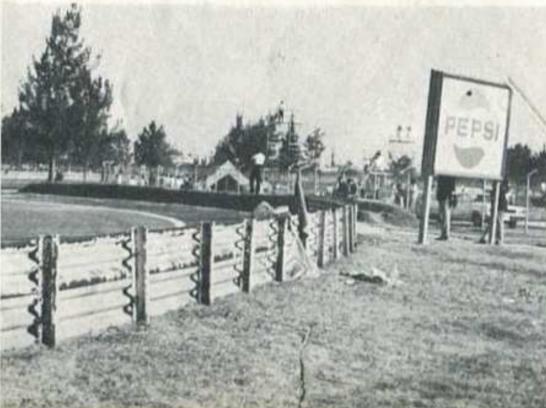
Col Messico si è concluso il campionato del mondo, con Ickx e Regazzoni al secondo e terzo posto. Jochen Rindt è il campione 1970 e il titolo è giusto che lo abbia lui. Tra l'altro non abbiamo mai capito le stranissime discussioni sorte a questo proposito dopo la brutta giornata di Monza. Il campione è quello che alla fine della stagione ha ottenuto più punti o sbaglio?

Comunque il finale della stagione ha detto che la Ferrari ha un effettivo grande margine di superiorità su tutti, per quanto riguarda il motore. Si teme, in Messico, l'influenza della altitudine, cioè della rarefazione dell'aria, ma il fenomeno ha influenzato soltanto in parte il rendimento dei motori italiani, nel senso che essi hanno perduto sì potenza, come tutti gli altri, e proporzionalmente forse più degli otto cilindri (come è giusto) ma il margine di superiorità era tale da permettere anche questo lusso senza tuttavia perdere il vantaggio. Il che promette bene anche per il futuro.

C'è però da dire che Stewart col super-super Cosworth (che tutti gli altri gli invidiavano) ha saputo tenere il passo della Ferrari, fino a che è stato in gara, anche grazie alle gomme ma ovviamente grazie alle qualità del motore. Il che significa che in fondo la Cosworth adesso ha raggiunto un livello abbastanza elevato, sia pure con un solo motore, e che anche se questa unità non regge fino in fondo è abbastanza minacciosa. Anche i Ferrari erano fortissimi ma non reggevano, all'inizio della stagione. Può accadere altrettanto per i Cosworth, per cui potrebbe anche darsi che nelle gare del 1971 i propulsori inglesi si presentino dotati anche di resistenza...

Perciò, come abbiamo già scritto, sotto a lavorare, a Maranello, sia a limare fuori qualche cavallo in più se possibile, ma soprattutto a migliorare telaio e aerodinamica della macchina. C'è ancora da fare, in questo campo, come credo siano convinti anche i tecnici modenesi. Adesso che ci hanno abituato alle cose, piacevoli debbono continuare.

Anche perché insieme coi Cosworth nel 1971 si ripresenteranno i Matra, rinnovati ed alleggeriti, che potrebbero rappresentare una sorpresa, visto che per quanto riguarda il telaio le macchine francesi non hanno molto da invidiare alle migliori. Eppoi di avversari da trascurare non ce ne sono molti...





Come sono programmate le nuove SQUADRE '71

Quel che è certo è che il panorama della Formula Uno 1971 sarà differente dall'attuale, per parecchie novità in ballo.

Ritirati **BRABHAM**, la sua marca continua, ma con altri piloti. Però sparirà una squadra simpatica, che negli ultimi quindici anni ha fatto parlare di sé parecchio, e sempre in bene. Quella di **ROB WALKER**, che nonostante la tanta passione ha dovuto rassegnarsi a «chiudere» poiché gli stava diventando insopportabile finanziariamente l'andare avanti da isolato. Però Rob Walker resterà sulle piste. Non sappiamo ancora di preciso come, ma abbiamo l'impressione che si affiancherà a **RON TAURANAC** nella conduzione della Brabham. E i due insieme potrebbero costituire un tandem molto compatto. Chi avranno come piloti, invece, è più nebuloso. Forse alla Brabham resta **STOMMELLEN**, ma non è sicuro, e forse con Walker torna **SIFFERT**, se non resta con la March.

Dipende, crediamo, dalle decisioni di **AMON**, il quale sembra abbia optato per la **MATRA**. Se Amon sarà alla Matra, Siffert probabilmente resterà alla March, nonostante le delu-

sioni di quest'anno. Potrebbe giocare un fatto cabalistico, cioè la constatazione che appena Amon ha abbandonato una marca questa ha cominciato a vincere! Ma Siffert ha contatti anche con Surtees.

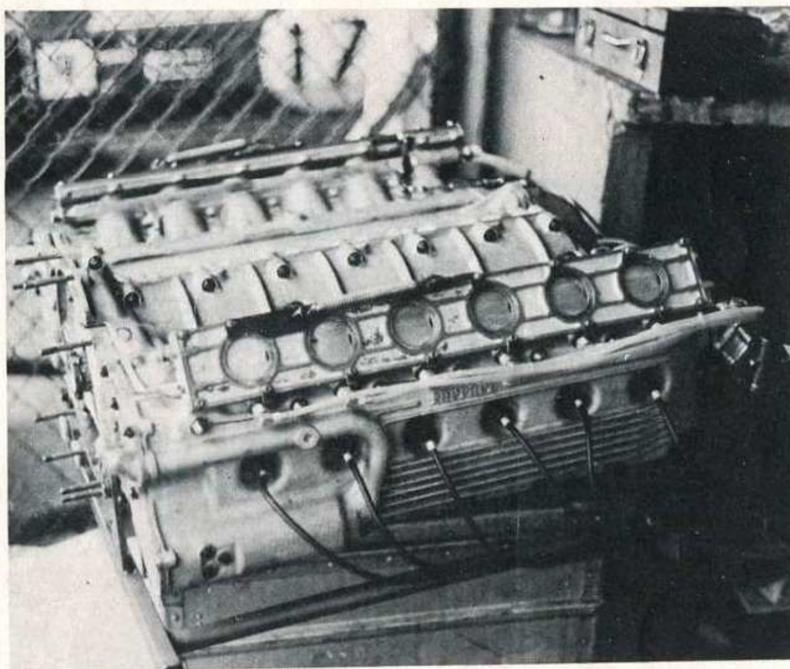
Per il resto di preciso si sa soltanto che la squadra **FERRARI** è fatta, con **ICKX**, **REGAZZONI**, **GIUNTI** e **ANDRETTI**; che altrettanto è fatta la **BRM** con i due attuali **RODRIGUEZ** e **OLIVER**; e che alla **MCLAREN HULME** è sicuro, mentre è dubbio il secondo, se ci sarà. La **LOTUS** (problemi di corse a parte) pare confermi **FITTIPALDI** e **WISSELL**, mentre la **TYRRELL** avrà ancora **STEWART** e **CEVERT**. Surtees continua ed avrà un secondo non ancora deciso (Siffert; Bell, Pescarolo?).

Il mistero avvolge invece i piani della **DE TOMASO**, e quelli della **ALFA ROMEO** che non ripeterà certo le esperienze compiute con la McLaren. Secondo pilota della **MARCH**, invece, dovrebbe diventare ufficialmente **PETERSON**.

Comunque aspettiamo il postino...

Bandiere al vento

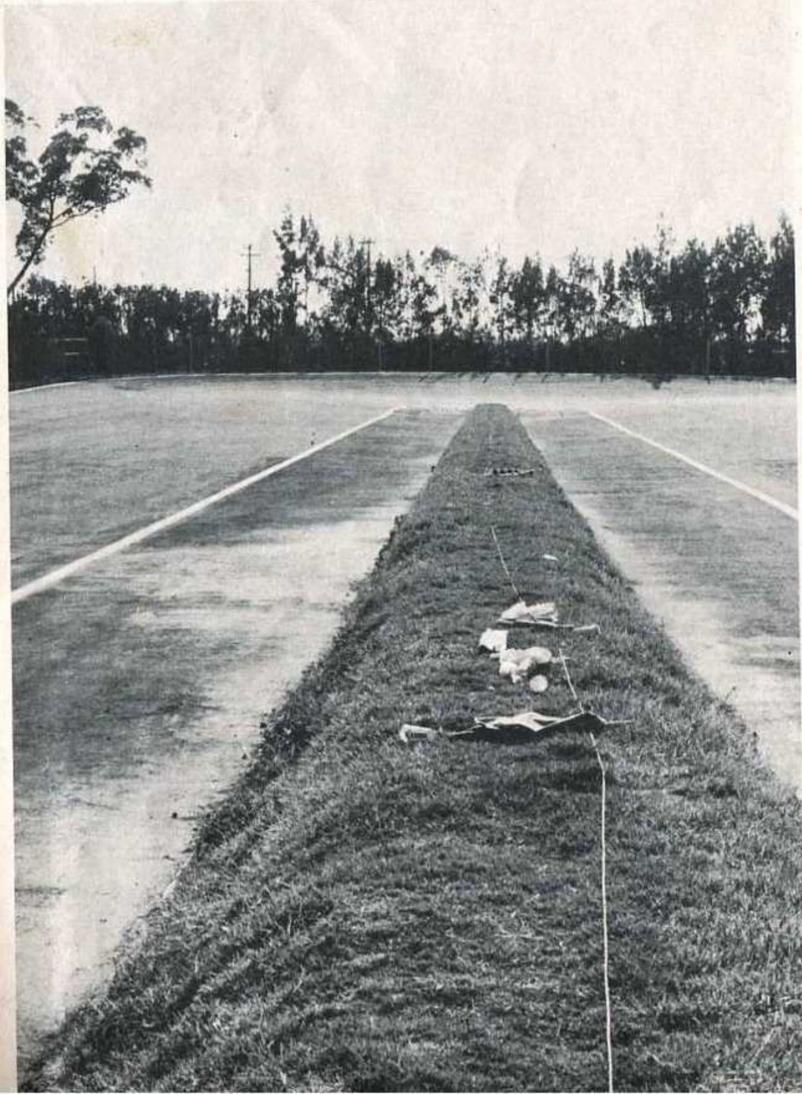
Ecco documentate in queste fotografie le incredibili scene cui abbiamo assistito durante le prove del Gran Premio del Messico. Le bandiere di segnalazione erano abbandonate vicino ai guard-rails oppure sull'erba, mentre i loro presunti «agitatori» se ne stavano tranquillamente a riposare o dormire molto lontano, all'ombra. Qualcuno, come i due giovanotti che vedete intenti a leggiucchiare in una delle curve delle «esse» era vicino al... posto di lavoro, ma gli altri se ne stavano lontanissimi. Così dicasi dei pompieri, che erano a decine di metri dagli estintori appoggiati sul terrapieno (se ne vede uno a sinistra nella foto (a sinistra) nella quale si vede anche la Ferrari di Regazzoni passare davanti ad una postazione di bandiere, non di segnalatori). La bandiera che vedete issata sui guard-rails era quella verde, segnale di «tutto bene». Per fortuna non è stato necessario adoperarne altre durante la gara.



Il blocco motore della Ferrari pronto per essere montato sulla macchina di Ickx in sostituzione di quello rotti sabato. E' stata l'ultima faticata dei meccanici italiani in questa emozionante stagione



Tra De Franchi e Forghieri, Dino Pignatti ha una espressione soddisfatta nell'espore il cartellone. Sopra ci sono scritte cose bellissime (per il risultato)



Dietro Gethin e Surtees è Cevert col braccio alzato. Anche per lui la corsa è stata molto breve

CRESCCE
ancora la
popolarità
dello sport
automobile
negli USA

NEW YORK - Una volta tanto niente sex, niente psichiatri, niente immoralità soggetti prediletti degli scrittori, dei cinematografari americani, soprattutto fenomeno del momento. Louis Harris, il deus ex machina dei censimenti e statistiche, colui che elegge o distrugge un candidato politico con i suoi referendum pre-elettorali, ha concluso un censimento sportivo americano.

Questo «tasto di polso» degli sportivi USA era necessario. Da qualche anno la pallabase, il football, l'ippica passavano per le favorite di turno, ma in effetti non godevano di tanta popolarità.

Dal referendum di Harris si è venuto a conoscere che il baseball (o pallabase) ha subito un calo spaventoso. Infatti dal 40 per cento i suoi fans sono scesi al 27 per cento. L'ippica è scivolata dal 37 per cento al 32 per cento. L'automobilismo, invece, è salito negli ultimi tre anni dall'uno per cento al 12 per cento! Dice il referendum: «La maggioranza dei seguaci è formata da persone al di sotto dei 35 anni, che spendono per equipaggiamenti (caschi, guanti, maglie, giacchettoni di cuoio ecc.) qualcosa come 35 milioni di dollari all'anno».

e arriva l'asfalto di gomma (sprint)!

Sempre il referendum spiega che. «La Goodyear ha appena completato le ricerche (favorevoli) creando un tipo di asfalto gommoso che verrà adottato in quasi tutti gli autodromi americani. Riduce gli slittamenti, produce maggiore aderenza dei pneumatici ma per il momento costa troppo».

I tecnici della ditta americana ad AUTOSPRINT hanno dichiarato che tra un paio di anni quel genere di asfalto verrà immesso sul mercato ad un prezzo di alta concorrenza.

La Goodyear è la medesima ditta che spese oltre 300 mila dollari per creare i copertoni del «Blue Flame», il bolide guidato da Gary Gabelich.

che sfiorò i mille e due chilometri orari sul lago salato di Bonneville. «La Fiamma», di cui si è parlato in una precedente edizione 58mila HP di potenza che le ruote sopportarono con estrema facilità».

Il biondo Pete Hamilton, pilota di Stock Car nel Massachusset, numero due della categoria che ha guadagnato più soldi durante il 1970 è stato congedato dall'esercito americano.

Hamilton, chiamato al servizio militare a Fort Dix, chiedeva l'esonero tramite i suoi legali e l'ottenneva immediatamente. Ora potrà partecipare alla 500 American Stock Car di Rockingham (Carolina del Nord).

Domenica scorsa Jim Paschal era riuscito a qualificare la Plymouth di Hamilton al decimo posto in un gruppo di 40 partenti.

Il richiamo al servizio militare di Hamilton ha assunto note tragicomiche. Hamilton, 28enne aveva prestato servizio militare per quattro anni nel National Guard e quando nel 1968 si trasferì a Charlotte nella Carolina del Nord, l'esercito perse tracce di Hamilton che veniva arruolato ed inviato a Fort Dix nel New Jersey dove iniziava una pronta azione legale che vinceva senza sforzi. Hamilton è favorito nella corsa di domenica.

CORRIERE CORSE



300.000.000
in tasca a HULME

Battuto solo in
volata OLIVER
a RIVERSIDE

RIVERSIDE (California) - Anche il record di Riverside appartiene a Denis Hulme che nella passata edizione vinse su McLaren in 1'34"3 alla media di 195 chilometri.

La fase conclusiva si presenta più entusiasmante che mai, proprio per quella accesa «competition» che gli avversari «cucinano» da settimane.

Prendiamo ad esempio, Jackie Oliver. Il pilota inglese non s'attende di vincere il trofeo «J. Wax» ed i soldi che vanno a braccetto della colossale coppa. Hulme ha già fatto man bassa.

Ieri, Oliver, dopo le prove di qualifica ad Autosprint ha detto: «Mi piazzai secondo a Laguna Seca, ad un secondo da Hulme, poi doveti correre al Grand Prix del Messico dove arrivai settimo, quindi mi precipitai qua a Riverside per tentare di preparare il piano d'attacco contro Hulme il quale, da vecchio volpone a Laguna Seca non commise il minimo errore altrimenti, con la mia Titanium TI-22 alle calcagna lo avrei superato sicuramente».

Qui a Riverside guida una TI 22 completamente rinnovata. Il motore «Riverside» 57559 8, tutto in alluminio di 494 cubic inches Chevrolet V8 è capace di sfiorare 195 miglia in rettilineo, mentre nelle curve ad «esse» appare maneggevole e bilanciata.

La macchina di Oliver è sta-

ta provata in tutta segretezza tre giorni prima della gara.

Il circuito di Riverside lungo 5,148 chilometri — che verrà percorso 61 volte — è il più veloce degli Stati Uniti, dotato inoltre di nove curve difficili.

«E' il percorso da me preferito, ci ha detto Hulme poco prima del via. «Qui occorrono polso, occhio e molta esperienza, visto e considerato che le vetture in gara pos-

CORSA DI RIVERSIDE, decima ed ultima prova della Can-Am Challenge Cup, gara di velocità su pista per vetture bimoto-corsa. 1 novembre 1970.

LA CLASSIFICA
1. Denis Hulme (McLaren-Chevrolet M8D) alla media di 192,96 kmh; 2. Jackie Oliver (Titanium TI-22); 3. Pedro Rodriguez (BRM-Chevrolet P 154); 4. Chris Amon (STP March 707 Chevrolet); 5. Lothar Moschenbacher (McLaren-Chevrolet M8C).

I PUNTEGGI FINALI DELLA CAN-AM 1970

Denis Hulme (McLaren-Chevy) punti 132; L. Motschenbacher (McLaren-Chevy) p. 85; Peter Gethin (McLaren-Chevy) p. 56; Dave Causey (Lola-Chevy) p. 46; Jackie Oliver (TI22-Chevy) p. 45; Dan Gurney (McLaren-Chevy) p. 44; Tony Dean (Porsche 908) p. 42; Roger McCaig (McLaren-Chevy) p. 33; Bob Brown (McEagle-Chevy) p. 29; Chris Amon (March-Chevy) p. 28; Peter Revson (Lola-Chevy) p. 27; Pedro Rodriguez (BRM-Chevy) p. 26.

sono restarti in coda separate soltanto da frazioni di secondo.

Poi è partito, rapido come sempre, sicuro come un professore di matematica.

Da questo momento ha inizio la caccia alla volpe. Alla vigilia tutti avevano giurato

che avrebbero vinto.

Anche Peter Revson, figlio del ricco industriale di cosmetici aveva fatto revisionare e modificare la sua Lola LM che nella tappa di Atlanta, dopo aver guidato per 30 giri e dato il gusto della vittoria ai suoi meccanici, dovette abbandonare per noie al motore.

Ma Jackie Oliver non ha concesso a nessuno di metterci dinanzi al muso della sua Titanium 22, ed ha preso a lottare contestando metro per metro la gara a Hulme.

Hulme schizzava via nei rettilinei, Oliver lo riprendeva in curva. Sembrava che la Titanium avesse più manovrabilità, ed infatti era più veloce in curva, ma l'arancione McLaren di Hulme possedeva il fuoco in corpo.

E dopo 60 giri, durante i quali, nelle retrovie si è verificata la vera battaglia tra Chris Amon e Rodriguez. Hulme tagliava il traguardo precedendo di otto decimi di secondo l'inglese a bordo della sua Titanium.

I quarantaseimila spettatori, che hanno goduto un sole benigno, hanno salutato calorosamente il vincitore che ha detto: «Ora penseremo al 1971. E chissà che non bissemo». Certo che per Hulme: i quasi 500.000 dollari vinti (oltre 300 milioni di lire) nel complesso del Can-Am 1970 costituiscono un bell'incentivo!...

Lino Manocchia

Strepitoso D'Angelo nei «Castelli Svevi»
CANE' reclama
contro i cronometri

BARLETTA - Dopo oltre otto ore dall'inizio si è concluso felicemente il Trofeo dei Castelli Svevi con la strepitosa vittoria del trapanese Alberto D'Angelo. La gara, rinviata il 20 settembre a causa di un'alluvione che scatenò allagamenti e crollo di ponti proprio poche ore prima della partenza, si è finalmente rifatta in una giornata quasi primaverile. Tutti presenti i migliori regolatisti italiani, soprattutto perché si trattava della penultima prova del Campionato italiano di regolarità. La gara, tecnicamente molto valida, con ben otto prove speciali (70 rilevamenti) e otto controlli orari, si è rivelata molto viva. Infatti sono state abolite le marce di trasferimento lunghissime delle passate edizioni, che tra l'altro non servivano ad altro se non ad annoiare.

Lotta serratissima tra D'Angelo e Canè (impegnati oltre tutto per la conquista del titolo italiano). Solo all'ultima prova si è delineata la vittoria del trapanese che con soli nove centesimi di secondo in otto rilevamenti strappava il primo posto al bolognese. Per il terzo posto la spuntava il bravo Bruno su Pavanello e Basile. Conferma di Garraffa e di «Giampaolo», il quale sembra aver perso lo smalto dell'anno scorso.

Un po' di discussione per il funzionamento del «timer» delle prove speciali, B1, B2, B3 e B4 in quanto sembrava che sfasasse. Infatti Canè, dopo l'esposizione della classifica, presentava reclamo. Ma naturalmente non veniva preso in considerazione in quanto non si può reclamare sul funzionamento delle apparecchiature, come da regolamento CSAI. Tuttavia il direttore di corsa dott. Amati e il delegato CSAI Ventura faranno presente l'accaduto alla FIK, predisponendo un eventuale controllo delle apparecchiature.

Vito Lattanzio

11. TROFEO DEI CASTELLI SVEVI - Gara nazionale di regolarità valevole per il Campionato italiano della regolarità, Campionato interregionale, Campionato del Medio e Basso Adriatico e per i Campionati sociali delle Scuole Jolly Club Milano, Grifone-AVIS Barletta, Apulia e Sporturismo Milano - Barletta 1 novembre 1970 - Iscritti 56, partiti 46, arrivati 45.

LA CLASSIFICA
1. Alberto D'Angelo (Fulvia HF 1,6) pen. 16,7; 2. Canè (HF 1,6) 17,9; 3. Bruno (HF 1,6) 20,2; 4. Pavanello (HF 1,6) 21,4; 5. Basile (HF 1,6) 24,7; 6. Garraffa (HF 1,6) 26,6; 7. «Giampaolo» (HF 1,6) 27,6; 8. Bocco (Lancia CRS) 30,1; 9. Cavallucci (HF 1,6) 30,9; 10. Natale (HF 1,3) 31,1; 11. Maria Cristina Poggiali (HF 1,3) 31,6; 12. De Dominicis (Lancia CRS) 36,6; 13. Rocchetto (Lancia CRS) 37,5; 15. Galiani (A. 112) 37,8; 15. Gilda Paveri (Lancia CRS) 40; 16. Liana Raimondi (Fiat 128) 49; 17. Riccheo (HF 1,6) 50,5; 18. De Vivo (Fulvia CRS) 51,2; 19. Mucelli (HF 1,3) 53,4; 20. M. Calò (HF 1,6) 54,6; 21. P. L. Lattanzio (HF 1,3) 55,1; 22. Gomez Paloma (Fulvia CRS) 56,2; 23. Pesce (HF 1,3) 56,3; 24. «Picci» (HF 1,6) 56,8; 25. Vito Lattanzio (Mini Cooper) 57,1; 26. Nanni (Mini Cooper) 58,2; 27. «Emme-Pi» (Lancia Zagato) 64,6; 28. La Rovere (Lancia CRS) 71; 29. Calò A. (Fiat 124 spider) 74; 30. Gianna Motta (Mini Cooper) 116,5; 31. Ruggero (HF 1,3) 135,3; 32. Rega (Lancia CRS) 135,7; 33. Godas (Fiat 125) 137,6; 34. Maria Camera D'Affitto (Mini Cooper) 139,3; 35. Zuccarini (A. 112) 160,7; 36. Antonelli (Renault R4) 204; **Classifica Scuderie:** 1. Grifone Erg Genova p. 71,6; 2. Jolly Club Milano 66,9.

La FERRARI 512 di MERZARIO ha rotto subito la trasmissione nel festival POSRCHE 908 in SPAGNA

SIFFERT in 6 ORE non acciuffa SOLER-ROIG

MADRID - Questa seconda edizione della 6 Ore del Jarama che si è corsa su questo circuito ha avuto un plateau di gran classe sia per quanto riguarda i piloti che per le vetture impegnate. Tra i piloti gli spagnoli Soler-Roig, De Bagration, Fernandez, Juncadella che hanno fatto coppia rispettivamente con Neuhaus, Wisell, Siffert e Merzario, unitamente ai migliori specialisti in questo genere di gare, italiani, inglesi e tedeschi. Gli iscritti erano quarantatré, ma soltanto trenta hanno preso il via e undici sono i classificati. Nel campo delle vetture, venti Porsche dei vari modelli, nove Chevron, quattro Lola 210, tre Fiat Abarth 2000 e una Ferrari 512 S.

Dai tempi delle prove ufficiali si aveva già un'idea dei piloti che potevano puntare sulla vittoria finale. Soler-Roig con 1'29"5; Siffert con 1'29"6; De Bagration con 1'31" tutti su Porsche 908, Juncadella (Ferrari 512) aveva segnato 1'32" e Merzario, sulla medesima vettura, aveva dovuto fermarsi subito per avaria al differenziale. Dopo queste macchine si alternavano le Lola T 210, le Chevron B 6, le Fiat Abarth 2000, tutte con tempi oscillanti tra 1'1'36" e 1'1'46".

Alla partenza le tre Porsche 908 di Soler-Roig, Siffert e De Bagration sono in prima fila con alle spalle la Ferrari 512 S di Merzario e le Porsche 908 di Kutz. Al via Soler-Roig ha la meglio e prende la prima posizione tallonato da Siffert e da De Bagration. Mentre Siffert regge all'andatura imposta da Soler-Roig, De Bagration si stacca leggermente mantenendo una posizione che lo fa correre più tranquillo. Al terzo giro Merzario (Ferrari 512 S) entra ai box e si ritira per rottura del differenziale. Scompare così dalla gara un pilota e una macchina che avevano sicuramente dei buoni numeri da giocare. Durante la prima ora si ritirano poi: Grano (Fiat Abarth 2000) per rottura delle sospensioni; Gargallo, per uscita di strada.

Siffert, dopo oltre venti giri, riesce a sorpassare Soler-Roig e prende decisamente la prima posizione. Dopo un'ora e 40' iniziano le soste ai box per i rifornimenti e i cambi di piloti. Da notare che vengono avvantaggiati Soler-Roig e Neuhaus dal fatto di non

dover cambiare i pneumatici spesso quanto gli altri. Tra la seconda e la terza ora Neuhaus, che aveva costituito Soler-Roig, riesce a sorpassare Fernandez (che a sua volta aveva sostituito Siffert) mentre Wisell, cui aveva lasciato la guida De Bagration, mantiene il terzo posto. Altre sette vetture si ritirano nel frattempo.

Alla quarta ora troviamo che Wisell è riuscito a sua volta a sorpassare Fernandez piazzandosi nella seconda posizione, seguendo da vicino Neuhaus, mentre continuano le soste per i rifornimenti e il cambio dei piloti. I ritiri si fanno più numerosi e restano in gara soltanto sedici vetture. Da segnalare la rimonta fatta dagli italiani Donà-Pooky (Porsche Carrera 10) che riescono a portarsi al quarto posto e termineranno primi del gruppo 5.

Tra la quarta e la quinta ora vi sono altri ritiri tra cui quello di Pasolini (Fiat Abarth 2000) per rottura dei freni; restano in gara ancora tredici vetture mentre vengono effettuati gli ultimi rifornimenti e cambi di piloti. Durante il suo turno di guida Siffert non ha potuto rimontare il distacco dato alla sua macchina e continua la corsa in terza posizione.

Degli altri italiani presenti, oltre la bellissima prova di «Pooky»-Donà (quest'ultimo ha eguagliato il record di classe di Soler-Roig), c'è da dire della sfortuna di «Pam», che era sesto assoluto e che si è dovuto fermare sul percorso, essendo poi squalificato per aver rimesso in moto con un'altra batteria. Poi Bonomelli e «Noris», che hanno avuto grosse noie ai cuscinetti ed ai freni; Zadra, che ha rotto il motore in prova, e Pianta, che partito con un motore di scorta nella sua Porsche 911 2400, ha finito per fondere anche quello.

Sebbene la giornata sia stata bella e calda, il pubblico non ha confortato piloti e organizzatori con la sua presenza: era così poco che si potrebbe dire inesistente. Eppure si è trattato di una gara interessante, combattuta lungo l'intero arco delle sei ore sia nelle prime che nelle ultime posizioni, in cui piloti e macchine non si sono risparmiati.

Domenico Lo Faso

La OPEL di Polizzi nel Rallye Supercortemaggiore

CASABLANCA - Il primo Rallye Internazionale Supercortemaggiore, svoltosi in Marocco nei giorni 9, 10 e 11 ottobre, è stato vinto dalla Opel GT 1900 dell'equipaggio Polizzi-Vernuge.

La prova, organizzata con la collaborazione della scuderia «La Gazelle», è stata molto dura, e comprendeva 16 prove speciali. La corsa è vissuta sul duello fra le coppie Polizzi-Vernuge e «Tahiti»-Caprera, su Renault R8 Gordini, che ha guidato la corsa fino al suo ritiro.

Al secondo posto si è classificata così l'altra R8 Gordini di Vasquez-Salasca, che ha preceduto la Fiat 125 S di Karadec-Nenorman.

1. RALLYE INTERNAZIONALE SUPERCORTEMAGGIORE - Gara di regolarità - Casablanca, 9-10-11 ottobre 1970.

CLASSIFICA GENERALE

1. Polizzi-Vernuge (Opel 1900 GT) 4.25.17; 2. Vasquez-Salasca (Renault R8 Gordini) 4.27.27"; 3. Karadec-Nenorman (Fiat 125 S) 4.31.44"; 4. Valverde-Guillame (Opel Rallye) 4.42.19"; 5. Dupré-Chimefti (Renault R16 TS) 4.45.11".

6 ORE DEL JARAMA - Gara di velocità in circuito per vetture gran turismo gruppo 4, sport e sport prototipo. Jarama, 1 novembre 1970 - Iscritti 43, partiti 30, classificati 11.

LA CLASSIFICA

1. Soler-Roig - Neuhaus (Porsche 908) giri 229 pari a km 781.619, media kmh 130.269; 2. De Bagration-Wisell (Porsche 908) giri 228, km 778.207, media 129.701; 3. Siffert-J. Fernandez (Porsche 908) giri 222, km 757.576, media 126.262; 4. «Pooky»-Donà (Porsche Carrera 10) giri 201, km 685.485, media 114.247; 5. Skayles-Bond (Chevron B.16) giri 200, km 683.253, media 113.875; 6. Heavens-Garton (Chevron B.8); 7. Coombe-Chatham (Porsche 906); 8. Blackie-Unett (Chevron B.8); 9. «Fono»-Ruiz Thiery (Chevron B.8 GT); 10. Crossley-Shardlow (Crossley-Cosworth); 11. J.M. Fernandez-Babler (Porsche 914).

GIUNTI Ineide

Caro Marcellino, passando dalla Calabria, ho saputo che il barone Ignazio Giunti ha firmato nuovamente il contratto con la Ferrari. Ma l'ha detto un tale Enzo che deve essere una specie di guardia del corpo del nobile pilota, ormai non più romano ma modenese d'adozione. «Il barone è contento — mi ha detto — anche se avrebbe preferito che gli garantissero qualche corsa di più in formula uno». Ti confesso che mi ha fatto impressione sentir parlare di formula uno da questo Enzo, perché secondo me è uno che non ha mai visto una corsa. Ma, probabilmente, sarà un lettore di «Autosprint» e allora tutto si spiega. Devo pensare che Giunti abbia avuto certe promesse, o forse qualcosa di più che promesse, per accettare un accordo che fino a poco tempo fa giurava che avrebbe rifiutato. Io penso che la Ferrari impiegherà il pilota italiano in tutte le corse che farà il nuovo prototipo «312 P» e qualche volta anche in formula uno, proprio come è accaduto quest'anno.

Infatti la situazione mi sembra ormai abbastanza chiara. La Ferrari nel 1971 correrà in formula uno con tre macchine affidate a Ickx, Regazzoni e Andretti.

Quest'ultimo si è recentemente impegnato a disputare una decina di gare con la monoposto di Maranello. Giunti troverà posto quando Andretti non ci sarà o in quell'occasione (Monza) in cui potrebbe essere allestita una quarta monoposto.

Forse un po' meno definita è l'attività del nuovo prototipo «312 P». Questa macchina nel 1971 si troverà ancora di fronte molte 5000

situazione che potrebbe indurre la Ferrari ad impiegarla soltanto laddove la minor cilindrata non comporta eccessivi svantaggi, cioè nei circuiti meno veloci. Io penso però che, in previsione del 1972 (quando cioè la cilindrata di 3000 sarà quella del campionato mondiale marche) sarebbe bene che questo prototipo fosse allineato nel maggior numero di corse possibile onde essere collaudato in tutte le condizioni.

Una politica del genere fra l'altro rasserenerrebbe il nostro Giunti che potrebbe svolgere un'attività abbastanza intensa.

Qualcuno, caro Marcellino, potrebbe chiedersi perché Regazzoni, che pure aveva cominciato a «staffetta» con Giunti, come Rivera e Mazzola in Messico, sia stato poi preferito. Forse avrà avuto più fortuna dell'italiano, ma certi risultati, e soprattutto certe dimostrazioni, hanno il loro peso. Mi sembra di aver capito che anche nell'ultima prova mondiale in Messico, senza un difetto di carburazione capitato solo alla macchina di Regazzoni, per Ickx sarebbe stato difficile imporsi.

E nelle prove del resto il ticinese era andato più forte del belga. Io credo quindi che Giunti, e tutti coloro che gli vogliono bene devono smetterla di pensare a un dualismo con Regazzoni. Ormai il ticinese di Bergamo il volo l'ha spiccato. Adesso tocca al nostro. Auguriamogli altrettanta fortuna anche se sappiamo che nel suo battito d'ali ci sarà più riflessione, al fine di raggiungere una quota meno alta ma più costante.

il senatore

TAC CUINO romano



AUTOSPRINT

ROMA - Venerdì prossimo si riunirà la Commissione Sportiva dell'A.C. Roma. All'ordine del giorno, il calendario agonistico 1971. Come dire la scelta delle corse che il sodalizio di via C. Colombo intenderà organizzare al «nuovo» autodromo di Vallelunga. Per il 1970, non è che fossero stati larghi di manica. Meno male che intervenne la Ford, inventando il Trofeo Chevron F.F., e l'A.C. Roma fece bella figura (inter pares) con una ventina di manifestazioni iscritte nel calendario nazionale della velocità. Poi, l'autodromo romano chiuse i battenti e l'attività sportiva, logicamente, segnò il passo.

La Commissione presieduta da Mario De Cesare dovrà quanto meno prevedere una «riunione» ogni domenica (e giorno festivo) per coerenza e per politica... economica. Per recuperare i soldi spesi, infatti, e il tempo perduto, l'A.C. Roma dovrebbe organizzare numerose manifestazioni. Che non si capisce poi perché sono attive soltanto a Monza e Imola.

Però, per prendere una così responsabile decisione, ci vorrà il presidente Carpi de' Resmini, la «longa manus» dell'autodromo-ACI. Oltre a... «coprire» i suoi collaboratori, il personaggio coglierebbe la prima occasione buona per confermare certe sue nuove ambizioni dinamico-sportive. E, in fondo, per riaccattivarsi le simpatie della base-giovane, siano essi soci dell'A.C. che paganti a Vallelunga.

COPPA ROMA al Lido di Ostia

ROMA - Domenica 15 novembre, avrà luogo la gara nazionale di regolarità «V Coppa Roma», indetta ed organizzata dall'Automobile Club Roma. La gara si svolgerà al Lido di Ostia, precisamente nelle immediate adiacenze dei Piazzali Cristoforo Colombo e Amerigo Vespucci ove si effettueranno le prove speciali. La domanda di iscrizione, redatta sull'apposito modulo, compilato e firmato dal concorrente, dovrà pervenire all'Automobile Club Roma - Via Cristoforo Colombo, 261 - 00147 Roma,

entro e non oltre le ore 20 di martedì 10 novembre 1970. Una copia dello stesso modulo dovrà essere inviata, per conoscenza, alla CSAI - Via Pola, 9 - 20124 Milano.

● L'8 novembre, alla Pista d'oro romana (via Tiburtina - Bagni di Tivoli) si svolgerà una gara nazionale automobilistica Tris col via alle ore 15. Alla manifestazione prenderanno il via le vetture del gruppo 1 - 2 - 3 - Prototipi liberi - Formula 850.



Sopra, la vettura vincitrice del Rallye Supercortemaggiore, la Opel GT di Polizzi-Vernuge, taglia il traguardo finale. Sotto, sulle cime nevose dell'Atlante, l'Alfa Romeo 1750 GTV di Alberto Mauro 6.

