

I «minibolidi» della Formula 3 hanno inaugurato le nuove varianti

Patrese domina a Monza i Gran Premio Lotteria

Il vincitore si è aggiudicato batteria e finale - Giacomelli e Brancatelli, molto attesi da tecnici e pubblico, hanno dovuto abbandonare per incidenti meccanici - La piazza d'onore allo svedese Andersson

SERVIZIO

MONZA, 27 giugno. Ha vinto Riccardo Patrese, che con questa vittoria vede cospicuamente aumentare il suo vantaggio nella classifica del Campionato europeo F3. Con lui si sorride anche il fortunato possessore del biglietto, serie N n. 08483, venuto a Roma, che mitica la bellezza di ben 200 milioni.

Questo Gran Premio Lotteria, in sede di pronostico, doveva verificare le reali capacità di questi due giovani promesse dell'automobilismo italiano che si chiamano, Patrese, Giacomelli e Brancatelli. Secondo noi, la vittoria del ventiduenne padovano Patrese, ex campione mondiale dei kart, suggerisce un stile di guida ed una determinazione, che al momento attuale lo fanno nettamente preferire agli altri minibolidi. Questo, non, nella ribalta, e riteniamo appropriate le disquisizioni che Patrese ci ha fornito a fine gara, nei riguardi dei suoi avversari.

Brancatelli e Giacomelli sono dei bravi piloti — dice Patrese — ma mi sembra esagerato che alcuni giornali continuino a scrivere, su quest'ultimo, indicandolo come unico interessante pilota della nuova generazione, modestamente anch'io questo anno ho vinto 4 gare su 7, perciò...»

Chiediamo questa parentesi polemica, ed entriamo in cronaca diretta. L'autodromo monzese inaugura le sue nuove varianti di tribune sulle foliate quando, alle 14.30, prende il via la prima batteria. Il più lento a involarci è Pesenti Rossi, sulla sua scia si muovono Patrese e Ghinzani. Al primo passaggio è la Chevron di Patrese al comando, seguita sempre dai pesenti, Ghinzani e Campacci, che sarà costretto al ritiro già al quinto giro. Da questo momento le posizioni non muteranno più.



MONZA — L'esultanza di Patrese dopo la vittoria.

Nella seconda batteria, Andersson prende subito la testa nel lungo «biscione» e si inoltra verso la vittoria, che nessuno riesce a insidiare, né Brancatelli, né Giacomelli, che anzi sul finire perde posizioni. Esauriti il prologo, è tempo di finale. Nell'attesa, Brancatelli ci avverte di avere problemi ai freni, mentre per gli altri non si profondono inconvenienti di sorta. Al via, però, il primo colpo di scena. Giacomelli, nel tentativo di balzarsi al comando, tenta di fare la terza, e oltre a venir risucchiato dal gruppo, compromette il funzionamento della sua vettura, tanto da essere costretto al ritiro nel corso del terzo giro. Al comando, intanto, è lo svedese Andersson. Sulla sua scia, Patrese, Brancatelli,

Pesenti, Rossi e Boy Hayje. Più distanti gli altri, racchiusi in una manciata di secondi. Le posizioni mutano nel corso del terzo passaggio. Sul rettilineo delle tribune primo, si presenta Patrese, mentre Pesenti Rossi prende la via dei box con la vettura inondata d'olio. Una volta in testa, Patrese continua la sua esaltante gara, aumentando grandemente il suo vantaggio, girando su di un «piede» che sfiora i 180 kmh. Andersson e Brancatelli si devono limitare a controllarlo a distanza, mentre dalle retrovie spuntano alla ribalta Gaudentio Martov, un pilota che anche oggi ha saputo dimostrare il suo valore, tanto che noi lo accosteremo al trio, già citato all'inizio, dei migliori piloti giovani.

Al nono giro, altro colpo di scena. Non transita Brancatelli. Il motore lo ha tradito, anche se per lui, a quel punto, le speranze di vittoria si fondavano solo su eventuali guai dei suoi diretti rivali. La gara non ha più sussulti per Patrese, ed è un'indisturbata corsa verso la corona d'alloro.

Lino Rocca

CLASSIFICA
1. PATRESE (Chevron) in 28' 40", media kmh, 181,997; 2. Andersson (March 751) 28' 36"; 3. Boy Hayje (Ralt RT) 29' 06"; 4. Martov (Ralt RT) 29' 14"; 5. Bononi (March 751) 29' 18"; 6. Gaudentio (March 751) 29' 27"; 7. Martov (March 751) 29' 37"; 8. Bardini (March Toyota) 29' 37"; 9. Lepple (March Toyota) 29' 37"; 10. Pedersoli (Ralt RT) 29' 37". Il giro più veloce è il dodicesimo. Patrese alla media di kmh, 180,570.

«Marocco»: merito delle sospensioni il trionfo delle Peugeot

SERVIZIO

CASABLANCA, 27 giugno. L'avventura rallystica africana del mondiale marche e finali, questa mattina finalmente è stata drizzata la classifica ufficiale del Rally del Marocco dopo che per quasi tutta la notte i 19 superstiti, moltissimi dei quali in grave ritardo, continuavano a raggiungere Casablanca, basti pensare che tra Nicolas, primo classificato e l'ultimo dei 19 concorrenti che hanno terminato entro il tempo massimo, vi sono ben 11 ore e 45 minuti di ritardo. Tra questi sfortunati, che pur avendo raggiunto con impetuosa fatica, le trasmissioni di arrivo a Casablanca non hanno avuto la soddisfazione di essere classificati, vi sono anche i nostri Baccichelli-Rossetti, che hanno dovuto abbandonare il Rally per due tappe, hanno progressivamente aumentato il loro ritardo in seguito a ripetuti inceppamenti ai cambi e a rotture delle Fiat 131 Abarth. La loro terza tappa è stato un vero calvario, con un rientro in ritardo che ha costretto il team Fiat a dimostrare alla sua prima esperienza internazionale a livello ufficiale una grande maturità e un'esperienza da molti viene indicata come l'erede di Sandro Munari.

Analoghi problemi ha avuto anche la 131 di Allen classificatosi 12° assoluto. All'arrivo Nicolas è stato il primo a raggiungere Casablanca, e ci ha detto: «In un Rally come questo bisogna aspettarsi di tutto. Questa volta è capitato che non fosse per quell'ultima maledetta tappa avremmo vinto, perché la 131 ora è a posto e il motore è scagionato». La direzione della Fiat, in una conferenza stampa, stamane ha ribadito che l'avventura marocchina, al di là dei risultati, è stata una grande esperienza per i tecnici della Fiat, in quanto ha dimostrato una volta in più di essere oltre che un grande pilota anche un ottimo calcolatore. «L'esperienza ci ha dimostrato che la 131 è in grado di essere imbattibile nei Rally europei e anche nei grandi Rally africani», ha concluso il direttore generale della Fiat, «e ci ha dimostrato che la Peugeot è in grado di essere imbattibile nei Rally europei e anche nei grandi Rally africani».

Concludendo con la grande dominanza del Rally del Marocco, si può fare a meno di ammettere che indubbiamente dalle polemiche sul percorso (modifiche e scorpori) la vettura Peugeot ha confermato una grande robustezza ben 10 Peugeot 504 figurano tra i primi 19 classificati.

Il vincitore assoluto Nicolas, all'arrivo, ha detto: «Non ho mai avuto dubbi sulla nostra vittoria. La Peugeot è in grado di essere imbattibile nei Rally europei e anche nei grandi Rally africani».

La vettura Peugeot, oltre al primato, ha ottenuto il primato di Nicolas e Lampinen ha avuto anche la grossa soddisfazione di vincere la coppa delle Dame con Hooper Biche, un risultato di grande valore pubblicitario se si pensa che queste due ragazze hanno corso per cinque giorni un itinerario di 4000 chilometri di piste.

Le speciali classifiche per il turismo di serie e il turismo preparato hanno infine premiato il vincitore assoluto di Nicolas e Lampinen ha avuto anche la grossa soddisfazione di vincere la coppa delle Dame con Hooper Biche, un risultato di grande valore pubblicitario se si pensa che queste due ragazze hanno corso per cinque giorni un itinerario di 4000 chilometri di piste.

CLASSIFICA
1. MAURIZIO FLAMMINI, Italia, March Scalmi, 210.634 chilometri, in 1:05'58"77, alla media di 190,374 km/h; 2. Jean-Pierre Jabouille, Francia, Elf-Switzer, 210.634 chilometri, in 1:06'12"81; 3. Giancarlo Martini, Italia, March BMW, 1:06'29"18; 4. Keijo Rosberg, Svezia, Toyota, 1:06'41"75; 5. Roberto Marazzi, Italia, Chevron-BMW, 1:06'51"42; 6. Ingo Hoffmann, Brasile, March-Hart, 1:11'07"38; 7. Giancarlo Martini, Italia, Chevron-BMW, 1:11'26"97; 8. Willy Deutsch, Germania, March-BMW, 1:11'37"08; 9. José Dolhem, Francia, Chevron-Hart, 1:11'41"72; 10. René Aroux, Francia, Martini-Renault, ad un giro; 11. Lorenzo Necchioli, Italia, March-BMW, a 8 giri.

La Coppa Florio ostacolata, ma non falsata, dal maltempo

Mass-Stommelen (Porsche) senza avversari a Pergusa

Sfortunato le Alpine, ritirata l'Alfa di Merzario-Casoni

SERVIZIO

PERGUSA, 27 giugno. Un violentissimo temporale, come era accaduto nelle prove ufficiali di qualificazione, ha costretto al ritiro di gara non soltanto ad anticipare l'inizio della Coppa Florio, quarta prova del mondiale sport, ma anche a sospendere con un'ora di anticipo la bandiera a scacchi e così sventolata sulla Porsche 936 Martini di Stommelen-Mass, che ha concluso la gara in 2 ore 57'48"9 alla media oraria di 170,366 dopo 102 giri esatti. Poi il fuga generale dei concorrenti, i piloti dismessi lungo il circuito.

La Porsche ha così vinto per la quarta volta consecutiva, e si è già assicurata in anticipo il titolo mondiale sport. La vettura della casa tedesca ha evitato di spingere a fondo preferendo mantenere una temperatura di marcia costante. Sia le Alpine Renault A 42 (quella di Jarier-Pescarolo e Laffite-Depallier) dell'Alfa Romeo — che era presente a Pergusa soltanto a titolo sperimentale — come ha tenuto a precisare l'ing. Chitti — che il pilota Merzario-Casoni sono uscite di scena con molta sfortuna.

A Quester-Nilsson la 1000 chilometri d'Austria
Marzi vittorioso sulla Bolzano-Mendola

ZELIWE, 27 giugno. L'austriano Peter Quester e la svedese Gunnar Nilsson, al volante di una «BMW 3», hanno vinto la mille chilometri automobilistica d'Austria, quinta prova del campionato mondiale sport. Seconda in classifica è stata, quella del britannico John Fitzpatrick e Tom Walkinshaw, ad un giro di ritardo, e il terzo, quello di Peter Zbinden.

Il primo della gara di 802 e 35 centesimi è detenuto da Mauro Nesti che lo ha stabilito lo scorso anno su Tezoro BMW. Il forte corridore toscano non ha quasi fatto la gara, per un incidente alle prove aveva realizzato il tempo migliore (aveva rotto e il tentativo di gara era stato annullato). Dopo una precaria riparazione, è andato in gara dopo poche decine di metri. Al secondo posto si è classificato Domenico Sciala su Chevron BMW con il tempo di 8'22"58, terzo il concorrente che si maccherà sotto il pesuono di «Carter» con il tempo di 8'47"40.

Sulla March-Scalmi-BMW

Flammini in f. 2 si impone a Rouen

Il romano Maurizio Flammini, uno dei più brillanti protagonisti del Campionato europeo di Formula 2, ha vinto il Gran Premio di Rouen, della Coppa Gordini e del Trofeo Renault.

Proprio in casa degli avversari più quotati, Maurizio Flammini è così riuscito a conquistare un successo che lo rimette in corsa per le prime posizioni del campionato europeo di formula due. Il pilota italiano si è imposto con maggiore facilità del previsto nel Gran Premio che costituiva la sesta prova e che ha visto i ritiri dei francesi Patrick Tambay e Michel Leclere rispettivamente primo e terzo della classifica europea.

Flammini, alla guida della March-Scalmi-BMW, è partito in terza fila ed ha battuto i corridori importanti come i compagni di squadra Ribeiro e Martini, l'inglese Pryce e il favorito francese Tambay. La gara si è disputata lun-

do 210.634 km, 138 giri di un circuito abbastanza duro ed era inserita in un programma molto denso che comprendeva prove di turismo, della Coppa Gordini e del Trofeo Renault.

CLASSIFICA
1. MAURIZIO FLAMMINI, Italia, March Scalmi, 210.634 chilometri, in 1:05'58"77, alla media di 190,374 km/h; 2. Jean-Pierre Jabouille, Francia, Elf-Switzer, 210.634 chilometri, in 1:06'12"81; 3. Giancarlo Martini, Italia, March BMW, 1:06'29"18; 4. Keijo Rosberg, Svezia, Toyota, 1:06'41"75; 5. Roberto Marazzi, Italia, Chevron-BMW, 1:06'51"42; 6. Ingo Hoffmann, Brasile, March-Hart, 1:11'07"38; 7. Giancarlo Martini, Italia, Chevron-BMW, 1:11'26"97; 8. Willy Deutsch, Germania, March-BMW, 1:11'37"08; 9. José Dolhem, Francia, Chevron-Hart, 1:11'41"72; 10. René Aroux, Francia, Martini-Renault, ad un giro; 11. Lorenzo Necchioli, Italia, March-BMW, a 8 giri.



Maurizio Flammini, brillante vincitore a Rouen

Le caratteristiche dei nuovi modelli Volkswagen

Con l'alimentazione a iniezione sportive la «Golf» e la «Scirocco»

Per la berlina in versione GTI prevista l'omologazione nel Turismo di serie Gruppo 1. Eccellenti prestazioni - Esce dalla gamma il coupé con motore di 85 CV

Stanno per essere introdotte sul mercato italiano le versioni sportive di due delle più affermate Volkswagen: la «Golf» e la «Scirocco». Della prima si prevede l'omologazione nel Turismo di serie Gruppo 1, non appena saranno prodotte 5000 unità.

L'Autogerma, la società importatrice ha diffuso abbondanti notizie sui due modelli, tacendo in pratica soltanto sui prezzi, che saranno definiti quando la berlina e il coupé saranno commercializzati, e sulla data precisa della presentazione. L'omologazione si comunicherà per l'autunno.

Proprio perché dei due modelli sarà quello destinato ad essere anche utilizzato per le competizioni, l'Autogerma non lo dice esplicitamente, ma è chiaro che si attendono con la «Golf» affermazioni dei colori Volkswagen nel rallye — la «Golf GTI» sembra aver beneficiato delle maggiori attenzioni dei tecnici della casa tedesca. Nella versione sportiva la berlina si presenta infatti con tanto di pneumatici allargati (e montati pneumatici radiali 175/70 HR 13 su cerchi 5 1/2 J) con l'ottimo bilanciamento di 20 mm, sia anteriormente che posteriormente, con freni a disco anteriori autovelocitanti e servofreno maggiorato.

«Vale a dire che si sono apportate all'autotelaio tutte le modifiche (anche le sospensioni) sono state adattate alle esigenze di un tipo di impiego) che garantiscono la migliore tenuta di strada ad una vettura il cui motore è capace di erogare una potenza di 110 CV.

110 CV non sono uno scherzo per una berlina che pesa a vuoto soltanto 810 kg, ed è per questo che la «Golf GTI» assicura prestazioni decisamente brillanti. Con due persone a bordo, infatti, la «Golf GTI» passa da 0 a 80 km/h in soli 6,1 secondi e da 0 a 100 km/h in 9 secondi. Con queste accelerazioni, è chiaro, anche nell'uso quotidiano la berlina potrà dare il suo meglio, visto che nello suo normale è ormai impensabile di poter viaggiare a 120 chilometri orari, che sono appunto quelli che può raggiungere la «Golf GTI».

Per aumentare la potenza del motore i tecnici della Volkswagen non hanno aumentato la cilindrata, ed è rimasta quella di 1588 cc. del motore di serie di 75 CV, ma si sono limitati a modificare le valvole di aspirazione e le camere di scoppio e ad adottare per l'alimentazione il sistema ad iniezione di benzina K-Jetronic, già noto per la sua robustezza e semplicità costruttiva.

E' chiaro, a questo punto, che in occasione della progettazione della «Golf» si era pensato anche ad una utilizzazione sportiva della

berlina e, infatti, l'impianto ha trovato agevole sistemazione nel cofano della vettura ora «riempito» dal voluminoso tubo di aspirazione dell'impianto di iniezione e dai radiatori per l'olio, installato per garantire una perfetta lubrificazione anche in condizioni di impiego estreme.

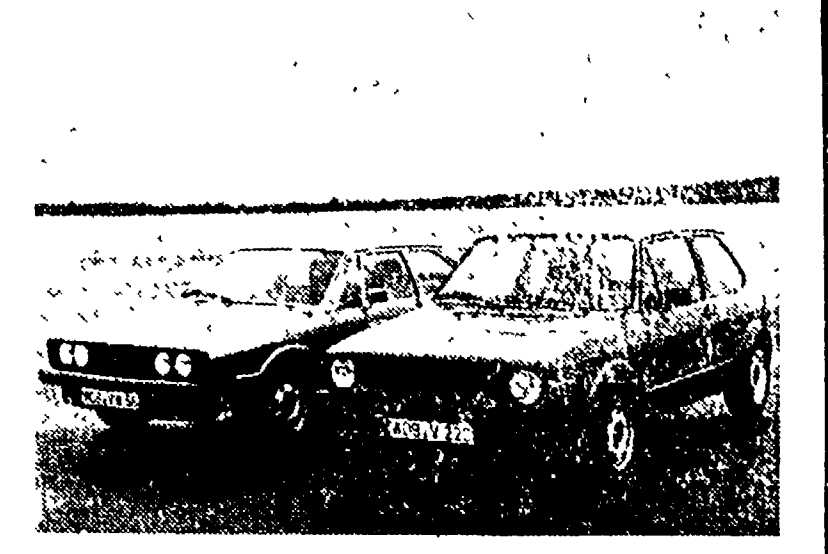
Naturalmente questa versione della «Golf» ha subito modifiche anche nella strumentazione e negli allestimenti interni da 0 a 100 km/h, per esempio, sono di foggia sportiva; sul cruscotto, oltre ai contagiri, è stato aggiunto anche il termometro dell'olio. Sul lunotto posteriore compare un tergicristallo con lavavetro.

Limitati al motore e all'autotelaio, invece, gli interventi per la realizzazione della versione GTI del coupé «Scirocco» (75 CV) dire, però, che con lo stesso motore con alimentazione ad iniezione di 110 CV (per passare da 0 a 100 km/h, con un consumo di 10,2 litri, e più veloce e brillante della «Golf GTI» (185 chilometri orari, 8,8 secondi per passare da 0 a 100 km/h) grazie all'eccezionale aerodinamicità della sua linea ideata da Giugiaro.

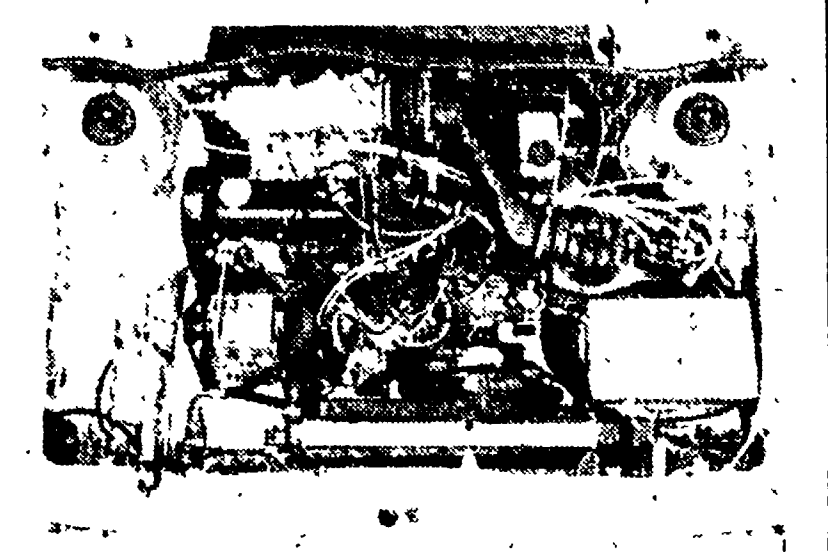
«Golf» e «Scirocco GTI» hanno, in una qualità in comune, consumano relativamente poco. Secondo le norme DIN la prima consuma 8 litri ogni 100 chilometri, la seconda litri 7,8.

«Golf» e «Scirocco GTI» hanno, in una qualità in comune, consumano relativamente poco. Secondo le norme DIN la prima consuma 8 litri ogni 100 chilometri, la seconda litri 7,8.

Grazie alla collaborazione dell'Alfa Romeo



Le nuove sportive della Volkswagen. A sinistra la «Scirocco GTI», a destra la «Golf GTI».



Così si presenta il vano motore della «Golf» e della «Scirocco» nelle versioni GTI con il sistema di alimentazione ad iniezione.

Avvertenza del Comitato per la sicurezza di guida

Troppe automobili con gli ammortizzatori inefficienti

Il pericolo dimostrato a Vallelunga in una manifestazione organizzata con la collaborazione dell'Alfa Romeo

«Il 36 per cento delle vetture circolanti in Italia viaggia con gli ammortizzatori la cui efficienza è molto ridotta», non addirittura totale. Questa allarmante dichiarazione è stata fatta dal Comitato di iniziativa per la sicurezza di guida, che si propone di sensibilizzare gli automobilisti sulla importanza del buono stato dei vari organi di una vettura per ottenere una guida veramente sicura.

Il Comitato di iniziativa per la sicurezza di guida svolge da tempo un'attività informativa, dimostrativa e di sensibilizzazione verso gli automobilisti per educarli al controllo e al ricambio di componenti dell'automobile, quali freni ed ammortizzatori il cui grado di efficienza non è soggetto a regolamentazione legale, il controllo ed il ricambio dei componenti certamente non meno importanti delle gomme.

meo, che ha fornito vetture, piloti e la sua grande esperienza tecnica, il Comitato ha organizzato a Vallelunga una manifestazione nel corso della quale sono state dimostrate le gravi insidie celate negli ammortizzatori inefficienti; i piloti dell'Alfa Romeo hanno evidenziato con ripetuti passaggi su vetture appositamente preparate, lo sbandamento in curva, gli ondeggiamenti, i sobbalzi, ma soprattutto l'inefficienza della frenata. Compiuto dagli ammortizzatori è, infatti, non solo quello di smorzare le oscillazioni delle masse sospese della vettura, ma anche e soprattutto quello di tenere le ruote (e quindi i pneumatici) incollate al fondo stradale in qualsiasi condizione.

Si è quindi giunti alla conclusione, scomenta l'Alfa Romeo, che ignorata dalla gran massa degli utenti dell'automobile, che è importante tener d'occhio gli ammortizzatori, facendoli controllare ogni 30 mila chilometri e, quando è il caso, far effettuare la sostituzione con elementi nuovi, possibilmente utilizzando materiale dello stesso tipo e marca già in dotazione della vettura che si possiede.

Grazie alla collaborazione dell'Alfa Romeo

Grazie alla collaborazione dell'Alfa Romeo

Viene costruita in Spagna dalla SEAT

La «127» quattro porte in vendita in Italia

Esportate in cambio serie smontate della «128 3P».

A partire dall'inizio di luglio sarà disponibile in Italia la 2.903.000 lire IVA compresa — la «127» 4 porte di fabbrica SEAT.

La gamma FIAT si arricchisce così di un modello che riveste oggi un notevole interesse per una ampia categoria di utenti, una vettura con le doti di abitabilità e di praticità proprie delle quattro porte, in una fascia di prezzo e con costi di esercizio contenuti.

A partire da questo mese

Più accessori di serie per la Fiat «132»

E' già stata prodotta in 265 mila unità

Dal mese di giugno, la «132» viene fornita di serie, senza aumento di prezzo, con alcune importanti dotazioni che precedentemente erano previste come optional.

Presentata nell'aprile del 1972, rinnovata nel gennaio del 1974 con le versioni GL e GLS e successivamente ancora affinata in alcuni particolari di meccanica e di carrozzeria, la «132» è stata prodotta finora in 285.000 unità delle quali oltre il 65 per cento è stato esportato.