

LEGGETE
SUBITO

nelle pagine che seguono

Inchiesta alla TV



ICKX fa

i conti del suo
«rendimento»



SCHECKTER
si confessa

il pallottoliere
delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale
delle corse

a pagina

- 3 Dove corriamo domenica?
- 1 Gli argomenti di Jacky ICKX
- 38 Per « capire » il GP al COMPUTER
- 46 KARTING TUTTESPRINT
- 48 SCRIVETECI rimarremo amici
- 50 INFORMA TUTTO
- 51 COMPRAVENDITA

Un'altra « lezione » da 1 miliardo (e 800)

● L'ACI ha finalmente trovato doveroso affrontare alcune battaglie serie pro-automobilisti. Al recente Consiglio Generale è stata ribadita la posizione dell'Ente avversa l'aumento ulteriore della benzina e delle assicurazioni. Bisogna dare atto all'avv. Carpi de' Resmini di aver « movimentato » lo statico ente in questi due settori. Invece, nel dare notizia dell'ulteriore aumento dei soci (oltre il milione) e di un accordo di collaborazione con il Touring Italiano, non sono state portate alla conoscenza dei più alcune modifiche nella gestione interna dell'Ente. Il settore editoriale adesso è stato svincolato e ceduto a un gruppo esterno. L'onere della LEA era diventato pesantissimo. Solo il settimanale L'AUTOMOBILE (co-

me ha rivelato a Rimini il presidente di quell'AC, Riccò) costa una spesa annuale di 1 miliardo e 800 milioni! Avete letto bene: 1.800.000.000! Noi di AUTOSPRINT ci sentiamo mortificati, umiliati. E non finiremo mai di ringraziare i nostri lettori che ci apprezzano, anche se non abbiamo mai avuto e non abbiamo altrettanti mezzi per batterci ogni settimana nelle edicole contro la concorrenza. Ma proprio per questo è un bel mestiere questo giornalistico! E' ancora uno dei pochi che permette, nonostante tutto, alle idee (buone) di non trovare prevaricazione assoluta nel denaro. Si può fare un piccolo giornale e avere successo, anziché uno mastodontico e non riuscire nemmeno a farsi leggere da chi lo riceve gratis!

Parapsicologo (furbo) da... rally

● Pochi minuti prima del via del Rally delle Alpi Orientali. Sergio Barbasio si avvicina a Amilcare Ballestrieri e, con gli occhi ammiccanti furbi dietro gli occhiali gli fa, battendogli una mano sulla spalla: « Eh, bravo Amilcare, ora salti su e te ne vai di forza, ci dai sette minuti a tutti e il campionato è tuo. Eh, sei forte... » Il buon Amilcare, confuso, timido com'è e sempre soggiogato dal conterraneo ex collega in Lancia, si schernisce, ribatte a monosillabi; « ... ma no, che dici? E' difficile con te che mi sei alle costole... è difficile! » Sembra quasi il gemebondo, onestissimo e timidissimo Fracchia il personaggio inventato da Paolo Villaggio. Risultato: pronti, via! E alla prima curva di prova speciale il bravissimo Amilcare si è già impegnato in una picchiata! Poco più tardi la corsa per lui sarà del tutto finita. Quel Barbasio, però... E' abilissimo. Che sia un cultore di parapsicologia?... Solo con Munari non gli riesce il gioco...

● E' giusto dirlo. Jacky Ickx, al Castellet, ha fatto pace piena con i due giornalisti italiani con i quali aveva fatto baruffa a Zeltweg.

● La ...patetica di Arnaldo Cavallari che non ce la fa a smettere (anche se adesso sembra debba affiancare seriamente Dante Salvay alla direzione tecnica della squadra rally CSAI). Con la Porsche della sorella Maria Pia (visto che l'operazione Alfasud non ha avuto seguito) ha voluto disputare il Rally Alpi Orientali. Ma il cambio l'ha tradito. Così, proprio nella discesa del Canalutto, teatro di sue famose gesta, era costretto a tenere un passo rallentato. Il pubblico presente, che non capiva, fischia il « vecio ». E il buon Arnaldo, per giustificarsi, agitava una mano con 4 dita a dire « ho sola la quarta »! Ma l'hanno capito in pochi.

● La dirigenza ANCAI è sempre più difficile. Affiorano rancori, magari di recenti stress elettorali. Forse una soluzione è quella (decisa) di attivizzare il comitato esecutivo del C.D., composto dal presidente Ceard, da Pianta, Maffezzoli e Restelli.

● Alla Ronde Cevenole la Fiat Abarth 124 sport con motore 2000, tipo vettura sport Osella, non ha preso la partenza perché si è rotta nelle prove preliminari. Adesso hanno lavorato sodo sul propulsore che finora non « teneva ».

● Se la TV ci prenderà l'abitudine (ma ci sperate?) a teletrasmettere Gran Premi « completi », molti dei giornalisti di sport auto (in genere un po' troppo abituati a « vedere » le corse da un punto di vista personalissimo) rischiano di fare la fine di... Carosio, il grande radiocronista la cui « credibilità » fu capovolta dalle telecamere.

● Tramite il rappresentante ACI nella commissione di revisione del codice della strada, la CSAI ha chiesto che per i rallies venga consentito dalla legge l'elevazione del limite di velocità negli abitati e altri punti dove c'è, dai 50 ai 60 allora.

● Finalmente una voce sportiva, vera, ai vertici alti. Sono stati recentemente nominati tre vice-segretari generali dell'ACI: il dr. d'Orta, il dr. Spizuoco e, dulcis in fundo, il dr. Amos Pampaloni. Quest'ultimo dividerà il suo lavoro tra AC Firenze (direttore) e sede centrale. Più sportivo di Pampaloni non ve n'è! Meno male...

● La visita a Monza di Jackie Stewart per le chicanes del G.P. d'Italia (lo scozzese dovrà andare poi dal prefetto di Milano per sostenere la causa dell'autodromo lombardo) è stata rinviata ai giorni successivi al G.P. d'Inghilterra. Pare venga con Fittipaldi che poi proseguirà per Misano, dove è già iscritto alla corsa F. 2 a inviti.

Altre 10 « domande difficili »

(al Conte GREGORIO ROSSI del R.T. MARTINI)

- 1 Come si sente lo sponsor (dichiaratosi « appassionato di corse ») che scopre di aver aggravato anziché alleviato i problemi economici di un costruttore sportivo?
- 2 La Martini è una organizzazione internazionale, ma era necessario proprio un direttore sportivo (che non parla l'italiano) per « legare » con un costruttore italiano (che non parla l'inglese)?
- 3 Il signor David Yorke, risulta, non risparmia dichiarazioni contro l'Italia e gli italiani in genere, quando si trova con le persone più svariate sui campi di gara che altrove. Il suo stipendio gli è pagato in lire o in sterline (o franchi svizzeri)?
- 4 Perché dopo Zolder la Martini ritenne necessario diffondere quel comunicato ufficiale che diceva: « Siamo pienamente soddisfatti di questo felice esordio e ci auguriamo che questa vettura possa fare ancora meglio nei prossimi G.P. » se 15 giorni dopo « quella vettura » non era già più ritenuta (dagli stessi consiglieri) competitiva?
- 5 E' vero che Chris Amon è costato il doppio, dopo l'intervento del signor David Yorke, della cifra che Luciano Pedersani aveva inizialmente prospettato al pilota neo-zelandese?
- 6 Perché ai dirigenti Porsche che misero come condizione per concedere l'etichetta « Racing Team Martini » sulle Carra del Mondiale Marche, la esclusione di qualsiasi interessamento del d.s. David Yorke, questa richiesta non venne contestata, mentre analoga richiesta di Luciano Pedersani è stata considerata inaccettabile?
- 7 Quando, due anni fa, pensaste di « sponsorizzare » le Alfa Romeo 3 litri, è vero che il progetto non andò avanti perché l'Autodelta aveva specificamente proposto che il Racing Team Martini si assumesse DIRETTAMENTE il compito dell'organizzazione di squadra, a cominciare dal d.s.?
- 8 E allora perché, quello che non riteneste opportuno concordare con l'Alfa è stato ritenuto necessario per la Tecno (al limite della rottura)?
- 9 Lei crede che l'impegno economico, in due anni di sponsorizzazione in F. 1, ha portato a un « ricavo » pubblicitario oppure si è trattato di una rimessa a fondo perduto?
- 10 Pensa che ci sia giusto rapporto (anche come « echi » fotografici e redazionali su giornali e riviste) tra 100 milioni per una squadra di auto da corsa o 150 milioni per un motoscafo impegnato nei « mondiali » offshore?

● Auguri all'ing. Chiti. Da diverse settimane è afflitto da una fastidiosa labirintite. Pare che dipenda da intossicazione o da virus. Alla 1000 KM austriaca non poté mettere il naso fuori dell'albergo. Buon per lui che il vertice Alfa abbia deciso di fare nuovo stop con gli impegni della 33tt12: a Watkins Glen l'Alfa non andrà. Così tecnico e macchina potranno curarsi. C'è il problema delle molle che ha messo in difficoltà il motore. E i materiali nuovi tardano (a proposito: ma non è lo stesso problema accusato dagli stessi boxer Ferrari recentemente?). L'Alfa sport dovrebbe rientrare nella 500 KM di Imola di metà settembre (e poi andare in Argentina e alla 9 Ore di Kyalami). Ormai l'obiettivo diventa il mondiale marche '74.

● La SCCA, lo Sport Car Club of America ha chiesto all'Autodelta, det-

tagli tecnici ed esemplari del famoso serbatoio antifiamma di Chiti, che la CSI ha cercato di insabbiare. Gli americani vogliono omologare per le macchine che parteciperanno nel '74 alle gare che saranno organizzate dai club associati a questo club (che organizza le gare « all'europea » negli USA). Cheché se ne dica, gli americani fanno sempre passare in seconda fila gli interessi singoli di fronte a giuste esigenze, come questa della sicurezza preventiva.

● E' vero che il segretario CSAI, oltre le lettere alle quali non risponde (vedi proteste di Ferrari), si era « dimenticato » di portare avanti la richiesta all'Economato ACI della seconda rata di 20 milioni da destinare alla squadra azzurra di Dragoni?



Gli azzurri rimandati a settembre

● In questi giorni arrivano le due nuove Brabham F. 2, acquistate da Dragoni per la squadra azzurra CSAI. Il bravo Bielli sarà il meccanico che le curerà. C'è una ottima dotazione di ricambi, un camion è stato acquistato dalla Tecno, ma il problema pare sia quello dei motori. Per ora, tramite Pedrazzani, ne sarebbero stati trovati tre. Comunque ci sono le ferie di mezzo e il primo « rombo-vagito » della squadra azzurra F. 2 non lo sentiremo prima di settembre. I nomi che circolano sono sempre i soliti (l'ANCAI ha messo d'accordo tutti, addirittura elencando 20 giovani). I primi quattro con i quali aprire l'operazione sarebbero, però: Francia, Cerulli, Cicciozzi e Flammini.

● Gabriele Serblin non figura nello elenco degli azzurrabili F. 2, perché de Adamich continua a garantirgli la sua monoposto FINA.

● La conferma ufficiale si avrà solo a settembre quando a Milano, in occasione del G.P. d'Italia, ci sarà la maxi riunione CSI per definire i problemi più scottanti del mondo automobilistico (dalle nuove regolamentazioni tecniche, al calendario definitivo '74). Comunque è certo, ormai, che le prove del mondiale marche sono state portate, sulla base della decisione di Indy, da 10 a 12. Le due in più sono appunto quelle previste il 15 maggio '74 a Imola e l'11 agosto al Paul Ricard. La terza gara sport mondiale, già assegnata anche in più a Hockenheim, è di riserva, e sostituirà una gara che non si dovesse svolgere (per esempio la 1000 KM inglese ecc.).

● Sergio Bettoia è approdato a Firenze. L'ex albergatore romano, grande appassionato (dinasticamente) di corse, è il direttore già nominato dell'Autodromo del Mugello. Giura: « A maggio correremo e in ottobre speriamo di fare anche un test ufficioso a pista già asfaltata ». A fine luglio la TV svizzera e quella francese andranno a realizzare un servizio sul Mugello. Un altro grosso problema è stato risolto, quello delle strade di arroccamento. Provincia e Regione stanno ampliando 4 strade d'accesso.

● La SANTAMONICA S.p.A., proprietaria dell'autodromo di Misano, ha elevato il capitale azionario da 440 a 495 milioni. Intanto, dopo il « pensionamento » del prefetto di Forlì dr. Bettarini e il trasferimento a Ferrara dell'ingegnere capo del Genio civile, Carbonara, il più accanito avversario dell'impianto automobilistico, pare che un po' di sereno affiori per il futuro della pista adriatica. Resta da vedere se va altrove anche il comandante dei vigili del fuoco di Forlì. Perlomeno si può sperare di non trovarsi più di fronte a opposizioni di principio!

● Dai giornali: il G.P. d'Italia di Monza ha ottenuto il secondo posto nella speciale classifica redatta dai piloti per l'assegnazione del Trofeo GPDA (vinto dal G.P. Stati Uniti). Il giudizio dei piloti si riferiva alla sicurezza delle 12 prove mondiali '72. E allora perché poi Stewart e c. hanno giudicato insicure le varianti « occasionali »?

Marcellino



TUTTE le CORSE MINUTO per MINUTO

RAI e TV ci pensano poco allo sport auto. Allora non dimenticate che tutte le domeniche-da-corsa e i giorni delle prove è a vostra disposizione la Speciale Segreteria AUTO-SPRINT. Conoscetele classifiche, tempi, posizioni. Vi invitiamo a chiedere informazioni telegrafiche per consentire alla segreteria di soddisfare tutte le chiamate, specialmente nei giorni delle prove mondiali. Ricordate: basta TELEFONARE allo (051) 46.56.24.



GARE SOPPRESSE G.P. Brno (20 maggio) ● F. 2 a Thruxton (28 maggio) ● Can-Am a Donnybrooke (24 giugno) ● Garessio - S. Bernardo (29 giugno) ● F. 2 all'Osterreichring (8 luglio) ● Washington Trans-Am (5 agosto) ● Rally Liegi - Mosca - Liegi (1-9 settembre) ● F. 5000 Washington Continental (9 settembre) ● Trans-Am Dauville (9 settembre) ● Can-Am a Michigan (15 settembre) ● F. 2 a Nogaro (30 settembre) ● Coppa delle Alpi (15-20 ottobre).

Le corse in calendario dal 7-7 al 15-7-73 in Italia e all'estero

LUGLIO

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
7-14	Heatway Rally	Nuova Zelanda			●●●	Rally	
13-15	Rally di Polonia	Polonia	Part. da Cracovia Arr. a Cracovia tot. km 3.000		●●● Europeo conduttori rally	Rally	Pinto-Macaluso (Fiat 124 spider)
13-14	Criterium del Nivernais	Francia	Circuito di Magny Cours km 3,800		●●● T. GT, S, F. 2	Velocità in circuito	
13-15	Rally Wolfsburg	Germania			●●●	Rally	
13-17	Rally BNU	Sud Africa			●●●	Rally	
14	G.P. Gran Bretagna	Gran Bretagna	Circuito di Silverstone km 4,710		●●● Camp. mondiale pilota F. 1 Camp. SP F. 3	Velocità in circuito	L'anno scorso si disputò a Brands Hatch e vinse Fittipaldi su Lotus-JPS. Nel 1971 a Silverstone vinse Stewart (Tyrrell) in 1.31'51"5, media kmh 209,880
14-15	Sudwest-Pokal	Germania	Circuito di Hockenheim km 6,789		●●● T. GT, S, F. 3, F. V, F. Super V	Velocità in circuito	
14-15	Salita di Flaive	Francia			●●● T. GT, S	Velocità in salita	Maublanc (Chevron) 5'20"5
15	Sanair International	Canada	Circuito di Mont Tremblant km 4,260		●●● Camp. Trans-Am	Velocità in circuito	
15	Salita di Marche	Belgio			●●● T. GT, S	Velocità in salita	
15	Salita di Reisdorf	Lussemburgo			●●● Tutti i gruppi	Velocità in salita	
15	Corsa a Hockenheim	Germania	Circuito Hockenheim km 6,789		●●● Camp. Interserie	Velocità in circuito	Kinnunen (Porsche 917-10)
15	Summernationals New Jersey	Stati Uniti			●●● Dragster	Velocità in circuito	
15	Santa Pod	Inghilterra			●●● Dragster	Velocità in circuito	
13-15	3 Ore di Luanda	Portogallo (Angola)			●●●	Velocità in circuito	
14-15	3. Coppa Garfagnana	AC Lucca	Madonna del Carmine - Ospedaletto - km 7,500 Strada Prov. Sillano	ore 14,30 fino 16 (14) ore 14 (15)	●	Velocità in salita	Rosselli (Lola T212) 4'15"5, media 105,675
15	Trofeo Città di Potenza	AC Potenza	Abriola-Sellata km 8,150	ore 11 ore 19	●●● Tutti i gruppi Camp. montagna	Velocità in salita	Nesti (Chevron) 5'21"65, media 90,658.
15	Gara a Misano 1. Trofeo dell'Adriatico	Gentleman's M.C.	Circuito di Santamonica	ore 16 ore 20	● Camp. It. Gr. 2 F. 850	Velocità in circuito	Si effettua per la prima volta
15	Pedavena-Croce d'Aune	AC Belluno	Pedavena-Croce d'Aune km 8	ore 11 ore 14	● Gr. 1, 2, 3, 4, 5	Velocità in salita	"Amphicar" (Chevron B19) 4'13"3, media 113,252
15	Gare a Casale	Aut. di Casale	Circuito di Casale km 2,470	ore 8 ore 18,30	● Camp. It. F. 3, F. Mexico, F.F., F. Italia	Velocità in circuito	Si effettua per la prima volta
15	2. Trofeo Scuderia Etna	Scud. Etna	Circuito di Pergusa	ore 8 ore 19	● Gr. 1, 2, 3, 4 fino a 3000 Gr. 5 fino 1300	Velocità in circuito	Coco (Alfa Romeo GTA) in 28'42"9, media kmh 150,444

LEGENDA: ●●● = internazionale; ●● = nazionale o part. str.; ● = naz.; □ = "chiusa"

ABBIAMO VISTO
e TELEVEDREMO

«Liquidata» MONZA F.2 speriamo in Zandvoort F.1

« All'Autodromo di Monza Roger Williams su March-BMW ha vinto il Gran Premio della Lotteria. A Williamson era abbinato il biglietto serie 0 numero 23271 venduto a Roma cui spetta il primo premio di 150 milioni; secondo si è classificato Patrick Depailler, su Elf, abbinato al biglietto serie AA numero 38171, pure venduto a Roma, cui vanno 100 milioni; terzo il pilota Jacques Coulon su March-BMW, abbinato al biglietto serie C 46442, venduto a Messina, che vince 75 milioni ».

Questo è quanto è stato trasmesso dalla TV per il Gran Premio della Lotteria disputato a Monza venerdì 29 giugno. Il brevissimo comunicato, semplicemente letto, senza neppure una immagine, durante il telegiornale-sport è tutto ciò che la nostra TV ci ha saputo dare di questa gara di Formula 2 definita dal dottor Boriani, capo dei servizi sportivi della RAI, non sufficientemente importante, anche se ha tenuto a precisare i motivi che hanno indotto la TV a escludere dal proprio « calendario » la manifestazione:

« E' successo questo: si ricorda la telecronaca penosa, purtroppo non per colpa nostra, di quelle gare di motociclette, no? Fu ravvisata una certa colpa nell'organizzazione. In fondo, l'unica fonte di notizie, per noi, in quei casi, è l'organizzazione. Se l'organizzazione però chiude le porte e non permette a nessuno di fare quel chilometro per raggiungere il luogo dell'incidente e rendersi conto di quello che è successo... Quindi ravvisata la mancanza di questa gente si è detto: beh, per un momento vediamo ».

In compenso domenica c'è stata la lieta e inaspettata sorpresa. Perché se in un primo tempo il Gran Premio di Francia era stato escluso da una possibile « diretta », in un secondo momento si è appreso che la corsa sarebbe stata trasmessa, nelle sue fasi finali, alle 17 sul secondo canale. Terzo atto, come nelle commedie, sabato sera quando un flash d'agenzia comunicava che la gara sarebbe stata mandata in onda dal principio alla fine, con inizio alle 16 sul Nazionale per proseguire poi sul Secondo un'ora dopo.

Il telecronista, questa volta, è stato Mario Poltronieri: abbastanza preciso, abbastanza « pulito », abbastanza misurato. Troppi « abbastanza » per una manifestazione che meritava un po' più di vivacità, di entusiasmo, di partecipazione, di « furbata ». Infatti, mentre sul teleschermo scorrevano le immagini della gara, Poltronieri stava comodamente seduto in uno « studio » di Milano commentando la corsa — come si dice in gergo televisivo — « in tubo ». E anche se dalla sala regia ogni tanto si alzava il tono della « voce dei motori », solo alcuni sprovvedutissimi spettatori non si saranno resi conto dell'inganno.

Della « 6 Ore del Nurburgring » nessuna telecronaca: ma questa volta, anche se la partecipazione di Stewart e Fittipaldi in alternanza alla guida della stessa macchina per un esperimento del tutto nuovo (un microfono e una piccola telecamera a bordo della Ford) che ha dato modo ai due piloti di commentare di persona la propria corsa facendo partecipare direttamente il pubblico alle evoluzioni della vettura sul circuito tedesco, era un avvenimento di straordinario interesse, questa volta, dicevamo, la colpa della mancata trasmissione non è della Rai. La cronaca dell'avvenimento non è stata offerta dalla televisione tedesca e quindi non c'è stata la possibilità di mandarla in onda. Solo che dalla RAI abbiamo appreso che se anche fosse stata offerta non sarebbe stata accettata mentre dalla TV svizzera ci è stato assicurato che sarebbero stati ben felici di ottenere quel filmato indubbiamente interessante. In compenso ci è stato assicurato da quest'ultima che dai propri teleschermi verrà trasmesso il Gran Premio di Germania, sempre dal Nurburgring.

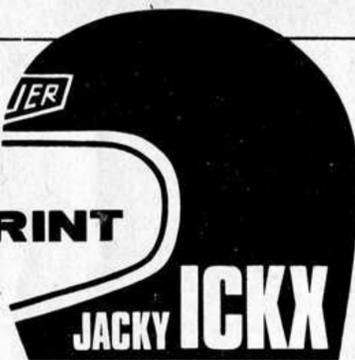
Ma per rimanere in tempi più vicini assicuriamo tutti coloro che seguono la emittente svizzera che sabato 14 potranno vedere in diretta e a colori il Gran Premio di Gran Bretagna. Onore che non toccherà agli altri teleabbonati italiani in quanto — poiché la gara viene effettuata di sabato — non si può ottenere dalla RAI lo spazio per trasmetterla! Sul Nazionale occorrerebbe « rivoluzionare » gli altri programmi e sul Secondo si renderebbe necessario pagare gli straordinari. E pensare che la trasmissione è stata offerta gratis!

In compenso, per farsi perdonare la mancata trasmissione da Silverstone la RAI ci ha assicurato la telecronaca diretta da Zandvoort (il 29 luglio) per il Gran Premio d'Olanda.

Copyright per l'ITALIA

AUTOSPRINT

presenta



GLI ARGOMENTI di

Il pilota più positivo per Ferrari

Non so se i conti ben fatti fanno l'amicizia lunga, come dice un proverbio francese, ma fanno di sicuro l'informazione esatta. Per questo ho avuto l'idea, fra due lavori di giardinaggio, di redigere un palmares della Scuderia Ferrari e dei suoi piloti dal primo gennaio 1968, quando sono stato chiamato per la prima volta a farne parte. Ecco quello che ne è uscito.

Durante questo periodo, la Scuderia ha totalizzato, secondo i miei calcoli, 124 partecipazioni a 64 G.P. di campionato del mondo conduttori F. 1. Queste 124 PARTECIPAZIONI sono così distribuite:

Jacky ICKX	53
Clay REGAZZONI	29
Chris AMON	17
Mario ANDRETTI	7
Arturo MERZARIO	7
Ignazio GIUNTI	4
Pedro RODRIGUEZ	4
Derek BELL	2
Andrea DE ADAMICH	1

e hanno valso alla Ferrari 8 VITTORIE che si distribuiscono così:

Jacky ICKX	6
Mario ANDRETTI	1
Clay REGAZZONI	1
Chris AMON	0
(un 2. posto)	
Arturo MERZARIO	0
(due 4. posto)	
Ignazio GIUNTI	0
(un 4. posto)	
Pedro RODRIGUEZ	0
(un 5. posto)	
Derek BELL	0
Andrea DE ADAMICH	0

Può essere interessante verificare ciò che rappresenta il numero di vittorie di ogni pilota in rapporto al numero delle sue partecipazioni. Ed ecco che cosa ne esce:

Mario ANDRETTI	14,29%
Jacky ICKX	11,32%
Clay REGAZZONI	3,45%

Detto questo, passiamo al numero delle « PRIME POSIZIONI » che ci forniscono la seguente lista:

Jacky ICKX	22,64%
Mario ANDRETTI	14,29%
Clay REGAZZONI	10,34%

Jacky ICKX	11
Chris AMON	3
Clay REGAZZONI	2
Mario ANDRETTI	0
(miglior posizione 4.)	
Ignazio GIUNTI	0
(miglior posizione 5.)	
Andrea DE ADAMICH	0
(miglior posizione 7.)	
Derek BELL	0
(miglior posizione 8.)	
Arturo MERZARIO	0
(miglior posizione 9.)	
Pedro RODRIGUEZ	0
(miglior posizione 12.)	

Di nuovo, vediamo che cosa danno queste cifre, in percentuale, rispetto al numero di partecipazioni:

Jacky ICKX	20,75%
Chris AMON	17,65%
Clay REGAZZONI	6,90%

Arriviamo così al CHILOMETRAGGIO che i differenti piloti hanno fornito IN TESTA. Per calcolarlo si prende in considerazione beninteso il numero di passaggi in testa sulla linea di cronometraggio, contando per ciascuno la distanza del circuito in questione.

Queste nuove ricerche si traducono così:

Jacky ICKX	2880,924 km.
Chris AMON	604,954 km.
Clay REGAZZONI	375,726 km.
Mario ANDRETTI	16,412 km.
Dopo di che il chilometraggio in testa, medio per corsa, si stabilisce a sua volta come segue:	
Jacky ICKX	54,357 km.
Chris AMON	35,544 km.
Clay REGAZZONI	12,596 km.
Mario ANDRETTI	2,344 km.

Arriviamo ora ai RECORD DEL GIRO ed eccone la lista:

Jacky ICKX	12
Clay REGAZZONI	3
Mario ANDRETTI	1

Tradotte in percentuale rispetto al numero di partecipazioni, le cifre danno questa lista:

Jacky ICKX	22,64%
Mario ANDRETTI	14,29%
Clay REGAZZONI	10,34%

L'ultima indicazione fornita dal palmares è quella dei PUNTI di campionato acquisiti da ogni pilota cioè:

Jacky ICKX	122
Clay REGAZZONI	61
Chris AMON	14
Mario ANDRETTI	12
Arturo MERZARIO	7
Ignazio GIUNTI	3

La completeremo con la MEDIA DEI PUNTI di campionato per corsa, cosa che si presenta così:

Jacky ICKX	2,302
Clay REGAZZONI	2,102
Mario ANDRETTI	1,714
Arturo MERZARIO	1,166
Chris AMON	0,823
Ignazio GIUNTI	0,750

Le cifre del « Marche »

Arriviamo così al campionato del mondo marche dove, salvo errori od omissioni, Ferrari ha lanciato 78 vetture in 35 corse, e ha riportato 13 vittorie che hanno dato 27 vincitori, tre piloti essendosi avvicendati al volante della vettura vittoriosa a Sebring nel 1970. Ecco il numero di VITTORIE DI OGNI PILOTA:

Jacky ICKX	8
Mario ANDRETTI	5
Brian REDMAN	4
Arturo MERZARIO	2
Ronnie PETERSON	2
Tim SCHENKEN	2
Ignazio GIUNTI	1
Sandro MUNARI	1
Clay REGAZZONI	1
Nino VACCARELLA	1

In proporzione al numero delle partenze, le cifre danno la seguente percentuale:

Mario ANDRETTI	50,00%
Sandro MUNARI	50,00%
Jacky ICKX	28,57%
Brian REDMAN	25,00%
Ronnie PETERSON	20,00%

Ignazio GIUNTI	12,50%
Nino VACCARELLA	12,50%
Arturo MERZARIO	10,53%
Clay REGAZZONI	8,33%

Si può passare allora al numero di PUNTI di campionato dati alla Ferrari da ciascuno di questi piloti. E va da sé che per questo calcolo bisogna utilizzare lo stesso metro per i sei anni presi in considerazione. Sembra logico scegliere quello che attualmente è in vigore e di ripartire in parti uguali tra i piloti, i punti ottenuti dall'equipaggio. Otteniamo così:

Jacky ICKX	punti 112,5
Mario ANDRETTI	64,17
Brian REDMAN	53,50
Arturo MERZARIO	40,50
Ignazio GIUNTI	33,67
Nino VACCARELLA	33,67
Tim SCHENKEN	27,5
Ronnie PETERSON	20,00
Clay REGAZZONI	17,5
Chris AMON	16,5
John SURTEES	13,5
Carlos PACE	12,5
Sandro MUNARI	10,00
Carlos REUTEMANN	7,50
Pedro RODRIGUEZ	5,00

Ci rimane da rapportare questi numeri, relativi ai punti, al numero delle partenze e si ottiene in tal modo quest'ultima lista della media dei punti:

Mario ANDRETTI	punti 6,417
Sandro MUNARI	5,000
Pedro RODRIGUEZ	5,000
John SURTEES	4,500
Ignazio GIUNTI	4,209
Nino VACCARELLA	4,209
Jacky ICKX	4,018
Brian REDMAN	3,344
Chris AMON	3,300
Carlos REUTEMANN	2,500
Tim SCHENKEN	2,292
Arturo MERZARIO	2,132
Ronnie PETERSON	2,000
Carlos PACE	1,786
Clay REGAZZONI	1,458

Questo è il linguaggio delle cifre.

Jacky Ickx

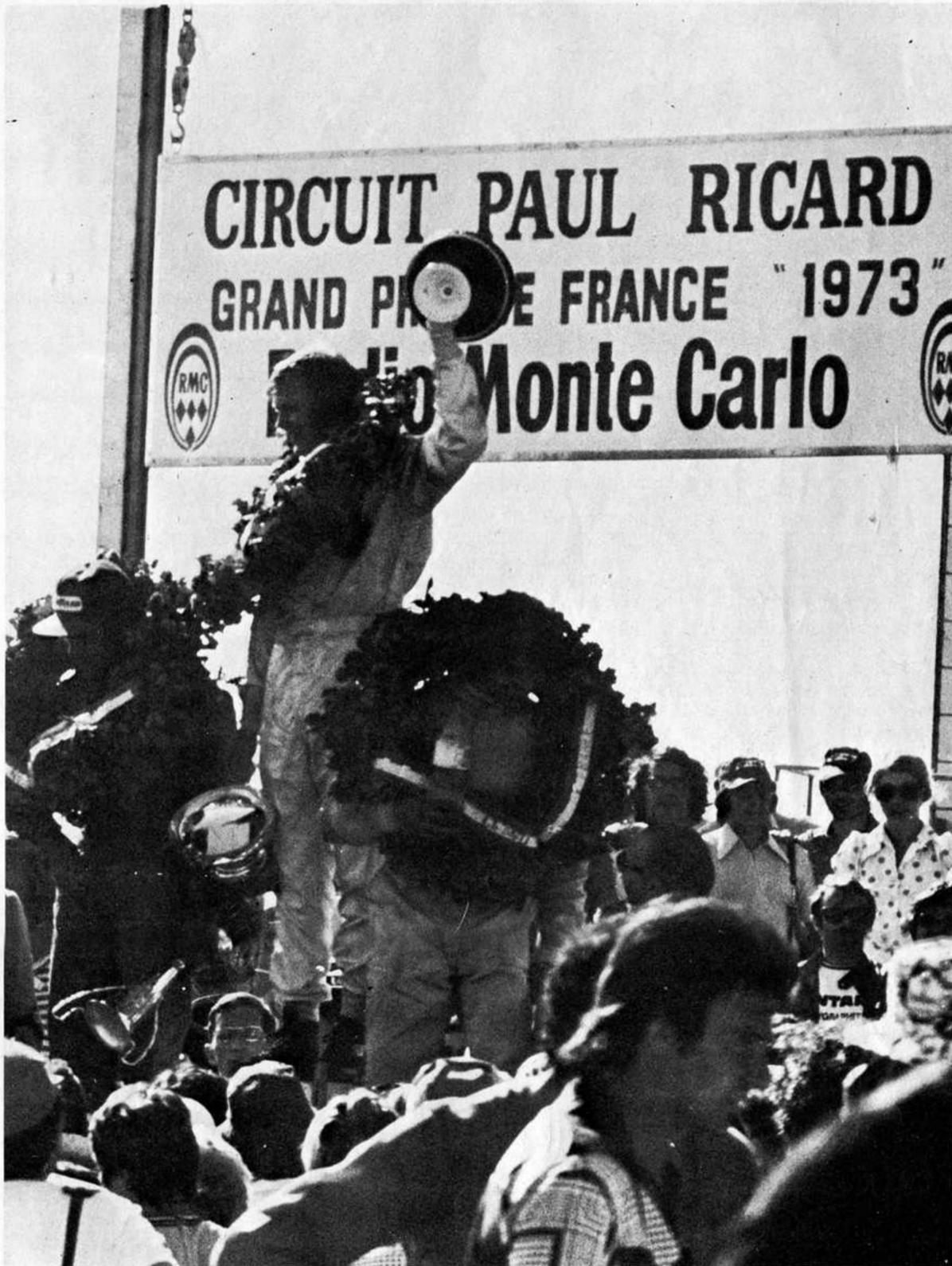


7 GIORNI DOPO

Il Gran Premio di Francia, al Paul Ricard, non ha rappresentato solo l'atteso giro di boa del campionato, che esaurite le prime otto gare inizia da Silverstone la sua seconda parte, ma ha concluso anche l'inseguimento di Stewart a Fittipaldi, che durava dall'inizio del campionato. Con i 3 punti « strappati » di forza al Ricard, Stewart ha ora superato Fittipaldi di un punto, mentre il brasiliano, provocando l'incidente con Scheckter che lo ha eliminato dalla gara, ha perso la possibilità di aggiungere ancora qualche cosa al suo gruzzolo della prima parte. Infatti, poiché i piloti devono scartare un risultato solo per ognuna delle due parti del campionato, Fittipaldi poteva mantenere le distanze da Stewart solo che fosse rimasto nella posizione in cui era al momento dell'urto, cioè secondo. Ora invece ha due caselle vuote, che non potrà più riempire.

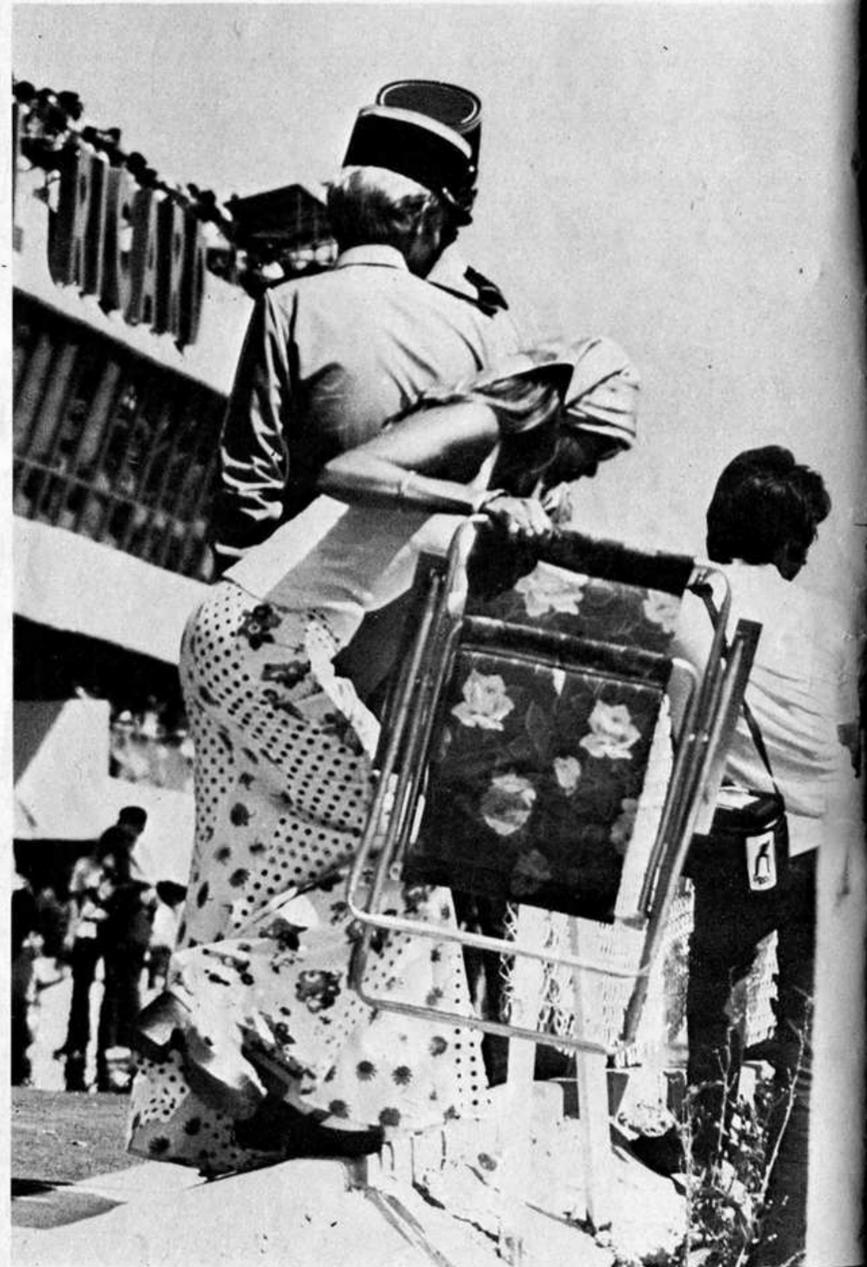


A consegnare i premi « Blanc et Rouge » era venuta Simone Siefert. Prima l'ha dato a Scheckter per il Sud Africa, poi ad Hulme per il Gran Premio di Svezia



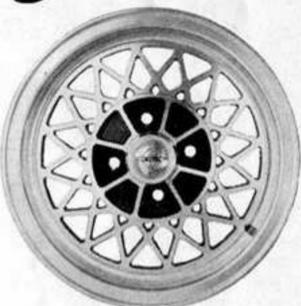
Finalmente, Ronnie Peterson sorride a tutta bocca sul podio del Castellet. Sotto, Hulme ha avuto i suoi guai in prova. Lo vediamo spingere la sua M23 ai boxes, passando accanto alla Tyrrell di Cevert

La svolta



Helen Stewart, sempre elegantissima (stavolta raffinata zingara), ha seguito il G.P. solo il giorno della gara: si prepara all'addio di Jackie'

ruote BWA... e gli altri ti stanno a guardare



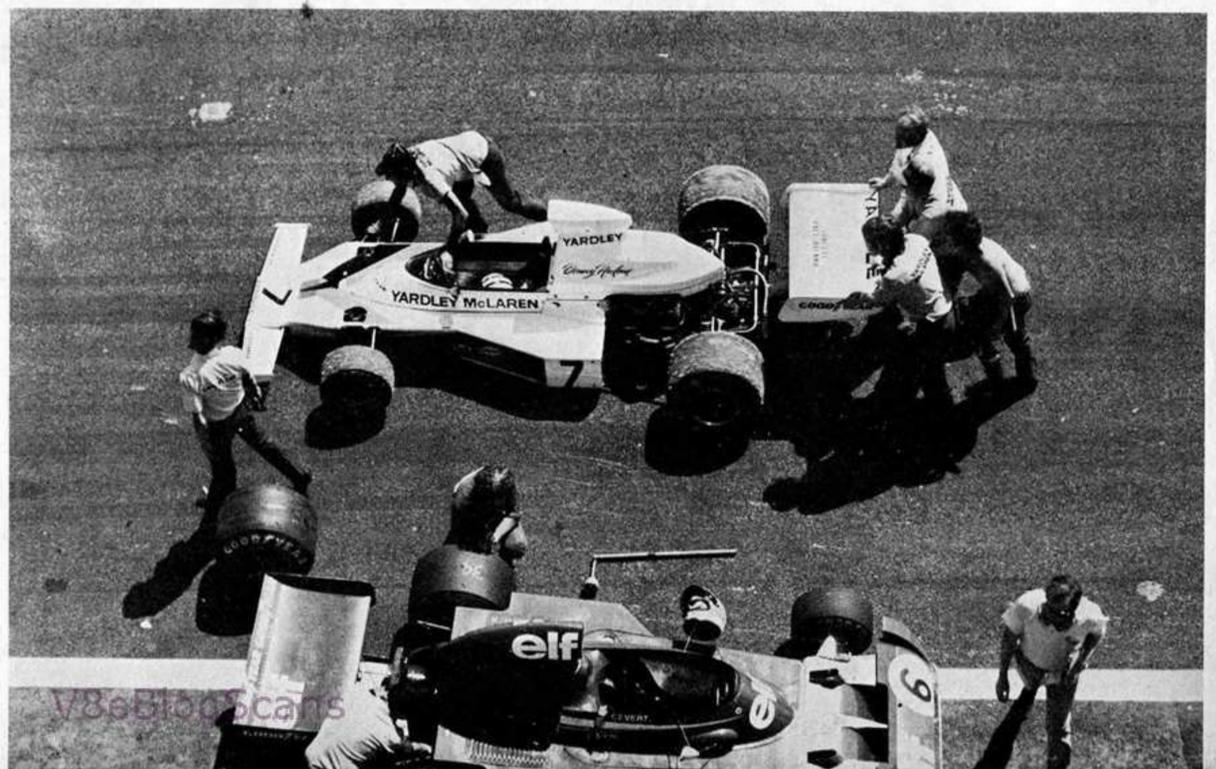
Sotto i 90 km/h sono belle. Se vai a tavoletta sono tanta velocità e sicurezza in più. Nella foto il nuovo modello SPORTRAY, realizzato secondo la famosa tecnica BWA: un gioiello di ingegneria sportiva per la tua auto.



A. BENZONI & C.

20090 Opera (MI)
via Luciano Manara 4/6 tel. 5240741 (R.A.)

8 AUTO SPIN NT





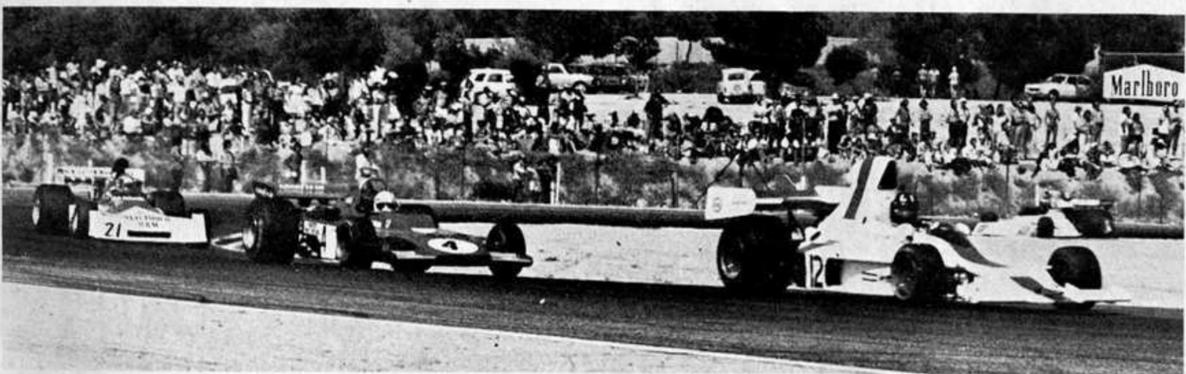
A destra, i due bassettoni della Yardley - McLaren, Scheckter e Hulme, fanno il punto al box dopo le prove assieme al progettista G. Coppuck



francese



Merzario, recuperando posizioni su posizioni dopo la sua sfortunata partenza, è ormai giunto alle spalle di Beltoise. Sotto, passato anche Lauda, Merzario si è ritrovato infine alle spalle di Hill



V8eBlogSeans

La rimonta di ARTURO



Il « tappo » di Hill a Merzario ha permesso il recupero di Wilson, che ha anche passato la Ferrari. Ecco i due in acrobazia sui cordoli



A sinistra, l'uscita di lckx, nelle prove, ha danneggiato la parte destra. Sopra, il musetto senza uno spoiler



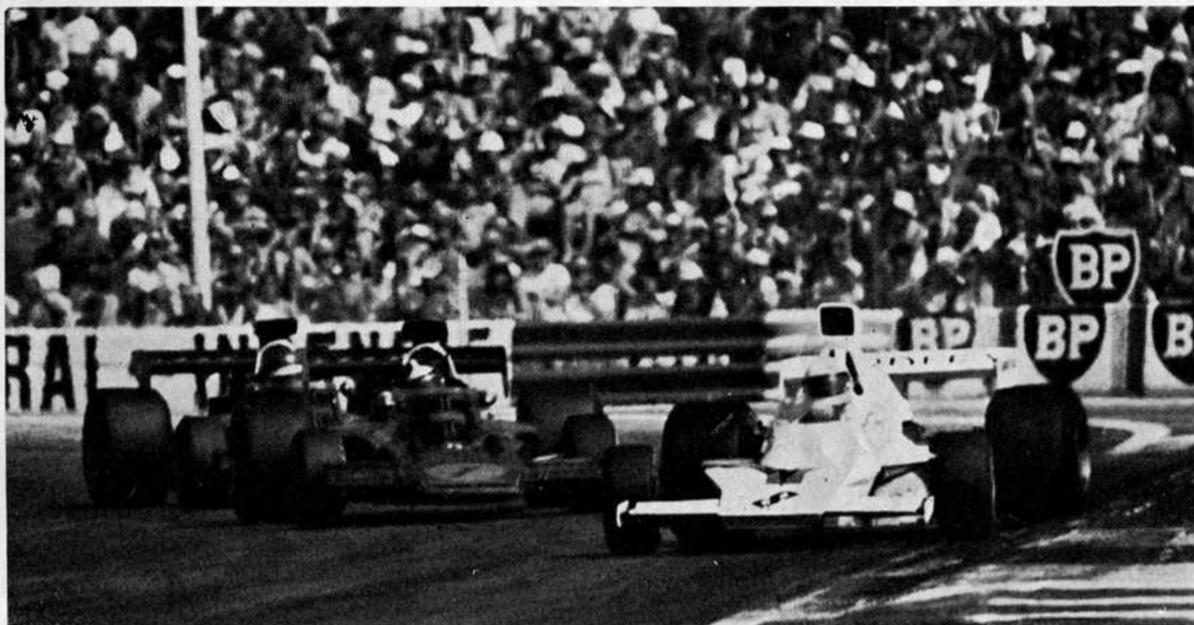
A destra, danneggiati anche i supporti degli spoiler posteriori nella sbandata



Qui sopra, gli ingegneri Ferrari e Colombo, insieme a Merzario: ma cosa guardano? Forse la pubblicità dello champagne? Oppure quel capannello?



7. GIORNI DOPO



A sinistra, Jody era sempre sui cordoli, ma le JPS stavano dietro... Qui sopra, dai box Lotus escono i distacchi. Inutili, dato che l'avversario è a vista. In alto, il figlio di Wilson fa la pubblicità alla Lotus

Un'intervista volante con Emerson FITTIPALDI

«Corro meglio sotto pressione»

LE CASTELLET - Mezz'ora prima della partenza della corsa Emerson Fittipaldi, sorridendo, firmava un autografo (con un po' di difficoltà) sul petto del «salopette» di una bella ragazza. Poi, quando una amica lo ha informato che la notte prima aveva letto il suo nuovo libro in inglese «Flying on the Ground» scritto da Elizabeth Hayward (moglie del fotografo David Phipps) lui è rimasto di stucco. «Hai letto il libro? Tutto? Cosa pensi, eh? cosa pensi?»

Quando essa gli ha detto «Insomma, viene fuori un simpatico,» rideva e guardava basso. Ma era contento.

Lo cogliamo al volo con una domanda: — E' molto diverso correre quando uno è campione del mondo in carica?

EMERSON: «Penso che... la pressione mi aiuta. Mi sembra di andare meglio quando sono sotto pressione. Ho vinto il Gran Premio del Brasile dall'inizio del primo giro. E in Brasile è stata la corsa più impegnata che ho disputato, perché tutti pretendevano che io vincessi. Io volevo vincere e farcela per me è stato fantastico!...»

— Diventando campione pensi di essere cambiato molto?

«L'unica cosa è che adesso non ho il tem-

po di godermi la vita come vorrei. Devo lavorare sodo, anche fuori le corse. Devo fare così; qualsiasi campione del mondo deve fare così.»

— Adesso hai raggiunto il «top». E' la cosa più grande alla quale hai mai aspirato, cioè essere campione del mondo?

«Sì... beh, io non avevo mai pensato di diventare campione del mondo. Per me un bel sogno era già di correre in F. 1. Ma diventare campione del mondo non me lo sarei mai aspettato...»

— E' tanto bello come pensavi?

«Ah, sì, è meraviglioso. Sai..., la parte "glamour" non è che mi piaccia tanto. Ma essere campione del mondo, il migliore, questo sì.»

— Questa stagione F. 1 sarà scritta negli archivi come anno d'oro. Come ci si sente ad essere protagonista di un duello così emozionante?

«Sì, quest'anno è veramente eccitante. Se un film fosse stato sceneggiato così, nessuno ci avrebbe creduto. (Guarda l'orologio). Scusa, adesso devo andare a cambiarmi, è l'ora di correre...».

I. b. I.



Nei momenti di «calma» ai box, come in questo caso, l'ckx ha parlato a lungo con Frank Williams, avallando le voci di proposte del manager inglese al belga, dopo che lascerà (come pare ormai certo) la Ferrari

V8eBlogScans

Kit 127 CAN-AM
composto da:
Rostri e tubi paraurti
Strisce autodesive
Presa d'aria aerodinamica
Copriruota da 13"

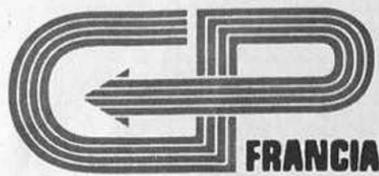
Ecco la tua nuova
FIAT 127 CAN-AM.

Più sportiva con i tubi ed i rostri paraurti che ne accentuano l'aggressività, più elegante con le strisce autoadesive che ne sottolineano la forma a cuneo.

Design Bertone

can-am

Prodotto dalla Socar Italiana S.p.A. - Via Guido Reni 96/168.
10136 Torino - Tel. 309.04.46/7.



7 GIORNI DOPO

La Tyrrell ecologica

LE CASTELLET - Dopo la lettera di rimostranze di Jacky Ickx, che non voleva Merzario in squadra, Ferrari si è arrabbiato, ha ordinato una monoscocca in Inghilterra pronta in 5 giorni. Altri 7 giorni e voilà! Ecco la vettura di Merzario pronta per partire per il Castellet! La macchina va bene (e lo dimostrano i tempi), per ora è uguale a quella di Ickx, ma presto, molto probabilmente come già successo per il prototipo, ci metterà le mani il sempre più 'riquotato' ing. Forghieri, che l'adatterà secondo le sue idee personali.

● Per evitare rumori molesti fuori orario, i meccanici della Tyrrell avevano montato sulla vettura di Cevert due silenziatori, che facevano sembrare l'urliante F. 1 inglese una macchina in regola con tutte le leggi americane sull'air pollution, e rispettosa dei decibel di rumorosità.

● Si aspettava la nuova Tyrrell al Paul Ricard, ma la macchina è ancora molto in arretrato, (almeno così assicura il progettista Gardner). Non la si vedrà prima del prossimo anno.

● L'organizzazione del circuito Paul Ricard è quanto di meglio possa esistere (escluso i telefoni, ai quali mediamente si attende tre ore per avere la comunicazione): sale con aria condizionata e moquette, filodiffusione anche nei boxes dove lavorano i meccanici, con un tasto per regolare anche il volume e cambiare i programmi.

● Un tempo da... Costa Azzurra sul circuito Paul Ricard, caldo molto afoso nei boxes. Tutti i piloti quando erano fermi avevano un meccanico-schiavetto che li riparava dalla nicotina con un ombrello colorato. Anche i piloti della Ferrari Ickx e Merzario hanno sofferto il caldo al box ma, sprovvisti di ombrelli, si son fatti riparare dal sole da Tramonti e c. con larghi pezzi di cartone che all'origine contenevano le ruote Cromodora.

● Durante la giornata della gara sono atterrati e ripartiti nell'aeroporto che è all'interno dell'autodromo del Castellet oltre 400 aerei, oltre a 12 Jet executive privati.

HANNO DETTO dopo il GP Francia: COLIN CHAPMAN: « Preferisco non fare commenti. Comunque le mie macchine vanno a Monza senz'altro. Non posso dire in questo momento se vado anch'io ».

● Presenti al Paul Ricard, Gilbert Becaud e Claude Lelouch, che giravano in esterni un film.

● Dopo le mogli di Reutemann e di Andrea de Adamich, anche la signora Tim Parnell, direttore della BRM, aspetta un bambino.

● Il GPDA vede sempre più disertate le riunioni alle corse. Alle prove, dopo aver chiamato a destra e a manca tutti in sala riunione del G.P. di Francia, si sono trovati solo in due: Hulme e Stewart. Gli altri tutti concordi a dire che « Sono una barba... tutte queste riunioni... »

● Fra la prima e la seconda giornata di prove sulla Lotus di Peterson, Chapman (che ora cura molto lo svedese e lo pronostica campione del mondo '74), gli ha fatto cambiare il motore per sicurezza.

● Wilson Fittipaldi, arrabbiatissimo: « Il motore non va — dice il primo giorno di prove — poi ho problemi ai freni, e la macchina è molto sovrasterzante ». Sarà una lamentela così fino alla fine.

● Pochi giri ha potuto fare Merzario la prima giornata di prove, perché la macchina completamente nuova aveva sporcizia nei serbatoi e andava ad intasare i filtri della benzina. Si era pensato, in un primo momento, che fosse un guasto all'impianto elettrico e si era fatto cambiare tutto il possibile da «scintilla» Tramonti, che, alla fine, si affannava a dire in giro che l'impianto elettrico della Marelli non c'entrava per nulla...

● Nelle ultime prove di sabato alla vettura di Hunt si è rotto un semiasse, fortunatamente senza nessuna conseguenza per il pilota che con molta perizia, è riuscito a tenere in strada la monoposto.

● Fine 1973. Le scadenze dei contratti importanti sono: Regazzoni, Pace, i due Fittipaldi che stanno cercando di accasarsi, altri contratti sono in scadenza nel '74. E sono quelli di Reutemann, Jarier, Scheckter.

● A torso nudo Ickx nella tenda Marlboro; gli portano una maglietta se la mette e mangia, si avvicina la nostra collaboratrice Logan e gli dice che si è dimenticato i guantoni da box... « Io faccio la boxe a pugni nudi » dice il belga « pratico la noble art... ».

cev.



La faccia tranquilla di Jody Scheckter non è che fosse proprio sconosciuta, ma ora diverrà molto più nota. A destra eccolo con la sua M23

Chi è JODY SCHECKTER

il sudafricano israelita rivelazione del CASTELLET

«Quando ma da p

Dotto anni Jody Scheckter, la rivelazione (si fa per dire) del Castellet, fu cacciato da una scuola di equitazione perché cercava di aizzare gli altri cavalieri a fare una corsa a ostacoli. Andò quindi a lavorare nel garage paterno, mettendosi a correre in kart e motociclette. « Da allora, ho corso con qualsiasi cosa montasse un motore » dice.

Quando debuttò in F. 1, al G.P. degli Stati Uniti a Watkins Glen, il ventiduenne pilota sud-africano fece buona impressione a tutti.

Non tutti restarono però sorpresi, perché soltanto pochi mesi prima, mentre alcuni giornalisti automobilistici stavano seduti a bere dopo pranzo, uno dei più autorevoli disse: « Se il prossimo pilota che otterrà una guida in F. 1 lo farà solo per i suoi meriti, questo pilota sarà Scheckter o Dave Morgan ».

Non è mai esistito un campione del mondo sud-africano, e tanto meno un campione israelita, però ci sono buone probabilità che Jody ce la faccia ad arrivare alla vetta. « Se vivrà abbastanza a lungo » e « se non si ammazzerà prima », dicono i vecchi esperti, ma del resto lo dicevano anche di Peterson e di Rindt (il quale morì, sì, però per un guasto meccanico). « So che dicono che guido come Rindt, cioè in modo spettacolare » osserva il ricciuto Scheckter, dal volto infantile. « Non saprei, non cerco di copiare da nessuno, ma sempli-

cemente di andare il più forte possibile. Certo, può darsi che questo derivi dai tempi in cui pilotavo le turismo. Partecipai a corse con una Renault a motore posteriore con compressore e poiché i differenziali erano bloccati si marciava sempre per traverso ».

« Scheckter non conosce il significato della parola "paura" » dice Peterson, lui stesso decisamente privo di paure. Niki Lauda, l'austriaco pure noto per le sue frequenti uscite, dice: « E' assolutamente pazzo. Nelle gare di F. 2 ti supera in curve nelle quali io non sognerei che nessuno potesse tentare di passare. Alzo gli occhi e, d'un tratto, eccolo lì e ti devi scostare se no ti arriva addosso ».

I genitori di Scheckter sono sud-africani di prima generazione. Jody ha una sorella sposata e un fratello maggiore, Ian, che corre in Inghilterra in Formula Ford. Scheckter non aveva mai pensato di diventare pilota, ma dopo essere stato bocciato due volte a scuola cominciò ad interessarsi a moto e vetture, sulle quali lavorava nel garage paterno. « Non ho mai pensato che sarei diventato un pilota » dice. « Ho semplicemente cominciato a correre e una cosa ha tirato l'altra. A scuola ero un vero disastro, mentre mi ero sempre interessato a vetture e ai karts, per cui a sedici anni cominciai a correre con questi mezzi. A diciotto anni facevo l'apprendista nel garage di



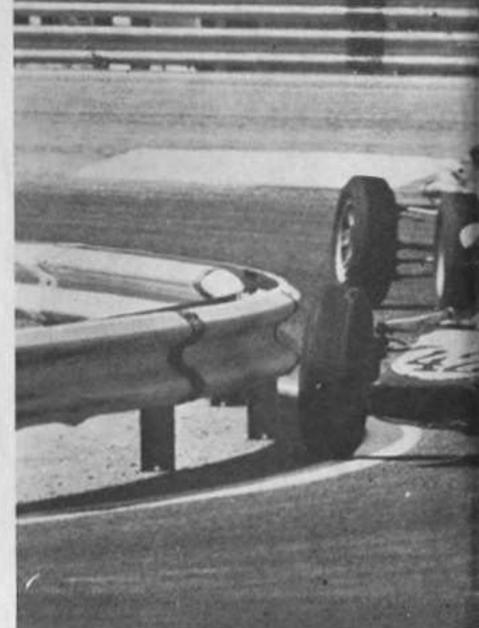
ciclomotori S. LAZZARO DI SAVENA (Bologna)

Malaguti

50 CC. cavalcone - dribbling - motorik - hombre - totem ed una vasta gamma di modelli da turismo, sport e cross



Sopra, al box de Adamich fa da segnalatore per i ragazzi della F. Italia, chiamata « F. Fiat » dai francesi. A destra, Brancatelli corregge



I «numeri» delle F. FIAT al Castellet

A sinistra, Ghinzani, Truffo e Martini. Al torinese è riuscito di battere il suo eterno rivale in Italia, cioè Martini (Attualfoto)



non corro mi annoio rofo mi diverto meno»

mio padre e la notte trafficavo attorno alla turismo con la quale correvo.

A questo punto la carriera di Scheckter fu temporaneamente interrotta dal servizio militare (di nove mesi), però il ragazzo riuscì comunque a partecipare alla Sunshine Series con una Lola T200 di Formula Ford. Le sue prestazioni nella serie gli valsero il premio sud-africano «Pilota per l'Europa», premio che offre una stagione in Formula Ford in Inghilterra. Inaspettatamente magnanimo, l'esercito lo esonerò con un mese di anticipo.

Mentre lo intervistavamo, era occupato in una gara di «sputi» di semi di anguria con i suoi meccanici. E' un tipo timido, non ancora avvezzo a concedere interviste, per cui ha tendenza a rispondere a una domanda con poche parole, lasciando poi cadere la conversazione. Del resto ha soltanto ventidue anni e, dopo tutto, a quell'età che cosa si ha da dire, soprattutto per chi ha interrotto gli studi a sedici anni? Jody ammette che i suoi genitori avrebbero voluto che diventasse medico, o qualcosa del genere. «Suppongo che abbiano poi capito che non avrebbero ottenuto quello che volevano. Mio padre mi aiutò, quando cominciai a correre, anche se era contrario al fatto che ci spendessi dei soldi» dice.

Scheckter arrivò in Inghilterra nel marzo del 1971 e ci mancò poco che vicesse la sua

prima gara europea, quella internazionale di Formula Ford che si svolge a Brands Hatch, come contorno alla Corsa dei Campioni. Durante i primi sette mesi trascorsi in Inghilterra, partecipò a cinquanta competizioni, in Formula Ford (pilotava la stessa Merlyn con la quale Emerson Fittipaldi iniziò in Inghilterra) in F. 3 e con una Ford Escort Mexico. Le sue ottime prestazioni, che comprendevano sei vittorie e sei records sul giro, gli valsero una guida ufficiale con la McLaren, al volante di una Impact di F. 2 nella stagione 1972.

Oltre a gareggiare, a Scheckter piace giocare a «squash», al polo acquatico e inoltre si dedica anche al sollevamento di pesi ogni tanto. Dice: «Quando non corro, in Inghilterra mi annoio; per lo più guardo la televisione, qualsiasi cosa diano, generalmente film western. Dipende dal mio stato d'animo, a volte sono calmo e tranquillo, a volte no. In fondo, forse correre mi diverte meno adesso. Quando gareggiavo con le turismo mi davo un gran da fare facendo cose ardite e così via, mentre adesso è tutto più serio, più professionale. Non si possono fare cose di quel genere, bisogna, appunto, prendere tutto più sul serio. Per il momento, mi piacerebbe vincere una gara di F. 1, poi vedremo per diventare campione del mondo».

Logan B. Lessona



Sopra, l'aria del Ricard ha «caricato» i nostri, che non hanno risparmiato i «numeri». Ecco Cavina. Sotto, Castiglioni guida un gruppo



ripresa al platino

Magneti Marelli, candela elastica!

Elastica perché al platino.

Il platino consente infatti la massima elasticità termica.

Con il platino la scintilla è più potente a parità di impianto di accensione.

L'autopulimento della candela è assicurato anche ai bassi regimi del motore.

Non ci sono preaccensioni alle massime prestazioni.

Magneti Marelli al platino, la candela elastica per auto e moto, che assicura il 100 x 100 di potenza.

Necessaria per i motori sportivi, ideale per «ravvivare» ogni tipo di motore.

elettrodo di platino
100x100
di potenza



I «mostri» PORSCHE
troppo solitari
per dare spettacolo

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPRINT

domenica SPRINT

Sembrava dominata da
DONOHUE la seconda pro-
va di Road Atlanta, quando...

FOLLMER dà ossigeno al CAN-AM

ROAD ATLANTA - La seconda tappa Can-Am che ha avuto luogo sul vario, montuoso, percorso di Atlanta nel cuore della Georgia, ha offerto momenti patetici, entusiasmati misti a varie delusioni per la massa degli spettatori che hanno sfidato una ininterrotta, lenta carovana di macchine per giungere al circuito sotto un sole che ha sfiorato i cento gradi Farenhaith.

La esaltante corsa, specie quella della vigilia, sostenuta da Mark Donohue, ha fatto apparire, le altre 19 vetture in gara come delle patetiche gazze rassegnate alla forza bruta del leone di Stoccarda il quale, senza esitazioni o rimorsi, ha frustato tutti, doppiando e demolendo i rivali che si son dovuti accontentare delle briciole.

Dopo la prima manche di sabato, vinta dal pilota del team Penske, ci si chiedeva se valeva la pena far svolgere la seconda batteria di 125 miglia perché Donohue, al volante della maxi Porsche che la parola «superlativo» non è sufficiente a descrivere, aveva dettato legge, partendo in prima posizione, doppiando tutti, mentre l'unico capace di resistergli è stato George Follmer.

Gli organizzatori hanno adottato subito la nuova formula Can-Am che richiede lo svolgimento di due batterie; formula che, del resto, fu messa in atto per la prima volta nel lontano 1966, ed è stata recuperata per consentire alle macchine di usare meno carburante possibile per evitare, in caso di incidenti, incendi preoccupanti. Si sperava che il vincitore avesse lasciato un po' di spazio alla immaginazione ed alla speran-

za degli spettatori, invece il sogno degli organizzatori di vedere accorrere più folla è crollato per la impressionante performance del biondo ingegnere del New Jersey (in tutto sono accorsi 48 mila spettatori).

Le delusioni hanno avuto inizio proprio sabato, quando Mario Andretti, il grande atteso, salito sulla McLaren-Chevy fatta preparare dal milionario Mike Slater di Atlanta per l'asso di Nazareth, non

ROAD ATLANTA - Seconda prova Can-Am - 8 luglio 1973.

LA CLASSIFICA

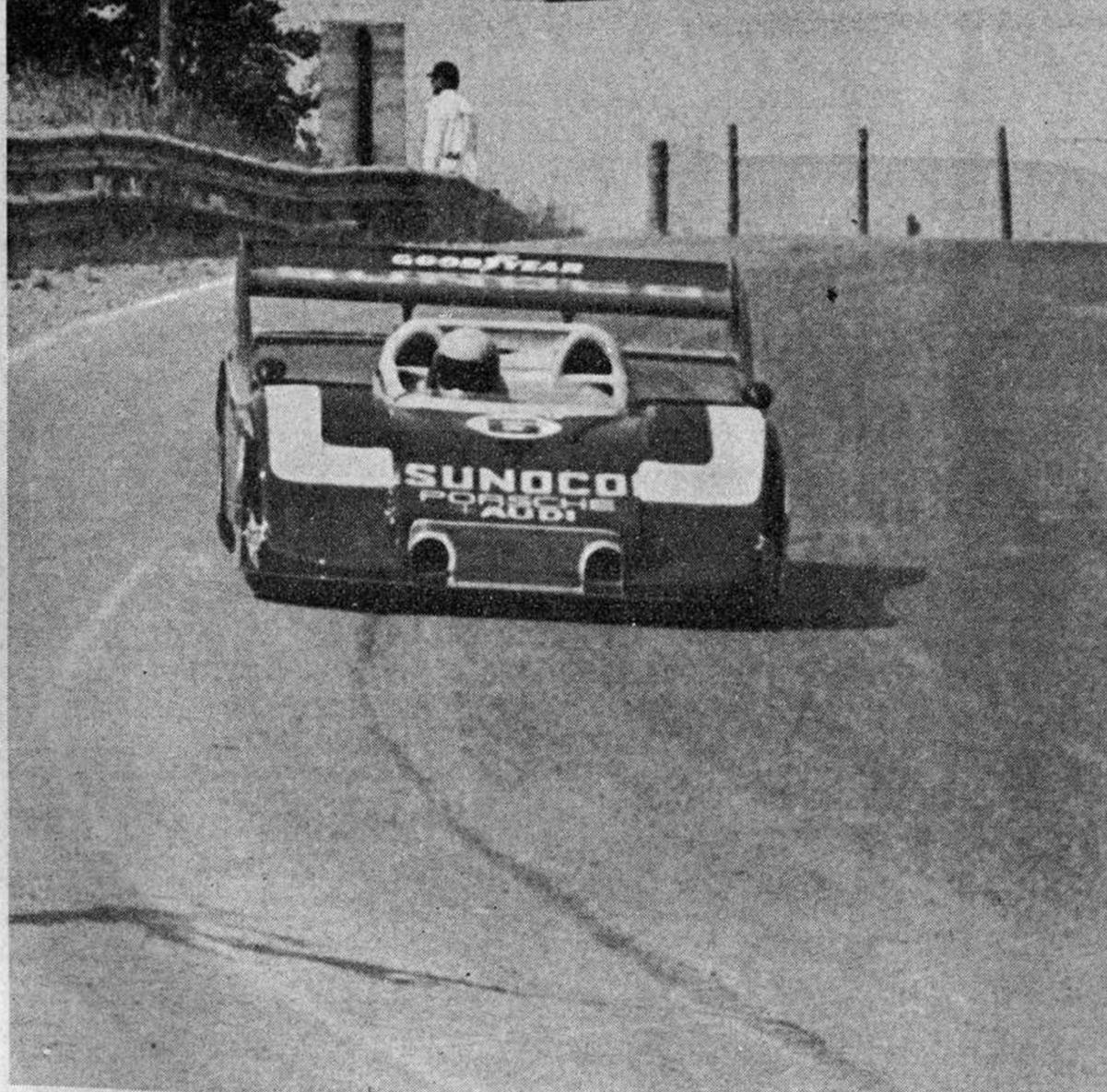
1. George Follmer (Porsche 917) media kmh 189,685; 2. Mark Donohue (Porsche 917-30); 3. Jody Scheckter (Porsche 917); 4. David Hobbs (McLaren M20); 5. Harley Haylwood (Porsche 917).

è stato capace di partire per la perdita completa della pressione dell'olio. Andretti ha così fatto le valigie ed è tornato subito a casa con vivo disappunto.

Al via è mancato anche il vincitore della prima tappa di Mosport, Charlie Kemp. Durante le prove il pilota è uscito fuori strada e nell'urto la macchina è rimasta com-

Lino Manocchia

CONTINUA A PAGINA 20



George Follmer (nella foto in alto una sua buffa espressione con Penske) ha recuperato da campione il tempo perduto nella manche di sabato nei confronti della Porsche-Sunoco di Donohue (foto sopra)

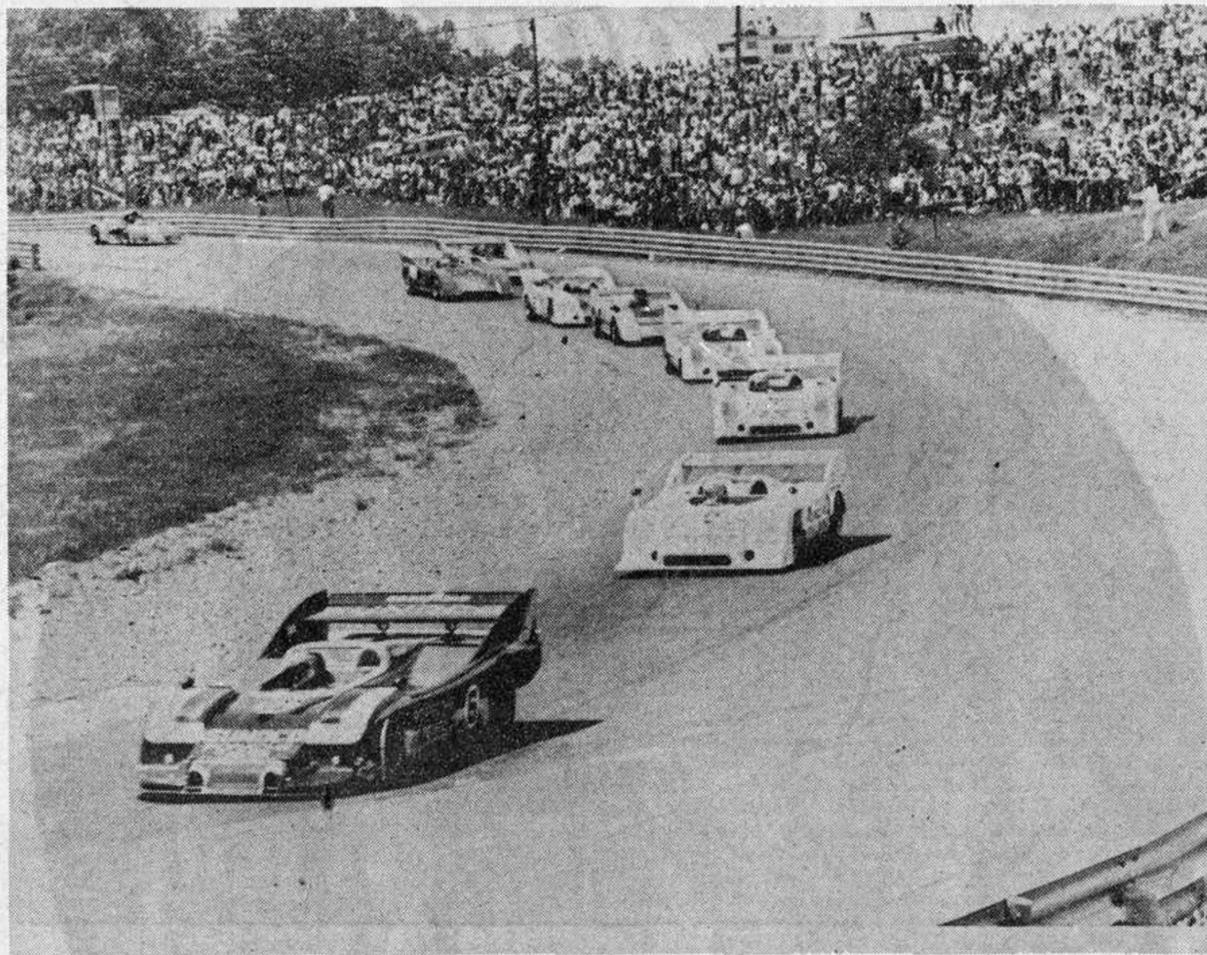
Scheckter si affaccia anche tra i «mostri»

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

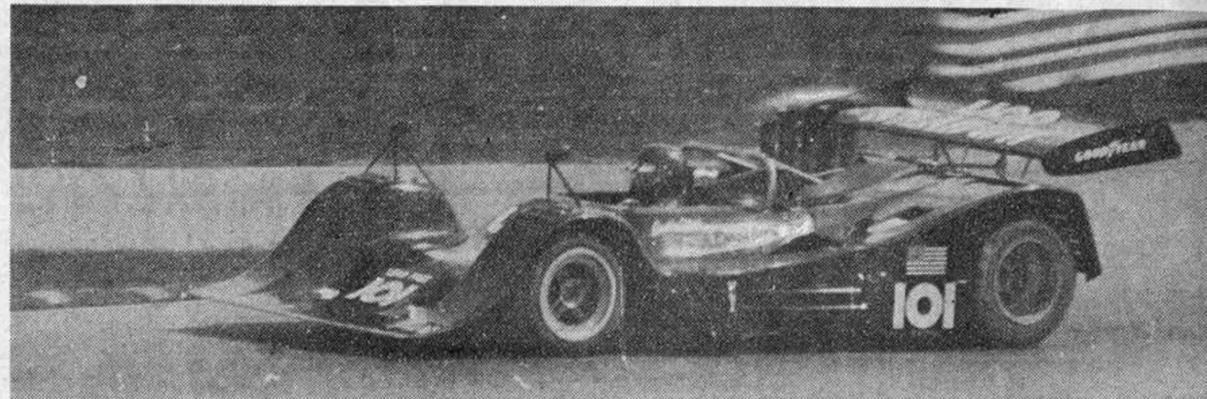
pletamente demolita mentre Kemp non ha riportato alcuna ferita. Dopo i 40 giri di sabato intorno al circuito misto di 2,52 miglia, Donohue aveva un giro di vantaggio sul resto del plotone, in seconda posizione si piazzava Follmer che aveva accusato noie ai freni, seguito da Jody Scheckter su Porsche 917; Jackie Oliver, che si trovava in sesta posizione su Chevrolet UOP Shadow, è stato costretto al ritiro per la



Jody Scheckter, senza alcuna soggezione ormai anche dei 1000 CV di una Porsche Can-Am, è stato protagonista anche a Road Atlanta



Al via della prima manche (sopra) è in testa la Porsche-Sunoco di Donohue seguita dalla Porsche di Scheckter e dalla Porsche-Rinzler di Follmer. Sotto, lo sfortunato Oliver (Shadow), costretto al ritiro



Con la Firecracker 400 il pilota più in forma degli stock-cars ha vinto otto corse su nove

PEARSON da 1 milione di \$

DAYTONA - Con cinque lunghezze di vantaggio, David Pearson ha vinto la spettacolare e prestigiosa Firecracker 400 per stock car, organizzata dallo Speedway di Daytona il cui presidente è Bill France.

Sessantacinquemila spettatori — un primato — hanno assistito all'entusiasmante duello tra i primi cinque classificati i quali hanno inscenato sorpassi e sprints mozzafiato, specie nella prima parte della corsa.

Pearson, che sta attraversando il miglior momento della sua carriera ha vinto otto su nove gare portando così il totale delle somme incassate ad un milione di dollari. Per questa corsa il primo ha portato via 16 mila dollari.

Il 38enne pilota della Carolina ha pilotato la Mercury che ha per «Crew» i famosi fratelli Woods i quali, inutile dirlo, sono stati i protagonisti principali della vittoria di Pearson. Dopo il 35. miglio, Pearson ha assunto il comando strappandolo a Richard Petty, in forma smagliante, e l'ha tenuto in pugno sino alla fine, guadagnando metro su metro, soprattutto nell'ultimo arco di gara. Vi sono stati momenti in cui,

nei rettilinei, mentre i bolidi marciavano ad oltre 180 miglia orari, Petty Johncock e Pearson hanno compiuto delle vere catene e spesso si sono appaiati a distanze impressionanti, facendo scattare in piedi gli spettatori tra i quali l'astronauta Gordon Cooper, l'assistente presidenziale Melvin

La media di Pearson, 252,868 kmh, sarebbe stata più elevata se non fossero intervenute due luci gialle a causare scrosci di pioggia sulla curva sopraelevata nord che hanno fatto rallentare di molto l'andatura.

La «Firecrackers» è la prima corsa dell'anno, sotto la giurisdizione della Nascar, la quale ha imposto una riduzione del carburatore, onde far scendere a sua volta la velocità. Bill France si è detto lieto del risultato e conta di apportare altre modifiche che dovrebbero far diminuire la velocità intorno alle 175 miglia orarie.

A.J. Foit — che era venuto da Pocono col proposito di vincere — ha dovuto abbandonare dopo tre quarti di corsa, mentre era sesto, per noie al carburatore.

Nella gara precedente (parte della spettacolare manifestazione della giornata dell'indipendenza americana), la 250 miglia Paul revere per sport car, Gene Felton (Chevrolet Camaro) ha vinto girando alla media di 109,310 miglia, tallonato da Peter Gryegg e Hurleyha.

Laird e numerosi attori di Hollywood.

Gordon Johncock vincitore della 500 miglia di Indy a bordo di una Chevrolet della STP-Pylon Wiper blade, ha reso più interessante la corsa ed ha promesso che parteciperà a tutte le altre gare in programma.

Rilancio delle 3000 in CAN-AM?

ROAD ATLANTA - La serie Can-Am nell'America del Nord dovrebbe essere in procinto di farsi una iniezione ricostituente per il 1974, ci si può basare sui recenti discorsi formulati in proposito dal boss dell'SCOA, Cameron Araget-singer. Vuole sapere a chi interesserebbe partecipare alla Can-Am, se la formula venisse cambiata da quella attuale in cui «tutto va», in fatto di regolamenti, a una formula per motori di cinque litri (F. 5000) o di tre litri, che ammetterebbe vetture del campionato marce.

Il direttore corsa della Gulf, John Wyer, da tempo è favorevole a questa formula per la Can-Am, facendo notare che il campionato marce si conclude più o meno quando inizia la Can-Am e che le tre litri se ne stanno oziose per il resto dell'anno. «La nostra utilizzazione di queste attrezzature è ridicola — dice il temibile Wyer —. Qualsiasi Casa che spende quanto facciamo noi sul macchinario e lo usa poco quanto noi, fallirebbe presto. E' molto importante che riusciamo ad ampliare l'uso delle nostre attrezzature da corsa in gare sport e questa nuova proposta per la Can-Am ha tutto il mio appoggio».

rottura della sospensione destra frontale. Mentre Scooter Patrick su McLaren, in quinta posizione, usciva fuori strada sfasciando completamente il musetto. La media di Donohue nella prima manche è stata di 190,538 kmh.

La partenza della seconda batteria — due per due — avveniva in base al piazzamento di sabato e Donohue, aveva al fianco George Follmer deciso a cancellare la performance del rivale. Con una corsa veramente spettacolare, il californiano riusciva a conquistare la seconda manche, nonostante la disperata battaglia ingaggiata da Donohue verso la fine, quando all'ottantanovesimo giro veniva doppiato da Follmer. Al 90. giro, Donohue, nel tentativo di riguadagnare il terreno perduto girava alla media record della pista di 197 e 497 kmh.

E' la seconda vittoria di Follmer sul tracciato di Atlanta.

La tenuta di gara di Jody Scheckter deve essere considerata superlativa. Infatti il sud africano alato con la sua Porsche 917 ha riguadagnato molto terreno perduto sabato.

I. m.



La McLaren-Chevy di Scooter Patrick dopo il suo incidente in gara

I. m.

INDY ha voluto
un altro Sacrificio

SAVAGE



**campione
fino
all'ultimo**

NEW YORK Un botto, una esplosione, un volare di pezzi, di gomme, un boato della folla, poi le fiamme alte 30 metri avvolgono il corpo esanime di Swede Savage. Era il Memorial Day e si correva la 500 miglia di Indy. La corsa delle corse, che Swede voleva vincere ad ogni costo. «Ho la macchina perfetta, George Bignotti l'ha preparata proprio per farmi vincere questa prestigiosa corsa e la vincerò», mi aveva detto alla vigilia. Gli avevo suggerito di non fare il gatto ed il topo, di attendere, insomma, senza forzare e spaccare il motore.

E Swede era partito sicuro, tenendosi nelle prime cinque posizioni sino a metà corsa quando assumeva coraggiosamente il «leadership» del plotone dei superlativi assoluti.

Poi rientrò per il pieno. Settanta galloni 280 litri di carburante le cui fiamme s'alzarono invisibili a lungo, bruciando come l'esplosione atomica. Swede, tra le fiamme, respirò anche bocchate d'aria infuocata, ma sopravvisse e cosciente fu portato in ospedale con il femore fuori della carne.

Il 26enne pilota californiano, che il 26 agosto prossimo compiva il ventisettesimo anno, ha lottato contro un avversario spietato, invisibile, il medesimo che era in agguato alla quarta curva dell'ovale maledetto di Indy. E per trenta giorni ha avuto il sopravvento. Poi la mano adunca della morte lo ha ghermito. Era giovane, bello, piaceva al pubblico ed alle donne, era sposato a Sherly, aveva una bambina ed era divenuto il numero due della scuderia Bignotti-Granatelli.

Savage ci ha lasciati ma il suo record resta con noi. A 15 anni era già un asso della motocicletta in California. Nel 1970 si piazzava ottavo nella classifica finale USAC, nel 1971 ad Ontario, nella corsa delle corse riportò la frattura cranica, ma la sua forte tempra lo salvò.

Lo scorso gennaio stracciava il record di Bobby Unser sull'ovale di Phoenix e quest'anno avrebbe sicuramente fatto valere la sua classe, il suo coraggio illimitati. Lo piangono tutti poiché era bravo, affettuoso, un tantino timido, ma intelligente e bonaccione.

«Tornerò», disse alla moglie. «Non piangere», supplicò all'affranta mamma, sempre al capezzale del figlio. «Sono forte, vincerò io, non morirò».

Invece, complicazioni ai reni, le fiamme respirate, hanno tarato il suo fisico e Swede ha ceduto di schianto. Per rispettare il suo coraggio, Granatelli decise che il numero 40 del bolide rosso arancione restasse tale, anche se la macchina nuova era stata assegnata a Wally Dallenback della stessa scuderia.

Ma questo bolide, simile a quello di Gordon Johncock, alla curva numero tre di Pocono, dopo cento giri emise uno strano sibilo, ruggie e sculetto. Dallenback fu capace di portarlo sul prato dove s'arrestò incapace ed incapace a ripartire. Coincidenza? Superstizione? Non saprei.

«Dite a Wally, che sarò al suo fianco spiritualmente», aveva detto Swede ad Andy Granatelli, pochi giorni prima di Pocono. Ma il biondo californiano non seppe mai che il numero 40 non volle finire la corsa ed in curva diede l'ultimo anelito. Savage era in coma e tentava, invano, di vincere l'ultima corsa della sua esistenza. Ora Savage non c'è più e noi lo ricordiamo come amico, pilota, campione, padre, uomo.

Così il libro d'oro della USAC lo trascriverà nella lista di coloro che lottarono senza risparmio di forze, col cuore, decisione che soltanto uomini d'oro della sua tempra sanno fare

man.

Non hanno dato tutte le risposte sperate, le laboriose prove della Ferrari a Vallelunga per decidere la trasferta americana Con Ickx collaudatore all'alba non risolti i dubbi della 312P

SPECIALE PER AUTOSPRINT

VALLELUNGA - A cento giorni dalla prima chocante delusione del Campionato Marche la Ferrari è tornata sulla pista di Vallelunga per un approfondito test, durante il quale non è stato lasciato assolutamente nulla di intentato al fine di dare alla 312P il maggior equilibrio possibile senza dover ricorrere a drastici interventi, impossibili in un momento così avanzato della stagione.

Ai box erano ancora visibilissimi i segni di riferimento tanto utili ai piloti del Cavallino per fermarsi rapidamente durante la 6 ore, ed è probabile che il pensiero di quelle soste (soprattutto quelle non preventivate) abbia finito per influire sul lavoro dell'equipe Ferrari anche se in termini di paragone con l'ormai storica gara risultano oltremodo difficili per l'enorme differenza delle condizioni atmosferiche.

«Non siamo qui soltanto per fare paragoni con tre mesi fa, certo però che se con 33° in piena ombra ripetissimo i nostri tempi di allora saremmo molto soddisfatti» dichiarava

l'ing. Colombo che assieme al collega Caliri dirigeva tutte le operazioni. Queste parole pronunciate prima delle prove denotano certo una buona dose di fiducia nelle soluzioni tecniche stralciate durante il test anche se i due tecnici sono stati «abbottonatissimi» limitandosi a dire che tutto dovrà essere variato prima della scelta finale. E c'è da pensare che avranno il loro daffare visto che raramente i piloti compivano più di sei sette giri senza fermarsi per correggere qualche cosa e che alla fine i giri in totale sono stati più di trecento.

Due le macchine portate. Quella sperimentale modificata da Forghieri e già vista in gara affidata a Merzario e quella standard che a prima vista non presentava nulla di nuovo. Entrambe le macchine poi avevano i freni posteriori esterni. Quella standard invece non era poi tanto standard visto che presentava addirittura un non indifferente allungamento del passo portato da 2.340 a 2.500. La modifica, mantenuta finché è stato possibile nel più ampio segreto, era resa possibile da una grossa flangia d'alluminio fuso posta fra il cambio ed il motore con funzione di distanziale. Due i cofani motori usati: quello normale e quello con la coda lunga ma con l'alettone spostato leggermente più in alto del solito.

Il cofano anteriore era quello con abbondante deflettore, ma è sembrato che i tagli sui parafranghi fossero stati ampliati rispetto alla prima uscita a testimonianza che la strada aerodinamica è forse l'unica possibile per migliorare la tenuta della attuale 312.

La mattina di venerdì viene persa perché la pista (affittata dalla Ferrari) è occupata da avvocati e tecnici dell'Ispektorato della Motorizzazione che con il pretore Veneziano in testa provano la velocità massima di alcuni ciclomotori sequestrati, con grande interesse di Colombo che è notoriamente legato al mondo delle due ruote. Intanto i meccanici (con intermezzi di controllo pressione gomme e motori) provvedono a controllare tutte le sospensioni della macchina di Ickx che per via del passo più lungo è completamente fuori posto.

Alle due del pomeriggio s'iniziano finalmente le prove sulle quali — è bene precisarlo subito — è impossibile dare un giudizio definitivo o tirare una conclusione precisa. Modifiche e correzioni si sono susseguite a un ritmo vertiginoso, dando l'impressione che i tecnici, per portare fino in fondo una soluzione, abbiano preferito valutarle tutte, per poi «ricucire» la macchina ideale con l'ausilio dell'immensa mole di dati trascritti.

Merzario ha iniziato con tempi molto alti, intorno a 1'16", per scendere di un paio di secondi dopo innumerevoli soste per regolare carburazione e barre. Dopo poco adotta il cofano con il nuovo spoiler anteriore ma si ferma di nuovo perché la pressione dell'aria lo ha leggermente piegato al centro.

Gli mettono un terzo supporto e riprende questa volta con tempi attor-

no al 1'14"5 ma la sua progressione viene fermata questa volta da un fagiano — «anzi una fagiana» precisa il comasco — centrata ai Cimini. In ogni caso la nuova soluzione non lo ha particolarmente impressionato, tanto che da quel momento il cofano tornerà normale. Intanto anche Ickx ha iniziato a girare, prima si è affrettato per bene con la nuova macchina con il passo lungo commentandolo con un laconico «pas mal» che suscitava lo scoramento di Caliri che si aspettava più entusiasmo.

Questa volta però il belga ha assolto con più entusiasmo del solito il suo compito di collaudatore: è stato meticoloso, preciso, per niente avaro di segretissime opinioni scambiate con i due ingegneri. Era disposto persino ad alzarsi alle cinque della mattina per provare con il fresco, scherzava con il giovane Luca Montezemolo, arrivato al pomeriggio in compagnia di una affascinante fanciulla, suggerendogli di rivolgersi a lui se i giornalisti avessero parlato male nei suoi confronti. «Tanto io ho il pugno pesante» concludeva il belga.

All'inizio delle prove la sua macchina aveva il muso coperto di adesivi

per un giudizio più completo. A Merzario pare non dispiaccia la macchina nuova anche se la trova un po' troppo sovrasterzante e d'altronde il particolare non era sfuggito nemmeno a Ickx poco prima. Quest'ultimo invece sostiene che la 312 sperimentale, così come è, si guida un po' troppo di piede e di braccia, cosa che lui non apprezza. Ma ormai è buio e tutto viene rimandato alla mattina dopo alle sette.

La seduta del mattino non è molto lunga (nemmeno due ore) ma è la più attendibile perché la temperatura fresca concede condizioni più ideali. Arturo ed Ickx si alternano sulla macchina con il passo lungo ma nonostante l'impegno profuso («sembra che andiamo piano ed invece siamo sempre al limite» commentava il comasco) riescono a scendere al di sotto di un appena discreto 1'12"5 fatto segnare da Ickx e poi avvicinato dal collega italiano.

Nella sessione del pomeriggio si tentano altre soluzioni togliendo la flangia al cambio della macchina che in tal modo torna in pista con il passo normale. Dall'una alle sei Merzario avrà la possibilità di sbizzarrirsi con

In ARGENTINA si corre!

BUENOS AIRES - E' ufficiale: la 1000 Km di Buenos Aires si farà, non ostante i problemi che la situazione politica argentina non ha certo contribuito a sollevare. La 1000 KM di Baires è in calendario per il 21 ottobre, e rappresenterà l'undicesimo atto dell'appassionante Mondiale Marche di quest'anno, dopo la 1000 KM d'Austria che è stata la gara più recente effettuata e dopo la 6 Ore di Watkins Glen in programma il 21 luglio.

Pertanto, con 11 gare organizzate, saranno 8 i punteggi da prendere in considerazione per il computo finale. A prescindere dal risultato della 6 Ore di Watkins Glen, la 1000 Km di Buenos Aires sarà in ogni caso la prova decisiva, poiché anche nel caso la Matra vincessi al Glen e la Ferrari non prendesse neppure un punto, la casa italiana potrebbe ancora ribaltare il risultato con una doppietta in Argentina. Fra l'altro, il buon intervallo fra la gara USA e quella in Sud America potrebbe essere determinante per colmare certi svantaggi tecnici.

per mascherare i tagli, poi trovandola pesante di sterzo (questo particolare gli è stato anche cambiato) ha chiesto che l'avantreno avesse meno carico. Tuttavia, tolti i nastri, i tempi non scendevano subito anzi salivano fino a 1'15". Poi con progressivi ammorbidimenti alla barra anteriore che infine viene sostituita con una più piccola con la sostituzione delle molle riesce a scendere fino a 1'13"6 che resterà la miglior prestazione della giornata. Quelle descritte comunque sono state le più evidenti modifiche portate alla macchina perché ripetiamo che queste erano talmente numerose da lasciare ben poco respiro ai meccanici.

Sono ormai le otto passate quando i due piloti si scambiano la macchina

entrambe le macchine, sulle quali non viene lasciato nulla di intentato per scoprire la soluzione migliore. Inizia con la macchina standard alla quale progressivamente viene diminuita la deportanza dell'alettone. Alla fine i meccanici tolgono anche lo spoiler anteriore in alluminio ed il muso resta quello solito con il piccolo spoiler ed in più la fitta delieatura. In queste condizioni è probabile che guadagni qualche cosa in rettilineo ma nel misto la guida diventa vistosamente «sporca» con correzioni continue.

Quello che però resta sorprendente è la grande omogeneità dei tempi che nelle diverse condizioni di messa a punto non variano gran che. Anche con modifiche importanti i tempi variano di pochi decimi come se la macchina fosse diventata insensibile. E' stata questa una delle maggiori ed in più inspiegabili impressioni delle due giornate romane e nemmeno l'ing. Colombo alla fine delle prove riusciva a trovare una spiegazione, dichiarando che nonostante le prove avessero bisogno di un lungo studio per elaborare i dati trascritti qualche cosa sfuggiva in quel momento alla loro attenzione. Della trasferta a Watkins Glen non se ne è parlato, ma ci sembrerebbe strano che in questo momento in tale condizione di punteggio la Ferrari rinunciassi alla gara americana. Sarebbe logico andare con tre vetture, come farà la Matra. Ma auguriamoci che si decida comunque per una partecipazione, perché la Ferrari non può buttar via così un campionato. E le corse, si sa, sono corse. Un pizzico di roulette non manca mai...

Daniele Buzzonetti

Centomila dollari al «GLEN»

WATKINS GLEN - Le due gare che in luglio si svolgeranno sul circuito del Glen, cioè quella Can-Am e la «Sei Ore», avranno un montepremi minimo di 100.000 dollari, di cui 75.000 mila per la Can-Am. Si spera che la «6 Ore» attiri buona parte delle squadre e piloti del «mondiale». Matra, Ferrari, Mirage, e Lola, come pure le Porsche Carrera, Capri e Corvette dei teams privati.

Molte vetture e molti «divi della «Sei Ore, torneranno a schierarsi al Glen il giorno seguente, per la gara Can-Am di 200 miglia, e si aggiungeranno agli abitués della serie, come Donohue, Follmer, Scheckter su Porsche con compressore ecc.

Quanto al G.P. degli Stati Uniti, che si svolgerà il 7 ottobre anche quest'anno il premio per il vincitore è di 50.000 dollari.

Le FORD CAPRI non hanno potuto tenere il passo dei «mostri» con le ali di NEERPASCH (e l'ALFA GTAm di FACETTI-DINI 4.a assoluta)



2 campioni del mondo non bastano contro

A sinistra, Hans Stuck e Chris Amon sul podio della 6 Ore del Nurburgring. A destra, la BMW vincitrice guidata dal giovane tedesco

la BMW-jet di AMON e STUCK!

NURBURGRING - Jochen Neerpasch ha perso l'espressione seria che gli è abituale per dare sfogo ad un ampio sorriso solo quando Stuck, mentre sotto lo striscione del traguardo passava la vettura di Amon, gli ha gettato le braccia al collo al colmo della felicità e dell'entusiasmo.

Per Neerpasch la «6 Ore del Nurburgring» sarà una gara da non dimenticare tanto facilmente. Solo tre mesi fa, dopo la battuta di arresto di Monza, Jochen ci aveva detto: «Non bisogna giudicare le mie vetture oggi, aspettiamo giugno come ho detto ai dirigenti della BMW».

Giugno è venuto, e come è suo costume Neerpasch è stato di parola. La BMW «3.0 CSL» è diventata la vettura da battere. Qualcuno ora dirà che è stato merito dell'«uovo di Colombo», dell'avveniristico alettone con cui i coupé di Monaco si sono presentati alla via di questa 6 Ore. Probabilmente in parte questo è anche vero, perché indubbiamente la vettura ha guadagnato molto con questo artificio aerodinamico in stabilità ed in leggerezza di guida.

Tuttavia non bisogna dimenticare una volta superato questo facile miraggio dell'alettone, che la BMW ha vinto ed è sempre stata in prova ed in gara davanti alla Capri anche perché il suo motore ha una notevole dose di cavalli e soprattutto ha una notevole resistenza alla fatica, qualità che certo non s'inventano dalla mattina alla sera ma che si ottengono provando e riprovando, sperimentando modificando se necessario senza la minima presunzione e con il massimo impegno proprio come ha fatto Neerpasch in questi sei o sette mesi che ha dedicato alla creazione ed alla organizzazione del reparto competizioni della BMW di Monaco.

Considerato che la BMW ha in serbo, già collaudato da quelle valide ed insostituibili figure rappresentate dai preparatori Alpina e Schnitzer, il motore da 380 cavalli (per non parlare di quello a quattro valvole per cilindro da oltre 400 cavalli che verrà presentato il prossimo anno), c'è da dire che le cose a questo punto per quanto riguarda il campionato si presentano assai male per le Capri e conseguentemente per la Ford Colonia.

Infatti pur concedendo alla Casa di Colonia il merito di aver saputo portare a termine un colpo migliore dal punto di vista pubblicitario come quello della presenza di Stewart e Fittipaldi, bisogna dire che il «colpo» dell'alettone di Neerpasch è destinato a lasciare un segno molto più pesante dal punto di vista agonistico.

Che ci sia del vero lo dimostra la battuta:

«...pensavamo di correre contro delle automobili e non contro degli aeroplani» con cui alla Ford hanno visto la nuova versione della vettura avversaria. Evidentemente dietro queste parole c'è tutta la «stizza» per non poter reagire con egual misura. Infatti il responso più profondo del Nurburgring è proprio questo, che Neerpasch ha delle vetture nuove create sfruttando tutte le smagliature e le pieghe di un regolamento che ormai mostra la corda quando si riferisce a vetture da turismo derivate alla serie, mentre la Ford ha nelle Capri delle vetture vecchie che non sappiamo se per imprevidenza o per troppa sicurezza non sono state aggiornate o almeno non con il ritmo con cui venivano aggiornate quando alla Ford — guarda caso — c'era Neerpasch.

Adesso alla Ford dicono: «per le Capri non possiamo fare niente perché il modello base di questa vettura è la «RS», che è uscita di produzione dieci mesi fa e quindi non possiamo chiedere anche noi l'omologazione degli alettoni. Dovremo attendere la primavera dell'anno prossimo quando uscirà la nuova versione della Capri».

Però nel frattempo cosa farà la Ford? Ci sembra la domanda più immediata cui rispondere. Qualcuno, forte dell'esperienza Alfa Romeo, dice:

«Si aggrappino all'esperienza, che in gare di durata è sempre l'arma migliore...» Però questa soluzione impone un'altra domanda, e cioè se la Capri, vista anche la «debacle» del Nurburgring sotto il profilo dell'affidabilità e della resistenza degli organi meccanici, possa vantare gli stessi titoli di merito dell'Alfa Romeo.

Perché non è facile poter ripetere gli exploit della «GTAM»: che dopo essere stata frettolosamente giudicata non competitiva nei confronti delle Escort e del BMW «2002» sta rivivendo in questo Euroturismo 1973 la sua seconda giovinezza, dimostrando che qualcosa può ancora offrire agli albi d'oro della Casa, magari un ennesimo titolo continentale che — viste come sono andate le cose fin'ora — non sarebbe poi nemmeno tanto da scartare come ipotesi.

Al Nurburgring, il terzo posto assoluto conquistato da Facetti-Dini è stato eccezionale. Invece, buio pesto per le Ford, che non solo non sono state mai in testa, ma hanno subito gravi incidenti forse anche per il desiderio di non farsi staccare. Sono usciti di strada sia Glemser, che nel capottamento si è rotto 3 costole, sia Mass, che però non si



Al Nurburgring Fittipaldi e Stewart facevano coppia su una Capri, rappresentando la grande attrattiva della gara. Hanno rotto il motore

Dietro i sorrisi nella FORD iridata covavano polemiche e idee diverse

STEWART non si diverte

NURBURGRING - Emerson Fittipaldi, viso rilassato, cappellino Texaco in testa per compensare pubblicitariamente in qualsiasi fotografia o immagine televisiva il suo sponsor di F. 1 e F. 2, ha preso l'impegno con la Capri abbastanza seriamente. Infatti, se pure dette con il sorriso sulle labbra ha avuto anche delle parole di rimprovero per il suo partner che, dopo avergli fatto un discorso preliminare più o meno di questo genere: «E' meglio che sulla vettura giri più a lungo tu perché io la conosco già e quindi non ho bisogno di fare molto allenamento», alla fine era sempre in macchina a provare gomme, ammortizzatori e via dicendo, relegando il povero Emerson nel ruolo a cui abitualmente Ickx relega Redman.

Diceva Emerson: «Di sicuro quando salirò al volante avrà la migliore Capri del mondo perché è stata messa a punto dal miglior pilota del mondo. Non è da tutti avere un partner come Jackie, solo che io non potrò mai essere alla sua altezza perché non avrò mai avuto la possibilità di salire sulla vettura finché lui gira in continuazione. Il bello è che, quando ne abbiamo parlato, aveva detto: gira tu, io per una volta voglio godermi la possibilità di fare il direttore sportivo. Sto lì ai boxes e quando tu passi io ti faccio i segnali: sarà senz'altro divertente!...».

Comunque, sottile polemica a parte dopo aver fatto alcuni giri Emerson è stato subito in grado di dare un quadro clinico su come si guida una vettura da turismo. Infatti ha detto: «E' difficile trovare il limite perché bisogna essere degli specialisti di questo tipo di vetture. Prescindendo dal fatto che dal 1968 non avevo più avuto modo di correre con una vettura di questo tipo o perlomeno su una turismo, debbo dire che a differenza delle monoposto, dove il pilota deve agire sul volante nella maniera più dolce e precisa possibile, qui il segreto per andar forte è quello di dare dei colpi decisi e sicuri sul volante, quando si deve curvare.

CONTINUA A PAGINA 24

Tito Zogli



NURBURGRING - La novità più appariscente di questa 6 Ore del Nurburgring è senz'altro il rivoluzionario aspetto assunto dal coupé BMW con l'adozione dell'enorme spoiler posteriore. Questo profilo aerodinamico, che ha già fatto storcere la bocca a molti, è in tutto e per tutto simile a quelli che abitualmente si vedono utilizzati sulle vetture sport e prototipi.

Il particolare più appariscente però dell'alettone BMW non è lo spoiler vero e proprio, che appunto è il solito profilo alare regolabile con due pronunciatissime pinne alle estremità, bensì il curioso chiamamolo «cucchiaio» posto sopra il tetto della vettura che ha la funzione di convogliare l'aria con un flusso regolare lungo la superficie del cofano posteriore, onde appunto consentire allo spoiler di svolgere la sua funzione stabilizzatrice in assenza di pericolose turbolenze che data la particolare conformazione della carrozzeria della vettura sarebbero sempre possibili senza «cucchiaio». Neerpasch ovviamente a questa soluzione c'è arrivato dopo lunghi test eseguiti nella galleria del vento di Stoccarda. Lo stesso Jochen ci dice:

«Era da parecchio tempo che stavamo lavorando attorno alla possibilità di migliorare la tenu-

Naturalmente è solo questione di allenamento, quindi avendo la possibilità di provare un po' più a lungo di quello che ho fatto io non dovrebbero esserci problemi, perché tutto sommato la velocità è sempre inferiore a quella raggiungibile con le monoposto delle massime formule. La cosa che mi ha impressionato di più, oltre alla forza fisica necessaria da usare sul volante forse perché la vettura è pesante, è lo scarocciamento laterale cui la carrozzeria si abbandona in curva, e che richiede una grande sensibilità».

Completamente diverso, invece, il punto di vista di Stewart. Lo scozzese ha detto:

«Quando avevamo i Cortina con Clark e compagnia potevamo guidare con più grinta e rabbia, divertendoci noi e nel contempo divertendo il pubblico con vetture spesso su tre e su due ruote. Oggi con la Capri non è più possibile perché, forse in conseguenza dell'adozione di pneumatici di dimensioni e sezioni eguali a quelli di un formula uno, la guida deve essere molto più precisa e omogenea. Direi che tra una monoposto e una Capri, fatte le dovute eccezioni per il peso e la velocità massima, non ci sia nessuna differenza quanto ad impostazione di guida e sul modo di percorrenza delle curve».

«Riassumendo — dice Stewart — debbo dire che la Capri è certo più facile da guidare della Cortina, però io mi divertivo di più con la vecchia Cortina perché... Ma forse perché ero più giovane e come tutte le cose quelle che abbiamo fatto da giovani ci sembrano migliori. Prendi il caso dei piloti: la gente dice sempre che i più grandi piloti sono quelli del passato, ma probabilmente anche in questo caso siamo al discorso della gioventù... E poi lo sanno tutti che il miglior pilota di tutti i tempi è... e chi potrebbe essere se non Jackie Stewart?».

t. z.

La vera novità tecnica è stata provata dalla BMW in «galleria»

Lo spoiler col cucchiaino

ta di strada delle nostre vetture con uno spoiler posteriore, in pratica dal mese di febbraio, cioè poco dopo aver sviluppato il programma riguardante i motori. Se si vede sulle piste solo oggi è dovuto al fatto che abbiamo dovuto attendere l'omologazione perché è nostra intenzione utilizzare questo prezioso aiuto aerodinamico non solo per le vetture da competizione ma anche per quelle della normale produzione di serie. Infatti credo che quanto prima sarà posto in vendita come "optional". I vantaggi che esso offre sono collegati ad una maggior stabilità nelle curve veloci e soprattutto, stando

a quello che mi dicono i piloti, ad una notevole facilità e immediatezza nella guida con uno sterzo molto dolce e pronto a rispondere a qualsiasi sollecitazione».

Naturalmente il fatto di dover munire il posteriore delle BMW di questa vistosa protuberanza ha costretto i tecnici di Monaco a modificare le sospensioni posteriori variando i punti di attacco del triangolo e dei puntoni di reazione oltre agli ammortizzatori. Inoltre ha cambiato disegno e posizione anche il grembiere con funzioni di spoiler anteriore che da sempre era stato sistemato al di sotto del radiatore. Questo ritrovato aerodinamico ora ha una specie di doppio scalino e inoltre ha il punto di attacco più alto del centro della ruota.

Fra le altre novità, da ricordare che la BMW per la prima volta corre con i coupé omologati secondo la sigla CSL cioè con la «L» che sta per «leggera» anche se in pratica il peso è rimasto sempre allo stesso limite di omologazione di 1070 kg. Neerpasch ha preferito puntare sui motori da 3300 cc già collaudati anche alla recente 24 Ore di Le Mans, e non aumentare la potenza mantenendola entro i limiti noti di 350-355 CV, tralasciando invece i motori da 3500 cc con 380 CV con la testa momentaneamente a due valvole. Questi motori, a cui è necessario fare ancora esperienza, vengono per il momento utilizzati in corsa da i due preparatori Alpina e Schnitzer.

Per il 1974 Neerpasch si è già detto sicuro di poter utilizzare senz'altro le teste a quattro valvole per cilindro che per ora sono studiate al banco e che do-

vrebbero offrire potenze superiori ai 400 CV.

Da notare poi il debutto nella 6 Ore del Nurburgring della Toyota «Celica» di 1600 cc omologata in Gr. 2 solo nello scorso mese di giugno. L'interessante coupé che sviluppa 177 CV a 8400 giri, è stato preparato nelle officine del rappresentante svizzero della Casa. Tuttavia alcuni tecnici giapponesi hanno seguito la messa a punto della Celica, soprattutto in vista di un possibile ampliamento dei programmi sportivi che dovrebbero prendere il via già con la prossima 24 Ore di Spa, dove di vetture ne saranno schierate due, una per Kottulinski-Ove Andersson (che ha fatto qui al Nurburgring il suo debutto nella velocità) ed una successiva per Dave Walker-Richard Scott; inoltre alla Toyota sarebbero già in fase avanzata gli studi e gli esperimenti relativi al motore da due litri la cui testa è attualmente in lavorazione presso una officina italiana.

In prova record non «ufficiale»

NURBURGRING - Sin dalle prove della 6 Ore del Nurburgring, quarta prova del campionato europeo turismo, tutti aspettavano il tempo di Stewart-Fittipaldi e della Ford Capri RS ed invece il giro veloce (8'17"3) è stato attribuito a Lauda-Joisten e alla loro BMW 3.0 CSL preparata dall'Alpina. Il miglior tempo non è stato così di una vettura ufficiale, la prima di queste infatti s'è beccata poco più di tre secondi (8'20"4) ed era un'altra BMW, quella di Amon-Stuck, dotata del nuovissimo vistoso alettone posteriore.

Le favorite Ford si sono quindi dovute accontentare del terzo, quarto e quinto tempo non nascondendo il loro disappunto per la trovata aerodinamica del loro ex D.S. Neerpasch. Tra le RS allora i più veloci sono stati Mass-Glemser (8'23"0) che anno affibbiato quasi cinque secondi (8'27"5) alla coppia dell'anno, Stewart-Fittipaldi, cui tutto non è proprio filato liscio e che comunque ha lamentato diversi problemi di adattamento specialmente con Fittipaldi che tornava alla guida di una turismo dopo ben cinque anni.

Molto buono peraltro il tempo dell'equipaggio italiano composto da Dini e Facetti (9'05"1) che con la loro Alfa Romeo GTAM hanno fatto segnare il tredicesimo tempo assoluto, e quarto della prima divisione dove hanno primeggiato Basche-Mehr (8'55"4) con la BMW 2002 precedendo di soli sette decimi (8'56"1) la Ford Escort BDA di Schommers-Koenigg.

Così al via

Lauda-Joisten (BMW 3.0 CSL) 8'17"3	Amon-Stuck (BMW 3.0 CSL) 8'20"4
Mass-Glemser (Ford Capri RS) 8'23"	Stewart-Fittipaldi (Ford Capri RS) 8'27"5
Fitzpatrick-Larrousse (Ford Capri RS) 8'27"9	Hezemans-Quester (BMW 3.0 CSL) 8'28"7
V. Brambilla-Pescarolo (BMW 3.0 CSL) 8'31"4	Fritzingler-Heyer (Ford Capri RS) 8'40"8
Basche-Mohr (BMW 2002) 8'55"4	Schommers-Koenigg (Ford Esc. BDA) 8'56"1
Krebs-Ertl (BMW 2002) 9'03"2	Dini-Facetti (Alfa GTAM) 9'05"1
Brun-Kocher (BMW 3.0 CSL) 9'05"5	Kautz-Betzler (Ford Esc. BDA) 9'14"4
Kottulinsky-Andersson (Toyota) 9'30"5	Larini-Zeccoli (Alfa GTAM) 9'31"

Così al traguardo

6 ORE DEL NURBURGRING, gara internazionale di velocità in circuito valida per il campionato Europeo Turismo - Adenau, 8 luglio 1973.

LA CLASSIFICA

1. Amon-Stuck (BMW 3.3 CSL) 42 giri in 6.03'06"5 (959,070 Km.); 2. Hezemans-Quester-Menzel (BMW 3.3 CSL) 41 giri; 3. Lauda-Joisten (BMW Alpina 3.5 CSL) 38 giri; 4. Dini-Facetti (Alfa Romeo GTAM 2.0) 38 giri; 5. Weiss-Ludwig (Ford Capri RS 2.9) 38 giri; 6. Kottulinsky-Andersson (1.6 Toyota Celica) 38 giri; 7. Krebs-Ertl (2.0 BMW 2002 Schnitzer) 37 giri; 8. Larini-Zeccoli (2.0 Alfa Romeo GTAM) 37 giri; 9. Hegells-Tibor (1.6 BMW 1600) 36 giri; 10. Fritzingler-Heyer (2.9 Ford Capri RS) 36 giri.

CLASSIFICA 2. DIVISIONE (oltre 2000): 1. Amon-Stuck (BMW); 2. Hezemans-Quester-Menzel (BMW); 3. Lauda-Joisten (BMW); 4. Weiss-Ludwig (Ford); 5. Fritzingler-Heyer (Ford).

CLASSIFICA 1. DIVISIONE (fino a 2000): 1. Dini-Facetti (Alfa Romeo); 2. Kottulinsky-Andersson (Toyota); 3. Krebs-Ertl (BMW); 4. Larini-Zeccoli (Alfa Romeo); 5. Hegells-Tibor (BMW); 6. Pruser-Thiessem (BMW). **Giro più veloce:** Niki Lauda in 8'21" media 164 kmh.

Europeo Turismo dopo 4 prove

	MONZA	SALISBURGO	MANTORP PARK	NURBURGRING	TOTALE
1. DIVISIONE					
Alfa Romeo	20	15	12	20	67
BMW	12	20	4	12	48
Ford	15	—	20	—	35
Toyota	—	—	—	15	15
Opel	—	8	—	—	8

2. DIVISIONE					
BMW	20	15	15	20	70
Ford	15	20	20	10	65

FITTIPALDI riflessi più pronti

ADENAU - La sera prima della 6 Ore del Nurburgring, Stewart e Fittipaldi si sono esibiti alla televisione tedesca in un giochetto di abilità con il pulsante da schiacciare non appena si fosse sentito un segnale prestabilito, e che doveva servire a valutare i tempi e le capacità di reazione dei due campioni. Ha vinto Fittipaldi che ha schiacciato il pulsante dopo un decimo e tre centesimi di secondo. Però a sbalordire tutti è poi arrivato un pilota degli aerei Starfighter che ha reagito dopo un solo decimo

CONTINUA A PAGINA 24



MALLORY PARK come ZOLDER: pista sotto accusa dopo le prove

LUNGER fa «2»
dopo la paura
del cemento

CORSA A MALLORY PARK. Gara di velocità in circuitot valevole per il Trofeo Rothmans di F. 5000 - 8 luglio 1973

LA CLASSIFICA - 50 giri

1. Lunger (Trojan T101) 36'08"8, media kmh 180,27; 2. Belso (Lola T330) 36'28"8; 3. Pilette (Chevron B24) 36'38"6; 4. Edwards (Lola T330) 36'44"2; 5. Van Lennep (Lola T330) 36'45"1; 6. Thompson (Chevron B24) 49 giri; 7. Craft (Chevron B24); 8. Santo (Lola T330) 49 giri; 9. Green (Trojan T101) 47 giri; 10. Trimmer (McLaren M18) 47 giri.
Giro più veloce: Ashley e Lunger 42"2, media kmh. 185,29, nuovo record.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MALLORY PARK - Brett Lunger è diventato il primo pilota che può dire di aver vinto due gare del campionato Rothmans di F. 5000 1973, con il successo a Mallory Park, ove ha nettamente battuto Belso il quale aveva condotto per parte della gara. Questa vittoria significa che Lunger riacquista la prima posizione assoluta nella classifica del campionato, strappandola a Thompson (che a Mallory si è piazzato sesto) mentre al terzo posto s'insediava Pilette.

A prescindere da polemiche e da incidenti, la corsa aveva però veramente molto potenziale.

I piloti della formula erano presenti in forza, per cui era inevitabile che qualcuno non potesse qualificarsi per lo schieramento di venti vetture, ma poi McRae, Dean e Sanger sono usciti di scena prima, per incidenti. Soukry, con la Connew, che debuttava in F. 5000, è apparso soltanto nella seconda sessione di prove, ma ha coperto pochi giri

prima che dal motore uscisse un nuvolone di fumo. Anche Oton ha avuto problemi col motore, lasciando una scia d'olio sulla pista, prima di arrivare lentamente al box con la Begg; questo ha contribuito a mettere il circuito in condizioni «diaboliche», come ha detto McRae. Si è visto Willie Green con la nuova Trojan, felice della vettura (miglior giro 45"2), però pronto a gareggiare soltanto se il direttore di squadra avesse deciso che doveva farlo. La Lola di Van Lennep era modificata (con raffreddatore dell'olio sul muso) nel tentativo di sconfiggere il solito problema di surriscaldamento della T330.

La posizione al palo è andata ad Ashley, che aveva finalmente in pugno la Lola T330. Tempo 42", più tardi uguagliato da Lunger. McRae era sceso a 42"2, però prima dell'incidente, per cui in prima fila c'era Belso. Nessun pilota nella seconda fila, Evans da solo nella terza data che il cambio della Trojan di Holland

aveva ceduto nei giri di riscaldamento (il pilota è allora salito sulla Lola Featherstone, partendo dal fondo, ma in gara ha resistito per pochi giri).

Prima del via uomini e macchine hanno lavorato per togliere dalla pista i pericolosi pezzi di cemento ed è stato permesso ai piloti di coprire vari giri esplorativi. Tutti hanno poi dichiarato che l'«intervento chirurgico» era stato sufficiente. Ashley era molto felice della sua posizione al palo.

Mentre il gruppo superava la prima curva, conduceva Lunger davanti a Evans, Belso ed Ashley e al terzo giro i quattro si staccavano già da un altro quartetto formato da Edwards, Van Lennep, Pilette e Thompson. La situazione è rimasta praticamente immutata per dodici giri, poi Evans è arrivato zoppicante al box per abbandonare, con l'albero motore rotto, e per un attimo il motore di Lunger si è spento alla forcella.

MALLORY PARK - Durante le prove l'interesse non era accentrato sui tempi dei piloti, ma sulla follia dei proprietari di circuiti. Si sarebbe potuto sperare che Nivelles avesse dato una lezione, invece niente: a Mallory una striscia di fondo nuovo era stata fatta attorno all'interno di una curva lunga e veloce e le pesanti F. 5000 l'hanno sollevata, spargendo così sulla pista pezzetti di cemento. Secondo un conduttore «era come pilotare su cuscinetti a sfera».

Prima della corsa molti piloti sono andati a piedi fino alla curva, dimostrando che era possibile sollevare il nuovo strato con le mani. Erano tanto sconcertati (perché non si erano usate pietre) quanto arrabbiati. Molti, e non si tratta certamente di vigliacchi, hanno detto che si rifiutavano di gareggiare, oppure che l'avrebbero fatto con molta prudenza, cioè lentamente. Sono stati calmati con vaghe allusioni al possibile rifacimento della striscia, ma poi nulla è stato fatto, questo è sicuro, prima dell'ultima sessione di prove, per una delle gare di contorno minori, nella quale proprio in quel punto un pilota ha urtato.

Altro incidente in prova, che non c'entra però con questo, è toccato a Sanger che è finito contro la barriera del box con tale violenza che la sua Lola si è praticamente spaccata in due. Sanger è stato condotto all'ospedale e pare che abbia un braccio rotto e lacerazioni varie.

Questo ha permesso a Belso di passare avanti, mentre Ashley occupava il secondo posto. Tre giri più tardi, però, Ashley ha urtato alla forcella danneggiando entrambe le estremità della vettura e nelle tre tornate successive Lunger si è messo a tallonare Belso molto da vicino. Questi ha lottato per tenerlo a bada e forse ci sarebbe riuscito, se non avesse sbagliato un cambio in una curva lunga e veloce in fondo al rettilineo dei boxes. Da quel momento quella marcia ogni tanto saltava e la Lola del danese assumeva delle posizioni piuttosto strane.

Alle spalle di Belso battaglia per il terzo posto fra tre piloti, mentre Thompson arretrava. Pilette ha strappato la terza posizione a Edwards, nel momento in cui Lunger prendeva il comando, e nella seconda parte della gara il belga si è staccato da Edwards e da Van Lennep che giravano muso contro coda, con Van Lennep che si affiancava, senza però riuscire a superare.

Prima della fine Craft ha portato via il settimo posto a Santo e si è subito avvicinato a Thompson, non riuscendo a raggiungerlo soltanto per un pelo. A due giri dalla fine Pilette ha urtato una grossa pietra («Ha fatto fare un balzo alla vettura e dal rumore ho pensato che ci fosse qualcosa che non andava» ha poi detto) e ha rallentato, decidendo però di continuare abbastanza velocemente per non mollare la posizione. La dura battaglia fra Edwards e Van Lennep è durata fino al traguardo, quando ancora una volta Van Lennep ha portato il muso della sua macchina a fianco dell'altra (pensa che se il suo motore non fosse stato un po' scarso di potenza avrebbe ottenuto un piazzamento migliore). Anche Lunger è «sopravvissuto» a un ultimo giro preoccupante, perché stava per restare senza carburante e la pressione dell'olio era quasi sparita.

David Hodges

Di motore K.O. FITTIPALDI

CONTINUAZ. DA PAGINA 22

è fatto nulla. In un primo tempo si era parlato di avaria allo sterzo, poi è stato accertato che si è trattato di pneumatici sgonfiati, come è stato per Brambilla, fermato da una gomma quando era 5. assoluto con la BMW che divideva con Pescarolo.

Due parole infine per la simpatica esibizione di Stewart e Fittipaldi, usciti di scena quando il brasiliano ha rotto il motore della sua Capri. Oltre al notevole interesse dimostrato da entrambi per questo tipo di gare (con la promessa di ripetersi non appena possibile), ha dimostrato che anche per le turismo al giorno d'oggi bisogna essere dei professionisti e degli specialisti. Il fatto che i due campioni del mondo non siano riusciti ad ottenere le performances dei vari Mass, Lauda, Stuck e soci è indicativo che anche due piloti come Fittipaldi e Stewart, prima di condurre una di queste vetture al limite, deb-

bono fare il necessario allenamento né più né meno che su una monoposto di formula, mentre solo dieci anni fa questo non sarebbe nemmeno stato pensabile.

Fa piacere perciò che in questo contesto di specialisti di Turismo, secondo quello che ci hanno confermato molti colleghi e tecnici stranieri, si trovino anche due piloti italiani forse da noi un po' trascurati come Vittorio Brambilla e Carlo Facetti. Per entrambi non è ancora giunto il vero momento di gloria, però siamo sicuri che se fossero al volante di una Capri o di una BMW ufficiali non avrebbero da temere nulla da nessuno. Il fatto è che la Ford come la BMW in questo campo sono come la Matra: se debbono dare una mano la danno ovviamente ai piloti di casa... proprio come qualche costruttore di casa nostra che per le gare considerate di contorno manda in giro le «promesse» in mancanza di stranieri ultraquarantenni.

t. z.

CONTINUAZ.
DA PAGINA 23

di secondo. Stewart ha commentato: «E' perché lui va a mille all'ora.»

• Dopo Ferrari e Alfa Romeo, anche la Matra avrebbe contattato Emerson Fittipaldi per farlo correre con i suoi prototipi nelle prossime gare in programma nell'America del sud. Emerson non ha ancora preso una decisione, comunque ha precisato che potrebbe correre anche senza il fratello Wilson come partner.

• Il motore 16 valvole due litri della Ascona è già pronto da un bel po' nell'officina di Steinmetz. Tuttavia il preparatore tedesco è costretto a tenerlo in naftalina perché la G.M. ha posto il veto più assoluto alle corse tanto è vero che quando Steinmetz lo scorso anno aveva portato a Detroit i

giornali che parlavano delle prestazioni ottenute dalle Ascona e dalle Commodore nella speranza di avere un incentivo oltretutto un grazie, è stato invece aspramente ripreso.

• Pare che i freni Ate montati sulle Capri e sulle BMW, e derivati da quelli utilizzati sulle Porsche Can-Am costino qualcosa come dieci milioni. Tuttavia bisogna dire che l'intero impianto è fornito gratis alle squadre ufficiali.

• Sullo spoiler della BMW di Lauda, una mano ignota ha scritto, durante una sosta ai boxes con il gesso: Lufthansa.

• Vittorio Brambilla ha preso una bella paura durante il primo turno di prove. Partito dai boxes con il fiammante BMW coupé portatogli da Schnitzer e munito, secondo l'ultima moda per le vetture di Monaco, di vistoso alettone posteriore, il Vittorio mentre

stava accingendosi ad effettuare una delle curve più pericolose di tutto il circuito e quindi aveva già il piede pronto per effettuare il movimento di punta-tacco, sentiva qualcosa che gli impediva di spostare il piede dal pedale dall'acceleratore a quello del freno. Momento di panico ed alla fine soluzione del «mistero», con una chiave inglese che i meccanici avevano dimenticato sul pavimento della vettura e che aveva scelto il momento meno adatto per farsi identificare!

• Pare che la cosa più difficile per Kranefuss per ottenere Stewart e Fittipaldi sia stata non tanto far andare d'accordo i due piloti, ottenere il loro consenso, ottenere quello della Ford ed i relativi soldi, quanto avere il fatidico «sì» dalla Elf e dalla Texaco che come è noto sono le due compagnie petrolifere che patrocinano rispettivamente lo scozzese ed il brasiliano.

Mai tanti iscritti alla 24 ORE turismo
Novanta macchine
di troppo a SPA!

SPA - Gli organizzatori della 24 Ore di Francorchamps si sono trovati in un grosso dilemma nel presentare alla stampa la loro corsa: infatti hanno già raggiunto l'enorme cifra di 150 iscrizioni, per una gara che non può ritenere più di 60. E' evidente quindi che una gran parte di iscrizioni dovrà essere rimandata indietro e sta sorgendo la lotta ai pochi posti previsti per le riserve. «Noi abbiamo basato la nostra selezione su tre criteri» ha detto Mario Herion, direttore di corsa «dei quali il primo è evidentemente la posizione in classifica delle squadre che si contendono il titolo finale. Il secondo criterio riguarda la partecipazione alla coppa del Re, coppa riservata alle squadre che schierano 3 o 4 vetture: il terzo criterio riguarda il valore degli equipaggi». Tre criteri certamente molto validi, ma che condanneranno lo stesso un gran numero di partecipanti.

Questa la lista degli iscritti:

Vetture superiori a 2000 cc: Pilette-Joossens-Wauters (Opel Commodore Gr. 1), «Christine» Engeman (Opel Commodore Gr. 1), Vermeulen-Frankenhou (Opel Commodore Gr. 1), Kautz-Krebs (Ford Capri Gr. 2), Triot-Haxe (Opel Commodore Gr. 1), Laurent-Pedro (BMW 3.0 Gr. 1), Xherceval-Braillard (BMW 3.0 Gr. 2), Fitzpatrick-X (Ford Capri Gr. 2), Schekter-Heyer (Ford Capri Gr. 2), Glemser-Mass (Ford Capri Gr. 2), Depnic-Jarrier (BMW 3.0 Gr. 1), Hunt-Brodie (Camaro Z28 Gr. 1), Stanger-Buncombe (Camaro Z28 Gr. 2), Bell-Dron (BMW 3.0 Gr. 1), Handley-Crabtree (BMW 3.0 Gr.1), Lanfranchi-Hanson (BMW 3.0 Gr.2), Hezemans-Quester (BMW 3.0 Gr.2), Amon-Stuck (BMW 3.0 Gr.2), Peltier-de Fierlant (BMW 3.0 Gr.2), Bourgoigne-Mattews (BMW 3.0 Gr.2), Brun-Cocher (BMW 3.0 Gr.2), Wolleck-Jaussiaud (BMW 3.0 Gr.2), Bertinchamps-Deprez (Chrysler Hemiacuda Gr. 1), Hine-Spice (Ford Capri Gr. 1), Eberhard-Barretta (Chevrolet Camaro Gr. 2), Muir-Lauda (BMW Alpina Gr. 2), Walton-Clarkson (Ford Capri Gr. 1), De Drijver-de S. Hu-

bert (Opel Commodore Gr. 2).
Riserve: Rubers-X (Ford Mustang Gr. 1), Goldstein-Dewael (Ford Capri Gr. 1), Lacroix-Sonveau (BMW 3.0 Gr. 1), «Welly» Jones (Ford Capri Gr. 1), Damseaux-Bigrat (Citroen SM Gr. 1).

Vetture inferiori a 2000 cc: Gulson-Brown (Alfa Romeo Gr. 1), Andersson-Kottulinsky (Toyota Celica Gr. 2), Scott-Walker (Toyota Celica Gr. 2), Fontaine-Akersloot (Ford Escort Gr. 2), Coffey-Worswick (Ford Escort Gr. 2), Dupré-Boucher (Audi 100 S Gr. 2), Facetti-Larini (Alfa Romeo Gr. 2), Zeccoli-Dini (Alfa Romeo Gr. 2), Lagniez-Berger (Alfa Romeo Gr. 1), Toussein-Ballot Lena (Alfa Romeo Gr. 1), Miersch-X (Opel Ascona Gr. 2), Jaquemin-X (Simca Rally gr. 2), Goblet-Laine (Simca Rally 2 Gr. 2), Herman-Delhaes (Simca Rally 2 Gr. 2), Imbert-Byttebier (Alfa Romeo Gr. 1), Mandron-Gillissen (Alfa Romeo Gr. 1), Joosen-Stalpaert (Alfa R. Gr. 1), Rieu-Vanderhick (BMW 2002 Gr. 2), Finotto-X (Alfa Romeo Gr. 2), «Geromino» Chavan (Renault Gordini Gr. 2), Toubeau-Naveau (Renault Gordini Gr. 2), Delbrouck-Degey (Renault Gordini Gr. 2), Koob-X (BMW 2002 Gr. 2), Delbar-Delcours (BMW 2002 Gr. 2), Dubos-«James» (Alfa Romeo Gr. 1), Donà-«Pooky» (Alfa Romeo Gr. 2), Kridel-X (Alfa Romeo Gr. 2), Hirth-Mohrs (BMW 2002 Gr. 2).

Riserve: Barrios-Grano (Ford Escort Gr. 2), Bouchenaere-Feider (BMW 2002 Gr. 2), Detrin-Raus (BMW 2002 Gr. 2), Neri-«Fifi» (Fiat 128 C Gr. 2), Soulard-Guitteny (Renault Gr. 2), Van-kerkhove-«D'Have» (BMW 2002 Gr. 2), Vermeulen-Matthijssen (Opel Manta Gr. 1), Mattozza-Pizzinato (Alfa Romeo Gr. 1), Lenaif-Remion (Fiat 128 Gr. 2), Coenen-Sieben (Alfa Romeo Gr. 1), Markey-Dell (BMW 2002 Gr. 1), Marquet-Vanderheyden (Simca Rally 2 Gr. 2), Demol-Carpent (BMW Gr. 2), Beviaire-«Mir» (BMW 2002 Gr. 2), McKintosh-X (BMW 2002 Gr. 2), Engels-De Deyne (Alfa Romeo Gr. 2), Kridel-X (BMW 2002 Gr. 2), Magalhaes-Wansart (Alfa Romeo Gr. 1), «Wilder» Lepri (Fiat 128 Gr. 2).

L'annuncio del rifiuto a gareggiare al Gran Premio di MONZA (per evitare incriminazioni penali come avvenuto a CHAPMAN) criticato in INGHILTERRA

Non trovano solidarietà i costruttori di F.1 per il «blocco» all'Italia

LONDRA - E' stata una lunga e laboriosa riunione quella che, venerdì 6 luglio, in un hotel londinese, ha visto tutti i costruttori di F.1 votare «all'unanimità» la proposta di astensione dalle corse italiane F.1, a cominciare dal Gran Premio d'Italia di settembre, nella preoccupazione di quelle leggi, uniche al mondo — si sottolinea — che prevedono la possibile incriminazione dei costruttori di auto da corsa in caso di incidenti. La vicenda Chapman, incriminato tre anni dopo la tragedia di Rindt a Monza, per una denunciata avaria della sua Lotus, ha preoccupato visibilmente gli altri costruttori che, non solo per solidarietà, hanno preso questo grave atteggiamento.

La riunione è stata molto lunga, come si è detto, perché il problema è stato sviscerato nei particolari. A rappresentare la Ferrari a questa riunione dell'associazione F.1, è andato per la prima volta il giovane avvocato e assistente del «Drake», Luca di Montezemolo. E questi ha fatto una chiara esposizione della situazione, rispondendo a quesiti sull'ordinamento legale italiano. Si è convenuto che la vicenda Chapman è stata complicata da una assistenza legale non adeguata alle poi riscontrate necessità, e si è acclarato che sarebbe stata necessaria almeno una controperizia di parte, per contestare quella del perito ufficiale del

Tribunale che ha portato alla incriminazione colposa.

L'orientamento è di rinunciare al Gran Premio d'Italia e quel che è peggio questo potrebbe essere un primo passo per una rinuncia anche da parte di altre Case inglesi a impegnarsi nelle gare italiane. Infatti non si possono chiedere a organizzatori garanzie di «immunità» che dipendono solo da organi di Stato che d'altro canto, è notorio, non sono così «aperti» verso le corse motoristiche.

Proprio questa considerazione ha suscitato molte perplessità in diversi ambienti delle corse inglesi. La decisione dei costruttori F.1 non trovano quella solidarietà che forse essi stessi si aspettavano.

Gli stessi piloti ed esponenti della F.5000, che sono stati protagonisti e testimoni oculari della vicenda recente di Misano e della sua mancata corsa 5000, hanno fatto notare che gli appassionati organizzatori italiani non hanno colpa di certe vessazioni burocratiche che subiscono e perciò non meritano un trattamento del genere da parte di chi dovrebbe avere interesse a far svolgere comunque, le corse.

Invece con questi «blocchi» non si fa forse che anticipare tempi di riduzione delle gare internazionali, facilitando in certi Paesi decisioni che qualcuno forse aspetta solo l'occasione di prendere. Purtroppo la drammatica coin-

cidenza dei nuovi incidenti motociclistici a Monza, non è fatta per gettare acqua sul fuoco, anche perché essa — si pensa a Monza — rinfoccherà le polemiche in Italia, accentuando anche la posizione difficile dei gestori dell'autodromo di Monza, che potrebbero essere coinvolti in analoghi problemi di agibilità, come avvenuto a Misano.

L'Italia in Inghilterra non ha credibilità e valutazione, specie oggi, nel settore economico, politico e sociale. Ma per l'automobilismo è un'altra cosa. Essa è ritenuta un «Paese nato per le corse». E perciò nessun inglese accetta che proprio da qui parta la spinta ad un depauperamento.

Forse per questo, nella riunione londinese arrivata alle citate conclusioni, la Ferrari che si è astenuta, avrebbe ottenuto che una nuova riunione prima della data del G.P. fosse indetta, nella speranza di una revisione nelle decisioni. Anche se c'è poco da crederci, perché tra le cose che spaventano i costruttori F.1 stranieri c'è anche la lungaggine dei nostri tribunali. Al caso Chapman fa riscontro — ha detto, un rappresentante della McLaren, lo strascico della grana dell'investimento ai boxes di un fotografo dell'Associated Press che si trascina da diversi anni.

d. h.

SILVERSTONE intanto apre la seconda fase del mondiale piloti

PEDERZANI ha avuto soddisfazione

Pace fatta tra TECNO e MARTINI

Il buon senso ha prevalso e da sabato prossimo la Tecno-Martini, con Amon alla guida sarà al via del GP d'Inghilterra. Nella passata settimana, dopo che la fermezza di Pederzani aveva fatto rinunciare alla trasferta in Francia del team, per mettere bene in chiaro i rapporti fra costruttore e sponsor al fine di poter lavorare in serenità, si sono svolte trattative fra le parti per appianare una vertenza che stava scivolando nel grottesco.

Ufficialmente, al momento di andare in macchina, non si sa ancora nulla. Un comunicato verrà stilato dalla Martini, nei primi giorni di questa settimana (nella speranza di far «bucare» AUTOSPRINT, come si dice in gergo giornalistico, sulla notizia dell'avvenuta riappacificazione). Ma noi siamo in grado di dare ai nostri lettori per sommi capi i termini dell'accordo raggiunto.

MERCOLEDÌ-GIOVEDÌ della scorsa settimana c'è stato un incontro a Milano fra Pederzani, accompagnato dal suo legale, e il marchese «Nikki» di Suni, accompagnato da un alto esponente «Martini». L'incontro è avvenuto nella massima segretezza, ma finalmente si ha ragione di credere che Pederzani abbia potuto «vuotare il sacco» delle sue rimostranze verso lo sponsor un po' troppo invadente tramite l'indesiderato «Long» Yorke, il direttore sportivo made in England del Team.

Tante incomprensioni, a quattr'occhi si sono dissolte e, anche se non ufficialmente, si è dato ragione a Pederzani in molti punti:

1) Il direttore sportivo, Yorke che la faceva da padrone in officina a Borgo Panigale, a termine di contratto avrà solamente la responsabilità della mac-

LONDRA. Chi si reca per la prima volta a Silverstone, o su qualunque altro circuito inglese, troverà le cose un po' diverse, a nord della Manica. Anche se oggi quella di Silverstone è una delle pochissime piste praticamente immutate, da quando vi si corse il primo Grand Prix, continua a esserci ancora un'atmosfera «temporanea» in molte cose: non ci sono grandi tribune d'onore, nessun ristorante tipo Paul Ricard, che dà sul circuito, molte delle questioni riguardanti la pista vengono discusse e risolte in baracchette di legno, nel parco macchine principale c'è posto soltanto per le vetture iscritte alla gara più importante e i teams minori, come quelli della F.3, devono svolgere il loro lavoro sul lungo rettilineo del circuito destinato alle gare indette dai clubs.

Anche se ometti con bracciali a volte diventano un po' scortesi e si arrossano in volto, in generale manca l'atmosfera ufficiale, fatto che piace a chi arriva dall'estero. Ci sono alcuni poliziotti, in giro, ma soltanto per venire chiamati dagli organizzatori nell'evenienza di qualche criticabile comportamento, cioè non si occupano di tenere a bada la folla e in generale non si fanno notare molto. Quando si è pagato il prezzo extra per entrare nel parco macchine, si entra e basta. Non c'è un parco macchine interno, come a Monza, ove le vetture sono inavvicinabili.

Il cibo che si può ottenere sul luogo è piuttosto semplice, o per dirla con maggiore esattezza piuttosto «rosso». Il cosiddetto caffè somiglia poco o niente a quello che si beve a sud delle Alpi, la birra è spesso tiepida. Attenti, vi abbiamo avvertiti!

Il commento destinato al pubblico tende a concentrarsi più che altro su concise informazioni, anziché comunicare orgoglio e purtroppo è dira-

china dopo che questa avrà preso il via per la gara. Prima non potrà mettere parola. Pederzani ne aveva chiesto l'allontanamento, ma tutto non è stato possibile concedergli.

2) Monoscocca F.1 Fowell. La macchina sarà provata dove e quando il costruttore crederà opportuno. Quando la vettura voluta da Yorke dimostrerà, cronometro alla mano, di andare più forte di quella di Pederzani, scenderà in pista per le gare.

3) Sarà Pederzani a decidere se partecipare ad un Gran Premio o meno, e non il d.s. (come si è verificato per il G.P. di Svezia). I rapporti fra Pederzani e i conti Rossi della Martini saranno tenuti senza intermediari (interessati).

4) Pederzani riceverà un compenso extra per la monoposto '73 che ha fatto correre in Belgio e a Montecarlo, come logicamente il costruttore bolognese aveva chiesto essendo stata la vet-

ture generalmente soltanto in inglese e in francese.

Visibilità? Su questo punto si deve superare lo svantaggio rappresentato dal fatto che il circuito è praticamente piatto. Stewart descrive la curva di Woodcote, prima dell'arrivo, come una delle più difficili esistenti. E' molto veloce (oltre 200 orari), lunga e piena di gobbe che si avvertono, a velocità da corsa. Comunque, si può anche avere la fortuna di trovare un posto in una delle tribune che la sovrastano. Dopo questo, il posto migliore è senza dubbio Stowe, che si raggiunge con una lunga camminata, trovandosi all'altro capo del circuito; si tratta di una curva a destra, di 90°, in fondo al rettilineo più veloce. Quella di Copse è una curva analoga in fondo al rettilineo di partenza e di arrivo, però non ci sono tribune, ma soltanto un terrapieno per spettatori all'esterno. Il complesso Maggots-Becketts-Cahpel è una curva a sinistra di 90°, ove certi piloti paiono spesso trovarsi in difficoltà.

Questi sono i posti migliori, ma cercate di accaparrarvi presto. Se fa bel tempo è piacevole andare a Silverstone, se il tempo è brutto... bé, portatevi un impermeabile.

Dicendo di accaparrarvi un posto presto, che cosa intendiamo? I programmi a Silverstone sono generalmente lunghi e pieni. Il giorno del Grand Prix, 14 luglio, le gare iniziano con la finale del campionato John Player di F.3 (le manches si corrono la vigilia) alle 11; a mezzogiorno c'è una corsa per turismo, mentre il Grand Prix inizia alle 14. Segue una corsa per vetture storiche, pure di campionato, alle 16,30 (non mancatela!) e finalmente un'altra di campionato di Formula Atlantic alle 17,30 (anche questa varrebbe forse la pena di essere vista).

d. h.

La mutazione delle B.3 continua...

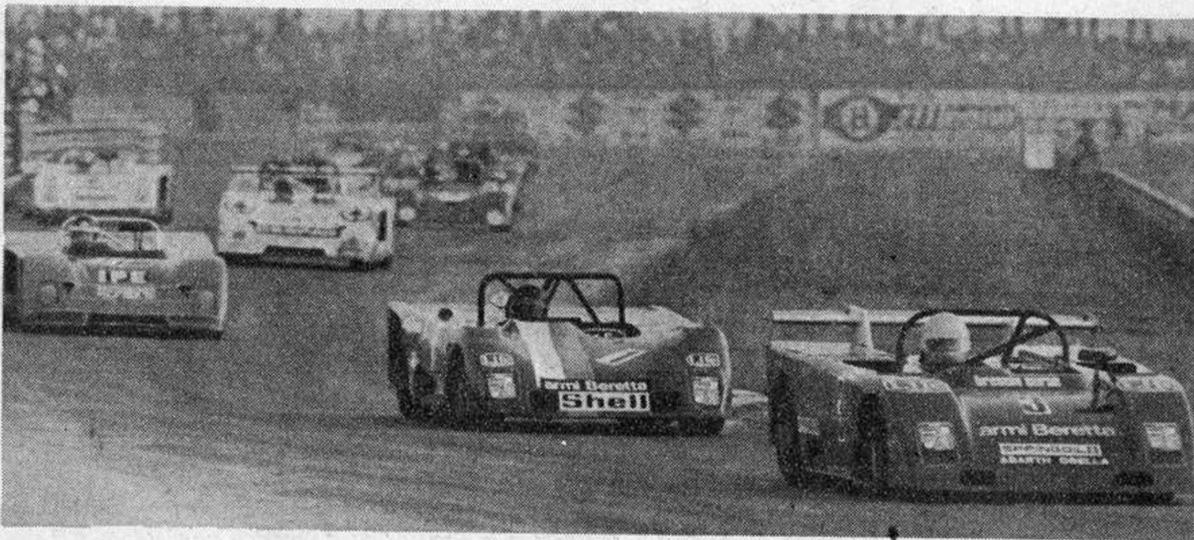
Il Gran Premio d'Inghilterra nona prova del Mondiale Piloti che si correrà a Silverstone, con prove che inizieranno già il giovedì, ha risolto quasi in extremis i suoi problemi di iscrizioni. E' deciso che Williamson farà il suo debutto in F.1 proprio in questo G.P., con una March iscritta da Wheatcroft. Questi ha ottenuto l'iscrizione prim'ancora di disporre della vettura e, anzi, ha combinato di prendere a nolo la March ex di Jarier soltanto il giorno 7 luglio. Farà gareggiare la vettura anche al G.P. d'Olanda, ma forse a nessun'altra competizione di F.1 di quest'anno: «Voglio soltanto dare un poco di esperienza al ragazzo — ha detto — anche se questa non è proprio la vettura che avrei scelta, per prima».

Williams senz'altro riutilizzerà Pescarolo sulla seconda Iso-Marlboro assieme a Ganley, mentre de Adamich disporrà quasi certamente di una nuovissima BT 42.

Quanto alla Ferrari, martedì scorso — prima di andare a Vallelunga — è arrivato a Maranello Ickx, con l'intenzione di parlare con Ferrari. Ma il costruttore non ha voluto riceverlo e il belga ha dovuto accontentarsi di un colloquio con l'avvocato Montezemolo, che nella sua nuova veste di «assistente speciale del Presidente» si è preoccupato di sbloccare almeno la situazione polemica tra pilota e costruttore, per arrivare all'epilogo del contratto senza altre scosse. Pare che Ickx abbia confermato in una lettera ad Agnelli la sua disponibilità a rinnovare l'impegno con la Ferrari per il '74, ma non sembra che ormai ciò sia possibile.

A Fiorano Ickx ha collaudato la B3 n. 3 con la quale ha corso al Castellet Merzario e di cui disporrà ora il belga a Silverstone. L'italiano, la cui partecipazione al G.P. d'Inghilterra è anche confermata, utilizzerà la B3 che Ickx aveva usato in gara dopo che nelle prove del G.P. di Francia aveva urtato su un guard-rail con la sua vettura n. 1. Sulla B3 ora scelta per Merzario hanno realizzato alcune modifiche i tecnici Forghieri e Rocchi. A proposito di Forghieri, sembra che all'ufficio progetti si sia ripreso lo studio attorno alla B3 prima maniera, la «spazzaneve» a passo corto, per la quale si parla di un ponte posteriore tipo De Dion.

Giancarlo Cevenini



Il malvezzo delle «diserzioni» elettrizza le prove di MISANO

GIANFRANCO «a secco» e POOKY gode...

A sinistra, subito dopo il via l'Abarth-Osella di «Granfranco» è già davanti alla Lola di «Pooky». Terza è la Chevron 1600 di Morelli

L'autodromo romagnolo sarà illuminato?

MISANO - Novità, novità, sempre novità da parte dei vulcanici organizzatori del Santamonica, che nonostante le avversità pare non si arrendano proprio mai. Dopo l'euforica accettazione della gara di F.2 ancora qualcosa di nuovo bolle in pentola: si tratta di una serie di migliorie che vorrebbero applicare al circuito sempre che la CSAI o le varie commissioni di vigilanza non pongano ennesimi limiti. Si sta veramente studiando un impianto di illuminazione, che potrebbe consentire l'utilizzazione del circuito anche in notturna: per ora è stata presentata alla CSAI una richiesta in proposito, poi se la commissione approverà il tutto bisognerà passare attraverso la solita commissione provinciale. Per ora l'impianto non sarebbe totale: si vorrebbe illuminare a giorno il tratto di pista che va dalla curva della Quarcia alla fine del rettilineo dei box compreso, consentendo gare a vetture però dotate di fanali.

Ma questo sarebbe solo un primo passo: se ci sarà qualcuno in grado di dare una mano, si provvederà ad illuminare tutto il tracciato (la spesa si aggirerebbe sui 70 milioni) in modo da poter disputare gare, ad esempio di F.3, in notturna, alla stregua delle corse che ora si effettuano a Monza per le F.875. Sarebbe ovviamente una utilizzazione molto valida, specie nella stagione estiva quando l'entroterra romagnolo è in grado di riversare tutto il suo serbatoio turistico, che in questa stagione è veramente consistente. Ancora molti i programmi in questo senso: si potrebbero organizzare anche gare tris, aperte al pubblico, in modo di far saggiare ai villeggianti le proprie capacità di guida in prove di non eccessivo impegno. Insomma, si fa di tutto per lanciare definitivamente l'impianto, che per le sue caratteristiche merita soddisfazioni ben più consistenti.

Ora fervono i preparativi per la gara di F.2: tra l'altro gli organizzatori delusi dalla scarsa affluenza di vetture sport richiederanno alla CSAI l'autorizzazione a far disputare, oltre alle prove di F. Ford e Mexico, anche una gara valevole per il campionato italiano di F.3 al posto della gara sport in programma. Speriamo che in questo caso non sorgano inconvenienti, nel qual caso i piloti di questa formula potranno recuperare una delle due prove in programma che erano saltate per motivi contingenti.

● «Gianfranco» era veramente scontento al termine della sua galoppata, che lo aveva visto battistrada per più dei tre quarti: «E' una vera maledizione, stavo andando in tutta tranquillità quando la macchina ha cominciato a rattare, finché si è fermata secca del tutto». Pare che Osella sia molto soddisfatto delle prestazioni del maceratese e che voglia «saggiarlo» al più presto su una macchina più fresca, magari in vista di una eventuale prova dell'europeo.

● Fra i debutti più positivi quello di Remo Cattini come direttore di gara, questa volta veramente solo, non in appoggio all'amico Mirto Ventura. Se l'è cavata in maniera brillante, esibendosi in tre partenze una più precisa dell'altra: dalla direzione gara era validamente appoggiato dalla moglie Kira, che si sta dimostrando una ottima collaboratrice ed esperta segretaria di manifestazione. Un'accoppiata veramente completa, non c'è che dire, per la sicura efficienza di qualsiasi gara automobilistica!

MISANO - Ancora una bella serie di gare al Santamonica e ancora una volta «Pooky» davanti a tutti, che questa volta se ne va con la coppa nel nome di Lorenzo Bandini. Tre gare nervose, complete e affascinanti fino all'ultimo giro: ben due infatti si sono risolte verso la fine, con colpi di scena che solo le corse d'auto possono fornire. Il solo guaio è stato quello della carenza di vetture sport, che ha convinto gli organizzatori a raggruppare le due divisioni: e ne è uscita una corsa veramente entusiasmante. Peccato, dicevamo: solo 13 macchine al via, su almeno una trentina di iscritti, che come al soli-

to non si sono presentati. Un malvezzo questo del mandare l'iscrizione e poi non presentarsi che bisognerebbe risolvere.

Anche le GT hanno fatto una bella gara: meno movimentata la prima corsa con solo 6 macchine al via e con il previsto duello tra le due Alpine di Artina (Monzeglio) e Paolo Monti (Giada). Questo il «leit motiv» della gara, imperniata sui soliti trenta giri e con Rombolotti in posizione di rincalzo: interessante anche la gara in famiglia tra le due Fulvia Zagato, mentre Paolo Brambilla, con l'Abarth 1000 OTS era decisamente impegnato solo con se stesso.

che potesse impensierirlo e scattava al comando sicuro sin dalla prima curva. Dal lotto emergeva molto bene Paleari (Alpine Giada 1800) che per diversi giri riusciva a mantenere dietro la più potente Porsche di Gottifredi. Subito fermi Rossi (Alfa GTA) con noie al motore, Caliceti (Alpine Giada 1600) con una altissima temperatura dell'acqua e «Cam» (Porsche 914) che rompeva il filo dell'acceleratore.

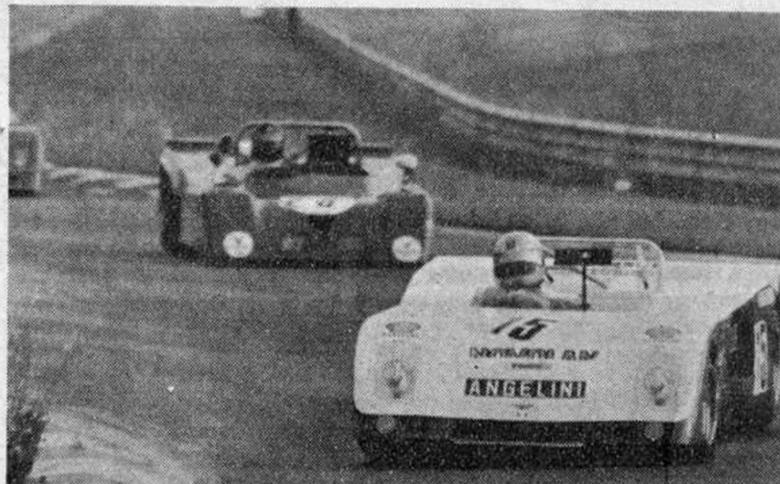
Borri intanto se la filava indisturbato: alle sue spalle Gottifredi e Paleari (primo delle 2000) mentre Schon (Alpine Giada 1600) guidava sul lotto delle anziane Alfa GTA. La corsa si è dipanata per tutti i giri senza molti colpi di scena: solo qualche brivido da parte di Paleari (decisamente primo delle 2000, ma in lotta con un asse sovrasterzante al massimo) che verso la fine si faceva avvicinare dalla 1600 dell'amico Schon, fino a lasciarlo passare a pochi giri dalla fine. Fra le GTA Bonfanti nettamente davanti a Fusar, Bassini e Chiapparini, che continueranno la loro battaglia anche a gara finita a suon di pugni.

Alle sette di sera di scena le sport, giustamente raggruppate in un'unica gara. In prima fila «Gianfranco» (Abarth Osella) autore del miglior tempo in prova e «Pooky» con la Lola con la quale aveva già vinto qui al Santamonica: dei due è il marchigiano il più lesto, mentre «Pal Joe» scombrina un po' la partenza rimanendo al palo con la frizione che non stacca.

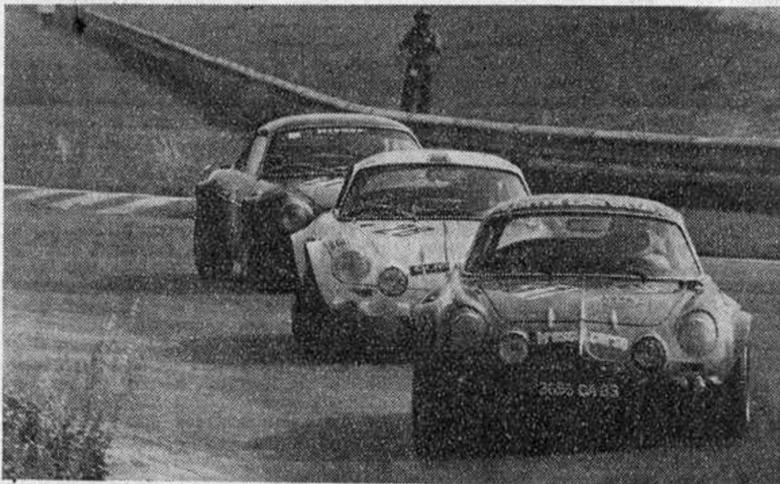
Bellissimo, entusiasmante il solito «millino» di Romeo Ferraris, gagliardamente pilotato (è veramente il caso di dirlo!) da un decisissimo Gagliardi, preciso e sicuro al volante della Daren go-kart completamente trasformata dal costruttore milanese. In soli 7 giri Gagliardi doppia tutti i 1000 e sono guai per i più potenti motori 1300 di Buonapace e Francischi a stargli davanti. Nella 1600 Morelli è davanti a Lise, mentre nella 1300 la debuttante Chevron con motore Alfa Angeini a valvole prende subito la prima posizione. Sembra che niente possa impensierire «Gianfranco» forse per la prima volta impegnato in circuito sulla lunga distanza dei trenta giri: «Pooky» insegue, ma sembra non guadagnare molto terreno.

Nella 1600 la lotta Morelli-Lise si risolve a favore del secondo, fino a quando, giusto a metà gara, Lise si gira alla curva della Quarcia coinvolgendo nel testa coda anche Morelli e rovinando la corsa per entrambi: Francischi era già fermo al 9. giro per il distacco del cavo della batteria e lasciava il comando nella 1300 al sopravveniente Buonapace. A pochi giri dalla fine però il secondo colpo di scena: «Gianfranco» ratta e comincia a guardare impressionato gli strumenti della sua Abarth. Purtroppo è la benzina che manca: niente da fare. E' ancora la volta di «Pooky» a salire sul podio, al quale sembra già abbastanza affezionato.

Leopoldo Canetoli



Sopra, la Chevron-Angelini 1300 portata al debutto (molto positivo) da Francischi, seguita dalla sempre più sorprendente Daren-Ferraris di Gagliardi. Sotto, in fila le Alpine di Artina, Monti e Rombolotti



MEMORIAL LORENZO BANDINI - Gara nazionale di velocità in circuito valevole per il campionato italiano sport e GT gr. 4 - Misano Adriatico, 8 luglio 1973.

LE CLASSIFICHE

GRAN TURISMO GR. 4

Classe 1000: 1. Paolo Brambilla (Abarth OTS) 52'15"1 (giri 25) media kmh 100 e 123.

Giro più veloce: Brambilla in 2'03"7 media kmh 101,510.

Classe 1300: 1. Sergio Rombolotti (Alpine 1300) 50'42"2, media kmh 123,830; 2. Monti (Alpine) 51'36"3; 3. Donzelli (Lancia Z) a 1 giro; 4. Ronchi (Lancia Z) a 1 giro; 5. Artina (Alpine) a 12 giri.

Giro più veloce: Artina in 1'37"2, media kmh 129,185.

Classe 1600: 1. Giorgio Schon (Alpine)

46'51"1 (giri 29); 2. Bonfanti (Alfa GTA) 37"8; 4. Chiapparini (Alfa GTA) 48'37"9; 5. Balocca (Alfa GTA) a 1 giro; 6. Gaba-47'29"1; 3. Fusar Bassini (Alfa GTA) 47"ni (Alfa GTA) a 1 giro.

Giro più veloce: Schon in 1'36"2, media kmh 130,528.

Classe 2000: 1. Emilio Paleari (Alpine 1800) 46'52"3 (giri 29); 2. «Tambauto» (Porsche) 47'39"4.

Giro più veloce: Paleari in 1'34"2, media kmh 133,229.

Classe 3000: 1. Giovanni Borri (Porsche 2800) 46'06"7, media kmh 136,147; 2. Gottifredi (Porsche) a 1 giro; 3. Zarattin (Porsche) a 4 giri.

Giro più veloce: Borri in 1'30"9, media kmh 138,139.

SPORT

Classe 1000: 1. Giancarlo Gagliardi (Daren Ferraris) 42'50"8, media kmh 141,643;

2. Sebastiani (AMS) a 3 giri; 3. Donà (AMS) a 4 giri.

Giro più veloce: Gagliardi in 1'27"6, media kmh 143,342.

Classe 1300: 1. Stefano Buonapace (Chevron) 43'19"6, media kmh 144,905.

Giro più veloce: Buonapace in 1'25"1, media kmh 147,553.

Classe 1600: 1. Luciano Roiatti (Lola) 42'02"8, media kmh 122,053 (25 giri); 2. Lise (Chevron) a 2 giri.

Giro più veloce: Lise e Morelli in 1'23" e 5, media kmh 150,381.

Classe 2000: 1. «Pooky» (Lola) 41'58"1, media kmh 149,593; 2. «Pal Joe» (Lola) 42'02"8; 3. Zaniratti (Abarth Osella) a 2 giri; 4. «Gianfranco» (Abarth Osella) a 3 giri.

Giro più veloce: «Pooky» in 1'21"3, media kmh 154,450.

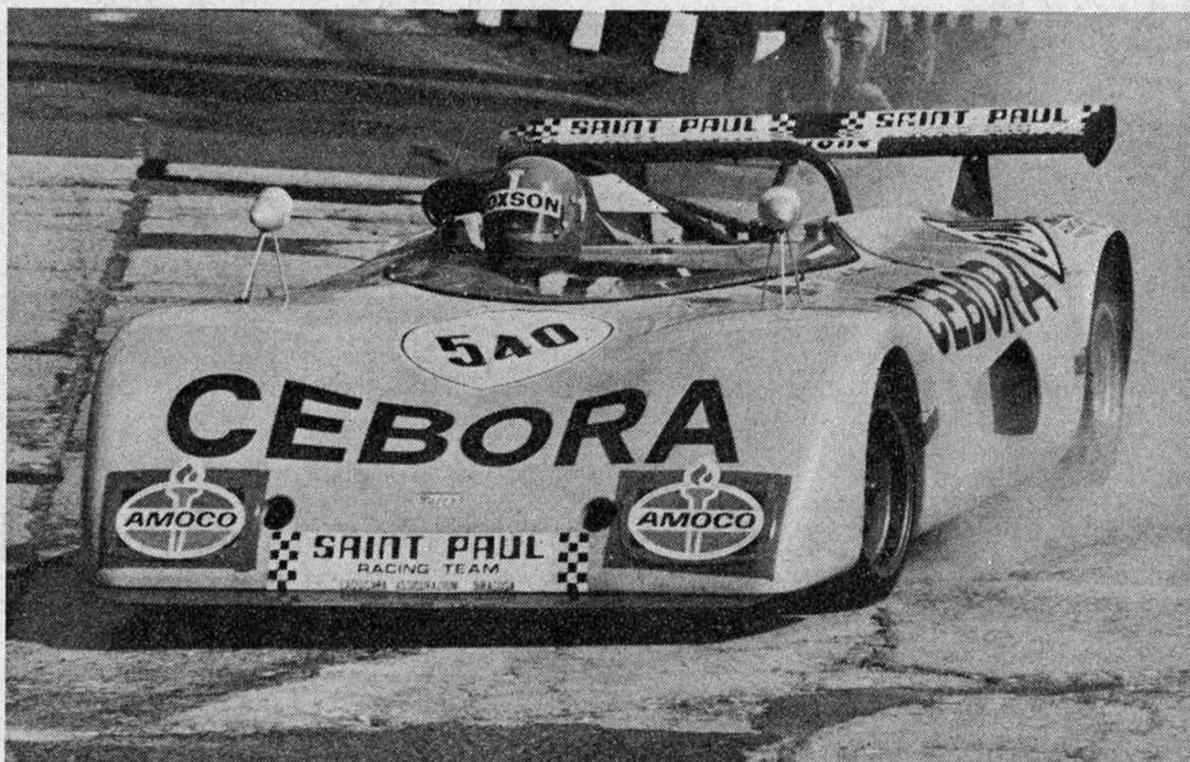
La gara tra le due Alpine è durata per più di metà gara: a 13 giri dalla fine Monti, che aveva sempre tallonato Artina in testa dall'inizio, riesce a spuntarla, forse per una defaillance ai freni della macchina di Monzeglio, che tra l'altro si gira alla fine del rettilineo e si ferma al box. Sembra a questo punto che Monti non possa incontrare altri problemi: ma a 5 giri dalla fine per lui lo smacco di una gomma che si affloscia e porta la vittoria su un piatto d'argento al prudente Rombolotti.

La seconda gara vedeva in pista le rimanenti 14 GT: Giovanni Borri con la Porsche 2,8 Bonomelli non aveva ovviamente nessuno

Il pistoiese fa il bis al SE-STRIERE ed è il nuovo re della Montagna (tricolore)

Campionato italiano assoluto montagna	SPINO 13/5	CANSIGLIO 27/5	SILA 10/6	SARNANO 17/6	MENDOLA 24/6	BONDONE 1/7	CESANA 8/7	TOTALE PUNTI VALIDI
Nesti	—	9	9	9	9	9	9	45
Scola	9	4	4	4	—	—	—	21
« Gianfranco »	6	6	3	6	—	—	—	21
Pilone	—	—	—	—	—	6	6	12
Polin	—	2	—	—	6	—	—	8
Turizio	—	—	6	—	—	—	—	6
« Mascaleros »	4	1	—	—	—	—	—	5

NESTI, e 7!



Ancora una volta Nesti ha colto l'assoluto con la sua March-BMW. E' ormai sicuro del titolo nazionale

SPECIALE PER AUTOSPRINT

CESANA - Due i dubbi della vigilia: in occasione della 13. edizione della Cesana-Sestriere sarebbe caduto il record di Schetty e l'onore di abbatte lo sarebbe toccato al super scalatore pistoiese (ormai campione italiano della montagna) Mauro Nesti su March BMW, oppure al francese Jimmy Mieusset su March 722 di F. 2 praticamente già campione europeo? Nelle prove Mieusset alla prima delle due uniche salite fermava i cronometri su un favoloso 4'56"7 a 3"4 dal « mitico » 4'53"3 di Schetty su Ferrari 212 e (a 9"7 dall'incredibile record di Ferrot officioso dell'altranno) chiarendo le intenzioni aggressive che lo avevano spinto a calare in Italia non certo per diporto, sulla sua scattante March 722 carinata e propulsa da un notevole Brian Hart.

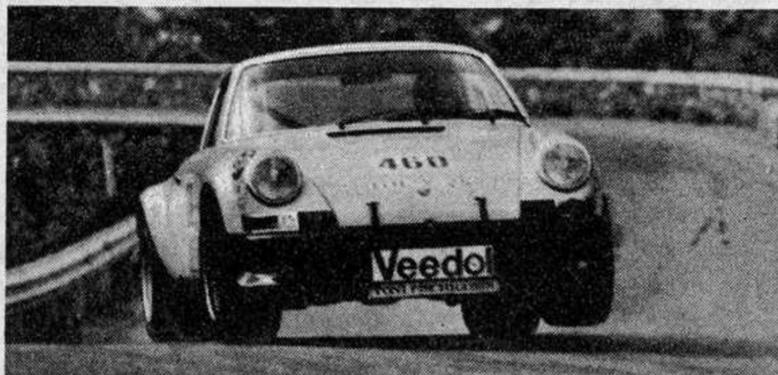
Per contro Mauro Nesti il « jolly » di mister Cebora, dopo sei vittorie consecutive, non era certo venuto al Nord per sfuggire alla calura delle pianure e infatti alla quarta salita in prova otteneva il miglior tempo assoluto con 4'56"7, sette decimi sotto il tempo del francese. Da notare che Mieusset disponeva di gomme Firestone slick YB36 morbide e Nesti di normali B33 e in più alla terza salita in prova, per una foratura, era stato costretto a ricorrere a delle « volgari » intermedie che a suo dire gli costavano tre secondi a salita.

In difficoltà nelle prove Venturi su Brabham BT40 Armadori per i supporti del motore al telaio fuori uso, in gara poi sarà costretto al ritiro per questa stessa ragione, e « Shangry-Là » su Surtees TS10, per rottura del telaio saldato con mezzi di fortuna. Unica incognita Martin su McLaren M21 F. 2 e soprattutto Franco Pilone che con la sua nuova Abarth Osella si presentava con intenzioni piuttosto serie.

Miglior tempo in prova di Pilone 5'3"9 buono ma lontano dai suoi limiti possibili per una serie di note fastidiose che si ripeteranno puntualmente in gara facendogli addirittura peggiorare il tempo delle prove.

Il primo dei bigs a salire è Nesti, la sua partenza è stata ritardata di un quarto d'ora circa per asciugare più di ottocento metri di olio nella parte alta dai tornanti in su verso Sestriere, l'operazione impegna al massimo i commissari in una attività frenetica ma la quantità di lubrificante sulla strada è tanta che ci vorrebbe molto più tempo.

In conclusione Nesti parte, tira come un dannato nella parte bassa e in alto deve mollare un pelo per cui ottiene 3"4 più del suo tempo in prova e all'arrivo, assolutamente contrariato non riesce a contenere la sua più che comprensibile rabbia toscana. Anche Pilone peggiora per le stesse ragioni ed è fuori gioco; migliora un po' invece Monticone sesto assoluto qui per la prima volta alle prese con un prototipo, una fiammante Chevron B23 della Commit Team. Intanto sono ormai saliti tutti i prototipi e si aspetta Mieusset primo dei Formula: l'altoparlante dà al francese a metà salita, tre secondi di vantaggio su Nesti, passa il tempo e il rombo della March non si sente: infatti Mieusset è fermo a poco più di un chilometro dall'arrivo, bloccato da un raccordo dell'impianto d'iniezione sfilatosi quando ormai era



Tony Fischhaber con la Porsche Carrera ha fatto reclamo a Greger, arrivato prima di lui, per il peso. Non si conosce l'esito della verifica Sotto, Romeo Galmozzi ancora una volta fortissimo al Sestriere



in vista del traguardo.

Il gioco è fatto per Nesti che vince la sua seconda Cesana non certo solo per fortuna ma a coronamento di una preparazione veramente scientifica; secondo si piazza Martin discreto sulla sua favolosa McLaren M21 di Jody Scheckter. Da segnalare l'exploit di Cerulli che su March 733 di F. 3 ottiene il fantastico tempo di 5'21"2 e conquista il quinto posto assoluto. Nel Gr. 3 e 4, qui insieme, lotta nella cilindrata massima sotto il record di Haldi tra i teutonici Fischhaber e Greger entrambi su Porsche RSR: vince di due decimi Greger e Fischhaber (con mossa nostrana) lo protesta per il peso. Nella 2000 Rovida su Bonomelli Special brucia lo svizzero Pegger su 914/6 autopreparata e l'ing. Fiegl, dell'Automobile Club Milano, su Alfa Monzeglio regola nella 1600 la Lotus Europa di Bubeck. Nella 1300 Gran Turismo Bersano vince ma non gli riesce a migliorare il record per una candela imbrattata che lo rallenta un poco, mentre Erasmo Bologna rinuncia addirittura a partire per il motore che non vuol prendere i giri.

Nella 1000 Spica non ha problemi mentre nel Gr. 1-2 (qui insieme) fino a 2000 il solito formidabile Mander vince migliorando di tre decimi il suo record davanti a Luigi Pozzo demoralizzato perché non assecondato dalla macchina, e a Capietti alle prime gare post-matrimoniali. Nella 1600 monologo di Parlamento che rinforza il terzo posto di classe nell'Euro Montagna. Nella 1150 Galmozzi fa il vuoto e migliora il suo record pur senza forzare in vista di impegni pistaioili.

Nella 1000 e nell'850 Piacentini e Ravinale regolano Boggio e Romeo. Partono ora i 700 Gr. 2 il favorito Pietrino Tali su Lavazza Special che in prova ha ottenuto un ottimo 7'2"6 attacca il record di Santucci del '72 e sembra riuscirci quando una malfelice rottura al cavo dell'acceleratore lo blocca infuriato e furibondo quasi in vista del traguardo.

Vince il sorpreso Scarano su 700 preparata da Cerati davanti all'arrabbiatissimo Segalini reduce da un testa-coda memorabile a Calza. « Tibeli » su Garavello lustrata come una vettura di Roger Penske non ha problemi a vincere nella 600 davanti a Bolognesi su Lavazza in crescendo.

Nella 500 in Piemonte chi può intimidire il Piero Lavazza nazionale che vince qui con una vettura 500 super lucida e favolosamente a punto di motore anche se una prima troppo lunga gli impedisce di migliorare il suo record. « Emme » secondo tempo in prova è bloccato dal distacco di un filo della candela, è così secondo De Giorgi (Garavello).

Ottimo il Boeris nel 1600 Prototipo che migliora il record di Buonapace precedendo il tedesco Auspan.

Nella 1300 Gianni Varese su Abarth disturbato da piccole noie multiple non ottiene il tempo che merita e comunque primo davanti a Anastasio. Ottimo nel 1000 prototipo il « drago » Achille Soria che mettendocela tutta con la sua Abarth Osella riesce a superare il combattivo Dalla Chiesa su Dallara 1000 rallentato da rapporti sbagliati.

13.a CESANA SESTRIERE, gara internazionale di velocità in salita valida per il campionato europeo della Montagna - Cesana, 8 luglio 1973.

LE CLASSIFICHE

GRUPPI 1 e 2

Classe oltre 2000: 1. Heinz Martin (Opel) 5'48"5, media 107,432 kmh.

Classe 2000: 1. Helmut Mander (Opel Kadett) 5'42"5, media 109,314 kmh, (nuovo record); 2. Capietti (Ford Escort) 5'46"8; 3. Pozzo (A.R. GTAm) 5'48"6; 4. Farris (A.R. GTAm) 6'03"1.

Classe 1600: 1. Adriano Parlamento (A.R. GTV) 6'33"5, media 95,146 kmh; 2. Zini (A.R. GTV) 6'38"3; 3. Carignano (A.R.) 6'40"2; 4. Papinutto (A.R.) 6'41"1; 5. Bolis (A.R.) 6'58"8; 6. Pozzi (Opel 1600) 7'25"3.

Classe 1300: 1. Gianni Mercandino (A.R. GTA) 6'37"2, media 94,260 kmh; 2. Niclot (A.R. GTA) 6'43"9; 3. Verdola (A.R. GTA) 6'48"6; 4. Paris (Fiat) 7'35"1; 5. Liprandi (Fiat 128) 7'37"3; 6. Lo Cicero (Fiat 128) 7'43"7; 7. Motta (Renault) 7'46"1; 8. Toia (A.R. GTJ) 7'46"8.

Classe 1150: 1. Romeo Galmozzi (Fiat 128) 6'11"2, media 100,862 kmh, (nuovo record); 2. « Gilena » (Fiat 128) 6'27"4; 3. Canavoso (Fiat 128) 6'31"4; 4. Zatta (Fiat 128) 6'42"4; 5. De Martino (Fiat 128) 6'56"9.

Classe 1000 1. Luigi Piacentini (Fiat Abarth) 6'38"5, media 93,952 kmh; 2. Boggliatto (Fiat Abarth) 6'57"1; 3. Bertolo (Fiat Abarth) 7'04"6; 4. Barbero (A.112) 7'22"1.

Classe 850: 1. Gino Ravinale (Fiat Abarth) 6'45"1, media 92,444 kmh; 2. Romeo (Mini Minor) 7'41"6.

Classe 700: 1. Claudio Scarano (Fiat Giann.) 7'22"2, media 84,668 kmh; 2. Segalini (Giannini) 7'25"9; 3. Calza (Giannini) 8'01"8; 4. Antonini (Fiat Abarth) 8'05"1; 5. Gario (Fiat Abarth) 8'05"1; 6. Giannini 8'16"2.

Classe 600: 1. « Tibeli » (Fiat Abarth) 7'13"5, media 86,387 kmh; 2. Bolognesi (Fiat Abarth) 7'31"2; 3. Calligaro (Fiat Abarth) 8'02"1; 4. Santarsieri (Giannini) 8'03"4; 5. Vapito (Fiat Abarth) 8'05"6; 6. Cerati (Giannini) 8'24"6.

Classe 500: 1. Piero Lavazza (Giannini) 7'42"7, media 80,916 kmh; 2. De Giorgi (Giannini) 7'48"5; 3. Lombardi (Giannini) 7'59"8; 4. « Palviox » (Giannini) 8'01"1; 5. Pinardi (Giannini) 8'04"4; 6. De Filippi (Fiat 500) 8'16"4; 7. Caveglia (Fiat 500) 8'38"6; 8. Salino (Giannini) 8'55"1.

GRUPPI 3 e 4

Classe oltre 2000: 1. Sepp Greger (Porsche RSR) 5'26"7, media 114,601, (nuovo record); 2. Fischhaber (Porsche RS) 5'26"9; 3. Fossati (Porsche) 5'37"2; 4. Schmid (Porsche) 5'38"5; 5. Coggiola (Porsche) 5'45"2; 6. Nardini (Porsche) 6'05"7.

● Mander da agosto disporrà di un motore a iniezione preparato dalla Irmacher con 215 CV contro i 195 attuali che lo renderanno ancora più difficile da battere. Data la sua abilità e i soli 810 kg di peso della sua Opel Kadett psichedelica.

● A Tibeli (600 Garavello) rubano la mattina, prima della gara, la cinghia dentata che aziona la ventola. Per un pelo se ne accorge prima di cuocere il motore.

● Il telaio March invece pur favoloso come meccanica non è ancora a punto perfettamente né c'è il tempo di fare le prove necessarie.

Classe 2000: 1. Ettore Rovida (Porsche) 6'11"7, media 110,916 kmh; 2. Pegger (Porsche 914-6) 6'17"8; 3. Mussato (Opel) 6'53"2.

Classe 1600: 1. Luigi Fiegl (A.R. GTA) 6'01"7, media 103,511 kmh; 2. Bubeck (Lotus) 6'03"4; 3. Tarasconi (A.R. GTA) 6'19"5; 4. Regis (Alpine R.) 6'30"3; 5. Cattane (A.R. GTA) 6'43"1; 6. Carrabba (A.R.) 6'52"2; 7. Rua (L. Fulvia HF) 6'57"2; 8. Perotto (Alpine R.) 7'05"5.

Classe 1300: 1. Aldo Bersano (Alpine R.) 6'04"6, media 102,688 kmh; 2. D'Aquila (Lancia Zagato) 6'18"5; 3. Puca (Lancia HF) 6'29"3; 4. Merlin (Fiat X-1/9) 6'53"1; 5. Stroppolo (F. Zagato) 7'02"8.

Classe 1000: 1. Camillo Spica (Abarth OTS) 6'45"2, media 92,399 kmh; 2. Mercadante (Abarth OTS) 6'59"5; 3. Pischeda (Racer Bertone) 7'17"3; 4. Baldi (Racer Bertone) 8'06"9.

GRUPPO 5 e 7

Classe 2000: 1. Mauro Nesti (BMW 2000) 4'59"4, media 125,050 kmh, (nuovo record); 2. Pilone (Abarth Osella) 5'08"2; 3. Monticone (Chevron) 5'25"7; 4. Tondelli (Chevron) 5'29"6; 5. « Mici » (Lola T. 290) 5'44"8; 6. Ottero (Abarth Osella) 5'51"1; 7. Berruto (Abarth 2000) 5'55"1.

Classe 1600: 1. Gianni Boeris (Chevron) 5'33"4, media 112,298 kmh, (nuovo record); 2. Anspann (P.B.D.) 5'58"2.

Classe 1300: 1. Gianni Varese (Lola Abarth) 5'38"7, media 110,540 kmh; 2. Anastasio (A.M.S. 1300) 5'42"2; 3. Bonacina (Abarth Osella) 5'59"7; 4. Bernasconi (A.M.S. 1300) 6'01"9; 5. Baria (Proto) 6'15"8.

Classe 1000: 1. Achille Soria (Abarth 1000) 5'54"8, media 105,524 kmh; 2. Huber (Mungo) 6'00"2; 3. Dalla Chiesa (Dallara 1000) 5'05"5; 4. Conrad (Lotus 997) 6'10"7; 5. Pellegrino (A.M.S. 1000) 6'26"6; 6. Peano (A.M.S. 1000) 7'07"1.

GRUPPI 8 e 9

Classe 2000: 1. Yves Martin (McLaren) 5'06"7, media 122,074 kmh; 2. « Shangri-la » (Surtees TS-10) 5'15"4; 3. Wittwear (Brabham BT30) 5'44"1.

Classe 1600: 1. Francesco Cerulli Irelli (March) 5'21"2, media 116,563 kmh, (nuovo record); 2. Rugg (Brabham BT18) 5'49"2; 3. Mussa (Brabham 1600) 6'17"8; 4. Cosentino (B.W.A. Ford) 6'27"2; 5. Roggero (Fiat Abarth) 6'29"1; 6. Mussato (Lotus) 6'34"1.

Classe 850: 1. Guido Serra (Nord Ovest Formula 850) 7'01"7, media 88,783 kmh; 2. Mondino (Veltro Fide 850) 7'15"9.

CLASSIFICA ASSOLUTA: 1. Mario Nesti (March-B.M.W. 2000) 4'59"4, media kmh 125,050; 2. Martin (McLaren) 5'06"7; 3. Pilone (Abarth Osella) 5'08"2; 4. « Shangri-la » (Surtees TS10) 5'15"4; 5. Cerulli (March) 5'21"2; 6. Monticone (Chevron) 5'25"7; 7. Greger (Porsche RSR) 5'26"7; 8. Fischhaber (Porsche RS) 5'26"9; 9. Tondelli (Chevron B23) 5'29"6; 10. Fossati (Porsche) 5'37"2.

● Sempre nella prospettiva dell'appoggio alle gare l'Anas ha asfaltato perfettamente la parte opposta che da Prigelato va al Sestriere rappropando solo alla meglio il percorso di gara.

● Nesti conferma le doti di utilizzazione del motore BMW che dispone di soli 266 cavalli a 8800 giri (216 a 6000 giri) con possibilità di variazione da un motore all'altro di soli 8 CV

● Nesti ha acquistato un secondo motore BMW e con Morelli una Lola 292 e non è detto quindi che in futuro non sia presente in qualche gara dell'Euro 2000?

Giorgio Rossotto

Regolata tra due palermitani la S. STEFANO-GAMBARIE

Un decimo di Mc BODEN al «primo» assoluto

REGGIO CALABRIA - Vincere per un decimo di secondo una gara in salita potrebbe anche configurare uno sbaglio, una svista, una disattenzione del cronometrista che scatta proprio con un decimo di ritardo il dito dal pulsante, ed in questo senso pochi potrebbero essere i dubbi, anche se poi all'arrivo funziona la fotocellula. Ma a volte anche un decimo di secondo può dire tanto e può fugare dubbi e perplessità, più che naturali, quando i due contendenti sono due piloti del calibro di Angelo Giliberti e di «Frank McBoden».

Entrambi palermitani i due, il primo della Pegaso e il secondo dell'Ateneo, le macchine 2 veicoli diversi nella struttura e negli organi propulsori, la Lola 290 del primo e la Chevron B 21 del secondo, con un piccolo pacchetto di cavalli a favore del primo propulsore, per la differenza anche di un più favorevole rapporto peso-potenza. I tempi fatti registrare dai due palermitani sono stati rispettivamente: 4'18"5 e 4'18"4 a cui ha corrisposto una media oraria di km 109,080, che, assieme al tempo, costituisce il nuovo record della corsa appartenuto in precedenza a Mimmo Scola.

Questo decimo però, su cui forse si potrà chiacchierare parecchio, per «Mc Bodén» ha un valore tutto particolare: costituisce la prima coccarda dell'assoluto in una gara e nella sua carriera, e va ad aggiungersi alla serie sempre più positiva di risultati che questo industriale in maglieria, pilota la domenica, sta collezionando da un po' di tempo.

«Ci tenevo a questo primo posto, anzi quasi lo sentivo, anche se sapevo di dovermela vedere con Giliberti», così si è espresso subito dopo l'arrivo il portacolori della scuderia palermitana, senza eccitazione o gioia particolare, quasi campione atipico, forse più di modestia che di funambolismi, come si può anche capire dalla risposta data ad una nostra domanda: «Perché mi porto dietro lo pseudonimo di "Frank McBoden"? perché ormai ci sono attaccato. Se l'ho portato nei momenti brutti tanto vale ormai portarlo anche nei momenti buoni. Non sarebbe giusto altrimenti.»

Ha alle spalle una annata fortunata, è in testa al Campionato Italiano della velocità con notevole distacco dal suo immediato inseguitore, Gagliardi, gli basterà probabilmente un solo risultato utile (come Imola, per esempio) per assicurarsi definitivamente il campionato ma forse per motivi di lavoro dovrà farne a meno.

Un altro giovane che sta venendo fuori bene è Pasquale Barberio che anche oggi ha voluto essere tra i primi e si è aggiudicato la terza piazza in assoluto con la sua Lola Abarth-Osella 1300. In questa stagione finora ha realizzato nella sua classe 5 primi e 2 secondi posti che lasciano ben sperare per il futuro. Il forte pilota calabrese fra l'altro ha regolato anche il vincitore della passata edizione della corsa, il messinese Arcovito, che invece dell'Alpine 1600 dello scorso anno ora utilizzava un'Abarth 1600.

Inaspettato e sorprendente il tempo spiccato nella 1000 sport dal palermitano «Popsy Pop» su una AMS 1000; ha dato al secondo di classe, Giarrusso su 1000 Abarth, 8'5 di distacco, e dire che si tratta di un elemento che proviene direttamente dal Gruppo 1, per il quale correva con una 128. Come pure sorprendente il tempo spiccato da Angelo Bonaccorsi, della Scuderia Etna, che con una Opel Commodore è riuscito a piazzarsi al 7. posto assoluto e vincere il Gruppo 2.

In questo stesso gruppo c'è stata della bagarre nella classe 1000 attorno

XV S. STEFANO-GAMBARIE - Gara nazionale di velocità in salita - Reggio Calabria, 8 luglio 1973.

LE CLASSIFICHE

TURISMO DI SERIE

Classe 850: 1. Francesco Gatto (Fiat 850) 6'34"7, media kmh 70,669; 2. Serra (Mini Minor) 6'35"1; 3. Lombardo (Mini Minor) 6'46"2; 4. Deodat (Mini) 6'54"3; 5. Guarnera (Fiat 850) 7'25"5; 6. De Dominicis (Fiat 850) 7'53"5.

Classe 1000: 1. Giovanni Pizzari (Cooper) 5'59"4, media kmh 78,430; 2. Tarzia (A 112) 6'05"8; 3. Agosti (Fiat 127) 6'12"4; 4. Marino (A 112) 6'13"6; 5. Mula (Fiat 850) 6'17"9; 6. Zuccarello (A 112) 6'19"3; 7. Lombardo (A 112) 6'19"7; 8. Fava (A 112) 6'21"5; 9. Perrana (Fiat 850) 6'22"7; 10. Aiello (A 112) 6'22"8; 11. Papale (Cooper) 6'25"2; 12. Vaccaro (A 112) 6'32"2; 13. «Anthony» (Fiat 127) 6'32"7; 14. Amorello (A 112) 6'40"2; 15. Caruso (Cooper) 6'42"2; 16. Sansone (A 112) 7'04"5.

Classe 1150: 1. Matteo Vasta (Fiat 128) 5'52"4, media kmh 79,988; 2. Trigiani (Fiat 128) 5'58"5; 3. Mertoli (Fiat 128) 6'; 4. Mellino (Renault) 6'42"3; 5. Grasso (Fiat 128) 6'59"3.

Classe 1300: 1. Corrado André (Fiat 128) 5'52"5, media kmh 79,965; 2. Venturini (Simca) 6'00"5; 3. Calamaneri (A.R. GT J) 6'00"9; 4. Vintarolo (Fiat 128) 6'01"1; 5. Giorlando (Fiat 128 C) 6'10"6; 6. Addamo (A.R. GT) 6'14"8; 7. Fontana (Mini Cooper) 6'27"6.

Classe 1600: 1. Stinchi (A.R. GTV) 5'57"8, media kmh 78,781.

Classe 2000: 1. Paolo Surace (A.R. GTV) 5'46"8, media kmh 81,280; 2. Garaffa (Alfa) 5'58"5; 3. Lico (Alfa) 6'01"1.

TURISMO SPECIALE GR. 2

Classe 500: 1. Vincenzo Laganà 5'58", media kmh 78,737; 2. Morabito 6'05"8; 3. Cagliostro 6'07"; 4. Fanello 6'18"7; 5. Helios 6'24"8; 6. Malaspina 6'39"; 7. Schembri 6'41"8; 8. Signorino 6'47"; 9. Giordano 6'49"9; 10. Crispi 7'21"9 (tutti su Fiat 500).

Classe 600: 1. Francesco Misasi 5'54"5, media kmh 81,822; 2. D'Amico 5'57"; 3. Casciaro 6'; 4. Sturniolo 6'06"3; 5. Surace 6'09"2; 6. D'Ippolito 6'12"1; 7. Morale 6'26"6; 8. Castorflorio 6'31"7; 9. Puglisi 7'15"3; 10. Pontecello 7'17"6; 11. Franchina 7'18"9 (tutti su Abarth 595).

Classe 700: 1. Rocco Caratuzolo in 5'55"5, media kmh 79,291; 2. De Deo 5'59"3; 3. D'Urso 6'02"5; 4. Papalia 6'06"5; 5. Di Salvo 6'11"; 6. Pistorio 6'27"2; 7. La Face 6'43"6; 8. Guarnaccia 9'21"6 (tutti su Abarth 695).

Classe 850: 1. Michele De Furia in 5'38"7, media kmh 83,224; 2. Condina 5'44"3; 3. Grandinetti 5'50"3; 4. Bozzanca 5'59"7; 5. Amore 6'11" (tutti su Abarth 850).

Classe 1000: 1. Sebastiano Cangemi (Abarth 1000) 5'13"5, media kmh 89,294; 2. «Pad» (Abarth 1000) 5'16"2; 3. Famoso (Abarth 1000) 5'29"7; 4. El Zad (Abarth 1000) 5'59"2; 5. Jemmolo (Cooper) 6'02"5; 6. Jimmy (Abarth 1000) 6'04"7; 7. Aricò (Abarth 1000) 6'26"6; 8. Lombardo (A 112) 6'31"4; 9. Buscemi (Cooper) 6'10"6.

Classe 1150: 1. Antonio Taranto (Fiat 128) in 5'24"3, media kmh 86,919; 2. Campolo (Fiat 128) 5'27"6; 3. Russo (Fiat 128) 5'33"5; 4. Zagari (Fiat 128) 5'30"7; 5. Giuffrida (Simca) 5'52"3.

Classe 1300: 1. Aldo Grilli (Fiat 128) in 5'12"4, media kmh 90,230; 2. Malara (A.R. GTA) 5'35"1; 3. La Licata (A.R. GTA) 5'41"1; 4. Papa (A.R. GTA) 5'48"6; 5. Piccolo (A.R. GTA) 6'01"1; 6. Labate (Simca) 6'40"6.

Classe 1600: 1. Antonino Laganà (BMW 1600) in 5'17"5, media kmh 88,781; 2. «Joseph» (BMW 1600) 5'28"5; 3. Trapani (A.R. GTV) 5'34"8; 4. Caruso (A.R. GTV) 5'50"2.

ai tempi di Gangemi ed «El Zad» con una altalena sconvolgente che attribuiva il primo ora all'uno ora all'altro per essere poi definitivamente assegnato a Gangemi che con la prestazione odierna ha portato questo ragazzo messinese di 22 anni (ma con un figlio di 7 mesi) a collezionare 3 primi posti (Erica e Sciacca oltre Gambarie) in soli 15 giorni.

Non saremmo buoni osservatori se infine non parlassimo della gara in se stessa, cioè dell'organizzazione e del cronometraggio: il secondo è stato impostato su un piano tutto particolare che non ha permesso agli sportivi di seguire la corsa. Sarebbe sufficiente solo fare notare come erano passati oltre 10 minuti dalla fine della corsa ed ancora non si conoscevano ufficialmente i vincitori, mentre per stabilire il terzo ne è passato tre volte tanto. Ma queste vistose sfasature forse hanno delle attenuanti in una pacchiana e lacunosa organizzazione dell'ACI; sembra di essere nel Circo Barnum o al Giro d'Italia!

Nuccio Marino

Classe 2000: 1. Giovanni Platania (BMW 2000) in 5'14"6, media kmh 89,990; 2. Asco (BMW 2000) 5'38"5.

Classe 3000: 1. Angelo Bonaccorsi (Opel) in 5'06"3, media kmh 92,027; 2. Condina (Fiat 2300) 5'45"5; 3. Sidoti (Ford Cortina) 6'48"2.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Giuseppe Saporito (Fulvia HF) in 5'40"6, media kmh 82,759; 2. Bilardi (Lancia) 5'56"1; 3. Cannanella (Fiat) 6'04"3; 4. Caccamo (Lancia) 6'10" e 8; 5. Diano (Lancia) 6'16"2; 6. Gullisano (Lancia) 6'29"4.

Classe 1600: 1. Ruggerio Ferrari (Alpine 1600) media kmh 85,083; 2. Barraja (Alpine 1600) 5'38"8; 3. Zuacali (Alpine 1600) 5'40"7; 4. Franco (Lancia) 5'43"2; 5. Casella (Lancia) 6'03"3.

GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Luigi Aloe (Abarth OTS) 5'41", media kmh 81,894; 2. Manna (Abarth OTS) 5'44"2; 3. Errico (Abarth OTS) 5'02"8; 4. Virzi (Honda 1000) 6'08"1; 5. Fecarotta (Fiat 850 S) 6'38"3; 5. Santonocito (Fiat Abarth OTS) 6'38"7.

Classe 1300: 1. Gaetano Lojaccono (Lancia Fulvia) in 5'08"9, media kmh 91,252; 2. Acconti (Fulvia) 5'10"8; 3. Cunsolo (Alpine 1300) 5'17"; 4. Paladino (Fulvia HF) 5'39"8; 5. Asaro (Fulvia HF) 5'40"; 6. Macrò (Fulvia HF) 5'42"3; 7. Tranontana (Fulvia HF) 6'06"7; 8. Fiorentino (Matra Simca) 6'07"3; 9. Cundari (Fulvia HF) 6'17".

Classe 1600: 1. Carab (Alpine 1600) in 5'10"2, media kmh 90,870; 2. Ferragina (A.R. GTA) 5'10"4; 3. Morabito (A.R. GTA) 5'18"6; 4. Strano (Lancia HF) 5'21"5; 5. D'Amico (A.R. GTA) 5'27"7.

Classe 2000: 1. Kink (Alpine 1800) in 5'11"4, media kmh 90,520; 2. Rubino (Porsche 2000) 5'26"3; 3. Ianno (Fiat) 5'30"6; 4. Betto (Fiat Abarth 124) 5'31"5; 5. Passalacqua (Fiat Abarth 124) 5'33"3; 6. Barbanti (A.R. Duetto) 5'43"1.

SPORT

Classe 1000: 1. «Popsy Pop» (AMS 1000) in 4'59"2, media kmh 94,211; 2. Giarrusso (Abarth 1000) 5'07"7; 3. Lauro (Abarth 1000) 5'08"7; 4. Magdaloni (Abarth 1000) 5'14"8; 5. Fran (Abarth 1000) 5'20"8; 6. Leta (Abarth 1000) 5'22"; 7. Giustra (Abarth 1000) 5'29"4; 8. Versace (Abarth 1000) 5'35"1.

Classe 1300: 1. Pasquale Barberio (Lola 1300) in 4'44", media kmh 99,253; 2. Franco (Lotus Lancia) 5'23"5.

Classe 1600: 1. Giovanni Arcovito (Abarth 1600) 4'53"4, media kmh 96,073; 2. Oieni (Abarth 1600) 5'01"; 3. Pizzo (Abarth 1600) 5'39"3; 4. Nucera (Abarth 1600) 5'55"2; 5. «Diablo» (A.R. SZ) 6'17"6.

Classe 2000: 1. «Frank Mc Bodén» (Chevron 2000) in 4'18"4, media kmh 109,080; 2. Giliberti (Lola 290) 4'18"5.

Classe 3000: 1. Franco Lisitano (Abarth 3000) in 5'11"1, media kmh 90,607.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. «Frank Mc Bodén» (Chevron B21 2000) in 4'18"4, media kmh 109,080; 2. Giliberti (Lola T290) 4'18"5; 3. Barberio (Lola Abarth 1300) 4'44"; 4. Arcovito (Abarth 1600) 4'53"4; 5. «Popsy Pop» (AMS 1000) 4'55"2; 6. Oieni (Abarth 1600) 5'01"; 7. Bonaccorsi (Opel Commodore 3000) 5'06"3; 8. Giarrusso (Pegar 1000) 5'07"7; 9. Lauro (Abarth 1000) 5'08"; 10. Lo Jaccono (Fulvia HF) 5'08"9; 11. «Carab» (Alpine 1600) 5'10"4; 12. Ferragina (A.R. GTA) 5'10"4; 13. Arconti (Fulvia HF) 5'10"8; 14. Lisitano (Abarth 3000) 5'11"1; 15. «Kink» (Alpine 1600) 5'11"4.

N.B. - A seguito di squalifica nel Gruppo 1 classe 1000, saltano il 1. e il 2., cioè Pizzari e Tarzia, pertanto il 1. di classe è Angelo Marino e di seguito gli altri.

L'afa di MILANO giova alle «notturne» CADETTI a Monza

Folla record e che VARGIU!

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MONZA - Sarà stato il caldo opprimente che da un po' di giorni fa sudare le proverbiali sette camicie ai milanesi, col bisogno di evadere per cercare altrove un po' di refrigerio, certo è che giovedì sera una gran folla di spettatori si è riversata all'autodromo di Monza per fare da appassionata cornice alla settima prova del «Trofeo cadetti AGIP».

Le tribune erano gremite quando i 71 piloti sono stati distribuiti nelle tre batterie di qualificazione per la finale. Un tifo scatenato accompagnava la prima batteria per la quale schieravano in pista 21 vetture. Prevedeva subito la testa del gruppo la Daco di Marcello Rosei alla quale vanamente tentavano di opporsi la Caleffi di Ghinzani e la Santandrea di Lorenzo Santandrea.

Il primo conduceva indisturbato fino alla conclusione dei 12 giri di corsa mentre per la seconda posizione la lotta tra Ghinzani e Santandrea si risolveva a favore del primo. Sfortunata, in questa batteria, la prova di Bruno Ottini, uno dei pretendenti al successo assoluto, che non riusciva nemmeno a qualificarsi in seguito a due uscite di pista.

Ventuno partenti anche per la seconda batteria. In prima fila Giulio Mercatelli e Franco Bionda, i due piloti cioè che avrebbero animato la corsa. E' Mercatelli a fare l'andatura per ben nove giri con Bionda e il leader della classifica del trofeo, Aldo Cavallini, a premere minacciosamente alle sue spalle. Al decimo giro passa in testa Cavallini che però deve subito cedere la posizione al brillante Bionda che sul traguardo precede di tre secondi l'avversario. Terzo si classifica il regolare Miolli, quarto Mercatelli.

La terza batteria, con 21 partenti, risulta la più combattuta e la più seguita dal numerosissimo pubblico, avendo nello schieramento Andrea Vargiu e Adolfo Frigerio, due piloti sostenuti da una incredibile schiera di fedelissimi. Per due giri è in testa alla corsa Angelo Pessina, quindi ecco concretizzarsi l'attacco di Andrea Vargiu che passa al comando nonostante sia partito in nona fila. Anche Frigerio (partito in ottava fila) si insedia nelle prime posizioni senza

però riuscire a scavalcare il brillante e sicuro pilota della scuderia Sporturismo. La lotta si protrae fino alla conclusione dei 12 giri di gara. Vargiu resiste brillantemente in testa e Frigerio non può far altro che accontentarsi della piazza d'onore.

Ed eccoci alla finale che risulterà uno splendido monologo del bravo Andrea Vargiu. Il pilota sardo infatti una splendida serie di giri condotti con la maestria dei campioni. Per gli avversari non c'è proprio niente da fare. Nessuno infatti riesce a resistere alle stoccate vincenti di Andrea Vargiu per cui soprattutto Rosei e Frigerio non possono far altro che limitarsi a duellare per la piazza d'onore. La conclusione dei 20 giri di gara è dunque scontata. Primo Andrea Vargiu, secondo Rosei, terzo Frigerio.

Da quanto detto finora appare dunque evidente che ancora una volta Andrea Vargiu ha saputo far rispettare i diritti delle sue confermate ambizioni. Allo stato attuale Vargiu gode necessariamente del favore del pronostico per il successo assoluto in questa nona edizione del trofeo cadetti AGIP. Vedremo come andrà a finire. Intanto alla conclusione della corsa veniva deciso di verificare d'ufficio i primi tre classificati, le vetture cioè di Vargiu, Rosei e Frigerio. Non crediamo che verranno riscontrate irregolarità.

Roberto Andreis

TROFEO CADETTI AGIP, gara di velocità in circuito - Monza, giovedì 5 luglio 1973.

CLASSIFICA FINALE

1. Andrea Vargiu (Vargiu) 20 giri in 25'42"6, media 112,34 kmh; 2. Rosei (Daco) 25'57"7; 3. Frigerio (Frimar) 25'59"8; 4. Macchi (Repetto) 26'08"2ff; 5. Mercatelli (Mig-Mercatelli) 26'11"1; 6. Cavallini (Lab) 26'14"7; 7. Bartoli (Melesi) 26'28"5; 8. Capra (Repetto) 26'38"7; 9. Cappellotto (Repetto) 26'40"1; 10. Carini (Baniandrea) 26'42"3; 11. Ghinzani (Caleffi) 26'47"6; 12. Pessina (Grasselli) a 1 giro; 13. Missaglia (Thiele) a 2 giri; 14. Miolli (CRM) a 3 giri; 15. Cavallini (Repetto) a 4 giri; 16. Ceria (Repetto) a 8 giri; 17. Ravaglia (LAB) a 11 giri; 18. Santandrea (Santandrea) a 13 giri; 19. Rosso (Repetto) a 14 giri; 20. Gariboldi (LAB) a 15 giri; 21. Bionda (LAB) a 15 giri.

L'addio a ROUVEYRAN

PARIGI - Nella corsa in salita del Mont Dore, domenica scorsa, ha trovato la morte il trentatreenne Daniel Rouveyran, uno dei migliori piloti francesi della specialità. La disgrazia è accaduta alle prime velocissime curve, quando la vettura di Rouveyran è uscita di strada, andando a schiantarsi contro una roccia sulla sinistra.

Rouveyran debuttò nel 1964, ma soltanto verso il 1967 cominciò a mettersi in luce pilotando una Lotus 23 con motore Abarth, quindi la vecchia Cooper 1500 di Maurice Trintignant, sulla quale aveva mon-

tato un motore V8 Pontiac GTO. Nel 1967 ottenne ben quindici vittorie e fu allora che decise di tentare il campionato di Francia, con un'Abarth 2000, ma non riuscì ad avere la meglio su Maublanc, piazzandosi secondo.

Nel 1969 le sue ambizioni dovevano essere soddisfatte con una Tecno F. 2, con la quale ottenne diciotto vittorie, battuto soltanto da Beltoise al Mont Dore e a Chamrousse. Dopo le «salite» passò ai circuiti, soprattutto con una Porsche 907, poi con una Lola T210. Non abbandonò le gare in salita,

ma vi fu meno attivo in questo periodo. L'anno scorso si piazzò secondo al Tour Auto, con Migault, su Ferrari Daytona, e aveva partecipato in questi ultimi anni anche alla 24 Ore di Le Mans. In questa stagione si era dedicato di nuovo alle gare in salita, comprendendo a questo scopo una March di F. 1.

Rouveyran aveva un garage ad Allès, e lo si poteva considerare un pilota semi-professionista, che non d'animo era un dilettante, che non si lasciava influenzare da trionfi o da delusioni.

Le PORSCHE di KREMER dominano (1° KELLER) ma BALLOT LENA consolida il proprio primato

Festival Carrera all'Estoril

ESTORIL - Il ritorno delle Gran Turismo sul nuovissimo circuito portoghese dell'Estoril, per la prova valida per il Campionato europeo Turismo, è stata come logico attendersi un festival delle Porsche Carrera. Dieci erano le nuovissime RSR, contro due 911 S ed una Nissan 240 Z. Delle due Pantera De Tomaso iscritte per gli italiani Manfredini e Mòretti, neppure una si è vista alle prove, e dire che lo scorso anno Manfred Schurti su questa pista con una Pantera aveva fatto vedere che la potenza del 5.700 era adatta al tracciato.

Così tutto si è ridotto ad un monologo delle Carrera, le migliori delle quali sono apparse le due preparate da Kremer per Paul Keller e Schickentanz, che sono giunti nell'ordine nella classifica finale per somma di tempi dopo

essersi aggiudicati una manche per ciascuno. Grande impressione ha comunque destato il sempre fortissimo svizzero Claude Haldi, che in possesso di una Porsche più lenta ha impressionato per la sua velocità nelle curve. Nel corso delle due sessioni di prove, il più veloce nella prima era stato Keller, con 1'05"93, seguito da Schickentanz (1'06"23) e da Ballot-Lena (1'06"60); nella seconda sessione, nuovamente più veloce Keller (1'05"8), seguito da Schickentanz (1'06"30) e da Ballot-Lena (1'06"94).

Con il quarto posto all'Estoril, il francese Claude Ballot-Lena consolida la sua posizione al vertice della classifica per il campionato d'Europa, mentre Schickentanz resta al secondo posto seguito da Haldi.

CORSA ALL'ESTORIL, gara internazionale di velocità in circuito valida per il campionato europeo conduttori Gran Turismo - Lisbona, 8 luglio 1973.

LE CLASSIFICHE

1 manche: 1. Paul Keller (Porsche Carrera RSR) 40 giri in 44'25"8; 2. Schickentanz (Porsche Carrera RSR) 44'29"43; 3. Haldi (Porsche Carrera RSR) 44'37"31; 4. Hanzler (Porsche Carrera RSR) a 1 giro; 5. Simonssen (Porsche Carrera) a 1 giro; 6. Ballot-Lena (Porsche Carrera) a 1 giro; 7. Birrane (Porsche Carrera) a 1 giro; 8. Geeraerts (Porsche Carrera) a 1 giro; 9. Larsson (Porsche 911S) a 3 giri; 10. Rulon-Miller (Porsche Carrera) a 3 giri.

Giro più veloce: Keller, in 1'05"64, media 159,926 kmh.

2. manche: 1. Clemens Schickentanz, 40 giri in 44'13"61; 2. Keller 44'15"98; 3. Haldi 44'23"56; 4. Ballot-Lena 45'12"93; 5. Simonssen a 1 giro; 6. Hanzler a 1 giro; 7. Birrane a 1 giro; 8. Larsson a 3 giri; 9. Rulon-Miller a 3 giri; 10. Klauke (Porsche 911S) a 3 giri.

Giro più veloce: Schickentanz in 1'05"20, media 161,006 kmh.

Finale (per somma di tempi): 1. Paul Keller, 80 giri in 1.28'41"06, media 157,827 kmh; 2. Schickentanz in 1.28'43"04; 3. Haldi 1.29'00"87; 4. Ballot-Lena a 1 giro; 5. Simonssen a 2 giri; 6. Hanzler a 2 giri; 7. Birrane a 2 giri; 8. Larsson a 6 giri; 9. Rulon-Miller a 6 giri; 10. Klauke.

Classifica Euro GT (dopo 5 prove)

	MONTLHERY	NURBURGRING	IMOLA	NIVELLES	ESTORIL	TOTALE
Ballot-Lena	9	9	4	6	3	31
Schickentanz	—	6	6	9	6	27
Haldi	6	—	1	3	4	14
Keller	3	—	—	—	9	12
Parkes	—	—	9	—	—	9
Henzler	—	3	2	1	1	7
Simonssen	4	—	—	—	2	6
Bonomelli	—	4	—	—	—	4
Ekberg	—	—	—	4	—	4

CORSA ALL'ESTORIL, gara internazionale per vetture fino a 2 litri gruppo 5 e 7 - 8 luglio 1973.

LA CLASSIFICA

1. John Lepp (Chevron B23), 30 giri in 30'12"65, media 173,739 kmh; 2. Xavier Juncadella (Chevron B21) 30'28"57; 3. Raymond (Chevron B23) 30'31"68; 4. Neves (GRD 73S) 30'50"68; 5. Gaspar (Lola T292) 30'52"30; 6. Cabral (March-BMW) 30'58"03; 7. Bridges (Chevron B23) 31'11"11; 8. José Juncadella (Chevron B23) 31'14"07; 9. Lumaro (GRD 73S) a 1 giro; 10. Fletcher (Chevron B21) a 2 giri; 11. Heavens (Chevron B23) a 2 giri; **Giro più veloce:** Walker, 58"45, media kmh 179,599 (nuovo record).

Prima manche

Uno spunto di HALDI

In prima fila sono Keller e Schickentanz, che prendono un'ottima partenza mentre Haldi resta quasi fermo e Ballot-Lena prende subito il terzo posto. La manche vive sulla bellissima rimonta di Haldi, che già dopo due giri passa Ballot-Lena, e dopo cinque giri era accodato al duo di testa. Nella seconda parte della gara, Haldi però dopo aver lottato per sette giri con Schickentanz calava il suo ritmo e si faceva leggermente distanziare, pur senza essere impensierito da Ballot-Lena che accusava noie al cambio (era rimasto senza la 4. marcia) e veniva superato anche da Hanzler e Simonssen.

Seconda manche

« Schick » di forza

Partenza razzo di Clemens Schickentanz, che era seguito da Haldi e Keller che per oltre 25 giri sono rimasti a battagliare fra loro. Keller era molto preoccupato per la vittoria finale, poiché la lotta con Haldi non gli permetteva di mantenere il contatto con il rivale, che aveva circa 200 metri di vantaggio. Poi, sul finire, Keller è riuscito a liberarsi di Haldi ed ha ridotto il suo svantaggio da Schickentanz quanto bastava per vincere per somma di tempi, sia pure per soli due secondi scarsi. Molto bella anche la gara di Ballot-Lena, che con un nuovo cambio non aveva difficoltà a giungere quarto assoluto.

L. G. Canomanuel

● La LANCIA BETA 1800 e l'AUTOBIANCHI A 112 Abarth finalmente hanno ottenuto l'omologazione in G. 1 e già dalla prossima domenica potranno battersi nelle varie gare per la supremazia nel turismo di serie. L'omologazione è stata approvata dalla CSI ed ha valore dal 1. luglio; hanno ottenuto inoltre l'omologazione la Renault 5TL nel G. 1 e la Porsche Carrera RS nel G. 3.

● Incontro a Modena con Luigi Chinetti. « Ho progetti molto interessanti per il prossimo anno... Sto pensando (ma sul serio!) alla F. 1. I piloti saranno naturalmente, americani e le macchine... non so. Se Ferrari vendesse le B. 3 per costruire le B. 4 sarei il primo acquirente di tutto il materiale... ma Ferrari non vende e allora sto progettando qualche altra soluzione. Per i prototipi ho avuto offerte, ma mi vanno bene le Daytona ».

Juncadella jr. si fa onore con Lepp nei 2000

ESTORIL - La giornata di gare all'Estoril, imperniata sulle corse di Campionato europeo GT, è stata ravvivata come interesse da una gara per vetture Sport fino a 2000 che ha raccolto un buon numero dei protagonisti di questa cilindrata, anche senza incentivi di campionati.

La corsa è risultata bella e combattuta, con molti colpi di scena, dopo che nelle prove la GRD ufficiale di David Walker aveva fatto segnare un magnifico miglior tempo, con 58"6 alla media di 179,133 kmh, seguito da Raymond (59"61), dal portoghese Gaspar (59"77) da Xavier Juncadella (59"82) e da Lepp, che poi sarà il vincitore della gara, con 59"91.

Al via per i 30 nervosi giri di gara, bello scatto di Walker che prende la testa inseguito da Gaspar e Xavier Juncadella, al volante di una Chevron B21 aggiornata a B23. Il giovanissimo fratello del più noto José Maria, a soli 23 anni ed alla sua seconda esperienza con vetture di questo impegno, si è dimostrato subito molto veloce, e passava Gaspar già al secondo giro. Il portoghese veniva poi anche superato da un Lepp in piena rimonta, anche se vendeva cara la pelle.

Liberatosi di Gaspar, Lepp andava a prendere anche Xavier Juncadella che non gli opponeva troppa resistenza, e si lanciava alla caccia di Walker, che conscio del pericolo si metteva a tirare ma era disturbato da noie ai freni, che tendevano a bloccare. Infatti, al 23. giro, mentre Lepp gli era ormai alle costole, Walker andava diritto in una staccata a freni fumanti e urtava il guard-rail in maniera sufficiente a fermargli la corsa.

Lepp andava così a conquistare una bellissima vittoria, il giovane Juncadella era tranquillo secondo, altrettanto tranquillamente era terzo Raymond mentre una bellissima lotta hanno combattuto i portoghesi Neves, Gaspar e Cabral, che sono giunti nell'ordine dopo una bella serie di sorpassi reciproci fra Neves e Gaspar.

Alla gara era presente anche il rallyman Bernard Darniche, che disponeva di una March-BWM (del team Elford) ottima di motore, ma non molto a punto come telaio. Darniche era alla sua prima esperienza in velocità con vetture così potenti, e non ha fatto molto anche perché disturbato alla fine da un calo di potenza del motore che fumava vistosamente.

I semiassi di GHINZANI e MARTINI impediscono «rivincite» a MAGIONE

E' il momento di TRUFFO in F. ITALIA

MAGIONE - E' stata quasi una rivincita fra i piloti della Formula Italia, emigrati la settimana scorsa al Castellet, l'undicesima prova del Trofeo svoltasi a Magione: gli stessi piloti infatti che si erano distinti nella gara francese si sono dati battaglia specie nelle due batterie, dimostrando ancora una volta la validità agonistica e spettacolare di queste monoposto.

Fra tutti ha prevalso Duilio Truffo, ancora lanciato dal successo d'oltralpe, ma va detto che nella finale non vi è stata la lotta prevista in seguito ai ritiri di Martini e di Ghinzani; il primo non ha fatto in tempo a mettere nemmeno la seconda poiché gli si è rotto un semiassi e lo stesso guasto ha fermato il secondo dopo dieci giri; liberato dai due diretti rivali, Truffo ha controllato la gara e per gli altri non c'è stato niente da fare.

Fra i più sfortunati, Fossi, uscito al primo giro dopo una collisione con Buttani, Di Leoni, Riccitelli, Morvillo. Nelle retrovie la finale era stata movimentata dai «numeri» di Morvillo in testa-coda e dalle sue scorciate attraverso i prati ai bordi della pista. Alle palle di Truffo, che ha tenuto sempre la testa per tutti e trenta i giri, buona la prova di Brancatelli e Regosa.

Alla finale si è arrivati dopo due batterie al via delle quali si sono presentati solo 22 concorrenti in tutto, (un po' pochi per la verità). Nella prima, la più combattuta è risultata poi più veloce, si è assistito ancora una volta alla lotta tra Martini e Truffo, mentre Cavina e Ponzoni sono entrati in collisione ed hanno finito la gara al secondo giro. Negli

ultimi giri Truffo tentava di superare Martini ma il capofila della Formula Italia rendeva vano il tentativo, vincendo la manche con soli due decimi di vantaggio.

Nella seconda batteria Ghinzani riusciva a prendere il via dopo aver sostituito un semiassi ed un particolare del cambio (prestatogli da Sala che ha poi corso con il pezzo saldato), ma il più veloce allo scatto è stato proprio il magionese Cesarini. Poco dopo però Ghinzani cominciava a rimontare posizioni, mentre una toccata fra Cesarini e Facimbini al 5 giro eliminava i due dalla Gara permettendo a Ghinzani di vincere senza pensieri, mentre Ongari tutto solo in ultima posizione si è divertito a fare alcuni testa-coda fino a quando non ha centrato in pieno un guard-rail al decimo giro ed è rientrato ai box. Poi la finale con sedici partenti e la affermazione di Truffo a 103,598 di media e il giro più veloce a 105,319.

Le altre gare della giornata erano dedicate ai gruppi uno e tre. Nel primo, nella classe 1000, la gara è vissuta sul vivace duello fra la A 112 di «D'Artagnan» e quella di Broccolini; i due si sono superati a vicenda nelle strette curve del percorso alternandosi al comando della gara, fino a che il primo ha avuto la meglio, fatto che ha provocato alcune reazioni verbali di Broccolini.

Pochissimi gli iscritti nelle altre classi e gare senza particolari spunti: «Leo» ha vinto nella 1150, Riccitelli nella 1300. Nel gruppo 3 affermazione di Ripani nella 1300 su Fulvia, di Vicari su Alpine nella 1600, di Laschi nella 2000 su Opel; in gara anche una grossa Pantera De Tomaso guidata da

Edoardo Govoni che ha vinto la classe oltre duemila essendo... sola. Con questa gara è finito il primo ciclo di corse della pista di Magione; la prossima manifestazione è prevista per il dodici agosto, e poi dopo le due gare in salita umbre, (S. Giustino-Bocca Trabaria il 19 e Gubbio-Madonna della Cima il 26), altra prova il nove settembre.

Il bilancio di queste gare è senz'altro positivo per i promotori della Scuderia Carpine e l'autodromo è ormai ben avviato grazie anche alla buona organizzazione obiettivamente riscontrabile nelle corse magionesi: in particolare va segnalato il veloce funzionamento dei servizi e del cronometristi e la quasi immediata disponibilità delle classifiche, fatto questo abbastanza raro.

Marco Grandini

SCUDERIA CARPINE RUFFO, MAGIONE - COPPA AUTOMOBILE CLUB PERUGIA - 8 luglio 1973.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1
Classe 850: 1. P. Giorgio Tortoioli (Fiat 850) 20'36"6, media kmh 72,052.
Classe 1000: 1. «D'Artagnan» (A 112) 19'18"3, media kmh 76,923; 2. Lausdei (A 112) 19'19"3; 3. Ascoli (Fiat 127) 19'26"7; 4. Broccolini (A 112) 19'28"6; 5. Fani (Mini Cooper) 19'46"1, a 1 giro; 6. Bagiardi (Mini Cooper) 17'16"8, a 2 giri.
Classe 1150: 1. «Leo» (Fiat 128) 18'40" e 3, media kmh 79,556; 2. Giorgi Alberti (Fiat 128) 18'43"3; 3. Serlupi (Fiat 128) 18'59"9.
Classe 1300: 1. G. Franco Riccitelli (Sim-

ca R2) 17'53"7, media kmh 82,981; 2. Ricci (Gordini) 18'34"1; 3. Menichetti (Simca R2) 18'53"4.

Classe 1600: 1. A. Brucolini (Alfa Romeo) 18'40"8, media kmh 79,472.

Classe 2000: 1. F. Selvatici (Alfa Romeo) 18'05"1, media kmh 82,095.

GRUPPO 3
Classe 1300: 1. Bruno Ripani (Lancia) 18'13"2, media kmh 81,501; 2. Chiarucci (Lancia) 18'22"7; 3. Salamina (Lancia) 18'23"1; 4. Coscioni (Lancia) 17'40"8 a 1 giro.

Classe 1600: 1. G. Battista Vicari (Alpine) 17'48"3, media kmh 83,483; 2. Morico (Alpine) 18'16"1.

Classe 2000: 1. Guido Laschi (Opel 1900) 18'45"6, media kmh 79,155; 2. Guarducci (Opel 1900) 17'39"7, a 2 giri.

Classe oltre 2000: 1. Edoardo Govoni (Pantera De Tomaso) 17'31"9, media kmh 84,701.

FORMULA ITALIA

1. batteria: 1. G. Carlo Martini 14'36"8, media kmh 101,598; 2. Truffo 14'37"3; 3. Regosa 14'53"2; 4. Leoni 14'55"4; 5. Buttani 15'08"6; 6. Riccitelli 15'15"8; 7. Morvillo 15'20"9; 8. Peruzzi 14'43"5, a 1 giro; 9. Sala 14'57"7, a 2 giri.
2. batteria: 1. P. Carlo Ghinzani 14'43"4, media kmh 100,856; 2. Tagliaferri 14'43" e 3; 3. Brancatelli 14'47"7; 4. Bossoni 14'58"3; 5. Fabiani 15'03"3; 6. Ruggeri 15'10"6; 7. Riva 15'15"8; 8. Fossi 15'31"7.

Finale: 1. Duilio Truffo 28'40"1, media kmh 103,598; 2. Brancatelli 28'51"7; 3. Regosa 29'04"3; 4. Bossoni 29'21"5; 5. Fabiani 29'31"9; 6. Buttani 29'32"2; 7. Riva 28'56"3, a 1 giro; 8. Tagliaferri 30'36"4, a 1 giro; 9. Sala 29'15"9, a 3 giri; 10. Peruzzi 21'09"1, a 5 giri.

Le tiratissime prove speciali a CUNEO fanno saltar fuori due outsiders: 1) BORETTO 2) DE STEFANO

Ruota d'Oro trappola di favoriti

CUNEO - «Una corsa interessante, un percorso impegnativo reso ancor più duro dalla pioggia battente che ha imperverato per quasi tutta la gara. I tratti riservati alle prove speciali erano un po' cattivelli per la verità, ma nel contempo obbligavano ad una guida tirata ed attenta senza pause distensive. Dobbiamo riconoscere che la «Ruota d'Oro» è passata a testa alta all'esame di questa durissima undicesima edizione, confermando che la sua validità è ormai solida. A nostro modesto avviso l'A.C. Cuneo ha raggiunto una maturità organizzativa da poter considerare che la loro creatura è destinata ad avere sempre nuovi e crescenti successi. La Ruota d'Oro è un relly che mette in risalto uno stile organizzativo ben definito e che sul piano pratico offre a noi conduttori una gara davvero qualificante».

Questo è il giudizio, telegrafico ma nello stesso tempo molto significativo, che Roberto Boretto e Giuseppe De Stefano, primo e secondo arrivati della «XI Ruota d'Oro», ci hanno fornito non appena arrivati al traguardo della corsa. La gara è vissuta su un bel duello fra questi due piloti che hanno dimostrato di essere molto preparati e di meritarsi l'appellativo di dominatori di questa Ruota d'Oro.

Spariti infatti dalla scena coloro che alla vigilia erano balzati al ruolo di favoriti, Pelganta (motore fuso nel corso della 1. prova speciale), Polese (rottura dell'ingranaggio della quinta nel corso della 3. prova speciale dopo aver dominato nelle prime due prove), Pittoni e Bilia (impantanati a Bottonasco per errata lettura di un bivio), Ardizzoia (rottura del trapezio nella 4. prova speciale), Sciascia (rottura albero motore dopo la prima prova speciale), Montaldo (rottura semiasse nella 3. prova speciale), Sansone e Zandonà (rottura pompa della benzina nella 3. prova speciale), i due si sono dati battaglia con lieve vantaggio a favore del pilota di casa De Stefano che all'inizio della settima prova speciale aveva un vantaggio di 1'50" sul diretto avversario.

Nella parte in salita della prova, lunga 18 km, De Stefano, per evitare un masso, sbandava leggermente e toccava con la ruota posteriore destra contro la roccia. Il danno sembrava lieve, ma l'urto tagliava la gomma ed il pilota della Grifone Erg era costretto a fare il tratto in discesa con la gomma

a terra perdendo 1'48" nei confronti di Boretto. Era l'ultima prova, quella di Beguda di 3 km, a decidere del primato. De Stefano non a conoscenza del tempo del rivale partito 37' dopo arrischiava più del dovuto e con due «lunghe» si giocava, la conquista della vittoria, terminando ad 1 secondo da Boretto che poteva così recuperare i punti persi a Savona.

I due vanno però posti sull'identico piedistallo, perché ambedue sono stati protagonisti di una gara intelligente, regolare e coraggiosa ad un tempo. Non si conquistano i primi due posti di un rally duro, massacrante (il 48 per cento dei partiti non è giunto al traguardo) se non si posseggono qualità di rilievo e non si realizzano i tempi che De Stefano e Boretto hanno realizzato nelle otto prove speciali se del mezzo meccanico non si è padroni. Sarebbe però ingiusto e ingeneroso dimenticare il contributo recato ai due dai loro «navigatori» che hanno fatto a dovere la loro parte.

I mezzi meccanici a disposizione, due Fulvia HF infine, hanno risposto ad ogni sollecitazione dando una nuova autorevole conferma del proprio valore in questi tipi di gara. La competizione ci ha offerto una dimostrazione mirabile non solo di potenzialità fisica e stilistica, ma anche di aggressività e di mordente di Mondino (terzo assoluto e vincitore del gruppo uno), di Presotto, di Giusto, di De Marco, di Bramino (cui una foratura è costata 4' di ritardo in una prova speciale), di Giuliano, di Marchisa (che all'arrivo aveva da reclamare sulla poca sportività di alcuni piloti che raggiunti non gli avevano concesso strada. Vero Oddero? Vero Cirio?), di Giovannone e soprattutto del concorrente «Eolo» (il cui pseudonimo nasconde il nome di una rappresentante del gentil sesso) e di quanti altri hanno portato a termine la dura prova.

A titolo di cronaca ricorderemo che le 8 prove speciali sono state appannaggio la prima e la seconda di Polese, davanti a De Stefano, la terza, quarta, quinta e sesta di De Stefano, davanti a Boretto (terza, quarta, quinta) e Mondino (sesta), settima di Boretto (davanti a Mondino), ottava di Boretto e Mondino (davanti a De Stefano) che hanno impiegato il medesimo tempo.

Carlo Burlando

XI RUOTA D'ORO - Gara valida per il Trofeo dei Rallies Nazionali - Cuneo, 7-8 luglio 1973.

CLASSIFICA GENERALE

1. Boretto (Lancia) 1.40'36"; 2. Destefano (Lancia) 1.40'37"; 3. Mondino (Opel Ascona) 1.43'48"; 4. Presotto (Opel Ascona) 1.45'23"; 5. Giusto (Lancia) 1.45'42"; 6. Demarco (Opel Ascona) 1.47' e 24"; 7. Bramino (Fiat) 1.47'48"; 8. Giuliano (Fiat) 1.48'47"; 9. Marchisa (A 112) 1.50'39"; 10. Giovannone (Fiat) 1.52'06"; 11. Polledro (Fiat) 1.52'12"; 12. Avandero (Lancia) 1.54'30"; 13. Marengo (Lancia) 1.54'36"; 14. Demaestri (Fiat) 1.54'51"; 15. Giraud (Fiat) 1.54'58"; 16. Bascianelli (Lancia) 1.55'14"; 17. «Eolo» (Lancia) 1.55'50"; 18. Bartolini (Renault) 1.56'21"; 19. Tarasco (Fiat) 1.56'42"; 20. Doglio (Fiat) 1.57'01"; 21. Berruto (Fiat) 1.57'27"; 22. Marengo (Lancia) 1.57'56"; 23. Raimondi (Citroen) 1.57'57"; 24. Spiez (BMW) 1.58'02"; 25. Pedretti (Opel Ascona) 1.58'09"; 26. Palmas (Lancia) 1.58'44" (25'06" P.S.B.); 27. Penna (Fiat) 1.58'44" (29'06" P.S.B.); 28. Bollati (A. Romeo) 1.58'45"; 29. Bianco (Fiat) 1.59'38"; 30. Mazzola (Fiat) 1.59'54"; 31. Rossi (Simca) 2.00'03"; 32. Palmari (Fiat) 2.01' e 26"; 33. Scarzella (A 112) 2.01'47"; 34. Peirone (Fiat) 2'02'25; 35. Odetto (Fiat) 2.03'26"; 36. Sorrentino (Fiat) 2.03'27"; 37. Cirio (Alfa Romeo) 2.05'; 38. Supato (Fiat) 2.06'19"; 39. Ciravegna (A 112) 2.06'24"; 40. Lago (A 112) 2.11'06"; 41. Bacchella (Fiat) 2.11'10"; 42. «PNS» (Simca) 2.12'07"; 43. Magnani (Fiat) 2.18'49"; 44. Galessi (Fiat) 2.21'03"; 45. Brambilla (Fiat) 2.21'10"; 46. Gambetta (Fiat) 2.23'43"; 47. Ascheri (Fiat) 2.23' e 51"; 48. Palladino (Lancia) 2.25'34"; 49. Caruso (Opel) 2.30'08"; 50. Girola (Ford) 2.30'34"; 51. Ghio (Fiat) 2.36'24".

Classifica del Trofeo Rallies Nazionali (dopo Cuneo)

Ballestrieri punti 80; Pelganta 74; Polese 72; Boretto 71; Fasan 66; Pittoni 61; Bacchelli 60; Zandonà 59; Sansone 54; «Tony» 52; Canè 50.

Snobbata dall'A.C. la gara regolaristica

SACCONE d'un soffio a CASERTA

CASERTA - Il napoletano Aldo Saccone del Jolly Club, su Fulvia HF 1600, ha vinto il 1. Trofeo Auto Moto De Rosa, gara nazionale di regolarità organizzata dalla Scuderia Caserta Corse. La gara si è svolta su un percorso di 95 Km. che si snodava attraverso i colli Fadini e prevedeva sei prove speciali per un totale di 38 rilevamenti al centesimo di secondo.

Dopo le prime prove speciali si portava in testa Luciano Aimone seguito da Saccone, Di Capua, Menichetti e via-via tutti gli altri. Dopo la quinta prova speciale (nella tenuta Schiavone) i primi erano ancora raccolti in un fazzoletto con Aimone sempre in testa, quindi risultava decisiva l'ultima prova a Caserta dove Saccone riusciva a superare Aimone.

Qualche concorrente ha giustamente lamentato la mancanza di segnalazione lungo l'intricato percorso e alcuni inconvenienti hanno dilungato lo svolgimento della gara e l'esposizione delle classifiche.

Comunque questi ultimi erano impuntabili più ai cronometristi che agli organizzatori e certamente queste negligenze serviranno da esperienza per la prossima edizione. Come al solito nessuna collaborazione da parte dell'AC Caserta, comunque i quindici piloti della Caserta Corse che hanno partecipato alla gara stanno a testimoniare che l'automobilismo casertano è in piena ascesa e quindi l'AC non può continuare ad ignorare lo sport.

g. p.

1. TROFEO DE ROSA, gara nazionale di regolarità - Caserta, 8 luglio 1973.

CLASSIFICA GENERALE

1. Aldo Saccone (Fulvia HF 1600) penalità 15,3; 2. Aimone (Fulvia HF 1600) p. 15,9; 3. Di Capua (Fulvia Montecarlo) p. 16; 4. Menichetti (Fiat 128) p. 16,4; 5. Panerai (Fulvia 1300) p. 17,6; 6. Canzoneri (Fulvia 1600) p. 20; 7. Santarelli (Fiat 128 Rally) p. 21,1; 8. Natale (Fulvia 1300) p. 21,3; 9. La Rovere (Fulvia Montecarlo) 22,2; 10. Alessi (Fulvia Coupé) 23,3; 11. Menichetti Maria Grazia (Fiat 127) 28,4; 12. Oliviero (Fiat 128) 47,1; 13. Di Virgilio (Fiat 128) 52,3; 14. Zuccarini (Fulvia Montecarlo) 52,3; 15. «Goodyear» (Fiat 127) 59,2; 16. Feb-

bo (Fiat 128 Rally) 85,4; 17. Pinarelli (A.112) 89,4; 18. Tondi (A.112) 118,2; 19. Cimino (Simca Rally) 119,7; 20. Duina (Renault R5) 137,4; 21. De Rosa (Fiat 127) 144,8; 22. Cirella (Innocenti Mini Minor) 145,1; 23. Pappalardo Enrichetta (Fiat 127) 153; 24. Ventriglia (Opel Olympia) 168,1; 25. Ferraresi (Fiat 128) 163,6.

Massagrande dolomitico (con mamma)

LEVICO TERME - I muraglioni di Cima Dodici stavano tinteggiandosi di rosso quando è calato il sipario sul rally internazionale della stampa, Trofeo Aldo Ceri, la simpatica competizione automobilistica organizzata con signorilità e precisione dal Gruppo Giornalisti sportivi del Trentino in collaborazione con l'Automobile Club di Trento e dell'Azienda autonoma di cura e soggiorno di Levico Terme e con il patrocinio della Federazione Nazionale della stampa italiana.

Due come si è detto le giornate di gara, la prima imperniata su complessivi chilometri 205 suddivisi in due tappe Levico Terme-Predazzo e Predazzo-Levico e la seconda di complessivi chilometri 161 divisi in due frazioni Levico Terme-Arco e Arco-Levico Terme. Carlo Massagrande che ha avuto come navigatrice la madre Maria Luisa ha bagnato i galloni di giornalista professionista ponendo il suo nome nell'albo d'oro di questa manifestazione trentina precedendo di strettissima misura il suo irriducibile avversario, il pubblicitario Dionigio Dionigi di Cesena. La rivelazione del rally è stato il giovane Sandro Cestari in coppia con Luciana Moggio classificatosi brillantemente terzo.

LA CLASSIFICA

1. Carlo Massagrande-Maria Luisa Massagrande (Lancia Fulvia R.) penalità 21,2; 2. Dionigio-Silvagni (BMW 2002 T1) 24,8; 3. Cestari-Moggio (Mini Mille) 27,1; 4. Negretti Lydia (A 112) 27,5; 5. Stabile-Lui (Opel Commodore GSE) 30,8; 6. G. Resca-M. Resca (Lancia Fulvia 1.3 S) 34; 7. R. Chiodi-M.R. Chiodi (Fiat 128 R) 34,2; 8. Callin-Donini (Fiat 124) 35,1; 9. R. Caporilli-M. Caporilli (A 112) 39,8; 10. Masutti-Savazzi (Fiat 128 coupé) 40,2; 11. Santini-Sala (A.R. Giulia) 41,1; 12. F. Trettel-L. Trettel (Fiat 128 R) 41,2; 13. E. Pasini-M. Pasini (Mercedes 220 D) 46,6; 14. U. Massa-S. Massa (Renault) 47,3; 15. Becalua-Franck (Fiat 124 sport) 51,7; 16. Neri-Grigoletto (Alfa Giulia) 52,3; 17. R. Mombelli-D. Mombelli (Alfa 2000 GT) 54,2; 18. Ponziani-Del Pasqua (Alfa Romeo GT 1300) 57,5; 19. Morelli-Faganella (Renault R 8) 57,8; 20. G. Pretti-M. Pretti (Fiat 128) 63,7.

CORRIERE CORSE

MANIFESTAZIONE

CLASSIFICA

SINTESI DELLA CORSA

Colpa dei pneumatici

SUD AFRICA - Bulawayo 100 - Gara di velocità in circuito

1. Keizan (Tyrrell)

Avrebbe dovuto vincere Charlton, secondo ogni pronostico, in questo sesto round del campionato sudafricano, ma ha avuto problemi di pneumatici, anche se ha condotto per metà gara sempre tallonato da Keizan. Ottimo secondo Ian Scheckter, fratello di Jody, su Chevron.

ANDRUET umiliato

FRANCIA - Corsa di Cremieu - Gara di velocità in salita

1. Pignard (Pygmée) 1'25"6 (nuovo record)

Sesta vittoria della stagione per Pignard, che nella seconda salita ha addirittura staccato il suo grande avversario, Andruet su Abarth di 1'44" migliorando inoltre il record detenuto da Lachaud di 9"4.

La TECNO porta bene

FRANCIA - Corsa di Plumelieu - Gara di velocità in salita

1. Lachaud (Tecno) 46"7. Record: Martin 45"8 (1972)

Proprio con la Tecno usata dal precedente vincitore della gara, Martin, Lachaud si è imposto dominando nettamente gli avversari, di cui il più temibile è stato Courage su March, arrivato secondo.

Calma vittoria di Calmette

FRANCIA - Corsa di Aubazine - Gara di velocità in salita

1. Calmette (Mep) 1'25"2, nuovo record

Si trattava della seconda edizione della gara e si è svolta sotto un sole cocente. Per vincere ci voleva una vettura potente, per via del percorso molto stretto e delle due forcelle, e così è stato.

Ormai ci è abituato

FRANCIA - Corsa di Vuillafans - Gara di velocità in salita

1. Maublanc (Chevron) 2'9"45, nuovo record

Maublanc si è imposto, cosa che non gli è nuova, anche se il secondo arrivato, Frequelin su Veglia, in principio gli aveva dato un poco di filo da torcere, ma soltanto in principio. Terzo Jollat su March.

Vicino, ma non basta

FRANCIA - Corsa di Lachens - Gara di velocità in salita

1. Renardat (Sib Renault) 5'22"6

Molti concorrenti non si sono presentati al via e forse per questo il record stabilito lo scorso anno da Xiberras, in 5'19"9, non è stato battuto, anche se Renardat vi si è avvicinato.

Pioggia: gara interrotta

FRANCIA - Corsa di Giouneaux - Gara di velocità in salita

1. Mieusset (Chevron) 1'27"6

Questa volta pioveva, ma la partecipazione è stata comunque da record: 150 al via. Il percorso era molto scivoloso e quindi ci sono state varie uscite, però senza conseguenze. La corsa è però stata saggiamente interrotta per il maltempo e la classifica stilata con le posizioni del momento.

Si sapeva già (di BAYARD)

FRANCIA - Corsa di Soissons - Gara di velocità in salita

1. Bayard (Lola) 47"7, nuovo record

140 al via con temperatura canicolare e un record vecchio di due anni da battere: quello di Finkel in 49"4. Bayard lo ha fatto e con un certo margine ma, del resto, in assenza di Poirot non si avevano dubbi che il vincitore sarebbe stato lui.

Un altro COURAGE

FRANCIA - La Foret-Auvray - Gara di velocità in salita

1. Courage (March) 1'6"5, nuovo record

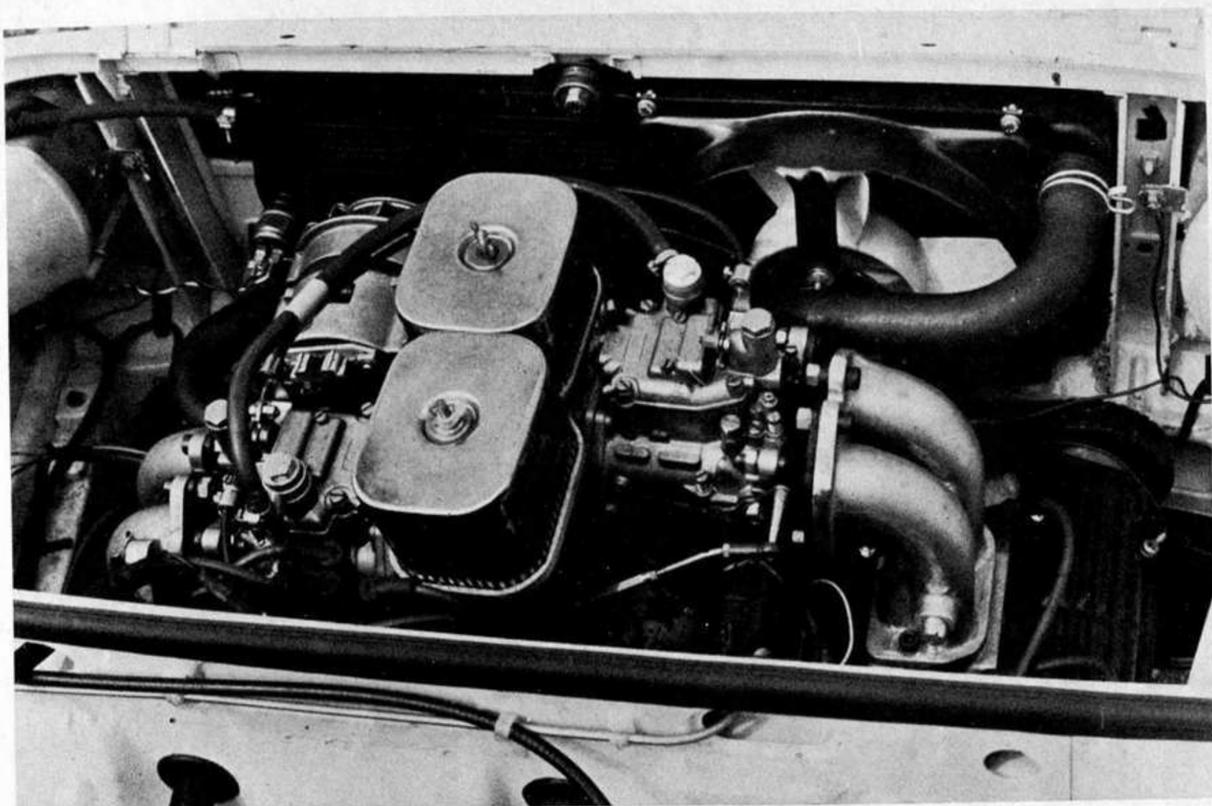
Vittoria facile e netta e record migliorato (il precedente era di 1'9"). Occorre dire che il successo di Courage è stato facilitato dalle molte noie meccaniche dei suoi avversari, tra i quali favoriti come Bordon e Terrien.

MARTIN senza record

FRANCIA - Turckheim Trois Epis - Gara di velocità in salita

1. Martin (McLaren) 3'9"2

Diciassettesima edizione e vittoria di Martin, che sui km 6 del percorso ha preceduto il suo grande rivale Pechalre su Pygmée di 1/10, pur restando lontano dal record stabilito lo scorso anno da Bayard su Surtees.



Una interessante modifica del
milanese Giuliano FACETTI

Con due carburatori un'ALFA SUD da 12 CV in più

◀ A sinistra, in evidenza nel vano motore dell'Alfasud i due carburatori montati su speciali collettori ed i relativi filtri aria

MILANO - Giuliano Facetti, pilota e preparatore così noto, da non richiedere alcuna presentazione, premette: « Non è una elaborazione nel senso comunemente inteso: l'Alfasud è un'ottima macchina, con prestazioni più che adeguate alla sua classe. E' un semplice passaggio dall'alimentazione monocarburatore a quella con doppio carburatore. »

Questa è la nuova interessantissima versione che viene proposta: infatti, dell'Alfasud originale, oltre all'alimentazione, non si tocca una vite; nessun intervento alla distribuzione o al manovellismo o all'accensione: nulla, proprio nulla. Si toglie il carburatore originale e se ne montano due, esattamente due carburatori Dell'Orto DHLB 35, con la predisposizione d'un eccellente impianto di collettori, e si ottiene un apprezzabile aumento di potenza, a parità di regime, conseguente soltanto a questo miglioramento dell'alimentazione, mantenendo invariate tutte le altre caratteristiche.

Del resto, quanti costruttori non hanno in produzione versioni ad uno o a due carburatori dei propri modelli, nella scelta più ideale del compromesso tra velocità e consumi di carburante? Perciò, Facetti ha pensato di far leva su questo punto, forte della sua lunga esperienza in esecuzioni ben più impegnative, per proporre ad un vasto

settore di utenti dell'Alfasud desiderosi di ampliare un poco le prestazioni della propria macchina, sopportando lievi aumenti di consumo, questo tipo di alimentazione. Una proposta che avviene nei termini di più assoluta serietà, com'è nello stile del preparatore milanese, di buona economia e soprattutto di estrema facilità e semplicità. Infatti, dopo lunghe prove, per la scelta e la definizione dell'impianto più razionale (i motori di Facetti sono passati anche al vaglio della stessa Dell'Orto per le migliori tarature e per il pieno rispetto delle norme anti-inquinamento), questo impianto d'alimentazione viene ora venduto in « kits » o scatole di montaggio, in cui tutto è predisposto per il più facile montaggio. Anche il meccanico meno esperto, così, può eseguire questa trasformazione ad occhi chiusi, con tutte le istruzioni e con tutto l'occorrente: la pignoleria (pregevole dote in meccanica) di Facetti arriva al punto di fornire viti e ranelle, tanto che verrebbe voglia di farsi tutto da sé.

Ma guardiamo all'impianto (e alla resa che assicura) più dettagliatamente. Sappiamo che l'Alfasud presenta un carburatore monocorpo invertito al centro del motore, con lunghi condotti che alimentano i due cilindri di ciascuna bancata del « boxer ». Dopo varie ricerche e sperimentazioni con carburatori separati, direttamente ap-



Se corri
perchè vuoi

Se corri
perchè devi

anche nel casco
ABARTH dà di più



ABARTH fa per te

La lunga esperienza maturata nelle competizioni sportive conferma la validità di tutti i prodotti firmati Abarth.



infrangibilità

L'impiego di particolari materie prime, gli consentono di resistere senza danno anche ai colpi inferti da una mazza da 10 Kg. e al peso di una grossa autovettura.

urto-coibenza

L'imbottitura urto-coibente, a spicchi, garantisce l'aderenza del casco Abarth, senza precludere la circolazione dell'aria.

omologazione

E' stato omologato in tutti i Paesi dove è obbligatorio. Negli USA ha superato lo standard di omologazione Z. 90.1.71

colori brillanti

E' disponibile in una grande gamma di colori brillanti ed inalterabili, perchè il colore è parte integrante della materia prima.

Modello integrale

L. 29.000 IVA esclusa

Modello «jet»

L. 12.200 IVA esclusa

optional: visiere speciali ed altri accessori a richiesta.

Ora i prodotti Abarth sono distribuiti dai Ricambisti Concessionari e dagli specialisti Elaboratori che espongono questa targa



SELECOM SpA
SELEZIONE E DISTRIBUZIONE
DI RICAMBI ED ACCESSORI
PER AUTOVEICOLI

10123 TORINO - C.SO CAIROLI, 6 - TEL. 831225-835440

DISTRIBUTTRICE ESCLUSIVA DI: **ABARTH GAUSS NGK SPARVA**

L'annuncia l'austriaco KARASEK Una F. 2... mai vista!

ROSENHEIM - Il noto progettista austriaco di vetture da corsa, Jo Karasek, costruirà una F. 2 completamente nuova entro i prossimi tre mesi. La vettura dovrebbe gareggiare già in questa stagione. Karasek, che da qualche tempo lavora per il Racing Team KMW (Karasek, Muller-Perschl, Weiss) in questo momento riporta ottimi successi nell'Interserie e, con i soci, darà inizio alla costruzione della nuova vettura entro il mese.

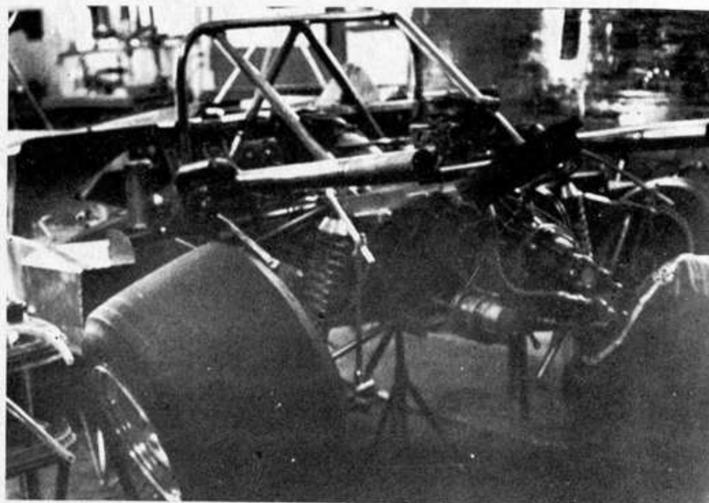
Il motore sarà uno Schnitzer-BMW. Karasek dice che dovrebbe partecipare ad una o due gare di campionato a fine stagione, ma non si sa ancora chi sarà il pilota, anche se logicamente avrà peso la parola di Schnitzer in merito. Il progettista viennese, noto per il suo lavoro con McNamara e per le modifiche apportate

alla March F. 1 di Andretti nel 1970, riserva qualche sorpresa per la nuova vettura. Non vuole dare particolari, però annuncia che la macchina avrà caratteristiche mai viste fin'ora su una F. 2. Le prove dovrebbero cominciare agli inizi del mese di settembre.

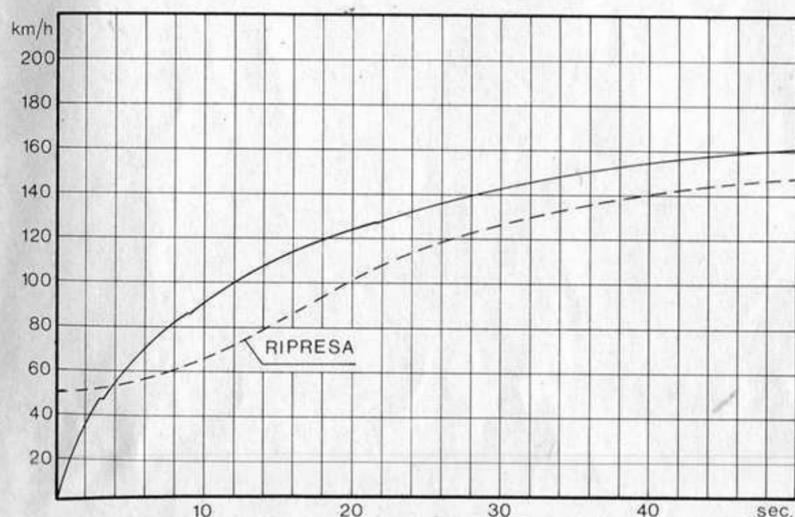
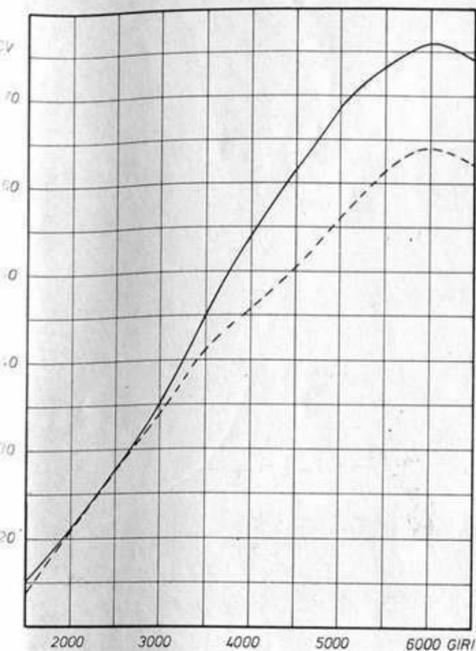
In questo momento la Casa sta completando la nuova vettura Interserie, chiamata SP30.

Fra circa tre mesi tutte le vetture KMW potrebbero però avere più potenza. Quando le trattative di collaborazione con la Porsche, già in corso, diventeranno concrete ci saranno compressori per i motori di 2500 o 2700 cc. E' chiaro che l'idea deriva dalla 917 con compressore.

Hannes Steinmann



Nel piccolo atelier della KMW, a Rosenheim, vediamo la SP30 in fase di allestimento. Motore Porsche, cambio Hewland



Le curve di potenza (in alto) e di accelerazione dell'Alfasud normale (linea tratteggiata) e nell'elaborazione Facetti, linea continua

plicati, verticalmente, per ogni coppia di cilindri, come nei motori da corsa, Facetti ha preferito lo schema più prossimo all'architettura originale, per garantire, con due carburatori centrali, la migliore funzionalità, nell'omogeneità d'alimentazione, nella lunghezza dei condotti e nella massima sicurezza di funzionamento, senza scompensi di livelli o centrifugazioni nelle curve. Allora, è stato allestito, per ogni carburatore, un collettore fuso in alluminio, con supporti elastici in gomma del carburatore stesso, per smorzare ogni vibrazione; e, dal lato aspirazione, è stato aggiunto un altro condotto, sempre in fusione d'alluminio, che sopporta un ampio filtro. Avendosi, poi, un passaggio dell'acqua calda per il preriscaldamento dei collettori, è stato predisposto un condotto centrale, applicato al normale manico; anche questo condotto di sdoppiamento è fuso in alluminio. Quindi, si aggiunge una piastra modificata, in acciaio, per il supporto dell'alternatore, tenditore della cinghia e termostato. Qui arriva anche il comando dell'acceleratore, che è perfettamente lo stesso d'origine, con sdoppiamento del comando delle farfalle dei due carburatori.

Insomma, una bella esecuzione d'una soluzione tecnicamente indovinata, di cui ammiriamo sinceramente la semplicità e la completezza, specie per il «kit», che comprende tutta la minuteria necessaria, come s'è detto, con una quindicina di particolari. E le risultanze? La curva di potenza è quanto mai eloquente: il motore monocarburatore di serie dà 73 cavalli SAE a 6.000 giri, che equivalgono a 64,2 cavalli DIN; con i doppi carburatori, si sale a 76,2 CV-DIN. La curva resta praticamente invariata fino a 3.000 giri, dove il guadagno è d'un cavallo e mezzo; poi, si hanno incrementi progressivi, con guadagno di 3,3 cavalli a 3.500 giri, 7,6 CV a 4.000, 10,6 CV a 4.500, 13 CV a 5.000, 12 CV a 5.500 e 12 CV a 6.000 giri, con lieve caduta fino a 6.500 giri. Percentualmente, si tratta di incrementi di:

4,4% a 3.000 giri	23,2% a 5.000 giri
16,6% a 4.000 giri	18,6% a 6.000 giri

Dunque, un miglioramento sensibile fra 4.000 e 6.000, che si avverte tremendamente nelle accelerazioni, sia nell'accentuazione delle coppie, sia nella prontezza e nella magnifica progressione. A parità di rapporti di trasmissione, le velocità per ogni regime sono le stesse; ma i margini di potenza offerti consentono di arrivarvi più rapidamente e di spingersi più vantaggiosamente ai limiti massimi dei 6.500 giri. La velocità massima, con gomme 165/70 SR 13, la si sviluppa, con il modello monocarburatore, fra 5.800 e 5.900 giri, pari a 150,7 e 153,3 kmh; la disponibilità di 12+13 cavalli in più alla sommità della curva, consente buoni incrementi di velocità, di 400+500 giri, ovvero 10+13 kmh. Nondimeno, non consideriamo che sia questo il pregio maggiore: il vantaggio più cospicuo risiede nel miglioramento delle accelerazioni, dote di capitale importanza nelle odierne condizioni di traffico. Tanto più che, nei rilievi al banco, i consumi di carburante, rispetto al tipo originale monocarburatore, sono incredibilmente contenuti fino a 5.500 giri, per segnare aumenti più ragguardevoli di qui al punto di massima potenza o ai valori massimi tollerabili di 6.500 giri.

In definitiva, perciò, il preparatore di Bresso, con una trasformazione relativamente economica e semplicissima, consente un bell'innalzamento del livello globale delle prestazioni dell'Alfasud, con cui si esalta soprattutto il singolare assetto di questa vettura e la sua ottima trazione anteriore, con una guida che si fa ancor più brillante e soddisfacente.

Enrico Benzing

OLTRE GLI ALTRI

ULTRA

- Prerogativa delle ruote ULTRA è quello di essere fuse in bassa pressione. Fusione in bassa pressione significa per la ruota la **compattezza ottimale** dei getti adibiti a elevati sforzi di flessione alternata. Con l'**alimentazione a diffusione radiale** si garantisce l'uniformità della distribuzione termica nello stampo, si favorisce la simmetria dei ritiri, l'assenza di tensioni molecolari che diversamente sarebbero causa di sbilanciamento. Con la bassa pressione si allarga la possibilità di **impiego di leghe a caratteristiche più elevate** rispetto ai sistemi tradizionali.
- La **concentricità** e la **complanarità** delle ruote ULTRA vengono poi ulteriormente garantite dalla lavorazione simultanea su torni ULTRA-automatici di alta precisione.
- Le boccole in bronzo anti frizione interfuse garantiscono in ogni condizione di lavoro il **perfetto bloccaggio** della ruota al mozzo.
- Ogni modello ULTRA è **studiato per ogni vettura** in funzione delle sue caratteristiche tecniche.
- L'**integrità** della superficie e la lucentezza naturale della lega impiegata sono protette dalla applicazione a caldo di resine sovrapposte.

ULTRA RUOTE

DIR. COMMERCIALE: VIA REP. ARGENTINA 62, BRESCIA
STABILIMENTI: 25020 PAVONE DEL MELLA BRESCIA