

**Amaro week-end
per motivi diversi
dal GLEN a SPA**

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

**AUTO
SPRINT**

domenica **SPRINT**



La MATRA a... un terzo posto
dal titolo mondiale MARCHE '73



Un grande MERZARIO non basta alle 312 P

I conti (difficili) dell'IRIDE

Campionato Mondiale Marche (dopo 10 prove)	Daytona 3-4/7	Vallelunga 25/3	Dijon 15/4	Monza 25/4	Spa 6/5	Targa F. 13/5	Nurburg. 27/5	Le Mans 9-10/6	Austria 24/6	Watkins G. 24/7	TOTALE PUNTI EFFETTIVI	TOT. PUNTI VALIDI A OGGI
FERRARI	15	15	15	20	10	—	20	15	12	15	137	115
MATRA-SIMCA	—	20	20	12	12	—	—	20	20	20	124	124
PORSCHE	20	8	3	3	8	20	10	10	3	6	91	85
GULF-MIRAGE	—	—	8	—	20	—	—	—	10	10	48	48
LOLA	—	6	6	10	6	8	—	—	—	—	36	36
CHEVRON	—	1	—	4	2	10	12	—	1	—	30	30
LANCIA-MARLBORO	—	—	—	—	—	15	—	—	—	—	15	15
CHEVROLET	12	—	—	—	—	—	—	—	—	2	14	14
ALFA ROMEO	—	—	—	8	—	1	—	—	4	—	13	13

Se non si effettuerà la 1000 Km di Buenos Aires, il gioco degli scarti dà partita vinta alla Matra, che con sette risultati (il totale del numero delle prove effettuate, meno tre) resta ai 124 punti acquisiti a Watkins Glen. La Ferrari, su sette risultati raggiunge quota 115, dovendo scartare un 10 ed un 12, che sono i suoi peggiori risultati. Stesso discorso per la Porsche che, unica marca quest'anno, ha preso punti in tutte le corse disputate. La Casa tedesca resterebbe comunque terza, con 85 punti.

Nel caso si faccia la 1000 Km sudamericana (in Brasile, forse), il Mondiale Marche resterebbe in discussione. Per la Ferrari sarebbe essenziale a questo punto non solo vincere, raggiungendo così quota 135, ma che la Matra-Simca arrivasse come massimo quarta, prendendo così 10 punti ed arrivando a 134 punti.

Viceversa, alla Matra basterebbe un terzo posto, qualsiasi altro risultato faccia la Ferrari, per vincere. Infatti prenderebbe 12 punti, che aggiunti ai 124 attuali la porterebbe a 136.

WATKINS GLEN - La vittoria della Matra non fa una grinza, perché ha sostenuto una corsa lineare poderosa intesa a stralciare quello che rimaneva della Ferrari la quale, praticamente può dire addio al titolo iridato 1973! Ha vinto ancora una volta la coppia **PESCAROLO-LARROUSSE**, i quali han fatto da asso pigliatutto in questo Campionato Marche blu. E' stata questa coppia che ha accumulato 104 punti vincendo a Vallelunga, Dijon, Monza, Austria e Le Mans e che era venuta qui al Glen col proposito di porre una ipoteca finale al titolo mondiale che ormai diventa un miraggio per il «cavallino rampante». Non tanto perché, da qui a 3 mesi non ci sia il tempo per giocarsi davvero l'ultima carta decisiva, quanto perché ormai manca la voglia di farlo. A parte vi spieghiamo in dettaglio la situazione mondiale. Nel gioco nelle ipotesi la possibilità matematica lascia ancora uno spiraglio dopo la 6 ORE del Glen. Ma sappiamo tutti che la Matra è più forte dei bolidi del «Drake». Non tanto per il motore quanto per il telaio, che dovrà essere ormai rifatto da zero se non vorremo assistere l'anno prossimo ad un'altra debacle.

Le griglie fan bollire olio ed acqua

La Ferrari è quella che è, inutile farsi illusioni. Le modifiche tecniche apportate ad eccezione di un'aggiunta all'ultima ora di tre griglie sul cofano e sui parafranghi anteriori della vettura di Ickx, che poi han dovuto essere sigillate perché facevano bollire olio ed acqua in maniera pazzesca non bilanciando il vantaggio aerodinamico di scaricare l'aria in accumolo sotto le ruote. Se un miglioramento nelle prestazioni delle Ferrari c'è stato, esso casomai è stato dovuto dall'abitudine dei piloti fatta alle Ferrari. Ma questo non basta a battere una Matra che è l'orgoglio della Francia avendo per la prima volta regalato all'industria automobilistica francese un titolo mondiale Marche.

La Ferrari nella Sei Ore di Watkins Glen ha avuto momenti che potremmo definire sfortunati, ma non si può dire che la Matra non abbia avuto anch'essa analoghe vicende. Il ritiro di Schenken a 10 giri dalla fine, per la rottu-

ra della calotta dello spinterogeno, è stato un colpo duro all'orgoglio ferrarista, Schenken era secondo ed avrebbe dato maggior prestigio al piazzamento d'onore del Cavallino rampante. Merzario ha dovuto compiere tre soste forzate quando ha descoppiato la ruota anteriore destra ed i tecnici hanno finalmente compreso che il male della vettura che sfuggiva via risiedeva nelle gomme posteriori.

Ma la Matra ha perduto anche la sua macchina n. 1 pilotata dalla coppia Cevert-Beltoise al 151. giro, dopo che Cevert, nel primo turno di gara aveva tamponato Ickx, chiudendogli quasi completamente il tubo di scappamento di destra e rovinando una sua sospensione.

Il pubblico americano stravede per «Arturino»

Una gara equilibrata ma con i francesi vincitori e la Ferrari valletta. Un titolo piacevole ma non troppo soddisfacente. Nel clan ferrarista dopo la corsa, si parlava di probabile non partecipazione in Argentina. Sarebbe un segno di debolezza ma non ci sarà da stupire se questa decisione verrà presa.

Dei ferraristi l'unico pilota a giocare tutto è stato Merzario. Bisogna scrivere di lui a caratteri grandi. E' uno sprinter degno degli assi di Indianapolis. Avrebbe resistito alla pressione francese, pur possedendo una macchina capace di competere, senza quei minuti persi ai boxes per le gomme? E' difficile rispondere. Per poter giudicare così il comasco bisognerebbe porlo su una Matra e farlo girare per sei ore. Comunque «Arturino» non ha disilluso, anzi ha acceso di spiriti degli sportivi di quaggiù che lo hanno salutato calorosamente al termine della gara, quasi più dei vincitori.

Jackie Ickx, pur piazzandosi secondo, ha dato segni di stanchezza, di assenteismo, misti ad un pizzico di nervosismo.

Il sipario cala sul palcoscenico Mondiale Marche. Ancora una «performance» in Argentina, poi se ne riparlerà nel '74. Sino allora, speriamo...

Lino Manocchia

Dal guizzo di
MERZARIO al
monologo finale
PESCAROLO
LARROUSSE

Le gomme
attardano
ARTURO

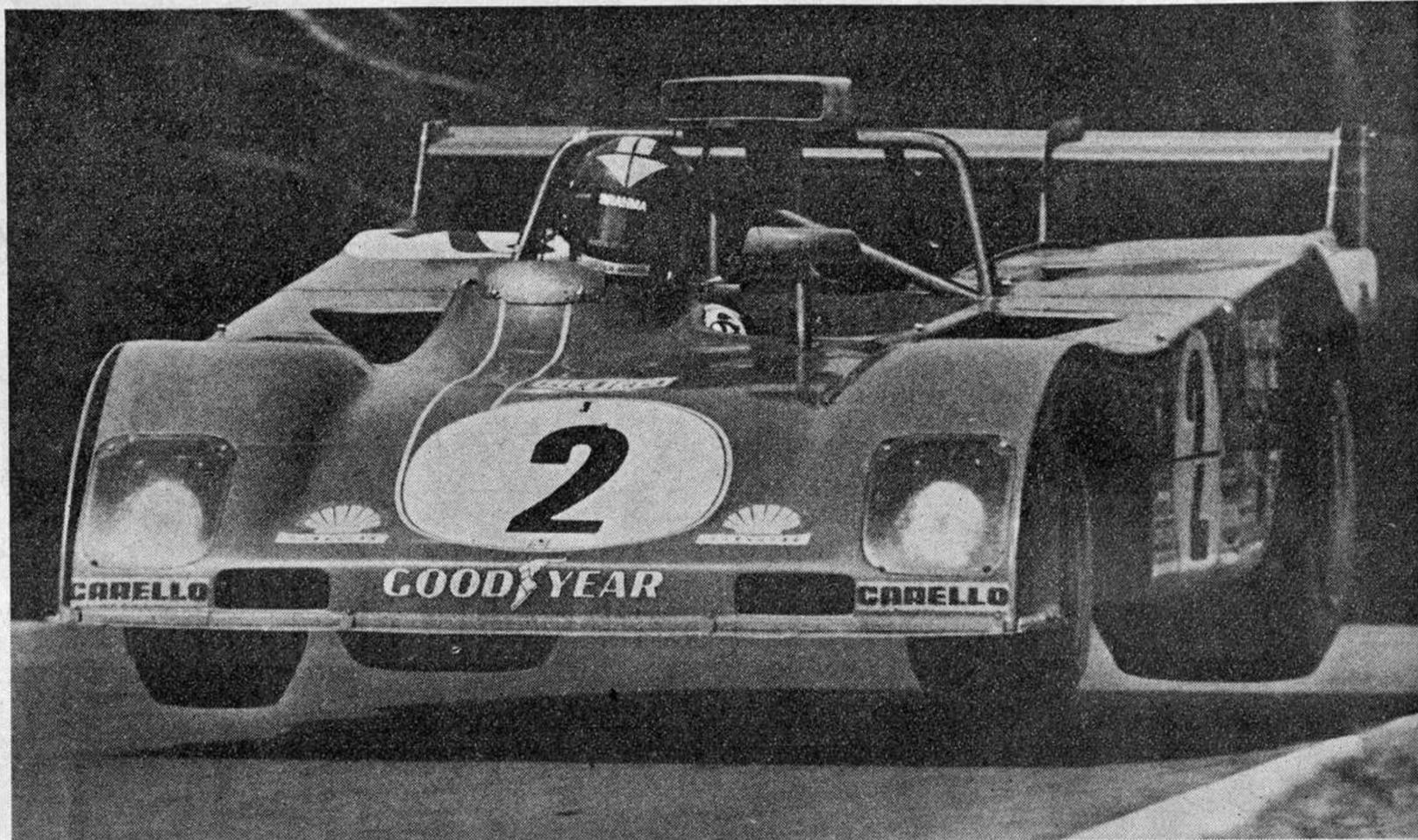
SPECIALE PER AUTOSPRINT

WATKINS GLEN. Dopo che le vetture impegnate nella 6 Ore hanno provato per un paio d'ore nel mattino, nell'atmosfera autunnale che non prometteva nulla di buono a causa della pioggia e nebbia, il sole ha fatto capolino in tempo per la partenza. Con tutti i meccanici impegnati a sostituire le gomme il record è stato battuto in questa operazione sulla Ferrari di Merzario, che era stata una delle ultime ad entrare in pista per dare l'ultima aggiustatina all'acceleratore.

25 vetture hanno finalmente eseguito un giro di pista dietro la macchina pilota e, all'abbassarsi della bandiera con 10 minuti di ritardo, Merzario con uno scatto fulmineo riusciva ad infilare le due Matra di testa per portarsi con decisione al comando. Lo seguivano: Larrousse, Cevert, Ickx, Jody Scheckter, alla guida della Ford Capri non ce la fa a partire perché il motore, che è stato cambiato nel mattino di sabato per rimpiazzare quello saltato durante le prove del venerdì, non parte in tempo.

Con una gara che è iniziata tiratissima, Bell con la Mirage si ferma al primo giro per sostituire le gomme da pioggia che aveva anteriormente e al secondo giro si toccano Ickx e Cevert. In seguito a ciò, alla mezz'ora di gara Cevert sarà costretto ad una fermata ai box di sei minuti e 35 secondi per riparare il fibreglass sul frontale.

Le prestazioni di Merzario e Larrousse (che fanno da lepri) intanto si equivalgono. E' evidente che, almeno all'inizio, sarà difficile per uno staccare l'altro mentre, dopo appena venti minuti di gara, il gruppetto composto da Ickx, Cevert, Reutemann e Haywood ha già un ritardo di 24 secondi. Il comasco guida con autorità e decisione, entusias-



Non è valso a nulla l'impegno di Merzario e Pace (al volante) per ribaltare il risultato al Glen, ma se non fosse stato per quel pneumatico...

smando gli spettatori presenti.

«Ruote da pioggia», aveva ordinato l'ing. Caliri. E quelle gomme non erano mai state provate, almeno qui a Watkins Glen. E malgrado il direttore di corsa abbia consentito poi ai partenti di compiere tre giri di «riscaldamento», i tre ferraristi sono rientrati mostrando un certo disappunto. Per fortuna poi non

Nella seconda ora si fermava la Matra di Larrousse per far salire Pescarolo. In questa ora non si verificavano episodi importanti e la corsa continuava a ritmo sostenuto. Le posizioni ad ogni modo venivano ad essere le seguenti: in testa Larrousse-Pescarolo seguiti da Merzario-Pace (Ferrari) a 8 secondi, quindi Reutemann-Schenken (Ferrari),

gere a Merzario dai due ai tre secondi sul giro. Quella di Cevert, ripresasi dallo scarto iniziale a causa della lunga fermata ai box, andava guadagnando posizioni su posizioni per portarsi in poco tempo a ridosso delle altre Ferrari.

Si arrivava in questo andamento al 110. giro. Le Ferrari erano seconda e terza a 55 secondi dal capo gruppo Larrousse. Merzario, con la sua impavida guida, cercava di rimontare il distacco cresciuto con Pace, ma ad un certo punto cominciavano i guai.

Il pneumatico anteriore destro di Merzario desciaappava. Il comasco teneva la macchina ma si fermava al box. Immediatamente i meccanici gli sostituivano i due pneumatici anteriori. Ripartiva ma, dopo cinque giri, altra sosta di nuovo affermando che la macchina gli «andava via». Nuova sostituzione delle due gomme anteriori. Forse non gli credevano, certo che Carlos Pace prendeva il volante. Ma dopo tre giri ecco anche lui al box. I meccanici si mettevano le mani nei capelli. La macchina continuava a non reggere bene. Si sostituivano allora i pneumatici posteriori e il bolide ripartiva senza dare più noie. Intanto Pace, perdendo preziosi secondi passava in quarta posizione e al 120. giro le posizioni erano le seguenti: Larrousse (Matra), a un giro Schenken (Ferrari), terzo Redman a 55 secondi da Schenken, quarto a un giro Pace, quindi Beltoise e Mark Donohue.

Intanto il milanese Teodoro Zeccoli, su Alfa Romeo Montreal, rompeva il cambio e doveva abbandonare dopo aver sostenuto una gara vivace e coraggiosa.

A questo punto la storia della corsa prometteva già di non mutare fisionomia. Infatti alla quarta ora, la Matra di testa aveva aumentato il vantaggio sulla Ferrari di Reutemann-Schenken, a un giro

con Ickx-Redman sempre terzi, Merzario-Pace quarti e l'altra Matra di Cevert-Beltoise quinta. Soltanto un miracolo poteva salvare la Ferrari dalla sconfitta. Sconfitta certo che avrebbe potuto risultare meno evidente se Merzario-Pace non avessero dovuto effettuare diverse fermate nel giro di pochi minuti per una banalità che però i tecnici hanno avuto il torto di non scoprire subito.

Il duello iniziale fra le Porsche Carrera di Gregg e Donohue, dal canto loro, a metà gara era sfumato perché una fermata ai box del primo gli aveva fatto perdere oltre 4 minuti e con questi moltissime posizioni così che le posizioni delle due Porsche dopo la quarta ora vedevano: Donohue in settima posizione e Gregg in sedicesima.

Si avvicinava l'ultima lunga ora per le Matra. Al 151. giro, colpo di scena che in effetti non aveva grande importanza. Cevert si fermava alla curva numero 8 e la macchina non voleva ripartire, comunque era arretrato di quattro giri e il suo ritiro non implicava nulla alla classifica, salvo a cedere il quinto posto a Derek Bell che era seguito da Mark Donohue su Porsche Carrera. Al 181. giro Pescarolo rientrava al box per il rifornimento, che veniva effettuato con la rapidità nota alle corse stock car.

Per altri 60 minuti sfilavano dinanzi agli occhi degli spettatori il medesimo cortometraggio, lo sforzo finale delle macchine di Maranello veniva quasi punito e a farne le spese era la macchina di Schenken che al 189. giro rientrava lentamente al box con lo spinterogeno k.o. Donohue era costretto ad una breve sosta e perdeva il sesto posto che andava ad Hailwood.

Cronaca a cura di
Lino Manocchia
Gilberto Gatto

Voluta da PERON la «finale» argentina

BUENOS AIRES - La Mille KM di Buenos Aires, valida per il campionato del mondo marche si correrà, secondo un annuncio ufficiale dell'ACA. Il 21 ottobre l'Argentina spera di essere testimone della più importante gara della stagione, quella che deciderà chi sarà la Marca campione del mondo 1973. La gara sarà organizzata nell'Autodromo municipale, sede di questi grandi avvenimenti di F. 1 e Marche, dall'ACA, assieme alla Confederazione Argentina dell'Automobilismo Sportivo (CADAC) e dal Cordoba Automovil Club, che avrebbe desiderato che la competizione si effettuasse nel circuito «Oscar Cabalen» di Cordoba, in occasione del 400. anniversario della città, cosa impossibile per vari motivi. Ma rimane sempre la speranza che si possa effettuare una corsa nello stesso circuito una settimana dopo se l'ACA riuscirà ad arrivare ad un accordo con le squadre.

L'appoggio sarà dato, per la gara di ottobre, dal Sottosegretario dello Sport, YPF, Direzione Nazionale Turismo, Aerolineas Argentinas, Banco della città di Buenos Aires, Cassa Nazionale di Risparmio Postale, Unione Argentina dei Giornalisti dell'Automobilismo Sportivo, Associazione Giornalisti della radio e Associazione giornalisti dell'Industria e Commercio Automotore (APICA).

All'Argentina non poteva sfuggire la grande opportunità di essere forse la testimone della gara decisiva del campionato mondiale marche, gara che il Brasile ben volentieri avrebbe voluto si corresse ad Interlagos. Ma con l'avvento del peronismo, effettivamente la corsa l'ha decisa Peron, il quale desidera che la gioventù abbia a portata di mano ogni sport e tanto più l'automobilismo che entusiasma ogni domenica migliaia di persone. Con questa decisione l'Argentina recupera una gara che mesi fa sembrava perduta per il suo pubblico ed i preparativi si sono iniziati già con grande euforia. Si spera solo che... la Ferrari non faccia scherzi!

sarà necessario utilizzarle.

Dopo 20 giri, le posizioni cambiano. Al 15. giro, Merzario era incappato in un ingorgo di doppiati in curva che non cedevano il passo, costringendo il 312 di Maranello a rallentare. Ne approfittava Larrousse che schizzava via superando Merzario, il quale rientrerà più tardi al box imprecando contro le vetture che «odiano le Ferrari»!

Ickx-Redman (Ferrari), Bell-Ganley (Mirage Gulf), Gregg-Haywood (Porsche Carrera).

Passata l'euforia iniziale, il rendimento sia dei piloti che delle vetture cominciavano ad avere una fisionomia ben definita e, sulla falsariga di ciò che è successo nelle ultime prove del campionato mondiale marche, la Matra di Larrousse con prepotenza dettava legge riuscendo ad inflig-

Quasi certamente in settembre il pilota comasco andrà ad ONTARIO per un «provino» con BIGNOTTI

MERZARIO emigrante sprint

WATKINS GLEN - Grande delusione per gli spettatori e per gli organizzatori del «glen». Mario Andretti, che avrebbe dovuto partecipare alla Can-Am di domenica non si è presentato. «Il proprietario della McLaren — commenta Bob Kelly direttore della pista — aveva promesso che sarebbe arrivato in tempo, ma evidentemente la macchina non era in ottime condizioni, e voi conoscete Mario. Se il suo bolide non è perfetto non parte». Delusione anche per Merzario, il quale avrebbe voluto concludere un approccio con l'asso di Nazareth per partecipare alla Can-Am con la McLaren del pilota Texano Lloyd Ruby. Comunque AUTOSPRINT ha appreso che

è venuto da Indianapolis un osservatore di Giorgio Bignotti (scuderia STP Granatelli) per «vedere» da vicino Merzario al quale, con moltissime probabilità, a settembre giungerà l'invito di recarsi ad Ontario in California per «provare» i pneumatici di un bolide di Indy della stessa scuderia.

Arturo mordendosi le unghie, come del resto è sua abitudine, ha fatto un sorriso di gioia repressa ed ha tranquillato un'ennesima Coca Cola tutta d'un fiato: «Se era Champagne, mi ubriacavo», ha detto l'astemio pilota. Merzario vuol proprio venire in America e a settembre, questo suo sogno potrebbe avverarsi.

Lo «merita» dice STEWART

WATKINS GLEN - Jackie Stewart, in vena di confidenze, durante le prove, ci diceva: «Arturo è un bravo pilota, peccato che non lo si "sfrutti" di più. Se verrà in America farà buona fortuna, per me la sua pagella merita un nove». Lo riferisco ad Arturo. E lui: «HAI SENTITO?» dice alla moglie, che lo segue docilmente ed amorevolmente. «È meglio che cominci ad imparare l'inglese».

Merzario effettivamente ha avuto qui in America incontri significativi. E non solo nel clan degli stock.

Anche le prove senza suspense

Rischio... cane per REUTEMANN

WATKINS GLEN - Quando mercoledì lo starter ha aperto il ciclo delle prove valevoli per la qualifica della Sei Ore del Glen, l'attenzione si è accentrata su Ickx, Cevert e Bell, i tre «alfieri» delle «massime scuderie» presenti alla penultima tenzone, valevole per l'aggiudicazione del titolo iridato.

Le Ferrari, che purtroppo continuano ad avere i soliti acciacchi noti, non avevano fatto grandi cose. L'ing. Caliri aveva fatto applicare tre griglie sui parafranghi frontali e sul cofano, lunghe circa mezzo metro e larghe 20 centimetri che avrebbero dovuto aiutare la vettura di Ickx a tener meglio la strada. Dopo due ore di prove però il bolide del belga restava sul minuto. 45"7 a giro contro 1'45"1 di Merzario con i gregari Redman (1'48"3) e Pace (1'46"3).

Le Matra, tuttavia, dopo un forcing finale, ottenevano un tempo di riguardo, superando le avversarie «rosse». Cevert si accreditava di 1'42"2 e Larrousse 1'43"9. La pista quindi chiudeva i battenti per riaprirli venerdì alle 8, con un cielo velato di nubi che nascondevano il sole.

Le Ferrari avevano fatto il pieno completo e, montate le gomme adatte alle temperature elevate, ma il sole usciva soltanto verso mezzogiorno, forzando i meccanici di Maranello a cambiare e ricambiare i pneumatici per trovare quello adatto.

Venerdì mattina nei boxes Ferrari si lavorava attivamente, con la speranza di battere il tempo di Cevert il quale non usciva affatto per poi presentarsi nel pomeriggio, durante la seconda sessione.

Nel primo arco era sempre Merzario che, compiendo una diecina di

giri verso mezzogiorno, faceva registrare il tempo di 1'44"2, indubbiamente migliore di quello di mercoledì. Il caposquadra Ickx, invece, pur forzando al massimo, riusciva soltanto a marcare il tempo di 1'46"094, inferiore a quello della seduta precedente.

Era Carlos Pace, invece, a migliorare la sua media di un secondo insieme a Schenken che scendeva da 1'46"9 a 1'45"5; anche Ruteman ce la metteva tutta e si portava da 1'45"9 a 1'44"7.

Nei comprimari, da registrare la presenza dello scozzese volante sulla Ford Capri, l'attenzione si poneva sui tempi di qualifica. L'ex campione del mondo di mercoledì aveva assistito in veste di osservatore, nella prima manche di venerdì mattina segnava il tempo di 2'14"5. Per capire va paragonato al tempo di Donohue su Porsche Carrera (1'57"8) o addirittura a quello di Peter Gregg con 1'58"4 e 1'58"1.

Stewart, presente grazie ad un premio di ingaggio ed altri accessori da parte della Ford di circa 25 mila dollari, non ha voluto forzare eccessivamente e questa è forse la migliore attenuante a disposizione, anche se la sua macchina — ci diceva Jack — aveva avuto noie alla carburazione.

I dirigenti americani della Porsche, commentando il tempo di Gregg, hanno detto: «Egli ha una macchina migliore soprattutto nella carrozzeria». Infatti la Carrera Porsche possedeva in coda un doppio alettone e lungo circa 60 centimetri. Si è visto il vincitore di Daytona in alcune curve acute abbordarle a velocità superiore, mentre nel rettilineo centrale Gregg marciava a 144,58 miglia orarie contro la 142,82 di Donohue.

Alle 14 di venerdì le prove riprendevano col cielo completamente coperto e deciso a scaricare cateratte d'acqua. In due ore, nei boxes ferrari si sono avute varie sorprese, che hanno farzato le tre vetture in gara a girare sino all'ultimo per cercare di risolvere i vari problemi. Vediamoli in sintesi.

VEETTURA DI ICKX: Il motore ha iniziato a sviluppare temperature altissime nel reparto acqua ed olio. 105 gradi. I meccanici hanno posto dell'adesivo sulle due griglie dei parafranghi e la temperatura è scesa a cento gradi. «Dovremo rimettere il motore da mercoledì — ha detto l'ing. Caliri — dopo di che, credo la macchina sia a posto».

VEETTURA DI MERZARIO: Dopo un'ora di prove, durante le quali il tempo ottenuto in mattinata non era stato migliorato, la macchina ha cominciato a perdere velocità a causa di una pompa difettosa della benzina. Durante la nottata i meccanici compivano il cambio.

VEETTURA DI REUTEMANN: Durante le prove, un cane attraversava la pista. Reuteman usciva fuori strada e fortunatamente rompeva soltanto parte del musetto che veniva subito sostituito.

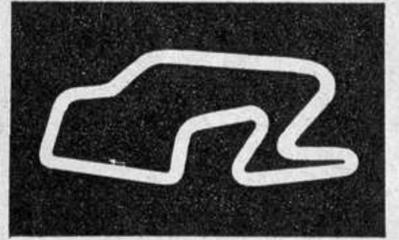
Jackie Stewart, che aveva perso la pressione dell'olio verso la fine delle prove, è stato riportato al box con il furgone gru.

«La Matra vincerà — pensa a pronosticare l'ex campione del mondo. — I francesi sino ad oggi si sono applicati con maggiore entusiasmo nelle gare e nella costruzione della macchina. Ferrari ha messo in atto molti palliativi che però non danno ottimi risultati».

I. m.



6 ORE



WATKINS GLEN

6 ore di Watkins Glen, gara internazionale di velocità in circuito valida per il campionato Mondiale Marche. Circuito di Watkins Glen (New York), 21 luglio 1973

COSI' (IN 28) AL VIA

PESCAROLO-LARROUSSE
(Matra-Simca 670)
1'43"911

REUTEMANN-SCHENKEN
(Ferrari 312 P)
1'44"709

HAILWOOD-WATSON
(Gulf-Mirage)
1'46"004

FISCHER-BUFFUM
(Chevron B23)
1'55"547

DONOHUE-FOLLMER
(Porsche Carrera)
1'57"880

STEWART-SHECKTER
(Ford Capri RS)
1'59"713

THEODORACOPOULOS-KWECKE
(Ford Capri)
2'02"502

CARTER-DE LORENZO
(Chevrolet Camaro)
2'03"874

HOLBERT-McCOMB
(Porsche Carrera)
2'04"555

MONGUZZI-VEIGA
(Ferrari 365 GTB4)
2'05"797

MILLER-KEMPER
(Chevrolet Camaro)
2'06"221

POSEY-MIGAULT
(Ferrari 365 GTB4)
2'07"158

KEPLER-SHARP
(Chevrolet Corvette)
2'08"203

GREENWOOD-RUTHERFORD
(Chevrolet Corvette)
2'08"458

CEVERT-BELTOISE
(Matra-Simca 670)
1'41"172

MERZARIO-PACE
(Ferrari 312 P)
1'44"201

ICKX-REDMAN
1'45"721
(Ferrari 312 P)

BELL-GANLEY
(Gulf-Mirage)
1'46"330

KUEHNE-YENKO
(STP March-BMW)
1'56"846

GREGG-HAYWOOD
(Porsche Carrera)
1'58"043

WARREN-NICHTER
(Chevrolet Camaro)
2'01"591

KEYSER-MINTER
(Porsche Carrera)
2'03"538

MARMON-MINTER
(Porsche Carrera)
2'04"508

EGERTON-ROBINSON
(Porsche 911)
2'05"172

DOWNS-KELLY
(Porsche Carrera)
2'05"966

HELMICK-OOSTEN
(Porsche 911)
2'06"651

PICKET-BEAN
(Chevrolet Corvette)
2'07"430

BAECHLE-STALHBERG
(Chevrolet Corvette)
2'08"340

Per un'interruzione nel collegamento non ci è pervenuto il resto dello schieramento di partenza.

COSI' (IN 17) AL TRAGUARDO

1. Matra-Simca (Pescarolo-Larrousse), 199 giri nelle 6 ore alla media di 179,040 kmh; 2. Ferrari 312 P (Ickx-Redman), ad 1 giro; 3. Ferrari 312 P (Merzario-Pace) a 4 giri; 4. Gulf-Mirage (Bell-Ganley-Hailwood) a 20 giri; 5. Gulf-Mirage (Hailwood-Fatson) a 20 giri; 6. Porsche Carrera Sunoco (Donohue-Follmer) a 21 giri; 7. Porsche Carrera (Gregg-Haywood) a 31 giri; 8. Porsche Carrera (Keyser-Minter) a 31 giri; 9. Chevrolet Corvette (Greenwood-Rutherford) a 33 giri; 10. Chevrolet Camaro (Carter-De Lorenzo); 11. Porsche Carrera (Egerton-Forbes Robinson) a 35 giri; 12. Porsche Carrera (Helmick-Oosten) a 35 giri; 13. Ferrari 365 GTB4 (Monguzzi-Garcia Veiga) a 37 giri; 14. Ferrari 365 GTB4 (Posey-Migault); 15. Ferrari 365 GTB4 (Grossman); 16. STP-March BMW (Kuehne-Yenko) a 53 giri; 17. Chevrolet Corvette (Baechle-Stahlberg) a 75 giri.

BATTUTI I PRIMATI

Sulla distanza: Pescarolo-Larrousse (Matra-Simca), 6 ore alla media di 179,040 kmh. Primato precedente: Ickx-Andretti (Ferrari 312 P) media 175,980 kmh (1972). Sul giro: il 53. di Francois Cevert (Matra-Simca MS 670), in 1'43"847, media di 187,810 kmh. Primato precedente: Ickx (Ferrari 312 P) in 1'47"4, media 182,186 kmh (1972).

La FERRARI ha perso il ventennale

ANNO	MARCA	PUNTI
1953	FERRARI	27
1954	FERRARI	32
1955	MERCEDES	24
1956	FERRARI	24
1957	FERRARI	30
1958	FERRARI	32
1959	ASTON MARTIN	24
1960	FERRARI	22
1961	FERRARI	24
1962	FERRARI	52
1963	FERRARI	72
1964	FERRARI	29
1965	COBRA	78,6
1966	FORD	38
1967	FERRARI	34
1968	FORD	45
1969	PORSCHE	45
1970	PORSCHE	72
1971	PORSCHE	72
1972	FERRARI	208
1973	ipoteca MATRA	

PARIGI - La stagione automobilistica per il campionato mondiale 1974 comprenderà 15 gare di Gran Premio per il titolo conduttori e costruttori e 11 gare per vetture sport. La Commissione sportiva internazionale della Federazione automobilistica internazionale ha fissato la data per le prove più importanti che dovrà essere successivamente approvata dall'assemblea della Federazione nel prossimo settembre a Milano.

GARE DI GRAN PREMIO

27 gennaio	Argentina
3 febbraio	Brasile
3 marzo	Sud Africa
28 aprile	Spagna (Jarama)
12 maggio	Belgio (Nivelles)
26 maggio	Monaco
9 giugno	Svezia
23 giugno	Olanda
7 luglio	Francia (Dijon)
21 luglio	Inghilterra
4 agosto	Germania
18 agosto	Austria
8 settembre	Italia
22 settembre	Canada
6 ottobre	Stati Uniti

16 giugno	Le Mans
30 giugno	Austria
28 luglio	Watkins Glen
15 agosto	Francia (Paul Ricard)
29 settembre	Brands Hatch
20 ottobre	Buenos Aires

FORMULA DUE

9 marzo	Mallory Park
7 aprile	Hockenheim
15 aprile	Thruxton
5 maggio	Pau
12 maggio	Montjuich
16 giugno	Hockenheim o Nurburgring
30 giugno	Zolder
14 luglio	Mugello
28 luglio	Karlskoga
25 agosto	Italia
1 settembre	Albi
22 settembre	Hockenheim
6 ottobre	Italia

VETTURE SPORT

3 febbraio	Daytona
7 aprile	Atlanta
25 aprile	Monza
19 maggio	Nurburgring
2 giugno	Spa

Dopo certe novità di calendario

ROGANO cerca un alibi USA?

WATKINS GLEN - Alle trasferte americane la presenza del Presidente CSAI ing. Rogano è diventata ormai quasi un rito. Lo abbandoniamo per sentirgli dire qualcosa sul futuro delle gare mondiali se gli americani dovessero « unirsi in matrimonio » con gli europei.

« In Europa si sta vivendo una crisi — dice — in quanto si tende a ridurre il numero delle gare titolate per proteggere la rinomanza di quelle tradizionali. Questo contraddice la politica di sviluppo dello sport automobilistico e non va d'accordo con i programmi di costruzione degli autodromi, impianti costosi che debbono essere utilizzati adeguatamente e che hanno bisogno di gare di notevole attrattiva per autofinanziarsi.

« Io credo che una unione USA-Europa permetterebbe di spezzare questo cerchio e consentirebbe agli organizzatori europei, così come a quelli americani, di contare su manifestazioni di grande interesse e di sicuro richiamo.

« Anche la struttura dei campionati potrebbe trovarne giovamento. Non mi nascondo che i problemi da risolvere sono molti, delicati e difficili. Ma credo che occorra fare uno sforzo per superare alcuni

interessi che, anche se notevoli, sono contingenti per arrivare ad un risultato di interesse generale. Non ci si deve dimenticare — prosegue l'ing. Rogano — che l'automobilismo sportivo in tutto il mondo trova la sua basilare giustificazione nell'apporto che esso può dare alla tecnologia. A questo scopo lo scambio di esperienze USA-Europa può considerarsi una cosa non solo utile, ma necessaria ».

— Personalmente lei crede che questa « fusione » possa avvenire?

« Non mi faccio facili illusioni, perché conosco la forza degli interessi che debbono essere superati, ma credo che proprio dirigenti internazionali dello sport automobilistico debbano fare uno sforzo per trovare una soluzione ad un problema che, ripeto, nuoce all'interesse generale dello sport ».

m. s.

l. m.

comunicato CSI. Dove di prova mondiale Marche n. 2 all'Italia non c'è traccia; Imola non figura nemmeno nelle altre gare di calendario internazionale (vedi F. 2 che invece già vede beneficiare il Mugello con il solito malvezzo italiano del protezionismo di principio). In compenso però la Francia le sue due prove le ha sacrosante. Quella del Ricard il 15 agosto c'è, scritta a chiare lettere!

Allora ingegner Rogano, come la mettiamo? E' possibile che si debba andare avanti in questo modo? Non si gioca più al poker pretendendo di vincere il piatto con... la parola di re!

IMOLA «mondiale» dimenticato?

Quando abbiamo ricevuto questo comunicato CSI e poi abbiamo letto al telex le dichiarazioni che aveva reso al nostro Manocchia il Presidente Rogano, ci è venuto il lecito dubbio espresso nel titolo in alto: si cerca un alibi? Non c'è altra spiegazione. E vi diciamo il perché. Agli inizi del mese a Rimini, durante un intervallo dei lavori del Convegno d'Estato CSAI, l'ing. Rogano ci prese da una parte per convincerci, sorridendo quasi di sufficienza, che le informazioni del sottoscritto (riferite sul quotidiano bolognese sportivo e su AUTOSPRINT) di un timore che la seconda prova mondiale Marche che i rappresentanti italiani della CSI dicevano

di aver ottenuto, non venisse affatto aggiudicata all'autodromo emiliano. Disse Rogano: « Adesso non posso annunciarlo, bisogna aspettare settembre. Ma stia sicuro: la seconda prova Marche l'Italia l'ha riavuta e si farà a Imola il 15 maggio. Sono tre le prove di riserva stabilite. Ma in pratica due sono prove effettive, quella italiana e la n. 2 francese al Castellet il 15 agosto. Anche i tedeschi hanno una gara in più per Hockenheim ma solo per allinearsi ai tre Paesi Grandi Costruttori, non è che abbiano troppa voglia di farla!... ».

Fin qui Rogano. E ovviamente non potremo che dare credito alla sua assicurazione. Ora arriva il

GIOCATO COSI' IL MONDIALE MARCHE '73

3-4 febbraio

24 Ore di Daytona

CLASSIFICA	punti
1 PORSCHE CARRERA RS (Gregg-Haywood) media 170,875	20
2 FERRARI 365-GTB4 (Migault-Minter)	15
3 CHEVROLET CORVETTE (Heinz-McClure-Meindric)	12
4 PORSCHE 911 S (Stone-Jennings-Down)	—
5 FERRARI 365-GTB4 (Chinetti-Grossman-Shaw)	—
6 PORSCHE 911 S (Fitzpatrick-Kremer-Keller)	—
7 CHEVROLET CAMARO (Kessler-Panch-Pickett)	—
8 PORSCHE 911 S (Adamowicz-Keyser-Beasley)	—
9 PORSCHE 911 S (Greger-Hild-Schmid)	—
10 PORSCHE 911 S (Bergstrom-Cook)	—

Classifica campionato

Porsche p. 20; Ferrari 15; Chevrolet 12.

25 marzo

6 Ore di Vallelunga

CLASSIFICA	punti
1 MATRA-SIMCA 670 (Pescarolo-Larrousse-Cevert) media kmh 154,939 (n.r.)	20
2 FERRARI 312 P (Schenken-Reutemann)	15
3 FERRARI 312 P (Ickx-Redman)	—
4 FERRARI 312 P (Merzario-Pace)	—
5 PORSCHE 908/3 (Jost-Casoni)	8
6 LOLA T282 (Wisell-Lafosse)	6
7 PORSCHE CARRERA (Follmer-Kauhsen)	—
8 PORSCHE CARRERA (Muller-Van Lennep)	—
9 PORSCHE 908/3 (Fernandez-Haldi)	—
10 CHEVRON B.21 (Nesti-Morelli)	1

Classifica campionato

Ferrari p. 30; Porsche 28; Matra 20; Chevrolet 12; Lola 6; Chevron 1.

15 aprile

1000 Km di Digione

CLASSIFICA	punti
1 MATRA-SIMCA 670 (Pescarolo-Larrousse) media kmh 179,525 (n.r.)	20
2 FERRARI 312 P (Ickx-Redman)	15
3 MATRA-SIMCA 670 (Cevert-Beltoise)	—
4 FERRARI 312 P (Merzario-Pace)	—
5 GULF MIRAGE (Hailwood-Schuppan)	8
6 LOLA T282 (Wisell-Lafosse)	6
7 LOLA T290 (Pianta-Pica)	—
8 PORSCHE 908/3 (Haldi-Fernandez)	3
9 PORSCHE CARRERA (Muller-Van Lennep)	—
10 PORSCHE CARRERA (Fitzpatrick-Keller)	—

Classifica campionato

Ferrari p. 45; Matra 40; Porsche 31; Chevrolet e Lola 12; Gulf-Mirage 8; Chevron 1.

25 aprile

1000 Km di Monza

CLASSIFICA	punti
1 FERRARI 312 P (Ickx-Redman) media kmh 242,473 (n.r.)	20
2 FERRARI 312 P (Schenken-Reutemann)	—
3 MATRA-SIMCA 670 (Pescarolo-Larrousse)	12
4 LOLA T.290 (Gagliardi-Pooky)	10
5 ALFA 33TT3 (Facetti-Pam)	8
6 LOLA T.290 (Schon-Pal Joe)	—
7 CHEVRON B.21 (Moreschi-McBoden)	4
8 PORSCHE CARRERA (Schickentanz-Kremer)	3
9 PORSCHE CARRERA (Cheneviere-Zbinden)	—
10 CHEVRON B.21 (Turizlo-Mazzi-Nardari)	—

Classifica campionato

Ferrari p. 65; Matra 52; Porsche 34; Lola 22; Chevron 12; Gulf-Mirage e Alfa 8; Chevron 5.

6 maggio

1000 Km di Spa

CLASSIFICA	punti
1 GULF-MIRAGE (Bell-Hailwood) media kmh 244,443	20
2 GULF-MIRAGE (Schuppan-Ganley)	—
3 MATRA-SIMCA 670 (Pescarolo-Larrousse-Amon)	12
4 FERRARI 312 P (Merzario-Pace)	10
5 PORSCHE CARRERA (Muller-Van Lennep)	8
6 LOLA T.292 (Santos-Mendoza)	6
7 BMW ALPINA (Lauda-Stuck)	—
8 BMW 30SCL (Stuck-Muir)	—
9 CHEVRON B.21 (Christine-Dubos)	2
10 PORSCHE CARRERA (Follmer-Jost)	—

Classifica campionato

Ferrari p. 75; Matra 64; Porsche 42; Lola e Gulf-Mirage 28; Chevrolet 12; Alfa 8; Chevron 7.

Tra le quinte del GLEN

Sempre polemico
JACKY
affarista
JACKIE

La poderosa Porsche Can-Am Penske di Mark Donohue entrata in pista alle 16 di venerdì per provare ancora una volta si è trovata in curva ad evitare una macchina più lenta. Il pilota ha virato verso l'esterno rovinando tutta la coda che i meccanici hanno riparato durante la notte. Dieci minuti dopo, con una macchina di riserva il biondo pilota del New Jersey è tornato in pista ed ha letteralmente stracciato il vecchio record di Peter Revson su McLaren lo scorso anno, girando alla spettacolare media di 197,889 kmh. Conseguentemente, quel record gli assegnava automaticamente la « pole position ». « Con quei compressori — ha commentato Merzario — gli americani possono permettersi il lusso di fare ciò che pare e piace ».

Straccia tutti DONOHUE con 300 cavalli in più

HOBBS stavolta secondo: ha preceduto anche SCHECKTER

WATKINS GLEN - Esuberante, spigliato, sorriso sarcastico, Jacky Ickx nel garage Ferrari fa la scimmia, saltellando fra le vetture e rincorso da Schenken, pochi minuti prima del via alla 6 Ore: tutta questa euforia è causata da un giovane tifoso italiano che... si era permesso di dar la mano al belga. Un atto che, ovviamente, di questi tempi non gli piace. Pochi minuti più tardi abbiamo chiesto a Ickx che paragone potesse fare fra le Ferrari dell'anno scorso e quelle di quest'anno. Con una delle sue abituali risposte Ickx replica: « Dovete chiederlo all'ingegner Caliri, perché lo non sono in grado di darvi questa risposta. » Una cosa è certa: ed è che — a parte il mezzo a disposizione — non è che sia stato all'altezza degli altri 5 ferraristi qui al Glen...

● Jacky Ickx stava per effettuare anche un secondo rounds di pugilato, ma stavolta contro un peso massimo: Paolo Piccirillo, reo quest'ultimo, di avergli gentilmente offerto un bicchiere di Lambrusco freddo « Non ne ho bisogno. Offrilo ad un ingegnere italiano » ha risposto il belga. Piccirillo ha tentato di spiegare che l'offerta del vino era spontanea e veniva da un italo americano sportivo e basta. Ickx ha stentato a crederci; ha storto la bocca e si è ritirato in un cantuccio, più scontroso che mai.

● Jackie Stewart avrebbe ricevuto circa 25 mila dollari per partecipare alla 6 Ore del Glen, ma ufficialmente un'avaria di motore ha bloccato la CAPRI gruppo 2. Uno degli « sponsors » che patrocinava la Ford Capri era la rivista « Porno-Genesis », molto in voga in USA per i suoi « nudi ». Lo scozzese, ha posato dinanzi ai fotografi con la rivista e con foto di nudi ammettendo candidamente: « Cosa c'è di più bello di un corpo nudo? E' simile ad un bolide di Formula Uno che sibila sul percorso... ».

WATKINS GLEN - La terza tappa della Can-Am, con 75 mila dollari (oltre 45 milioni) di premi, non ha fatto storia. Mark Donohue, grazie al suo bolide mostruoso, forte di 300 HP in più degli avversari ha vinto la prima posizione di partenza, stracciando il record di Peter Revson, girando alla media di oltre 197 kmh, è quindi scattato durante la prima manche ed ha concesso soltanto a David Hobbs su McLaren aspirata di tenersi a distanza, con 39 secondi di distacco.

Il pignone rallenta Scheckter

Jody Scheckter su Porsche 917-10 è giunto terzo ma con un giro di distacco per la rotura del pignone delle marce che lo ha costretto a rallentare. Donohue, quindi, ha anche deciso di aggiungere alla prima vittoria anche il record del giro, marciando alla media di 122,096 miglia orarie, 197 kmh. Le altre Porsche, hanno tentato di tenersi più vicino possibile all'asso di denari, mentre la UOP Shadow di Jack Oliver non ha potuto qualificarsi poiché ha rotto la pompa dell'acqua.

Tra la prima e la seconda manche Can-Am, gli organiz-

WATKINS GLEN CAN-AM - Gara internazionale di velocità valida quale terza prova del Campionato Can-Am 1973 - Watkins Glen (New York) 22 luglio 1973

LA CLASSIFICA

1. Mark Donohue (Porsche 917-10), media di 188,867 kmh; 2. David Hobbs (McLaren M20); 3. Jody Scheckter (Porsche 917-10) a 1 giro; 4. Charly Kemp (Porsche 917-10); 5. John Cannon (McLaren M8F); 6. Tom Dutton (McLaren M8F); 7. Steve Durts (Porsche 917-10); 8. Tom Deyser (Lola T 260); 9. Peter Gregg (Porsche Carrera); 10. Scooter Patrick (McLaren M8F).

La classifica Can-Am (dopo tre prove): 1. Donohue punti 39; 2. Kemp 30; 3. Hobbs 25; 4. Scheckter 24; 5. Follmer 20.

zatori hanno offerto 20 giri delle « vetturine » di Formula V che sono andati allo svedese Bertril Roos alla sua quinta vittoria di categoria, seguito da Wink Bancroft.

Alle 17 — ora locale — ha avuto inizio la seconda manche Can-Am con Donohue in prima posizione, seguito da David Hobbs, stesso giro, Jody Scheckter ad un giro, Charlie Kemp e Bob Brown. Come era previsto Donohue è schizzato via come un proiettile lasciando sulla sua scia David Hobbs che cercava di ridurre il distacco della prima gara.

Jody Scheckter, in terza posizione era a 26 secondi dal primo, ma doppiato nella prima manche. Donohue girava con una superiorità che non entusiasmava il pubblico venuto al Glen per assistere ad un vero duello tra mostri. Una Can-Am dello sbadiglio insomma, ecco, che avrebbe potuto avere miglior esito e coloritura.

Non scherza il «mostro» di Donohue

E' mancato anche George Follmer che ha rotto il motore al primo giro nella prima corsa e non ha potuto partecipare al finale. Forse con Follmer in gara, lo svolgimento avrebbe potuto assumere aspetti diversi. Ma Donohue con il suo « mostro » non ha permesso scherzi ed ha vinto da prepotente, ma con la sua inconfondibile classe di campione non solo della Formula Indy ma anche della Can-Am.

COSI' (IN 21) AL VIA

FOLLMER (Porsche 917-10) 1'39"891	DONOHUE (Porsche 917-10) 1'30"848
HOBBS (McLaren M 20) 1'43"501	SCHECKTER (Porsche 917-10) 1'41"950
KEMP (Porsche 917-10) 1'44"873	HAYWOOD (Porsche 917-10) 1'44"160
CANNON (McLaren M 8 F) 1'47"373	OLIVER (UOP-Shadow DN2) 1'47"057
NAGEL (Lola T 260) 1'48"698	WIEDMER (Porsche 917-10) 1'48"653
PATRICK (McLaren M 8 F) 1'49"164	CORDTS (McLaren M 8 D) 1'49"129
HOPKINS (McLaren M 8 F) 1'51"851	BROWN (McLaren M 8 F) 1'50"466
DUTTON (McLaren M 8 R) 1'53"324	HEYSER (Lola T260) 1'50"466
FELTER (McLaren M 8 E) 1'56"936	DURTS (Porsche 917-10) 1'53"954
SHERMAN (McLaren M 8 R) 1'58"168	GREGG (Porsche Carrera) 1'58"026
	AGOR (McLaren M 8 F) s. t.

● La Mirage di Derek Bell — John Watson e Mike Hailwood — Howden Ganley avrebbero dovuto far uso della trasmissione tedesca «ZF» anziché di quella inglese più leggera Hewland. Ma i tecnici della Casa inglese, prima delle prove, hanno optato per lo Hewland perché l'operazione sarebbe stata troppo complessa ed il risultato dubbio.

13 maggio

Targa Florio

CLASSIFICA	punti
1 PORSCHE CARRERA	20
(Muller-Van Lennep) media kmh 114,691	
2 LANCIA STRATOS	15
(Munari-Andruet)	
3 PORSCHE CARRERA	—
(Kinnunen-Haldi)	
4 CHEVRON B.21	10
(McBoden-Moreschi)	
5 LOLA T.290	8
(Nicodemi-Moser)	
6 PORSCHE CARRERA	—
(Stekkoning-Pucci)	
7 PORSCHE CARRERA	—
(Borri-Barone)	
8 PORSCHE CARRERA	—
(Zbinden-Ilotte)	
9 CHEVRON B.21	—
(Morelli-Nesti)	
10 ALFA GTA	1
(Zanetti-Galimberti)	

Classifica campionato
Ferrari p. 75; Matra 64; Porsche 62; Lola 36; Gulf-Mirage 28; Chevron 17; Lancia 15; Chevrolet 12; Alfa 9.

27 maggio

1000 Km Nurburgring

CLASSIFICA	punti
1 FERRARI 312 P	20
(Ickx-Redman) media kmh 178,944 (n.r.)	
2 FERRARI 312 P	—
(Merzario-Pace)	
3 CHEVRON B.23	12
(Burton-Bridges)	
4 PORSCHE 908/3	10
(Haldi-Cheneviere)	
5 PORSCHE CARRERA	—
(Muller-Van Lennep)	
6 FORD CAPRI	—
(Birrell-Fitzpatrick)	
7 CHEVRON B.23	—
(Welpton-Smith)	
8 CHEVRON B.23	—
(Etmuller-Frey)	
9 BMW 3.0	—
(Hezemans-Ouester)	
10 CHEVRON B.23	—
(Raymond-Humble)	

Classifica campionato
Ferrari p. 95; Porsche 72; Matra 64; Lola 36; Chevron 29; Gulf-Mirage 28; Lancia 15; Chevrolet 12; Alfa 9.

9-10 giugno

24 Ore di Le Mans

CLASSIFICA	punti
1 MATRA-SIMCA 670	20
(Pescarolo-Larrousse) media 202,247 (n.r.)	
2 FERRARI 312 P	15
(Merzario-Pace)	
3 MATRA-SIMCA 670	—
(Jabouille-Jaussaud)	
4 PORSCHE CARRERA	10
(Muller-Van Lennep)	
5 PORSCHE 908/3	—
(Fernandez-Cheneviere)	
6 FERRARI GTB4	—
(Elford-Ballot Lena)	
7 PORSCHE 908	—
(Ortega-Merello)	
8 PORSCHE CARRERA	—
(Kremer-Keller)	
9 FERRARI GTB4	—
(Serpaggi-Dolhem)	
10 PORSCHE CARRERA	—
(Loos-Barth)	

Classifica campionato
Ferrari p. 110; Matra 84; Porsche 82; Lola 36; Chevron 29; Gulf-Mirage 28; Lancia 15; Chevrolet 12; Alfa 9.

24 giugno

1000 Km d'Austria

CLASSIFICA	punti
1 MATRA-SIMCA 670	20
(Pescarolo-Larrousse) media 208,630 n.r.	
2 MATRA-SIMCA 670	—
(Cevert-Beltoise)	
3 FERRARI 312 P	12
(Ickx-Redman)	
4 GULF-MIRAGE	10
(Hailwood-Watson)	
5 GULF-MIRAGE	—
(Bell-Ganley)	
6 FERRARI 312 P	—
(Merzario-Pace)	
7 ALFA 33TT3	4
(Facetti-Pam)	
8 PORSCHE CARRERA	3
(Muller-Van Lennep)	
9 PORSCHE CARRERA	—
(Schurti-Koinigg)	
10 CHEVRON B.23	1
(Dupont-Blancpain)	

Classifica campionato
Ferrari p. 122; Matra 104; Porsche 85; Gulf-Mirage 38; Lola 36; Chevron 30; Lancia 15; Alfa 13; Chevrolet 12.

21 luglio

6 Ore di Watkins Glen

CLASSIFICA	punti
1 MATRA-SIMCA 670	20
(Pescarolo-Larrousse) media 179,040 n.r.	
2 FERRARI 312 P	15
(Ickx-Redman)	
3 FERRARI 312 P	—
(Merzario-Pace)	
4 GULF-MIRAGE	10
(Bell-Hailwood-Ganley)	
5 GULF-MIRAGE	—
(Hailwood-Watson)	
6 PORSCHE CARRERA	6
(Donohue-Follmer)	
7 PORSCHE CARRERA	—
(Gregg-Haywood)	
8 PORSCHE CARRERA	—
(Keyser-Minter)	
9 CHEVY-CORVETTE	2
(Greenwood-Rutherford)	
10 CHEVY-CAMARO	—
(Caster-De Lorenzo)	

Classifica campionato
Ferrari p. 137; Matra 124; Porsche 91; Gulf-Mirage 48; Lola 36; Chevron 30; Lancia 15; Chevrolet 14; Alfa 13.

COSI' (IN 12) AL VIA I MANCHE

V. BRAMBILLA March BMW 1'15"1	WILLIAMSON March BMW 1'14"6
W. FITTIPALDI Brabham BT40 Wood 1'15"4	COULON March BMW 1'15"2
SERBLIN Fina Brabham BT40 Hart 1'15"9	VANDERVELL March BMW 1'15"6
SHANGRI' LA' Surtees TS10 - BDG 1'18"3	E. FITTIPALDI Texaco Star Lotus Nova 1'16"2
BINDER Brabham BT36 RS 1'19"6	VENTURI Brabham BT40 Armaroli 1'18"6
RICCI March 712 Armaroli 1'21"0	PETERSON Texaco Star Lotus Nova 1'19"9

30mila spettatori al «vero» battesimo del SANTAMONICA e i gemini-FITTIPALDI ripagano il pubblico

I fratelli Fittipaldi in azione. In testa Wilson, con la Brabham, che riuscirà alla fine a spuntarla. Dietro Emerson, con la Texaco-Star

La macumba giova a WILSON

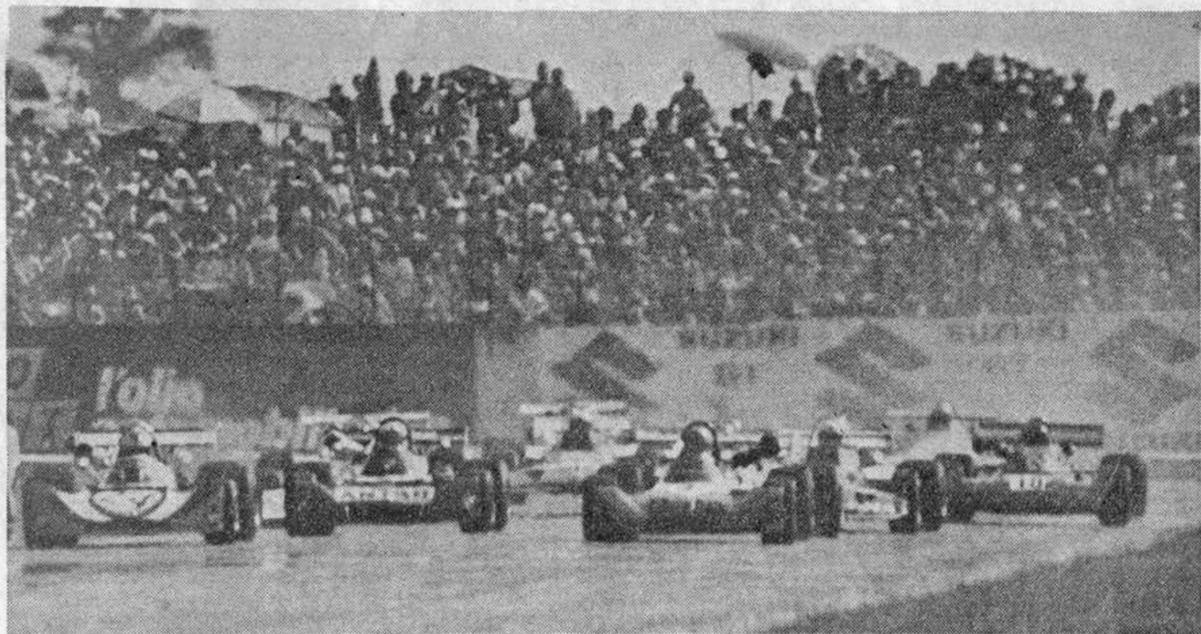
MISANO - In Brasile si racconta una storia sulla nonna di Fittipaldi: si dice che pratici una sorta di rito magico, una specie di macumba, per propiziare le vittorie di Emerson. Questa storia della nonna, tra il serio ed il faceto, ha trovato molte conferme nella fortuna che ha spesso aiutato Emerson, una fortuna a senso unico, tra l'altro, di cui Wilson non avrebbe mai goduto. «Lei pensa solo ad Emerson» dicono i brasiliani informati. Ora questa storia della nonna oggi stava per tornare d'attualità: al diciottesimo giro della seconda manche, quando Wilson era si-

avere quel trionfo a cui tanto teneva. «Sono più contenta che abbia vinto Wilson di quanto lo sarei se fosse toccato ad Emerson» diceva Maria Helena, ed era sincera.

Se la nonna ha pensato a Wilson questa volta, non ha certo usato le mezze misure: infatti, insieme al ritorno alla normalità del motore del vincitore, è venuto un collasso a quello di Emerson: «Avevo l'acqua altissima già dopo dieci giri e poi la pressione ha cominciato a scendere ed ho capito che non avrei potuto finire» raccontava poi il Campione del Mondo «però la mac-

il Lotus-Nova di Emerson ed il BMW di Vandervell, un fatto mai accaduto fino ad ora.

La vittoria di Wilson è comunque giunta abbastanza inaspettata: le quattro March BMW di Williamson, Vittorio Brambilla, Coulon e Vandervell rappresentavano il punto di riferimento per tutti coloro che sanno quanto quest'anno le macchine spinte dall'unità tedesca siano quelle da battere. Ma le corse sono belle perché imprevedute, e quest'oggi gli impreveduti per i piloti March sono stati molti. Il primo è toccato a Vittorio Brambilla che sperava nel successo anche se,



Qui sopra, la partenza della prima manche: in prima fila, le March-BMW di Roger Williamson e Vittorio Brambilla. A destra, si profila già il risultato finale, con i Fittipaldi in testa seguiti da Coulon

curo al comando ed Emerson si avviava a conquistare la piazza d'onore, il motore della Brabham del maggiore dei due fratelli ha avuto uno strano rantolo, si è quasi fermato, ed Emerson è venuto a trovarsi in testa con la possibilità di dare una inaspettata vittoria alla Lotus.

Era ancora la nonna? Francamente sarebbe stato troppo e anche la nonna distante diecimila miglia deve averci ripensato, deve aver considerato che in fondo questa vittoria avrebbe fatto più felice Wilson, da tanto tempo sfortunato protagonista, che il coccolato Campione del Mondo. Così è successo il miracolo: i due fili elettrici che toccandosi erano andati in corto circuito ed avevano fatto sentire a Wilson un improvviso odore di bruciato oltre al calo di potenza, si sono magicamente staccati, tutto ha ripreso ad andare come prima e «Tigron» ha potuto finalmente

china comincia ad andar bene ed anche il motore presto sarà più potente. Dopo la gara di oggi cominciamo ad essere ottimisti».

In effetti Emerson ha condotto una gara da vero campione, prima di tutto nei confronti del pubblico numerosissimo venuto per lui e poi nell'impegno che ha messo a lottare per ottenere un risultato che, col volgere dei giri, da buon piazzamento stava diventando vittoria assoluta. La decisione di montare le gomme della F. 1, più alte e con diversa mescola, presa allo scadere delle prove di sabato, è stata una delle componenti di questo successo: le cose cominciano a girare dunque ed è un vero peccato che non abbia potuto finire la corsa altrimenti si sarebbe avuta anche un'altra circostanza importante per la F. 2: quella di tre vetture, ai primi tre posti, con motori di diversa marca. Il Ford di Wilson,

obiettivamente, senza l'assistenza della Firestone che non aveva inviato il camion, non avrebbe avuto le gomme adatte per condurre la gara in testa.

In ogni modo le gomme non hanno fatto in tempo a dimostrare il loro limite in quanto è toccato al motore di rompersi, subito, dopo neppure un chilometro di corsa fatto in testa. Via una March, sotto un'altra: quella di Williamson naturalmente. E Williamson se n'era proprio andato alla sua maniera invano inseguito dal futuro vincitore. Poi il transistor della March del «rosso» ha deciso di smettere di funzionare e per l'inglese la fondata speranza di bissare il successo di Monza è svanita. Gli è rimasta la magra soddisfazione del giro più veloce.

Per Vandervell e Coulon i problemi sono stati minori ma sufficienti a non farli mai essere più in alto del secondo e terzo

posto assoluto, proprio quelli che hanno occupato alla fine anche se i freni hanno impedito a Coulon di essere secondo al posto del compagno di team.

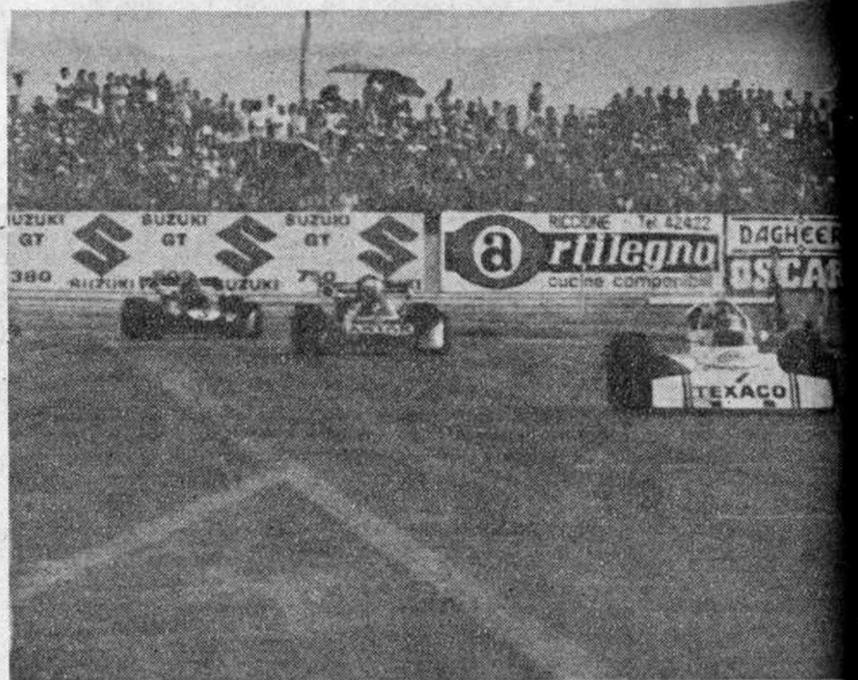
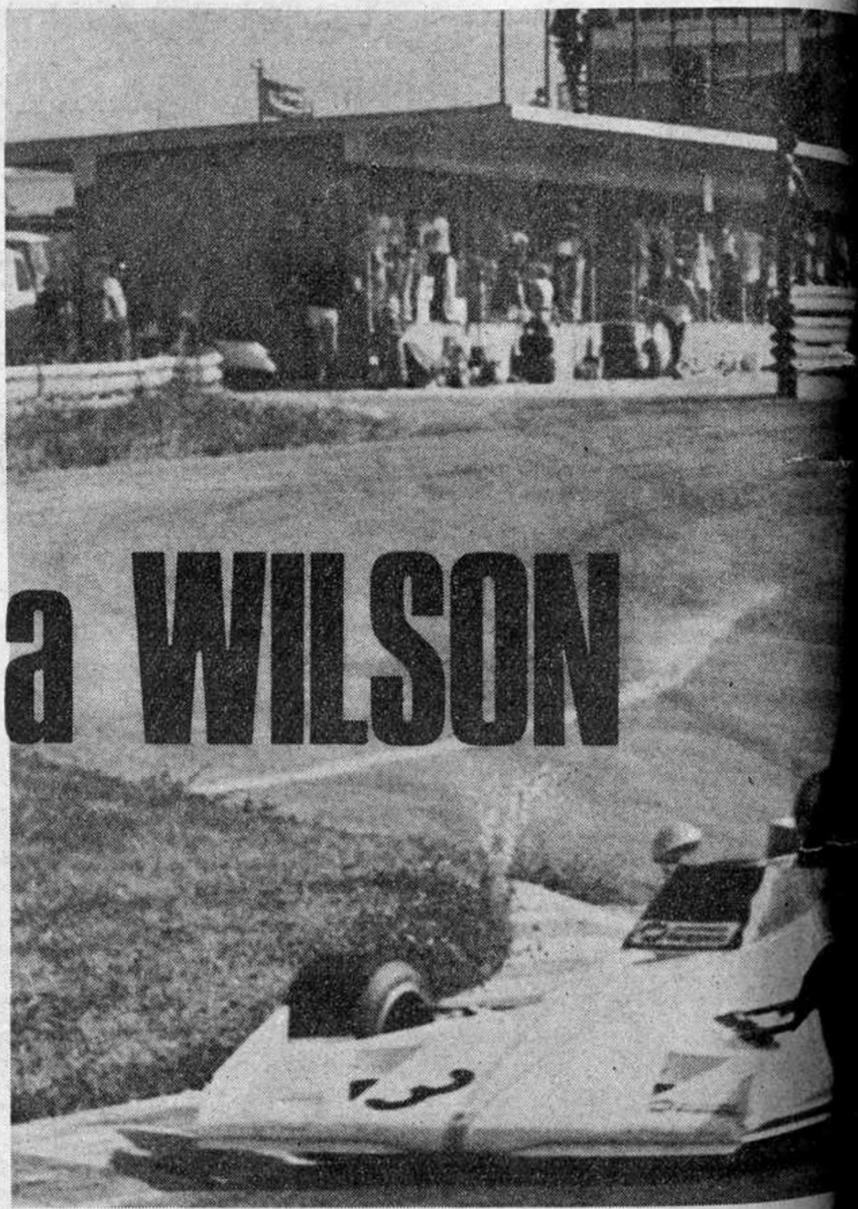
Sparito subito anche Peterson, influenzato e partito con la previsione di non riuscire a correre neppure un giro con un motore rimesso insieme alla meglio, dietro i primissimi si aspettavano gli italiani: erano quattro oltre a Brambilla e potevano prendersi e darci più di una soddisfazione. Invece tutti, nessuno escluso, hanno avuto le loro beghe: Serblin con un impianto elettrico capriccioso che non lo ha lasciato mai tranquillo e che, infine, lo ha fermato; Venturi arrestato dalla bandiera nera per una perdita d'olio che non lo avrebbe comunque arrestato; Shangi'la per la frizione e Ricci per la pompa della benzina.

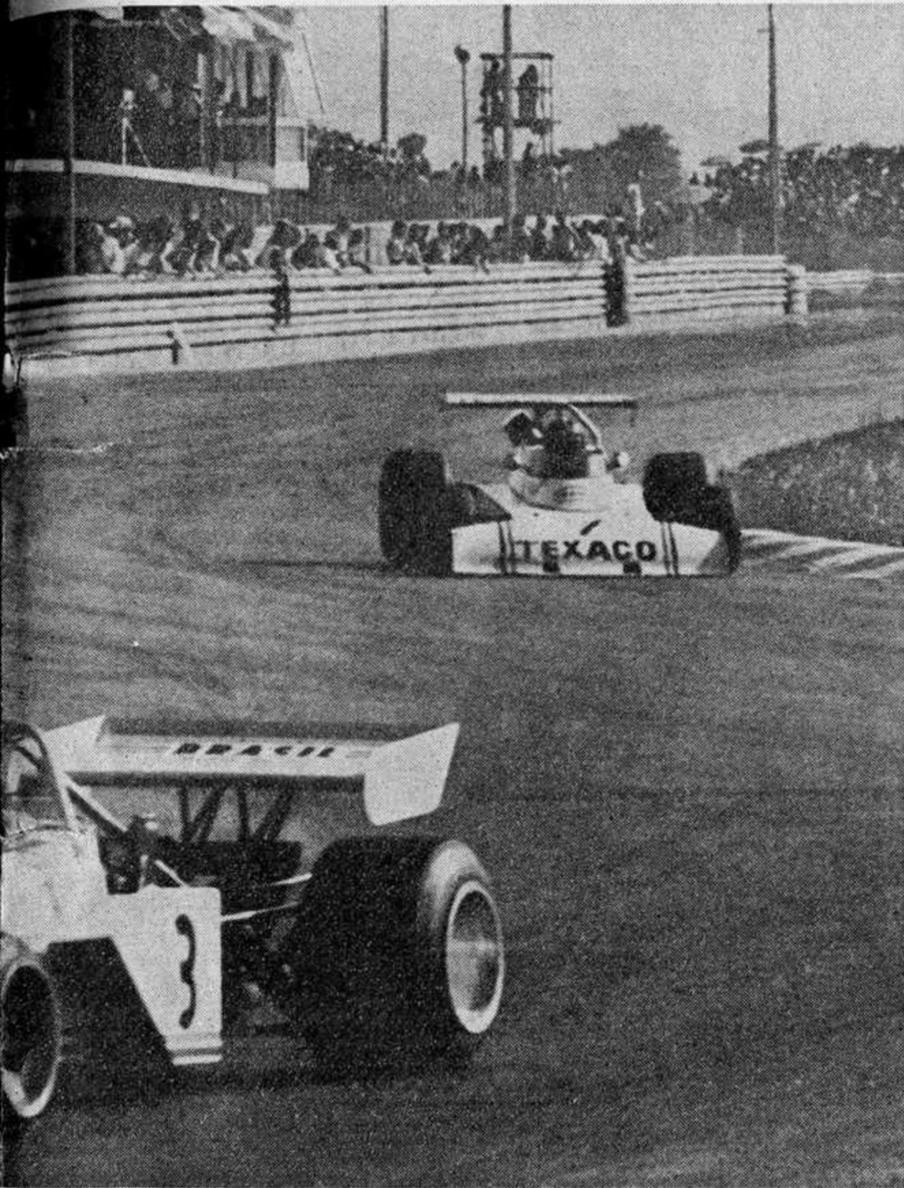
In conclusione, una giornata più spettacolare ed avvincente di

quanto si potesse prevedere ma priva di soddisfazioni per i nostri colori. Unica soddisfazione, certa ed indiscutibile da qualsiasi Commissione di vigilanza, l'Autodromo di Santa Monica: un impianto che lo stesso Campione del Mondo ha definito il più sicuro d'Italia. Un impianto al quale risponde anche il pubblico in modo massiccio. L'inaugurazione ufficiale, col Vescovo di Rimini ne è il varo definitivo.

Quando tutto sarà a posto siamo convinti che anche i piccoli nei della organizzazione di pista (quel commissario che voleva prendere a pugni Peterson, per esempio e gli altri imprudentemente in mezzo alla pista senza adeguata protezione da parte dei compagni) e dei box saranno superati dalla consapevolezza di appartenere ad un impianto che altri invidieranno.

Gabriela Noris



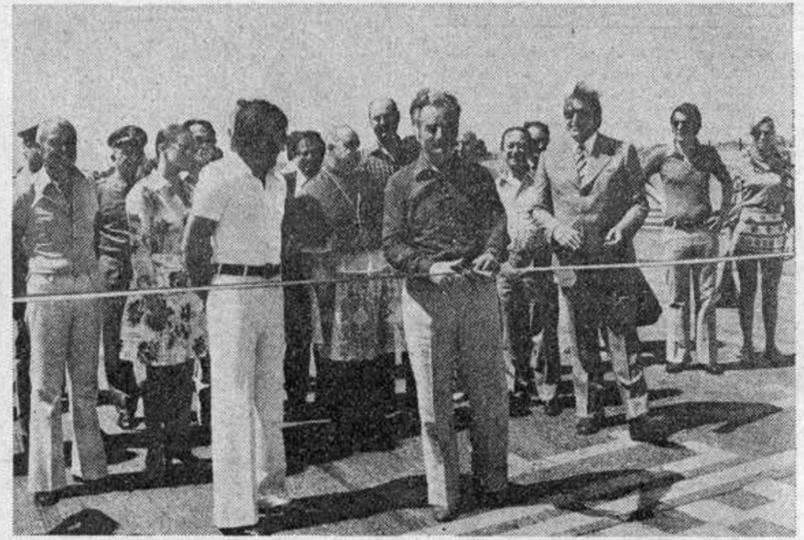


FITTIPALDI vuole le F.1 a MISANO

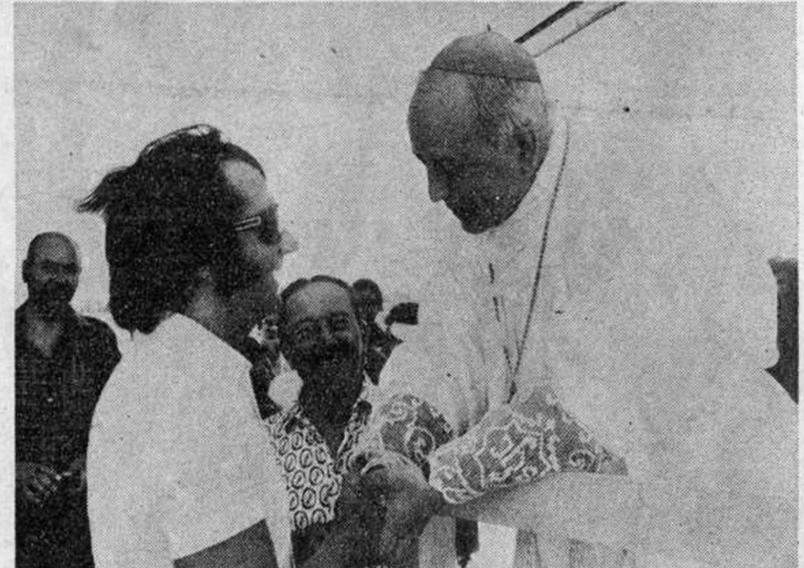
MISANO - Approfitando della presenza del Campione del Mondo, tanto per avere un parere al di sopra di ogni bega provinciale, i dirigenti del circuito di Santa Monica hanno chiesto ad Emerson Fittipaldi di dare (per iscritto) la sua impressione sullo stato di sicurezza della pista. Come è solito fare per carattere, oltre che per il dovere che gli viene dall'essere uno degli esponenti della GPDA, Emerson ha compiuto uno scrupoloso esame di tutti i punti critici del circuito. Ha guardato anche con l'occhio di chi pensa ai problemi del motociclismo seguendo una raccomandazione di Agostini che si è rivolto ai colleghi automobilisti più ascoltati ed esperti in questi problemi. Il risultato della visita di Fittipaldi è stato quanto mai incoraggiante e lo sarà particolarmente considerando che verrà riportato anche in sede internazionale.

Secondo Emerson sarebbero tre o quattro i punti da rivedere, togliendo guard-rail che, in alcuni casi, sono proprio quelli richiesti dalla Commissione di Sicurezza provinciale! In particolare dopo i box, nella insidiosa esse in discesa, Emerson ha suggerito di mettere reti al posto della barriera ARMCO, così come in un punto della curva « della quercia » e nella doppia curva prima dei box.

A suo parere si è trattato di un esame piuttosto facile in quanto, allo stato attuale delle cose, Misano è sicuramente uno degli impianti più sicuri d'Europa. Alla sicurezza Emerson ha aggiunto una lode riguardo alla spettacolarità che secondo lui è superiore a quella degli altri due impianti modello europei: Ricard e Nivelles. Emerson ha concluso con una frase semplice ma significativa: Misano oggi è il circuito più sicuro d'Italia. E non vede che cosa si aspetta a farci correre le F. 1.



Sopra, l'inaugurazione ufficiale dell'impianto di Misano Adriatico, con il classico taglio di nastro. Sotto, Emerson e l'arcivescovo di Rimini dopo la messa al campo che ha iniziato la bella giornata di Misano



Subito prima della curva della quercia, già ferme le F. 2 di Peterson (se ne vede ancora il fumo) e Vittorio Brambilla. Siamo al primo giro di gara, e due dei protagonisti sono già fuori corsa

PRIMA MANCHE

Le bianche fumate (di Ronnie e C.)

Il motore di Peterson era stato rimesso in sesto per poter fare un giro simbolico di pista e Ronnie era un po' preoccupato temendo di romperlo già al giro di lancio. Invece anche la Texaco Star dello svedese è riuscita a partire insieme agli altri undici dello schieramento e non è stata neppure la prima a rompersi! Dopo la partenza tipo Indy, Vittorio Brambilla che era riuscito a guizzare in testa davanti a Williamson, ha sentito improvvisamente mancare il suo motore. Le macchine stavano infilando nel curvone davanti ai box quando una biella del BMW del monzese ha rotto il carter inondando la pista d'olio. Nel caos che è seguito c'è stato anche un incidente finito fortunatamente bene; Venturi ha rallentato trovandosi ostacolato dalla March di Brambilla che decelerava e Binder,

forse preso alla sprovvista, gli è piombato addosso catapultandosi sulle ruote della Brabham e volando fuori strada. Pochi danni alle vetture ma Venturi ha accusato il distacco del muso dal suo alloggiamento ed ha dovuto continuare alla meglio, mentre Binder ha letteralmente perduto un collettore di scarico proseguendo poi a tre cilindri per tutta la corsa.

Ma il primo giro non era ancora concluso: puntuale alla « curva della quercia », il motore di Peterson è esploso lasciando una enorme nuvola d'olio bruciato. Con Binder rientrato ai box il secondo giro iniziava con solo nove macchine e con Williamson davanti a Wilson F., Vandervell, Coulon, Emerson F., Shangrila, Serblin (partito cauto secondo le raccomandazioni di de Adamich!), Ricci e lo staccato Venturi.

Le prime battute sono di assestamento: Williamson sente di poter vincere facilmente e decide di mettere un certo margine tra sé e gli altri, tanto per sicurezza. Wilson F. è abbastanza tranquillo al secondo posto perché Vandervell deve guardarsi da Coulon oltre che da un calo nella pressione della benzina che rallenterà poi tutta la sua gara. Coulon a sua volta è insidiato da Emerson F. che con la ruote della

F. 1 ha guadagnato mezzo secondo al giro rispetto alle prove. Ben presto i due riescono a superare Vandervell ed a formare un quartetto di testa insieme all'indisturbato Williamson ed a Wilson F. che si trova ancora a portata di mano. Dietro le cose sono mutate: Serblin è riuscito a superare il coriaceo Shangrila ed è sicuro sesto mentre Ricci si difende bene in ottava posizione. Venturi, in conseguenza dei guai al primo giro è più lontano ma guadagna visibilmente rispetto a coloro che lo precedono. E' rientrato anche Binder. Fino a metà gara l'interesse è per la lotta per il terzo posto tra Coulon ed Emerson F. Il francese ha noie ai freni (deve pompare ad ogni frenata) ed accusa anche il gran caldo mentre il Campione del Mondo non gli dà tregua e nei tratti più guidati guadagna sensibilmente rispetto all'avversario. Tocca a Venturi facilitare involontariamente Fittipaldi nel sorpasso: al momento del doppiaggio, Coulon ha un'esitazione e Fittipaldi s'infilza e diventa terzo alle spalle del fratello e di Williamson che ha appena segnato il record del giro in 1'14"8.

Nel frattempo si è fermato Shangrila con la frizione rotta e Serblin ha cominciato ad accusare i disturbi di ali-

mentazione elettrica che lo avevano già fatto soffrire in prova. E' costretto anche ai box dove perde oltre due giri.

Al 19. passaggio colpo di scena: in testa arriva Wilson Fittipaldi col fratello Emerson alle spalle, solo quattro secondi più indietro. Williamson si è fermato sul percorso col motore ammutolito per un banale guasto al transistor. Ma il bello deve ancora avvenire: se qualcuno infatti pensa che Emerson voglia dar vita facile al fratello si sbaglia. Il « Rato » comincia a tirare come un disperato arrivando spesso alle frenate a ruote bloccate e roscchiando decimi su decimi a « Tigron ». Nel mezzo del duello ci si mette anche Ricci, involontario autore di un testa-coda per il cedimento della cinghietta della pompa della benzina alla curva della quercia. I Commissari, volenterosi ma un po' imprudenti (il Campione del Mondo si lamenta a gara finita) vanno in mezzo alla pista e vengono schivati come birilli dai due leader. Malgrado l'impegno Emerson non riesce comunque a prendere più di due dei quattro secondi al fratello anche per via di una cambiata sbagliata nel doppiaggio di Binder ad un giro dalla fine. Wilson così vince la manche davanti a Emer-

son, Coulon, Vandervell ed a Venturi, quinto ad un giro.

SECONDA MANCHE

Scintilla di nuovo WILLIAMSON

La seconda manche prende il via con molto ritardo, le macchine sono dieci per la rinuncia di Peterson e Shangrila; sono in pista invece Vittorio Brambilla, che è riuscito a cambiare il motore, e Williamson col transistor sostituito. C'è una piccola differenza però nello schieramento: l'italiano e l'inglese, che nella prima manche erano in prima fila, ora sono in ultima senza più speranze di vittoria assoluta. I fratelli Fittipaldi scattano in testa con Wilson che acquista subito un paio di secondi su Emerson che presto s'accorge di un anormale aumento nella

CONTINUA A PAGINA 28

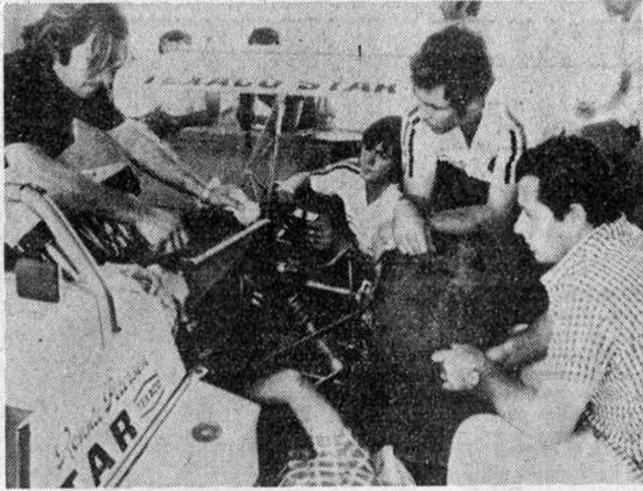
CONTINUAZ. DA PAGINA 27

temperatura dell'acqua. Dietro ai due sono Coulon e Vandervell che precedono Serblin a cui ben presto si accoda Williamson partito ventre a terra con l'intenzione di vincere almeno la manche. Il desiderio di Williamson viene però a lungo ostacolato da Coulon che, malgrado il ripetersi degli inconvenienti ai freni, riesce a tenersi tenacemente davanti all'avversario. Approfittano di questa lotta i fratelli Fittipaldi che riescono a tenere immutato il loro vantaggio per tutto il primo terzo di gara.

All'ottavo giro però Williamson, dopo un paio di staccate fumanti, riesce a lasciarsi alle spalle le BMW di Coulon e Vandervell e dalla terza posizione parte all'attacco del brasiliano al comando. In questa fase di gara viene fermato Venturi con la bandiera nera perché fuma a causa di una perdita d'olio mentre poco dopo anche Serblin e Ricci sono costretti al ritiro per l'acuirsi dei guasti già subiti nella prima manche.

L'attacco di Williamson è inesorabile: si avvicina sempre più al Campione del Mondo e quando lo raggiunge impiega tre giri a passarlo, un tempo notevole considerando la differenza di potenza tra il BMW dell'inglese ed il Lotus-Nova dei Fittipaldi. Il sorpasso di Williamson a Emerson non è comunque l'unico avvenimento del diciassettesimo giro: Wilson, la cui macchina ha sempre funzionato alla perfezione, proprio subito dopo i box accusa un cedimento al motore che appare definitivo tanto che Williamson ed il fratello lo passano anche prima del rettilineo opposto.

Stranamente però la macchina di Wilson riprende ad andare regolar-

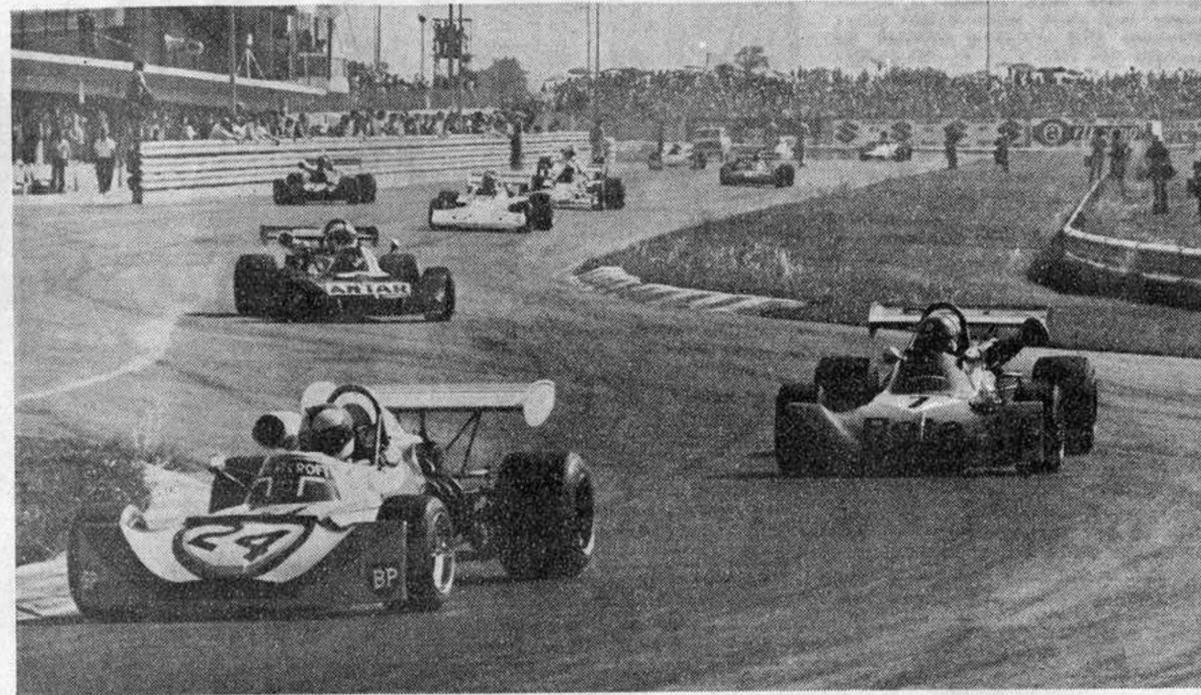


Non è stata certo « tranquilla » la trasferta a Misano per le Texaco Star. A destra, Gianni Pedrazzani a consulto con gli uomini Lotus sul motore Peterson. A destra, Emerson va a cambiare muso in prova



Affannosa sin dalle prove la preparazione delle LOTUS

Il record di WILLIAMSON non è il « limite » delle F. 2



Williamson, Brambilla e Coulon si muovono dallo schieramento per il giro di lancio. Williamson si è dimostrato veramente in forma, ottenendo il miglior tempo sia in prova che nelle due manches

mente: per un fenomeno che ha del miracoloso: due fili elettrici che si erano toccati provocando un corto circuito, si staccano da soli continuando a svolgere regolarmente il loro lavoro. Il futuro vincitore si rende così conto che questa è la sua giornata. Riparte all'attacco del fratello, lo supera e riacquista quel vantaggio che gli permette di tornare al essere primo nella classifica per somma di tempi. Williamson rimane uccel di bosco e nessuno vuol prendersi la briga di togliergli la soddisfazione simbolica della vittoria di manche, mentre Wilson ed Emerson precedono ora Vandervell che ha superato Coulon, vittima di un testa-coda per i soliti guai ai freni. Per il francese il testa-coda vuol dire anche la perdita di un posto in classifica assoluta a vantaggio del compagno. Quinto, ma molto staccato, è Vittorio Brambilla che oltre alle gomme inadeguate ha un motore fiacco.

Mentre si aspetta un finale regolare ed un trionfo tutto brasiliano, la Lotus di Emerson comincia a fumare fino a fermarsi grippata al 25. passaggio, proprio davanti ai box. Con la visibilità ormai quasi nulla Williamson sale sul podio insieme al vincitore Wilson Fittipaldi che rimane un po' male perché la sua bottiglia di champagne invece di esplodere dirompente fa un piccolo « put » che non gli permette, per fortuna, di fare la doccia al presenti. Qualcuno commenta « quello lì è champagne di San Marino! ».

g. n.

COPPA D'ORO TEXACO - TROFEO MARLBORO - gara internazionale di Formula 2 - Autodromo di Santa Monica, Misano Adriatico - 22 luglio 1973

LE CLASSIFICHE
1 manche

1. Wilson Fittipaldi (Brabham BT 40), che compie i 30 giri, pari a km 104,640 in 38'06"2, media 164,766 kmh; 2. E. Fittipaldi (Texaco Star) 38'08"3; 3. Coulon (March BMW) 38'18"6; 4. Vandervell (March-BMW) 38'37"5; 5. Venturi (Brabham BT40) a 1 giro; 6. Serblin (Brabham BT40) a 3 giri; 7. Binder (Brabham BT36) a 5 giri; 8. Ricci (March 712) a 11 giri; 9. Williamson (March-BMW) a 12 giri; 10. «Shangry-La» (Surtees TS10) a 19 giri.

Giro più veloce: Williamson, in 1'14"8, media 167,872 kmh

Il manche

1. Roger Williamson, 30 giri in 38'12"4, media 164,043 kmh; 2. W. Fittipaldi 38'21"8; 3. Vandervell 38'30"5; 4. Coulon 38'50"4; 5. Vittorio Brambilla (March-BMW) 39'07"4; 6. Binder a 1 giro; 7. E. Fittipaldi a 5 giri; 8. Ricci a 6 giri; 9. Venturi a 21 giri; 10. Serblin a 27 giri.

Giro più veloce: Williamson, in 1'14"8, media 167,872 kmh.

Finale (per somma dei tempi)
1. Wilson Fittipaldi, 60 giri in 1.16'28", media 164,213 kmh; 2. Vandervell 1.17' e 18"; 3. Coulon 1.17'09"; 4. E. Fittipaldi a 5 giri; 5. Binder a 6 giri; 6. Williamson a 12 giri; 7. Ricci a 17 giri; 8. Venturi a 22 giri; 9. Brambilla a 30 giri; 10. Serblin a 30 giri.

Sessanta milioni d'incasso

MISANO. Finalmente si è visto il pienone, un pienone che nemmeno le moto avevano fatto registrare in tempi migliori. La stradina d'accesso al Santamonica è stata a lungo veramente intasata, nonostante lo schieramento di forze della Stradale e le macchine erano parcheggiate da tutte le parti. Si parla di oltre ventimila paganti, ma al momento in cui scriviamo queste note non siamo in grado di darvi informazioni più precise: certo che per pagarsi le spese gli organizzatori avevano bisogno di 12.000 paganti, (che questa volta dovrebbero veramente esserci stati). I biglietti costavano 3.000 lire, prezzo unico. Cioè una sessantina di milioni (lordi) d'incasso.

V8eBlogScans

Una italiana in F.2 nel '74?

● Pare siano arrivate in Italia, destinazione l'officina di Bielli le due monoposto Brabham BT 40 F. 2 che la CSAI avrebbe ordinato per la sua squadra azzurra. Le vetture sarebbero corredate di una buona dose di pezzi di ricambio e saranno pronte al più presto per i primi allenamenti. Tra gli altri, intenzionato a comprare monoposto di F. 2 marca Brabham anche Dario Fiorelli (leggi Scuderia Italia) che è partito in questi giorni per definire l'acquisto: il pilota per il 1974 pare avrà la gonnella...

● E' ormai certa la gara di F. 3 in programma il 5 agosto a Pergusa: già dalla ultima gara della specialità a Casale il dott. Ladelfa, inviato dell'AC Enna aveva contattato i vari piloti, offrendo loro un piccolissimo ingaggio. Ma gli interessi di campionato sono veramente alti: così ci saranno certamente Carlo Giorgio e Alberto Colombo, mentre altri verranno sulla scia dei primi due. Tra l'altro sono già diramati i regolamenti delle gare in programma sempre sull'autodromo di Pergusa: si tratta della 12. Coppa Città di Enna, valevole per il campionato euromarche 2000 in programma il 15 agosto e la gara di F. 2, denominata il G.P. del Mediterraneo che si disputerà la domenica dopo.

MISANO - Mentre i suoi meccanici lavoravano di lima sulle pinze dei freni anteriori, Roger Williamson camminava nervosamente avanti e indietro col timore che l'ultima serie di prove potesse concludersi. « Pensavo che la macchina sbandasse tanto in frenata a causa della messa a punto speciale fatta per correre sul ghiaccio, in Svezia, domenica prossima... » diceva scherzando il rosso, « poi ci siamo accorti che le pinze strisciavano sui cerchi, in pochi minuti tutto dovrebbe essere a posto. » Con la March BMW che ondeggiava paurosamente Williamson aveva già segnato il secondo miglior tempo assoluto ed il migliore della giornata ad un paio di decimi dal record di Vittorio Brambilla del venerdì. Nessuna meraviglia quindi che appena ripartito dopo l'eliminazione dell'inconveniente sia sceso di oltre mezzo secondo portandosi, con l'1'14"6, alla posizione al palo.

Il tempo di Williamson non è certo il limite della F. 2 a Misano: le poche macchine in pista, il caldo e soprattutto il tanto olio che aveva perduto Peterson durante il primo giro della mattina quando un tubo si era staccato mandando cotto il motore, non hanno permesso di avere la giusta misura delle possibilità delle F. 2 rispetto, per esempio, ai tempi di 1'14" delle F. 5000 e di 1'12" e qualcosa delle F. 1. Emerson Fittipaldi e Peterson, i due piloti che avrebbero potuto dare veramente il limite della formula su questa pista, si sono trovati ancora una volta alle prese con le Lotus 74 (Texaco Star per doveri di sponsor) quanto mai lontane da una messa a punto decente.

Praticamente senza migliorie dopo Rouen, le macchine non sono state neppure provate per i troppi impegni dei piloti e Fittipaldi ha passato le due giornate di prove a tastare soluzioni diverse nelle regolazioni, muso compreso che è tornato ad essere quello grande tipo Nivelles.

Durante il suo intenso lavoro, proprio quando il tempo rinfrescava e si potevano sperare progressi, Fittipaldi è stato anche protagonista di una lieve disavventura che gli ha fatto perdere tempo e la possibilità di usare il muso largo: scendendo nel tratto dopo i box ha rotto il cavo dell'acceleratore e portandosi fuori pista ha danneggiato il muso riparato poi nella serata. I tempi del Campionato del Mondo sono restati comunque molto lontani da quelli della March BMW tanto che è difficile prevedere sensibili miglioramenti nel corso della stagione anche col motore a testata modificata che dovrebbe essere pronto per Enna.

Sull'onda dei problemi, Peterson ha superato ampiamente il compagno di squadra: la sua Lotus è stata modificata nel circuito dell'olio senza che a Novara, alla Novamotor, si sapesse nulla. Nuovo serbatoio, filtro in diversa posizione ed una valvola di regolaggio della pressione supplementare. Scompensi di pressione nel circuito hanno causato prima lo sfilamento di un tubo di raccordo e la rottura di un motore, poi, quando sabato sera un nuovo motore era montato, la circolazione anomala ha lasciato le parti vitali a corto di lubrificante e tutto si è rotto un'altra volta.

Il tentativo di portare un albero motore da Novara e provare una riparazione d'emergenza è stato abbandonato e la macchina rimessa in sesto per poter prendere il via simbolicamente. Così, prima della corsa, con

sole dodici auto verificate a causa di ingiustificate defezioni, già uno dei protagonisti era fuori discussione, una prospettiva scoraggiante per una gara da due manche da 80 giri (oltre 250 km), tanto che gli organizzatori hanno deciso la riduzione del numero di giri a 30 per manche in modo da evitare un eccessivo impoverimento.

Nel bilancio di fine prove ancora una volta la parte del leone l'hanno fatta i motori BMW e nelle prime cinque posizioni sono finiti quattro piloti con la March spinta da questa unità. Al fianco di Williamson in prima fila, dopo avere dominato la sessione di venerdì, è rimasto Vittorio Brambilla che sabato ha accusato seri problemi di surriscaldamento al motore speciale portato di persona da Mr. Schnitzer. Nella notte prima della gara è stato rimesso in fretta e furia quello di venerdì già un po' affaticato.

Dopo molti tentativi anche Coulon e Vandervell, con le due March di Brian Levis, sono riusciti a scendere a tempi competitivi: « abbiamo ancora un secondo in più e non riusciamo a capire perché » diceva l'efficiente Brian. In effetti il motore di Coulon revisionato in Inghilterra alla March ed il ritorno delle noie croniche al cambio di Vandervell hanno tenuto questi piloti un po' al di sopra delle prestazioni solite tanto che Wilson Fittipaldi è riuscito a portare la sua satellitante Brabham al quarto posto benché invece del motore Schnitzer BMW fosse ritornato al Ford di Wood. « Dopo che abbiamo provato lo Schnitzer a Rouen, Wood è venuto a prepararci di insistere col suo motore. Questo che ho a Misano è nuovo, con l'iniezione al centro dei cornetti e modifiche alla testata. Però nel complesso la macchina non va più di così ed il problema non è solo del motore » diceva un po' sconsolato Wilson dopo essersi reso conto che non avrebbe più potuto migliorare l'1'15"4 di venerdì.

Prima di Emerson Fittipaldi, solo settimo con l'1'62"2, nello schieramento si è infilato Serblin con la Brabham Fina di de Adamich. Il ripetersi di un inconveniente allo spinterogeno ha tenuto in pena il vicentino fino alla fine delle prove: « Ratta, a volte si spegne ». Poi tutto è stato riparato ma non in tempo per migliorarlo. Shangri-La con la Surtees non perfetta dopo la ricostruzione e Venturi con barre inadeguate e motore non al massimo sulla Brabham Marlboro (mai viste tante Brabham in una corsa di F. 2 quest'anno) precedono il modesto Binder, lo sfortunato Peterson e Ricci che praticamente non ha mai girato essendogli rotto il motore subito il primo giro di prove.

g. n.

Le Mexico impegnate in velocità FARGION tra i funamboli

MISANO - Questa volta i funamboli delle Mexico hanno avuto pane per i loro denti: non più pistine tipo kartodromi (e non ce ne vogliono gli amici di Varano, Magione e Casale) ma un tracciato veloce, con curvoni impegnativi, dove però a dire il vero, venivano molto fuori le doti velocissime dei motori migliori.

Davide Fargion ha vinto questo match al Santamonica, vendicandosi della beffa di Casale che lo aveva visto fuori gara al primo giro: e ha vinto senza ombra di discussione, dominando dal primo giro all'ultimo prima con la Lombardi alle spalle (e deve essere un mastino veramente duro la nostra Lella) e poi con l'amico Mascagni, col quale evidentemente ha potuto trovare un discreto accordo per rintuzzare gli attacchi della capolista della classifica del challenge. E' mancato all'appuntamento coi primi tre, che hanno sempre lottato tra loro, Beppe Schenetti che a dire il vero aveva fuso in prova e ha dovuto correre con un motore un poco arrangiato: «Baronio» ha mantenuto la posizione sino alla fine davanti a Negro, dal quale forse ci aspettavamo qualcosa di più. Degli altri da citare la sfortuna di Albero che fora nel giro di ricognizione e di Chicco D'Amore, che non ha potuto sfruttare il suo motore bomba essendo stato speronato proprio sul più bello.



Sul podio, da sinistra Mascagni, Fargion e la Lombardi, secondo, primo e terza nella gara Mexico. Il 23 settembre, l'autodromo di Misano dovrebbe ospitare una 4 Ore per queste berline appassionanti

Tredici macchine alla via della prima batteria, sotto un sole cocente che non perdona veramente i protagonisti della gara: per la prima volta in tutto il challenge la partenza viene data lanciata, ma i concorrenti

pare non incontrino nessuna difficoltà. Scatta in testa Fargion (Autos) mentre si accende la lotta per il secondo posto tra Alvisi (Terenzi), Negro (Perosino) e «Baronio» con la macchina della Tanarauto di Ales-

sandria. La spunta quasi subito quest'ultimo, mentre Alvisi è vittima di un testacoda: risale fortissimo anche D'Amore (Tanarauto) che si insedia saldamente al terzo posto, mentre quarto dopo lunga lotta con Negro è Schenetti (Bellei). Nulla cambia fino al termine degli otto giri, con Fargion imprendibile che regola gli avversari in queste posizioni.

Una macchina in meno (12) per la seconda batteria, forse più movimentata per la lotta che si accende subito per il primo posto. Dopo una fulminea partenza di Mascagni (Autos) è la Lombardi (Tanarauto) a prendere il comando, mentre Mascagni cede anche a Buda (Terenzi). Il terzo procede compatto per diversi giri, fino a quando Buda supera la Lombardi che molto cavallerescamente gli cede il passo al termine del rettilineo: ma si vede chiaramente che l'alessandrina risulta più veloce nel tratto misto e tenta di riprendersi la prima posizione. Alle spalle dei primi tre le posizioni sono abbastanza stabilizzate con Giorgetti quarto seguito da Benusiglio (Tanarauto).

Nulla di fatto sino al termine della gara, ma molti avanzano dubbi sulla regolarità del motore del vincitore: basta infatti alzare il cofano che la realtà appare e non rimane altro che togliere di classifica la vettura vincitrice.

1. COPPA SANTAMONICA - Gara nazionale di velocità in circuito valevole per il Challenge Kleber Ford Mexico e il campionato Chevron di F. Ford - Misano 21-22 luglio 1973.

LE CLASSIFICHE

F. Ford I Batteria
1. Renzo Zorzi (Dulon) 12'29"1 media 143,098; 2. Sassi (Delta) 12'30"7; 3. Nisini (Lotus) 12'41"6; 4. Caglioni (BWA) 12'42"7; 5. Daccò (Dulon) 12'45"9; 6. Ragaiolo (BWA) 12'46"8; 7. Sterzel (Delta) 12'57"4; 8. Kalagian (Royale) 13'01"1; 9. Minardi (BWA) 13'01"9; 10. Vincenzetti (Tecno) 13'03"3; 11. Carrano (Lotus) 13'09"8; 12. Maggioni (BWA) 13'17"4; 13. Senni (Delta) 13'20"5; 14. Scozzaro (Tecno) 14'06"8; 15. Marelli (Lotus) a 2 giri.

Giro più veloce: Sassi (Delta) 1'32"8 media 135,310 kmh.

II Batteria

1. Ernesto Vita (Gozzoli) 12'26"9 media 134,494 kmh; 2. Terzi (Delta) 12'30"1; 3. Boscotrecase (Tecno) 12'30"7; 4. Brunelli (BWA) 12'36"1; 5. De Francischi (Delta) 12'40"7; 6. Del Panta (De Sanctis) 12'53"6; 7. Aurienna (Dulon) 13'09"2; 8. Fassi (BWA) 13'29"7; 9. Bertini (Lotus) 13'38"2; 10. Maestri (Brabham) 13'39"2; 11. Lodola (Tecno) 13'40"6; 12. Torta (BWA) 14'03"9; 13. Paschetto (Tecno) a 1 giro; 14. Ternovi (Tecno) a 1 giro; 15. Vairani (Matta) a 4 giri.

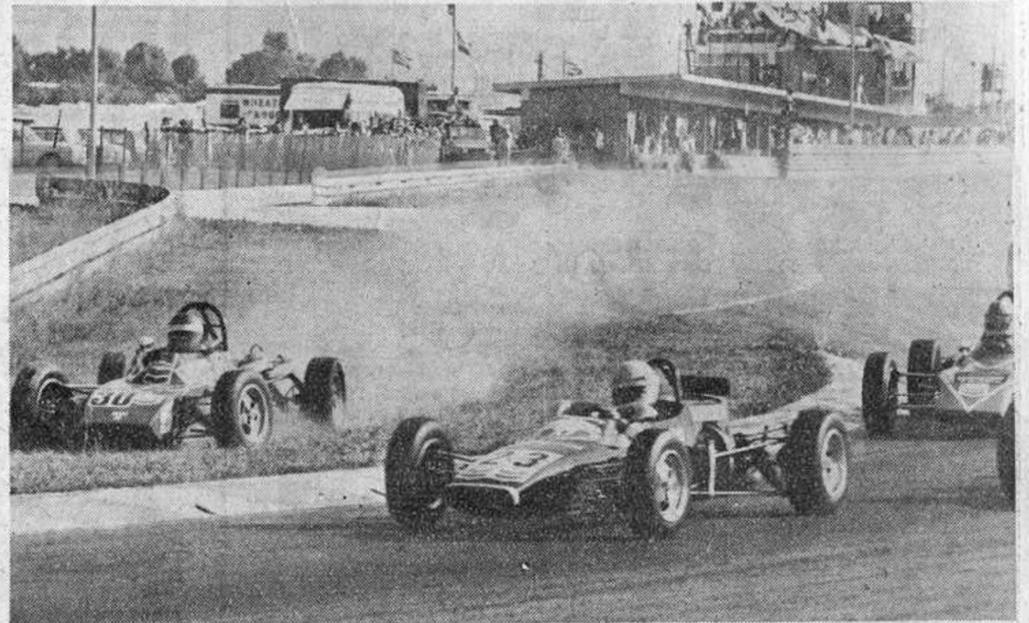
Giro più veloce: Vita (Gozzoli) 1'32" media 136,48 kmh.

Finale

1. Augusto Terzi (Lotus Delta) 30'44"4 media 136,157 kmh; 2. Zorzi (Dulon) 30'53"3; 3. Sassi (Lotus Delta) 31'07"9; 4. Sterzel (Lotus Delta) 31'13"3; 5. Daccò (Dulon) 31'14"5; 6. Ragaiolo (BWA) 31'27"4; 7. Boscotrecase (Tecno Pirola) 31'27"7; 8. Brunelli (BWA) 31'30"8; 9. Minardi (BWA) 31'33"8; 10. Caglioni (BWA) 31'48"9; 11. Del Papa (De Sanctis) 31'49"2; 12. Vigezzi (Tecno) 32'07" e 1; 13. Bertini (Lotus) 32'47"6; 14.



A sinistra, il gruppone delle Mexico si avventa nella «esse» dopo il traguardo al primo giro della seconda batteria. In testa Mascagni, la Lombardi, Buda (che vincerà ma sarà squalificato) e Pucci. A destra, nella gara di F. Ford, vediamo la Dulon di Aurlemma nel prato, mentre passa la BWA di Fassi. La gara l'ha vinta Augusto Terzi su Lotus Delta



Brivido in F. FORD: travolto un commissario

MISANO - I primi giri, è risaputo, sono i più pericolosi in tutte le gare d'auto in quanto le macchine corrono l'una a ridosso dell'altra ed è facile specie nelle staccate toccarsi e provocare qualche guaio. E' esattamente quello che è successo nella gara di F. Ford: alla staccata alla fine del rettilineo per motivi che ancora adesso appaiono poco chiari, il siciliano De Francischi, al volante di una Lotus Delta, parte per la tangente, ma non verso l'esterno, come ci si può aspettare, ma bensì verso l'interno. A quel punto la velocità è veramente elevata: nel suo fuori strada la monoposto impazzita ha travolto un commissario di percorso, il giovane ventenne Dino Fossacchelli, studente di Rimini, che tutto si aspettava tranne che la macchina prendesse quella direzione. Un secondo commissario, poco distante con un balzo acrobatico l'ha evitata: la macchina quindi ha riattraversato la pista, finendo rallentata dalle reti di contenimento.

Scattava immediato l'allarme per il giovane commissario che appariva subito malconcio: a un primo esame si potevano riscontrare un trauma cranico, poi trauma toracico e una doppia frattura esposta alle gambe, che veniva imme-

diatamente ricomposta, mentre il dott. Guestella anestesista provvedeva all'interno del «Life Car» (una ambulanza modernissima dotata di tutti gli impianti necessari alla rianimazione) a somministrare ossigeno al ragazzo. Passavano solo pochi minuti (per l'esattezza non più di venti) che il giovane, a bordo dell'ambulanza e scortato dalle sirene della Polizia giungeva all'ospedale.

Sulla dinamica dell'incidente si fanno molte ipotesi: una delle più credibili fa pensare o ad un malore del pilota (è stato visto procedere negli ultimi metri col capo reclinato da una parte); o a un guasto meccanico, come ad esempio il bloccaggio dell'acceleratore, visto che la posizione in cui è uscito non è certo nelle normali traiettorie. Ad ogni modo il pilota De Francischi, che accusava al termine dell'incidente solo qualche contusione, è stato invitato a presentarsi in ospedale dove gli verranno fatti esami del caso, per scoprire se realmente le sue condizioni sono nei limiti consentiti per praticare questo tipo di sport.

a Sterzel che a sua volta ha regolato Daccò e Ragaiolo.

Ora la carovana della F. Ford si ferma per qualche tempo: nel frattempo speriamo di venire a sapere qualcosa nei riguardi di «Lucas», capolista della classifica e per ora sospeso, anche se voci fondate lo ritengono in perfetta regola con il regolamento tecnico della Ford.

LE BATTERIE

Partono lanciate anche le monoposto scuola, a dir il vero molto corrette e precise nel mantenere gli schieramenti sino all'abbassarsi della bandiera di Remo Cattini. Il più rapido è Renzo Zorzi, con la Dulon, che precede Ragaiolo (BWA) e Lorenzo Sassi (Lotus Delta) iscritto dal team Morrogh. Pre-

sto cede Ragaiolo e Sassi ne approfitta per prendere il secondo posto davanti a Nisini (Lotus) e Pepe Caglioni (BWA). E' fermo dal secondo giro Truci (Delta) con un rinvio del cambio rotto mentre la corsa procede senza particolari emozioni: Zorzi non perde veramente una battuta e piomba sul traguardo con un secondo e mezzo di vantaggio su Sassi.

Molto più combattuta la seconda batteria, con Vita (Gozzoli) e Terzi (Lotus Delta) in stretta lotta per la prima posizione: sono subito fuori gara invece Monguzzi (BWA) e Moreschi (Tecno) che vengono in contatto al termine del primo giro. Il giovane Vita resiste bravamente all'attacco di Terzi (che tra l'altro procede senza musetto) e riesce alla fine degli otto giri a portare la sua Gozzoli sul traguardo davanti alla Delta di Terzi.

Carrano (Lotus Delta) a 1 giro; 15. Maestri (Brabham) a 1 giro; 16. Fassi (BWA) a 1 giro; 17. Aurienna (Dulon) a 1 giro; 18. Nisini (Lotus) a 4 giri.

Giro più veloce: Terzi (Lotus Delta) 1'32"2 media 137,684 kmh.

Ford Mexico

I Batteria
1. Davide Fargion 14'37"1 media 114,529; 2. «Baronio» 14'41"2; 3. D'Amore 14'44"3; 4. Schenetti 14'49"9; 5. Calò 14'51"1; 6. Negro 14'51"5; 7. Albero 14'53"4; 8. Canetoli 15'00"2; 9. Ponti 15'00"9; 10. Alvisi 15'01"5; 11. Presenzini a 1 giro; 12. Pecchioli a 3 giri.

Giro più veloce: D'Amore in 1'49" media 115,200 kmh.

II Batteria

1. Walter Buda 14'29"9 media 115,477 kmh; 2. Lombardi 14'30"5; 3. Mascagni 14'32"1; 4. Giorgetti 14'44"7; 5. Benusiglio 14'50"3; 6. Tenani 15'00"1; 7. Innocenti 15'01"9; 8. Braga 15'05"7; 9. Zanini 15'07"9; 10. Babbini 15'20"1; 11. Alvisi F. 15'27"1; 12. Pucci a 2 giri.

Giro più veloce: Buda in 1'47"7 media 116,590 kmh.

Il concorrente Buda, al termine di sommarie verifiche tecniche, è stato tolto di classifica per irregolarità.

Finale

1. Davide Fargion in 36'12"6 media 115,592 kmh; 2. Mascagni 36'13"6; 3. Lombardi 36'15"3; 4. Schenetti 36'26"6; 5. «Baronio» 36'37"8; 6. Negro 36'38"1; 7. Giorgetti 36'46"9; 8. Alvisi 36'51"3; 9. D'Amore 37'02"4; 10. Tenani 37'06"1; 11. Babbini 37'08"3; 12. Benusiglio 37'13"7; 13. Zanini 37'14"7; 14. Braga 37'24"1; 15. Ponti 37'29"6; 16. Innocenti 37'37"7; 17. Canetoli 37'36"4; 18. Pucci a 1 giro; 19. Alvisi a 1 giro; 20. Presenzini a 1 giro.

Giro più veloce: Mascagni 1'47"4 media 116,216 kmh.

TERZI nella Formula ringiovanita

MISANO - Da qualche settimana a questa parte pare che la F. Ford si stia veramente ringiovanendo: stiamo assistendo a delle gare veramente affollate, con una recente produzione di nuove monoposti che stanno monopolizzando le alte sfere della classifica finale. Alludiamo alle nuove Lotus Delta ed alle Dulon, che figurano frammiste nei pri-

mi posti della classifica: e questo è certamente di buon auspicio, perché ci dimostra che la formula è tutt'altro che in fase discendente.

Ha vinto qui a Misano Augusto Terzi, che è un po' il pilota ufficiale del team Delta: ed ha vinto davanti a quel Zorzi che aveva mostrato nei primi giri di poter menare la danza sino alla fine, al volante della Dulon anch'essa ufficiale di Pirola. Terzo si è qualificato Lorenzo Sassi, ritornato ai vecchi amori, con una Lotus Delta della Morrogh racing: non compare invece nella classifica il giovane modenese Ernesto Vita, protagonista di una batteria vincente e di una buona partenza, ma colpito dalla sventura id un guasto al cambio. Degli altri comprimari poco da dire: Boscotrecase, che era in buona posizione, ha ceduto verso la fine e ha lasciato la sua posizione

COSI' (IN 60) AL VIA

Hezemans-Quester (BMW 3.0) 3'52"5	Muir-Joisten (BMW 3.0) 3'52"3	Amon-Stuck (BMW 3.0) 3'49"1
Mass-Fitzpatrick (Ford Capri) 3'57"6	Peltier-Manzel (BMW 3.0) 3'54"8	
Xhenceval-Brailard-Dieudonne (BMW 3.0) 4'07"7	De Fierlant-Gaye (BMW 3.0) 4'04"4	Heyer-Koinigg (Ford Capri) 4'00"7
Mesia-Jimenez (Ford Capri) 4'14"1	Brun-Cocher (BMW 3.0) 4'08"3	
Facetti-Larini (Alfa Romeo GTAm) 4'18"6	Barrios-Zapico-Uriarte (Ford Escort) 4'17"7	Crabtree-Buncombe-Sanger (Chevy Camaro) 4'16"7
Bertinchamps-Deprez (Chrysler-Hemicuda) 4'30"3	Dini-Donà (Alfa Romeo GTAm) 4'25"2	
«Christine»-Neve (Opel Commodore) 4'34"7	Vermeulen-Hingst-Frankenhou (Opel C.) 4'33"3	Tricot-Haxhe (Opel Commodore) 4'31"4
Wauters-Polak-Joossens (Opel Commodore) 4'35"2	Kottulinsky-Andersson (Toyota Celica) 4'34"7	
De Drikver-De St. Hubert (Opel Commodore) 4'36"5	Vermeulen-Frankenhou (Opel Commodore) 4'35"5	Berndston-Ravenel (Opel Commodore) 4'35"4
Laurent-Pedro (BMW 3.0) 4'38"8	Hunt-Lloyd (Chevrolet Camaro) 4'38"1	
Fontaine-Lubin (Ford Escort) 4'46"9	Hine-Spice (Ford Capri GT) 4'46"4	Lagodny-Koob (BMW 2002) 4'42"9
«Pooky»-Grano (Alfa Romeo GTV) 4'47"5	Berger-Dubos (Alfa Romeo GTV) 4'47"2	
Hirth-Morris (BMW 2002) 4'48"8	Goldstein-Dewaet (Ford Capri) 4'48"8	Ballot-Léna-Lagniez (Alfa Romeo GTV) 4'47"6
Vermeulen-Matthysen-Vermeulen (Opel M.) 4'51"1	«McIntosh»-Helsen (BMW 2002) 4'49"4	
Feider-Heid (BMW 2002) 4'53"7	Toussaint-Noé (Alfa Romeo GTV) 4'52"8	Lacroix-Sonveau (BMW 3.0) 4'51"6
Joosen-Stalpaert (Alfa Romeo GTV) 4'56"5	Imbert-Bijttebier (Alfa Romeo GTV) 4'55"5	
Walton-Clarkson (Ford Capri) 4'58"7	Detrin-Raus (BMW 2002) 4'58"1	Duprez-Boucher (Audi 100 S) 4'57"5
«James»-Crespin (Alfa Romeo GTV) 5'00"4	«Chaban»-Naveau (Renault Gordini) 4'59"9	
Malgahaes-Rubens (Alfa Romeo GTV) 5'01"1	Soulard-Guittény (Alfa Romeo GTV) 5'00"8	
Coffeyn-Worwich (Ford Escort) 5'02"9	Mandron-Gillisen (Alfa Romeo GTV) 5'01"8	
Rieu-Vanderschrick (BMW 2002) 5'07"6	«Alix»-Remion (Fiat 128) 5'06"6	«Horne-Blackbourne» (Vauxhall Firenza) 5'05"6
Globet-Laine (Simca Rallye 2) 5'08"5	Marquet-Vanderheyden (Simca Rallye 2) 5'08"2	
Delbrouck-Degey (Renault Gordini) 5'10"7	«Geronimo»-Sauvage (Renault Gordini) 5'09"5	Willer-Lepri (Fiat 128) 5'09"0
Herman-Delhaes (Simca Rallye 2) 5'18"2	Gulson-Brown (Alfa Romeo GTV) 5'13"1	
Simon-Feiliter (Simca Rallye 2) 5'10"4		

24 ORE DI SPA-FRANCORCHAMPS - Gara internazionale per vetture Turismo valida per il Campionato Europeo - Spa, 21-22 luglio 1973.

CLASSIFICA ASSOLUTA
 1. Hezemans-Quester (BMW 3.0 CSL) 4422,980 km alla media di 184,290 kmh;
 2. Mass-Fitzpatrick (Ford Capri RS) 4207,577; 3. Tricot-Haxhe (Opel Commodore) 4091,861 (1. gruppo 1); 4. Laurent-Pedro (BMW 3.0) 4037,386; 5. Wauters-Polak (Opel Commodore) 4035 e 528; 6. Vermeulen-Hingst-Frankenhou (Opel Commodore GSE) 3938,440; 7. «Christine»-Neve Vermeulen (Opel Commodore) 3873,179; 8. Goldstein-Bewaet (Ford Capri GXL) 3866,205; 9. Kottulinsky-Andersson (Toyota Celica) 3864,651; 10. Imbert-Bijttebier (Alfa Romeo GTV) 3854,129; 11. Crabtree-Buncombe (Chevrolet Camaro) 3783,758; 12. Duprez-Boucher (Audi 100 S) 3754 e 182; 13. Walton-Clarkson (Ford Capri) 3739,167; 14. Vermeulen-Matthysen (Opel Manta) 3727,192; 15. Mandron-Gillisen (Alfa Romeo GTV) 3726 e 877; 16. Joosen-Stalpaert (Alfa Romeo GTV) 3684,685; 17. Gulson-Brown (Alfa Romeo GTV) 3673,550; 18. Soulard-Guittény (Alfa Romeo GTV) 3583 e 930; 19. «James»-Crespin (Alfa Romeo GTV) 3581,011; 20. Marquet-Vanderheyden (Simca Rallye 2) 3527,258; 21. Globet-Laine (Simca Rallye 2) 3499 e 039; 22. Herman-Delhaes (Simca Rallye 2) 3483,206; 23. «Horne-Blackbourne» (Vauxhall Firenza) 3459,206; 24. Delbrouck-Degey (Renault Gordini) 3408 e 580; 25. Willer-Lepri (Fiat 128 coupé) 3390,033; 26. «Geronimo»-Sauvage (Renault Gordini) 3303,924; 27. Bertin-

champs-Deprez (Chrysler Hemicuda) 3161,988.
 Giro più veloce: Hans Stuck (BMW 3.0) in 3'49"4, media 221,586 kmh.

COPPA DEL RE
 1. Alfa Romeo (Imbert-Bijttebier 272 giri, Mandron-Gillissen 263, Joosen-Stalpaert 260) totale 795 giri; 2. Simca Rallye 2 (Marquet-Vanderheyden) 249 giri, Globet-Laine 247, Herman-Delhaes 246) totale 742 giri.

Europeo Turismo dopo 5 prove	FRANCORCHAMPS					TOTALE
	MONZA	SALISBURGO	MANTORP PARK	NURBURGRING	FRANCORCHAMPS	
1. DIVISIONE						
Alfa Romeo	20	15	12	20	15	82
BMW	12	20	4	12	—	48
Ford	15	—	20	—	—	35
Toyota	—	—	—	15	20	35
Opel	—	—	8	—	10	18
Audi	—	—	—	—	12	12
Simca	—	—	—	—	—	—
2. DIVISIONE						
BMW	20	15	15	20	20	90
Ford	15	20	20	10	15	80
Opel	—	—	—	—	12	12
Chevrolet	—	—	—	—	2	2

La corsa - regina delle turismo guastata dalla duplice tragedia che ha coinvolto anche un pilota di testa: all'ALFA ROMEO la COPPA del RE con la squadra - clienti

DALL'INVIATO

FRANCORCHAMPS - Vittoria della BMW, nella 24 Ore di Francorchamps, secondo logica. E' arrivata soltanto una macchina, delle tante che la BMW aveva allineate direttamente o indirettamente in questa che è la corsa regina della stagione per le sedicenti macchine turismo. E seconda c'è la Ford Capri, anch'essa ufficiale, proprio a dar valore ad una graduatoria che è giusta al momento attuale.

Tuttavia il risultato logico è stato frutto di una serie di vicende che nel loro drammatico succedersi hanno sconvolto le previsioni e che avrebbero potuto dare qualsiasi finale. Una gara sconcertante, pur se i valori sono apparsi subito chiari, perché gli avvenimenti neri che hanno marcato questa edizione, venticinquesima della serie, hanno persino fatto dimenticare che in pista c'era anche una corsa, oltre che averne alterata la fisionomia.

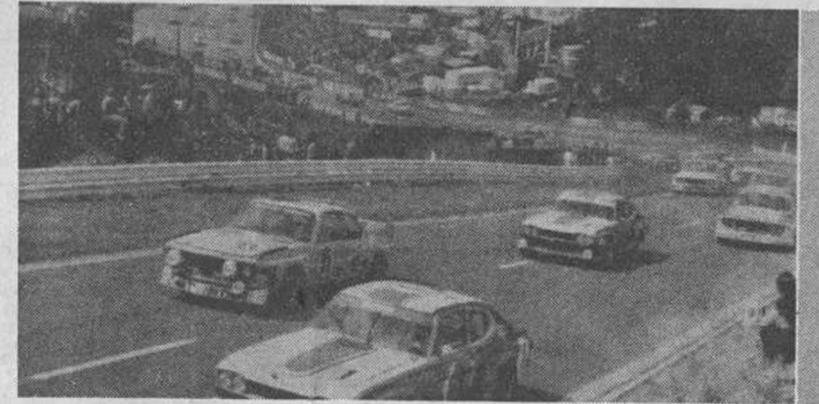
Trionfo nero BMW

Le considerazioni che si possono fare, dopo aver assistito ad una gara come questa, sono le solite che scaturiscono da tutte le manifestazioni dello stesso genere. Innanzi tutto quella essenziale che è tipica delle gare di durata e specialmente quelle di lunga durata: la presenza di tantissimi piloti non può essere accompagnata dalla omogeneità di prestazioni individuali. Mettere insieme su una stessa pista e contemporaneamente 120 piloti significa per forza mescolare i buoni coi meno buoni ed i mediocri. C'è poi la considerazione tipica, da fare obbligatoriamente se si vuole davvero esaminare le cose nella loro realtà, sulla inevitabilità che la natura umana intervenga a provocare disastri. E non soltanto nelle corse. I due incidenti isolati che hanno portato fuori strada Larini e Braus, come quello che ha provocato la collisione collettiva che ha causato la morte di Dubos e di Joisten, sono dovuti ad errori di guida. Non vi sono dubbi. E sono dello stesso genere e valore di quelli che provocano ogni giorno morti e incidenti su tutte le strade. Se Joisten non avesse commesso un errore di valutazione, effettuando un sorpasso che era senza dubbio arrischiato (tanto più che era inutile), non sarebbe accaduto nulla. Però egli l'errore lo ha compiuto, e purtroppo non è stato il solo a pagare. Come di

certo hanno compiuto errori gli altri due, ed anche i tanti che durante le 24 ore hanno avuto e provocato emozioni, con uscite di strada e sbandate che hanno infiorato la corsa. Non ci fossero state le conseguenze terribili che dobbiamo registrare, l'errore di Joisten sarebbe parso veniale, come si ha tendenza a considerare tutti quelli che quotidianamente costellano la vita comune, e che non vengono valutati solo perché non provocano conseguenze. Una occhiata alle strade, ed anche un esame di coscienza, lo conferma subito. Con questo intendiamo dire che se le circostanze si ripetessero su qualunque altro circuito, sarebbero probabilmente le stesse. I recenti avvenimenti monzesi ne sono la controprova. Tuttavia non sarebbe giusto limitare l'esame di quel che è accaduto soffermandoci soltanto sull'errore umano. La pista, anche se non siamo d'accordo con chi vuole condannarla ad ogni costo, ha la sua parte di responsabilità. Probabilmente la gente di Spa dirà che se la pista, adesso, non permette errori perché le conseguenze possono essere gravi per molti non colpevoli, è perché è stato voluto e imposto l'incanalamento delle macchine nelle barriere di acciaio che fanno rimbalzare sulla pista veicoli contorti, a far da ostacolo a chi sopravviene. Ed anche questo è vero.

Tuttavia, pur restando dell'opinione che le corse debbano continuare ad essere l'esasperazione delle condizioni abituali di uso dell'automobile, non posso fare a meno di pensare che se certe modifiche al tracciato, più volte suggerite, fossero state attuate, adesso non ci sarebbe la lunga teoria di incidenti a indicare Spa come uno dei tracciati più «neri». Per esempio: la posizione e altezza di guard-rails nella curva che ha visto gli incidenti a Larini e Braus, sono tali da favorire proprio l'effetto «trampolino» che ha inviato le due macchine tanto lontano. Se però la barriera fossero state diritte ad alte le macchine sarebbero state rimbalzate sulla strada, ostacolo grosso per gli altri. Un circolo chiuso, come si vede, che dovrebbe far meditare chi queste barriere le ha imposte. Unica via, dato appunto che in questo genere di corse si trovano a contatto sempre mezzi disparati e piloti di qualità ed esperienze diverse, appare quella di ridurre le possibilità di avvenimenti gravi riducendo gli effetti di quegli errori che sembrano proprio inevitabili, per la natura dell'uomo aggravata in questi casi da tensione e fatica. Ciò mettere sotto le ruote delle strade che siano meno «da primato».

Questa corsa ha anche ribattuto la imprevidenza di chi ha fatto i regola-



La drammatica altalena Dallo choc al rush di Heze

A sinistra, subito dopo il via affiancate la Capri di Mass e la BMW del belga De Fierlant

PRIMA ORA: sessanta vetture al via, folla numerosa e sole, tutti insieme all'appuntamento. All'ultimo minuto si ha qualche cambiamento e Manzel diventa il coequipier di Peltier sulla BMW Alpina, mentre Brian Muir fa coppia con Joisten. Nelle tornate iniziali è primo Muir ma, del resto, tutte le BMW sono in testa, davanti alle Ford Capri di Mass e Heyer. Al termine, la media è alta, infatti Muir segna 210,880 orari, precedendo Hezemans-Quester e Stuck-Amon.

SECONDA ORA: in questa seconda ora, sempre media molto alta dopo 29 giri del circuito di km 14,100: kmh 206,970. Muir perde uno spoiler (quello posteriore di destra), Amon sosta per cambiare un pneumatico. Pochi istanti dopo lo imita Muir. Al termine della seconda ora Amon è al comando, davanti alle altre due BMW di Muir e Peltier che sono seguite da due Ford Capri, quelle di Mass-Fitzpatrick e di Heyer-Koinigg. L'Alfa di Facetti-Larini prende la testa, fra le vetture sotto ai 2000 cc, mentre primo nella turismo di serie è Bertinchamps su Chrysler Emicuda.

TERZA ORA: i ritiri sono già numerosi, i più importanti quelli del belga De Fierlant (BMW) e di Hunt (Chevrolet Camaro). Dini-Dorà restano immobilizzati per 17', per fare sostituire la dinamo. Poco dopo, la vettura deve di nuovo fermarsi, questa volta per 28', per sostituzione di valvole. Muir ha ripreso il comando, precedendo Amon.

QUARTA ORA: media sempre alta: 205, orari. Forse troppo, per una corsa della durata di 24 ore. Hezemans prende il comando, seguito da Muir, Peltier, Mass e Heyer. Facetti non cede la sua prima posizione, nella classe sotto i 2000 cc, mentre l'Emicuda di Bertinchamps continua a capeggiare il

gruppo 1 delle turismo di serie con relativa sicurezza.

QUINTA ORA: Muir occupa la posizione di testa e dopo 73 giri la sua media è di kmh 207. Peltier è tuttora secondo, con la BMW Alpina, seguito da Hezemans. Le due Ford Capri di Mass e di Heyer sono rispettivamente staccate di due e di tre giri. All'Alfa GTV del belga Maghalaes si rompe un pistone e il conduttore è costretto al ritiro. Sempre in testa nella classe sotto ai 2000 cc, Larini-Facetti.

SESTA ORA: Muir conserva la posizione di comando, ma Peltier cede la seconda a Hezemans. L'olandese Vermeulen, su Opel Commodore, è in testa al gruppo 1 delle vetture Turismo di serie. Muir ha coperto 87 giri alla media di kmh 206,378. Molte le soste e altrettanto numerosi i ritiri.

SETTIMA ORA: appunto nella settima ora si verifica il grave incidente in cui sono coinvolti Joisten (BMW) e Dubos (Alfa Autodelta). Entrambi i piloti decedono sul colpo. Ballot-Léna (Alfa Autodelta) e Vermeulen (Opel) sono costretti al ritiro, per via dell'incidente, Hezemans prende il comando.

OTTAVA ORA: sempre in testa Hezemans, con 116 giri coperti. Media: 205,323 orari. Alle 23,20 si verifica l'incidente di cui è vittima Larini, la cui Alfa urta il guard-rail prima di venire proiettata in un tratto erboso che costeggia il circuito.

NONA ORA: la media generale cala leggermente. Peltier, con la BMW Alpina, prende il comando, con 129 giri, precedendo la Capri di Mass. Nell'ambito della Coppa del Re, molte squadre battagliano ancora: Opel, Simca e le Alfa private del team belga Tomeromeo.

DECIMA ORA: Amon ha recuperato in parte il suo ritardo e si ritrova in seconda posizione, alle spalle di Hezemans.



Tre BMW al comando della 24 Ore di Spa. In primo piano, la BMW-Alpina di Muir e Joisten, che sarà una delle vittime dell'incidente notturno. Dietro, seguono Hezemans-Quester e l'Alpina di Peltier-Menzel

menti attuali, per quanto concerne le macchine. Tempi inferiori ai quattro minuti su questo circuito, erano di valore assoluto fino a pochi anni or sono, e per le macchine esclusivamente corsaiole. Adesso li fanno le macchine sedicenti da turismo, che sono in realtà vere macchine da corsa camuffate. Avere il coraggio di chiamarle macchine turismo è veramente grossa, nessuno pare accorgersi della assurdità che stiamo denunciando da tempo. Il problema se lo sono posti anche gli organizzatori della 24 Ore e ce l'hanno esposto prima della corsa, perché la carenza di macchine capaci di batterci per la vittoria assoluta li aveva logicamente preoccupati.

Vi abbiamo esposte tutte queste considerazioni generali prima di quelle che scaturiscono direttamente dalla corsa. Eccoli adesso quello che la 24 Ore di Spa in sé ha detto. La classifica generale vede in maggioranza le macchine del gruppo uno, quelle che dovrebbero essere di serie strettamente. Non è un caso ed è un fatto che ci fa piacere, perché dimostra come in una 24 Ore, tirata a fondo, quelle che resistono di più sono le macchine meno «degenerate» tecnicamente. Le altre, quelle concepite per le corse, hanno resistito meno, e sono quelle che hanno avuto anche più acciacchi. Se fosse rimasto in gara le quattro Alfa Romeo GTV ritirate dopo gli incidenti,

la proporzione sarebbe stata anche maggiore.

Complessivamente chi può vantare di aver ottenuto da questa gara il miglior impatto sulla gente, sono state Alfa Romeo e Simca, perché la sfilata compatta delle loro macchine nella consueta parata del fine corsa, ha avuto aspetti di massa, mentre le marche che hanno ottenuto i risultati più brillanti lo debbono a macchine solitarie. Ed anche questo dice qualcosa.

Le Alfa Romeo, le Opel Commodore, le Simca Rallye 2, sono state la «maggioranza silenziosa» di questa corsa. Naturalmente le prestazioni maggiori le hanno fornite le macchine più spinte, e sono state le BMW a far meglio delle Ford Capri. Dopo quello che si era visto al Nurburgring non vi erano dubbi.

La Ford infatti si sta preparando a lanciare un modello nuovo, dotato di un nuovo motore a 6 cilindri, ed è da questo modello che verrà tratta la macchina da opporre nella stagione ventura alle BMW. Per adesso quindi le BMW dotate delle appendici aerodinamiche sono senza dubbio più forti, avendo finalmente compensato con la stabilità ed aderenza lo svantaggio del peso superiore.

Qui a Spa la BMW ha utilizzato i motori noti, da 3300 cc, preferendo avere qualcosa in meno in potenza piuttosto che rischiare rotture. Però han-

no già pronto il 3500 collaudato ed anche un quasi 3700 «sperimentale» e l'anno prossimo si ripromettono di andar fortissimo.

Nelle duemila le migliori sono state le Alfa Romeo GTAm, macchine anziane, si dice, ma che continuano a far tempi di eccezione. Nelle prove e in gara quella di Carluccio Facetti e Larini ha fatto cose notevoli, e Facetti ha marciato davvero come un leone. Senza l'incidente li avremmo ritrovati molto in alto, magari addirittura nei primi tre.

Era la gara che aveva molti piloti di F.1 iscritti, ma Lauda ha avuto un leggero incidente a Mosport provando delle gomme con la BRM e così non ha potuto essere qui. E James Hunt nuova stella delle monoposto maggiori ha dovuto accontentarsi di guardare gli altri provare, perché la sua macchina non andava e così non ha potuto partire. In compenso c'erano Amon, Stuck e Mass. Tra quelli delle monoposto, e sono andati da par loro, specie Stuck che è stato sempre molto in alto, più di Amon.

L'Alfa Romeo ha vinto per la quarta volta la Coppa del Re, ed è un risultato che deve inorgoglierlo. L'ha vinta con una squadra relativamente modesta, fatta di giovanotti baldanzosi piuttosto che di gente consumata.

Franco Lini

delle 24 ORE a SPA della 7ª ORA Hezemans-Quester

A destra, Hezemans-Quester, gli unici superstiti della squadra ufficiale, sono i vincitori su BMW



E' però staccato di sette giri dal leader. Peltier si è ritirato, le Alfa di Dini-Donà, di Toussaint-Noé e di Pooky-Grano hanno pure dovuto abbandonare, dopo l'incidente di Larini. Poco prima che termini l'ora, Amon fa una sosta per cambiare i pneumatici anteriori.

UNDICESIMA ORA: la media scende a meno di 200 orari, Hezemans resta al comando, con 154 giri, Amon è secondo, staccato di sette giri. Nella classe sotto i 2000 cc, Barrio su Escort ha preso il comando, Heyer (Capri) ha qualche problema e le soste continuano ad essere numerose.

DODICESIMA ORA: a metà gara Hezemans ha coperto 165 giri, alla media di kmh 194,667. La Capri di Mass è staccata di otto giri, quella di Heyer di nove, Amon è quarto, a dieci giri. Tricot-Haxhe, su Opel Commodore, sono ora al comando del gruppo 1 della turismo di serie.

TREDICESIMA ORA: ulteriore calo della media generale. E' però giusto osservare che Hezemans-Quester godono di un comodo vantaggio e non hanno quindi nessun interesse a forzare. Tricot-Haxhe occupano la quarta posizione e Chris Amon ha dovuto ritirarsi per un guasto alle valvole.

QUATTORDICESIMA ORA: dopo 190 giri la media della BMW di Hezemans è di 192,155 orari. La Capri di Mass è seconda a sette giri, mentre quella di Heyer è staccata di dieci. Al quarto posto, con ventun giri però in ritardo, troviamo la Commodore gruppo 1 di Haxhe-Tricot.

QUINDICESIMA ORA: ormai, in gara sono rimaste soltanto trenta vetture. Conduce Hezemans, con otto giri di vantaggio nei confronti di Mass-Fitzpatrick, la cui Capri ha qualche noia, tanto che si devono sostituire gli iniettori. Per la Cop-

pa del Re la partita è ancora combattuta fra Simca e Alfa, ma la Casa italiana ha già un certo vantaggio.

SEDICESIMA ORA: nelle posizioni di comando nessun mutamento: sempre Hezemans in testa, con un vantaggio di sette giri rispetto a Mass. Barrios conduce ancora nella classe sotto ai 2000 cc. Mass deve sostare al box con la vettura che procede sul cerchione. Nella Coppa del Re l'Alfa di Mandron, tocca e deve fermarsi per due volte di fila, perché si effettuino riparazioni alla carrozzeria.

DICIANNovesima ORA: la media generale continua a scendere ed è ormai arrivata a 190,120 orari. L'Alfa concreta le sue ambizioni per la vittoria nella Coppa del Re.

DICIOTTESIMA ORA: dopo la diciottesima ora di gara, la media è di 185,914 orari. Hezemans continua a condurre, con undici giri di vantaggio nei confronti di Mass. Barrios, a sua volta, continua a essere in prima posizione nella classe.

DICIANNovesima ORA: le Alfa del Promo Team hanno ora tutte le chances per vincere la Coppa del Re.

VENTESIMA-VENTIQUATTRESIMA ORA: nelle ultime ore di gara non si verifica nessun avvenimento di spicco, se non che Barrios, dopo una sosta al box, non riesce più a riavviare la vettura ed è costretto al ritiro.

In testa, Hezemans-Quester hanno ormai la vittoria in tasca. Quester, al volante nell'ultima fase, può fermarsi e aspettare, che scocchino le ore 15, che segnano la fine con sfoggio di elegante tranquillità, poi taglia il traguardo qualche minuto prima della conclusione e copre ancora un giro.

André Royez

V8eBlogScans

1. ORA

1. MUIR-JOISTEN (BMW Alpina) 14 giri; 2. Hezemans-Quester (BMW 3.0 CSL) 14 giri; 3. Amon-Stuck (BMW 3.0 CSL) 14 giri; 4. Peltier-Menzel (BMW Alpina) 14 giri; 5. Mass-Fitzpatrick (Ford Capri RS) 14 giri; 6. Heyer-Koinigg (Ford Capri RS) 14 giri; 7. Brun-Cocher (BMW) 14 giri; 8. Crabtree-Buncombe (Chevrolet) 13 giri; 9. Mesia-Gimenez (Ford Capri) 13 giri; 10. Facetti-Larini

2. ORA

1. AMON-STUCK (BMW 3.0 CSL) 29 giri 206,973 kmh; 2. Muir-Joisten (BMW Alpina) 29 giri; 3. Peltier-Menzel (BMW Alpina) 29 giri; 4. Mass-Fitzpatrick (Ford Capri RS) 28 giri; 5. Heyer-Koinigg (Ford Capri RS) 28 giri; 6. Hezemans-Quester (BMW 3.0 CSL) 28 giri; 7. De Fierlant-Gaye (BMW 3.0) 27 giri; 8. Crabtree-Buncombe (Chevrolet Camaro) 26 giri; 9. Brun-Cocher (BMW Alpina) 26 giri; 10. Facetti-Larini

3. ORA

1. MUIR-JOISTEN (BMW) 44 giri 207,708 kmh; 2. Amon-Stuck (BMW) 43 giri; 3. Peltier-Menzel (BMW) 43 giri; 4. Hezemans-Quester (BMW) 43 giri; 5. Mass-Fitzpatrick (Ford Capri) 43 giri; 6. Heyer-Koinigg (Ford Capri) 42 giri; 7. Brun-Cocher (BMW) 41 giri; 8. Facetti-Larini (Alfa Romeo) 40 giri; 9. Mesia-Gimenez (Ford Capri) 39 giri; 10. Vermeulen-Franken (Opel Commodore) 38

4. ORA

1. HEZEMANS-QUESTER (BMW) 58 giri 206,786 kmh; 2. Muir-Joisten (BMW) 58 giri; 3. Peltier-Menzel (BMW) 58 giri; 4. Mass-Fitzpatrick (Ford Capri) 57 giri; 5. Heyer-Koinigg (Ford Capri) 56 giri; 6. Brun-Cocher (BMW Alpina) 55 giri; 7. Amon-Stuck (BMW 3.0 CSL) 53 giri; 8. Facetti-Larini 53 giri; 9. Mesia-Gimenez 52 giri; 10. Vermeulen-Franken 51 giri.

5. ORA

1. MUIR-JOISTEN (BMW Alpina) 73 giri 207,361 kmh; 2. Peltier-Menzel (BMW Alpina) 73 giri; 3. Hezemans-Quester (BMW 3.0 CSL) 72 giri; 4. Mass-Fitzpatrick (Ford Capri) 71 giri; 5. Heyer-Koinigg (Ford Capri) 70 giri; 6. Brun-Cocher (BMW Alpina) 69 giri; 7. Amon-Stuck (BMW 3.0 CSL) 69 giri; 8. Facetti-Larini 66 giri; 9. Mesia-Gimenez 66 giri; 10. Vermeulen-Franken 63 giri.

6. ORA

1. MUIR-JOISTEN (BMW Alpina) 98 giri 206,378 kmh; 2. Hezemans-Quester (BMW 3.0 CSL) 87 giri; 3. Peltier-Menzel (BMW Alpina) 87 giri; 4. Mass-Fitzpatrick (Ford Capri) 86 giri; 5. Heyer-Koinigg (Ford Capri) 84 giri; 6. Amon-Stuck (BMW) 83 giri; 7. Brun-Cocher (BMW Alpina) 81 giri; 8. Facetti-Larini 79 giri; 9. Mesia-Gimenez 79 giri; 10. Vermeulen-Franken 76 giri.

7. ORA

1. HEZEMANS-QUESTER (BMW 3.0 CSL) 102 giri 206,124 kmh; 2. Muir-Joisten (BMW Alpina) 101 giri; 3. Peltier-Menzel (BMW Alpina) 101 giri; 4. Mass-Fitzpatrick (Ford Capri RS) 100 giri; 5. Amon-Stuck (BMW 3.0 CSL) 99 giri; 6. Heyer-Koinigg (Ford Capri RS) 98 giri; 7. Facetti-Larini (Alfa Romeo GTAm) 92 giri; 8. Mesia-Gimenez (Ford Capri) 92 giri; 9. Tricot-Haxhe (Opel Commodore) 88 giri; 10. Wauters-Polak-Joossens (Opel Commodore) 88 giri.

8. ORA

1. HEZEMANS-QUESTER (BMW 3.0 CSL) 116 giri 205,623 kmh; 2. Peltier-Menzel (BMW Alpina) 115 giri; 3. Mass-Fitzpatrick (Ford Capri) 113 giri; 4. Heyer-Koinigg (Ford Capri) 113 giri; 5. Amon-Stuck (BMW 3.0 CSL) 108 giri; 6. Facetti-Larini (Alfa) 105 giri; 7. Mesia-Gimenez (Ford Capri) 104 giri; 8. Barrios-Zapico (Ford Escort) 100 giri; 9. Tricot-Haxhe (Opel Commodore) 100 giri; 10. Bertinchamps-Deprez (Chrysler)

9. ORA

1. PELTIER-MENZEL (BMW Alpina) 129 giri 204,133 kmh; 2. Mass-Fitzpatrick (Ford Capri) 129 giri; 3. Hezemans-Quester (BMW) 128 giri; 4. Heyer-Koinigg (Ford Capri) 125 giri; 5. Amon-Stuck (BMW) 122 giri; 6. Mesia-Gimenez (Ford Capri) 116 giri; 7. Tricot-Haxhe (Opel Commodore) 113 giri; 8. Bertinchamps-Deprez (Chrysler) 112 giri; 9. Wauters-Polak-Joossens (Opel Commodore) 112 giri; 10. Barrios-Zapico-Uriarte

10. ORA

1. HEZEMANS-QUESTER (BMW 3.0 CSL) 124 giri 201,203 kmh; 2. Amon-Stuck (BMW 3.0 CSL) 135 giri; 3. Heyer-Koinigg (Ford Capri RS) 135 giri; 4. Mass-Fitzpatrick (Ford Capri 2.6) 134 giri; 5. Mesia-Gimenez 129 giri; 6. Tricot-Haxhe 125 giri; 7. Bertinchamps-Deprez 125 giri; 8. Barrios-Zapico 125 giri; 9. Wauters-Polak-Joossens 124 giri; 10. Berndston-Ravenel-Neve.

11. ORA

1. HEZEMANS-QUESTER (BMW 3.0 CSL) 154 giri 198,186 kmh; 2. Amon-Stuck (BMW 3.0 CSL) 147 giri; 3. Mass-Fitzpatrick (Ford Capri) 146 giri; 4. Heyer-Koinigg (Ford Capri) 145 giri; 5. Bertinchamps-Deprez (Chrysler) 136 giri; 6. Tricot-Haxhe (Opel Commodore) 136 giri; 7. Mesia-Gimenez (Ford Capri) 135 giri; 8. Berndston-Ravenel-Neve (Opel Commodore) 135 giri; 9. Barrios-Zapico-Uriarte (Ford Escort) 135 giri; 10. Wauters-Polak-Joossens (Opel Commodore)

12. ORA

1. HEZEMANS-QUESTER (BMW CSL)

165 giri 194,667 kmh; 2. Mass-Fitzpatrick (Ford Capri) 157 giri; 3. Heyer-Koinigg (Ford Capri) 156 giri; 4. Amon-Stuck (BMW CSL) 155 giri; 5. Tricot-Haxhe (Opel Commodore) 147 giri; 6. Bertinchamps-Deprez (Chrysler) 146 giri; 7. Barrios-Zapico-Uriarte (Ford Escort) 145 giri; 8. Wauters-Polak-Joossens (Opel Commodore) 144 giri; 9. Laurent-Pedro (BMW) 142 giri; 10. Berndston-Ravenel-Neve (Opel Commodore) 139 giri.

13. ORA

1. HEZEMANS-QUESTER (BMW) 177 giri; 2. Mass-Fitzpatrick (Ford Capri) 169 giri; 3. Heyer-Koinigg (Ford Capri) 168 giri; 4. Tricot-Haxhe (Opel Commodore) 158 giri; 5. Barrios-Zapico-Uriarte (Ford Escort) 156 giri; 6. Amon-Stuck (BMW) 115 giri; 7. Bertinchamps-Deprez (Chrysler) 155 giri; 8. Wauters-Polak-Joossens (Opel Commodore) 115 giri; 9. Laurent-Pedro (BMW) 153 giri; 10. Vermeulen-Hingst (Opel Commodore) 151

14. ORA

1. HEZEMANS-QUESTER (BMW) 190 giri 192,155 kmh; 2. Mass-Fitzpatrick (Ford Capri) 183 giri; 3. Heyer-Koinigg (Ford Capri) 180 giri; 4. Tricot-Haxhe (Opel Commodore) 169 giri; 5. Barrios-Zapico-Uriarte (Ford Escort) 168 giri; 6. Bertinchamps-Deprez (Chrysler) 167 giri; 7. Wauters-Polak-Joossens (Opel Commodore) 166 giri; 8. Laurent-Pedro (BMW) 165 giri; 9. Vermeulen-Hingst (Opel Commodore) 160 giri; 10. Kottulinsky-Andersson (Toyota Celica) 159 giri.

15. ORA

1. HEZEMANS-QUESTER (BMW) 203 giri 191,961 kmh; 2. Mass-Fitzpatrick (Ford Capri) 195 giri; 3. Heyer-Koinigg (Ford Capri) 186 giri; 4. Tricot-Haxhe (Opel Commodore) 182 giri; 5. Barrios-Zapico-Uriarte (Ford Escort) 180 giri; 6. Wauters-Polak-Joossens (Opel Commodore) 179 giri; 7. Laurent-Pedro (BMW) 177 giri; 8. Bertinchamps-Deprez (Chrysler) 175 giri; 9. Vermeulen-Hingst (Opel Commodore) 172 giri; 10. Kottulinsky-Andersson (Toyota Celica) 170 giri.

16. ORA

1. HEZEMANS-QUESTER (BMW) 215 giri; 2. Mass-Fitzpatrick (Ford Capri) 208 giri; 3. Tricot-Haxhe (Opel Commodore) 194 giri; 4. Barrios-Zapico-Uriarte (Ford Escort) 192 giri; 5. Wauters-Polak (Opel Commodore) 190 giri; 6. Laurent-Pedro (BMW) 190 giri; 7. Bertinchamps-Deprez (Chrysler) 184 giri; 8. Vermeulen-Hingst (Opel Commodore) 184 giri; 9. Kottulinsky-Andersson (Toyota Celica) 184 giri; 10. Goldstein-Dewael

17. ORA

1. HEZEMANS-QUESTER (BMW CSL) 226 giri 190,120 kmh; 2. Mass-Fitzpatrick (Ford Capri) 217 giri; 3. Tricot-Haxhe (Opel Commodore) 206 giri; 4. Barrios-Zapico-Uriarte (Ford Escort) 204 giri; 5. Wauters-Polak-Joossens 202 giri; 6. Laurent-Pedro (BMW) 202 giri; 7. Vermeulen-Hingst 197 giri; 8. Kottulinsky-Andersson 194 giri; 9. Goldstein-Dewael 193 giri; 10. Imbert-Bijtenbier.

18. ORA

1. HEZEMANS-QUESTER (BMW) 237 giri 185,914 kmh; 2. Mass-Fitzpatrick (Ford Capri) 226 giri; 3. Tricot-Haxhe (Opel Commodore) 218 giri; 4. Barrios-Zapico-Uriarte (Ford Escort) 217 giri; 5. Wauters-Polak-Joossens 215 giri; 6. Laurent-Pedro (BMW) 214 giri; 7. Vermeulen-Hingst 208 giri; 8. Kottulinsky-Bijtenbier 205 giri; 10. Goldstein-Dewael 205 giri.

19. ORA

1. HEZEMANS-QUESTER (BMW) 248 giri 184,850 kmh; 2. Mass-Fitzpatrick (Ford Capri) 237 giri; 3. Tricot-Haxhe (Opel Commodore) 229 giri; 4. Barrios-Zapico-Uriarte (Ford Escort) 227 giri; 5. Laurent-Pedro (BMW) 225 giri; 6. Wauters-Polak-Joossens 224 giri; 7. Vermeulen-Hingst 219 giri; 8. Kottulinsky-Andersson 217 giri; 9. Goldstein-Dewael 215 giri; 10. Imbert-Bijtenbier 215 giri.

20. ORA

1. HEZEMANS-QUESTER (BMW) 260 giri 184,112 kmh; 2. Mass-Fitzpatrick (Ford Capri) 250 giri; 3. Tricot-Haxhe (Opel-Commodore) 241 giri; 4. Laurent-Pedro (BMW) 236 giri; 5. Wauters-Polak-Joossens 236 giri; 6. Barrios-Zapico-Uriarte 230 giri; 7. Vermeulen-Hingst 230 giri; 8. Kottulinsky-Andersson 229 giri; 9. Goldstein-Dewael 227 giri; 10. Imbert-Bijtenbier 225 giri.

21. ORA

1. HEZEMANS-QUESTER (BMW) 274 giri 184,456 kmh; 2. Mass-Fitzpatrick (Ford Capri) 261 giri; 3. Tricot-Haxhe (Opel Commodore) 253 giri; 4. Laurent-Pedro (BMW) 249 giri; 5. Wauters-Polak-Joossens 248 giri; 6. Vermeulen-Hingst 243 giri; 7. Kottulinsky-Andersson 241 giri; 8. Goldstein-Dewael 238 giri; 9. Imbert-Bijtenbier 237 giri; 10. Vermeulen-Neve 236 giri.

22. ORA

1. HEZEMANS-QUESTER (BMW) 287 giri 184,435 kmh; 2. Mass-Fitzpatrick (Ford Capri) 270 giri; 3. Tricot-Haxhe (Opel Commodore) 266 giri. Le altre posizioni invariate rispetto alla 21. ora.

23. ORA

1. HEZEMANS-QUESTER (BMW 3.0 CSL) 300 giri 184,653 kmh; 2. Mass-Fitzpatrick (Ford Capri) 286 giri; 3. Tricot-Haxhe (Opel Commodore) 227 giri. Le altre posizioni invariate rispetto alla 22. ora.

Ricostruita da BALLOT-LENA la carambola nella quale hanno perso la vita i piloti JOISTEN e DUBOS: tutto è avvenuto nel buio della notte

Un muro di macchine a MALMEDY

FRANCORCHAMPS - La meccanica degli incidenti registrati durante questa 24 Ore di Spa non può essere determinata esattamente, perché tutto è avvenuto nel buio ed anche le testimonianze dei commissari di percorso non possono essere valide perché essi si sono ovviamente accorti degli incidenti a cose avvenute.

Per quello più grave, che è costato la vita a Joisten e Dubos, si è tuttavia avuta la testimonianza diretta di Claude Ballot-Lena, che è stato coinvolto nella collisione multipla e che ha potuto almeno dire quanto era avvenuto poco prima dell'impatto. La BMW Alpina di Joisten aveva appena superato le Alfa Romeo GTV di Ballot-Lena e di Dubos che erano uno dietro l'altro a poca distanza. Il superamento è avvenuto nella lunga curva detta di Bournanville, appena prima della biforcazione stradale per Malmédy.

Subito dopo aver superato le Alfa Romeo, la BMW ha sbandato ed è andata ad urtare i guard-rails a destra, dai quali era rinvolta sulla pista, danneggiata e quasi perpendicolare all'asse della strada. Davanti al grosso ostacolo improvviso Roger Dubos ha effettuato una frenata

violenta che ha rallentato di colpo l'Alfa Romeo, e così Ballot-Lena, che era immediatamente dietro, ne è stato sorpreso perché lui non aveva visto quello che accadeva davanti alla macchina di Dubos. Entrambi sono finiti addosso alla BMW con la macchina di Dubos che ha urtato di muso contro la fiancata della BMW praticamente schiacciando il pilota. A sua volta Dubos ha subito direttamente le conseguenze dell'impatto, mentre Ballot-Lena iniziava una involontaria traiettoria diagonale che lo ha portato a percorrere un centinaio di metri prima di fermarsi con la macchina tutta schiacciata sul davanti.

Appena fermo Ballot-Lena è sceso e si è precipitato indietro a piedi, ma ha visto che non c'era più nulla da fare per i due piloti. Nel frattempo sono sopraggiunte altre macchine che sono finite a ridosso di quelle rimaste di traverso sulla strada, anche se con meno violenza perché nel frattempo erano state esposte le segnalazioni di pericolo. Una delle prime macchine a sopraggiungere è stata l'Alfa Romeo di «Pooky», che si è visto davanti un vero muro di macchine contorte

e che per non sbattervi contro di punta ha sterzato mettendo la macchina leggermente di traverso, tanto che ha urtato di sbieco danneggiando la ruota anteriore sinistra e la fiancata sinistra.

Una mezzora dopo circa, l'Alfa Romeo di Larini usciva di strada nella curva veloce che termina la salita dopo i box, prima della discesa. Quel che è possibile dire è che l'Alfa ha urtato direttamente il guard-rail esterno, quasi perpendicolarmente, impennandosi e scavalcando la barriera. Prima di fermarsi nel largo prato sottostante ha compiuto parecchi rimbalzi, di cui sono visibili le tracce, e poi si è arrestata avendo praticamente subito una vera distruzione.

Un poco più tardi, nello stesso punto e con la stessa meccanica, la BMW 2002 di Braus ha avuto l'identico incidente dell'Alfa di Larini, ma il pilota è stato più fortunato perché ha riportato lesioni alla spina dorsale che i medici hanno potuto curare, tanto che è probabile che egli venga dimesso fra pochi giorni, dopo ingessatura.

f. l.

Le drammatiche reazioni all'incidente nei boxes milanesi

Il dramma della «fidanzatina»

Che cosa c'è dietro il ritiro delle ALFA

FRANCORCHAMPS - La tragedia che è costata la vita al pilota francese Roger Dubos e al tedesco Joisten e che successivamente ha messo in pericolo quella dell'italiano Massimo Larini, è maturata in poco più di un'ora tra le undici e le dodici di notte della 24 ore di Spa.

Nei boxes Alfa fino a quel momento tutto era andato per il meglio, la GTam di Facetti-Larini era saldamente al comando della prima divisione con circa un giro di vantaggio nei confronti della Escort degli spagnoli Barrios-Uriarte, mentre nel gruppo uno la GTV di «Pooky» Grano era passata a condurre.

L'unico vero episodio che aveva movimentato il regolare avvicinarsi dei rifornimenti in fondo fino a quel momento era stato il prodigioso intervento compiuto dai meccanici sulla GTam di Donà-Dini, per una avaria ad una valvola.

L'episodio aveva messo di buon umore tutti, per cui dopo che i piloti avevano deciso di iniziare i turni di guida con cadenza notturna, cioè circa due ore e quaranta di guida continuata, qualcuno aveva lanciato l'idea di una spaghetteria premio per tutti. Se ne incaricava Armando Sembiant, un gastronomo veneziano appassionato di automobili. Il menù prevedeva un sugo a base di olio e pomodoro più leggero per i piloti, ed uno con le vongole per tecnici e meccanici. Larini dopo aver mangiato i suoi spaghetti con il pomodoro dava il cambio a Facetti mentre Ballot-Lena si fermava con il sedile rotto.

Ripartito anche Ballot-Lena, sembrava tutto tranquillo quando il meccanico incaricato di fare le segnalazioni a Dubos avvertiva che il francese non passava più. Non si faceva nemmeno in tempo a realizzare l'accaduto che un commissario veniva ad avvertire i responsabili dei boxes Alfa, l'ing. Marelli e il sig. Landon dell'Alfa Romeo francese incaricato di seguire le gruppo uno, che era successo un gravissimo incidente in cui erano rimaste coinvolte le due GTV di Dubos e di Ballot-Lena assieme alla BMW di Joisten.

Contemporaneamente si fermava «Pooky» con la portiera sinistra tutta ammaccata. Il bresciano raccontava che era a malapena riuscito a districarsi dal groviglio di rottami che bloccava la strada all'altezza della veloce «esse» che precede la località di Malmédy. Ai boxes Alfa era un continuo rincorrersi di personaggi autorevoli e non, desiderosi

di sapere tutta l'amara realtà.

Nella confusione generale, mentre si delineava il triste bilancio di due piloti morti nella collisione, dai cronometristi arrivava un nuovo tremendo avviso: Larini non passava più. La prima speranza che si trattasse di una normale avaria meccanica veniva dissipata dalla luce gialla dei mezzi di soccorso immediatamente partiti verso la curva di Combes. In quel preciso momento, al box Alfa precipitava la situazione.

Interveniva il direttore dell'Alfa Romeo belga, sig. Tassan, che si

un'altra domanda: «Quanto vale una vita umana?».

In pratica sembra che la decisione sia stata presa per onorare la memoria dello scomparso Dubos, un pilota gentleman impegnato nelle competizioni per piacere e non per professione. Poiché quasi tutti i piloti dell'Alfa presenti a Spa gareggiavano con lo stesso spirito, si è pensato di rendere omaggio al collega caduto astenendosi dal proseguire.

Fino qui la ricostruzione ufficiale o semiufficiale del motivo per cui le Alfa si sono ritirate. Tuttavia le voci

Brno, quando cadde su una pista-trappola Luigi Rinaldi, si onorò la memoria dell'amico e del collega scomparso correndo nel suo nome e soprattutto vincendo.

Dunque secondo «radio boxes» (perché trattandosi dell'Autodelta tutti parlano però nessuno vuole prendersi la responsabilità di far sapere il proprio nome, perché sembra che la rappresaglia sia sempre pronta per i rei di «presa di coscienza»), si dice che ci fosse già un ordine arrivato da molto in alto secondo il quale in caso di incidenti o di episodi irregolari si dovevano ritirare le vetture.

Non sappiamo quanto questo corrisponda al vero, tuttavia poiché è indubbio che in seno alla squadra milanese negli ultimi tempi i piloti erano animati da particolare spirito di emulazione dettato dalla necessità di trovare un ingaggio continuo per il futuro ora che l'Alfetta sembra diventata una realtà, si può pensare che forse tutto sommato sia stato sbagliato il modo di far correre questi ragazzi. I piloti gentleman sono certo prima appassionati, ma proprio per questo, poiché delle corse non hanno fatto una professione, bisogna cercare, con una attenta opera da parte dei responsabili dei boxes, di mitigare i loro ardori.

Invece questo non sembra essere successo all'Autodelta squadra turismo, dove forse qualcuno si è lasciato andare a confidenze che in questi casi hanno solo il risultato di spingere i piloti a chiedere troppo ai mezzi ed a loro stessi nella speranza di riuscire a conquistare il sospirato ingaggio che li qualificava a tutti i livelli professionisti e non più occasionali «tuttofare», anche a livello di gruppo uno.

Il bilancio di questa trasferta belga è augurabile a questo punto spinga i diretti interessati a studiare qualcosa che impedisca o almeno prevenga la possibilità che in futuro dei ragazzi inesperti e forti solo del loro coraggio e del loro entusiasmo siano spinti a tentare più del tentabile in condizioni di spirito non certo ideali, perché nessuno è capace di tracciare loro un programma sicuro di quello che occorre sapere ed eventualmente sacrificare quando si è nell'ambito di una squadra che, volente o nolente, rappresenta una marca e conseguentemente tutti gli interessi sportivi e anche commerciali ad essa collegati.

Tito Zogli

f. l.



Rassicurante per Larini l'encefalogramma

FRANCORCHAMPS - Ricoverato all'ospedale Baviera di Liegi, lo stesso nel quale era stato ricoverato anni fa Mike Parkes, Massimo Larini è stato sottoposto a intense cure mediche tendenti alla rianimazione, date le gravi conseguenze della uscita di strada di cui è stato vittima.

Il medico di servizio sulla pista di Francorchamps, infatti, aveva giudicato Larini intrasportabile, date le sue condizioni, ma poi insieme con gli infermieri è riuscito a farlo porre su una barella, che è stata utilizzata sia per il trasporto fino all'elicottero, sia per quello in elicottero dalla pista a Liegi.

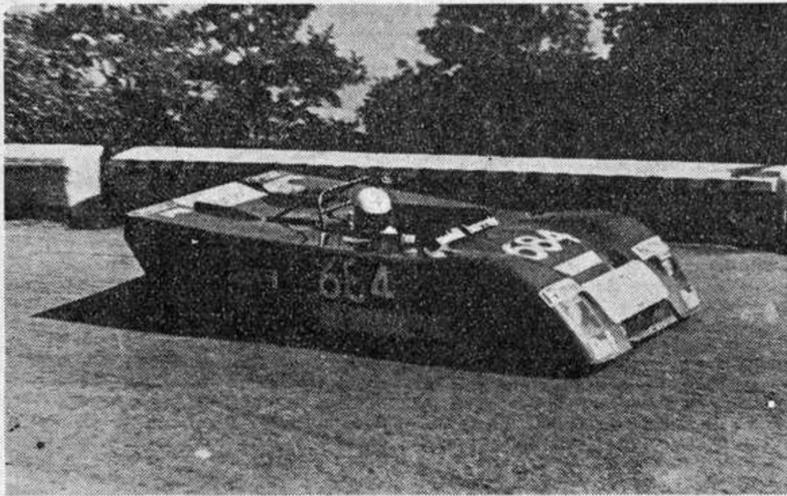
Messo sotto la tenda ad ossigeno, Larini vi era ancora nella tarda serata di domenica, assistito dal fratello che era giunto in aereo a Bruxelles e che era stato accompagnato a Liegi, da Bruxelles, dall'ing. Marelli e da Carlo Facetti.

Nell'incidente, Larini ha riportato un trauma cranico con una frattura che però non è considerata pericolosa, oltre ad un trauma toracico ed a probabili lesioni alle caviglie, non ancora constatate perché innanzi tutti i medici hanno voluto controllare le condizioni cerebrali. Secondo il sanitario che ha parlato con l'ing. Marelli, dopo aver effettuato un encefalogramma dovrebbe essere escluso ogni pericolo di vita per Larini.

chiudeva in un animato quanto segreto colloquio con Marelli e Landon. Occorrevano dieci minuti buoni prima che Marelli si lasciasse verso i meccanici, rosso in viso, annunciando di mettere fuori i cartelli «boxes» per tutti. Si ritiravano le vetture ufficiali della gara.

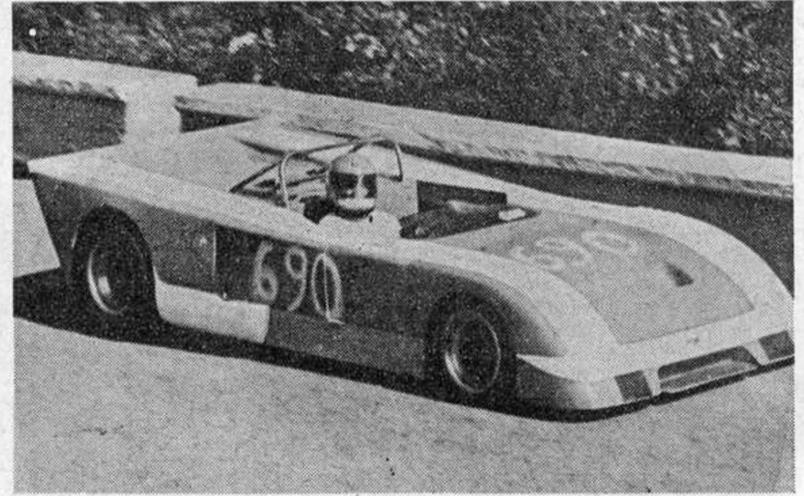
Nonostante la gravità del momento la decisione sembrava incredibile, per cui assieme ad alcuni colleghi chiedevamo le motivazioni della decisione a Marelli. Il giovane ingegnere rispondeva che non toccava a lui rispondere, bensì a Tassan. Questi, interrogato, evadeva la domanda con

sussurre all'interno dei boxes parlano di altre spinte che hanno la loro base in una situazione di fondo creatasi all'interno della squadra Autodelta da turismo molto prima di Spa. Le riportiamo per dovere di cronaca e perché ognuno giudichi se la decisione di onorare la memoria di Dubos e la indubbia partecipazione al dramma che sta vivendo Massimo Larini con un ritiro sia stata coraggiosa oppure se invece qualcuno si è lasciato prendere dall'indubbia emotività del momento dimenticando che in situazioni analoghe, come ad esempio lo scorso anno a



GILIBERTI si è vendicato di Mc BODEN (con 8") sul Montevergine

Nuovamente a confronto, le Chevron di Giliberti (690) e «McBoden» (684). Stavolta, ce l'ha fatta il primo, nella foto a destra



L'amaro «BITTER» di FRANK

AVELLINO - Angelo Giliberti si è vendicato. «Frank Mc Boden» ormai aveva i... minuti contati. Il momento della «grande rivincita» è venuto ad Avellino, nella seconda edizione della cronoscata di Montevergine, svoltasi sullo stesso tracciato della prima, ovvero lungo i km 10,100 che dividono Ospedaletto d'Alpino, alla periferia d'Avellino, dal piazzale del noto santuario, dove ha termine la corsa.

Giliberti s'è tolto un grosso sasso dalla scarpa: per due volte, nelle ultime settimane, era rimasto dietro Frank, a una distanza rilevata solo grazie alle apparecchiature elettroniche in dotazione ai cronometristi; questa volta ha dato una chiara, netta dimostrazione di forza, battendo il suo diretto rivale con un margine di vantaggio tale da non dare adito a dubbi sulla superiorità dimostrata in corsa: il suo tempo infatti — 6'30"6 — è di ben 8 secondi e mezzo più basso di quello fatto registrare dall'avversario, e — oltretutto — è un tempo che abbassa il record (appartenente a Scola) di ben 19 secondi.

Giliberti, che ormai ha ripreso a correre con la costanza (e con i risultati) di un tempo, quando si faceva conoscere come «Bitter», è venuto su lungo i 14 tornanti di Montevergine, ad un ritmo impressionante: la sua Chevron B 23, munita di un freschissimo Cosworth-Armaroli capace di 240 CV, ha raggiunto, in alcuni tratti di misto-veloce, una velocità di oltre 170 kmh. La sua media è stata di 92,165. Gli hanno resistito con onore solo McBoden», con la Chevron B 21, e Scola, con la March-BMW, una macchina alla quale il cosentino non è ancora riuscito a fare la mano, e per la quale — tra l'altro — ancora non ha trovato un sedile adatto: gareggia in chiara situazione d'in-

feriorità, «sistemato» alla meglio fra tavolette di legno e gommapiuma.

Il tempo di Scola — 6'45"8 — è stato il 3. assoluto e «ultimo» sotto il muro dei 7 minuti. Sotto il muro dei 7 minuti sarebbe sceso certamente anche Turizio, il quale aveva ottenuto da Osella un 2 litri (quello di Pilone), per «ritentare» un'assoluta di prestigio in salita. Crediamo che Turizio avrebbe potuto aspirare alla vittoria (Giliberti, in vigilia di corsa disse: «E' lui che temo di più») ma ha avuto la sventura di rimanere appiedato per la rottura di un portamozzo (ruota posteriore sinistra), nel corso delle prove ufficiali, e quando era ormai in vista del traguardo. Così la lotta per le prime piazzate è rimasta «monopolio» dei tre recentissimi protagonisti del trofeo Città di Potenza, ma con un'«inversione» al comando.

Alle spalle dei tre big, e oltre i 7 minuti, si è sviluppata una bella lotta tra gli outsider delle Sport. Tra questi ha primeggiato il barese Gargano (1. dei 3000), il quale, con l'Alfa 33 ha messo dietro nientemeno che un March-BMW, quello di Nappi, che, essendo un esordiente al volante di una Sport 2000, non poteva certamente fare di più. Dietro Nappi, troviamo Ricciardi (Alfa-Ricciardi-Paparella) e Lisitano (Abarth H 3000).

Nelle altre classi del Gr. 5, da segnalare i successi a tempo di record di Barberio con la Lola 1300, e di Fichera (1000). In Gr. 4 su tutti Arfè, nuovo recordman con la Porsche 2700; nella cl. 1600 il locale Jannarone ha vinto senza forzare (è rimasto solo), e nella 1300 «Benn» ha ritoccato il suo record (7'53"3) vincendo in 7'49"9.

Sergio Troise

2. CRONOSCALATA DI MONTEVERGINE - Trofeo M. Malzoni - Trofeo Montagna Gr. 2 - Challenge FISA Gr. 1 e 3 - Avellino, 22 luglio 1973.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Angelo Giliberti (Chevron B 23) 6'30"6 e 6 media 92,165; 2. «Frank McBoden» (Chevron B 21) 6'39"1; 3. Scola (March BMW) 6'45"8; 4. Gargano (Alfa 33) 7'10"3; 5. Nappi (March BMW) 7'14"1; 6. Ricciardi (Alfa-Ricciardi) 7'17"2; 7. Lisitano (Abarth 3000) 7'21"1; 8. Barberio (Lola 1300) 7'25"5; 9. Litrico (A.R. GTA) 7'30"9; 10. Fichera (Abarth) 7'31"8.

GRUPPO 1

Classe 500 - 1. Giuseppe Mazzola (Fiat 500) 11'48" media 50,847; 2. Carafa (Honda) 11'56"2.

Classe 850 - 1. Francesco Serra (Inn. Mini Minor) 9'46"5 media 61,370; 2. Brunetti (Fiat) 9'50"2; 3. Casillo (Inn. Mini Minor) 10'15"1; 4. D'Agostino (Fiat) 10'32"8.

Classe 1000 - 1. Angelo Marino (A 112) 9'06"8; 2. Marchese (Inn. Cooper) 9'22"1; 3. Postiglione (Fiat Coupé) 9'31"9; 4. Medaglia (Fiat 127) 9'32"4; 5. Carrotta (Fiat Coupé) 9'36"8; 6. Vaccaro (A 112) 9'44"4; 7. Sansoni (A 112) 9'57"8; 8. Vasile (A 112) 9'58"3.

Classe 1150 (tutti su Fiat 128) - 1. Matteo Vasta 8'45"8 media 68,467; 2. Triggiani 8'50"3; 3. De Luca 8'54"4; 4. Damanti 9'00"1; 5. Amoroso 9'03"8; 6. Di Tonno 9'39"5; 7. Taggio 9'54"8.

Classe 1300 (sub giudice per verifiche) - 1. Pasquale Santamato (Fiat 128 C) 8'35"4 media 69,848; 2. Marino (Simca R.2) 8'41"2; 3. Pinardi (Fiat 128 C) 8'45"8; 4. Ricciulli (Fiat 128 C) 8'46"3; 5. «Chiva» (Fiat 128 C) 8'47"3; 6. Di Marino (A.R. GTJ) 8'50"1; 7. Menichetti (Fiat 128) 8'53"2; 8. De Masi (A.R. GTJ) 8'53"3; 9. Ruggiero Aldo (Fiat 128 C) 8'54"4; 10. Poldo (Fiat 128) 8'56"3.

Classe 1600 (tutti su A.R. GT) - 1. Giuliano Gentile 8'39" media 69,364; 2. Mercadente 8'43"5; 3. Giuliani 8'57"1; 4. Stinchi 8'58"2; 5. Brienza 9'00"5; 6. Fiordelisi A. 9'48"8.

● Nel '74 la Montevergine dovrebbe passare internazionale. Ad Avellino c'era anche il dr. Saliti, in sandali e cappellino parasole, e non quindi in giacca-blu ufficiale. Pare che anche il

Classe 2000 (tutti su Alfa GT) - 1. Francesco Varese 8'38"2 media 69,471; 2. Magni 8'39"1; 3. Vecchione 8'48"1; 4. Leonardi 9'04"1; 5. Briganti 9'05"5; 6. Macaria 9'11"1; 7. Bollettino 12'54"8.

GRUPPO 3

Classe 1300 (tutti su Lancia HF) sub giudice per verifiche - 1. Giuseppe Saporo 8'48" media 68,181; 2. Salamina 8'56"8; 3. De Vivo 8'59"1; 4. Mancini 9'22"8; 5. Capozza 9'53"9.

Classe 1600 - 1. Enzo De Vito (R. Alpine) 8'18"5; 2. Canzonieri (Lancia HF) 8'32" media 72,216; 3. Pesce (Lancia HF) 8'37"9; 4. Bosco (Lancia HF) 8'46"1.

GRUPPO 2

Classe 500 (tutti su Fiat 500 G.) - 1. Vincenzo Laganà 9'16" media 64,748; 2. Ciarcelluti 9'23; 3. Medaglia 9'25"8; 4. Fanello 9'36"2; 5. «Helios» 9'36"3; 6. Persico 9'45"5; 7. «Giordan» 11'00"1.

Classe 600 - 1. Elio Mercurio (Abarth 595) 8'37"2 media 69,605; 2. Casciaro (Abarth 595) 8'41"2; 3. «Gin Tonic» (Giannini 590) 8'42"5; 4. Ettari (Giannini 590) 5'05"3; 5. Bifulco (Abarth 595) 9'45"1.

Classe 700 - 1. Michele Bifulco (Giannini 650) 8'52"8 media 67,567; 2. Medaglia (Abarth) 8'53"9; 3. Pacetta (Abarth) 9'54"1; 4. Sabato (Giannini) 9'00" e 5; 5. Sessa (Abarth) 9'01"2; 6. Carleo (Abarth) 9'03"1; 7. Adamo (Giannini) 9'06"1; 8. Napolitano (Giannini) 9'12"1; 9. Veneziano (Giannini) 9'13"8; 10. Gargano (Giannini) 9'17"7.

Classe 850 (tutti su Abarth) - 1. Vincenzo Varese 8'21"8 media 71,741; 2. Esposito 8'23"1; 3. Bruno 9'00"7; 4. Iovino 9'18"1.

Classe 1000 - 1. Luigi Piacentini (A112) 8'12"3 media 73,126; 2. Palumbo (Abarth 1000) 8'14"1; 3. Turano (Abarth 1000) 8'37"6; 4. Bondino (Abarth 1000) 9'20"1.

Classe 1150 - 1. Manfred Simeaner (Fiat 128 B.) 8'04" media 74,380; 2. «Paperone» (Fiat 128 C.) 8'12"5; 3. Campolo (Fiat 128 B.) 8'16"8; 4. Taranto (Fiat) 8'31"9; 5. Rianna (Fiat 128 C.) 9'27"1.

Classe 1300 - 1. Mario Litrico (A.R.

GTA) 7'30"9 media 79,840; 2. Grilli (Fiat 128 C.) 7'46"1; 3. Goscè (Fiat 128 C.) 7'50"3; 4. Tisci (A.R. GT) 8'30"9; 5. Accadia (Fiat 128 R.) 8'32"2; 6. Sabato (Fiat 128) 8'51"9; 7. «Pipino» (Fiat 128) 8'57"3; 8. Scalzo (Fiat) 9'50"2.

Classe 1600 - 1. Leandro La Vecchia (A.R. GT) 8'03"3 media 74,487; 2. Jacoangeli (A.R. GT) 8'07"4; 3. Alfano (A.R. GT) 8'14"9; 4. Tagliaferri (A.R. GT) 8'24"1; 5. Russo (A.R. GT) 8'38"3; 6. Trapani (A.R. GT) 9'12"3.

Classe 2000 - 1. Pasquale di Monaco (BMW) 7'43"8 media 77,619; 2. Sacchini (A.R. GTA) 7'50"7; 3. Rocco (BMW) 7'53"2; 4. Poloni (A.R. GTA) 8'11"3.

Classe oltre 2000 - 1. Angelo Bonaccors (Opel Commodore) 7'43"1 media 77,736.

GRUPPO 4

Classe 1000 - 1. Luigi Aloe (Abarth OT) 8'41"1 media 69,097; 2. Manna (Abarth OT) 8'55"1.

Classe 1300 - 1. «Benn» (Lancia) 7'49" e 9 media 76,612; 2. Accardi (Lancia) 8'10"6; 3. De Ruggiero (Lancia) 9'15"3.

Classe 1600 - 1. Luigi Iannarone (A.R. GTA) 8'21"7 media 71,756.

Classe oltre 2000 - 1. Renato Arfè (Porsche) 7'31"9 media 79,663.

GRUPPO 5

Classe 1000 - 1. Emanuele Fichera (Abarth) 7'31"8 media 79,681; 2. Mauro (AMS) 7'50"2; 3. Leta (Abarth) 8'08"1; 4. Coccia (Abarth) 8'20"5; 5. Pizzo (Abarth) 8'48"1.

Classe 1300 - 1. Pasquale Barberio (Lola) 7'25"5 media 80,808; 2. Anastasio (AMS) 7'44"6; 3. Sandro 8'26"1; 4. Farina (A.R. SZ) 8'43"1.

Classe 1600 - 1. Giuseppe Oieni (Lancia) 7'36"3 media 78,895; 2. Lobello (Lancia FM) 8'12"7.

Classe 2000 - 1. Angelo Giliberti (Chevron B 23) 6'30"6 media 92,165; 2. «Frank McBoden» (Chevron B 21) 6'39"1 e 1; 3. Scola (March BMW) 6'45"8; 4. Nappi (March BMW) 7'14"1; 5. «Mascajeros» (Porsche) 7'52"2.

Classe 3000 - 1. Paolo Gargano (Alfa Romeo 33) 7'10"3 media 83,662; 2. Ricciardi (Alfa-Ricciardi) 7'17"2; 3. Lisitano (Abarth 3000) 7'21"1.

di «dimostrazione» per «accontentare» Tonino, in quanto con la sua licenza svizzera non avrebbe certamente potuto partecipare ad una gara ancora nazionale (e poi era iscritto a Misano F. 2).

ARDIZZOIA sui rallymen nell'Autotorneo

BORGOTICINO - La seconda prova del torneo «Tchen-Agopuntura cinese» organizzato dalla Scuderia Sporturismo sulla pista azzurra di Borgoticino è stato vinto da Gianfranco Ardizzoia su Lancia Fulvia 1600 con il tempo di 49'09 (nuovo record della pista azzurra).

Numerosissimo il pubblico presente attratto dalla presenza a Borgoticino dei migliori specialisti dell'autotorneo italiano e di molti rallymen del fertile vivaio novarese. Quindi da una parte Salino, Falcone, Quietì, i fratelli Gheris, Togni, Petrini, i fratelli Maggi, Rinaldi e Peirano; dall'altra lo stesso Ardizzoia, Redaelli, Sciarrone, Bertalio e Bellasto.

La vittoria è andata ad Ardizzoia dimostratosi il migliore in senso assoluto, mentre le piazze d'onore sono state conquistate da Falcone, Quietì e Gheris. L'ultima prova del torneo «Tchen-Agopuntura cinese» si svolgerà sabato 28 luglio, sempre in notturna alla pista rossa di Borgoticino.

TORNEO TCHE-AGOPUNTURA CINESE - Borgoticino - Pista Azzurra 21 luglio 1973
LA CLASSIFICA

1. Ardizzoia 49'09; 2. Falcone S. 50'46; 3. Quietì 50'50; 4. Gheris A. 51'18; 5. Salino 51'73; 6. Dece 51'96; 7. Gheris G. 52'21; 8. Redaelli 52'39; 9. Baldini 52'40; 10. Peirano 52'46; 11. Togni 52'46; 12. De Renzio 52'52; 13. Ballardì 53'06; 14. D'Ambrògio 53'35; 15. De Giulì 53'43; 16. Cedrati 53'54; 17. Allais 57'78; 18. Petrini 54'40; 19. Vallania 54'55; 20. Sciarrone 55'12.



kléber vince

Al 3. Rally Internazionale Alpe della Luna
Arezzo, 21-22 luglio 1973

CAMBIAGHI-MORA, su Opel Ascona 1900 RS della Tonnerro-Jolly Club, vincitore del Gruppo 1

PITTONI S.-VARZI, su Lancia Fulvia HF, della scuderia Jolly Club, vincitrici della Coppa delle Dame

Kleber

KLEBER RADIALE V10 PRIMO DOVE PIÙ DIFFICILE È VINCERE

Nell'ALPE della LUNA il pilota HF ha adoperato una tattica diversa lasciando scatenare VERINI e PREGLIASCO



Sopra, Barbasio ed i meccanici Fiat. Questa volta il ligure è giunto solo undicesimo. Sotto, si spinge al C.O. la Fiat di Verini. La trasmissione è a pezzi, ma il motore « è in moto »: il regolamento è salvo!

3. RALLY ALPE DELLA LUNA - Settima prova del campionato italiano dei rallies Internazionali - Pieve S. Stefano 21-22 luglio 1973

CLASSIFICA GENERALE

1. Balestrieri-Maiga (Lancia HF) 3.10'06"; 2. Pregliasco-Garzoglio (Lancia HF) 3.11'43"; 3. Verini-Torriani (Fiat 124 A) 3.17'13"; 4. Cambiaghi-Mora (Opel A.) 3.22'25"; 5. Ravaoli-Mazzoni (Lancia HF) 3.22'36"; 6. Ambrogetti-Torriani (Lancia HF) 3.22'54"; 7. De Eccher-Salvador (Porsche) 3.23'41"; 8. Bray-Rudy (Opel Ascona) 3.24'50"; 9. Tabanelli-Capra (Opel Ascona) 3.26'29"; 10. Boninsegni-Boninsegni (Fiat 124) 3.26'39"; 11. Barbasio-Macaluso (Fiat 124) 3.28'06"; 12. Monaco-Rossi (Fiat 124) 3.28'42"; 13. Pittoni-De Dominicis (Fiat 124) 3.29'10"; 14. Zanrosso-Zaltron (Fiat 124 SP) 3.30'16"; 15. Presotto-Bisol (Opel Ascona) 3.31' e 20"; 16. Baron-Santi (Opel Ascona) 3.

34'16"; 17. Simontacchi-Biuzzatti (Fiat 128) 3.34'26"; 18. Mancini-Zoffoli (Fiat 128) 3.34'48"; 19. Brambrilla-Laera (Opel Ascona) 3.34'37"; 20. Augustin-Strametto (Opel Ascona) 3.36'24"; 21. Pittoni-Vanzi (Lancia HF) 3.36'52"; 22. Muratori-Bollini (Fiat 124) 3.36'57"; 23. Baggio-Cecchelleri (Opel C.) 3.37'19"; 24. Orsi-Rossi (R. Alpine) 3.37'37"; 25. Cumini-Perizzutti (Mercedes) 3.37'42"; 26. Orlandi-Fontana (Opel Ascona) 3.38'53"; 27. Tognana-Gabriel (Fiat 124) 3.39'27"; 28. Zanicoli-Giorgi (Opel A.) 3.40'48"; 29. Casadei-Rocchi (Lancia) 3.42'25"; 30. Trucco-Tesio (Simca R. 2) 3.42'31"; 31. Nestore-Ginotti (Alpine) 3.44'55"; 32. Pasetti-Nardi (12 SL) 3.46'07"; 33. Ronconi-Rumor (Porsche) 3.47'45"; 34. Bendini-Bendini (Fiat 127) 3.48'35"; 35. Vanni-Soprani (Fiat 128 C) 3.49'48"; 36. Dalla Pozza-Della B. (Fiat 128) 3.51'52"; 37. Brandini-Mon-

giorgi (Fiat 124 SP) 3.52'26"; 38. Miesen-Dionisio (Fiat 128) 3.52'52"; 39. Ricceri-Della Sbarba (Fiat 127) 3.54'26"; 40. Negri-Zarabara (Simca) 3.54'27"; 41. Nardini-Nannini (Lancia) 3.55'57"; 42. Sbaro-Cocco (Simca) 3.56'29"; 43. Giconi-Balzini (Lancia HF) 4.00'10"; 44. Bertacca-Meli (Ford M.) 4.01'04"; 45. Scudieri-Perri (Ford) 4.02'23"; 46. Fontana-Aspasi (Simca) 4.04'30"; 47. Bruni-Chiarini (VW 1303) 4.05'32"; 48. Faranelli-Cavallini (Simca) 4.06'58"; 49. Merlin-Serena (Fiat 128) 4.06'58"; 50. Di Nasso-Di Nasso (Fiat) 4.09'45"; 51. Bicchichi-Bicchichi (Simca) 4.10'05"; 52. Fochi-Fochi (Simca) 4.11'01"; 53. Bordetto-De Gan (BMW) 4.11'25"; 54. Ambivero-Cecchetto (Daf) 4.13'26"; 55. Fragale-Fragale (Fiat) 4.26'58"; 56. Glorioso-Sacchi (Fiat 127) 4.30'04"; 57. Saccone-Lazzarotti (Fiat 124) 4.47'18"; 58. Chimenti-Leonardi (Simca) 5.04'30".

Il rag. BALLESTRIERI

La cronaca-sintesi

La paura di AUDETTO

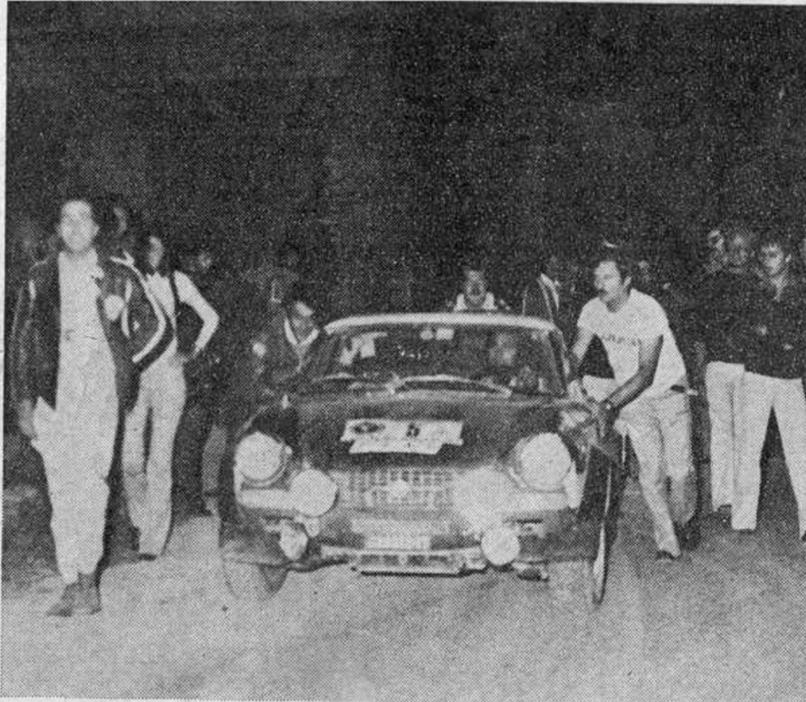
PIEVE S. STEFANO - Nonostante in parecchi siano stati messi alle corde già in sede di verifiche preliminari dal commissario tecnico Caneschi, i partenti sono oltre 120. La giornata è caldissima e probabilmente per questo motivo Pittoni sale la prima prova senza il regolamentare casco; questa prova (Viamaggio, da ripetersi tre volte) è certamente una delle più belle di tutto il rally, comunque saranno in diversi quelli che proprio da questo primo passaggio dovranno dire addio a tutte le speranze, incominciando da Bisulli, che, da buon conoscitore della zona, riesce a cogliere la palma di primo ritirato andando a sbattere contro un masso all'interno di una curva « aprendo » una ruota.

Il caldo torrido si impegna comunque a non lasciar solo il pilota romagnolo in questo « exploit »; le pompe meccaniche della benzina, infatti, mettono subito alla corda tutte le vetture di serie a cominciare da quella di Dall'Ava-Maiga che ripetono così l'impresa del recente rally delle Alpi Orientali. Per lo stesso motivo si fermano anche Rubbieri-Dominici (ma quanti navigatori cambiali!) e Ferri-Cartetto che ripaga così Pellissier della fiducia accordatagli affidandogli la Simca ufficiale di Besozzi, forzato assente. Note lamentano comunque un po' tutti, mentre al contrario « Uccari » stacca un ottimo sesto tempo con la sua Alpine che promette molto... ma per poco, perché nella prova successiva è già fermo senza il tappo del radiatore.

Balestrieri attacca subito (anche se non a fondo per tutte le raccomandazioni ricevute dal suo « fool » di direttori sportivi) ed unici a tenergli il passo appaiono i soliti Verini e Pregliasco, mentre Barbasio, che lamenta poco « tiro » nel suo motore è leggermente staccato.

La terza prova conferma in tutti i casi la forma di Pregliasco e Verini, mentre la quarta (dove Balestrieri è 6. a 23") evidenzia quella di Bossetti-Ulivi e quella del sorprendente De Eccher.

Dopo questa prova inizia il calvario di Trucco-Tesio con i carburatori intasati di terra, mentre a Bray-Rudy viene sostituito il radiatore dell'acqua. Al successivo C.O. di Verghereto scoppia un piccolo pasticciaccio dei cronometristi rimediato grazie all'interven-



to di Macaluso. Questo comunque non impedisce a Barbasio di giocarsi la prima posizione (come ordine di partenza) a favore del duo-Lancia. Balestrieri quindi ottiene nuovamente il miglior tempo, ma la Lancia perde Bossetti (che era quinto) che rompe il doppio cavo dell'acceleratore.

La grande paura di Audetto arriva, però, subito dopo, perché nella sesta prova si inceppa il cambio di Balestrieri e lo stesso compie tutta la prova con la sola terza marcia.

Tutto sembra tornare in seguito alla normalità, ma questo non impedisce a Verini di staccare per due prove consecutive ancora il miglior tempo. I guai vengono però per la Fiat che nella seconda di queste prove si « gioca » Barbasio per un'uscita di strada che si traduce in un ritardo di quindici minuti (e buon pro che c'erano quattro valorosi e stoici spettatori altrimenti « Fox » sarebbe ancora là).

Il primo giro si conclude quindi con un altro successo parziale di Balestrieri che in tutti i casi resta relegato al terzo posto in classifica a 9" da Pregliasco e 7" da Verini. Alla neutralizzazione di Badia Tedalda scoppia il « guaio » Fiat di cui diciamo a parte mentre all'appello ci si accorge che manca adesso anche Preziosi che ha rotto un semiasse a S. Polo.

Si ricomincia con i lancisti piuttosto sollevati per l'inconveniente a Verini, mentre nelle retrovie una prima provvisoria classifica rende edotti molti della loro posizione. Tra questi Baggio-Bonamico (a proposito avv. Aleffi, un numero basso se lo merita anche lui, no?) che si accorgono di essere a pochi secondi da Cambiaghi e Presotto che conducono il G. 1 e che quindi decidono di forzare un po' il ritmo. Peccato per loro che galeotta si sia rivelata l'ultima curva della prima P.S. con l'amara conclusione di aver finito la

corsa dopo essere ineducatamente piombati (non invitati) in casa di sconosciuti sfasciando un muretto e relativa cancellata.

Davanti il ritmo cambia con i soliti tre a giostrare mentre nelle più prossime retrovie compaiono sempre più frequentemente oltre ai già citati anche Ravaoli, Ambrogetti e Monaco.

Proprio quest'ultimo, col suo terzo tempo nella 12. P.S. rilancia l'automobilismo romano, ma ai più attenti non sfugge la rimonta che sta conducendo con accanimento il cocciuto Brai cui hanno sostituito la traversa posteriore nella sopradetta neutralizzazione. La 14. P.S. potrebbe rivelarsi decisiva per il G. 1 in quanto Cambiaghi parte con la gomma che si sta afflosciando. Correrà fortissimo ugualmente e chiuderà con ancora 12" di vantaggio su Presotto.

Quest'ultimo in tutti i casi scioglie ogni dubbio forando anche lui nella prova successiva perdendo però da par suo quasi 5". Da questa prova esce parzialmente di scena De Eccher (con la Porsche senza frizione) ed Ambrogetti inizia a fare gli scongiuri dimenticandosi della presenza del baffuto Ravaoli che continua ad ottenere gli stessi tempi suoi e che di pochissimo gli soffierà la vittoria nel G. 3.

La corsa può considerarsi conclusa, anche per i più iellati (come Pittoni che perde minuti per la solita pompa della benzina nell'ultima salita) ed anche per quelli costretti a compiere tutto il secondo giro con una marcia sola. Ci riferiamo a Tabanelli-Capra (sempre in 3. e comunque noni assoluti) ed ai coniugi Bendini (al loro debutto in un rally internazionale) che pur disponendo della sola seconda sono riusciti a vincere la più piccola delle classi in programma.

PIEVE S. STEFANO - Erano certamente in diversi a voler vincere questa terza edizione dell'Alpe della Luna e tra questi, ovviamente, Amilcare Balestrieri, ansioso di far dimenticare la « brevissima » gara di Udine. Ce l'ha fatta allora, e finalmente è riuscito nel suo intento senza doversi battere a tutti i costi alla garibaldina, ma sapendosi mostrare (quanto basta, comunque, perché ha vinto 10 prove su 17) anche ragioniere, calcolatore. Una nuova dimensione questa di un Balestrieri che quest'anno agli altri non vuole lasciare nemmeno le briciole; no, nemmeno quelle, perché è troppo l'appetito accumulato nelle ultime stagioni.

Dunque ha vinto in modo diverso, lasciando che anche gli altri intervenissero di tanto in tanto sulla scena, ma alla resa dei conti era sempre lui a muovere i fili, un pilota adesso, capace anche di terminare una prova con la sola terza marcia senza nemmeno scomporsi troppo, ma attento solo a non sforzare inutilmente il suo cambio.

Una sorpresa ripetiamo che ci ha fatto oltretutto gustare di più questo rally dal percorso veramente incantevole su sterrati di sogno per qualsiasi organizzatore.

Ma dicevamo dell'interesse della gara che c'è stato veramente, almeno per tutto il primo giro combattuto molto per merito dei suoi due rivali, Verini e Pregliasco. In effetti c'era anche Barbasio, ma al ligure è andata male per una uscita di strada che l'ha costretto nelle retrovie dove comunque è rimasto con molta umiltà rimontando posizioni su posizioni (nonostante non ci fossero controlli tirati) e passando dal 31. all'11. posto (equivalente a punti sempre utili in campionato) dimostrandosi veramente sportivo ed attaccato ai colori della propria squadra.

Verini non sappiamo se alla fine (senza il « guaio » di Badia Tedalda) potesse sperare di vincere, è certo però che fino al termine l'incertezza sarebbe rimasta. Purtroppo quella sostituzione dell'autobloccante ha complicato le cose e forse sarebbe stato meglio averla evitata tantopiù che quello montato non destava poi grossissime preoccupazioni.

Ma veniamo a Pregliasco; il Mauro merita un discorso a parte perché è veramente la scoperta di quest'anno: il suo stile si è fatto molto più pulito, la macchina la porta con molta convinzione, i suoi tempi sono sempre notevoli. Può arrivare molto lontano. E con Pregliasco vorremmo citare anche De Eccher, la rivelazione di questo rally e di quello di Udine. Anche se agli inizi, i suoi tempi non veramente ottimi e in Toscana come in Friuli solo la malasorte gli ha fatto sfuggire una posizione in classifica veramente prestigiosa.

In compenso ne ha approfittato Cambiaghi che ha concretizzato tutto il bene che già si va dicendo da tempo su di lui e che gli ha fatto ottenere un « ripescaggio » tra i numeri fissi da parte della sottocommissione rally, la stessa che si è ricordata anche di Ambrogetti, il più probabile erede di Tacchini sul trono del G.3.

Proprio Ambrogetti ha mostrato ancora una volta di valere moltissimo anche se la fortuna gli ha ancora dato una mano eliminandogli sin dalla prima prova il rivale Dall'Ava.

Il bastone tra le ruote glielo ha messo comunque Ravaoli (quasi profeta in patria) che lo ha preceduto e che anche al momento di scrivere queste righe ha da reclamare qualcosa contro la classifica che potrebbe dopo un attento esame anche mutare a suo favore con l'avanzamento di un posto ai danni di Cambiaghi.

Il turismo di serie, nonostante l'assenza delle Fiat, è stato al solito combattutissimo e Presotto con Brai si accollano molto di questo merito, specie il secondo che ha riscattato con un travolgente secondo giro il magro (e forzato) bottino del primo.

All'inizio, tra i dig, c'era anche Bossetti, abilissimo nello « slegare » i tanti cavalli del motore ad iniezione della sua Fulvia. Una banale rottura l'ha però tolto di mezzo troppo presto, quando ancora si stava scaldando. E c'era, e vi è rimasto, anche Boninsegni, idolo locale, che con una corsa veramente positiva si è inserito alla fine al decimo posto.

Carlo Cavicchi

IL MOMENTO CHIAVE

Al termine del primo giro la situazione era già ben delineata con Pregliasco in testa, Verini secondo a soli 2" e Balestrieri terzo a 9". Per Barbasio le cose si erano messe male per l'uscita di strada e pertanto in pratica Verini restava il portacolori Fiat. Proprio Verini allora (avendo a disposizione quasi mezz'ora di tempo) decideva di far sostituire il suo autobloccante che si mostrava piuttosto rumoroso. L'operazione (di per sé molto semplice) si complicava quasi subito perché un dado non voleva saperne di svitarsi nonostante nella « buca » si avvicendassero un po' tutti gli uomini Fiat con tanta buona volontà ed un pizzico di confusione. Al dunque (e cioè dopo la mezzora a disposizione) il lavoro non era ancora terminato, ma questo non doveva far sì che Verini venisse penalizzato. Si arrivava allora a tutta una serie di ordini e di controidini che disorientavano tutti i presenti (compresi quelli che li urlavano) con la conclusione che la macchina si muoveva pronta per poi fermarsi quasi subito con la trasmissione staccata. Panico generale e tutti a spingere la macchina (con il motore in moto come pretende il regolamento) fino al controllo dove (con molta magnanimità) veniva pure condonato un piccolo ritardo. Passato il controllo, tutti a buttarsi sotto la vettura che in un eterno battibaleno veniva « ricomposta » non impedendo comunque a Verini di beccarsi oltre 2 minuti di ritardo al controllo successivo (nonostante la sua pazzia discesa!) buttando al vento tutte le speranze che già si stavano coltivando.

Le CARRERA vincono anche in CANADA

Per l'olio sospensione di un'ora

MOSPORT PARK - Attività frenetica a Mosport Park, prima che il gelo invernale blocchi qualsiasi iniziativa corsaiola. Un week-end, quello del 7-8 luglio 1973 che ha visto in pista vetture Formula Ford, turismo di serie, motociclette, F. 2 e vetture gran turismo che hanno dato vita alla corsa principale della riunione, la « 6 Ore Goodrich Sundown G.P. ».

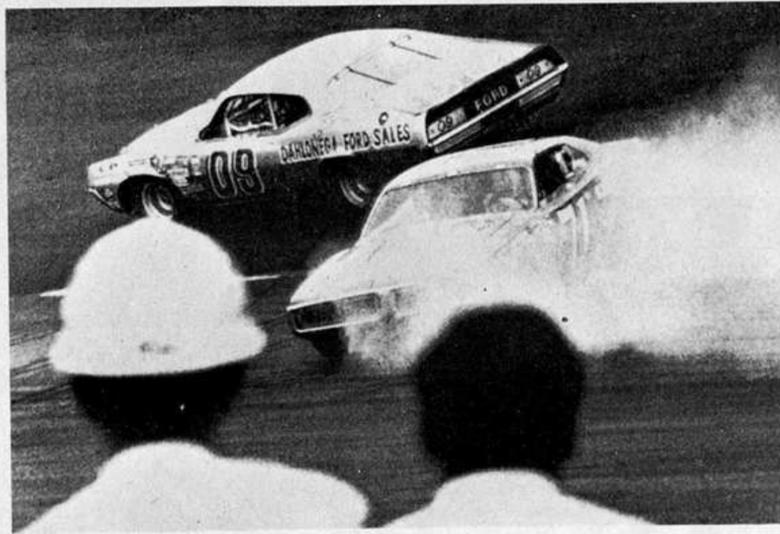
Ludwig Heimrath e Graig Hill, alla guida della Porsche Carrera RS, hanno bissato il successo del 1972, distaccando di ben quattro giri i secondi classificati Bytzek-Bytzek su identica vettura. Una vittoria regolare per i due piloti che hanno dimostrato di essere i più preparati in tutti i sensi: dal mezzo meccanico alla costante e sempre sostenuta andatura che i piloti sono riusciti a mantenere per tutto l'arco della competizione. Due gli equipaggi che avrebbero potuto contrastare loro il passo e che sono anche stati in testa alla cavalcata: Maurice Carter e Bill Adams costretti ad abbandonare per lo scoppio del motore, e Brezinka-Petermann la cui vecchia e sempre valida Porsche 908 ha dovuto fermarsi varie volte ai box per noie all'alimentazione.

La corsa è stata anche sospesa per un'ora a causa dell'olio sparso sulla pista dalla Porsche 911 S di Mint Minter che approfittando della sospensione poteva riparare la vettura e giungere al traguardo settimo assoluto. Mentre otto Porsche terminavano fra le prime dieci, si registrava una giornata veramente nera per le vetture americane la cui prima rappresentante, la BFG Corvette di Mason-Duval è terminata molto lontano nella classifica generale. Una gara bene organizzata ed attraente perché svoltasi quasi tutta di notte, ostacolata di tanto in tanto, dalla mancanza di luce ai box.

Gilberto Gatto

6 ORE GOODRICH - Gara internazionale per vetture GT - Mosport Park, 7-8 luglio

1. Heimrath-Hill (Porsche Carrera RS), 207 giri pari a km 823,860 alla media di 136,700 kmh; 2. Bytzek-Bytzek (Porsche Carrera RS) a 4 giri; 3. Russel-Hirasch (Porsche 914-6) a 8 giri; 4. Bienvenue-Dancose (Porsche 911 S) a 12 giri; 5. Brezinka-Petermann (Porsche 908) a 16 giri; 6. Gudsus-De Sadeleer (BMW Autex) a 21 giri; 7. Minter-Hochreuter (Porsche 911 S) a 21 giri; 8. Higgins-Kroll (Porsche 914-6) a 27 giri; 9. Heftimfield (Porsche 911 S) a 32 giri; 10. Pigeon-Lambke (MGB) a 37 giri.



Nonostante questo testa-coda, Buddy Baker ha vinto la « World 600 » di Stock-Car a Charlotte. Passa la Ford di Charlie Barrett



C'è chi le acrobazie le fa in corsa, come le consuete sportellate fra Ford Mexico (sopra, a Zandvoort) e chi per esibizione, come questa Escort di un « circo » di piloti acrobatici che ha dato spettacolo a Brands Hatch su due ruote nel corso di uno dei tanti « Ford Day » organizzati in Europa



30 mila spettatori entusiasti a CAMBRIDGE

McCluskey primo e secondo

CAMBRIDGE (Mich.) - Roger McCluskey, il conduttore che per la mancanza di circa un litro di carburante ha perduto i 200.000 dollari (11 milioni e mezzo di lire) di Pocono, si è presa una pronta rivincita bat-

ai primi due si sono piazzati Bill Vukovich e il « nonno » Lloyd Ruby, cui la nuova Eagle del milionario Sleter ha ridato fiducia, tanto da fargli rinunciare ai dichiarati propositi di ritiro.

Alla gara ha partecipato, senza fortuna per il cedimento della sua Parnelli Jones, anche Al Unser che in seguito al pauroso scontro di Pocono era stato ricoverato in ospedale. A proposito dell'incidente Al Unser ha dichiarato: « Come vedete le prime innovazioni a proposito della riduzione del carburante sono state salutari. Intanto l'eliminazione del serbatoio esterno destro rappresenta, secondo me, una vera sicurezza. Se invece di materiale protettivo avessi avuto 280 litri di carburante, sarei diventato una torcia umana ed eguale sorte avrebbe forse avuto Johnny Rutherford che nei primi giri andò ad urtare col fianco destro il muro riportando soltanto lievi danni alla vettura ». Di uguale parere non è, naturalmente, Roger McCluskey che per l'insufficienza di carburante dovette cedere il primo posto di Pocono a A. J. Foyt.

tendo tutti gli avversari nella sesta prova del campionato USAC svoltasi a Cambridge. McCluskey, che è già alla sua seconda vittoria di campionato, ha girato alla media record di 259,338 kmh, superando il suo più diretto avversario, Johnny Rutherford, di 25 secondi.

La corsa assai interessante e nel corso della quale non si sono verificati incidenti, ha richiamato in questa piccola cittadina del Michigan un pubblico di 30.000 spettatori che si sono veramente entusiasmato quando al 75. giro McCluskey è riuscito a sorpassare Rutherford con il quale aveva ingaggiato un duello disperato sin dalla partenza. In coda

Nel corso dello stesso meeting di Cambridge, si è disputata anche una gara di stock-car che ha dato modo a A. J. Foyt di rifarsi della sfortuna che lo aveva perseguitato nella gara USAC. Al volante della sua Chevrolet il campione americano, dopo avere permesso che elementi di secondo piano tenessero il comando sino al 78. giro, è passato prepotentemente in testa ed ha terminato la corsa alla media di 216,341 kmh. Al secondo posto si è piazzato McCluskey che ha così degnamente completato il fine settimana.

l. m.

CORRIERE CORSE

MANIFESTAZIONE

CLASSIFICA

SINTESI DELLA CORSA

Non c'è stata lite

FRANCIA - Corsa del Beaujolais - Gara di velocità in salita

1. Maublanc (Chevron) 2'52", nuovo record; 2. Rua (Pygmée); 3. Bayard (Lola).

L'attesa battaglia fra Maublanc, Stalano, Bayard e Pignard non ha avuto il mordente previsto. Infatti Maublanc ha dominato nettamente e il suo maggior rivale è stato un pilota che il pronostico non aveva preso troppo in considerazione. Pignard è uscito di strada nella prima salita, costretto a rinunciare alla seconda.

Prima edizione poco pubblica

FRANCIA - Corsa di Sancerre - Gara di velocità in salita

1. « Courage » (March) 1'17"8, media kmh 110,520.

Questa prima edizione della gara non ha avuto un grande successo di pubblico ed è un peccato perché è risultata interessante, anche se l'atteso duello fra il futuro vincitore e « Cyprien » non c'è stato, dato che il motore della Grac di quest'ultimo non era in ottime condizioni.

Chi la dura la vince

FRANCIA - Corsa di Poilly - Gara di velocità in salita

1. Joliat (March) 1'14"2.

Tempo stupendo, molto pubblico e duello continuo fra Joliat e Freuquin, che disponeva della nuova Veglia F. 2 che utilizzava per la seconda volta. Differenza minima fra i due, all'arrivo, però è giusto elogiare la prestazione di Pozet su Chevron, arrivato terzo.

Tanti ma poco combattivi

FRANCIA - Corsa di Millau - Gara di velocità in salita

1. Guartarini (Martini) 4'. Record: Gache 3'59"2 (1972).

Grosso numero di concorrenti (135) ma tutto sommato non ci sono stati duelli degni di nota e il vincitore ha preceduto Gache, su Pygmée, di soli 8 decimi.

Tecno primo su 97

FRANCIA - Corsa di Flée - Gara di velocità in salita

1. Lachaud (Tecno) 39"5.

97 partecipanti e prevista vittoria di Lachaud, con un tempo migliore nella prima salita, sul sinuosissimo percorso. L'unico avversario temibile è stato Guérin su Alpine, che si è infatti piazzato facilmente secondo.

Occhio ai fratelli SUAREZ!

BUENOS AIRES - In pieno svolgimento, in Argentina, le gare per i vari campionati nazionali di specialità e sorprese a non finire per la varietà dei personaggi che di volta in volta si presentano alla ribalta, e per il termine di egemonie che sembrano ormai intoccabili fra le varie vetture impegnate. Accade così che il celebrato Nasif Estefano debba ora segnare il

passo con la sua prima imbattibile Ford Falcon e mestamente assistere all'avvento della Dodge con i vari Malnatti ed Hermanos Suarez. Accade in oltre che le Fiat 125 e 128 stiano surclassando le eterne rivali Peugeot 504 e Renault 12 lasciando intravedere che se queste ultime marche non correranno celermente ai ripari, il campionato «turismo nazionale» non potrà sfuggire alla marca italiana che sullo stesso ha già messo una fortissima ipoteca.

Dominano con le Dodge...

SALTO - Un circuito molto criticato perché formato praticamente da una lunga ininterrotta retta di 500 km che le vetture hanno percorso alla velocità, record del vincitore, di 226,665 kmh, senza curve che potessero impegnare i piloti e permettere ai migliori, anche se in possesso di un mezzo inferiore, di difendere al meglio le proprie possibilità. Hanno vinto gli «Hermanos Suarez» che con il loro Dodge si sono imposti a J. C. Iglesias e al capofila del campionato Nasif Estefano,

entrambi su Ford Falcon, un mezzo che in questa corsa ha cominciato a mostrare la corda. Una corsa vissuta praticamente su un lungo duello fra le coppie dei fratelli Suarez e dei fratelli Iglesias, con «trenate» da fare spavento fra i protagonisti mentre Nasif stava alla finestra in attesa di trarre profitto da eventuali defaillances che invece non sono avvenute.

11. GIRO DI SALTO - 12 maggio

1. Hermanos Suarez (Dodge) in 2.38'34" alla media di 226,665 kmh; 2. J. C. Iglesias (Ford Falcon) 2.39'22"1; 3. Nasif Estefano (Ford Falcon) 2'40'43"8; 4. Martinez (Boero Chevrolet) 2.42'44"8; 5. Pontoriero (Dodge) 2.47'04"1; 6. Parodi (Dodge); 7. Dana (Ford); 8. Pasciulli (Chevrolet); 9. Politano (Torino); 10. De Maio (Torino).
Giro più veloce: J. C. Iglesias in 31'04"1 media 234,826 kmh.

...umiliano la Ford Falcon

ARRECIFES - Sullo stesso circuito della prova precedente, anche se con

altra denominazione, gli Hermanos Suarez hanno bissato il trionfo di quindici giorni prima e Nasif Estefano, pur avendo conquistato un prezioso secondo posto ai fini della classifica del campionato argentino, ancora una volta ha dovuto inchinarsi alla supremazia dei Suarez, ma soprattutto del loro mezzo veramente preparato a dovere. I Suarez, sul percorso nuovamente e più esattamente misurato, hanno fatto registrare la media di 215,046 kmh molto più veritiera di quella che era stata loro accreditata nella prova precedente, mentre Estefano è terminato alle loro spalle distaccato di circa 2 minuti e mezzo. Le vetture, causa il terreno bagnato, sono partite una per volta, distanziate di 30" l'una dall'altra, e subito è balzato al comando Marincovich che ha tenuto la posizione per oltre due giri. Poi i Suarez decidevano che era ormai giunto il momento di darsi da fare e passavano senza resistenza anche agevolati dal fatto che il battistrada era stato fermato da un guasto al motore. Ecco la classifica:

10. GIRO DI ARRECIFES - 28 maggio
1. Hermanos Suarez (Dodge) in 2.43'23"5

SAN PAULO - L'attività automobilistica brasiliana è un po' sopita a causa della incombente stagione, ma ad ogni schiarita ecco che i corridori locali scendono in pista per disputare le gare previste dai loro campionati. Si sono così svolte competizioni all'autodromo di Interlagos per la F. Ford e per le vetture Turismo, mentre per queste ultime è in pieno svolgimento la disputa della Coppa Souza Cruz le cui due prime gare si sono svolte rispettivamente a Porto Alegre e Curitiba.

Vettura di serie «suona» tutti a Porto Alegre

PORTO ALEGRE - Grossa sorpresa nella prova d'apertura della Coppa Souza Cruz per vetture turismo disputata all'autodromo di Porto Alegre: il 23enne Roberto Alves, al volante di una Opala praticamente di serie, ha avuto ragione di noti conduttori come Luiz Pereira Bueno dell'équipe Hollywood che era il favorito d'obbligo,



Trionfo FIAT in Argentina nella corsa a tappe Giro del Nord-Est, con Renault 12 e Peugeot 504 in posizione di netta inferiorità di fronte, rispettivamente, alle 128 e al coupé 125. Fra le piccole della classe B si è imposto Rizzuto (foto sopra) dopo aver vinto due delle tre frazioni, praticamente tutte in montagna. La prima Renault 12 è giunta solo al sesto posto



Sul circuito di Curitiba, in Brasile, l'ex esordiente Alfredo de Mattos (n. 190) ha superato Yoshikuma e Julio Caio, apprestandosi a tagliare vittorioso il traguardo della sua prima gara nella Coppa Souza Cruz riservata alle vetture Turismo

Trionfi ripetuti delle FIAT nel Turismo Nazionale

Sportellate a go-go

BUENOS AIRES - La situazione nel Turismo Nazionale accenna ad evolversi a favore della Fiat che con le sue nuove 125 e le agili 128 nelle ultime due gare ha decisamente sopravanzato le eterne avversarie Peugeot 504 e Renault 12 che proprio non hanno potuto opporre resistenza alcuna.

Nel 7. giro del Nord-Est, una gara in tre tappe il cui svolgimento si snoda per la maggior parte in montagna, la vittoria delle Fiat si è addirittura tramutata in trionfo in entrambe le classi visto che per trovare una Renault 12 nella classe B bisogna scendere al sesto posto, mentre per vedere la prima Peugeot 504 nella classe C è necessario addirittura scendere al settimo. Le tappe sono state vinte due da Rizzuto ed una da Carlomagno nella classe B e una per ciascuno da Di Nezio, Grossi e Zunino nella classe C. La vittoria finale nella classe minore è andata a Rizzuto e di Nezio si è aggiudicato la classe maggiore.

7. GIRO DEL NORD-EST - 4 giugno

Classifica finale dopo tre tappe
Classe B - 1. Rizzuto alla media di kmh 121,013; 2. Carlomagno; 3. Bianchi; 4. Juarez; 5. Piazza (tutti su Fiat 128); 6. Stillo (Renault 12); 7. D'Abate; 8. Gimenez; 9. Senki; 10. Karamaneff; 11. Vasquez; 12. Gammernann; 13. Biagioli (tutti su Fiat 128).

Classe C - 1. Di Nezio alla media di 128,013 kmh; 2. Pascualini; 3. Grossi; 4. Parra; 5. Fango; 6. Zunino (tutti su Fiat 125); 7. Mayorga; 8. Migliore (entrambi su Peugeot 504); 9. Caldarella; 10. Lopez (su Fiat 125).

controbattere il predominio della Casa italiana. Una gara, quella di Rio Cuarto, infiorata da un brutto e antisportivo episodio, protagonista il pilota Garro, reo di avere volontariamente danneggiato seriamente due avversari, ora sotto inchiesta e in attesa degli strali federali. Un episodio incomprensibile visto che i piloti maggiori protagonisti, Garro e Geretto, gareggiano entrambi con la Fiat per cui la si può definire una faida di campanile. Al termine delle due gare, di cui diamo di seguito la classifica, la Fiat 125 ha occupato i primi due posti in classifica, mentre nella classe della 128 si è trattato soltanto di una lotta in famiglia.

GARA TURISMO NAZIONALE - Autodromo Rio Cuarto - 2 luglio

Classe B - 1. Carlomagno in 42'04"6, media 116,800; 2. Lacurain a 3"; 3. Garavaglia a 5"; 4. Gammernann a 10"; 5. Zarraude a 23"; 6. Rizzuto a 24"; 7. Daray a 26"; 8. Piazza a 31"; 9. Salzman a 33"; 10. Blas a 33"3 (tutti su Fiat 128).

Classe C - 1. Grossi (Fiat 125) in 41'37" e 5, media 118,070 kmh; 2. Gervasoni (Fiat 125) a 4"; 3. Castanon (Peugeot 504) a 6"; 4. Geretto (Fiat 125) a 9"; 5. Macchi (Fiat 125) a 10"; 6. Pascualini (Fiat 125) a 17"; 7. Sesto (Peugeot 504) a 24"; Seguono Bravo, Olivieri, Albertengo, Barcelo, Migliore, Ubrtone, Milecevic, Goicocea, Estriano e Cava.

Nulla da fare contro le Berta Tornado

L'attività delle vetture propriamente dette da competizione vede, sia in F. 1 che nei prototipi il netto incontrastato dominio delle Berta Tornado che praticamente non hanno avver-

sarie capaci di impegnarle. Nella F. 2 è la Lotus Renault di Jarque a fare man bassa di successi così da essere in testa nella classifica del campionato di categoria. Si sono svolte corse a Rio Cuarto per F. 1 e F. 2 e a Cordoba per vetture prototipo e alla ribalta sono saliti i soliti nomi: Garcia Veiga, Di Palma e Jarque. Eccone le classifiche:

CORSE A RIO CUARTO - 3 giugno

FORMULA 1
Prima serie - 1. Di Palma (Berta Tornado) media 163,370; 2. Recalde (Berta Tornado); 3. Pià (Berta Tornado); 4. Pauloni (Pauloni Chevy); 5. Garcia Veiga (Berta Tornado); 6. Roux (Trueno Chevrolet).
Seconda serie - 1. Garcia Veiga (Berta Tornado) media 158,753; 2. Di Palma; 3. Ternengo (Berta Tornado); 4. Pià; 5. Roux; 6. Pauloni.

Classifica finale per somma dei tempi
1. Di Palma, media 153,359; 2. Garcia Veiga; 3. Pià; 4. Pauloni; 5. Roux; 6. Andrea; 7. Sotro; 8. Requejo; 9. Ternengo; 10. Faverio.

FORMULA 2

Prima serie - 1. Ferdinando (Brougham) media 147,638 kmh; 2. Jarque (Lotus Renault); 3. Lopez (Marto Peugeot); 4. Alvarez (Alvarez Fiat); 5. Kissling (Union Peugeot); 6. Patat (Patat Fiat).
Seconda serie - 1. Jarque, media 143,813 kmh; 2. Lopez; 3. Pomodoro (Juan Peugeot); 4. Addala (Crespi Peugeot); 5. Kissling; 6. Ferrari (Union Peugeot).
Classifica finale per somma dei tempi
1. Jarque; 2. Lopez; 3. Alvarez; 4. Pomodoro; 5. Kissling; 6. Ferrari.

CORSA A CORDOBA VETTURE SP - 21 maggio

1. Di Palma (Berta Tornado) in 52'23"1; 2. Faverio (Berta Tornado) 52'41"1; 3. Del Rio (Berta Tornado) 53'24"1; 4. Pauloni (Chevrolet) 53'59"4; 5. Garcia Veiga (Berta Tornado) a 1 giro.

media 215,046 kmh; 2. Nasif Estefano (Ford Falcon) 2.46'03"1; 3. J. C. Iglesias (Ford Falcon) 2.48'20"3; 4. Traverso (Ford Falcon) 2.50'53"2; 5. Pasciulli (Chevrolet) 2.56'32"1; 6. Novinsky (Torino); 7. Mourad (Torino); 8. Villa (Torino); 9. R. Iglesias (Ford Falcon).
Giro più veloce: Hermanos Suarez alla media di 221,112 kmh.

...dietro MALNATTI nel tris Dodge

CHIVILCOY - In questa gara di oltre 500 chilometri che i «cassoni» della categoria Turismo Carretera hanno percorso ad oltre 230 kmh, il trionfo della Dodge sulla Ford Falcon è stato ancora più netto in quanto ben tre vetture Dodge hanno occupato i primi tre posti in classifica, umiliando, si può dire, i rivali della scuderia Ford il cui alfiere Nasif Estefano ha dovuto malinconicamente accontentarsi di un quarto posto che gli porta punti, ma non abbastanza da non fargli sentire sulle spalle l'ansito di superamento degli Hermanos Suarez. La supremazia Ford sta lentamente tramontando e soltanto l'abilità dei piloti che la rappresentano e quella dei meccanici che permettono, nei rifornimenti, di riguadagnare secondi preziosi, stanno limitando i danni che altrimenti sarebbe la disfatta. La gara si è accesa sin dal via e subito Malnatti ha fatto intendere di non tollerare scherzi da nessuno polverizzando addirittura il record precedente di Gradassi e Estefano, concludendo il primo giro in 33'20"2, inferiore di 9"6 al record precedente. Malnatti faceva ancora meglio nel secondo giro con 32'56"1 e dietro di lui v'era ormai il vuoto.

5. GIRO DI CHIVILCOY - 2 luglio

1. Malnatti (Dodge) in 2.14'00"5, media 230,541 kmh; 2. Hermanos Suarez (Dodge) 2.16'08"6; 3. Luluaga (Dodge) 2.16'51"4; 4. Nasif Estefano (Ford Falcon) 2.18'13"1; 5. Marincovich (Chevrolet) 2.19'05"1; 6. Traverso (Ford Falcon) 2.20'37"1 e 5; 7. Mouras (Torino); 8. Monguzzi (Dodge); 9. J. C. Iglesia (Ford); 10. Dana (Ford).

Classifica del Campionato TC dopo la gara di Chivilcoy

1. Nasif Estefano, punti 87; 2. Hermanos Suarez, 66; 3. J. C. Iglesias, 35; 4. Carlos Marincovich, 28; 5. Rodolfo Marincovich, 24; 6. Monguzzi, 22; 7. Malnatti e Gradassi, 21; 9. Martinez e Boero, 11.

Pedro Victor de Lamare, Pedro Pereira, Carlos Andrade, Celso Frare e Julio Tedesco, al termine di una corsa di 64 giri altamente emozionante. Roberto Alves ha vinto la classe C — oltre 3000 cc — mentre a Fausto Dabbur e Fernando Rangel sono andate, rispettivamente, le vittorie nella classe A (fino a 1600 cc) e classe B (da oltre 1600 fino a 3000 cc).

COPPA SOUZA CRUZ - Autodromo di Porto Alegre - 27 maggio

Classe A - 1. Fausto Dabbur, 20 punti; 2. Reginato 15; 3. Carvalho 12; 4. Faustini 10; 5. Almeida 8; 6. Slaviero 6; 7. Boekel 4; 8. Chulan 3; 9. Mottin 2; 10. Fontana 1.
Classe B - 1. Fernando Rangel 20; 2. Vita 15; 3. Costa 12; 4. Asmuz 10.
Classe C - 1. Roberto Alves (Opala) 20 punti; 2. Tedesco 15; 3. de Lamare 12; 4. Frare 10; 5. Andre 8; 6. Prado 6; 7. Iglesias 4; 8. Pereira Bueno 3.

Ribeiro a Interlagos col Berta

SAN PAULO - Alex Dias Ribeiro e Pedro Victor Delamare hanno vinto, a Interlagos, rispettivamente la seconda prova del campionato brasiliano di Formula Ford e la prima del campionato Turismo. Le vittorie dei due valorosi conduttori sono state abbastanza nette anche se molti altri concorrenti sono terminati a parità di giri e con distacchi non troppo notevoli. Dias Ribeiro montava sulla vettura un propulsore preparato da Oreste Berta il che gli ha permesso di raggiungere una punta di velocità superiore a quella degli avversari, avendo così il modo di controllare sempre la corsa. Al termine v'è stato un inutile reclamo contro quel motore.

CAMPIONATO BRASILIANO DI F. FORD Autodromo di Interlagos - San Paulo - Seconda prova

1. Alex Dias Ribeiro, 16 giri in 54'19"5, media 135,427; 2. Marques, 54'28"1; 3. Clovis de Moraes, 54'39"5; 4. Lemeirao, 54'40"7; 5. Blauth, 55'58"9; 6. Marchi, 56'06"5.

CAMPIONATO BRASILIANO VETTURE TURISMO - Interlagos - San Paulo - Prima prova

1. Pedro Victor Delamare (Opala 4100) in 21'04"4, media 136,398; 2. Anunciacao (Opala); 3. Menezes (VW 1600); 4. Yoshimoto (VW 1600); 5. Ecab (Opala 4100); 6. Baliero (VW 1600).